

an>

Title: Further combined discussion on the Budget (Railways) 2014-15 and Demands for Excess Grants No. 12 and 13 in respect of Budget (Railways)-2011-12 (Discussion Concluded).

HON. SPEAKER: Now, we take up Item Nos.10 and 11. we take up further discussion on the Railway Budget.

SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD): Madam, after a long gap, a visionary Budget is presented with specific agenda, keeping the national perspective in mind. ...(*Interruptions*) I am happy and also proud to state that after a long gap such a Budget has been presented by my senior colleague, who is also a *Kannadiga*. I compliment Shri D.V. Sadananda Gowda for presenting such a good Budget. In the last 10 years, the condition of Railways had gone from bad to worse. ...(*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Except the speech of Shri Pralhad Joshi, nothing would go on record.

(*Interruptions*) अं०*

शहरी विकास मंत्री, आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री एम. वेंकटरा नायडु) : मैडम, सभी ने मिल कर तय किया था कि इस बात को उठाने के बाद, दूसे सब्जेक्ट पर जाएंगे... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड्गे (गुलबर्गा) : क्या पॉलिटी है, क्या स्टैण्ड है, वह तो वलीयर कीजिए... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप सभी ने अपनी-अपनी बात कर ली है, अब आप लोग बैठ जाइए।

अं० (व्यवधान)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : Your answer is not satisfactory. ...(*Interruptions*) We have no option. ...(*Interruptions*) The Government is not ready to respond on this issue. We have no other option but to walk out.

13.03 hrs

At this stage, Shri Mallikarjun Kharge, Shri Asaduddin Owaisi, Shri Jai Prakash Narayan Yadav, Kumari Mehbooba Mufti and some other hon. Members left the House.

SHRI PRALHAD JOSHI : Madam, after a long gap, a visionary Budget and a growth oriented Budget has been presented. ...(*Interruptions*) Earlier, the Railways had been used mindlessly. Now, Shri Sadananda Gowda is trying to bring it on track. I compliment him. For being a *Kannadiga* also, once again, I am very proud of him.

श्री मुलायम सिंह यादव (आज़मगढ़) : माननीय अध्यक्ष जी, हम विशेष में वाकआउट करते हैं। अं० (*Interruptions*)

13.05 hrs

At this stage, Shri Mulayam Singh Yadav and some other

hon. Members left the House.

...(*Interruptions*)

SHRI PRALHAD JOSHI: Especially in the last 10 years, the Railways have gone from bad to worse. In the last 10 years, how has UPA handled the Railways which is the lifeline of the nation? It has been handled in a very casual manner. In the last 10 years, we have had 8 Railway Ministers. Railways saw 8 Ministers in 10 years. Madam, in 5 years, there were 7 Railway Ministers.

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): We walk out in protest. ...(*Interruptions*)

13.06 hrs

At this stage, Prof. Saugata Roy and some other

hon. Members left the House.

...(*Interruptions*)

SHRI PRALHAD JOSHI : In local bodies, there is one-year Mayorship period. There is a demand that – you were also a Mayor – one year is not sufficient. At least it should be extended to 24 months or 20 months. But, here, 7 Ministers in 5 years means their tenure is less than 8 months. How can they run the Railways? That is why they used it to meet their political ends and personal ambitions. Out the last 30 years, 26 years was the rule of Congress Party. They went on announcing the projects without even bothering to start them. Out of 676 projects, 359 projects have not been even half completed for which nearly Rs. 2 lakh crore is needed. If it goes in the same manner –I am quite sure now it will not go in the same manner under the leadership of Shri Narendra Modi and Shri Sadananda Gowda – it will take 30 years. This is how they have handled it. In this backdrop, I would say that the Budget presented by Shri Sadananda Gowda signals good economics over bad politics.

13.08 hrs (Dr. M. Thambidurai *in the Chair*)

Now let me come to the price rise. When there was a discussion on price rise, at that time also Kharge *ji* said that he had withheld the prices which was proposed in February, 2014 and which the Prime Minister had declared. But he said that he withheld it. Kharge *ji* is not here. He was the Minister of Labour when Shri Dinesh Trivedi was the Minister of Railways. At that time, in 2012, Dinesh Trivedi *ji* hiked the passenger tariff while presenting the Railway Budget in this august House. After that, उस मंत्री को निकाल दिया गया। He was removed. Very unceremoniously he was sacked.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): BJP had opposed the price rise at that time....(*Interruptions*)

SHRI PRALHAD JOSHI : Sudip ji, I am bringing the facts before the House. You cannot disturb me like that. The Minister was sacked unceremoniously. One Minister presented the Budget; another Minister replied to that Budget discussion. This is how they handled it.

Also, I would like to ask especially Kharge ji and Sonia ji, without the permission of the Prime Minister, without the permission of Sonia Gandhi, एक पत्ता भी नहीं हिलाते थे। But, the price hike was mentioned in the Railway Budget Speech; then it was subsequently withdrawn. The poor fellow lost the job. This is how they handled the Railways....(*Interruptions*)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Mr. Dinesh Trivedi became rich by resigning from Railways...(*Interruptions*) Your addressing him in the sense of poor fellow is unfair....(*Interruptions*)

SHRI PRALHAD JOSHI : ठीक है। I withdraw my words. The Minister had lost his job. Under the UPA Government, the Railway had become a mess. We all know what quality of food is supplied in the Railways. That is why, the hon. Railway Minister has stressed on hygienic food and cleanliness. He has also allocated 40 per cent of the money for that. I know, being in the Chair, the constraint of time. I have many points to make. But I am leaving out some of them.

Now, I come to my constituency problems. I would like to draw the attention of Shri Sadananda Gowdaji to the fact that we are consistently demanding a Hubli-Mumbai train that is 17317 and 17318, for the last 10 years. I urge you to run this train on daily basis with a convenient time for Hubli and Belgaum people. Sir, Hubli is also called *chota* Mumbai. मुम्बई से हमारी कनेक्टिविटी नहीं है, तालुका बहुत है, इसलिए सदानन्द गौड़ा जी, मेरी रिवरैस्ट है कि इसे आप कृपया रैगुलर करिये।

The second issue is this. You have announced about the train for Gadag-Pandarpur to promote rail tourism. I request you to extend it further upto Hubli because Hubli is just 50 kilometres away from Gadag. The South-Western Headquarters of Railways is also in Hubli. Hubli is very famous for a famous temple of sant Shri Siddharoodha. There are lakhs of devotees who visit Hubli and Dharwad. That is why, I request you to extend this tourist train Gadag-Pandarpur upto Hubli.

You have taken up only the on-going projects. You have not sanctioned any new project. I appreciate that. The work of doubling on Tumkur-Hubli route, which goes to Bengaluru, is pending. I request you to allocate more money for that work. At least, in another two to three years doubling work should be completed on this route.

Sadananda Gowdaji, whenever you take up new line projects, please include Dharwad-Belgaum line. I think, Shri Suresh Angadi is also sitting here. From Dharwad to Belgaum, it is 50 kilometres but because of the route problem, it goes via Londa and that is why it takes three hours. I would like to suggest to you that whenever you take up new line projects, kindly take up Dharwad-Belgaum line via Kittur.

In your Railway Budget, you have announced that unmanned level crossing will be manned and new RUBs will be constructed. सदानन्द गौड़ा जी, प्लीज़ सुनिये। The current length and width of the RUBs is very less. Farmers are not able to go through these RUBs carry sugarcane and other items. That is why, I request you to kindly extend the length and breadth of these RUBs.

Lastly, whenever you plan to sanction new zones, I urge you to kindly take care of the interests of Gulbarga and make it a new division of Railways. Along with this, your old constituency Mangalore should also be made a Divisional Headquarters.

With these demands, I thank you very much.

***श्री सुधीर गुप्ता (मंदसौर):** भारत की संसद में दिनांक 8 जुलाई 2014 को भारत के माननीय रेल मंत्री श्री सदानंद जी गौड़ा ने जो बजट सदन एवं देश के सामने प्रस्तुत किया वह निश्चित रूप से बदलते वैश्विक परिदृश्यों में भारत के लिए गौरव के क्षण है। सीमित पूंजी, सीमित संसाधन एवं पूर्ववर्ती बजटों की सीमित सोच की तुलना में यह बजट विशाल सोच के जरिये भारत देश की भौतिक सामाजिक आर्थिक उन्नति की भावना को परिलक्षित कर रहा है।

इस बजट की विशाल भावना राष्ट्र के नागरिकों को संतुष्टिकारक इसलिये भी लग रही है कि यह सर्वस्पर्शी, सर्वव्यापी एवं सर्वदृष्टि सहित है। इस बजट की महक आम आदमी से लेकर खास आदमी तक है। इस बजट की पहुंच कृषक से लेकर छात्र तक है। इस बजट से सुश्री महिलाओं से लेकर वरिष्ठजनों तक है। यह बजट रेल की गति बढ़ाने के साथ ही विकास को गति प्रदान करने में सक्षम व समर्थ है।

भारत में ऐसे कठोर सुधारवादी प्रयासों की नितांत आवश्यकता है। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में हमने भारत की आर्थिक समृद्धि के कड़े कदम देखे तो येज़गार के बढ़ते अवसर भी देखे। कृषि क्षेत्र के सुधार के प्रयास देखे तो उद्योगों की उन्नति का चरणबद्ध विकास भी देखा। मगर जिसे महाकृति कहेंगे, ऐसी स्वर्णिम चतुर्भुज सड़क योजना के साथ ही भारत के लाखों गांवों को प्रधानमंत्री सड़क योजना से जोड़कर जो अभिनव प्रयोग हुआ, उसका परिणाम है कि आज भारत गर्व से कह पा रहा है, हॉं हम 125 करोड़ भारतीय एकजुट हैं, एक दूसरे के निकट हैं, एक दूसरे से सम्पर्कित हैं। ऐसा ही सुधारवादी एवं क्रांतिकारी प्रयास रेलवे बजट में माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में देश देखा रहा है।

इस बजट में भारतीय रेल के वित्त पोषण हेतु अपने संकल्पों में दृढ़ता दिखाई है, तभी राजस्व वृद्धि एवं निवेश को आमंत्रित किया है। हमें प्रसन्नता है कि बजट में सार्वजनिक क्षेत्र के उपकरणों, घरेलू एवं विदेशी प्रत्यक्ष निवेश एवं सार्वजनिक निजी भागीदारी व कियया संशोधन जैसे सुधारवादी प्रयास रेलवे को तेज गति प्रदान करेंगे।

देश में लगभग 33 प्रतिशत मालगाड़ियां वापसी में खाली रह जाती हैं। यह बजट इस ओर भी ध्यान आकृष्ट कर रहा है, उपयुक्त कीमत निर्धारण तंत्र द्वारा खाली माल डिब्बों की संख्या में जो कमी आएगी, यह रेलवे को न सिर्फ मुनाफे की ओर ले जायेगी वरन् परिवहन के अन्य माध्यमों में व्यय होने वाला ईंधन भी बचेगा। ऊर्जा संरक्षण का प्रयास वंदनीय है, 500 मेगावाट सौर ऊर्जा निर्माण के

साथ ही आपने बिजली घरो तक कोयला तेजी से पहुंचाने को अपने लक्ष्य में रखा है। उत्साहवर्धक यह भी बात है कि डीजल इंजनों में कुल डीजल का 5 प्रतिशत बायो डीजल उपयोग होगा। बायो डीजल के उपयोग एवं खाली माल डिब्बों को भरने से हुई डीजल की बचत निश्चित रूप से राष्ट्र हित के साथ विदेशी मुद्रा बचत का कारक भी बनेगी।

भारत कृषि प्रधान देश है, मैं मध्य प्रदेश से चुनकर आया हूँ एवं मध्य प्रदेश ने लगातार कृषि कर्मणा पुरस्कार प्राप्त किया है। कृषक हित के निर्णय लेते हुए द्वारा लिया जाना हमारी प्रसन्नता का कारण है। तापमान नियंत्रित भण्डारों की व्यवस्था के कारण फलों एवं सब्जी उत्पादन विषय में अपेक्षित परिणामों की ओर बढ़ा जा सकेगा। नेशनल डेयरी डेवलपमेंट बोर्ड के सहयोग से दूध टैंकों की विशेष गाड़ियों उपलब्ध कराने से कृषकों एवं दूध उत्पादकों में प्रसन्नता है। अकेला मंदसौर लोक सभा क्षेत्र दिल्ली की मटर डेयरी व अन्य डेयरी को लगभग एक लाख लीटर दूध प्रतिदिन सप्लाई करता है, यह बजट पर्यावरण रक्षक भी है। जहाँ यह पूर्वांचल में इको टूरिस्ट को बढ़ावा दे रहा है, वही जैविक शौचालय का निर्माण भी कर रहा है। बैटरी चालित कार्ट का चलना वरिष्ठ नागरिकों की प्रसन्नता के साथ पर्यावरण रक्षक भी है।

हमारा समाज सेवा भावना, परोपकार, पर-पीड़ा को दूर करने में अग्रणी भावना से कार्य करने वाला समाज है। वॉरिटेबल संस्थानों, ट्रस्टों, गैर-सरकारी संगठनों, कॉरपोरेटो आदि को यात्री सुविधाएँ मुहैया करवाने का अवसर देकर रेलवे ने सामाजिक संबंधों को विस्तार दिया है, साथ ही सेवा भावना को सम्मान दिया है।

रेलवे ने समय प्रबंधन के साथ समय का सदुपयोग करने वाले व्यक्तियों एवं समूहों को एक अच्छा अवसर उपलब्ध करवाया। ऑनलाइन बुकिंग का विस्तार, एस्कैलेटर व लिफ्ट की व्यवस्था, विश्रामालयों की ऑनलाइन बुकिंग, एस.एम.एस. से भोजन, प्रति मिनट 7200 टिकट उपलब्ध करवाने की व्यवस्था, इंटरनेट से प्लेटफॉर्म टिकट, पार्किंग सह प्लेटफॉर्म कांबो टिकट यह सब समय की बचत कर रहे हैं। मगर आनंद तो उन कर्मशील भारतीयों को है, जो माननीय मोदी जी एवं आप जैसे अपने जीवन में प्राप्त समय का सम्पूर्ण उपयोग राष्ट्र व समाज कल्याण या उद्यम व व्यवसाय शिक्षा के लिए करना चाहते हैं। ऑफिस ऑन व्हील्स जैसी अद्भुत कल्पना को अतिरिक्त सौगात ही कहेगें।

भारत सारे विश्व में अपने आध्यात्मिक ज्ञान के कारण जाना जाता है। हमारी ताकत, हमारे संकल्प, हमारे प्राण, हमारा तेज, हमारा यशोगान, विश्वबंधुत्व का भाव, यशुधर कुटुम्बकम की कल्पना, किसी की वेदना को देखकर द्रवित हो जाना, मनुष्य की नही अपितु प्रकृति के हर प्राणी की सेवा को तत्पर रहना, हमारा माता-पिता, गुरुओं का सम्मान देना, वृक्षों से लेकर नदियों, सूर्य-चन्द्र से लेकर गौमाता का सम्मान करने की हमारी भावना की ऊर्जा हमें जहां से प्राप्त होती है- जिसे हम धर्म अर्थात् कर्तव्य कहते हैं, उस सर्किट के ऊर्जा केन्द्र को रेलवे जैसे लोहरांतु ने पहचान लिया। देवी सर्किट, ज्योतिर्लिंग सर्किट, प्रसिद्ध मंदिर सर्किट, बौद्ध सर्किट, जैन सर्किट जैसे विशेष तीर्थ सर्किट की पहचान हमें नई ऊर्जा प्रदान करेगी। ऐसा लग रहा है कि रेलवे के लोहरांतु में भी अब आत्मा, दिल, भावना, भक्ति, श्रद्धा, सोच ये सब आना प्रारंभ हो गया है। रेलवे का लोहा भी अब भारत को पुनः विश्व का अग्रगण्य राष्ट्र बनाने की ओर अग्रसर हो रहा है।

मैं रेलवे की विशेष तीर्थ सर्किट पहचानने की प्रणाली पर मंत्रमुग्ध होकर रूक गया था। मगर मुझे पता था कि यह रेलगाड़ी पूर्वोत्तर राज्यों में इको-टूरिज्म एवं एजुकेशन टूरिज्म से शिक्षा का उजावा लायेगी, पर्यावरण की महक बरसायेगी, यह रामेश्वरम् जायेगी तो पंढरपुर आयेगी, यह जम्मू होकर आयेगी तो यह वाराणसी और हरिद्वार के घाटों पर भी पहुंचेगी। यह विद्यार्थी के घर शिक्षा लायेगी तो किसान के घर समृद्धि, व्यापार को पंख लगायेगी तो उद्योग को विकास भी देगी। यह रेलगाड़ी शुद्ध पानी भी पिलायेगी तो सीमाओं की रक्षा भी करेगी। यह रेलगाड़ी महिलाओं की सुरक्षा करेगी तो वरिष्ठों को सम्मान भी देगी। यह अगली पीढ़ी की रेलगाड़ी बनेगी तो यह एक पारदर्शी एवं जवाबदेह व्यवस्था उपलब्ध करायेगी। यह रेलगाड़ी ऊर्जा के सर्किट को तो पहचान गई। मगर बिना नैतिक मूल्यों के ऊर्जा अर्थहीन है। इसीलिए आखिरकार यह रेलगाड़ी विश्व के गौरव व भारत को आध्यात्मिक ताकत देने वाले स्वामी विवेकानंद के संदेश का प्रचार करने का संकल्प लेकर एक विशेष गाड़ी के माध्यम से सभी के बीच नैतिक मूल्यों के लिए कार्य करेगी।

मैं मंदसौर लोक सभा से चुनकर आया हूँ, इसलिए मेरा कर्तव्य भी है कि मैं क्षेत्र के विकास की ओर माननीय रेल मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट कराऊँ। मंदसौर लोक सभा क्षेत्र पर्यटन की दृष्टि से व्यापक संभावनाओं वाला क्षेत्र है। विश्व की सबसे विशाल अष्टमुखी शिव भगवान पशुपतिनाथ, जिनकी अराधना महान कवि कालिदास किया करते थे, का विशाल मंदिर शिवना नदी के तट पर स्थापित है, जहाँ लाखों भक्त दर्शन को प्रतिवर्ष आते हैं। आततायी हूण, जिनसे भयभीत होकर चीन ने विशाल दीवार बनाई थी, उन हूणों को पराजित करने वाले हूणजेता सम्राट यशोधर्मन की जय भूमि मंदसौर है। पुरातत्व विभाग ने यशोधर्मन के विजय स्तम्भों को सुरक्षित रखा है, जहाँ नियमित रूप से बड़ी संख्या में देशी-विदेशी पर्यटक आते हैं। भौगोलिक दृष्टि से पर्यटन स्थल उदयपुर, चित्तौड़गढ़ को महाकाल की नगरी उज्जैन एवं व्यापारिक केन्द्र इन्दौर से जोड़ने वाला एकमात्र केन्द्र है। सन् 2016 में उज्जैन में आयोजित होने वाले सिंहस्थ में इसी मार्ग से लाखों तीर्थयात्री सुगमता से उज्जैन पहुंचेंगे। चित्तौड़गढ़ से मंदसौर लोक सभा क्षेत्र तक पांच विशाल सीमेंट कारखाने स्थापित हैं, जिस कारण रेलवे के लिए यह माल भाड़े की दृष्टि से मुनाफे वाला ट्रैक है। पहले यह ट्रैक मीटस्ट्रेज था, परंतु ब्रूंडेज परिवर्तन के पश्चात् यात्री गाड़ियों की संख्या में अपेक्षित वृद्धि नहीं हुई और यह ट्रैक माल ढोने का ट्रैक बनकर रह गया है। यह क्षेत्र दोहरीकरण के इंजिन में खड़ा है, तो कुछ यात्री गाड़ियों में अपेक्षित सुधार या वृद्धि की अपेक्षा कर रहा है, जो निम्नानुसार है:-

1. कोटा-नीमच पैसेंजर ट्रेन नम्बर 59833 एवं उदयपुर-नीमच पैसेंजर ट्रेन नम्बर 59836 की समय सारणी को युक्तियुक्त करके मंदसौर तक लाया जाए तथा नीमच-उदयपुर पैसेंजर ट्रेन नम्बर 59835 एवं नीमच-कोटा पैसेंजर ट्रेन नम्बर 59834 को नीमच की बजाय मंदसौर से प्रारंभ किया जाना यात्री सुविधाओं की दृष्टि से उचित होगा।
2. जयपुर-यशवंतपुर स्पेशल ट्रेन को नियमित किया जाये तथा मंदसौर में इसका स्टॉपिंग दिया जाने तथा इस ट्रेन का नाम पशुपतिनाथ एक्सप्रेस रखा जाना उचित होगा।
3. नीमच एवं मंदसौर को महाकाल की नगरी उज्जैन तथा म.प्र. की व्यापारिक राजधानी इंदौर से आम जनता को सीधे जोड़ने हेतु चित्तौड़गढ़ से इन्दौर वाया उज्जैन एक सीधी डेम्ू ट्रेन शीघ्र ही प्रारंभ की जाये।
4. चन्देरिया-रतलाम सेक्शन में स्थित एन.सी.नम्बर 141, 150-एक्स, 151, 152 (जावरा, सीतामऊ फाटक, संजीत मार्ग, पिपला मंडी)पर रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण की कार्यवाही शीघ्र पूर्ण की जाये।
5. रतलाम-उदयपुर एक्सप्रेस (19327) को लगभग आधे घंटे पूर्व चलाकर चित्तौड़गढ़ में मेवाड़ एक्सप्रेस से मिलान सुनिश्चित किया जाये ताकि दिल्ली जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिल सके।
6. नीमच-मंदसौर से वाया रतलाम-फतेहाबाद-इन्दौर तक सीधी ट्रेन के संचालन हेतु अनिवार्य रतलाम स्टेशन पर निर्माणाधीन पलाईओवर के निर्माण का कार्य फतेहाबाद-इंदौर गेज परिवर्तन के साथ ही पूर्ण किया जाये।
7. रतलाम-नीम-चित्तौड़गढ़-अजमेर रेल खण्ड का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कार्य हेतु रेल बजट में पर्याप्त राशि का प्रावधान किया जाये।

भारत के भावी भविष्य के लिए माननीय रेल मंत्री श्री सदानंद गोड़ा एवं माननीय रेल राज्यमंत्री श्री मनोज सिन्हा द्वारा प्रस्तुत रेल बजट संकेत दे रहा है कि यह बजट उद्योग, कृषि, व्यवसाय, शिक्षा, पर्यावरण सहित भारत के सांस्कृतिक एवं आध्यात्मिक वैचारिक विश्वास को देश और दुनिया के सामने मजबूती से रखने आया है, इसलिए स्वागतयोग्य एवं वंदनीय है।

***श्री हरिभाई चौधरी (बनासकांठा) :** आदरणीय श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी के नेतृत्व में रेल मंत्री ने रेल बजट सदन में प्रस्तुत किया है। वह हर दृष्टि से सर्वग्राही एवं समग्र विकास लक्षित रेलवे बजट है, जो रेलवे को मजबूती प्रदान करेगा। भारतीय रेलवे विश्व की चौथी बड़ी रेल सेवा है, जिसके माध्यम से सवा सौ करोड़ लोगों की सेवा हो रही है, दूसरी बात यह है कि इसकी बिक्री 100 प्रतिशत

एडवांस के रूप में है। इस बजट से यह साबित हो गया है कि देश में रेलवे विकास की अपार संभावनाएं हैं और इस सरकार ने रेलवे की असली तरखीर पेश कर रेलवे के विकास करने के लिए वैकल्पिक साधनों का प्रयोग करने का निर्णय लिया है। विश्व के कई देशों ने भारत में अहमदाबाद से मुंबई बुलेट रेल सेवा शुरू करने को सशक्तता बताया है।

देश में 359 योजनाएं लम्बित हैं और इनमें कई तो कई दशकों से चल रही हैं, परंतु इस सरकार ने इन योजनाओं को पूरा करने के लिए रेलवे में निवेश करने हेतु विदेशी एवं निजी निवेश को आकर्षित करने के लिए कई कदम उठाए हैं, सब तरह से सरकार ने जनता की खुशहाली के लिए, उनकी सुविधा बढ़ाने के लिए एवं उनकी यात्रा में लगने वाले समय को बचाने के लिए इस बजट में अनेक प्रावधान किये हैं। इन्हीं कारणों से यह रेलवे बजट जनता को एक तोहफा है, रेलवे के विकास एवं रेलवे में तेजी लाने वाला बजट है।

इस बजट में पुरानी योजनाओं को पूरा करने के साथ ही 5 जनसाधारण रेल सेवा, 5 प्रीमियम रेल सेवा, 6 ए.सी0 रेल सेवा, 27 नई एक्सप्रेस रेल सेवा, 8 पैसेंजर रेल सेवा, 14 रेल सेवाओं का विस्तार एवं 18 लाईनों का सर्वेक्षण कार्य किये जाने का प्रस्ताव है। पुरानी रेल योजनाओं एवं उपरोक्त रेल सेवा शुरू किये जाने से यह बात साबित होती है कि देश में पहली बार प्रधानमंत्री एवं रेल मंत्री ने देश में रेलवे के महत्व को पहचाना है एवं उसके लिए जो प्रयास किये हैं, उनके लिए संसाधन जुटाने की जो व्यवस्था की गयी है, वह अत्यंत सशक्तता है।

मैं गुजरात के बनासकांठा जिले का संसदीय प्रतिनिधित्व करता हूँ और अपने संसदीय क्षेत्र में रेल समस्याओं के लिए सदन का ध्यान दिलाना अपना कर्तव्य समझता हूँ, जिस पर गहनता से विचार करने का अनुरोध करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि इन पर कार्यवाही कर मेरे संसदीय क्षेत्र में बुनियादी सुविधाओं का विस्तार किया जायेगा एवं उन्हें उपलब्ध कराया जाएगा।

पश्चिम रेलवे की अधिकांश रेलवे लाईन गुजरात राज्य में पड़ती हैं, परंतु पश्चिम रेलवे का कार्यालय मुंबई में है। गुजरात के विकास के लिए पश्चिम रेलवे का मुख्यालय अहमदाबाद में स्थापित होना चाहिए, जिससे गुजरात के रेलवे विकास के लिए बार-बार मुंबई के चक्कर लगाने से बचा जा सका।

गांधीनगर गुजरात राज्य की राजधानी है एवं यहाँ पर ब्रॉडगेज रेलवे लाईन बन चुकी है, परंतु मांग के हिसाब से यहाँ पर रेल सेवाएं नहीं हैं और न ही गांधीनगर को अन्य शहरों से जोड़ने का कार्य किया है। गुजरात राज्य की राजधानी होने के नाते गांधीनगर को अन्य नगरों से जोड़ा जाना चाहिए। साथ ही गांधीधाम से मुंबई वाया राधानपुर, टीसा एवं अहमदाबाद होकर नई रेल सेवा शुरू की जानी चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र के मुख्यालय पालनपुर मानसरोवर के एल.सी. 166 बी पर एक उपरिपुल बनना अति आवश्यक है, क्योंकि उपरिपुल के अभाव में यहाँ पर अक्सर जाम रहता है।

मेरे संसदीय क्षेत्रान्तर्गत भाभा बड़ा शहर है। इस शहर के रेलवे स्टेशन पर दादर-भुज एक्सप्रेस, बरेली-भुज एक्सप्रेस एवं जोधपुर एक्सप्रेस का ठहराव जनहित में किया जाये, इससे रेलवे को राजस्व मिलेगा और दूसरी ओर लोगों को इस शहर से आने-जाने में काफी सुविधा मिलेगी।

मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा अंतर्गत टीसा एक मुख्य शहर है, जहाँ की आबादी डेढ़ लाख के करीब है। यह शहर व्यापारिक दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है। यह शहर गांधीधाम-पालनपुर के बीच महत्वपूर्ण औद्योगिक केन्द्र बन चुका है। दादर से भुज के लिए टीसा होकर सप्ताह में दो बार रेल सेवा चल रही है। लोगों की मांग है कि इसे योजना बनाया जाना चाहिए। दादर-बीकानेर के बीच चल रही रेल सेवा का ठहराव टीसा में किया जाये। जोधपुर एवं भीलड़ी के बीच जो रेल सेवा चल रही है, उसको पालनपुर तक विस्तार किया जाना चाहिए। उत्तरी गुजरात के रेल यात्रियों को जम्मू एवं उत्तरी क्षेत्रों में जाने के लिए अजमेर-जम्मूतवी रेल सेवा का विस्तार गांधीधाम तक बढ़ाया जाये। इसी तरह से झवड़ा से जोधपुर के बीच चल रही सेवा को गांधीधाम तक बढ़ाया जाये, जिससे इस क्षेत्र को झवड़ा जाने वाले लोगों को सीधी रेल सेवा मिल सके। मेरा यह भी अनुरोध है कि गांधीधाम से देहशदून तक एक नई रेल सेवा शुरू की जानी चाहिए, जिससे उत्तरी गुजरात के लोगों को हरिद्वार, केदारनाथ एवं बद्रीनाथ तक रेल सुविधा मिल सके। गांधीधाम-जोधपुर रेल सेवा को बीकानेर तक बढ़ाया जाये। भुज-बरेली रेल सेवा को दृष्टिके दिन चलाया जाये, क्योंकि इस रेल सेवा में काफी भीड़ रहती है। भुज-पालनपुर स्थानीय पैसेंजर रेल सेवा एवं गांधीधाम-पालनपुर रेल सेवा कच्छ की तरफ सुबह के समय दोनों चलती हैं, इसमें एक सेवा को गांधीधाम से पालनपुर के बीच चलाया जाये। टीसा रेलवे स्टेशन पर जनरल टिकट एवं आरक्षण एक ही सिडकी पर मिलता है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि जनरल टिकट सिडकी एवं रेलवे टिकट आरक्षण सिडकी को अलग-अलग किया जाये। बाड़मेर-यशवंतपुर रेल सेवा सप्ताह में दो दिन चलती है, इसमें एक जनरल कोच भी लगाना चाहिए, जिससे स्थानीय लोगों को भी फायदा मिल सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा जिले के लोग मुंबई, बलसाड़, नवसारी एवं सूत के ढीरा उद्योग में लाखों की संख्या में कार्यरत हैं, उनको मुंबई से बनासकांठा आने-जाने में कई दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा के मुख्यालय पालनपुर से मुंबई के लिए सीधी एक रेल सेवा शुरू की जानी चाहिए। बलसाड़ से अहमदाबाद के बीच गुजरात वहीन रेल सेवा, गुजरात मेल, लोक शक्ति एक्सप्रेस एवं गुजरात एक्सप्रेस रेल सेवाएं अहमदाबाद में दस-दस घंटे तक खड़ी रहती हैं, इन रेल सेवाओं का पालनपुर तक विस्तार किया जाये, जिससे रेलवे को राजस्व तो मिलेगा साथ ही लोगों को उतर गुजरात आने-जाने में सुविधा भी मिलेगी। जोधपुर-यशवंतपुर एक्सप्रेस, अहमदाबाद-उधमपुर एक्सप्रेस, जयपुर-मुंबई प्रीमियम एक्सप्रेस एवं बांद्रा-जोधपुर रेल सेवाओं का ठहराव पालनपुर किया जाये। पालनपुर से अहमदाबाद के बीच चलने वाली एक ही रेल सेवा है, जो सुबह छः बजे चलती है व दिन में कोई गाड़ी नहीं है। सरकार से मेरा अनुरोध है कि दिन के समय पालनपुर से अहमदाबाद के बीच डेम्ू गाड़ी चलाई जाये। पालनपुर की रेलवे ब्रॉडगेज लाईन को बने 10 साल हो गये हैं, परंतु रेलवे स्टेशन पर श्रेड नहीं है, गर्मियों के दिनों में लोगों को बहुत असुविधा होती है। पालनपुर में बी.एस.एफ. एवं एस.आर.पी. की कम्पनियाँ हैं, परंतु पालनपुर रेलवे स्टेशन पर एक रेलवे आरक्षण सिडकी है, सरकार से मेरा निवेदन है कि पालनपुर रेलवे स्टेशन पर कम से कम तीन रेलवे आरक्षण सिडकी होनी चाहिए। अहमदाबाद से रामदेवश मन्दिर तक नई रेल सेवा चलाने के लिए कई सालों से मांग की जा रही है, जो पूरी होनी चाहिए। अहमदाबाद से आबू रोड के बीच रेलवे लाईन का विद्युतीकरण किया जाये, जिससे डीजल से बचा जा सके। मेरे संसदीय क्षेत्र के धनेरा तालुक एल.सी. 126 जो जाडी एवं भाटी गांव के बीच में है, यहाँ पर रेलवे फाटक है, उसको खुलवाने की कृपा करें। गेट के बंद होने पर दोनों गांव के लोगों को रेलवे लाईन के इस पार और उस पार जाने में काफी दिक्कत हो रही है। मेरे इस संसदीय क्षेत्र के समडाडी एवं भीलड़ी रेलवे लाईन पर धनेरा स्थान पर जो उपरिपुल है, उसको चौड़ा किया जाना आवश्यक है, इसके लिए गुजरात सरकार ने अपनी हिस्सेदारी का भुगतान कर दिया है और कार्य स्वीकृत भी हो चुका है, इस कार्य को जल्द से जल्द शुरू किया जाये। भीलड़ी सोयला रेलवे लाईन पर जो रेलवे इंजन डीजल भरवाने आते हैं, वह इस रेलवे लाईन में कई घंटे तक खड़े रहते हैं, जिसके कारण इस रेलवे लाईन का सोयला पर जो रेलवे फाटक है, वह अक्सर बंद रहता है। सरकार से जनता की सुविधा के लिए अनुरोध करना चाहूँगा कि ऐसी व्यवस्था की जाये, जिससे इस फाटक को लम्बे समय तक बंद न किया जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा जिले के सैकड़ों लोग अम्बा तीर्थ स्थल पर जाते हैं, परंतु उनको कई रेल सेवाएं बदलनी पड़ती हैं। इस संबंध में मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा के मुख्यालय पालनपुर से अम्बा के बीच नई रेलवे लाईन का निर्माण करवाया जाये साथ ही इसी पालनपुर से जोधपुर वाया राधानपुर धराद, सांचीर होते हुए एक नई रेलवे लाईन का निर्माण भी अति आवश्यक है, क्योंकि यह क्षेत्र अत्यंत पिछड़ा है और इस रेलवे लाइन के बनने से भारतीय सैनिकों को युद्ध के समय भारत-पाकिस्तान सीमा पर पहुँचने में आसानी होगी।

मैं इस प्रस्तावित रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***SHRI G. HARI (ARAKKONAM):** My parliamentary constituency Arakkonam is ancient and industrial based city. It has central Government owned Navy Centre, Railway based industries, lots of Private and Govt. colleges. Arakkonam have adjacent pilgrims centre like Tiruthani Murugan Temple and also world famous Kanchipuram Temple.

Hence lakhs of people particularly Govt. & private employees, school & college students and business people travel Arakkonam to Chennai and their main mode of transport is train. Important deficiency is that despite more trains crossing through Arakkonam junction, important trains are not stopped at Arakkonam junction.

I request Hon'ble Railway Minister to fulfill the below mentioned demands for my Arakkonam constituency.

1. I request to speed up the Tindivanam to Nagari track work which has already commenced and not yet completed because of insufficient fund.
2. The Railways must reopen Ittchiputhur railway station which is located in between Arakkonam and Tiruthani and setup a ticket booking counter also.
3. For the convenience of the Sabarimala devotees, the train 12623 Chennai – Thiruvananthapuram Express and also train 12624 Chennai Mail must be stopped in Arakkonam.
4. Chennai – Tirupati train service was stopped last year, but it should be continued.
5. Both morning and evening electric trains must be operated from Chennai Beach station to Arakkonam via Kanchipuram Tirumalpur.
6. Railways must arrange stoppage to all express and super fast express trains in the stations like Arakkonam, Solingar, Panavaram, Anvarthikhanpet, Walaja and Muguntharaipuram.
7. There are no train services between 7 AM to 9.40 AM from Thiruthani. Railway Department announced that a train will be operated at 8 AM, but it has not yet operated. This Govt. must take necessary steps on this demand.
8. In the morning time new express train must be operated from Tiruthani to Chennai, and it should be named Thiruthani Super Fast Express.
9. A new express train must be operated in the name of Thiruthani Murugan Express from Thiruthani to Kanyakumari via Madurai, Tuticorin and Tirunelveli.
10. Myore to Chennai (train no.16203) Garudadri Express stopping time in Thiruthani is 9.25 AM. Earlier it was 8 AM. I request to change the time again as 8 AM for the public's convenience.

***SHRI C. MAHENDRAN (POLLACHI):** I humbly submit my profound thanks to the TAMIL NADU CHIEF MINISTER Hon'ble PURATCHI THALAIVI AMMA for being given me an opportunity to be a Parliamentarian in this Hon'ble House.

Amma has commended the populist Railway Budget of 2014-15 presented by the Railway Minister, Shri D.V. Sadananda Gowda under the guidance of the Prime Minister, Shri Narendra Modi for the benefit to common commuters to a great extent.

The Government has taken strenuous exercise to provide multifarious benefits to the passengers by introducing new trains to Tamil Nadu.

Here are the highlights of this Budget which is very much appreciated by all sectors of society.

* No new increase in passenger fares and freight charges

* Diamond quadrilateral for high speed trains

* Plan to hike speed of trains to 160-200km/hr in 9 sectors

* Online booking to support 7,200 tickets per minute; to allow 1.2 lakh users log in simultaneously

* Reservation system to be revamped , ticket-booking through mobile

Phones, post offices to be popularized

* Online platform for unreserved tickets

* Combo parking-platform tickets at stations

* Women RPF Constables to escort ladies coaches; 4,000 women constables to be inducted

* Retiring room facility to be extended to all stations

* Battery operated cars for differently-abled and senior citizens at major stations

* Feedback services through IVRS on quality of food

* Food can be ordered through SMS, phone; Food Courts at major stations

* Cleanliness budget up by 40 per cent over last year

* CCTVs to be used at stations for monitoring cleanliness

* Setting up of corpus fund for stations' upkeep; RO drinking water in some stations and trains

* Automatic door closing in mainline and sub-urban coaches

* FDI in railway projects, except in operations

* FDI, domestic investments in rail infrastructure

* Office-on-Wheels: internet & workstation facilities on select trains

* Wi-Fi in A1, A category stations and in select trains

* Railways university for technical and non-technical subjects

* Some stations to be developed to international standards through PPP model

* Parcel traffic to be segregated to separate terminals to make passenger traffic unhindered

* Solar energy to be tapped at major stations

* Highest ever plan outlay of Rs.65,455 crore for 2014-15

New Trains like Jansadharan Trains, Premium Trains and AC express trains, Express Trains and PassengerTrains services have been proposed which is a welcoming note on this budget.

The following impetus given specially for the trains which runs in the Tamil Nadu regions are :

- a) Shalimar-Chennai Premium Express
- b) Jaipur-Madurai Premium Express
- c) Ahmedabad Chennai Express (Biweekly) via Vasai Road
- d) Visakhapatnam-Chennai Express (Weekly)
- e) Yeshvantpur –Hosur (6 days a week)

I shall be happy if the Hon'ble Railway Minister allocate sufficient funds in this Budget for the speedy implementation of Broad Gauge line between Coimbatore to Palani sector in the Pollachi Parliamentary constituency covering Kinathukadavu, Pollachi, Udumalpet, and Madathukulam Assembly constituencies.

Due to the poor funds allocation in the previous regime it has led delay in implementing the broad-gauge conversion work which caused inordinate delay and dragged the project for more than 5 years and not yet completed.

Still certain land acquiring process has not been completed in the Coimbatore to Pollachi area which also causes delay in speedy implementing the gauge conversion work. Due to the non-stoppage of train service for more than 5 years, people of my constituency mainly to depend on Road transport and which leads to more congestion on road traffic and causes more road accidents in the peak hours.

And also the work in the Pollachi to Palghat sector and Pollachi to Coimbatore sector work going in snail speed causing hardship to the general

public. Hence I request the Hon'ble Railway Minister to look into this sector war footage and clear the funds immediately and ensure speedy restoration of train service in my constituency without further delay.

I shall be thankful if you could run the train currently plying between Palani to Chennai i.e. Palanimurugan Express by extending it from Pollachi instead of from Palani to Chennai and arrange to start it from Pollachi at 7.00 PM. So that, Pollachi, Udumalpet, Madathukulam Taluk peoples of my constituency will be very much benefitted as there is high cost in the bus transports and private operators fleecing the commuters heavily at high cost.

Also if a new train operated between Pollachi to Bangalore (via Udumalpet, Palani, Dindigul, Karur, Namakkal, Salem, Krishnagiri, Hosur) for the commuters of these areas I will be very much thankful as they depends upon only Omni bus which is being charged very high compare with Railway fare. Hence it is the very much necessity to provide the facility in this sector.

I request to introduce 4 new passenger trains between Palani to Combatore via Udumalpet, Pollachi, Kinathukadavu for the benefit of season-ticket holders as well as general public to avoid rush on peak hours in buses at present in this area. If the above routes are in operation, the Coconut Growers, Pilgrimage Tourists and Passengers will be benefitted immensely.

Hence please let me know when the Railway Ministry will take immediate action in this regard at the earliest.

***श्री चॉद नाथ (अलवर) :** देश के सर्वांगीण विकास के लिए रेल बजट 2014-15 प्रस्तुत किया गया, यह हर दृष्टि से देश के विकास के लिए सराहनीय है।

भारतीय रेल द्वारा प्रतिदिन आस्ट्रेलिया की जनसंख्या को ढोने के बराबर है। समय के महत्व को ध्यान में रखकर रफ्तार वाली ट्रेनों पर विशेष ध्यान दिया गया। इसके लिए बुलेट ट्रेन, सेमी बुलेट ट्रेन और हाई स्पीड ट्रेन चलाने की घोषणा की है। इससे देश 21वीं सदी की ओर तेज रफ्तार से दौड़ेगा। दुर्घटनाओं के कारणों का अध्ययन करने के लिए सिम्युलेशन सेक्टर की स्थापना करने की घोषणा की है। यह अति सराहनीय है। चारों धामों को रेलवे नेटवर्क से जोड़ने से लाखों तीर्थ यात्रियों को सहज मिलेगी।

स्वामी विवेकानंद जी के नैतिक मूल्यों और उनके उपदेशों का प्रचार करने के लिए और स्वामी विवेकानंद जी के जीवन और कार्य का प्रचार करने वाली एक विशेष गाड़ी चलाने की योजना के बारे में घोषणा की है। इसके लिए माननीय प्रधानमंत्री महोदय नरेन्द्रभाई मोदी जी और माननीय रेल मंत्री महोदय श्री डी.वी. सदानन्द गौड़ा जी साधुवाद के पात्र हैं।

वर्षिष्ठ नागरिकों के आराम से स्टेशन पर पहुंचने के लिए बैटरी कोर्ट निजी संगठन के माध्यम से चालू करने की घोषणा भी अति सराहनीय है।

महिला रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिए 4000 महिला सुरक्षाकर्मी भर्ती करने की घोषणा की है, इससे महिला यात्रियों की सुरक्षा होगी और यात्रा के दौरान अपराध पर अंकुश लगेगा।

ट्रेनों में बेहतर खान-पान (रेडी टू ईट) और सफाई जैसी सुविधाओं पर ध्यान दिया गया है। स्टेशनों पर कई बेहतर सुविधाओं की घोषणा की गई है। यह स्वास्थ्य की दृष्टि से अति सराहनीय कदम है।

यात्री रिटायरिंग रूम ऑनलाईन बुक करवा सकते हैं और प्लेटफॉर्म टिकट भी ऑनलाईन ले सकते हैं। यह यात्रियों की सुविधा व समय की बचत के लिए उठाया गया कदम अति सराहनीय है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अपने संसदीय क्षेत्र अलवर के लिए रेल सुविधाओं के लिए पिछले लम्बे समय से क्षेत्र की जनता की सुविधाओं की मांग कर रहा हूँ, परंतु लम्बे अंतराल के बाद भी पूरी नहीं

हुई।

में रेल मंत्री जी से अपने संसदीय क्षेत्र अलवर के लिए वर्ष 2014-15 के रेल बजट में निम्नांकित मांगों को शामिल करने का अनुरोध करता हूँ-

गाड़ी संख्या 140141/14042 दिल्ली-देहरादून-दिल्ली मंजूरी एक्सप्रेस प्रातः 8 बजे दिल्ली आती है व रात्रि में लगभग 10.30 बजे देहरादून के लिए रवाना होती है, इस प्रकार यह गाड़ी दिन में लगभग 14 घंटे दिल्ली में खड़ी रहती है, अतः इसे दिल्ली से जयपुर तक विस्तार दिलवाया जाये व अन्य स्टेशनों के साथ जिले के खैरतल व राजगढ़ रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिलवाया जाये।

दिल्ली-जयपुर के बीच मीटरगेज से पूर्व (1994 से पूर्व) 2 गाड़ियां चलती थीं। गेज परिवर्तन के बाद 20 वर्ष हो गये अभी तक कोई सीधी गाड़ी दिल्ली-उदयपुर के बीच बाया अलवर-दोसा-जयपुर नहीं है। अतः इस मार्ग पर एक गाड़ी चलवाई जाये या उदयपुर के बीच चलने वाली गाड़ी संख्या 12991/12992 को दिल्ली तक विस्तार दिलवाये जाने की कृपा करें।

मीटरगेज लाइन के समय दिल्ली से अजमेर तक 13 अप/14 डाउन पैसेंजर गाड़ी चलती थी, परंतु वर्ष 1994 में गेज परिवर्तन के समय उक्त गाड़ी को बंद कर दिया गया था। बड़ी लाइन डले हुए लगभग 20 वर्ष हो चुके हैं, अभी तक दिल्ली-अजमेर के बीच कोई सीधी पैसेंजर नहीं चलाई गई। अतः आपसे प्रार्थना है कि दिल्ली-अजमेर के बीच सीधी पैसेंजर गाड़ी आगामी रेल बजट 2014-15 में चलवाई जाये। अजमेर में स्थित पुष्कर राज मंदिर व दरगाह शरीफ के दर्शनों को जाने वाले यात्रियों को बेहद सुविधा होगी।

पैसेंजर गाड़ी संख्या 54011/54012 दिल्ली-रेवाड़ी के बीच चलने वाली गाड़ी रात्रि में 20.45 बजे रेवाड़ी आती है व प्रातः 6 बजे दिल्ली जाती है। इस प्रकार यह गाड़ी 9 घंटा 25 मिनट रात्रि में रेवाड़ी खड़ी रहती है। अतः इसे बांदीकुई तक बढ़ाया जाये, ताकि गरीब तबके के लोगों को लाभ मिल सके।

एक ही समय चलने वाली गाड़ी संख्या 15715/15716 किशनगंज-अजमेर-किशनगंज (सप्ताह में तीन दिन) व गाड़ी संख्या 19269/19270 पोरबंदर-मुजफ्फरपुर-पोरबंदर (सप्ताह में दो दिन) के खैरतल में ठहराव की मांग लगभग 6-7 वर्षों से की जा रही है, परंतु अभी तक ठहराव नहीं किया गया है। कृपया उक्त गाड़ियों का खैरतल में ठहराव दिलवाया जाये।

भगत की कोठी से काठगोदाम-यानीखेत एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 15013/15014, गाड़ी संख्या 19609/19610 अजमेर से हरिद्वार का राजगढ़ रेलवे स्टेशन पर शीघ्र ठहराव दिलवाया जाये।

गाड़ी संख्या 12403/12404 जयपुर से इलाहाबाद वाया अलवर-मथुरा का राजगढ़ रेलवे स्टेशन पर शीघ्र ठहराव करवायें।

बांदीकुई से अलवर स्वीकृत रेलवे लाइन के दोहरीकरण करने का निर्माण कार्य करवाया जाये।

गाड़ी संख्या 51974 जयपुर से मथुरा समय 13.50 पी.एम. का शीघ्र करवाने की कृपा करें।

राजगढ़ रेलवे स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नं.1 से 2 पर जाने हेतु ओवर ब्रिज की स्वीकृति एवं प्लेटफॉर्म नं. 2 हाई लेवल की स्वीकृति पर शीघ्र कार्य प्रारंभ करने की कृपा करें।

खैरतल, भारत सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजधानी परियोजना का उपकेन्द्र घोषित किया हुआ है। यह मुण्डावर, बानसुर, किशनगढ़ बास, कोटकासिम व तिजास तहसीलों के बीच में स्थित प्रमुख रेलवे स्टेशन है। उक्त तहसीलों के लगभग 300 गांवों के लोग यहां से रेल यात्रा कर लाभान्वित होते हैं, रेलवे स्टेशन खैरतल की आय रुपये 42 लाख प्रतिमाह है व खैरतल से 1 लाख 12 हजार यात्री प्रतिमाह बाहर की टिकट खरीदते हैं। लगभग इतनी ही आय व यात्री संख्या बाहर से खैरतल आने वाले यात्रियों की है, मांग पर में चाहे गये रेलगाड़ियों के विस्तार/ठहराव से लगभग रेलवे को 15 लाख रुपये प्रतिमाह राजस्व व 40 हजार यात्री भार मिलने की संभावना है, उतार पश्चिम रेलवे का खैरतल प्रमुख रेलवे स्टेशन है, जहां लगभग सभी सुपरफास्ट/मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव है।

Railway Budget therefore assumes greater importance as the growth of the nation depends mainly on Railways.

The budget speech made by the Minister is full of pious hopes and expectations and he wanted to build a vibrant India with Railways as its vehicle of change. We all know that Indian Railway is a symbol of the unity and integrity of this country. But my prime opposition to this budget is that it militates against the very spirit of unity in diversity espoused by this great nation i.e. Bharath.

At the outset, let me place it on record that this budget lacks national perception and clear vision. It is against the spirit of federalism. It appears to contain statements of intents which are not backed by road map for development.

While finalizing the projects and new lines the Hon'ble Minister has not taken a judicious and balanced approach. He has sought to give preferential treatment to the states on partisan lines. I do not think this unilateral stand being taken by the Minister will auger well for the unity and integrity of India, for which the Railways have been playing a critical role ever since its inception.

I should have delved deep into the important features of the Budget to emphasize my view points. It is apparent that this budget is taking the Railways to the path of privatization at a great speed. The rapid speed at which the Govt. resort to take the route of PPP and FDI is rather frightening. I would never say that we should not invite FDI into our country. While doing so ample care and caution is to be exercised.

Let me now confine to the main issues relating to my state i.e. Kerala. If you look at the budget, Kerala is the only state in the whole of the country which has been given a raw deal or step motherly treatment by the Govt.

Immediately after the presentation of the budget we, MPs from Kerala, cutting across political affiliations had a meeting with the Railway Minister in the Rail Bhawan. I hope that he is fully convinced of our grievances and contentions.

The Chief Minister of Kerala had written letter to the Hon'ble Prime Minister as also to the Minister of Railways on the important issues relating to the development needs of the state much before the Budget was finalized.

I understand the Palghat and Trivandrum Railway Divisions also have submitted proposals before the Ministry. MPs from Kerala also had individually represented the matter before the Minister.

It is deeply disappointing to note that not a single demand made by the state was favourably considered by the Ministry. I request the Minister to please enlighten us the reason for this vindictive attitude towards Kerala.

For the overall development of Railways in the state there has been a demand for setting up of a new zone for the benefit of Kerala and the regions of Konkan. The demand for a Peninsular Railway Zone comprising of Palghat, Trivandrum and Konkan Divisions has been hanging fire for long time. The successive Railway Ministers have assured Kerala that such a zone will be set up without further loss of time. But no tangible result has been achieved yet. The main demand of the state of Kerala is also for setting up of a Peninsular Railway Zone. I earnestly urge upon the Minister to consider this genuine need of the state.

It has been widely reported that a new railway division is proposed to be set up with Head Quarters at Mangalore by bifurcating the Palghat Railway Division which has been truncated after the formation of the Salem Division. Therefore it is my request that the existing Palghat Division should not be further pruned while setting up a new division at Mangalore.

Coming to the question of laying new lines in the State of Kerala, I would emphasize the paramount need of introducing a Railway Line from Tellicherry to Mysore.

As per the records available with the Railways even the British were convinced of the strategic importance and socio-economic significance of such a line. This was one of the important proposals by the British to connect Kerala to Karnataka. From the British records, it was found that many a survey was conducted by the British for this line.

Hon'ble Railway Minister is aware of the importance of this line as he was signatory to a memorandum for such a line, submitted to the then Railway Minister when he was an MP.

The distance from Kerala to Delhi and other North Indian cities could be reduced by hundreds of kilometers if such a line is laid.

The former Railway Minister late Lal Bahadur Shastri had taken the trouble of travelling from Coorg to Tellicherry by road and he was fully seized of the matter. While addressing a rally at Tellicherry, he underlined the need for such a strategically important Railway Line. Time has come for us to initiate preliminary work on the line as Hon'ble Minister is aware of the potential of this line.

A Greenfield international airport is going to be commissioned by 2015 at Mattannur in Kannur and a 20 km line connecting Kannur to Mattannur has been envisaged in the last two budgets. Kindly expedite the matter.

Electrification of Railway line from Shornur to Mangalore must be taken on fast track. The Railway stations between Mangalore and Palghat were built by the British and many of these big and small stations are in extremely bad conditions. Urgent steps may be taken to improve their condition.

The Railway stations at Tellicherry and Badagara are both 'A' grade Adarsh Stations that fetch very high revenue for Railways. Modernization of these stations need to be taken up early. Quilandy and Mahe Railway Stations were declared as Adarsh Railway Stations long back, but no improvement or development has been brought about at these stations.

Steps to rebuild the already dilapidated Quilandy Railway Station is to be taken on war footing. I have allocated considerable amounts from MPLADS fund for raising/extension of platforms at stations like Mukkali, Nadapuram Road and Iringal under Palghat Division. It is distressing to note that there is inordinate delay in completing the work. Small stations like Jagnath Temple Gate, Payyoli, Thikkodi and Chemancheri also need fast improvement as hundreds of passengers board local trains from these stations.

I have been requesting the Railway authorities to put to good use the land available around Badagara Railway station. I am happy that the Government has responded positively and one of the ten temperature controlled storages for fruits and vegetables is proposed to be set up at Badagara.

A new local train from Byndoor in Karnataka is proposed to be introduced to Mangalore and the same is extended up to Kasargod-touching a few kilometers in the northernmost tip of Kerala. If the benefit of the train is to reach Kerala it must be extended to Guruvayoor so that hundreds of pilgrims can visit both Mookambika Temple, Kollur and Shree Krishna Temple, Guruvayoor.

A survey has been announced by the Minister for a new line from Kanhangad to Panathur. The very same announcement was made by the previous Government in the 2013 budget. Therefore there is nothing new about that, considering the heavy rush of students, IT professionals, traders and ordinary passengers on this route.

People from Kerala travel long distances to reach cities like Delhi in Northern India. This involves minimum two and half days journey. It is an ordeal for the long distance passengers bound for Kerala.

To make matters worse, unhygienic and poor quality food is being served on all the trains bound for Kerala. Theft has become order of the day and every day passengers keep coming to complain about theft on the trains. Proper security and safety of the passengers, especially females, must necessarily be ensured.

You will be surprised to know that many of the Kerala bound trains are infested with bugs, cockroaches and rodents. It is virtually impossible for passengers to have a comfortably journey. As you have assured in the Budget, urgent steps must be taken to maintain cleanliness in the trains. As the Hon'ble Chief Minister of Kerala and we MPs have already submitted an exhaustive memorandum, in this connection, I do not want to touch upon each and every point. I hope the Hon'ble Minister will consider the proposals and will respond positively in his reply to the debate.

***श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ)** : श्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व वाली सरकार का यह पहला रेल बजट है। रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा द्वारा प्रस्तुत इस बजट की सबसे प्रमुख विशेषता यह है कि श्री नरेन्द्रभाई की सोच व संकल्प के अनुरूप यह बजट देश के समस्त 125 करोड़ लोगों का बजट है, जिसमें संसाधनों की सीमित उपलब्धता के बावजूद संपूर्ण देश का ध्यान रखा गया है। वोट बैंक की राजनीति ने हमारे देश का बहुत नुकसान किया है, वोट बैंक को ध्यान में रखकर बनाये जाने वाले रेल बजटों ने रेल का बहुत नुकसान किया है। यह रेल बजट " वोट बैंकों " के लिए बनाया गया बजट नहीं है, यह बजट सारे देश का है तथा इसके लिए मैं अपने सुयोग्य रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी को बधाई देता हूँ।

ऐतिहासिक, सांस्कृतिक, राजनैतिक, सामाजिक व आर्थिक सभी दृष्टियों से मेरठ पश्चिम उत्तर प्रदेश का प्रमुख तथा केन्द्रीय महानगर है, परंतु यहाँ तथा इसके आस-पास रेल सम्बंधी बुनियादी ढाँचे तथा रेल सेवाओं का अपेक्षित विस्तार नहीं हुआ है तथा इस कारण विकास की असीम क्षमता एवं संभावनाओं के बावजूद यह क्षेत्र विकास के मामले में उपेक्षित तथा अधूरा दिखाई देता है। इस क्षेत्र की तीनों प्रमुख रेल लाईनों- गाजियाबाद से मुसदाबाद, गाजियाबाद से सहारनपुर व मेरठ से सुर्जा के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है। इसी प्रकार समर्पित मालभाड़ा गलियारों में पूर्वी गलियारे को मेरठ से जोड़ने वाले मेरठ-सुर्जा रेलखंड पर अतिरिक्त कॉरिडोर लाइन डालने का काम भी अभी प्रारम्भ नहीं हुआ है। मेरठ पश्चिमी उत्तर प्रदेश का प्रमुख औद्योगिक नगर है, जहाँ खेलकूद का सामान, बैंड के सामान, हैंडलूम उत्पाद तथा कैंची आदि का बड़े पैमाने पर निर्माण तथा निर्यात होता है। उद्योग की सुविधा के लिए मेरठ को फ्री कॉरिडोर से जोड़ा जाना तथा मेरठ में कंटेनर डिपो बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

हरितनापुर की चर्चा मैं पहले भी अनेक बार कर चुका हूँ। मेरठ-हरितनापुर रेल मार्ग स्वीकृत किया जा चुका है, परंतु आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद मानते हुए इस रेल मार्ग का निर्माण मंत्रालय टालता आ रहा है। हरितनापुर का परिवर्तन देने की मैं आवश्यकता नहीं समझता-हमारी ऐतिहासिक व धार्मिक परम्परा का अत्यंत महत्वपूर्ण केन्द्र रहा यह नगर वर्तमान में विश्वविख्यात जैन तीर्थ है, निकट ही हरितनापुर से केवल तीन किलोमीटर की दूरी पर सैफपुर कर्मवन्दपुर नामक गाँव पंचपर्यारों में से एक भाई धर्म सिंह का जन्म स्थान है जहाँ विशाल गुरुद्वारा बना है। देश और दुनिया से बड़ी संख्या में इन स्थानों पर दर्शनार्थी आते हैं, मुझे बिल्कुल नहीं लगता कि यह रेल मार्ग आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद सिद्ध होगा, परंतु यदि वैसे हो भी तब भी देश के दो प्रमुख अल्पसंख्यक वर्गों- जैन तथा सिक्ख समाजों की भावनाओं का सम्मान करने के लिए तथा मंत्रालय के सामाजिक दायित्व के नाते मेरठ से हरितनापुर की रेलवे लाईन को बिछाने का कार्य प्रारम्भ करने का रेल मंत्री जी से मैं अनुरोध करता हूँ।

पानीपत से मेरठ तथा दौराता से बिजनौर बरास्ता हरितनापुर रेलवे लाईनों के सर्वे किए जाने की भी घोषणा पूर्व मंत्री महोदय ने की थी। ये दोनों लाईनें अत्यंत महत्वपूर्ण तथा उपयोगी हैं, इनके निर्माण से मेरठ तथा पश्चिमी उत्तर प्रदेश देश के मुख्य रेल मार्गों से जुड़ जाएगा तथा क्षेत्र के विकास को गति मिल जाएगी। रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में इस बात का उल्लेख किया है कि रेल के विकास एवं विस्तार की दृष्टि से इस सदन में देश की जनता से वायदे किये जाते रहे हैं तथा बाद में उन वायदों को भुला भी दिया जाता रहा है। रेल लाईनों के विषय में किए गए, परंतु भुला दिए गए कुछ वायदों का मैंने अभी जिक्र किया है, इसी प्रकार मेरठ को आदर्श तथा हापुड़ को मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी, मेरठ केन्द्र, मेरठ सिटी व हापुड़ स्टेशनों पर ओ.पी.डी. तथा डायनोस्टिक सेन्टर प्रारम्भ करने की बात कही गई थी, परंतु ये घोषणाएं अभी तक पूरी नहीं हुई हैं, हालत यह है कि इन स्टेशनों पर सफाई की उचित व्यवस्था नहीं है, प्रतीक्षालय अधिकांशतः बंद रहते हैं, हापुड़ स्टेशन पर बने फुट ओवर ब्रिज पर श्रेड नहीं बना है, जिसके कारण वर्षा होने पर यात्री आते-जाते समय भीग जाते हैं। एक ओर पुरानी घोषणा की मैं पहले भी चर्चा कर चुका हूँ, आज फिर कर रहा हूँ- 12 फरवरी, 2004 को तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने दिल्ली-मुसदाबाद रेल खंड पर गंगा के ऊपर बृजघाट में दोहरी लाइन के रेलवे पुल का शिलान्यास किया था। उसम समय श्री नीतीश कुमार जी ने दिल्ली से बृजघाट तक नई शटल ट्रेन चलाने की घोषणा की थी। क्षेत्र के निवासी आज तक इस शटल ट्रेन की प्रतीक्षा कर रहे हैं। इस बार रेल मंत्री जी ने पुरानी तंबित परियोजनाओं को पूर्ण करने का संकल्प अपने भाषण में व्यक्त किया है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि मेरे क्षेत्र की उपरोक्त तंबित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने की कृपा करें।

पश्चिमी उत्तर प्रदेश में रेल सेवाओं के विस्तार की दृष्टि से मैं निम्नलिखित रेलगाड़ियां चलाने की रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ-

मेरठ से कूदावन तक एक ट्रेन बरास्ता हापुड़-बुलंदशहर-सुर्जा चलाई जाये। गढ़मुक्तेश्वर से नई दिल्ली तक बरास्ता हापुड़-आनंद विहार तक नई शटल गाड़ी चलाई जाये। अगर गढ़मुक्तेश्वर से संभव न हो तो हापुड़ से ही चलाया जाये। मुसदाबाद से हापुड़ (54305) तथा हापुड़ से गाजियाबाद (54301) तक जाने वाली पैसेंजर गाड़ी को नई दिल्ली तक चलाया जाये। मेरठ से दिल्ली तक एक अन्य लोकल ट्रेन चलाई जाये। मेरठ से हावड़ा वाया इलाहाबाद एक नई ट्रेन चलाई जाये। काठगोदाम से दिल्ली तक बरास्ता हापुड़ एक पूजा स्पेशल ट्रेन चलाई गयी थी, जिसे अब बंद कर दिया गया है। इसे पुनः चलाया जाये।

मंडोर एक्सप्रेस जोधपुर से वाया पुरानी दिल्ली, मेरठ तक आती थी, परंतु वाशिंग लाइन के अभाव में इसे पुरानी दिल्ली तक ही कर दिया गया, क्योंकि मेरठ में अब नई वाशिंग लाइन बन चुकी है, अतः मंडोर एक्सप्रेस को पुनः मेरठ तक बढ़ाया जाये। इलाहाबाद से उधमपुर तक बरास्ता सुर्जा एक ट्रेन सप्ताह में दो बार चलाई गई थी, जिससे यात्रियों को अत्यधिक सुविधा थी। इसे पुनः चलाया जाये।

मेरठ कैंट स्टेशन पर कंकरखोड़ा में आबादी क्षेत्र की तरफ एक टिकटघर व आरक्षण केन्द्र खोला जाना चाहिए ताकि उस तरफ निवास करने वाली एक लाख से अधिक जनता को आसानी हो सके। इसी प्रकार हापुड़ रेलवे स्टेशन पर आवास विकास कॉलोनी की तरफ टिकटघर स्थायी तौर पर खोला जाये। पहले इसे खोला गया था, परंतु कुछ दिन चलाने के बाद इसे बंद कर दिया गया। इसके साथ ही आरक्षण सिड़की पर भी एक अतिरिक्त काउंटर स्थायी रूप से खोला जाये।

मेरठ-रूड़की रोड पर सरदार पटेल कृषि विश्वविद्यालय के परिसर में तथा मेरठ-मवाना रोड पर गंगानगर में आई.आई.एम.टी. इन्स्टीट्यूट में पी.आर.एस. के लिए स्थान उपलब्ध है। इस सम्बन्ध में

विश्वविद्यालय के कुतपति महोदय तथा इन्स्टीट्यूट के चैयरमेन महोदय की ओर से औपचारिक निवेदन भी मंत्रालय को भेजे जा चुके हैं। मेरा निवेदन है कि क्षेत्र की जनता की सुविधा के लिए इन परिसरों में पी.आर.एस. स्थापित किए जाएं।

मेरठ केन्ट स्टेशन पर कंकरखोड़ा की उपरोक्त आबादी के दोपहिया वाहनों के आवागमन की सुविधा के लिए स्टेशन पर एक उपरिगामी पुल बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

मेरठ-सुर्जा रेलवे लाईन पर टेलीफोन पोल सं. 72/1 तथा 72/2 के मध्य पाँची गाव के सामने भूमिगत रेलवे पुल बनवाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

मेरठ तथा हापुड़ के मध्य खरखौदा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। मेरठ दक्षिण तथा खरखौदा के निकटवर्ती ग्रामीण क्षेत्र के लोगों को नौचंदी एक्सप्रेस तथा संगम एक्सप्रेस को पकड़ने के लिए पूरे मेरठ शहर को पार करके दस से बीस किलोमीटर दूर जाना पड़ता है। जाम इत्यादि के कारण इसमें अनेक बार घंटों लगे जाते हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि नौचंदी एक्सप्रेस तथा संगम एक्सप्रेस का खरखौदा स्टेशन पर स्टॉपेज देने का कष्ट करें।

हापुड़ नगर नवसृजित जनपद का मुख्यालय है। स्वाभाविक ही इस कारण हापुड़ से विभिन्न भागों का आवागमन बढ़ा है। आवागमन की सुविधा की दृष्टि से निम्न ट्रेनों का हापुड़ स्टेशन पर अप व डाउन ठहराव दिया जाना अत्यंत आवश्यक है:- 12203/12204 गरीब रथ एक्सप्रेस, 15035/15036 काठगोदाम-आनंद विहार संपर्क क्रांति एक्सप्रेस, 12391/12392 नई दिल्ली- पटना श्रमजीवी एक्सप्रेस।

मेरठ सिटी स्टेशन अत्यधिक भीड़-भाड़ वाले क्षेत्र में है, जिस कारण कई यात्रियों का वहाँ पहुँचना अत्यधिक कठिन हो जाता है। यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित ट्रेनों का मेरठ केन्ट रेलवे स्टेशन पर ठहराव कराने का कष्ट करें- 14317/14318 उज्जैन-देह्यदून एक्सप्रेस, 14309/14310 इन्दौर-देह्यदून एक्सप्रेस, 19565/19566 औखा-देह्यदून एक्सप्रेस, 19325/19326 इन्दौर-अमृतसर एक्सप्रेस, 12911/12912 बलसाड-हरिद्वार एक्सप्रेस, 12287/12288 कोच्चीवली-देह्यदून एक्सप्रेस, 12687/12688 मदुरै-देह्यदून एक्सप्रेस।

हापुड़-सुर्जा रेलवे लाईन पर रेलवे क्वॉसिंग चौकी संख्या सी-37 के निकट तगासराय में एक रेलवे छाल्ट बनाया जाये, ताकि निकट के अनेक विद्यालयों में आने वाले छात्रों व किसानों को आवागमन की सुविधा प्राप्त हो सके। इस क्वॉसिंग पर छाल्ट बनवाने हेतु विद्यालयों की ओर से सन् 1978 से निरंतर मांग की जा रही है।

मेरठ कैंट तथा दौसला के बीच पावलीखास स्टेशन है। यह स्टेशन जब बनाया गया था तब मेरठ-रूड़की रोड पर मोदीपुरम-पल्लवपुरम आदि बस्तियां नहीं बसी थी, अब इन बस्तियों तथा यहाँ स्थित दो विश्वविद्यालयों के कारण एक-डेढ़ लाख की आबादी यहाँ रहती है, परंतु पावलीखास स्टेशन के लिए इस दिशा से कोई सम्पर्क मार्ग नहीं है। इस मार्ग को बनाया जाना चाहिए, ताकि जनता को स्टेशन तक पहुँचने में आसानी हो।

मैंने कुछ विषयों पर सरकार का ध्यान आकृष्ट करने का प्रयास किया है। मुझे विश्वास है कि नवीन दृष्ट एवं नवीन संकल्प से सम्पन्न इस नई सरकार के माननीय रेल मंत्री मेरठ एवं निकटवर्ती क्षेत्र में रेल सेवाओं के विस्तार की ओर विशेष ध्यान देंगे, ताकि इस क्षेत्र में अपेक्षित विकास को गति मिल सके।

***SHRI M. UDHAYAKUMAR (DINGIGUL):** I would like to express my views on the Railway Budget 2014-15.

I have been elected from Dindigul constituency of Tamil Nadu State by the blessing of our Supremo Honourable Chief Minister Dr. Puratchi Thalaivi Ammaji (J. Jayalalitha) of Tamil Nadu who has dedicated her life solely for Tamil Nadu's growth which is very clear in her very slogan 'Makkalukaha Naan, Makkalal Naan' that means 'I am for the People and I am by the People'.

As Honourable Chief Minister of Tamil Nadu has welcomed the Railway Budget 2014-15, I too welcome the budget which has published the authentic position in the present situation, development of the Railway Station, good protection for all those who travel by Train, Express Trains from Vishapatnam to Chennai via Vijayawada, Bangalore to Hosur Diesel Outstation Train, Jaipur to Madurai Premium A/c Express and Shalimar-Chennai Premium Express, etc as it is prepared for the welfare of the People of our country.

I would like to bring to the kind attention of the Honourable Railway Minister some of the difficulties that I face in my Constituency (Dindigul, Tamil Nadu). They are namely:-

1. We need Railway Route extension from Dindigul to Sabarimalai via Nilakottai, Vathalakundu, Periya Kulam, Theni, Cumbam and Kumli. Because many Lord Ayyappa's Devotees of Dindigul District and other neighbouring districts find extremely difficult as there is no Railway route in the above said places. This is the only shortest road to reach Sabarimala. My humble request is to conduct an Inspection Survey of these areas so as to facilitate the devotees to go for Sabarimala Darshan. I strongly believe that this will bring much income to the Railway Department as well as to fulfill the connectivity to the new places which is the dream of our Honourable Prime Minister.

2. Trichy to Dindigul Phase II train route is being laid. But the work is dead slow. May I request you to speed up the work in order to save much time of the passengers.

3. Kodaikanal, is very famous Hill Station for relaxation and tourism centre, there should be Train stop at Kodai Road junction for all the major trains (Vaigai Exp., Pallavan Exp, Pandiyan Exp., Podigai Exp., Nellai Exp., Kanyakumari Exp., Guruvayur Exp., etc.). Many of the tourists from different parts of our country and the foreign tourists are put in difficulties as there is no stop at Kodai Kanal Road (KQN).

4. There should be Express Trains from Chennai Egmore to Palani (Pazhani) via Vilupuram, Trichy and Dindigul, because Palani is one of the major pilgrimages of South India. At present, there is only one train which starts in the mid night from Chennai Central. Many devotees find difficulty in

reaching the place. If the trains are from the above said route, many can benefit and it is one of the major source of income for the railways. Honourable Railway Minister may announce a new express train from Chennai Egmore to Palani via Vilupuram, Trichy and Dindigul.

5. May I humbly request the Honourable Minister of Railways to make an announcement to form a new goods shed at Tamarapadi so as to avoid traffic congestion and public inconvenience in Dindigul city. Many of the Private and Government sectors engage so many trucks to clear the goods every day from Dindigul Town Railway Junction. Shifting process is affecting the general public since continuous trucks are passing through the heart of the city during the peak hours. Hence, considering the welfare of general public as well as to avoid traffic jams inside the city during peak hours, may I request you to make some arrangements to originate a new railway goods shed at Tamarapadi, 7 km from Dindigul and in any one of the outside areas so as to shift the goods to their warehouses without any traffic problem.

***श्री अनिल शिरोले (पुणे) :** मैं इस क्रांतिकारी रेल बजट का समर्थन करता हूँ, स्वागत करता हूँ। पार्सल संचालन में निजी भागीदारी के लिए एक योजना शीघ्र ही शुरू हो जाएगी जिसमें निजी पार्टियों को पार्सल चैन अथवा पार्सल ट्रेक खरीदने की सुविधा होगी। इस योजना के नियोजन के लिए मैं माननीय रेलमंत्री जी का अभिनंदन करता हूँ और एक सुझाव रखना चाहता हूँ।

जमीन, इमारतें एवं रेल संपत्ति से हमें ज्यादा से ज्यादा लाभ उठाना चाहिए। मिसाल के तौर पर, सेंट्रल रेलवे की मुख्यालय इमारत सीएसटी - मौके की जगह पर स्थित है एवं इमारत भी बहुत अच्छी तरह से बांधी गई है। यहां स्थित कार्यालयों को थोड़े खर्च में उपनगरों में स्थानांतरण किया जाए तथा मुख्यालय इमारत को व्यापारी उपयोग में रूपांतरित किया जाए तो रेल को काफी आर्थिक फायदा हो सकता है।

माननीय रेलमंत्री से विनती है कि इस मामले का अच्छी तरह से अभ्यास होना जरूरी है।

***SHRIMATI POONAM MAHAJAN (NORTH CENTRAL MUMBAI):**The Mayor of Bagota had famously said, "A developed country is not a place where the poor have cars. It is where the rich use public transportation." With the announcement of this Railway budget, I am happy to note that we have finally set the ball rolling for development of the Indian Railways in the true sense of the term.

The Railway Minister has delivered a reformist budget with a focus on improving passenger services, security, and financial viability, and has finally put an end to the populist regime that prevailed in this past decade.

As the commercial hub of the country, Mumbai and the State of Maharashtra had a lot of expectations from the Rail Budget and I thank the Rail Minister for having given the due importance to our State and city. It is a matter of pride that the first bullet train in India will be between Mumbai and Ahmedabad. The provision of Rs.1785 crore for Road-over-bridges and Road-under-bridges will bring much required bridge infrastructure in to the city. A total of 58 new trains will be introduced including a Mumbai – Gorakhpur Jansadharan Express, premium AC express train between Mumbai Central and New Delhi as well as 3 weekly express trains between Mumbai and neighboring states.

There has also been due consideration of the Mumbai Suburban Rail network. Our city will get 864 additional state-of-the-art EMUs over a period of 2 years. With the completion of the conversion of traction from 1500 Volts DC to 25 KV AC in Mumbai Suburban Railways, the efficiency of operations would improve, besides reducing the cost of operations.

The overall essence of this year's railway budget is the attempted course correction and the initiative-driven model. The Government's aim to increase private participation in the building of railways as well as bringing in FDI will provide the requisite resources to modernize trains and stations. A focus on passenger amenities/services such as provision of foot-over-bridges and escalators via PPP, and provision of sufficient drinking water and toilets in stations will go a long way in helping the citizenry.

It is a shame that the Indian Railways is known for its lack of cleanliness; the Ministry has done right in emphasizing the need for a clean railway, and outsourcing the cleaning activities at 50 stations to professional agencies. Furthermore, the setting up of a separate housekeeping wing in stations is a welcome move.

Few of the proposals that stood out are battery-operated platform cars for the differently-abled and senior citizens; 4000 women RPF constables to promote safety of women; setting up of an incubation institute as well as internships for engineering and MBA students with the railways and provision of workstations in select trains on payment basis.

There is a revolution waiting to happen with ready-to-eat meals of reputed brands being introduced in trains. Setting up of food courts in stations providing regional cuisine would mean that the railway would in itself become a culinary heaven. What more can the people ask for, if they can place the order through smartphones/SMS?

This budget gives an increased importance to safety and security with multi-pronged initiatives for elimination of unmanned level crossings, usage of advanced technology, and introduction of international level safety standards.

Focus on green initiatives such as using solar energy and bio-diesel and promotion of rail tourism are welcome moves. Specifically, the introduction of a special train featuring the life and work of Swami Vivekananda will add immense moral value to youngsters from across the country.

All in all, there is an undeniable imprint of the vision and ideas of our Prime Minister Shri Narendra Modi in the railway budget. Especially so in the IT initiatives, where there will be a revamping of online reservation system to support an e-ticketing rate of 7200 tickets per minute as opposed to the current rate of a mere 2000 tickets per minute.

I have two specific suggestions to the Railway Budget 2014. First, there is a need to provide renewed attention to the Mumbai Suburban rail network. We need better railway stations with basic facilities such as toilets and drinking water. A PPP model can be looked into to provide these facilities in an innovative and effective manner. The Mumbai locals carry over 5 million daily commuters. We need enough trains especially during peak hours. It is very worrying that an average of 10 to 12 cases of deaths on the Mumbai Local track is reported on a daily basis. A focus on safety and security of passengers is a primary requirement, especially during peak hours.

In particular, I would like to point out that Bandra Terminus is one of the most frequented stations in Mumbai, which is situated on two lines – Harbour as well as Western – needs immediate attention. There is untenable encroachment of Railway land as well as hawker menace around Bandra Station. The access to Bandra Station is blocked and causes a lot of problem for commuters. I request the Ministry to look in to this issue and ensure that Bandra Terminus is developed as a model railway station with modern amenities.

There is also a desperate need to ensure that the automated ticketing system in Mumbai Suburban stations is revamped. Although there are Automatic Ticket Vending Machines (ATVM) in many busy stations, they are usually out of order. We need for these to work and we require for more of such ATVMs in order to tackle the long queues in most stations.

Special attention needs to be paid to the Railway Karamcharis, who require better housing facilities as well as other basic amenities. These workers are the backbone of the railways and it is necessary to ensure their well being.

I request you to consider the suggestions I have put forth. Again, I would like to congratulate the Minister for Railways on the path-breaking Railway Budget and look forward to the same being implemented in the coming year.

***SHRI PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR):** I would like to express my views pertaining to the railways which are relating to Khurda-Bolangir railway linking to west and east of our state. This is the only railway line which goes from Khurda Road to Bolangir via KBK and down trodden areas and is fetching very good income to the government. This is the only railway line goes via Adivasi, Girijan and Ansuchit Jati dominated areas. In this budget, the Government has only sanctioned Rs.100 crores. The way the money would be sanctioned it may take another 30 years to complete. Therefore what is the difficulty if a good sum of about Rs.1000 crores is sanctioned once a year and by two years the entire project will be completed. Hon. Chief Minister Mr. Naveen Pattanaik has already sanctioned 50% of money out of state exchequer for this project and free land to the Centre to complete the work. Presently, from Khurda Road to Bolgaurbegunia and upto Nayagarh the work is already completed. May I request the Hon. Minister to ply the train from Khurda Road to completed areas immediately to mitigate the problems of local passengers. It is highly delayed in execution and the work needs to be taken on war footing to complete the project from Khurda to Bolangir to start it immediately.

My second request is to complete the work ever sanctioned for the flyover from Birosurendrasai Nagar to Pokhriput of my constituency. For the rest of the flyovers, as I have been requesting your predecessors these should have been started which are near to the platform of Mirakarpur and second it comes under Khurda Division. There is no road for the villages, they are using railway track as only passage from Golbai to across the Lakhenpur Every year innocent people are dying under Jatni constituency at Sitaramchak and the government has already decided to make Bhubaneswar and Puri platform to world class stations with international facilities. It is not known when the work will be started. I request to allot more funds to provide more facilities at Bhusundurpur and Kuhuri railway stations. Kindly provide man made crossing near Mirakarpur.

The Government should start the work where man made crossing is needed to avoid accidents. I request to convert railway school Jatina to railway college for higher studies of railway employees. One railway hospital is there (under Khurda Road Junction) which must be promoted as class-one hospital. Near to Bhubaneswar railway station, there is wagon/coach workshop at Mancheswar which should be developed. This section is highly neglected and I appeal to open a railway school for employees. Under the East Coast Zone the long pending divisional works should be started

to complete the entire project. A mono train should be surveyed to avoid traffic congestion in Bhubaneswar city, the capital of Odisha. Despite several requests of mine the survey work for Metro from Cuttack to Bhubaneswar, Bhubaneswar to Jatni via Khurda is yet not started. Despite of my request on the august floor of parliament to start the Metro work which is highly essential for the regular passengers and the tourists as a whole.

***ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI):** I want to convey my strong objection to the Hon'ble Minister for Railways as regards, the railway budget presented by the Hon'ble Railway Minister is concerned Kerala has been discriminated in granting new railway lines, sanctioning new trains, allocating new funds to the on-going projects especially Sabari rail (Angamali – Sabarimala) line etc. Kerala has not been given its due share in all the above aspects.

Angamali – Sabarimala rail way line was originally included in the railway budget for the year 1997 – 98 and started construction in the year 2006. During the past 16 years the progress achieved in the project is almost negligible and out of 116 Kms., the work is in progress only in 8 kms. from Angamali to Kaladi.

It is understood that the detailed estimate has been sanctioned from Angamali to Perumbavoor for a length of 17 Kms. only out of 116 Kms. The work was held up for various reasons, such as objection from the public on the alignment decided by the Railways and for want of allotment of sufficient funds in the Railway budget. After repeated meetings with the local public representatives, a new alignment in Kottayam District has finally been decided during the meeting held by Honourable Chief Minister on 11.02.2014. The proposed new alignment reduces the length of the line from 116 Kms. to 111.2 Kms. It is understood that the approval of the Railway Board is yet to be communicated for the revised alignment.

During the last 20 years, no new Railway line has been commissioned in the Kerala and the only new line project sanctioned and in progress is the Angamali – Sabarimala new line project. It is suggested that the above project may be given priority by the Central Govt. taking into account the importance of Sabarimala being the most important pilgrim centre in Kerala patronized by the devotees from all the southern states and sufficient funds may be allotted during this year and the next three years so that the project can be commissioned. The barest minimum requirement of funds during this year is Rs.100 Crores for land acquisition and to progress with the work up to Perumbavoor, for the purpose of continuing with the project. But the Hon'ble Minister was not prepared to allocate the minimum required amount. Therefore I request the Hon'ble Minister to allocate the funds for continuing the construction work of Angamali – Sabarimala project.

***SHRI V. PANEERSELVAM (SALEM):** I would like to express my sincere thanks and gratitude to our Tamilnadu permanent chief minister, Revolutionary leader puratchi thalaivi amma and my constituency people to elect me as a Member of Parliament from Salem.

Hon'ble Railway Minister presented his maiden railway budget on 8th July 2014 for the year 2014-15. In this budget, the railway minister has announced various new schemes and new trains across India.

He has introduced 58 new trains including 05 jan sadharan trains and 05 premium trains. He has introduced 5 new trains in Tamil Nadu satate .i.e. (West Bengal –Chennai), Jaipur to Madurai premium express Ahmadabad –Chennai express twice in a week, Chennai – Hyderabad high speed train and Melmaruvathur and Veilankanni special pilgrimage trains during festival seasons etc. It will really very helpful to the people to visit these religious places during festivals. I appreciate the Hon'ble minister for his new initiatives.

Hon'ble Minister has announced to set up a "Cold Storage Godown" near Chennai to preserve vegetables and fruits which are really a boost and encouragement to the vegetable and fruit growers and also to improve them economically.

The Railway Minister has allowed FDI and PPP to help make ends meet and fund infrastructure projects. I would like to say that there are lots of merits and advantages in this railway budget, but I felt some more new trains project to be introduced for tamilnadu. My Salem parliamentary constituency has been totally ignored by the Railway Minister.

I already requested to hon'ble minister that to start a day time new express train from Salem Junction –Chennai Egmore, for my Salem constituency . The main thing is that railways is getting Rs.400 cr. from my constituency. I request myself and on behalf of my constituency people to introduce more trains in my Salem division. This will make more profits to the railways and it will be useful for my Salem constituency people. Because around 2008 to 2014 around there is one and only train that is Salem Egmore Express. There is lots of space to build a new railway track and introduce a new train in Salem division.

Hence, I request the hon'ble Railway Minister to consider implementing these pending projects and introduce some more trains from Salem to Egmore this year in day time.

I appeal to the Hon'ble Minister, not to increase railway fare in future to boost the financial positions of railway departments, as it directly affects the common people because the common people are using trains and there is also price rise of essential commodities in the country.

*** SHRI J.J.T.NATTERJEE (THOOTHUKUDI):** My constituency Tuticorin the one of the famous cities and its called like "Pearl City" and it is surrounded by Bay of Bengal. It has the major hub for salt exporting throughout the world. Tuticorin Port is one of the major port in India and also it has domestic Airport connecting various parts of the country. My constituency people lack the accessibility of the railway service and are even deprived of the benefits of railway projects as well as other welfare schemes of the central government for nearly two decades. In this regard, it is a great opportunity that this constituency is represented by me with the great guidance of Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Therefore, I feel that it is the duty of mine and the people belonging to Tuticorin Constituency to register our sincere gratitude to Hon'ble Chief Minister of Tamilnadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma

At the moment, I further would like to congratulate Hon'ble Railway Minister for having placed his first Railway Budget in this august house. Hon'ble Minister has brought before the country the real situation of Indian Railways, giving importance for early completion of already approved projects rather than announcing new railway lines. It is unfortunate that in the last 10 years, 99 new line projects worth of Rs, 60,000 crore were

sanctioned but only one project has been completed and even some projects are remaining uncompleted over three decades.

Therefore, Hon'ble Minister has recognized that real condition of the pending projects and I hope that he will take more effective measures for the early completion of early approved railway projects. The Diamond Quadrilateral high speed rail network would prove a game changer in terms of providing a transport infrastructure backbone for the country.

Tuticorin is well connected with the state capital by Road, Rail Air and by Sea Water. Every day from Tuticorin by road (45 B NH) more than 10,000 Lorries and 1000 Omni buses are going out and two private aircraft are operated from Tuticorin Airport. Unfortunately the railway facility to our town is very limited. Only one express train connection to our state capital of Tamilnadu is Pearl City Express. There is a huge demand for the railway reservation in passenger train. Apart from that the goods carriage was not supported by the railway. Almost all the goods are transported through roadways, it is a costlier than the railways. Even though there is heavy demand for goods carrying train, it is a economically potential route.

Even though this constituency has the potential of revenue generation and development, but it could not do so, because of non-accessibility of proper railway service. I put forward to your kind consideration some of the long pending demands of the people of my constituency.

1. Early completion Doubling of railway line with electrification form Tuticorin to Madurai.
2. Tuticorin – Chennai via Madurai Express train in day time in the name of "Salt City Express"
3. Construction of subways into railway gates in Tuticorin Railway Station
4. Basic Amenities to be fulfilled in Tuticorin Railway Station, modernization required in Platform No.2
5. PRS counter in Head Post Office in Tuticorin
6. Special Quota to be provided in Pearl City Express for the passengers from Tuticorin
7. Escalators, Battery operated car facility to be provided to children and old age people.
8. Passenger train between Tuticorin – Madurai via Tirunelveli and Tuticorin – Trivandrum via Tirunelveli on daily basis it will encourage the small business people and students, it may also avoid rush in the roadways.
9. New Survey for new railway line from Tuticorin – Madurai via Ettayapuram, Aruppukottai
10. New railway line upto Tuticorin Port with doubling and electrification. This new railway line is for freight traffic only. It carries Steel, it carries cement, it carries salt, it carries food grains and fodder and it also carries wooden items.

I appreciate the Minister that this budget has placed considerable emphasis on improving the experience of the rail traveler by improving cleanliness, security, catering, toilet and other facilities at stations and trains while safety in operation has also been appropriately accorded the highest priority. I appreciate the steps to improve the rail safety. It is informed that in order to strengthen security in trains and at stations 17000 RPF personnel have been recruited and are ready for deployment. This is also proposal to recruit 4000 women RPF security personnel to ensure security of ladies who are traveling alone. While thanking Hon'ble Minister, I would like to request him to take initiatives to extend the purview of safety to all passengers trains especially trains which are running overcrowded in sub-urban areas.

I have listed only few demands of my constituency here. However, there are still a number of demands as far as railway is concerned because of the fact that my constituency is ultimately deprived of railway services for many years. I feel it is my utmost duty to get all those pending works finished during my tenure and hope that I will do it, with the better co-ordination of the central government and guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

***SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO (SHIRUR):** I, on behalf of Shiv Sena Party and also on behalf of the people of Maharashtra, strongly support the Railway Budget presented by the Hon'ble Minister of Railways under the able guidance of our Prime Minister Shri Narendra Modi.

Hon'ble Minister of Railways has presented this Railway Budget recently and several decisions like modernization of Indian Railways, security of women passengers in railways, introduction of first bullet train in India, improvement in basic facilities, introduction of several new important trains including new trains to connect Mumbai and Pune with other parts of the country. I sincerely welcome the initiatives taken by the Hon'ble Minister of Railways.

I wish to draw kind attention of Hon'ble Minister of Railways towards two railway projects of vital importance, which have not been included in the current railway budget, neglecting the strong sentiments of the people of Maharashtra. These two projects are Pune-Nashik and Kalyan-Nagar projects.

Since 2004, i.e., after my election to the Lok Sabha for the first time, I have been pursuing these projects vigorously with the Ministry of

Railways and the Government of Maharashtra. A survey of Pune-Nashik railway line was conducted around 20 years ago and the matter was closed. However, keeping in view the rapid increase in the industrial developments, availability of agricultural goods for transportation and other factors involved on my request, the then Hon'ble Minister of Railways was pleased to order survey of this area and in this new survey, the rate of return was found to be profitable, if Maharashtra Government shares some financial burden of the project. Thereafter, keeping in view the importance of the projects, I pursued the matter with the Government of Maharashtra for around 2 years and finally, Government of Maharashtra has agreed to share 50% of the project cost, amounting to Rs. 1900 crores. The Ministry of Railways, thereafter sent the proposal to the Planning Commission and in the year August, 2013 the then Hon'ble Minister of Railways in the UPA Government rejected the proposal on the ground of not being feasible, though the rate of return in the survey was found to be +4%.

Today several multinational companies have set up their factories on this route and the maximum number of world class vehicles are being produced on this route. I, therefore, request Hon'ble Minister of Railways to include these two projects viz., Pune – Nashik and Pune – Nagar projects in the instant Railway Budget.

Besides, there are long pending demands from the commuters from my Parliamentary Constituency, Shirur in Pune districts which have been neglected in the instance Railway Budget. Pune – Daund electrification work is going on and its deadline has been extended up to September, 2014. However, keeping in view the very slow progress in the work, it cannot be completed on its extended deadline and the concerned authorities may be directed to increase the speed of the project and to complete it up to September, 2014. Daund – Pune Solapur Express which starts at 4.30 am and Daund – Pune Manmad Express which starts at 5.30 am reach almost daily 90 minutes late on Urali Kanchan Railway Station causing inconvenience to the daily commuters. Daund – Pune Shuttle express which used to start at 4.30 am has been discontinued abruptly. This shuttle express may be continued to run as it is.

There is a long pending demand to grant stoppage to the Howrah – Pune, Howrah Express and Patna – Pune, Patna Express at the Urali Kanchan Station. Udayan Express has been granted stoppage at Urali Kanchan Station. However, information about this stoppage has not been included in the records of the railways. I request the Hon'ble Minister of Railways to include information about this halt on the computerized record of the Railways so that more and more commuters can be benefited. There are only two sheds presently available on the Urali Kanchan Railway Station. There is an urgent need to erect complete sheds on the station and also for beautification of the station, keeping in view the large commuters boarding train from this station.

There is also a long pending demand of daily commuters between Pune and Mumbai for introduction of a new train between Pune-Mumbai, which should reach before 10 am to Mumbai. Pune railway station has been granted international status, however, funds for its modernization and beautification has not been released. Keeping in view the increasing population in Pune and industrialization of the nearby areas, there is an urgent need for a new terminal on Pune railway station and also for a separate new terminal for local trains.

I request Hon'ble Minister of Railways to kindly include the above long pending demands of the commuters of my area. The people of Maharashtra have full faith on the leadership of Shri Narendra Modiji and I am sure, under his kind leadership and also under the leadership of Sadanand Gowdaji, more and more decisions for the benefits of people of India will be taken and services in Indian Railways will prosper further.

***SHRI K.R.P. PRABAKARAN (TIRUNELVELI):** My constituency Tirunelveli lack accessibility of the railway service and is even deprived of the benefits of railway projects as well as other welfare schemes of the central government for nearly two decades. In this regard, it is a great opportunity that this constituency is represented by me with the great guidance of Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Therefore, I feel that it is the duty of mine and the people belonging to Tirunelveli Constituency to register our sincere gratitude to Hon'ble Chief Minister of Tamilnadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

At this moment, I further would like to congratulate Hon'ble Railway Minister for having placed his first Railway Budget in this august House. Hon'ble has brought before the country the real situation of Indian Railways, giving importance for early completion of already approved projects rather than announcing new railway lines. It is unfortunate that in the last 10 years, 99 new line projects worth of Rs, 60,000 crore were sanctioned but only one project has been completed and even some projects are remaining uncompleted over three decades.

Therefore, Hon'ble Minister has recognized the real condition of the pending projects and I hope that he will take more effective measures for the early completion of early approved railway projects. The Diamond Quadrilateral high speed rail network would prove a game changer in terms of providing a transport infrastructure backbone, for Tirunelveli is well connected with the state capital by Road. Every day from Tirunelveli by road more than 10,000 Lorries and 1000 Omni buses are going out. Unfortunately the railway facility to our town is very limited. There are only few express train connections to our state capital of Tamilnadu. There is a huge demand for the railway reservation in passenger train. Apart from that the goods carriage was not supported by the railway. Almost all the goods are transported through roadways, it is a costlier than the railways. Even though there is heavy demand for goods carrying train, it is economically potential route.

Even though this constituency has the potential of revenue generation and development, but it could not do so, because of non-accessibilities of

proper railway service. I put forward to your kind consideration some of the long pending demands of the people of my constituency.

1. Early completion of Doubling of railway line with electrification from Tirunelveli to Madurai, length is 157 KM in Madurai Division. The survey report says the expense of the above said route is Rs. 2050 crore. The central planning commission of railways should approve the above project and allocate the necessary funds to speed up the project.
2. Construction of subways into railway gates in Tirunelveli Railway Station
3. Basic amenities to be fulfilled in Tirunelveli Railway Station, modernization required for all the platforms
4. PRS counter in Head Post Office in Tirunelveli
5. Special Quota to be provided in Nellai Express for the passengers from Tirunelveli
6. Escalators, Battery operated car, facility to be provided to children and old age people.
7. Passenger train between Tuticorin – Madurai via Tirunelveli and Tuticorin – Trivandrum via Tirunelveli on daily basis. It will encourage the small business people and students, it may also avoid rush in the roadways.
8. New railway line upto Tuticorin Port with doubling and electrification with financial help from the Tuticorin VOC port Trust under PPP method. This new railway line is for freight traffic only. It carries Steel, it carries cement, it carries Salt, it carries food grains and fodder and it also carries wooden items.
9. Early re-opening of stoppage at Kavalkinaru Railway station. It is nearby the Mahendragiri Atomic Fuel Station. More than 10000 people will use if it comes to active.
10. Extension of Tuticorin – Tirunelveli passengers train up to Shencottai and also in night service.
11. Nellai Express 12631/12632 to be extended up to Shenkottai.
12. First AC coach in Nellai Express 12631/12632 and Pothigai Express 12661/12662
13. Silambu Express 16181/16182 extend upto Shenkottai via Manamadurai treated as single train.

I would like to heartily congratulate you on your assumption of office as Union Minister of Railway. With your vast experience and dedication, I am confident that Indian Railways will reach new heights both in terms of passenger and freight traffic. I am elected from Tirunelveli constituency, Tamil Nadu, with the blessings of Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu. Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

I would like to place before you the below mentioned long pending projects of my Tirunelveli Constituency for your kind perusal:-

1. To expedite the doubling and electrification of Madurai – Tirunelveli – Kanyakumari Section;
2. Early reopening of KAVALKINARU Railway Station in Tirunelveli District, Tamil Nadu;
3. To improve lighting and other basic amenities to the passengers at Nanguneri and Valliyur Railway Stations;
4. To increase the number of coaches including unreserved in (i) Nellai (ii) Kanyakumari and (iii) Anandhapuri Express Trains and introduction of more Special Trains connecting Tirunelveli during seasons, summer vacation and festival times and provision of First Class/First AC Coach in Nellai Express.
5. Level Crossing barrier Gate (Gate No. 111) was fixed at Senkulam – Muntratappu – Palayamkottai railway line. However, there is no man appointed at this gate which has caused huge difficult to vehicle and people. Therefore, I request you to instruct concerned officials to post a staff at this gate.

Your kind attention is requested to the subject and reference mentioned above. I hereby inform you that there is an unmanned level crossing at 11.50 to 11.60 kilometers from Tirunelveli at Gate Non. 9. This unmanned level crossing was closed by the senior section Engineer, P. Way, Srivaikundam on 4.7.2014 at 1400 hrs.

This level crossing is used daily by hundreds of local people living in villages namely Kuthukal, Muthur, Sivanthipatti, Sriramakulam, Ramanujampudur, Reddiarpatti and Serakulam, This road leads to Paruthipadu, Munanchipatti, Mulakaripatti and Kudangulam (Nucler Power Station).

This road is connected with Tiruchendur and Tuticorin state Highway and is daily accessed by farmers, Agricultural and skilled labourers,

student, patients and all categories of people for transporting agricultural product, milk, schools, colleges and hospitals etc.

In the above circumstances, on behalf of the public living in the above villages of my constituency, I request you to kindly take necessary action to open the ULC and convert to manned level crossing.

I appreciate the Minister that this budget has placed considerable emphasis on improving the experience of the rail traveler by improving cleanliness, security, catering, toilet and other facilities at stations and trains, while safety in operation has also been appropriately accorded the highest priority. I appreciate the steps to improve the rail safety. It is informed that in order to strengthen security in trains and at stations 17000 RPF personnel have been recruited and are ready for deployment. There is also proposal to recruit 4000 women RPF security personnel to ensure security of ladies who are traveling alone. While thanking Hon'ble Minister, I would like to request him to take initiatives to extend the purview of safety to all passengers trains especially trains which are running overcrowded in sub-urban areas.

I have listed only few demands of my constituency here. However, there are still a number of demands as far as railway is concerned because of the fact that my constituency is ultimately deprived of railway services for many years. I feel it is my utmost duty to get all those pending works finished during my tenure and hope that I will do it, with the better co-operation of the central government and guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

***SHRIMATI K. MARAGATHAM (KANCHEEPURAM):** My constituency Kanchipuram lack accessibility of the railway service and is even deprived of the benefits of railway projects as well as other welfare schemes of the central government for nearly two decades. In this regard, it is a great opportunity that this constituency is represented by me with the great guidance of Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Therefore, I feel that it is the duty of mine and the people belonging to Kanchipuram Constituency to register our sincere gratitude to Hon'ble Chief Minister of Tamilnadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma Madam.

At this moment, I further would like to congratulate Hon'ble Railway Minister for having placed his first Railway Budget in this august house. Hon'ble Minister has brought before the country the real situation of Indian Railways, giving importance for early completion of already approved projects rather than announcing new railway lines. It is unfortunate that in the last 10 years, 99 new line projects worth of Rs. 60,000 crore were sanctioned but only one project has been completed and even some projects are remaining uncompleted over three decades.

Therefore, Hon'ble Minister has recognized the real condition of the pending projects and I hope that he will take more effective measures for the early completion of early approved railway projects. The Diamond Quadrilateral high speed rail network would proved a game changer in terms of providing a transport infrastructure backbone for the country. Kanchipuram is well connected with the state capital by Road. Every day from Kanchipuram by road. More than 10,000 trucks and 1000 Omni buses are going out. Unfortunately the railway facility to our town is very limited. There are only few express train connections to our state capital of Tamilnadu and Central Capital of New Delhi. There is a huge demand for the railway reservation in passenger train. Apart from that the goods carriage was not supported by the railway. Almost all the goods are transported through roadways, it is a costlier than the railways. Even though there is heavy demand for goods carrying train, it is economically potential rout.

Even though this constituency has the potential of revenue generation and development, but it could not do so, because of non-accessibility of proper railway service. I put forward to your kind consideration some of the long pending demands of the people of my constituency.

1. Construction of subways into railway gates at Kanchipuram Railway Station.
2. Basic Amenities to be fulfilled at Kanchipuram Railway Station.
3. Modernisation required for all the Platforms.
4. PRS counter in Head Post Office in Kanchipuram.
5. Special Quota to be provided for all Express trains for the passengers from Kanchipuram.
6. Escalators, Battery operated car, facility to be provided to child and old age people.
7. Passenger train between Kanchipuram-Chennai Central and Chennai Egmore via Tambaram on hourly basis it will encourage the small business people and students, it may also avoid rush in the roadways.
8. Private Freight Terminals (PFT) at Tambaram Railway Station New railway line for freight Traffic with doubling and electrification with financial help from Private under PPP method. This new railway line is for freight traffic only. It carries Steel, it carries cement, it carries salt, it carries food grains and fodder and it also carries wooden items.
9. Movement of Agri Products, Parcel Traffic, Connectivity to remote areas, Urban Transport, Freight business for the above mentioned area is future needs and requirements in the form of providing connectivity to hitherto unconnected regions, requirement of movement of goods from new production/consumption center needs to be assessed on a continuous basis.
10. Redevelopment of Tambaram railway station as world class Station.
 - Segregation of arrival/departure of passengers.

- Adequate concourse – No overcrowding.
- All essential facilities at concourse – catering, small retail, wash rooms, cloak rooms, drinking water, toilets, ATM, Internet and pharmacy, etc.
- Adequate waiting room facilities-ladies dormitories-transit hold.

11. Cleanliness & Hygiene on Railways

- To improve the standard of cleanliness and hygiene in coaches is a high priority area of Indian railways.

12. Chennai-Pondicherry Railway line via Mamallapuram

Chennai and Pondicherry are separated by about 160 Km. An East Coast Road (ECR) is available for the travel between these two places. The journey on the coast of Bay of Bengal through ECR is not only pleasant but also becomes highly accidental risk. Around 2000 buses had been operated daily via ECR and also thousands of trucks, private cars & two wheelers are plying in this road. Because of this hectic traffic all the time in ECR, almost most of the places of ECR become accident prone. Even though, traveling in the East Coast Road becomes dangerous, many school/college students, office employees and the general public are using this road. One of our long requests of providing railway track from Chennai to Pondicherry via Mamallapuram is still pending. If a railway track was provided, it will be helpful to transfer the goods, for the tourists, foreigners visiting Mamallapuram, Pondicherry and many other places. It will also help many people travel between Chennai & Pondicherry without the fear of accident.

Hence, it is requested to allot the necessary fund in the railway budget 2014 in the name of Railway line between Chennai & Pondicherry via Mamallapuram.

I appreciate the Minister that this budget had placed considerable emphasis on improving the experience of the rail traveler by improving cleanliness, security, catering, toilet and other facility at stations and trains while safety in operation has also been appropriately accorded the highest priority. I appreciate the steps to improve the rail safety. It is informed that in order to strengthen security in trains and at stations 17000 RPF personnel have been recruited and are ready for deployment and there is also proposal to recruit 4000 women RPF security personnel to ensure security of ladies who are traveling alone. While thanking Hon'ble Minister, I would like to request him to take initiatives to extend the purview of safety to all passengers trains especially trains which are running overcrowded in sub-urban areas.

On behalf of the people of our Kanchipuram Lok Sabha constituencies, Tamilnadu, I, the elected representative would like to place before your goodself the below mentioned genuine demands for your kind perusal:-

- (i) Restoration of Stoppage at Karasangal
 - (a) Train Nos. 66045/66046 Melmaruvathur-Villupuram EMU.
 - (b) Train No. 56037/56038 Egmore-Villupuram
 - (c) Train No: 56859/56860 Villupuram-Thambaram
 - (d) Train No: 56041/56042 Tirupathi-Pondicherry.
- (ii) Request for PRS counter at Karasangal and Kelambakkam Railway Station.
- (iii) Request for fund allocation for Velacherry-Cuddalore New Railway Line via Kelambakkam, Thirupporur, Mahapallipuram.
- (iv) Request for speed up the ongoing project of Nandhivaram-Guduvancherry Railway Gate Fly over Bridge.

In this connection, I would like to submit that stoppages were earlier provided to these trains at Karasangal. However, all of a sudden the stoppages were withdrawn. With the result, the people of our Constituencies are facing lot of difficulties. They are at the mercy of roadways which is always crowded. These stations are the huge source of revenue generation to the Railways.

Considering the plight of railway passengers, I humbly request your goodself to kindly intervene in the matter and issue necessary directions to the southern railway authorities for restoring stoppage of the above mentioned trains at Karasangal.

I have listed only few demands of my constituency here. However, there are still a number of demands as far as railways is concerned because of the fact that my constituency is ultimately deprived of railway services for many years. I feel it is my utmost duty to get all those pending works finished during my tenure and hope that I will do it with the better co-ordination of the central government and guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

रेलवे विभाग के लिए धन जमा किया, वह आम आदमी पर बोझ डालकर या किसी अतिरिक्त संसाधन के द्वारा। जो देश अपनी तरफकी देखता है, वह हमेशा अपने देश की जनता का हित सर्वोच्च प्राथमिकता के आधार पर करता है।

बुलेट ट्रेन चलाने से पहले अपने ये जानने की कोशिश की कि 2 करोड़ 40 लाख लोग प्रतिदिन रेल से सफर करते हैं, जो किसान, बच्चे, बूढ़े एवं गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले लोग हैं। कृपया देश के 124 करोड़ लोगों पर बोझ न डालते हुए प्रगतिशील कार्य योजना बनायी जाये। 64 हजार करोड़ की बिहार की लंबित योजना शीघ्र शुरू करते हुए पूरी की जाये। मंत्री जी बिहार को विशेष राज्य का दर्जा देने की बात तो होती रहती है, परंतु दूसरी तरफ बिहार के साथ सौतेलेपन का व्यवहार कर, बिहार के करोड़ों लोगों की भावना को ठेस पहुंचा रही है। कृपया मेरी भावना को समझते हुए निम्नलिखित योजना, जो बिहार के हित में है, को शीघ्र पूरा करने का प्रावधान किया जाये:-

1. कुरुखेला से बिहारीगंज में 10 लाख की राशि दी गई है, जो बहुत ही कम है।
2. बिहारीगंज से सिमरी बख्तियारपुर राशि काफी कम दी गई है। उस राशि को बढ़ाया जाये।
3. बिहारीगंज से चौसा पचरासी होते हुए थाना बिहपुर तक नई रेल लाईन हेतु इस बजट में मात्र 50 लाख की राशि दी गई है, जो काफी कम है। उपयुक्त राशि का प्रावधान इस बजट में किया जाये।
4. मधेपुरा-सिधेश्वर-त्रिवेणीगंज होते हुए भीमनगर तक नई रेल लाईन को इस बजट में जोड़ा जाये।
5. जलालगढ़ से जोकीहाट होते हुए किशनगंज तक नई रेल लाईन में मात्र 5 करोड़ की राशि दी गई, जो कार्य के लिए उपयुक्त नहीं है। इस रेल बजट में राशि बढ़ाने का प्रावधान किया जाये।
6. मनीहाही से साहेबगंज (दो राज्यों को जोड़ती है) नई रेल लाईन एवं गंगा नदी पर रेल पुल का निर्माण दोनों राज्यों के हित में अति महत्वपूर्ण है, इसे इस बजट में जोड़ा जाये।
7. सरायगढ़ से निर्मली रेल लाईन निर्माण में इस रेल बजट में मात्र 25 करोड़ की राशि दी गई है, जो कार्य को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है। इस रेल बजट में कम से कम से कम 100 करोड़ का प्रावधान किया जाये।
8. बिहारीगंज से मुस्लीगंज, कुमारखण्ड, जदिया, छातापुर होते हुए धीरपुर तक नई रेल लाइन का निर्माण इस बजट में जोड़ा जाये।
9. पूर्णिया से धमदाहा, रूपोली होते हुए चौसा तक नई रेल लाईन का निर्माण इस बजट में जोड़ा जाये।
10. सहरसा से महिषी होते हुए कुशेश्वर स्थान तक नई रेल लाईन के निर्माण हेतु पर्याप्त राशि का प्रावधान किया जाये।
11. सुपौल से त्रिवेणीगंज, अररिया होते हुए गलगलिया तक नई रेल लाईन में मात्र 10 लाख राशि दी गई है, जो काफी कम है। इस रेल बजट में कम से कम इस योजना में 10 करोड़ की राशि का प्रावधान किया जाये।
12. निर्मली से कोशी पश्चिमी बाँध के किनारे कुशेश्वर स्थान तक नई रेल लाईन निर्माण का कार्य इस रेल बजट में जोड़ा जाये।
13. बनमनखी से बिहारीगंज तक आमान परिवर्तन में शीघ्र पूरा करने हेतु राशि को बढ़ाते हुए पर्याप्त राशि का प्रावधान किया जाये।
14. सहरसा से फारबिसगंज आमान परिवर्तन कार्य के लिए इस रेल बजट में उपयुक्त राशि का प्रावधान किया जाये।
15. स्तीपर फैक्ट्री जो बनकर तैयार है, के उद्घाटन का समय शीघ्र निर्धारित किया जाये।
16. विद्युत रेलवे इंजन कारखाना, मधेपुरा हेतु बहुत ही कम राशि दी गई है। कृपया राशि बढ़ाकर कार्य को शीघ्र चालू करवाया जाये।
17. मुंगेर खगड़िया रेलवे ब्रिज का निर्माण अविलंब पूरा किया जाये।
18. बरौनी और थाना बिहपुर में रेलवे की अत्यधिक जमीन है, उस पर जनहित को ध्यान में रखते हुए कोई फैक्ट्री लगायी जाये।
19. बरौनी से कटिहार होते हुए न्यु जलपाईगुड़ी विद्युत रेल लाईन को शीघ्र पूरा कराने हेतु उपयुक्त राशि दी जाये।
20. राजधानी एक्सप्रेस जो सहरसा से चलती है, उसे मुस्लीगंज से किया जाये।
21. इंटरसिटी एक्सप्रेस जो मधेपुरा से चलती है, उसे मुस्लीगंज से चलाया जाये।
22. कोशी एक्सप्रेस जो सहरसा से छटिया जाती है, उसे मुस्लीगंज से चलाया जाये।
23. जानकी एक्सप्रेस जो सहरसा-जयनगर के बीच चलती है, को प्रतिदिन किया जाये।
24. पुरबिया एक्सप्रेस जो सहरसा से आदर्शनगर तक चलती है, को प्रतिदिन किया जाये।
25. गरीब रथ एक्सप्रेस जो सहरसा से अमृतसर के बीच चलती है, को प्रतिदिन किया जाये।
26. बैशाली एक्सप्रेस, जो नई दिल्ली से बरौनी तक चलती है, उसे सहरसा तक किया जाये।
27. पुरबिया एक्सप्रेस का गोरखपुर का आरक्षण कोटा समाप्त किया जाये।
28. आम्रपाली एक्सप्रेस, जो कटिहार से अमृतसर तक जाती है, उसे जोगबनी तक बढ़ाया जाये।
29. सहरसा को रेलवे डिपोज बनाने का प्रावधान इस रेल बजट में जोड़ा जाय, जो जनहित में अति आवश्यक है।
30. सहरसा रेलवे उपरी पुल का पाँच बार शिलान्यास होकर भी अभी तक तक कुछ नहीं हुआ है। इस रेल बजट में उपयुक्त राशि देकर कार्य को जनहित में शुरू किया जाये।
31. सहरसा जंक्शन एवं सोनबरसा कचहरी स्टेशन के बीच समपार संख्या मानव सहित फाटक का प्रावधान इस रेल बजट में किया जाये।
32. 12435/12436 राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव खगड़िया में किया जाये।
33. सहरसा से राप्ती में एक सुपर फास्ट ट्रेन पटना के लिए चलायी जाये, जो अति आवश्यक है, को इस रेल बजट में जोड़ा जाये।
34. सभी गाड़ियाँ गन्तव्य स्थान पर समय पर पहुँचें, इसके लिए कठोर निर्णय इस बजट में लिये जाये।

35. सभी गाड़ियों में सीट के अनुसार ही आरक्षण की व्यवस्था हो, प्रतीक्षा सूची को खत्म किया जाये, जिसे आम यात्री सम्मानित ढंग से यात्रा कर सके, के बारे में इस बजट में निर्णय लिया जाये।
36. मधेपुरा से प्रतापगंज नई रेल लाईन निर्माण के कार्य का सर्वेक्षण वर्ष 2005 में हुआ था। इस योजना को भी रेल बजट में जोड़ा जाये।
37. सहरसा से सुपौल होते हुए राघोपुर तक लिंक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाये।
38. सुपौल, सहरसा तथा मधेपुरा रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यकरण किया जाये।
39. मंत्री जी सुरतीगंज से पूर्णिया तक आमान परिवर्तन कब तक पूरा होगा। कृपया इसी हेतु राशि बढ़ायी जायी।

अतः माननीय रेल मंत्री से आग्रह है कि ऊपर वर्णित सभी योजनाओं को बिहार के आम लोगों के जनहित में रेल बजट में जोड़ा जाये।

नोट:- प्रतापगंज, भीमनगर, बथनाहा रेल लाईन का 2005 में सर्वेक्षण हुआ, पर इस बजट में नहीं लिया गया। ये बाढ़ प्रभावित इलाके के लिए अति महत्वपूर्ण हैं, इसे लिया जाये।

***SHRI R.P. MARUTHARAJAA (PERAMBALUR):** I would like to draw the kind attention of the Minister to consider the request of my constituency people to lay a new railway line and to introduce a new train service between Ariyalur and Namakkal via Perambalur, Thuraiyar & Musiri in Tamilnad.

I would also like to request you allot necessary fund (Rs.98 lakhs) to construct a Subway at Uttamarkovil Railway Station at KM326 + 10 Meters of Villupuram, Trichy Chord Line.

If the above 2 requests are considered my constituency people would be very grateful to you for ever.

I have received representations from students, merchants, labourers and general publics of Lalgudi for the new stopping of the following trains. (1)T. No. 16127/16128 Chennai – Guruvayoor – Chennai Exp.(2) T.No. 16713/16714 – Chennai – Rameshwaram – Chennai Express(3) T. No. 16107/16108 – Chennai – Mangalore – Chennai Express, and (4)seperate P.R.S. facilities. Kindly do the needful.

I would be happy if you could take appropriate steps to consider my requests.

***DR. SIDHANT MOHAPATRA (BERHAMPUR):** While congratulating the Minister for proposing a realistic railway budget in the Parliament, I would like to express my admiration for the thrust you have laid on social viability in the Indian Railways. In order to provide better passenger amenities and improve the safety aspects of Indian Railways, the much needed hike in passenger and freight fares have been rightly proposed by you. However the sharp increase of 14% in passenger fares at one go will pose a big burden on the common man. This could be considered in suitable instalments by devising a proper mechanism.

I also thank you for allocating Rs. 2 Crore for the proposed railway wagon factory at Sitalapalli in Ganjam district of my constituency and earnestly request you to look into the following pending proposals:

- 1) The gauge conversion between Naupada in Andhra Pradesh and Gunupur in Odisha has been completed and passenger train services have commenced. There is a missing link of about 60 Km between Gunupur and Rayagada and this stretch if constructed will serve the most backward and tribal areas of the district. Further, this stretch will connect the existing Vizianagaram – Raipur main line. The entire hinterland traffic of South Odisha and part of Chattisgarh can be cost effectively routed through Rayagada – Naupada to Gopalpur Port. Indian Railways, several industrial houses as well as backward and tribal regions of South Odisha will be greatly benefitted from this line. **Hence construction of Gunupur – Rayagada Railway line may be considered under the port connectivity plan.**
- 2) There has been no progress of the proposed wagon factory in Ganjam ever since it was announced almost three years ago. Govt. of Odisha has earmarked 100 acres for the wagon factory in consultation with railway officials. The land is yet to be taken over by the railways. I understand that the project will be implemented under PPP mode. So far Railways have not advertised for obtaining expression of interest from the private parties as has been done in the case of other proposed wagon factories. The construction of the project may please be taken up urgently so that a large number of youth in this area will earn their employment and livelihood.
- 3) Better passenger amenities may please be provided at the railway stations in Berhampur, Chatrapur, Ganjam, Parlakhemundi, Gunupur and Palasa.
- 4) Construction of a **ROB** on the main Railway line near Jagannathpur Railway Station and Ambapua; construction of **RUB** at Chatrapur Main Station and Court Station, Surla Road, Randha Village near Golonthra may please be taken up.
- 5) Extension of the existing train no. 12145/12146 from Kurla (Mumbai) to Bhubaneswar upto Palasa. This will facilitate passengers of South

Odisha and North Andhra Pradesh.

- 6) Early introduction of an express train from Gunupur to Bhubaneswar and Gunupur to Visakhapatnam which were announced in the previous budgets.
- 7) Stoppage at Rambha station of any one train originating from Howrah preferably East Coast Express. This will facilitate a large number of tourists from Kolkata visiting Chilika Lake for which Rambha is the nearest Railway station. Further, a large number of tourists are expected to visit Puri and Rambha during the forthcoming Nabakalebar festival of Lord Jagannath during 2015. This stoppage will greatly help the tourists as well as pilgrims.
- 8) Extension of Rourkela-Bhubaneswar train upto Berhampur which will facilitate a large number of passengers in the industrial city of Rourkela as well as resident of Southern Odisha.
- 9) Construction of Khurda road bypass so as to enable South bound trains to Puri without power back to save time and Administrative overheads. This may be completed before the Nabakelebara of Lord Jagannath to be performed in June, 2015.

Hope you will take prompt actions on the above proposals.

***SHRI P. SRINIVASA REDDU (KHAMMAM):** I would like to express my views on Railway Budget-2014. The Railway Budget has not focused much on the newly carved Telangana State. This is one of the backward States in India. The previous government, while passing the AP State bifurcation, they have promised to fulfill their aspirations and to support the State in a big way. People of Telangana have expected a lot from the present Government, but the people of Telangana have got disappointed after seeing this Railway Budget. After bifurcation of Andhra Pradesh, the Railways have six divisions and they were also divided among both the States. The Telangana State has got only three divisions remaining and there is a persistent demand from Maharashtra to merge the Nanded division into Central Railway, if it goes to the Central Railway, we have only two divisions. Therefore, there is an absolute need to create a couple of new Divisions in Telangana State and especially one is at Kazipet as a new division so as to cater to the needs of the people of this backward region. In this Budget, a Wagon Manufacturing Unit at Kazipet with Rs.5crore is only allocated. Nothing much to see in this Budget. The Bhadrachalam Division of Telangana State has got highest population of tribes and other nomadic tribes. For their welfare, the previous government had announced a Bhadrachalam –Kovvur Railway line, which covers mainly tribal areas which facilitates these tribal to mix up with mainstream but no expeditious progress has been achieved and no reference has been made in this Budget. We were expecting some New Railway Lines, New Road Over Bridges and some Under Bridges. No effort have been made towards these new proposals.

I would like to draw the attention of Hon'ble Minister of Railways to provide some extra infrastructural facilities to generate employment to the local unemployed youth and to allocate more funds for the development of Telangana State, as the State of Telangana is at infant stage.

***SHRI RAMCHANDRA HANSDAH (MAYURBHANJ):** Railway Budget for 2014-15 may bear a sign of promise to extricate itself from the cheap populist shackles over the years it was fastened with but still I can not support it because there is little provision for my home State Odisha – which has continuously been subjected to utter negligence in the budget for the past few years. Though a little solace has tried to be given to my State by increasing the budgetary allocation, but it will not suffice to compensate the past lapses and will fail to put my state in the track of even keel – in the track of parity with other states with regard to development in Railways.

I am happy that there is a promise in the Budget for North-Eastern part of the country, but am shocked that there is no provision for 7 districts of my state which is yet to be under the Railway network of the country. Though the state contributes substantially in terms of revenue earned from the freight, the budget provision for various projects of the railways in the state is very meagre. I would like to remind the department through you that though in the past there was some amount allocated for some projects in the state, later on the fund was diverted to projects in the other states. I hope this time it will not be repeated.

I want to draw the attention of the Hon'ble Minister of some of the problems existing in my constituency area.

(1) That, improvement of track from RUPSA – Bangriposi section under Kharagpur Division is badly needed with upgraded sleepers (PSC), 52 kg/62 kg 90 UTs rails, proper ballast caution and modification in alignment. The existing track is of released rail and of so inferior quality due to which 12891/12892 Bangriposi-Bhubaneswar SF Express takes two hours to travel 60 km. track when on the other hand, it takes only three hours to cover 200 km distance from Bhubaneswar to Balasore.

(2) That 18008/18007 Baripada Shalimar Similipal Intercity Express which has departure time at Baripada 0440 hrs and arrival time to Baripada at 11.15 hrs. is not convenient to the commuters coming from the remote areas of my tribal dominated district of Mayurbhanj. Its timing should be suitably changed with extension to Howrah as Shalimar is not convenient place.

(3) The 12891/12892 Bangriposi-Bhubaneswar SF Express should be extended to Puri.

(4) Badmapahar – Tata Passenger train should be extended to Rourkela as most of the people in my district work in Rourkela Steel Plant.

Also I would like to draw the attention for the Minister that basic amenities of the stations of my district are of very poor condition, they should be give due attention by the department.

श्री ताम्रध्वज साहू (दुर्ग): सभापति जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं पहली बार निर्वाचित होकर इस सदन में आया हूँ। अगर पूरक पूजन को छोड़ दें तो सदन में यह मेरा पहला उद्घोषण होगा।

मैं रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं कम से कम समय में अपनी बात समाप्त करने की कोशिश करूँगा। यह सरकार चुनाव में सबजबान दिखा कर एक दिन में महंगाई खात्म करेगी, कालाधन वापस लाएंगे, अच्छे दिनों का वायदा किया और किया बड़ाकर अच्छे दिन की शुरुआत आपने की। पिछले दस सालों में यू.पी.ए. सरकार ने यथासम्भव किये और माल भाड़े में कम से कम वृद्धि करके यात्री सुविधाओं में बढ़ोतरी की है। पिछले 10 वर्षों में लगभग 700 नई ट्रेनें चलाई गईं, माल ट्रेनें भी 30 प्रतिशत की वृद्धि की गई। यू.पी.ए. सरकार ने रेलवे को एक मजबूत आधार देकर छोड़ा था। यह कहना एकदम गलत है कि रेलवे की हालत ठीक नहीं है। चूंकि यह सरकार किया बहाना चाहती है, इसलिए इस प्रकार के आरोप लगा रही है।

सभापति महोदय, चुनाव में इस बात का खूब दुपचार किया गया है कि कांग्रेस ने 60 सालों में कुछ नहीं किया है और इसके लिए रेल लाइन के क्षेत्र में अंग्रेजों के समय के लगभग 5000 किलोमीटर लाइन में महज 13000 किलोमीटर लाइन की बढ़ोतरी का जिक्र ये करते हैं, उदाहरण देते हैं।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि अंग्रेजों के समय में अधिकतर लाइनें सिंगल थीं और बड़ी संख्या में लाइनें छोटी थीं। जिनमें से अधिकतर लाइनों की बढ़ोतरी दो लाइन और तीन लाइन के रूप में हुई है। वर्तमान में, भारतीय रेल की कुल पट्टी की लम्बाई 1,15,833 किलोमीटर है। यह कांग्रेस के कार्यकाल में हुआ है। इसमें से 52,101 किलोमीटर विद्युतीकृत है जबकि अंग्रेज के जमाने में यह 1000 किलोमीटर थी। पहले 10-12 डिब्बों की गाड़ियां चलती थीं, अब 24 डिब्बों की गाड़ियां चलती हैं। मालगाड़ी के डिब्बों की संख्या भी 25-30 डिब्बों से बढ़ कर 58 डिब्बों हो गई है। मैं छत्तीसगढ़ से चुन कर आया हूँ। यह दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर के अंतर्गत आता है। यह सबसे ज्यादा लाभ कमाकर देने वाला जोन है। देश भर की कुल रेल पट्टी का केवल 2 प्रतिशत रेल पट्टी होने के बावजूद रेलवे आय का लगभग 15 प्रतिशत छत्तीसगढ़ के बिलासपुर जोन से आता है। इस बार भी बजट में छत्तीसगढ़ को कुछ नहीं मिला है।

सभापति महोदय, कुल 58 ट्रेनों में से एक भी ट्रेन छत्तीसगढ़ को नहीं मिला है। महज एक ट्रेन छत्तीसगढ़ से गुजरेगी, वह भी शायद रेल मंत्री जी ने प्रधान मंत्री के राज्य को जोड़ने के लिए चलाई है। माननीय रेल मंत्री जी बयान देते रहे हैं कि हम राजनैतिक भेद-भाव नहीं करेंगे लेकिन यह भी सत्य है कि 58 ट्रेनों में से 12 ट्रेन उनके प्रदेश को मिला है।

माननीय सभापति महोदय, बुलेट ट्रेन की बात कही गई है, हाई स्पीड रेल कॉन्सिडर की बात कही गई है। मुंबई-अहमदाबाद के बारे में एक योजना आपने प्रस्तुत की है। जबकि अन्य 9 कॉन्सिडर के विषय में कोई योजना प्रस्तुत नहीं की गई है। उनके बारे में तात्कालिक क्या होगा? ये कॉन्सिडर कब हाई स्पीड होंगे? इन पर कब बुलेट ट्रेन चलेगी? जहां तक मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन की बात है उसके लिए आपने 492 किलोमीटर के लिए 60 हजार करोड़ रुपए का बजट में प्रावधान किया है। इसका मतलब यह हुआ कि एक किलोमीटर लाइन बनाने के लिए 120 करोड़ रुपए खर्च होंगे। सामान्यतः एक किलोमीटर रेल लाइन बनाने में 10 करोड़ रुपए लगते हैं। इसका मतलब यह है कि आप बुलेट ट्रेन का केवल सबजबान दिखा रहे हैं। यह कब चलेगा, यह 9 कॉन्सिडर की योजना में नहीं है। रेल बजट का विस्तृत अध्ययन करने पर, मैंने पाया है कि मेरे लोक सभा संसदीय क्षेत्र छत्तीसगढ़, बिलासपुर जोन को अतिआवश्यक कार्यों के लिए भी धनराशि का आवंटन नगण्य रूप में किया गया है।... (व्यवधान)

सभापति महोदय, मैं अपनी बात को दो मिनट में समाप्त कर रहा हूँ। अब मैं अपने क्षेत्र के डिमांड के बारे में कहना चाहता हूँ। भिलाई स्टील प्लांट और बस्तर के विकास के लिए दत्तीराजधरा-जगदलपुर रेल लाइन के लिए महज पूंजी और अन्य धनराशि मिला कर 21 करोड़ रुपए का एलॉटमेंट है, जबकि शेष कार्य के लिए 772 करोड़ राशि की आवश्यकता है।

अन्य मंजूर परियोजनाएं - बरवाडी-चिरमिरी के लिए 10 लाख रुपए का आवंटन किया गया है जबकि जरूरत 1130 करोड़ रुपए की है। रायपुर-झारसगुड़ा के लिए 10 लाख रुपए का आवंटन किया गया है जबकि जरूरत 260 करोड़ रुपए की है। गेवरा-पेन्द्रा के लिए 828 करोड़ रुपए की जरूरत है जबकि इसके लिए 1 लाख का आवंटन किया गया है।

यही नहीं दुर्ग-राजनांदगांव 28 किमी तीसरी लाइन जिसका निर्माण पहले से प्रारंभ हो गया है उसमें आवंटन नहीं दिया गया है। इसके लिए 54 करोड़ रुपए लगेंगे।

बिलासपुर जोन के लिए 140 बिना फाटक वाली क्रासिंग में फाटक लगाने के लिए 21 करोड़ रुपए की आवश्यकता है लेकिन 2.50 करोड़ दिए गए हैं।

दुर्ग-दत्तीराजधरा रेल ओवर ब्रिज/अंडर ब्रिज प्रोजेक्ट के लिए केवल 50 लाख रुपए का आवंटन है, जबकि इसके लिए 14 करोड़ रुपए चाहिए।

दुर्ग-भिलाई के बीच नेहरू नगर अंडरब्रिज के लिए भी केवल 10 लाख रुपए दिए गए हैं, इसके लिए 10 करोड़ रुपए चाहिए।

भिलाई-सुपेला के अंडरब्रिज, भिलाई-सिरसा का अंडरब्रिज के लिए किए गए आवंटन का भी यही हाल है।

भिलाई-दत्ती राजधरा रेलवे लाइन सब-स्टेशन मड़ोदा में ओवरब्रिज की अत्यंत आवश्यकता है। इसे भी स्वीकृत किया जाए। ... (व्यवधान)

भिलाई माशरिंग यार्ड (बी.एम.वाई.), दुर्ग कोविंग डिपो और भिलाई लोकोशेड के विस्तार पहले से स्वीकृत हैं, इसके लिए भी आवंटन नहीं है।

अब मैं नई ट्रेनों की मांग के संबंध में कहना चाहता हूँ।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Please give it to the Railway Minister.

श्री ताम्रध्वज साहू : सभापति जी, भिलाई में भारतवर्ष के हर प्रांत के लोग रहते हैं। इसलिए मैं 6 नई ट्रेनों की मांग रखता हूँ -

दुर्ग-इंदौर एक्सप्रेस वाया बिलासपुर-कटनी-गुना

दुर्ग-बोकारो स्टील सिटी एक्सप्रेस वाया राऊरकेला-रांची

बिलासपुर से दिवेंद्रम एक्सप्रेस वाया दुर्ग-नागपुर-कल्याण-मडगांव

कोखा-नागपुर के मध्य शताब्दी एक्सप्रेस, गुवाहाटी एक्सप्रेस...(व्यवधान) में आखिर में आ गया हूं...(व्यवधान)

MR. CHAIRPERSON : Remaining part you may give it, in writing, to the hon. Minister.

श्री ताम्रध्वज साहू : ठीक है। सभापति महोदय, आपको धन्यवाद।

SHRI T.G. VENKATESH BABU (CHENNAI NORTH): Vanakam and namaste to the hon. Chairman, Sir, and the esteemed Members of this august House. This is my maiden speech, as a Member of Parliament from the Chennai North Constituency, Tamil Nadu.

At the outset, I hail the name of my hon. leader, hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma. I thank her whole-heartedly for reposing her faith in me to fulfill the party's and her progressive policies, and represent the interests of Chennai North Constituency on her behalf.

I also take this opportunity to express my sincere gratitude to the great people of my Constituency, Chennai North for reposing their faith in the leadership and governance of our beloved leader Puratchi Thalaivi Amma.

We sought the mandate of the people for the triple doctrines of peace, progress and prosperity, which are close to the heart of our beloved leader. Today, we are proud to say that we are the third largest party in this august House.

Mr. Chairman, Sir, the Railway Budget introduced by the Railway Minister is bold and honest. It accepts the shortfalls and does not contemplate too many populous measures. It does not go for new projects but commits itself to focus on completing the 457 pending projects. There is 25 per cent more budgetary increase on passenger amenities and 40 per cent more on cleanliness. In the cleanliness department, I would like to remind this House of Gandhiji's words, who while traveling in a third class Indian Railways compartment, said: "It is pestilentially dirty." But here, the credit has to be given to the hon. Railway Minister for allocating 40 per cent more budgetary resources on cleanliness. It is also laudable that there is 12 per cent more for safety.

Sir, it is a known fact that the railway is the lifeline of our country. In the budget outlay of 2014-15, there is a total outlay of Rs. 65,455 crore. But only a meager Rs. 700 crore has been allotted to the Southern Railways. So, to the Southern Railway of which Tamil Nadu is also a part of, the allotted amount will be still lesser. The much awaited doubling of Egmore to Kanyakumari is still pending. The first phase Egmore to Madurai and the second phase Madurai to Kanyakumari are the long pending projects. The funds allocated for these projects are very less compared to the funds allotted to other States. If we compare the funds to the North-East States, they have been allotted Rs. 5,116 crore.

Apart from this, for the last 30 years, so many projects in Tamil Nadu are pending. There is a huge backlog. The corridor of Egmore to Kanyakumari has the highest passenger patronage. If the doubling process is over in due time, heavy revenue will be generated, which can be utilized for better projects.

Sir, regarding passenger fares and freight rates, the passengers fares have been increased by 14.2 per cent whereas the freight rates have been increased by 6.5 per cent. Though the proposal was long due, one time steep hike puts a lot of hardships to the common man. When the prices of commodities like fruits, vegetables, which the common man uses, escalate, it has a cascading effect on the economy also.

Further, Sir, the ratio of passenger fares versus freight rates, which was 2:13 has gone now to 3:68. The operating ratio, which is a measure of Railways efficiency is hovering around 90 per cent for the past two decades. Last year, it had recorded 88.8 per cent, which was slightly better. The operating ratio is the ratio between revenue and expenditure. Lower the ratio better is the health of the Railways. So, improving this ratio should be the aim of the Budget.

I sincerely hope that while considering the plight of the poor people at least in future the hon. Minister will not follow the previous Government's policy of bi-annual fuel price linked fare increases.

Regarding Chennai suburban train services, they do not give adequate attention since long. The suburban service, particularly between Chennai Central and Gummidipoondi, is always crowded. There is a long pending demand to ply more services in this section. However, no concrete steps have been taken so far. It is not out of place to mention here that in this Union Budget the hon. Finance Minister has announced that Ponneri would be developed as a smart city. Ponneri is very near to Gummidipoondi where EMU services terminate. Upgradation and development of infrastructural facilities at Ponneri is going to take place in the near future. With the result, traffic in this section will improve greatly. Therefore, the Railways should consider at least five minutes frequency of EMU services in this section.

Punctuality in this section is only 55 per cent. It should also be given a serious thought. Besides, slow pace of construction of rail overbridges and rail underbridges are the major impediments for delay in trains. The ongoing work of rail over bridges and rail under bridges over level crossings 1, 2, 3 and 4, which form part of North Chennai, is to be expedited as they are busy gates and they have heavy traffic congestion.

Safety in railways is the biggest casualty. Safety is linked with modernization. Nearly one lakh crore of rupees is estimated for upgradation and modernization of railways, which will ensure safety. For want of a horse-shoe, the battle was lost; for want of funds, the railways' safety is being lost.

Over the years, railway accidents are rising and the victims are also not compensated adequately. In this regard, the recommendations made by Anil

Kakodkar and Sam Pitroda Committees should not be overlooked and their salient features should be implemented in letter and spirit. Therefore, elimination of 5,400 level crossings should be given a serious thought.

Lending railway works to contract does not augur well for the safety. Contractualization of welding work led to lots of welding failures causing derailment of trains as no accountability is there. The much trumpeted anti-collision devices are yet to take off. Even after 10 years, barring North Frontier Railway and Konkan Railway Corporation, these devices are not put in place. Sir, 90 per cent of punctuality in Railways is always dubious.

The passenger amenities have a long way to go. Despite pious declaration in this regard, there is a lot to be improved.

The proposal to induct 4,000 woman constables in Railway Protection Force is a welcome step and is in the right direction. This is based on the principle that women can look after the women passengers in a better manner. So, based on this principle our hon. Amma has set up the Women Commando Force and All Women Police Station and she has been the role model for all these activities. So, we welcome this announcement of taking 4,000 women RPF personnel.

Regarding the long pending demands from Tamil Nadu, they need immediate attention. I would like to list the following long pending demands:-

- 1) Developing a new coaching terminal at Ennore or at Atthipattu in North Chennai. It is for the growing mega city and for serving trains towards New Delhi, Kolkata, Guwahati for which platforms are not presently available at Chennai Central and Egmore stations.
- 2) Development of Royapuram as a New Modern Third Rail Terminus as Chennai Central and Egmore stations are saturated;
- 3) Introducing direct Express Trains from Ennore to Tirunelveli and Rameswaram *via* Royapuram and Chengalpattu.
- 4) Improving suburban stations in Chennai – Gudur section to higher standards like Mumbai and to open more ticket counters at all suburban stations as the counters are often crowded;
- 5) Upgradation of facilities at the Perambur Railway Hospital, Chennai and all medical care to the patients;
- 6) Modernisation and augmentation of the production capacity of Integrated Coach Factory, Chennai;
- 7) Sanctioning and expediting the doubling of Madurai-Kanyakumari Section so as to introduce 24 more Express trains for which huge demand is pending since long;
- 8) Grant of additional funds for the doubling and gauge conversion projects like Tiruvarur-Karaikudi, Madurai-Bodinayakkanur, to introduce the earlier blocked trains;
- 9) To provide proper train related information systems for passengers including suburban, that is, TV/ LED displays inside and outside stations;
- 10) Provision of quality food, drinking water, hygiene and security at all stations and lifts, ramps and escalators at major stations. Particularly, toilets are to be provided at all suburban stations because EMU trains do not have the facility of toilets.

Sir, there are multiple and diverse issues, which are facing the nation and which need to be addressed on war-footing. We believe that a strong State and a strong Centre can co-exist in the highest democratic traditions and strive towards the growth of the nation hand in hand. The newly elected Government at the Centre has a great responsibility on its shoulder and we hope it would live upto to the expectations of the people of the country and we ourselves assure our constructive assistance and cooperation in all its progressive initiatives.

With your kind permission, I would like to add a few more words. The launching of Diamond Quadrilateral for high speed trains is a good step in the right direction aimed at speeding up of trains to improving the freight traffic, 95 per cent of which happen in this area. But an amount of Rs.9 lakh crore estimated for this mammoth project is expected to be completed only through FDI and PPP modes.

Sir, as the Railways is a public utility concern with many social obligations and since the gestation period is very long, foreign investors hesitate to invest in it. Private players will come into portfolio investments and speculative markets only where quick profits are guaranteed. They do not want to wait for 15 long years to make profit and will desist from investing in railway projects.

There are ample evidences to prove this. The 'Own Your Wagon Scheme', which was announced earlier with much fanfare, did not take off. When global tenders were floated to build modern LHB coaches, no private investor came forward. Similarly, no private firms came forward for constructing the dedicated freight corridor scheme under the PPP mode. Hence, the Railways was forced to carry out this project on its own. Out of the seven sections, which were planned earlier, work is going on only in two sections. As per the 11th Plan Period, out of the target of 36 per cent for private investment, only four per cent came through. In the 12 Plan Period, out of an estimated amount of Rs.1 lakh crore, only 0.62 per cent of the FDI have come through. Hundred per cent FDI planned by the previous Government in high speed and suburban corridors, high speed tracks and dedicated freight lines did not materialize. With these experiences in hand, dependence on FDI and PPP has to be given a serious thought.

In all the countries of the world, Railways is prioritized as the public transport and is heavily funded. China is allocating Rs.1,80,000 crore every year to railway planning. But our Railways has too meagre budgetary support which is just enough to meet out the loss incurred on passenger traffic.

I conclude my speech with my humble salutations to our hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi, Amma and reiterate our party's promise to work towards peace, progress and prosperity.

Jai Hind! With these words, I conclude my speech on the Railway Budget.

***कुँवर सर्वेश कुमार (मुसदाबाद) :** हमारी सरकार का वर्ष 2014-15 का प्रथम लोकप्रिय रेल बजट पेश करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय जी को हार्दिक बधाई देता हूँ। श्री नरेन्द्र मोदी माननीय प्रधानमंत्री जी के कुशल मार्गदर्शन से भारतीय रेलवे विश्वस्तरीय सेवा देने के लिए अग्रसर है। बजट में सरकार की सौच आम आदमी के साथ रही है। मैं, रेल बजट 2014-15 का स्वागत करते हुए इस लोकप्रिय बजट का समर्थन करता हूँ। यह बजट व्यवहार्य और कार्यान्वयन योग्य बजट है। यह लोगों की आकांक्षाओं के अनुरूप है। बजट में लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए समुचित प्रावधान भी किया है। रेल बजट देश के सर्वांगीण विकास के लिए मील का पत्थर साबित होगा। मंत्री महोदय ने सभी वर्ग के लोगों को आरामदायक रेल यात्रा सुलभ बनाने का कार्य किया है। यह बजट एक प्रगतिशील बजट है। मेरा विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व की सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में आंकी जायेगी।

माननीय रेल मंत्री महोदय जी ने उत्तर प्रदेश के लिए दिल्ली से आगम, दिल्ली से कानपुर तक बुलेट ट्रेन चलाने का प्रस्ताव तथा पीलीभीत-शाहजहाँपुर का आमाम-परिवर्तन, मुंबई-गोरखपुर तक नई जनसाधारण गाड़ियों और छपरा-लखनऊ वाया बलिया, गाजीपुर, वाराणसी, नई दिल्ली वाराणसी, रामनगर-आगरा एक्सप्रेस गाड़ियों के विस्तार की घोषणा 2014-15 के रेल बजट में की है। इन घोषणाओं के लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय का आभार प्रकट करने के साथ ही धन्यवाद देता हूँ।

रेल बजट में हर वर्ग के यात्रियों को आधुनिक और उन्नत सुविधाएं उपलब्ध बनाने के लिए अनेक कदम उठाए हैं, स्टेशनों पर एस्केलेटर और लिफ्ट की व्यवस्था, बैटरीचलित कोर्ट शुरू करने का प्रस्ताव किया है। ऑनलाइन बुकिंग का दायरा बढ़ाया गया है, प्रतिष्ठित ब्रांडों के पहले से तैयार किया हुआ भोजन रेडी-टू-ईट शुरू करने तथा फूड कोर्ट स्थापित करने का प्रस्ताव, साफ-सफाई, 400 रेलगाड़ियों में ऑनबोर्ड हाऊसकीपिंग सेवाएं दी गई हैं। पेयजल हेतु आर.ओ. यूनिट लगाने की भी शुरुआत, यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा को सर्वोच्च महत्व दिया है, रेलवे आरक्षण प्रणाली में सुधार, स्टेशन का संपूर्ण विकास, कृषि उत्पादों का संवहन, सेंट्रल रेलसाइड वेयरहाउसिंग कॉरपोरेशन के साथ भागीदारी में फलों और सब्जियों के रेल द्वारा संवहन को बढ़ावा देने का प्रस्ताव किया है, जिससे सब्जियों और फलों के उत्पादनकर्ताओं को अपने उत्पादों के लिए बेहतर मूल्य प्राप्त करने में सहायता मिलेगी। रेल कार्य प्रणाली में पारदर्शिता, शहरी परिवहन, माल यातायात व्यवसाय, ऑनलाइन मालडिब्बा रजिस्ट्रेशन का रेल बजट में प्रावधान किया गया है।

मैं केंद्र सरकार से उत्तर प्रदेश की जनता की रेल सेवा विस्तार की दीर्घकालिक लक्षित मांग/ सुझाव एवं प्रस्तावों को रेल बजट 2014-15 में समाहित करने के लिए अनुरोध करता हूँ-

1. ठाकुरदास से अफजलगढ़-कालागढ़ में पूर्व में मुसदाबाद-काशीपुर रेलवे लाइन से जोड़ने के लिए केंद्र सरकार द्वारा सर्वे कराया गया था। मेरा सरकार से अनुरोध है कि ठाकुरदास से अफजलगढ़-कालागढ़ तक का सर्वे करवाकर शीघ्र नई लाइन का निर्माण कार्य प्रारम्भ करने के लिए इस बजट में प्रावधान रखा जाये।
2. मेरे संसदीय क्षेत्र मुसदाबाद महानगर के गोविंदनगर को दैनिक जाम से निजात एवं जान-माल के खतरे को देखते हुए ओवर ब्रिज का निर्माण करना आवश्यक है, जिससे लोगों के जान-माल की रक्षा हो सके।
3. रामनगर से हरिद्वार सम्पर्क क्रांति लिंक एक्सप्रेस रेल गाड़ी को रोशनपुर रेलवे स्टेशन पर कम से कम 5 मिनट ठहराव की अति आवश्यकता है, जिससे ढ़ारों ग्रामीणों को लाभ मिलेगा।
4. मेरे संसदीय क्षेत्र बदायुँ में नजीबाबाद से कोटद्वार के बीच में कौड़िया रेलवे फाटक संख्या 16-सी को रात्रि आठ बजे बंद कर दिया जाता है, जिससे क्षेत्र के लोगों को अत्यधिक परेशानियों का सामना करना पड़ता है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि लोगों की सुविधा के लिए फाटक को रात को भी खोला जाये।

उत्तर प्रदेश के जनमानस के हित को दृष्टिगत रखते हुए प्रदेश में रेल सेवा विस्तार संबंधी मेरे प्रस्ताव को वर्ष 2014-15 के रेल बजट में समाहित करें। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्री रविन्द्र कुशवाहा (सलेमपुर) :** यह गर्व की बात है कि पूरी दुनिया में भारतीय रेल ने अपना परचम लहराया है। नित नई-नई उचाईयों को स्पर्श करते हुए रेल व्यवस्था को सुदृढ़ किया जा रहा है। अभी विगत 08 जून को माननीय रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट पेश किया है, जिसमें उत्तर प्रदेश की कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाएं छूट गई हैं। उत्तर प्रदेश में विशेष रूप से पूर्वी उत्तर प्रदेश एक पिछड़ा क्षेत्र है, जहाँ अवस्थापनात्मक विकास (इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट) अत्यंत ही आवश्यक है। विकास वास्तव में रेलमार्गों एवं सड़क मार्गों द्वारा ग्रामीण क्षेत्रों तक पहुँचता है। मेरा तो स्पष्ट मानना है कि ये परिवहन के साधन शहरी की धमनियों की तरह कार्य करते हैं, तो फिर पूर्वी उत्तर प्रदेश को विकास से वंचित नहीं होना चाहिए।

एक अति महत्वपूर्ण रेल परियोजना पूर्वी उत्तर प्रदेश की बरहज बाजार से फैजाबाद वाया दोहरीघाट नई रेल लाइन की है, जिसका सर्वे कार्य सन् 2005 में पूरा हो चुका है, जिसकी न्यूनतम लागत 781 करोड़ 78 लाख रुपये मात्र है, जिसको अब तक वित्तीय स्वीकृति प्राप्त नहीं हो सकी है, किंतु यह दुर्भाग्य ही कहा जायेगा कि पूर्वी उत्तर प्रदेश के महत्वपूर्ण रेल परियोजना के निर्माण से जहाँ असम, पश्चिम बंगाल, बिहार एवं दिल्ली को जोड़ने वाली यह परियोजना मात्र 194 किलोमीटर की है, जिसके बनने से दिल्ली जाने की दूरी सबसे कम हो जायेगी और रेलवे के अन्य मार्गों पर दबाव भी काफी कम हो जायेगा।

शिवगंगा 12559/12560 जो वाराणसी से नई दिल्ली को जाती है, का मार्ग विस्तार कर भटनी जंक्शन वाया मऊ करने की कृपा करें। भटनी-वाराणसी-इलाहाबाद खण्ड को दोहरीकरण के साथ

विद्युतीकरण के कार्य की अति आवश्यकता है, जो रेलवे विकास में पूर्वावल के लिए अत्यधिक सहायक होगा। भटनी-नई दिल्ली वाया मऊ-वाराणसी एवं बलिया-नई दिल्ली वाया मऊ-वाराणसी के लिए एक-एक सुपरफास्ट ओवर नाइट गाड़ी टी जाए, इन गाड़ियों का परिचालन इस प्रकार से प्तान किया जाये कि आरंभ स्थान से सायं पाँच बजे यात् आरम्भ कर गन्तव्य स्थान पर सुबह नौ बजे तक पहुँच जाय व इन गाड़ियों में 24 कोच लगाये जाये, जिसमें एक प्रथम वातानुकूलित शयनयान व दो द्वितीय वातानुकूलित शयनयान व तीन तृतीय वातानुकूलित शयनयान अवश्य लगाये जाये।

***श्री अजय निषाद (मुजफ्फरपुर) :** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का मैं समर्थन करता हूँ। कुछ आवश्यक निम्नलिखित बिन्दुओं को आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ और माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि निम्नलिखित बिन्दुओं को इस वर्ष के बजट में शामिल किया जाये और सभी कार्यों को पूरा किया जाये।

1. गाड़ी संख्या 11033/11034 दरभंगा-पूणे एक्सप्रेस का विस्तार मुम्बई तक किया जाये और इसे सप्ताह में तीन दिन चलाया जाये।
2. छपरा-चैन्नई का पथ विस्तार कर मुजफ्फरपुर तक किया जाये।
3. गाड़ी संख्या 15108 का विस्तार मुजफ्फरपुर तक किया जाये।
4. गाड़ी संख्या 15227/15228 का फेस बढ़ाकर सप्ताह में तीन दिन किया जाये।
5. मुजफ्फरपुर-आनंद विहार गरीब रथ सप्ताह में तीन दिन चलाया जाये।
6. मुजफ्फरपुर से मुम्बई के लिए सीधी द्रुतगामी रेल सेवा शुरू की जाये।
7. मुजफ्फरपुर से हावड़ा के लिए शताब्दी और जन शताब्दी गाड़ी चलाई जाये।
8. गाड़ी संख्या 18864/18865 मरुघर एक्सप्रेस का पथ विस्तार कर मुजफ्फरपुर तक किया जाये।
9. मुजफ्फरपुर-हाजीपुर रेलखण्ड का दोहरीकरण शीघ्र किया जाये।
10. मुजफ्फरपुर के निकट नारायणपुर स्टेशन पर वाशिंगपीट बनाया जाये।
11. दिल्ली-गुवाहाटी राजधानी को वाया लखनऊ, गोरखपुर, मुजफ्फरपुर होकर सप्ताह में तीन दिन चलाया जाये। इस राजधानी के चलने से उत्तर बिहार के मुजफ्फरपुर, बेतिया, पूर्वी चम्पारण, शिवहर, सीतामढ़ी, दरभंगा, मधुबनी, झंझारपुर, समस्तीपुर, वैशाली आदि क्षेत्रों के सांसदों को आने-जाने में काफी सहूलियत होगी और खर्च भी कम होगा। यह गाड़ी सप्ताह में मात्र एक दिन चलती है और इसका रूट काफी घुमावदार है।
12. पहलेजा-पटना रेल पुल के काम में तेजी लाई जाये।
13. मुजफ्फरपुर-नई दिल्ली टुरन्तो एक्सप्रेस चलाई जाये।

***श्री. स्वामी साक्षीजी महाराज (उन्नाव) :** युग पुरुष माननीय श्री नरेन्द्र दामोदरदास मोदी के सुयोग्यतम सहयोगी माननीय रेल मंत्री श्री डी.वी. सदानन्द जी गौड़ा द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट 2014-15 का हृदय की गहराई से समर्थन करता हूँ। मैं पुण्य सलिला पतिता पावनी माँ भानीरथी के किनारे बसे उस उन्नाव की धरती का वारिस हूँ, जहाँ कभी भारत की आज़ादी हेतु स्वतंत्रता आन्दोलन में प्राणाहुति की ऊर्जस्वित अग्नि धधकाने वाले अमर शहीद श्री चन्द्रशेखर आज़ाद, राजा राव रामबक्स सिंह, डा. जससिंह, श्री गुलाब सिंह तोषी, राजा शाहन पासी और काव्य की धारा प्रवाहित करने वाले पं. सूर्यकान्त त्रिपाठी उर्फ निराला, आदि कवि महर्षि वाल्मीकि, श्री प्रताप नारायण मिश्र रनेही हसरत मोडानी, श्री शिवमंगल सिंह सुमन, विशम्बर दया त्रिपाठी, श्री भगवती चरण वर्मा जैसे महान साहित्यकारों की जन्मभूमि व कर्मभूमि होने का गौरव प्राप्त है।

ऐसी ऊर्जावान एवं राष्ट्रीय भावना से ओत-प्रोत उन्नाव की भूमि रेलवे के क्षेत्र में पूर्णरूपेण उपेक्षित है। मैंने इस संदर्भ में आपको लगभग एक दर्जन पत्रों से उन्नाव क्षेत्र के लिए माँग की है, जिनमें से अधिकांश में आपकी पत्र सद्मति भी प्राप्त हुई है, पुनरपि मेरा निवेदन इस प्रकार है क:-

1. लखनऊ स्वर्ण शताब्दी का ठहराव उन्नाव पर सुनिश्चित करें, क्योंकि पहले कुछ समय तक ठहराव किया गया था।
2. कानपुर शताब्दी को भी लखन से चलाया जाये और इसका भी ठहराव उन्नाव में करने की कृपा की जाये।
3. उन्नाव स्टेशन पर बायी तरफ रेलवे टिकट काउन्टर खोलने की भी कृपा की जाये।
4. उन्नाव में कचहरी कॉरिडोर पर (ओवर ब्रिज) उपरिगामी पुल का निर्माण अपरिहार्य से कराये जाने का कष्ट करें।
5. उन्नाव स्टेशन पर ट्रेन नं. 12565 बिहार सम्पर्क क्रांति अप डाउन का ठहराव किये जाने की अनुकम्पा करें।
6. फरवका 13414 अप-डाउन में ए.सी. प्रथम श्रेणी कोच लगाये जाने की कृपा की जाये।
7. ट्रेन नं. 12139, 12140 अप-डाउन वाया फर्रुखाबाद का उन्नाव स्टेशन पर ठहराव करने का कष्ट करें।
8. ट्रेन नं. 15107, 15108 अप-डाउन मधुय-छपरा का उन्नाव स्टेशन पर ठहराव सुनिश्चित कराने की कृपा करें।
9. उन्नाव-रायबरेली एक मात्र ट्रेन है, इसमें कोच बढ़ाने की कृपा कर अनुगृहीत करें तथा यह ट्रेन अवलमंज पर तीन घंटे खड़ी रहती है, इस स्टेशन का विस्तार कर ट्रेन पास करने की सुविधा प्रदान की जाये।

लोक सभा क्षेत्र उन्नाव एशिया का सबसे बड़ा लोक सभा क्षेत्र है, यहाँ बाईस लाख से अधिक मतदाता हैं और पचास मण्डल हैं तथा कानपुर और लखनऊ के बीच में बसा यह क्षेत्र सदा ही उपेक्षा का शिकार होता आ रहा है। इस स्टेशन का विकास करके कानपुर तथा लखनऊ के लोड को भी कम किया जा सकता है और कुछ ट्रेनें उन्नाव से भी चलाई जा सकती हैं।

***श्री रामदास सी. तडस (वर्धा)** : माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि मेरा संसदीय क्षेत्र वर्धा, महाराष्ट्र के विदर्भ में आता है, जो हर तरह से पिछड़ा है। अतः मेरे संसदीय क्षेत्र की रेलवे की मूलभूत समस्याओं को बजट में जोड़कर धन की व्यवस्था कराने की कृपा करें, जिससे कि क्षेत्र के सर्वांगीण विकास में सहायता मिल सके।

1. वर्धा रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय बनाने हेतु बजट में धन की व्यवस्था करने की जरूरत है।
2. अर्बी-पुलगांव पुरानी नेरोगेज रेल लाइन को ब्रॉडगेज रेल लाइन में परिवर्तित करने हेतु बजट में धन की व्यवस्था करने की जरूरत है।
3. पुलगांव-अमला छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तन करने हेतु बजट में धन की व्यवस्था करने की जरूरत है।
4. धामनगांव रेलवे स्टेशन में यात्री सुविधा को बेहतर बनाने हेतु पेयजल, कैंटीन, उपरी रेल पार, शौचालय एवं कम्प्यूटरीकृत रेलवे आरक्षण केन्द्र की खिड़की व काउंटर बढ़ाने की आवश्यकता है।
5. सिंदी रेलवे स्टेशन के सौन्दर्यकरण के साथ-साथ जनसुविधाएं, पार्किंग एवं कैंटीन की आवश्यकता है।
6. धामनगांव एवं हिंगनघाट रेलवे स्टेशन पर यात्री पड़ाव एवं शौचालय के साथ-साथ प्लेटफॉर्म के विस्तारीकरण की आवश्यकता है।
7. चांदूर रेलवे स्टेशन पर रेल आरक्षण केंद्र की आवश्यकता है।
8. ट्रेन नं. 12656 चैन्नई-अहमदाबाद नवजीन एक्सप्रेस के पुलगांव रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।
9. ट्रेन नं. 12160 एवं 12159 जबलपुर अमरावती का सिंदी एवं चांदूर रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।
10. ट्रेन नं. 11040 अप/डाउन का गोंदिया-कोल्हापुर महाराष्ट्र एक्सप्रेस को सिंदी रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।
11. ट्रेन नं. 12119/12120 नागपुर-अमरावती इंटरसिटी एक्सप्रेस का सिंदी रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।
12. ट्रेन नं. 8401/8402 कोल्हापुर एक्सप्रेस का चांदूर रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।
13. ट्रेन नं. 12135/12136 नागपुर-पुणे एक्सप्रेस को हिंगनघाट रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।
14. ट्रेन नं. 16125/16126 चैन्नई-जोधपुर एक्सप्रेस को हिंगनघाट रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।
15. ट्रेन नं. 12791/12792 चैन्नई-जयपुर एक्सप्रेस का हिंगनघाट रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।
16. ट्रेन नं. 12791/12792 पटना-सिकन्दराबाद एक्सप्रेस का हिंगनघाट रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।
17. ट्रेन नं. 12906/12907 हवड़ा-पोरबंदर को वर्धा रेलवे स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है।

उपर्युक्त समस्याओं को आपके समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूँ। कृपया उचित कार्यवाही करने के निर्देश जारी करने की कृपा करें।

***SHRI TARIQ ANWAR (KATIHAR):** I would like to mention that the people of the country had lots of expectation from this budget but it seems that in this budget emphasis has only been given to selective states and cities (Bangalore and Ahmadabad), ignoring other areas of the country.

I oppose the recent hike of 14.2 percent in railway passenger fare and 6.5 in freight charges as it is anti-common man. The inflation of food and other essential items is already hitting hard on common man.

I would like to mention that this budget is not based on the principle of equilibrium. The Katihar Parliamentary Constituency, which I represent, is in the State of Bihar, which is a backward state. Railway is lifeline of the people of this State. But unfortunately nothing substantive has been mentioned for the state of Bihar.

Being the custodian of wider interests of the people of my Constituency, Katihar following are the issues pertaining to Railways which I would like to bring to the notice of the Hon. Railway Minister.

1. Extension of Railway track from Balwaghatti (Tejnarayanpur) to Bhaluka Road Railway Station. The survey for this has already been done.
2. Construction of Railway Bridge on Ganga River between Manihari (Bihar) to Sahebgunj (Jharkhand).
3. Commencement of new train service between Katihar to Ranchi.
4. Commencement of new train service between Katihar to Jainagar via Darbhanga.
5. Commencement of new train service between Katihar to Amritsar via Delhi.
6. Commencement of new train service between Katihar to Mumbai.
7. Completion of work related to passengers facility at Katihar Junction at Platform No. 3 which is pending since long.
8. Extension of Barauni –Lucknow train no. 15203 till Katihar.
9. Commencement of a new Express train service from Jogwani to Allahabad via Kathiar, Chapra, Balia, Varanasi. This train will facilitate people of Nepal to visit places like Kashi and Prayag.
10. Permission to Train No. 15228 from Muzzaffarpur – Jaswantpur to operate daily.
11. Commencement of new Express train service from Katihar to South India.
12. Katihar to Howrah – Express train should be made daily with extra A/C coach.
13. Amrapali Express train with 24 coaches.
14. Jogbani to Kolkata Chitpur Express train to operate daily with extra a/c 3 tire coach.
15. Extension of Surat – Maldah train till Kathihar.

I sincerely hope that the Hon'ble Railway Minister would ensure that the demands of the people of Katihar are considered favourably.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Sir, thank you very much for giving me an opportunity to express my views on the maiden speech of the new Railway Minister, Shri D.V. Sadananda Gowda. I compliment him for some of the good proposals put forth by him, but still much has to be done with regard to safety and security of the passengers and amenities at the railway stations as well as in the trains, and expansion of new railway lines and starting of new trains also.

Sir, as the Union Minister for Railways, he has to look after the interests of the entire country where there are so many inequalities in many parts of the country. For example, rail density is varying from 2 to 3 per cent, to 44 per cent. The rail density in undivided Andhra Pradesh is 19.14 per 1,000 square kilometers whereas it is 44.36 in West Bengal, 42.37 in Punjab, 38.36 in Bihar, 36.37 in Uttar Pradesh, 34.84 in Haryana and 31.23 in Tamil Nadu. In his own State, Karnataka, it is only 16.04. So, the hon. Minister has to remove all these inequalities.

In the past, the Railways had constituted some committees regarding the safety aspects. There were three committees – H.R. Khanna Committee, Sam Pitroda Committee and Dr. Kakodkar Committee. All these committees have submitted their reports, but they are still pending with the Railway Ministry.

Now, in Andhra Pradesh and Telangana, there are 29 projects pending, as said by the hon. Minister, at an estimated cost of Rs. 20,680 crore. I request the hon. Minister to implement those projects at the earliest. In this connection, I would like to request implementation of one important project between Nadikudi and Srikalahasti, which is going to be an alternative all-weather route, and the shortest route, between Hyderabad and Chennai. The rate of return from this project would be 21 per cent. There are a number of projects where the rate of return was four or five per cent and which have also been taken up by the Railways. This project has been pending for decades. Actually, I have been demanding this from 9th Lok Sabha itself. I was a Member in the 9th Lok Sabha also. Actually, this is the most important project. It would also be an all-weather route. In the case of a cyclone, many times train services get disturbed between Vijaywada and Chennai also. So, this line would provide an all-weather alternative route. Not only that, it also passes through Nagarjuna Sagar ayacut area and many backward areas of those four districts. That is why, it is a very important project. It had been sanctioned in the Railway Budget of 2010-11, but its implementation is not moving ahead at all. I request the hon. Minister to give importance to this project.

Sir, there is 1,600 acres of land available near Bitragunta where locomotive sheds were there previously. It is a very good land with all the infrastructure, water and electricity. The Railways can think of starting a good railway project there. The Railways are hardly finding land in many areas to start new railway projects, but here 1,600 acres of very good land is available. So, I urge upon the Railway Minister to think of starting a good project there.

There is a demand in my constituency to start a new train between Gudur and Shirdi *via* Vijaywada and Secunderabad. There is also a demand to start a new train between Vijaywada and Bengaluru *via* Nellore and Renugunta.

Sir, Nellore is a corporation having a population of five to six lakhs. It is also a district headquarters. There is also a demand to stop at Nellore railway station Coromandal Express, Tamil Nadu Express and Nizamuddin Garib Rath. Then, there is another important station, Kavali, in my constituency. There is a demand of providing a halt at Kavali for Yasvantpur-Howrah Express, Sabari Express and Seshadri Express.

Sir, the railway is the cheapest mode of transport for passengers as well as freight transportation. The Railways have to find a way to implement all the pending projects and to take up new projects also.

As everybody knows, it was during Shri Vajpayee's time that the National Highway Projects were taken up in a grand way. Now, it is going on very successfully, and this year also they have allocated Rs. 38,000 crore for the National Highway Projects. But they also have to find suitable means to implement these Railway projects in a big way because this is the cheapest mode of transport for the poor people. So, I would request the Government of India to find some ways and means to implement all these projects; to remove all these variations / inequalities in the country; and to implement these projects at the earliest to avoid cost escalation.

With these few words, I support this Budget. Thank you very much.

***SHRI A. ANWHAR RAAJHAA (RAMANATHAPURAM):** Our dynamic revolutionary leader Amma has appreciated the Railway Minister for his mission with a vision. The Railways during the previous government has had a poor financial management. Still the present Minister has managed to take on the challenge. Our able leader, the Chief Minister of Tamil Nadu has noted this and has praised him in her comment on the Railway Budget. She knows well such challenges. She has taken over the reins of TN administration with an empty treasury. She has now made Tamil Nadu a surplus State. So, we all can take lessons from the success story of our leader, the great achiever. With her best wishes and co-operation in TN project, the Railways can perform better.

Following the footsteps of our leader, I am also congratulating the hon'ble Railway Minister. As pointed out by our Chief Minister, this budget gives a thrust to the passenger amenities and safety. This of course received attention in a limited way from his predecessors. Now, improving and upgrading Railway stations is getting priority. Our leader, Amma has appreciated this.

While appreciating the long term perspective of this Budget, our Chief Minister has also cautioned that there should not be burden on common man. Our leader has welcomed Bullet trains and diamond quadrangle of high speed trains linking four metros. She has also desired that such technical marvels must reach Chennai too.

Our leader has welcomed the proposed improvement in the freight movement. She hopes uninterrupted coal supply to the thermal power stations of Tamil Nadu will be made sure then. She also expects freight movement of our Railways to be the largest in the world.

Our leader has been insisting on integrated mass rapid transit system for Chennai. Her long time demand appears to have been met in your budgetary promise that State Governments will be consulted and involved in rail projects.

At the same time ordinary passenger trains for common people must get a boost with increased frequency. Stoppages are required to be increased in the case of many Express Trains. As such, the doubling of railway line projects to make available more lines for operations are long pending and they come in the way of improving operational efficiency.

The Railway Minister's efforts to attract Foreign Direct Investment, Public-Private Partnerships and Commercialization of Railway Lands may help to meet the financial requirements of the Railways. A heavy investment is needed for the already announced dedicated freight corridors and the newly announced Diamond Quadrangle high speed trains linking the four metros and the much awaited Bullet Trains. In the meantime, the unfinished projects of the Railways require close to two trillion rupees. To compete with other economies of the world, our freight trains must pick up speed.

To meet these demands and fund needs, engaging private players could be the key. May I expect from the Railway Minister to attend to the long pending projects also, when the Railways are able to mobilize funds.

In my constituency, the economic backwardness is more due to lack of transportation facilities. Railways have ignored the needs of Ramanathapuram and the surrounding areas for long. Many projects remain on paper still.

A survey for a new Karaikkudi-Kanyakumari line via R. S Mangalam, Ramanathapuram, Keelakkarai, Saayalkudi and Tuticorin was taken up and went on between 2008 and 2011. Unfortunately, that project has not taken shape yet. This pending project must be completed at the earliest. I urge upon the Honourable Railway Minister to look into this. I propose to take it up through the good offices of our leader, Amma.

A massive outer-port project in Tuticorin with a considerably big budgetary allocation is to be taken up soon. Ramanathapuram and adjoining areas could have served as a hinterland of port activities with a rail network in place. It was not there and we missed the bus once. It should not happen again.

Double-line rail routes and electrification of railway lines can be of great help to operate more number of trains. They would help save time, conserve energy and increase economic activity.

For instance, Rameswaram-Kanyakumari Express Train takes 4 hours and 10 minutes and even more. Doubling of lines can save considerable time in the travelling time of this train. A daily Express train between Rameswaram and Coimbatore is a long felt need and a demand. A direct link for Rameswaram with Mysore via Bengaluru may also be considered by the Railway Minister who hails from Karnataka.

The Railway Minister in his Budget speech proposed to operate special trains to Melmaruvathur and Velankanni. I request the Railway Minister to consider operating similar trains to Srirangam and Rameswaram, the traditional pilgrim centres of South India.

A modern well-equipped Yatri Niwas on the lines of one that was recently built in Srirangam by our visionary leader, Amma may be constructed by the Railways in Rameswaram, the pilgrim centre of the nation.

The Railways may do well to effect changes in the operational timings of the trains that connect Rameswaram and Ramanathapuram with rest of the country. This is a far cry and it may be addressed to.

With this, I support the Railway Budget.

श्री हंसराज गंगाधर अहीर (चन्द्रपुर): सभापति जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। प्रधान मंत्री मोदी जी और उनकी सरकार ने रेल मंत्री जी को रेल बजट पेश करने का जो अवसर दिया है, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूँगा कि वह इस आरोप से बच गए हैं कि यह एक प्रादेशिक रेल बजट है। क्योंकि पिछले दस वर्षों से हमने देखा है कि जितने भी रेल मंत्रियों ने रेल बजट पेश किया, अपने-अपने राज्यों के लिए ही काम किया। लेकिन इस रेल बजट की कश्मीर से लेकर केरल तक सभी राज्यों के सदस्यों ने सराहना की है, क्योंकि सभी राज्यों को इस बजट में न्याय मिला है। मैं आपके इस प्रयास की सराहना करता हूँ कि आपने भारतीय रेलवे को उसका परिचय देश को कराया है।

मैं कहना चाहूँगा कि आपने रेलवे के विकास की वाहिनी के रूप में कार्य किया है। जिस तरह शरीर में रक्त वाहिनी होती है, उसी तरह रेलवे हमारे देश के आर्थिक क्षेत्र और सामाजिक क्षेत्र को मजबूती प्रदान करने के लिए एक वाहिनी है। आपके इस रेल बजट से देश में मजबूती आएगी। यह मंत्री जी ने एक नया प्रयास किया है। पिछली सरकार के समय दस वर्षों में 99 प्रोजेक्ट्स घोषित हुए

थे, लेकिन उनमें से एक ही प्रोजेक्ट पूरा हो पाया है। आपने बाकी प्रोजेक्ट्स को पूरा करने के लिए पीपीपी और एफडीआई द्वारा धनराशि प्राप्त करने की जो योजना बनाई है, उसकी मैं सराहना करता हूँ। इससे देश में रेलवे की लम्बित परियोजनाएं पूरी होंगी और देश के सभी क्षेत्रों में विकास की गंगा बहेगी।

आपने एक अच्छा निर्णय लिया है, पिछली सरकार ने जो गलती की थी भाड़ा नहीं बढ़ाया था, आपने उसे बढ़ाने का काम किया है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। अगर पैसा नहीं आया तो रेलवे के विकास को हम गति नहीं दे पाएंगे। इसके अलावा आपने जो सुविधाएं बढ़ाने की बात कही है, चाहे बुलेट ट्रेन शुरू करने की बात हो या हाई स्पीड ट्रेंस चलाने की बात हो, अच्छा निर्णय है। इसके अलावा आपने पैसेजर्स ट्रेंस चलाने की बात भी कही है और प्रीमियम ट्रेंस भी चला रहे हैं।

मैं रेल मंत्री जी द्वारा पेश किए गए रेल बजट का स्वागत करते हुए कुछ बातें अपने क्षेत्र की कहना चाहूंगा, कुछ समस्याओं को आपके सामने रखना चाहूंगा। चंद्रपुर महाराष्ट्र का पिछड़ा हुआ जिला है। मेरे क्षेत्र में दो जिले चंद्रपुर और यवतमाल आते हैं। यवतमाल भी काफी गरीब इलाका है। वहां पर रेल नहीं है। केवल वनी स्टेशन से रेलगाड़ी गुजरती है। वहां की जो भी परियोजनाएं मंजूर हैं, मैं उन्हें पूरा करने की विनती आपसे करता हूँ। चंद्रपुर महाराष्ट्र का आखिरी जिला है। हमने मुम्बई तक के लिए ट्रेन मांगी थी, जो आपने दी है जो काजीपेट से मुम्बई जाती है, वह वाया चंद्रपुर बल्लारशाह होकर जाएगी, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। लेकिन पुणे के लिए हमने जो ट्रेन की मांग की थी, उसे पूरा नहीं किया है। पुणे महाराष्ट्र का एक बहुत बड़ा एजुकेशन हब बना हुआ है। चंद्रपुर-बल्लारशाह से वहां तक जाने के लिए हमारे यहां से कोई ट्रेन नहीं है। मैंने मांग की थी कि अमरावती से पुणे के लिए ट्रेन चलती है, उसे बल्लारशाह तक एक्सटेंशन किया जाए। हम नई ट्रेन की मांग नहीं कर रहे हैं।

लेकिन इस पर 11405 और 11406 नम्बर की जो अमरावती-पूना ट्रेनें चलती हैं, इसका एक्सटेंशन बल्लारशाह तक किया जाए। साथ में एक भायनगर गाड़ी चलती है जो सिकंदराबाद से बल्लारशाह तक चलती है, इसका भी एक्सटेंशन माजरी स्टेशन तक कर दिया जाए। उस गाड़ी का नम्बर 17233 है। साथ में एक यमगिरी गाड़ी है उसका भी मैं बल्लारशाह से चांदोफोर्ट तक एक्सटेंशन मांगता हूँ। यह जरूरत इसलिए है कि चंद्रपुर एक महानगर है और एक ऐसी नीति बननी चाहिए कि जितने भी महानगर इस देश में हैं उनमें से गुजरने वाले जो कारपोरेशन शहर हैं उन शहरों पर गाड़ी अवश्य रूकनी चाहिए। कई बार ऐसा होता है कि महानगर होते हुए भी वहां पर गाड़ी रूकती नहीं है। चंद्रपुर का दुर्भाग्य यह भी है कि वहां पर कुछ गाड़ियां रूकती नहीं हैं। इन सभी गाड़ियों को रोकना भी वहां जरूरी है। मैं यवतमाल जिले की बात कर रहा था जहां पर कोई ट्रेन नहीं है। एक प्रोजेक्ट है जिसे आपको पूरा करना ही पड़ेगा। इस बजट में आपने उसके लिए प्रावधान नहीं किया है। नांदेड़-वर्धा के लिए सर्वे हो चुका है, वहां काम धीमी गति से चल रहा है, उसे पूरा करने की जरूरत है। वहां ट्रेन वाया यवतमाल होकर निकलती है और यवतमाल के लिए एक मूर्तिजापुर छोटी लाइन है, नैरो-गेज है, इसका भी बड़ी लाइन के लिए सर्वे हो चुका है, लेकिन उसके लिए भी आपने बजट में प्रावधान नहीं किया है।

श्रीमान्, आपने बजट में घोषणा की है कि जो नो-मैन गेट्स हैं उन्हें बंद करने की आपने नीति बनाई है। आप नीति बनाइये लेकिन उसकी वजह से यह होगा कि गांव और शहर वालों को बहुत तकलीफ होगी, क्योंकि उन्हें बहुत घूमकर जाना पड़ता है। होना यह चाहिए कि जब गेट बंद करना है तो वहां पर अंडर-पास बनाया जाना चाहिए। अगर यह नहीं होगा तो जनता के लिए यह परेशानी का कारण बनेगा। मेरे यहां तो इसके कारण आंदोलन हो रहा है। मेरे यहां विपतस्तुटी गेट बंद किया गया तो वहां के किसान इस बात को लेकर आंदोलित हैं और यह हर जगह की बात है। मेरा आपसे अनुरोध है कि जब आप कोई ऐसा निर्णय लें तो जो गेट बंद किये जा रहे हैं वहां पर अंडर-पास बनाये जाएं।

पिछली सरकार ने मध्य रेलवे में कुछ इंटरव्यू लिए। वर्ष 2011 में सेंट्रल रेलवे मुम्बई में इंटरव्यू हुआ है। उसमें 1000 से अधिक लड़कों का मैडीकल हुआ है लेकिन अभी तक उन्हें नियुक्ति नहीं मिली है। वे सारे के सारे बेरोजगार हैं। वे मांग कर रहे हैं कि हमारा मैडीकल हुआ है तो हमें नियुक्ति मिले। इन लोगों को नियुक्ति नहीं दी जा रही है। मैं आपसे विनती करता हूँ कि उन्हें तुरंत नियुक्त किया जाए।

सभापति जी, वर्षा-गढ़चुली लाइन का सर्वे हो चुका है और महाराष्ट्र सरकार के चीफ सैक्टर्री ने आपको एक लैटर भी दिया है तथा उसके लिए आधी धनराशि का पत्र देने के बावजूद भी इस बार आपने वहां के लिए कुछ प्रावधान नहीं किया है, तो वह प्रावधान किया जाए। बल्लारशाह से सुरजागढ़ का एक अति-महत्वपूर्ण सर्वे हुआ है जहां ट्राइबल्स भी हैं और वह क्षेत्र नक्सलवाद से प्रभावित भी है। वहां पर आयरन-ओर बढ़त ज्यादा है, मिनरल्स बहुत ज्यादा हैं, लाइम-स्टोन के वहां पर डिपॉजिट्स हैं। वहां सर्वे हो चुका है और इस लाइन के लिए मैं आपसे अनुरोध करना कि इस बार अपनी रीच में कुछ प्रावधान इसके लिए घोषित करें।

***SHRI JHINA HIKAKA (KORAPUT):** Koraput Parliamentary Constituency is a tribal district and one of the most backward districts of the country. This constituency is also a part of KBK region because of the socio-economic condition of the people. Since long the tribal people of this region have been languishing with abject poverty as no comprehensive and formidable action was taken to bring the people of this area into the mainstream of the society. The lack in development of infrastructure viz. road, railways, educational institutions, industries etc. has aggravated the situation emanating from poverty. However, the Government of Odisha has adopted a special area development approach for this region which has resulted in exposure of tribal students to various fields like education, sports, employment etc. Now, almost 8000 students of Koraput are studying in KISS.

The people of this region including the students have also started moving to various parts of the country and the rail has become the most suitable way of communication in this regard. But, there is only one train namely, Hirakhand Express, which is connected to Delhi from this region.

Therefore, with a view to focus attention for acceleration of all-round development of the region, it is necessary to introduce new trains like DMU from Koraput to Bhubaneswar and from Gopalpur to Rayagada via Gunpur and Theriwali as well as from Koraput to Delhi via Rayagada. Hence, I would like to have your goodself to solicit the kind action in the matter and facilitate the people of my area to taste the development in appropriate manner.

***श्रीमती सकुंतला लागुमी (वयोझर) :** इस वित्तीय वर्ष के लिए मोदी सरकार ने जो रेलवे बजट पेश किया है, वे पहले के रेल बजटों में भारतीय रेलवे में व्यापक जड़ता से निकलकर आधुनिक और प्रोफेशनल रूप देने का प्रयास है, परंतु देश के जनजातिये क्षेत्रों में रेलवे के विकास एवं वहाँ पर रहने वाले लोगों को रेलवे सुविधा का जिक्र इस रेलवे बजट में नहीं है। रेलवे का दायित्व है कि देश के मध्यम एवं जनजातिये एवं पिछड़े क्षेत्रों में रेलवे का विकास किया जाये, जिससे देश के विकास को गति मिले।

इस बजट में कई बातें ऐसी हैं, जो पूर्व के रेल बजटों में देखने को नहीं मिलती हैं, जिसके कारण यह बजट लोस एवं व्यवहारिक बातों पर ज्यादा बल देता है। देश में लम्बित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए विदेशों से एवं निजी क्षेत्र एवं अन्य वैकल्पिक साधनों की व्यवस्था किये जाने के कदम उठाये हैं और रेलवे की यात्रा के सम्बन्ध में हो रही असुविधा एवं कठिनाईयों को दूर किया जा सकता है।

अभी लोग यह समझते थे कि रेलवे में जाने का मतलब गंदगी में जाना और गन्दा भोजन करना है, इससे लोग बीमार भी पड़ रहे थे और लोगों से लेकर सांसद महोदय तक इसकी शिकायतें करते थे। इस बजट में रेलवे में अच्छी ववातिती का भोजन देने की बात कही गई है। यह भी देखा गया है कि जिन ठेकेदारों को कैंटरिंग का ठेका मिल जाता था, वह बाद में मनमानी करता और किसी प्रकार की मॉनिटरिंग में सहयोग नहीं करता था और न ही रेलवे विभाग के अधिकारीगण भी निगरानी कार्यों में रूचि लेते थे। इस बार इस रेल बजट में सरकार ने कई सहूलियतें दी और रेलवे सेवा में सुधार करने का वायदा किया है। यह कदम रेलवे में यात्रा को सुखद बनाने में सहयोग करेगा।

यात्री सुरक्षा बल में 17 हजार पुरुष एवं चार हजार महिलाओं की भर्ती करने के बारे में बताया गया है। मैं इस संबंध में अनुरोध करना चाहूँगी कि अधिक से अधिक उपरोक्त कर्मी जनजाति क्षेत्रों से लिये जायेंगे।

इस बजट में रेलवे की कई बीमारियों पर प्रकाश डाला है और इसके लिए रेलवे का जो इलाज किया जाना है, उस पर अच्छे ढंग से बताया गया, परंतु उसी तरह से इस पर काम किया जाये तो रेलवे का

ढांचा बदलने में सहायता मिलेगी।

देश में लम्बी यात्रा वाली 5 नई जनसाधारण रेल सेवा चलाई है, इससे गरीब एवं मध्यम वर्ग के लोगों को लम्बी यात्रा करने में सुविधा मिलेगी। जिन शहरों में रेलवे की भारी मांग थी, वहाँ पर 5 प्रीमियम रेल सेवा एवं 6 ए.सी. एक्सप्रेस रेल सेवाएं चलाई हैं, जो महत्वपूर्ण शहरों के लिए हैं, इससे रेलवे को आमदनी बढ़ेगी। जिन क्षेत्रों में रेलवे की काफी भीड़-भाड़ रहती है, वहाँ पर सरकार ने 27 नई एक्सप्रेस रेल सेवाएं शुरू करने की घोषणा की है, इससे भीड़-भाड़ वाली रेल सेवाओं में यात्रा करने में आसानी एवं अत्यंत सुविधा होगी।

जहाँ पर सड़क यातायात के साधन कम हैं या व्यस्त हैं, वहाँ पर सरकार ने 8 पैसेंजर रेल सेवाएं, 2 मेमू रेल सेवाएं एवं 5 डेमू रेल सेवाएं चलाई हैं, इससे स्थानीय लोगों को कार्यालय आने-जाने, स्कूल आने-जाने वाले विद्यार्थियों को एवं स्थानीय व्यापारियों को रेलवे यात्रा करने में काफी लाभ पहुँचेगा। इस बजट में 11 ट्रेनों का विस्तार किया गया है, इससे यात्रियों को अपने गन्तव्य स्थान पर पहुँचने में जो दिक्कत आ रही है, वे दूर होंगी एवं इससे रेलवे को राजस्व भी प्राप्त होगा।

नई जगहों पर नई रेलवे लाईन बनाने हेतु 18 नये सर्वेक्षण किये जाने का ऐलान भी इस रेलवे बजट में है, इससे नई जगहों पर रेल सुविधा मिलने के अवसर वंचित लोगों को मिलेंगे। इसके लिए इस रेलवे बजट में रेलवे के दोहरीकरण हेतु रेलवे सर्वेक्षण, तीसरी रेलवे लाईन बनाने एवं मीटर रेलवे लाईनों को ब्रॉडगेज रेलवे लाईन बनाने जैसे कार्य को किये जाने का प्रावधान है। इससे देश की रेलवे सेवाओं को आधुनिक बनाने का अवसर मिलेगा। इससे आने वाले दस सालों में रेलवे की तस्वीर तस्वीर वाली बनेगी। तस्वीर वाली रेल सेवाओं से नःसंदेह रेलवे यात्रियों की यात्रा को सुविधाजनक एवं आरामदायक बनाया जा सकता है, जो इस रेलवे बजट की मुख्य विशेषता है।

देश में 30 वर्षों के दौरान 1,57,883 करोड़ रुपये की परियोजनाएं घोषित की गई हैं, जिनमें से आधे से ज्यादा तो अभी तक पूरी नहीं हुई और इसमें कई तो 20 वर्षों से चल रही हैं। इस सरकार ने अधूरी परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने का संकल्प लिया है, साथ ही साथ उन्हें आधुनिक एवं तेज बनाने का वायदा किया है। अगर इन वायदों को पूरा किया जाये तो नःसंदेह रेलवे के विकास में तेजी मिलेगी और रेलवे यात्रियों को आराम मिलेगा।

देश में रेलवे इन्कम से जो एक रूपया मिलता है, उसमें से 94 पैसे देश के रेलवे प्रवालन में खर्च हो जाते हैं, इसमें रेलवे के कर्मचारियों का खर्चा भी है, बाकी जो 6 पैसे बचते हैं, उसमें से देश के रेलवे पटरियों पर पूल एवं पुलिया बनाने का काम होता है। इस तरह से रेलवे विकास एवं रेलवे विस्तार पर तीन से चार पैसे बचते हैं। इससे रेलवे के विकास एवं रेलवे के विस्तार पर प्रभाव पड़ रहा है। सरकार ने इस पर गहनता से जो अध्ययन किया है, उसके लिए रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

कई वर्षों से रेलवे यात्रा के लिए टिकट करवाने एवं यात्रा करने में कई परेशानियों का सामना करना पड़ता था, परंतु वर्तमान रेल मंत्री जी ने इन परेशानियों को कम करने के लिए ई-टिकट में सुधार करने के प्रयास किये हैं। इससे प्रति मिनट 72,00 टिकट की जा सकती है और एक लाख 20 हजार लोग एक साथ इस व्यवस्था का उपयोग कर सकते हैं। इससे रेलवे टिकट करवाने के लिए जो लाईन लगती थी, उसमें कमी होगी।

में ओडिशा के संसदीय क्षेत्र वर्योडर से आती हूँ और यहाँ के लोगों की समस्या रख रही हूँ। सरकार से अनुरोध है कि इस पर विचार किया जाये।

दिल्ली से भुवनेश्वर वाया वर्योडर के बीच एक राजधानी सेवा चलाये जाने की यहाँ के लोगों की तीव्र मांग है। इस क्षेत्र में खनिज व्यवसाय से जुड़े और अधिकारी आते-जाते हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र के बागरीपोसी से बरबिल, बासपानी से विमलगढ़ के बीच एवं बादाम पहाड़ से वर्योडर के बीच नई रेलवे लाईनों का निर्माण एवं सर्वेक्षण किया जाये तो इस क्षेत्र के पिछड़ेपन को दूर किया जा सकता है। यह क्षेत्र आदिवासी बहुल्य क्षेत्र है और यहाँ के लोगों की सामाजिक एवं आर्थिक दशा को सुधारना देश हित में होगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र खनिज बहुल्य क्षेत्र है और स्थानों से खनिज निकालकर रेलवे के माध्यम से दूसरे क्षेत्र में भेजा जाता है, जिन रेलवे लाईनों से ये मालगाड़ियाँ जाती हैं, वहाँ पर कई पैसेंजर रेल सेवाएं चलाई जा सकती हैं। इस पर सरकार विचार करे। साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र में जो रेलवे यात्रा करना पड़ता है। इस सम्बन्ध में अनुरोध है कि वर्योडर के महत्वपूर्ण शहरों में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र स्थापित किया जाये, क्योंकि यहाँ के लोग ई-मेल के माध्यम से एवं मेरे संसदीय क्षेत्र के लोग वर्तमान तकनीकी से रेलवे रिजर्वेशन करने में गरीबी और अशिक्षा के कारण असमर्थ हैं।

***SHRIMATI RITA TARAI (JAJPUR):** I would like to invite the kind attention of the Hon'ble Minister to the fact that the priority agenda of the Government of India is to bridge the gap between "India" and "Bharat", which stresses upon rural infrastructural development and bridging the gap between villages and cities. The Indian Railways, therefore, accords priority to improving and promoting strategy that can enhance the access of countryside to urban areas facilitating business, commerce and marketing thereby an all out development.

I would like to draw the attention of the Government towards the development of railways in my region/constituency i.e. District Jajpur, Odisha which has been neglected by subsequent governments after Independence of India. The railway line in my area was laid down during the British Raj and sadly each and every government formed at the Centre has turned a blind eye to the genuine demands of the region. The stations of the area have almost remained at the same level where it was when India attained Independence in 1947 while the rest of the country has seen tremendous infrastructural development in the railways.

In this connection, the Haridaspur Railway station, an old Railway station established during the British days, can perform a vital role to serve the goal set by the Nation besides contributing to revenue of Indian Railways. Haridaspur railway station is situated mid way between cuttack and J.K. Road approximately 45 kms distance from each. It is 4 kms from Chandikhol, 14 kms from the Buddhist archaeological and tourist site of Langudi. It is located at the crossing-point of Daitari-Chandikhole (NH-200) and Chandikhole-Paradeep (NH 5A) and Chennai-Kolkata (NH 5).

For kind information of the Hon'ble Minister, I would say the ongoing railway line from Haridaspur to Paradeep port will be a significant advancement in the coming couple of years, so it needs improvement of carrying capacity of the station. Besides, the railway station is situated in an ideal location which can be used by tourists to visit the Buddhist Heritage triangle that includes Lalitgiri, Udayagiri, Ratnagiri. It has tremendous potential to be developed as a connecting point for the international tourists who currently have no option but to use Bhubaneswar/Cuttack as the connecting station. The upgradation will bring convenience to international tourists, help develop the local economy and promote tourism.

Besides this, the railway station in the Jajpur District i.e. Jenapur, Baitarani Road, Korai, Jakhapura and J.J.K.R. Road need urgent attention and due care for their development.

The J.J.K.R. Road station which is a gateway to Kalinga Nagar, the largest steel hub of the world is falling short of infrastructural facility. Being one of the most important stations of the Jajpur District and 3-4 surrounding districts some more trains like Bhubaneswar Rajdhani Express 22824 via Tata, should halt in the station. So, due attention should be paid for this and upgradation of this station in particular.

Further, there is no railway connectivity to Jajpur Town, the district headquarters of Jajpur which was the historical capital of Odisha and its world famous shrine i.e. Biraja Temple. So, it is of utmost importance that preliminary survey/work in this regard may be initiated to connect Jajpur town with national mainstream.

It is pertinent to note that the Jajpur district provides huge revenue to the railways from the freight of the mineral ores and finished steel products from its steel plants but tragically Jajpur district has not been given its rightful dues by the Railways and continues to be neglected over the years since Independence. Over and above, the convenience of the passengers, the improvement of the infrastructure will boost rural business and commerce that is inter-woven with the number of tourists and passengers. Needless to say, this will bring income to the Railways and, therefore, is not a charity but a profitable investment.

In this connection, I would request the Hon. Minister to take needful action for a technical study for extending rail connectivity to Jajpur Town and take appropriate steps for sanctioning funds to ensure improvement of the above mentioned railway stations in conformity with the set goals of Government of India.

***SHRI NAGENDRA KUMAR PRADHAN (SAMBALPUR):** I am proposing a package for Odisha for the consideration of the Government. The package includes proposals for enhanced provisions for the ongoing projects, sanctioning of new lines, surveys, introduction of new trains, extension and increase in frequency of existing mail/express trains, improved passenger amenities at stations and on board, etc.

While Odisha continues to be one of the largest contributors to the earnings of Indian Railways, the railway route length and rail density in Odisha is much below the national average. I would request you to kindly ensure allocation of a sizeable part of the revenues generated from Odisha within the State itself for expanding and augmenting rail density in Odisha. Allocation of a sizeable part of the revenues generated from Odisha within the completion of ongoing projects which are of critical importance for economic and industrial development of the state and the nation.

If you have a glance at the Railway map, I would tell you that a large part of Odisha have remained untouched by the Railways. I urge Minister of Railways to support the vision of the State Government to connect these backward regions with the National Network.

Odisha is fast emerging as the mining and metal hub of the country with substantive addition of power generation capacity. The volume of investments in diverse sectors at different states is about Rs.8,85,00 crores. A comprehensive plan also has been prepared by us for developing deep water sea ports along the Odisha Coast. It is expected that the growth in rail borne traffic will be in excess of 300 MMTPA in the next five years and pressure on existing logistic infrastructure shall be enormous. For this purpose, we are in the process of formulating a Railway Master Plan for Odisha.

In this context, I will request you to extend the eastern dedicated freight corridor from Dankuni to Brahmapur to ensure seamless movement of freight between the upcoming ports on the Odisha coast including the major port at Paradeep and the vast northern and Central hinterlands of India. In the 2010-11 budget of India Railways, it was announced that Preliminary Engineering cum Traffic Survey of proposed East-West and East-South freight corridors shall be taken up. Concomitantly, development of the last mile connectivity to the upcoming ports in a time bound manner, shall improve the maritime trade of the eastern coast.

As you would be aware that the State of Odisha accounts for almost 35% of the nation's iron reserves and 24% of coal reserves and rail happens to be the most economic and efficient mode of transportation. Our Government proposes two dedicated rail corridors in the Angul-Talcher belt and Basundhara area in Sundargarh-Jharsuguda linking the coal blocks and Nayagarh-Banspani linking the iron ore mines respectively. These corridors are planned to be developed in a participative funding mechanism where industries have evinced interest.

There is a large part of Odisha including seven backward districts remaining untouched by the railways. These are also the areas badly affected by left wing extremism. I believe that delivering rail services in the naxal affected regions would channelize development therein and bring the people living there closer to the administration. Many of the present industrial clusters have also attained a stage of saturation in terms of availability of land, water and environmental concerns. Hence, it is imperative that new virgin areas are opened up for industrialization and development. In this context, the construction of Bhadrachalam Road-Talcher Rail Link via Malkangiri, Jeypore, Lanjigarh, Sambalpur-Brahmapur new Rail link via Phulbani and Rayagada-Gopalpur Rail link via Bhismagiri assumes importance. Surveys for these lines have been sanctioned and I would request you to execute these projects on priority basis. These projects should be treated as 'National Projects'.

For Khurda-Bolangir Rail Project, our State Government has committed to allocate land (including private land) in the Daspalla-Bolangir stretch (112-289 km) free of cost and share 50% of construction cost for this segment. We request you to take up this project on top priority. Besides, the work on the already sanctioned line from Talcher-Binlagarh needs to be accelerated and completed within a definite time schedule. Immediate commencement of work on sections like Jeypore-Malkangiri and Bargah-Naupada via Padmapur where surveys have been completed will create new and alternative corridors for movement of thermal coal and other minerals. A concerted effort needs to be made by all stakeholders to ensure that these rail corridors are commissioned within a definite time schedule.

While on the subject, I would also like to draw your attention to the expeditious completion of doubling work of Sambalpur-Talcher, Khurda Road-Puri link (phase-II), Cuttack-Barang, Raj Athgarh-Barang and Barang-Khura Road 3rd line and sanction Khurd Junction Bypass line. These projects should be commissioned in 2014-15 with provision of enhanced budgetary allocation. These budgetary allocation for Sambalpur-Talcher doubling be at least 200 crores this year. This line will act as connectivity between Angul-Talcher, Jharsuguda Rail Corridor.

Electrification of East Coast rail link from Vishakhapatnam to Kharagpur has been completed. However, it is necessary to also electrify the feeder links in order to bring traffic movement under Single Traction management like Talcher-Sambalpur-Jharsuguda B.G. Rail Link

I am glad that SPVs for Angul-Dubri Sukinda Road B.G. Rail link and Haridaspur-Paradeep Rail link under the aegis of RVNL have been formed with participation of other stakeholders. Odisha Government has committed to take up equity upto 26% each in both these projects and Rupees 87 crore has been contributed in the financial year 2013-14. Budgetary provision of another Rupees 100 crore has been made towards these two projects. The execution of the two projects should be expedited to support the industrial units in Angul-Talcher region and the Kalinganagar

Industrial cluster.

Various metal based downstream parts are being developed at Kalinganagar (Steel), Angul (Steel & Aluminium) and Jharsuguda (Steel & Aluminium) and one of the requirements of these units would be packaging units and containerization of cargo and modern logistic facilities. In this context, I would request Railways to develop mega multi-model logistic parks near the important industrial clusters.

I shall also request to take up certain Indian Railway's modernization initiatives in Odisha. The survey for a high speed rail between Howrah-Bhubaneswar-Vishakhapatnam-Vijayawada-Chennai, BBSR-Rourkela via SBP should be expedited.

There is a constant demand to improve passenger amenities at major railway stations as well on board. In this context, I would request you to expedite the execution of world class station at Bhubaneswar and holy pilgrimage town of Puri. Odisha Government has communicated to Ministry of Railways to bear 50% of the cost of modern station at Bhubaneswar. Similarly, the railway stations at important district centres and major tourist destinations need special attention to provide multi-functional complexes and upgraded passenger amenities. Increased allotment may be made for providing improved and modern facilities at these stations.

To meet the travelling need of the daily commuters, DMU/MEMU services should be introduced in Sambalpur-Jharsuguda-Rourkela, Brahmapur-Balasore corridor and Rourkela-Keonjhar via Barbil. A new train service from Puri to Pune & Mumbai via Sambalpur and Titlagarh has also become essential. The existing express service between Bhubaneswar and Keonjhar needs to be extended to Jamshedpur via Banspani. The intercity express between Bhubaneswar and Sambalpur may be converted into air-conditioned double decker coaches in view of increased passenger traffic and demand.

Considering the high level of patronization and persistent demand from traveling public, I would request you to increase the frequency of popular trains.

Cuttack and Bhubaneswar together are being developed as twin city and as per the Comprehensive Development Plan prepared by IIT, Kharagpur for Bhubaneswar and Cuttack. The combined population shall be 2.7 million by the year 2021 which shall necessitate a Mass Rapid Transit System (MRTS). This would be the appropriate time to commence detailed planning for rail based city transport system in greater Bhubaneswar region.

The operationalization of East Coast Railway has brought railway management closer to the people and problems of Odisha. However, for better coordination and proper facilitation for bulk customers it is necessary to extend the jurisdiction of East Coast Railway (ECoR) to include Banspani-Padahapar section, Bhadrak-Lakshmannath section in Khurda Road Division and Jharsuguda-Barasuan-Kiriburu, Rourkela-Nuagaon and Jharsuguda-Himagiri section in Sambalpur Division. Besides, appropriate functional reorganization of ECoR will necessitate the creation of a new Railway Division at Jajpur-Keonjhar Road.

I would also urge you to expedite setting up of the Wagon Factory at Sitalapali in Ganjam, Wagon Maintenance Shop at Kalahandi and Skill Development Centre may be considered for budgetary provision and be finished in time bound manner.

I would also like to request you to strengthen the 'rail project execution' infrastructure in the State with adequate deployment of officials and staff for time-bound implementation of the projects.

Following new lines may be considered :

1. Jharsuguda-Keonjhar via Kudhinda Deogarh, Palaharda
2. Jharsuguda-Angul via Deogarh

Extension of following trains is needed :

1. Rajdhani-New Delhi-Bhubaneswar via Sambalpur
2. Allahabad-Rourkela train upto Sambalpur (18109/18110)
3. Nizamuddin-Raigarh Express (12409/12410) upto Sambalpur
4. Rourkela-Bhubaneswar (18417/18418) to run every day instead of 3 days weekly
5. Amritsar-Visakhapatnam (18507/18508) to run daily instead of thrice weekly
6. Puri-Talcher passenger to be extended to Redhakhol station of Sambalpur district

Stoppage of following trains may be provided :

1. Rourkela-Bhubaneswar intercity at Gorposh
2. Rourkela-Koraput

Railway bridges may be constructed of following places :

1. Railway overbridge at Khetarajpur under Sambalpur Rail division near Sambalpur Railway station
2. Railway overbridge at Bamra under Sambalpur Rail Division

Finally, I request the Railway Minister not to be hasty. Please make a vision Plan of the country for another 30 years by which every section of the people will benefitted. I support the Budget.

***श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत) :** माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी के नेतृत्व में श्री सदानंद गौड़ा जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसका मैं अभिनंदन एवं स्वागत करती हूँ। इस बजट में चारों ओर से वास्तविकता दिखाई देती है। भारत वर्ष के तमाम यात्रियों के लिए माननीय प्रधानमंत्री जी श्री नरेन्द्रभाई मोदी का जो स्वप्न था कि मेरे देश की जनता को बुलेट ट्रेन देने की घोषणा करके भारत देश की प्रतिष्ठा को विश्व के अन्य देशों के समक्ष रखकर भारत का नाम पूरे विश्व में ऊँचा कर दिया है। यह निर्णय बेमिसाल एवं अद्भुत है। इसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का अभिनंदन करती हूँ। इसके अलावा भारत के रेलवे स्टेशन विश्व की बराबरी कर सके, इस हेतु 10 रेलवे स्टेशनों को अंतर्राष्ट्रीय स्तर के स्टेशन बनाने का निर्णय भी प्रशंसनीय है। देश के हर एक धर्म के करोड़ों नागरिकों की जिन यात्रा धारों में आस्था एवं धार्मिक लगाव है, ऐसे यात्रा धारों को एक-दूसरे से रेलवे के द्वारा जोड़ने का निर्णय पुण्यशाली है। बंदीनाथ-केदारनाथ भी ट्रेन जा सकती है, उसकी कल्पना मात्र को सर्वे करने के निर्णय द्वारा जो प्रयास किया गया है, वह ऐतिहासिक बनकर रहेगा। इसके साथ ही यात्रियों को छोड़ी तकलीफों को ध्यान में रखते हुए ऑनलाईन प्लेटफॉर्म टिकट एवं जनरल टिकट की सुविधा से यात्रियों की तकलीफें कम होंगी। यात्रियों को सफर के दौरान खाना एवं शुद्ध पानी की विंता करते हुए एस.एम.एस. के जरिये ब्रूडेड खाना एवं ट्रेन के अंदर पीने के लिए आर.ओ. का शुद्ध पानी पहुंचाने का निर्णय भी प्रशंसनीय कदम है। यात्रियों की सुरक्षा एवं ट्रेन के अकस्मात् रोकने हेतु रेलवे ट्रेक के ऊपर ऑटोमेटिक सिस्टम के द्वारा दुर्घटना रोकने के लिए टेक्नोलॉजी का प्रयास किया जायेगा। महिलाओं की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए 4 महिला आर.पी.एफ. की भर्ती की जायेगी। टेक्नोलॉजी के क्षेत्र में विश्व से कदम मिलाने हेतु राजधानी, शताब्दी ए.1 श्रेणी की ट्रेनों में वाई.फाई की सुविधा दी जायेगी। फंड के अभाव के कारण प्लेटफॉर्म पर कई एफ.ओ.बी. के निर्माण कार्यों की शुरुआत नहीं हो पा रही थी, जिसके कारण कई यात्री ट्रेक क्राँस करने की वजह से दुर्घटना के शिकार हो जाते थे। इस सरकार की सुरक्षा के प्रति विंता के कारण पी.पी.पी. के द्वारा पूरे देश में एफ.ओ.बी. के निर्माण कार्य का निर्णय लिया गया है। सब्जियों, फलों एवं दूध को ताज़ा रखने के लिए स्टेशनों पर कोल्ड स्टोरेज के निर्णय से यात्रियों एवं किसानों को फायदा मिलेगा। कई जगहों पर डबल ट्रेक के सर्वे का कार्य शुरू करने के निर्णय के कारण उन जगहों की जनता में खुशी की लहर दौड़ गई है। पहली बार देश के छात्रों को उनके भविष्य को उज्ज्वल बनाने के लिए इंजीनियरिंग एवं मैनेजमेंट के छात्रों को रेलवे में इन्टरशिप देने के विचार से देश के छात्र एवं उनके माता-पिता गर्व महसूस कर रहे हैं। विभिन्न स्टेशनों पर सोलर सिस्टम लगाने से बिजली की बचत होगी। रेलवे स्टेशनों को स्वच्छ बनाने हेतु 50 स्टेशनों पर विशेषरूप से सी.सी.टी.वी. की मॉनिटरिंग द्वारा सफाई की जायेगी। पहली बार गुजरात में बसे हुए देश के अन्य प्रांतों की जनता को नज़र में रखते हुए हाई स्पीड सहित 9 ट्रेनों गुजरात से चलाने का निर्णय किया गया है एवं पोर्ट कनेक्टिविटी का निर्णय भी सराहनीय है। रेलवे की रेवन्यू बढ़ाने के लिए अलग से पार्सल ट्रेन का निर्णय एवं पूर्वोत्तर राज्यों में इको टूरिज्म की घोषणा भी प्रशंसनीय है।

मैं मान्यवर रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी को धन्यवाद प्रेषित करती हूँ एवं इस बजट का अनुमोदन करती हूँ।

सूरत रेलवे एवं गुजरात रेलवे से संबंधित प्रश्नों के संदर्भ में कुछ समस्याएं आपके समक्ष रख रही हूँ। उनका योग्य निराकरण ताने हेतु आपसे निवेदन है।

1. पश्चिम रेलवे का अधिकतम विस्तार गुजरात में है, इस विषय को ध्यान में रखते हुए पश्चिम रेलवे का हेड क्वार्टर अहमदाबाद में जल्द से जल्द दिया जाना चाहिए।
2. सूरत रेलवे स्टेशन की हर रोज की 50 लाख से ज्यादा की रेवन्यू को देखते हुए सूरत स्टेशन को तुरंत डी.आर.एम. ऑफिस देकर सूरत को डिवायज घोषित किया जाये।
3. कुछ साल पहले रेलवे बजट में सूरत स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन घोषित करने के बाद अभी तक उसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। यह कार्य पूरी प्रगति से पूर्ण किया जाना चाहिए।
4. सूरत शहर में गुजरात के सौराष्ट्र क्षेत्र में रहने वालों की भारी जनसंख्या को देखते हुए सूरत-महुवा (19025-26) ट्रेन को सप्ताह में 1 दिन के बजाये हर रोज चलाया जाये।
5. सूरत शहर में साल की 150 करोड़ से ज्यादा की रेवन्यू को देखते हुए सूरत से होकर पार होने वाली निम्नलिखित संपर्क क्रांति ट्रेन एवं त्रिवेन्द्रम राजधानी एक्सप्रेस (1234) को तुरंत ही सूरत में स्टॉपेज देकर यात्रियों के साथ हो रहे अन्याय को दूर किया जाये।
6. सूरत स्टेशन के ऊपर निम्नलिखित महत्वपूर्ण ट्रेनों में बिल्कुल भी ई.व्यू नहीं है, कृपया सूरत रेलवे स्टेशन पर इन ट्रेनों में ई.व्यू दिया जाये:-

ट्रेन नंबर	2 ए.सी.	3 ए.सी.	सी.सी.	एस.एल.	2 एस.
19109			06		
12928	04	04		04	
19143	04	04		04	
19144	04	04		04	
12922			06		
12952	04	04			
12954	04	04			
12479	04	04		04	
19132	04	04		04	
12934			04		04
12925	04	04			
12926	04	04		04	
12955	04	04		06	
16507	04	04		04	
12995	04	04		04	
19116	04	04		04	
19006	04	04		04	
12655	04	04		06	
11049	04	04		04	06

7. मुंबई की लोकल ट्रेन की तरह पश्चिम रेलवे की लंबी दूरी की ट्रेन एवं सुपर फास्ट ट्रेनों में रात के समय कोच के अंदर अगला स्टेशन कौन-सा आएगा एवं प्लेटफॉर्म की दिशा का इलेक्ट्रॉनिक डिस्प्ले एवं माईक से घोषणा कोच के अंदर की जाये।

8. मेरा आपसे अनुरोध है कि निम्नलिखित कुछ ट्रेनों में जनरल कोच बढ़ाये जाये, क्योंकि इन ट्रेनों में इतने लोग आवागमन करते हैं कि कभी-कभी शौचालय के पास भी बैठकर यात्रा करनी पड़ती है। अपनी नौकरी हेतु जाने वाले कई लोगों को तो दरवाजे पर खड़े रहकर मुसाफरी करनी पड़ती है। जिससे छोटे-मोटे हादसे होते रहते हैं और कभी भी गंभीर हादसा होने की संभावना रहती है। यहाँ पर दर्शाई गई कई ट्रेन लंबी दूरी की है तो कई ट्रेन कम दूरी की भी है। इन सब ट्रेनों में जनरल कोच (बिना आरक्षण) की संख्या बढ़ाने की मेरी मांग है:-

क्रम नंबर	ट्रेन नंबर	वर्तमान कोच की संख्या	वर्तमान में जनरल कोच की संख्या	जनरल कोच बढ़ाने की मांग
1	19023-19024	14	04	04
2	19113-19114	12	12	06
3	12929-12930	18	18	04
4	12935-12936	18	08	04
5	19059-19060	18	08	04
6	19019-19020	15	07	03
7	239-240	12	10	06
8	113-114	16	13	04
9	125-126	12	12	06
10	177	14	14	04
11	175	16	12	02
12	249-50	18	18	02

9. बीलीमोरा से बयई जाने वाले नेरोगेज ट्रेक को ब्रूडगेज करने का काम पिछले डेढ़ साल से अत्यंत मंद गति से चल रहा है। कृपया इस काम को जल्द से जल्द पूरा किया जाये, ताकि इस विस्तार के गरीब एवं आदिवासी व अन्य यात्रीगण इसका जल्द से जल्द फायदा ले सकें।
10. ट्रेन नं. 69141-42 (सूरत-वियार मेमू) में अतिशय यात्री भीड़ को देखकर उसमें 06 कोच लगाया जाये।
11. भरूच वियार शटल (59010) को भरूच से दोपहर 2 बजे के बजाये वियार के लिए 3 बजे खाना किया जाये, क्योंकि दोपहर 2 बजे के आस-पास भरूच से सूरत के लिये जामनगर इन्टरसिटी (19060) एवं अहमदाबाद से आने वाली मेमू ट्रेन भी सूरत की ओर जाती है।
12. गैर संसदीय क्षेत्र में औद्योगिक दृष्टि से अतिविकसित लोक शक्ति एक्सप्रेस (19143/19144) एवं देहरादून एक्सप्रेस (19020/19019) को स्टॉपेज देना चाहिए तथा सायण रेलवे स्टेशन पर गुजरात एक्सप्रेस (19011/19012) को स्टॉपेज देना चाहिए।
13. उत्तूण रेलवे स्टेशन पर एफ.ओ.बी. मंजूर किया जाए तथा ट्रेन नं. 19011-19012, 19215-19216 को स्टॉपेज दिया जाए।
14. गुजरात के विश्व प्रसिद्ध सोमनाथ मंदिर जहां बसा हुआ है, वहाँ से उत्तर भारत की ओर जाने के लिए कोई और ट्रेन की सुविधा नहीं है। अतः इस यात्रा धाम से उत्तर भारत की ओर जाने के लिए सीधी ट्रेन की सुविधा देनी चाहिए।
15. सूरत स्टेशन के हरेक प्लेटफॉर्म पर दिन-रात यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए उद्यना स्टेशन का विकास करके सूरत स्टेशन का भार कम करना चाहिए।
16. गुजरात के सूरत से पश्चिम बंगाल की ओर जाने के लिए सिर्फ 2 ट्रेन हैं, वह भी आगे स आती है। अतः सूरत से पश्चिम बंगाल के लिए सीधी ट्रेन की सुविधा शुरू करनी चाहिए। सूरत शहर में उत्तर भारत की जनसंख्या को देखते हुए उत्तर भारत के लिए नई ट्रेन जल्द से जल्द देनी चाहिए। 17. हर महीने के पूर्णिमा के दिन डाकोर स्पेशल (वडोदरा एक्सप्रेस 2927-28) जो कि बड़ौदा से डाकोर एवं डाकोर से बड़ौदा आती है, उस ट्रेन को बड़ौदा रेलवे स्टेशन पर 2929-30 के साथ वाले प्लेटफॉर्म से चलाकर इन दोनों ट्रेनों को कनेक्शन दिया जाये एवं बड़ौदा के 2 और 3 नंबर के प्लेटफॉर्म पर दोनों ट्रेन रूकी जायें, ताकि इस ट्रेन में सफर करने वाले दर्शनार्थी यात्री जो कि अत्यंत वृद्ध, महिलायें होती हैं, उनको बड़ौदा स्टेशन पर प्लेटफॉर्म न बदलना पड़े।
18. एम.एस.टी. यात्री या टिकट वाला यात्री डिफरेंस की रकम देकर अपनी यात्रा आगे करना चाहता है, लेकिन रेलवे तंत्र द्वारा यह सुविधा कुछ महीने पहले बंद कर दी गई है, वह फिर से चालू की जाये।
19. बांद्रा-पटना (19049-50) जो सप्ताह में 1 दिन चलती है, उसे उत्तर भारतीयों की जनसंख्या को देखते हुए हर रोज चलाया जाये।
20. ताप्तीगंगा एक्सप्रेस (12945-46) एवं सूरत-भागलपुर एक्सप्रेस (19047-48) को भी यात्रियों की अतिशय भारी भीड़ एवं बारह मास प्रतीक्षा की लंबी सूची को देखते हुए सूरत से ये ट्रेनें हर रोज चलाई जायें।

श्री विनायक भाऊराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग) : महोदय, वर्ष 2014-15 के रेल बजट के ऊपर मैं अपने विचार व्यक्त करने के लिए खाड़ा हुआ हूँ। मैं सबसे पहले रेल मंत्री श्री सदानंद गौडा और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी का आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने पूरे देश में बुलेट ट्रेन चलाने की घोषणा की है, उसमें मुम्बई गोवा मार्ग के ऊपर भी बुलेट ट्रेन शुरू करना सुनिश्चित किया है।

महोदय, पूरे रेल के इतिहास में कोंकण रेलवे का अलग महत्व है। स्वर्गीय रेल मंत्री श्री मधु दंडवते जी और आदरणीय जार्ज फर्नांडीज़ साहब के अथक प्रयासों से कोंकण रेलवे का निर्माण किया गया। कोंकण रेलवे का आज 850 किलोमीटर का ट्रैक है। इसमें कई नदियाँ, पहाड़, बहुत बड़े टनल हैं और इसके ऊपर चलने वाली कोंकण रेलवे एक कारपोरेशन के माध्यम से आज भी चलाई जाती है। मेरी मांग है कि कोंकण रेलवे कारपोरेशन की जगह पर कोंकण रेलवे का दायित्व भारतीय रेल के पास होना चाहिए और भारतीय रेल उसकी पूरी जिम्मेदारी ले, यह मैं प्रार्थना करता हूँ। स्वर्गीय मधु दंडवते जी के प्रयासों से जो असंभव था, वह आज संभव दिखाई दे रहा है और सिंगल ट्रैक की जगह पर डबल ट्रैक या डबल लाइन डालने की मांग मैं माननीय रेल मंत्री जी को करता हूँ। उत्तर भारत से दक्षिण भारत तक चलने वाली एकमात्र रेलवे है- वह कोंकण रेलवे है। आज कई गाड़ियाँ इस ट्रैक के ऊपर चलती हैं लेकिन जिस कोंकण के लिए कोंकण रेलवे का निर्माण हुआ, खास कर महाराष्ट्र के रायगढ़, रत्नागिरी, सिंधुदुर्ग और गोवा, इन क्षेत्रों के लोगों के लिए इस कोंकण रेलवे का उपयोग नहीं हो रहा है। दिन में चलने वाली गाड़ी में दो-तीन जो गाड़ियाँ हैं, वह बहुत कम पड़ रही हैं। इसके लिए मेरी मांग है कि आज जो राज्यरानी गाड़ी चलती है, उसके लिए बीस कोच किए जाएं और जन शताब्दी के लिए भी 15 कोच हमेशा के लिए जोड़ने की कृपा माननीय रेल मंत्री करें, ऐसी मेरी प्रार्थना है। महोदय, कोंकण रेलवे में आज तक टर्मिनल्स नहीं हुए हैं। लोगों की मांग है कि सावंतवाड़ी में एक टर्मिनल होना चाहिए। कई वर्षों से कोंकण रेलवे की तरफ से कार्यवाही शुरू है लेकिन आज तक कुछ काम नहीं हुआ है। सावंतवाड़ी में टर्मिनल होने के बाद मुम्बई से सावंतवाड़ी तक और एक विशेष गाड़ी हमेशा के लिए चलाने की जरूरत है और इसके लिए मैं मांग करूँगा कि कोंकण के लिए खास तौर से गाड़ी चलाने की व्यवस्था माननीय मंत्री जी करेंगे।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को जानकारी देना चाहता हूँ कि आज रेलवे की बुकिंग ई-टिकट के माध्यम से होती है और सबसे ज्यादा कालाबाजारी अगर होती है तो कोंकण रेलवे में होती है। हालाँकि कोंकण में गणेश उत्सव, होली उत्सव बड़े उत्साह से मनाया जाता है। इन उत्सवों में जब लोग टिकट बुकिंग करते हैं तो सबसे पहले व्यक्ति के हाथ में 301 वेटिंग का टिकट आया। जब रेल मंत्री के पास शिकायत गई और उन्होंने इन्वॉयसी का आदेश दिया तो यह पूरा हो गया कि टिकटों में कालाबाजारी होती है और कई दलालों ने टिकट बुकिंग की थी। मेरी प्रार्थना है कि कोंकणवासियों के लिए जो गाड़ी चलाई जाती है उसके लिए टिकट के लिए एक नया तरीके का प्रबंध करना चाहिए ताकि पूरा फायदा कोंकण के लोगों को मिले।

मैं एक दूसरी बात भी आपके माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि कोंकण में बहुत बारिश होती है क्योंकि यह पहाड़ी एरिया है। यहां प्लेटफार्म बनाए जा रहे हैं, लेकिन छप्पर की सुविधा बहुत कम है। बारिश के समय लोगों को काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। जो बड़े स्टेशन हैं जैसे दिपलून, सामेश्वर, कुडाल, कणफवली सावंतवाड़ी आदि जो महत्वपूर्ण स्टेशन हैं, यह पूरे प्लेटफार्म के ऊपर छप्पर डालने की व्यवस्था होनी चाहिए।

सभापति महोदय, कोंकण में रत्नागिरी और सिंधुदुर्ग से दो प्रमुख जिले हैं। पूरे हिन्दुस्तान के पर्यटक और विदेशी पर्यटक वहां आते हैं और आने वाले कई पर्यटकों के लिए एक सुविधा होनी चाहिए। इसलिए मैं प्रार्थना करता हूँ कि कोंकण रेलवे में गोवा तक की और गाड़ी छोड़ने के लिए रेलवे मंत्री जी से निवेदन करता हूँ।

श्री राम कृपाल यादव (पाटलीपुत्र) : सभापति महोदय, मैं आपके प्रति अपना आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने रेलवे जैसे विषय पर बोलने की मुझे अनुमति दी। मैं रेलवे बजट 2014-15 के समर्थन में बोलने के लिए खाड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं इस देश के प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी और रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ जिनके कुशल नेतृत्व में अच्छे विजन के साथ यह रेलवे का बजट प्रस्तुत किया गया है। रेलवे महत्वपूर्ण विभाग है और जनहित का काम करती है। रेलवे लोगों को जोड़ने का काम करती है और यदि रेलवे एक दिन भी बंद हो जाए तो सारी व्यवस्था ठप हो जाती है।

रेलवे लाइफ लाइन है। आज तक जो सूपीए की सरकार थी, जिन्होंने अपना रेलवे बजट प्रस्तुत करने का काम किया, मैं समझता हूँ कि उनके विज़न की कमी के कारण रेलवे लगातार घाटे में जा रहा था और माननीय मंत्री जी को मजबूरी में रेलवे बजट के पहले ही चूँकि शरीर को ठीक रखने के लिए और लोगों का ख्याल रखने के लिए उन्होंने रेल बजट में भाड़ा बढ़ाने का काम किया। मैं समझता हूँ कि इनके नेतृत्व में रेलवे पूरे देश के विकास में महत्वपूर्ण योगदान देगा। यह एक संतुलित बजट भी है। देश में हर जगह पर कुछ न कुछ देने की इसमें कोशिश की गई है।

मैं आपके माध्यम से बिहार के संदर्भ में निवेदन करना चाहूँगा कि मैं बिहार के पाटलीपुत्र से चुनकर आया हूँ। वहां की कई महत्वपूर्ण समस्याएं हैं। बिहार में उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को जोड़ने के लिए एक रेलवे पुल का निर्माण कराया जा रहा है और यह निर्माण कार्य काफी समय से चल रहा है। लेकिन इसमें काफी विलम्ब हो रहा है। पहली दफा 1997-98 में इस पुल का शिलान्यास किया गया था और लगभग उस समय 600 करोड़ रुपये खर्च करने की बात की जा रही थी। चूंकि इसमें काम करने की गति ठीक नहीं थी जिसकी वजह से आज इसकी लागत 2930 करोड़ रुपये हो गई है। मैं समझता हूँ कि इसका 30 प्रतिशत भाग भी अभी तक नहीं बना है। हमने माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकर्षित किया था कि यह जो गंगा नदी पर पुल बन रहा है, इसमें अधिक से अधिक राशि देकर जितनी जल्दी राशि खत्म हो जाए, उसका हम प्रयास करेंगे। यही नहीं, इसके समानान्तर हाजीपुर के पास जहां पूर्व माननीय रेल मंत्री जी का क्षेत्र है, उस पर सड़क-पुल का निर्माण हो गया है। निर्माण तो हुआ है लेकिन वह जर्जर स्थिति में है और वह कभी भी गिर जाएगा तथा उत्तर और दक्षिण बिहार का एक बड़ा विभाग है जहां के लाखों लोग इससे प्रभावित होंगे। इसलिए मेरा निवेदन होगा कि इस योजना को आप यथाशीघ्र पूरा कीजिए और बिहार की जनता के अनुरूप काम करने का काम कीजिए।

14.00 hrs

और भी कई महत्वपूर्ण योजनाएं हैं। मुंबई में रेल पुल बनाने की बात कही जा रही है। मैं समझता हूँ कि आप इस महत्वपूर्ण योजना पर ध्यान देंगे और इससे बिहारवासियों के ऊपर बहुत अच्छा असर होगा। दानापुर क्षेत्र में डीआरएम कार्यालय है, मैं समझता हूँ कि लगभग 14 लाख अधिकारियों और कर्मचारियों के सहयोग से, अथक काम से रेलवे की चमक बढ़ी है। यह बहुत पुरानी कालोनी है और यह दफ्तर भी बहुत पुराना है। यहां के कर्मचारियों और अधिकारियों के पलैट्स बहुत पुराने हैं।

HON. CHAIRPERSON : I have a list of 20 Members from your Party.

श्री राम कृपाल यादव : मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता हूँ। मैं अपने क्षेत्र की छोटी-छोटी समस्याएँ बताना चाहता हूँ।

HON. CHAIRPERSON: You explain your point briefly and please conclude.

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं पुराना सदस्य हूँ और इस लोकसभा में पहली बार बोल रहा हूँ, मुझे आपके सहयोग की जरूरत है। पटना और नई दिल्ली, मुम्बई और बंगलौर पूना आदि से दूरतो एक्सप्रेस या प्रीमियम ट्रेन चलाने की जरूरत है ताकि लोग अधिक से अधिक लाभ उठा सकें। पटना से दिल्ली जाने वाले यात्रियों की संख्या बहुत अधिक रहती है और कोई ऐसी ट्रेन नहीं है जिसमें 300 या 400 वैटिंग लिस्ट न हो। यहां तक कि कभी हम भी अनुशंसा करते हैं क्योंकि जगह होती है इसलिए हमारे अनुशंसा पत्र पर भी ध्यान नहीं दिया जाता है। जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा कि रिजर्वेशन में बहुत बड़ा रैकेट है, कर्षण है। मुझे भरोसा है कि आप कुशल नेतृत्व में रैकेट को तोड़ेंगे और सुचारु रूप से लोगों को टिकट मिले, इसे सुनिश्चित करने का काम करेंगे।

14.02hrs (Shri Anandrao Adsul in the Chair)

पटना और दिल्ली के बीच ट्रेन बढ़ाने की जरूरत है। इतना ज्यादा लोड है कि लोग बहुत दिक्कत से आ जा पाते हैं। मेरा निवेदन है कि पटना के लिए और ट्रेन बढ़ाइए। बिहार के लोग बड़े पैमाने पर काम करते हैं, उनके जाने की एकमात्र यही सुविधा है। आपने संकल्प किया है कि हम पूरे बिहार और देश में पुरानी परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर करेंगे। हमारे क्षेत्र से जुड़ी महत्वपूर्ण ट्रेन हैं, राजेन्द्र नगर एलटीटी मुम्बई सं. 12142/41, 14055/56 दिल्ली गोहाटी ब्रह्मपुत्र एक्सप्रेस और पटना कोलकाता एक्सप्रेस 13239/40। दानापुर कार्य क्षेत्र जहां डीआरएम ऑफिस है, यहां पटना का विस्तार हो गया है। दानापुर को वह इलाका जहां में स्टापेज की मांग कर रहा हूँ, यहां बड़ा शहर बस गया है, बड़ी आबादी हो गई है। मैं समझता हूँ कि इन चीजों पर निगाह डालने की जरूरत है।

महोदय, पटना-दिल्ली जाने वाली ट्रेन लालकिला एक्सप्रेस और जनता एक्सप्रेस बहुत दिनों से चल रही थी लेकिन इसे बंद कर दिया गया है। यदि आपने बंद किया है तो मेरा निवेदन है कि दूसरी व्यवस्था करें। यह ट्रेन गरीबों के लिए थी। जैसा कि मैंने कहा कि बड़े पैमाने पर बिहार से लोग कमाने आते हैं, रोजगार के लिए आते हैं। ट्रेन बढ़ाइये, ट्रेन का बढ़ाना बहुत जरूरी है। अन्यथा आम लोगों को बहुत दिक्कत हो रही है।

महोदय, मैं पुनः आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए अंतिम बात कहना चाहता हूँ कि दानापुर-मोकामा-मुगलसराय के बीच में कोई दोहरी लाइन नहीं है, इस वजह से जब कभी आप बिहार जाते होंगे तो आपने देखा होगा कि मुगलसराय के बाद ट्रेन की रफ्तार कम हो जाती है, क्योंकि लोड बहुत अधिक हो गया है। इसलिए मैं चाहूंगा कि आपके पास जो दोहरी लाइन का प्रस्ताव है, आप उस पर विचार कीजिए। यदि मोकामा से मुगलसराय तक दोहरी लाइन हो जायेगी तो बहुत सारी दिक्कतें दूर हो जायेंगी।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि वर्ल्ड स्तर पर आप स्टेशन बनाना चाहते हैं, इसका प्रोजेक्ट पहले से ही प्रस्तावित है। आपने बुलेट ट्रेन चलाने की बात की है, जिसमें कहीं न कहीं बिहार अछूता रह गया है। आप एक बुलेट ट्रेन बिहार तक भी चलाइये, जिससे कि वहां के लोगों को भी इसका फायदा हो सके और अधिक से अधिक जनता इससे लाभान्वित हो सके। वह तमाम इलाका गरीबों और बेरोजगारों का है। वहां कल-कारखाने स्थापित हैं, इस पर भी तवज्जो डालिये।

इन्हीं वंद शब्दों के साथ मैं पुनः आपके प्रति, माननीय मंत्री जी के प्रति और माननीय प्रधान मंत्री, श्री नरेन्द्र मोदी जी के प्रति आभार व्यक्त करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***श्रीमती कृष्णा राज (शाहजहांपुर) :** मैं माननीय प्रधानमंत्री एवं रेल मंत्री जी को हार्दिक बधाई एवं धन्यवाद देना चाहती हूँ कि रेल यात्रियों की सुविधाओं एवं सुरक्षा आधुनिकीकरण का विशेष ध्यान रखा गया है।

इस बजट में माननीय मंत्री जी ने समाज के सभी वर्गों के लोगों की आवश्यकताओं का ध्यान रखा है। स्टेशनों के उन्नयन इन स्टेशनों पर सभी सुविधाओं के साथ ही सुरक्षित पेयजल एवं प्रसाधन सुविधा उच्च स्तरीय प्लेटफॉर्म से विकलांगों एवं बुजुर्ग नागरिकों को बेहतर सुविधा मिल सकेगी।

यू.पी.ए. वन एवं यू.पी.ए. टू ने किराया न बढ़ाकर 10 वर्षों का किराया एक साथ बढ़ा दिया। यदि थोड़ा-थोड़ा बढ़ाया होता तो जनता पर बोझ नहीं पड़ता।

गत सरकारों ने मात्र कोरी वाह-वाही लूटने के 676 परियोजनाएँ स्वीकृत की थी, लेकिन 317 को ही मूर्त रूप दिया जा सका है। कोई-कोई योजना तो 30 वर्षों से फाइलों में दम तोड़ रही थी।

आपको इस बात के लिए मैं हृदय से बधाई देती हूँ कि आपने रेल की अवसरवत्ता में निवेश के लिए सार्वजनिक-निजी भागीदारी एवं एफ.डी.आई. तथा उत्पादन का बड़े पैमाने पर देशीकरण करने की घोषणा करने के साथ ही उपलब्ध संसाधनों की संरक्षा, गाड़ी परिवालन तथा साफ-सफाई पर बल देते हुए यात्रियों के लिए सुविधा और सेवाओं में सुधार पर बल दिया है। स्टेशनों को गोद लेने की परम्परा का श्रृंगार कर आपने एक अनुकरणीय प्रयास किया है। संपूर्ण देश को एकसूत्र में सफलतापूर्वक बांधने के लिए ही एक वतुर्भुज नेटवर्क की महत्वाकांक्षी योजना का सूत्रपात कर अटले दिन आने का एक संकेत दिया है।

सौर ऊर्जा के द्वारा रेलवे स्टेशन, रेलवे इमारतों की छतों व भूमि का उपयोग कर पी.पी.पी. के माध्यम से 500 मेगावाट सौर ऊर्जा का सृजन करने का प्रस्ताव भी उपयोगी है। बायोडीजल का उपयोग कर विदेशी मुद्रा की बचत करना एक साहसिक कदम होगा।

निजी संगठनों द्वारा बैटरीचलित कॉर्ट प्रारंभ करने का प्रस्ताव भी स्वागतयोग्य है। इससे वरिष्ठ नागरिक व अक्षम व्यक्ति भी प्लेटफॉर्म पर सुगमता से पहुंच सकेंगे।

गाड़ियों में भुगतान के आधार पर वर्क स्टेशनों की व्यवस्था से व्यवसायी निश्चित रूप से लाभान्वित होंगे। रेलपथों व प्लेटफॉर्म पर मल-मूत्र की समस्या को कम करने के उद्देश्य से जैविक शौचालयों की संख्या बढ़ाने का प्रस्ताव उतम है। इसी के साथ ही स्टेशनों पर साफ-सफाई की गतिविधियों को आउटसोर्स द्वारा संचालित करना तथा सी.सी.टी.वी. कैमरे द्वारा निगरानी करने का कार्य पूरासनीय है।

रेल यात्रियों की सुरक्षा को सुदृढ़ करने के लिए 1700 रेल सुरक्षा बल कंस्टेबल तथा 400 महिला सुरक्षा बल की भर्ती से लोगों को रोजगार मिलेगा तथा यात्रा सुरक्षित होगी।

ई-टिकटिंग प्रणाली को मजबूत बनाते हुए अब मोबाइल फोन व डाकघरों के जरिए भी टिकट बुकिंग होने से आम आदमी सहज की सांस लेगा। बुलेट ट्रेन की योजना को मूर्त रूप देने के लिए मैं आपको कोटिश: बधाई व शुभकामनाएँ देती हूँ।

यद्यपि आपकी नीति रेलगाड़ियों के ठहराव को कम करने की है, परंतु शाहजहांपुर जनपद से 5 सांसद तथा 22 विधायक लखनऊ व दिल्ली के लिए ट्रेन द्वारा समय-समय पर यात्रा करते हैं। शाहजहांपुर से दिल्ली के लिए कोई ट्रेन नहीं है। अतएव मैं आपसे विनम्र निवेदन करती हूँ कि 24315-16 व 24321-22 का परिचालन जनहित में शाहजहांपुर से किया जाए।

औद्योगिक नगरी मुम्बई के लिए शाहजहांपुर से न तो कोई ट्रेन है और न ही कोई गाड़ी यहां से पास होती है। अतएव मैं चाहूंगी कि 222533-34 पुष्पक एक्सप्रेस को लखनऊ के स्थान पर शाहजहांपुर तक किया जाए। इसके साथ ही 24314-243313 लोकमान्य तिलक बरेली एक्सप्रेस का परिचालन शाहजहांपुर से किया जाए।

पूर्वोक्त क्षेत्र से सम्पर्क बनाये रखने के लिए 225651-52 लोकहित एक्सप्रेस का शाहजहांपुर में स्टॉपेज किया जाये, जबकि यह ट्रेन हरदोई जैसे छोटे जिले में रुकती है।

शाहजहांपुर स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नं. 4 व 5 बनाया गया था, जिस पर यात्रियों के लिए कोई मूलभूत सुविधा उपलब्ध नहीं है।

प्लेटफॉर्म नं. 3 अप गेन लाइन है, जहां पूरी गति से गाड़ी गुजरती है। पूर्व में बनी केबिन के कारण आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं, उसे हटाया जाये।

दिल्ली पैसंजर 54076 में 4 कोच जनरल व स्लीपर के बहाए जाए। प्रत्येक ट्रेन में नियमानुसार 24 डिब्बे लगाए जाए तथा महिलाओं एवं विकलांगों के लिए अलग से डिब्बे लगाए जाए। शाहजहांपुर स्टेशन पर कोई सुलभ शौचालय कार्यरत नहीं है।

सीनियर सिटीजन, महिला एवं विकलांगों के लिए अलग से टिकट विण्डो को 24 घंटों के लिए खोला जाए।

रेलवे अस्तपताल में गत 5 वर्ष से डॉक्टर नहीं हैं तथा स्टेशन पर कोई मेडिकल स्टोर नहीं है।

में थोड़ा ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की ओर आकर्षित करना चाहेंगी कि मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर से फर्रुखाबाद (लंबाई 90 किमी.) रेल लाइन का सर्वे कई बार (प्रथम बार 1977 तथा दूसरा 1999) होने के पश्चात् आज तक कोई कार्य नहीं हो पाया। जबकि उक्त रेलवे लाइन के बनाये जाने से निम्नवत् समस्याओं का निराकरण हो जायेगा:-

1. शाहजहांपुर उत्तर प्रदेश का गाजियाबाद व कानपुर के बाद सबसे बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है, जहाँ दुलाई के साधन मात्र सड़क परिवहन है।
2. शाहजहांपुर कृष्णको, श्याम फर्टिलाइजर, रिटाइनस थर्मल पावर, रोज़ा शुगर मिल, मैकडावल, के.आर. पोपर पल्प जैसी बड़ी औद्योगिक इकाईयों के साथ-साथ सैकड़ों छोटे कारखाने लगे हैं।
3. शाहजहांपुर कृषि क्षेत्र में उत्तर प्रदेश का अग्रणी जिला होने के कारण वहां भारतीय खाद्य निगम का खाद्य भण्डारण डिपो है व कई छोटे सरकारी व प्राइवेट गोदाम हैं एवं कम से कम 50 बड़ी चावल मिले व 20 आटा मिले हैं।
4. शाहजहांपुर से फर्रुखाबाद सटा हुआ क्षेत्र है। शाहजहांपुर व फर्रुखाबाद में आलू का उत्पादन बड़े पैमाने पर होता है और फर्रुखाबाद में लगभग आलू के 100 कोल्ड स्टोर हैं। शाहजहांपुर में भी लगभग 30 कोल्ड स्टोर हैं, जहां से आलू पूरे देश में भेजा जाता है।
5. शाहजहांपुर व फर्रुखाबाद के मध्य में रूपापुर शुगर फैक्ट्री भी स्थित है और जलालाबाद में एक और शुगर फैक्ट्री का शिलान्यास किया जा चुका है जो विगत दो वर्षों में संभवतः तैयार हो जायेगी।
6. शाहजहांपुर जनपद में जलालाबाद महर्षि परशुराम की जन्मस्थली है, जहाँ काफी दूर-दूर से पर्यटक व श्रद्धालुओं का आवागमन बना रहता है।
7. भारतीय रेल का राजस्व बढ़ाने हेतु एवं जनहित में फर्रुखाबाद-मैतानी रेल मार्ग (उ.प्र.) की अति आवश्यकता है।

शाहजहांपुर और तिताहर, कटरा रेलवे स्टेशन से निम्नगाड़ियाँ रनथू निकलती हैं, जिनका ठहराव जनहित में आवश्यक है:-

1. 12237/12238 वाराणसी-जम्मूतवी एक्सप्रेस
2. 12369/12370 हवड़ा-हरिद्वार एक्सप्रेस
3. 15622/15621 आनन्द विहार एक्सप्रेस
4. 13256/13255 चंडीगढ़-दानापुर एक्सप्रेस
5. 15904/15903 चंडीगढ़-डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस
6. 12356/12355 जम्मूतवी-राजगीर एक्सप्रेस
7. 15652/15651 गुवाहाटी-जम्मूतवी लोहित एक्सप्रेस

माननीय रेल मंत्री जी, शाहजहांपुर से मुम्बई के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है। यहाँ के यात्रियों को लखनऊ व दिल्ली से गाड़ी पकड़नी पड़ती है। अतः गाड़ी नं. 19062/19061 रामनगर-बांद्रा मुम्बई का ठहराव शाहजहांपुर में करने का कष्ट करें, जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता को यात्रा करने में सुविधा मिले।

आपको यह भी अवगत कराना चाहती हूँ कि शाहजहांपुर शहीदों का नगर है। यहां पर रेलवे काकोरी कांड में शहीद पं. रामप्रसाद बिरिमल, ठाकुर योशन सिंह, अशफाक उल्ला खाँ की जन्मस्थली है। शाहजहांपुर नगर में रेलवे की 15 एकड़ भूमि है, जिस पर 9 अगस्त, 1925 को गिरफ्तार करके फांसी दी गयी थी। मेरा आपसे निवेदन है कि रेलवे द्वारा ऐसे अमर शहीदों के लिए एक स्मारक बनाये जाने की कृपा करें।

शाहजहांपुर में ही रेलवे की 900 एकड़ जमीन खाली पड़ी हुई है। मेरा आपसे आग्रह है कि इस जमीन पर एक इंजीनियरिंग या मेडिकल कॉलेज बनाये जाने से भारतीय रेल एवं आम जन को लाभ मिलेगा।

***SHRIMATI RAKSHATAI KHADSE (RAVER):** I Congratulate Hon'ble Railway Minister for providing this Railway Budget 2014-15 which covers all elements of the society Special provision made for women are enthusiastic, boosting the moral of the alone traveling women.

First of all, on behalf of my Constituency I want to convey thanks to the Hon'ble Minister for providing new trains passing from Bhusawal Junction which comes under my Constituency of Raver, Maharashtra State. The passengers now traveling can take advantage of this new trains which include Bhusawal-Gorakhpur Jansadharan Express, LTT-Lucknow, Nagpur-Pune & Nizamuddin-Pune AC Express Weekly, LTT-Azamgadh Weekly Express.

As per the thoughts of our Respected & Honourable Prime Minister Shri Narendrabhai Modi, the provision of maintaining the cleanliness on all stations and trains have come under high priority and allotted 40% increase over the last year. Cleanliness to be monitored by the use of CCTV on stations is really welcomed. This will also strengthen the security aspect on stations and can be closely monitored.

The experimental provision extended on few stations & trains by installing the RO system for drinking water will provide sanitized water for the lower class of travelers who are not in a position to spend for purchase of bottled water.

The provision made for the women itinerant in all class of Railway by inducting ladies RPF Constable and to recruit new 4000 number of lady Constables for escorting ladies coaches is really provides fearless & safe travel for the ladies traveling alone. Also these RPF on board are being well equipped with Mobile enabling the women in trouble can instantaneously contact and get the assistance on board.

The provisions made by the Hon'ble Railway Minister are fulfilling the phrase of our Prime Minister "Acchhe Din Aayenge". This is first step to start of Acchhe din" which honours the starting of Bullet train announcement in budget for the first corridor of Mumbai-Ahmedabad. The decision of joining the Metros and the growth centers by means of a Golden Quadrilateral Road Network, the ambitious plan by our Hon'ble Shri Atal Bihari Vajpayee, Hon'ble Railway Minister has made Golden Quadrilateral Network is a historical embarking plan under the endeavour leadership of Respected Shri Narendrabhai Modi.

I want to pass my sincere thanks to Hon'ble Railway Minister for providing the new work for the third line on the main route of Central Railway from Bhusawal-Badnera-Wardha and Bhusawal-Itarsi which in turn improves the movement of the trains effectively and timely saving the precious time of passengers.

Hon'ble Railway Minister has given justice for the upliftment movement encouraged in the field of tourism in our country as stated in their first speech in the House by Respected Prime Minister Shri Narendrabhai Modi. The new survey from Aurangabad-Chalisgaon will certainly increase the tourism in the State of Maharashtra to visit our ancient caves like Ajanta and Ellora.

We from our constituency are also thankful to Hon'ble Railway Minister for the extension awarded for the experimental stoppage provided on the main line of Central Railway Route from Mumbai-Howrah & Mumbai-New Delhi. I hope this will be continued further.

Bhusawal being the main junction on the main line of Centre Railway needs to be upgraded for the sake of better convenience of the passengers and tourists. I request to provide one auto escalator for the senior citizens & foreign tourists. The experimental basis RO drinking water facility may be provided at this junction as practically all trains are halting at least for 10 minutes on this station.

There is a long lasting demand from our constituency that one express train should operate between Bhusawal to Mumbai. If at this juncture if it is not possible to put the new train, I request Hon'ble Minister to please provide the extension of the presently running train no. 22101/22102 Manmad-Mumbai Rajdhani Express to Bhusawal in this budget. Also on the same line there is no Premium train operating from Delhi to Mumbai via Itarsi-Bhusawal-Manmad. So I request to further extend the train no. 12001/12002 New Delhi-Shatabdhi Express to Bhusawal instead of proposed extension to Habibganj in this Railway Budget.

I also request Hon'ble Railway Minister to envisage the possibility of providing the commercial stoppage at the already provided technical stoppage for the trains operating between point to point service, Duranto Express. By filling the vacant position in these trains can fetch more revenue to Railways and also convenient for the passengers traveling on short route.

The train's departure shifted from Dadar to Lokmanya Tilak Terminal for the train no. 11057/11058 (now LTT-Amritsar Express) is highly inconvenient to passengers traveling from our constituency for the business purpose and also for the local Political representatives working in the States and various Local Bodies representatives frequently visiting to State Head Quarter at Mumbai. I request to reinstate the departure of this train from LTT to Dadar as before.

As regard train no. 11039/11040 Gondiya-Kolhapur Maharashtra Express having 18 Coaches and running over strength through out year, I request to increase at least 5 coaches (one-2AC, one-3AC, two-Sleeper and one-General) to this train. Also, the time at which the train reaches at Pune are inconvenient specially for the ladies traveling to various College/University from their native place. I request to reschedule the arrival time to reach at Pune at 6.00 in the morning.

There are several complaints received from the farmers specially Banana cultivators for not getting timely & good condition of BCN racks to load the raw banana to cater them in the market places like Delhi, Varanasi and Lucknow. The loading points (freight terminal) are not maintained and it is very troublesome for the loading workers to load the Banana in the rack. I request to provide the good conditioned rack in time as per the

demand of the farmers and upgrade the goods loading points which come under my constituency of Raver, Maharashtra State.

With this, I conclude my speech and request Hon'ble Railway Minister to make the provisions as requested by me for the better, efficient and effective operation of Railways for passengers for which they have voted to built 'Ek Bharat-Shrestha Bharat'.

SHRI R. RADHAKRISHNAN (PUDUCHERRY): Hon. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

Since it is my first speech I would like to express my gratitude to the persons who have been responsible for my presence here in this House. I would like to thank the hon. Chief Minister of Puducherry Shri N. Rangasamy, the people of Puducherry and the party leaders and functionaries of AINRC. I would like to express my gratitude to the hon. Prime Minister Shri Narendra Modi, hon. Home Minister Shri Rajnath Singh, senior leaders of the Bharatiya Janata Party and their functionaries.

I would like to congratulate the hon. Railway Minister for his first Budget. He has taken a very practical approach. He has clearly stated what is possible and what is not possible in this Budget. It is the House people look up to and whatever promise the Government makes in this House the people believe it will happen. So, he has taken a very practical approach and clearly he has stated that new projects require a lot of funds and it may not be possible to provide in this year. He has concentrated more on improving the services which are being provided at present by the Railways. He has also clearly stated that Railways is a monopoly business and definitely with due time in monopoly businesses complacency is likely to set in and the services provided by the Railways in terms of hygiene, food and water stand to deteriorate over a period of time. Definitely he has put in a lot of importance to improve safety, hygiene, sanitation and the food provided by the Railways. Definitely, it will improve the services to the passengers and it will increase the number of passengers who will use the Railways.

He should also concentrate to break the class barrier. Railways should provide services and people of all classes should be willing to travel in Railways. Definitely, it will reduce a lot of burden on the Government of India when the number of passengers increases.

He has also rightly stated that doubling and trebling of railway lines bring in more revenue than new lines. Every States has its own requirements. Even we have given our wish list to the hon. Railway Minister. We are willing to wait this year. Let the Railway Minister take stock of the situation in the Railways, to improve the situation and make it more viable. We will definitely wait for our new requests.

Since we have been a part of the French rule, the British railway network had excluded Puducherry. So, the access of the railway network is lower when compared to other States in the country. So, this exclusion should be transformed into a more inclusive approach and Railways should work out the viability to include Puducherry in most of the train services which they are going to operate in the near future.

I would like to thank the Railways for introducing a lot of new trains in the past few years in the Puducherry sector. Definitely in the continuing years also the improvement in the services will improve the tourism and economic viability. There are a lot of passengers travelling from Karnataka, Chennai and Kerala to Puducherry. There are a lot of pilgrimage network there; Karaikkal is one of the pilgrimage centres; almost all the major religious temples are there. So, improving the railway network will definitely bring in a lot of passengers from the southern States and improve the mobility.

A consultative approach between different modes of transport is required. The Railways, Shipping, Civil Aviation, Road Transport should take up a more consultative approach and find out the viability of each of the projects because there may be requests, but ultimately it has to be paid for by the people of this country. So, viability of the project is important.

Any increase that is necessitated must be done in time. If it is not increased in time, then the increase will be much higher later on and the heavy burden must be borne by the people. So, he has taken a very practical approach. Even though there may be reservations from all political parties, the services have to be paid for and definitely the Railway Minister has taken a fair approach.

In the near future, efficiency should be the guiding factor for the Railways. Year on year, the increase in the railway fares will be a burden on the people and the Railways should be able to provide services much more efficiently. Profitability will be there because the Government organization has to work in a profitable manner. But the burden also should not be passed on to the general public.

I congratulate the Railway Minister. He has taken a lot of new measures to improve the railway services; faster railway services are required; speed is now the order of the day. People want to move quickly from one place to another. Increasing the speed of the railway trains will definitely serve people much better.

One of the on-going works is between Karaikkal and Peralam. That work is pending. Since it is on-going, I would like to request the hon. Minister to expedite the work and the services are provided in time.

Our other requests have been handed over to the hon. Minister of Railways. In whatever way he could, he should do; definitely we are willing to wait; but a re-assuring way is enough. Let him take his time; let him set up the Railways in a much profitable manner and then consider our request.

Once again, I would like to congratulate the hon. Railway Minister for his Budget. I wish him well.

SHRI DUSHYANT CHAUTALA (HISAR): First of all, I would like to congratulate the hon. Railway Minister for showcasing the modernity and the approach the Railways should take, to develop itself in the coming years. It was admirable to note that Railways has approximately 13 lakh employees and over 2.3 crore passengers traveling on day-to-day basis.]

I would like to thank him for announcing new lines between Jind-Hisar, Hisar-Narvana, and also for starting a bi-weekly Shatabdi train from Bhatinda to Delhi. He also started a new Rewari-Bikaner train and Palwal-Aligarh MEMU train on daily basis. I am afraid that in Haryana approximately eight projects have been pending for the last ten years. There have been surveys done, but action has been taken by the Ministry. There are two projects which are directly connected with my constituency – one from Hisar to Fatehabad *via* Agroha and the second one is from Hansi to Meham, Rohtak. So, I would like to Railway Minister to please take into consideration and start work on these two projects as soon as possible.

I would also like the Railway Minister to extend the *Kisan* Express and have a stoppage at Bhawanikheda. There was also a demand made by us to the Railway Minister to start a separate line from Sirsa to Allenabad, which would connect the border of Chandigarh *via* Sirsa. I would like the Railway Minister to take that into consideration.

Modernisation of Railways, like the introduction of bullet trains, cold storages and milk vans, was talked about highly. I would like to bring to the notice of the hon. Minister the fact that due to increase in population it looks as if the whole railway system has been overfed and we are travelling in a herd of people. So, I would like the Railway Minister to consider introduction of double-decker coaches in trains. If the double-decker coaches are introduced it will be of greater help.

For the development of area a huge amount of money was given to the Northeastern States. With regard to development of border railway I would just like to remind the Railway Minister that on the western region where we have connection with Pakistan, we have a pending 25 km. Patti-Ferozpur project. There are also long lines from Jodhpur-Jaisalmer, Anupgarh-Chittorgarh-Motigarh-Bikaner, Jodhpur-Agolai-Shergarh-Phalsund and on the North we have Pathankot-Leh, Jammu-Akhnoor-Poonch and Srinagar-Kargil-Leh. These lines are as important as the lines of the Northeastern States and I would like the Railway Minister to take these into consideration and allocate a specific Budget for development of such railway lines which have a connection with Pakistan or which are on the India-Pakistan border.

The railway system has been improving day-by-day but the condition of our railway stations as well as the waiting rooms at the railway stations is depleting day-by-day. A lot of people are found sleeping on the floors of the railway stations. The Governments in the past 10 years or beyond that have tried to improve the condition but the condition with regard to certain basic necessities like bathrooms and drinking water facility is depleting day-by-day. The quality of water available at the railway stations is not up to the mark. The pH level of water is very high there. So, the decision regarding installation of RO system that was announced by the Railway Minister should be implemented. I would like the Minister to take into consideration the heavily populated railway stations of Haryana and introduce the RO system on stations like Jind, Bhiwani and Hisar.

I would request the hon. Minister to improve the current condition of Kurukshetra railway station. The hon. Minister announced to conduct a survey of Hissar-Jind line. I would also like to request him to extend that line to Rajound-Kurukshetra which will not only connect our Capital to my constituency but we can also have easy transportation of military weaponry from Ambala military base to Suratgarh, Bikaner and Jaisalmer. I would request the hon. Minister to take all these into consideration.

The hon. Minister has introduced one Shatabdi train from Bhatinda to Delhi. I would request him to run that Shatabdi bi-weekly through my constituency which will connect Sirsa, Hissar, Bhiwani, Rohtak to Delhi. One route could be this and another route could be via Jind so that the people of both the areas are benefited.

*DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE (DHULE): I support this Railway Budget. I congratulate the Hon'ble Railway Minister- Mr. Sadanadaji Gowda. He has submitted his Railway Budget inspite of his limited resources and tried to provide basic amenities to passengers and Bullet-train. However, my constituency is Dhule which is part of North Maharashtra and 65 years after the Independence, Railway Ministry has not given any thing for my region which is a backward region. Dhule is not on main railway line which is depriving my constituency from industrial growth. So, there has been demand since last 40 years for the new railway line project, starting from Manmad, via Dhule, Shirpur (Maharashtra), Mhow, Indore (Madhya Pradesh). This new railway line is a life line for my region. This will bring small and big industrial projects in my area, and thus provide the opportunity to the employment generation.

Many surveys have been conducted and latest survey shows ROR more than 10%. The report is approved, in principle by Planning Commission dated 27.06.2012. The Government of Maharashtra and Government of Madhya Pradesh have given consent for 50% cost sharing and land free of cost. All the hurdles are overcome. Kindly give justice to backward region of Dhule by sanctioning this new railway line project.

SHRI NEIPHUIU RIO (NAGALAND): Mr. Chairman, Sir, I rise to participate in the discussion on the Railway Budget which was presented on the 8th July by Shri Sadananda Gowda, the Minister of Railways.. I also congratulate the Railway Minister for giving a Budget highlighting the vision, the innovations and the progressive ideas that are aimed at modernizing the Indian Railways. I particularly appreciate and welcome the 54 per cent step up in the Northeastern region railway network.

Out of 8 Northeastern States, Assam has an appreciable railway network but for the rest of the States we are yet to see the actual benefits of railways reaching the hills and the Capitals. When the Railways can reach Jammu and Kashmir, why not North East States? I think North-East hills are more friendly and terrains are much better. So, I hope with this allocation the Railway Ministry would be able to add some network. The other day, the Union Finance Minister had also allotted some amount to speed up the networks.

Sir, may I bring to your notice that in the 50 years of statehood of Nagaland and 67 years of India's Independence, we have only eight kilometres of tracks touching Nagaland which was built during British time. This takes care of not only the State of Nagaland but also the State of Manipur and the Karbi Anglong as also the hills. It also takes care of the heavy load of Army and para-military because of the insurgency, there is a huge installation of Army Units – 3 corps in Dimapur, then there is a CRPF brigade headquarters in Assam and Nagaland border at Dimapur. It is catering to the needs of all those in the side of Assam, Manipur and Nagaland. I feel that this eight kilometres of track is not sufficient.

Therefore, we had come out with a proposal to connect inside Nagaland, the foothill from Dimapur to Tizit which is crossing six districts covering about 300 kilometres. This is a rich oil belt and also rich in minerals. This will also connect the further most end-to-end within the state traversing the rich mineral belt and also crossing the Tuli Paper Mill. This would also boost the agricultural products because these are plain sectors having very good fertile areas for cultivation. It also have the potential of bringing up the township and a commercial hub.

Sir, let me mention a project which was sanctioned in 1997. It was to go from Diphu to Karong and the foundation stone was laid in 1997. However, in 2004, this was diverted to Jiribam-Tupul. This is avoiding the Nagaland State. Therefore, I want the Ministry to re-visit this project and do something. I am not objecting to whatever was done for Jiribam-Tupul line. But the original proposal of Diphu to Karong should be re-visited and justice should be done to this project also.

The project from Dimapur to Kohima connecting the capital is taking a lot of time. We had some land-related issues but these were resolved. Therefore, I hope with 54 per cent funding in the north-east, sufficient funds would be given to complete this project. Coming back to Dimapur to Tizit, this project was announced in the Rail Budget of 2011 but it awaited the approval of the Ministry. Therefore, I hope this time this project will be considered as it is one of the most important projects for the State of Nagaland.

The Dimapur railway station needs upgradation and modernisation. We need to create more platforms. We need to raise passenger quota from there and the passenger capacity has to be increased. The Rajdhani Express is the only fast train which crosses Dimapur and it stops for only 4-5 minutes. When you have so many passengers to take care from three States including the Army and para-military, you have to improve the station. So, Dimapur station needs improvement and upgradation. You should create more platforms for goods and also for passengers.

***SHRI P. NAGARAJAN (COIMBATORE):** I would like to express my sincere thanks and gratitude to our Tamilnadu permanent Chief Minister, Revolutionary Leader 'Puratchi Thalaivi', Amma and my constituency people to elect me as an Member of Parliament from Coimbatore.

Hon'ble Railway Minister presented his maiden Railway Budget for the year 2014-15. Our Hon'ble Chief Minister has welcomed and appreciated this railway budget. The Railway Minister has announce various new schemes and new trains across India.

The Railway Minister introduced 58 new trains including 05 Jan Sadharan trains and 05 premium trains.

He has introduced 5 new trains for Tamilnadu State and 02 Pilgrimage trains to Melmaruvathur and Veilankanni during festivals seasons. It will really be helpful the people to visit these religious places during festivals. I appreciate the Hon'ble Minister for his new initiatives.

To ensure the safety of passengers specially for women passengers in trains and at stations across India, around 17,000 RPF constables are to be recruited and 4000 women constables for posting in all women's coaches. It is welcomed by the women passengers.

A Diamond quadrilateral to be launched for high-speed trains for connectivity between the four metros for which Rs. 100 Crore allocated for taking project forward. It is really to ease the passengers' traffic and improve the rail service in all metros.

Further the Railway Minister also announced 09 high speed trains which will help to reduce train journey hours and passengers time also.

The Hon'ble Minister has unveiled several innovative measures in the IT sector to increase the efficiency in functioning of the Indian Railways stations; ticket machines to issue 7,200 tickets per minute, CCTV at be installed to railway stations to monitor cleanliness at stations. I appreciate the Ministers initiatives and innovative ideas behind this.

A 'Cold Storage Godown' near Chennai to preserve vegetables and fruits is really a boost and encouragement to the vegetables and fruits growers.

The Hon'ble Minister has allocated Rs. 1785 crores for construction of road over bridges. My Coimbatore constituency has not been totally neglected and even a single project has been announced for this area. I felt some more new projects and new trains would be introduced for Coimbatore but the people of these area are totally disappointed. The following four daily floating trains may be introduced for the convenience of the public:

1. Coimbatore to Tiruppur (50 kms.)
2. Coimbatore to Palakkad (50 kms.)
3. Coimbatore to Mettupalayam (50 kms.)
4. Coimbatore to Pollachi (50 kms.)

If the above daily floating trains are not possible, the following electric trains may be introduced:

1. Palakkad to Tiruppur via Coimbatore and return;
2. Mettupalayam to Pollachi via Coimbatore and return.

Peelamedu Railway Station platform's length may be extended from 18 coaches to 24 coaches to enable to all express trains terminating at Coimbatore to stop at Peelamedu station which will enable the passengers to reach their homes without wasting their time and also avoid crowd at Coimbatore Junction.

Necessary steps may be taken to introduce more express trains to Chennai from Coimbatore.

A third electrified track may be laid between Coimbatore and Erode and a new line between Tiruppur and Karur. This will reduce the restriction faced in improving rail services from Coimbatore.

All Express trains running through Tiruppur to Palghat must terminate at Coimbatore Junction.

Toilets, lights and Platform roofing to be constructed in Singanallur and Irugur Railway Stations.

Podanur, Singanallur and Peelamedu Railway Stations may be expanded and provided additional basic facilities to make them serve better.

Widening of Second Front entrance to Coimbatore Railway station may be done by acquiring land near Collector's Office.

Stoppage may be provided for the Mettupalayam and Coimbatore train at Veerapandi, Pudhu Pudur and Tudiyalur Railway Stations and platform needs to be erected at these stations. It is the long pending demand of the people of this area.

Hence, I request the Hon'ble Minister to take necessary action to complete the above projects at the earliest.

With these words, I conclude my speech.

***DR. PRABHAS KUMAR SINGH (BARGARH):** I would like to request to include the following proposals/projects/demands for the developmental purpose of my constituency by the various ministries.

1. Construction of railway over-bridge at Jagannath Nagar railway crossing at Barpali, Bargarh, Odisha, where thousands of vehicles pass through daily from three districts namely, Bargarh, Sonapur and Boudh, creating lot of traffic problem.
2. Number of casualties daily occur due to unmanned railway phatak at several places in my constituency. Therefore, those railway crossings should be guarded properly.
3. Barpali, Bargarh and Jharsuguda railway stations should be modernized.
4. A special railway division office should be opened at Jharsuguda.
5. The following express trains should be halted at the Barpali railway station –

Train No.	Name of the Trains	
12994	Puri-Gandhidham (TU)	Weekly
12993	Gandhidham-Puri (SU)	Weekly
18405	Puri-Ahmedabad (TH)	Weekly
18406	Ahmedabad-Puri (SA)	Weekly

18107	Rourkela-Korapur (Express)	Daily
18108	Koraput-Rourkela (Express)	Daily
12835	Hatia-Yasbantapur (Exp) (Tu. Sa)	Weekly
12836	Yasbantapur-Hatia (Exp) (Tu. Sa)	Weekly
18473	Puri-Jodhpur (Exp) (W)	Weekly
18474	Jodhpur-Puri (W)	Weekly
18442	Ajmer-Puri (Thu)	Weekly
18441	Puri-Ajmer (Sa)	Weekly
18309	Sambalpur-Nanded	Tri-weekly
18310	Nanded-Sambalpur	Tri-weekly

The following trains should be halted at Attabira station – Samaleswari Express ; and Bolangir-Bhubaneswar inter-city.

6. Extension and opening of new trains – Even after 66 years of our Independence, the people of Bargarh and Bolangir are yet to get direct trains to New Delhi. So I request to extend Jammu-Tawi-Rourkela Express to Titlagarh. Besides, weekly thrice Amritsar-Visakhapatnam via Sambalpur, to Bhubaneswar may run through Sambalpur Titlagarh for the remaining day of the week. Again, I would like to request to run a new Bhubaneswar-New Delhi Rajdhani Express via Sambalpur daily. There is no morning train to Bhubaneswar from Bolangir. Therefore, Puri-Sambalpur inter-city may be extended upto Bolangir. Construction of double lines and electrification of Titlagarh-Sambalpur-Angul should be made to avoid heavy traffic. Another railway over-bridge may be constructed at Chowkipara Jharsuguda to avoid traffic problem.

Besides, I would like to take up the following proposals for action by various ministries:

1. Dhanu Yatra, the largest open-air theatre of the world held every year at Bargarh may be declared as a festival of national importance.
2. The district of Bargarh is enriched with tribal and folk culture. Therefore, a Tribal Museum may kindly be opened at Bargarh by the Ministry of Tribal Affairs for the preservation and exhibition of tribal art and artifacts.
3. Nrusinghanath is a famous center of heritage and eco-tourism. But unfortunately this site has not been properly given emphasis in the tourist map of India. Therefore, sufficient funds may be allocated for making it an important tourist destination in the country.
4. Mega irrigation projects at Padmapur and Bargarh sub-division and Jharsuguda district may be constructed to meet the apathy of drought prone farmers.
5. Cold storages should be set up at Bargarh district for the preservation of vegetables, etc.
6. New central schools to be opened at Brajarajnagar in Jharsuguda district and Padmapur in Bargarh district.
7. Sambalpuri/Kosali language may be included in the VIIIth schedule to the Indian Constitution.

श्री रमेश विधुड़ी (दक्षिण दिल्ली) : सभापति महोदय, मैं पहली बार सदन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यदि मैं कुछ गलत बोल दूँ तो उसके क्षमा वाहूँगा।

महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। आपने मुझे बोलने के लिए पांच मिनट का समय दिया है, लेकिन मुझे छः या सात मिनट बोलने में लगेंगे, लेकिन आठ मिनट नहीं होंगे।

माननीय सभापति : बहुत से मैम्बर बोलना बाकी हैं।

श्री रमेश विधुड़ी : महोदय, मेरे सामने बैठे हुए मेरे कांग्रेस के बंधु हैं, तृणमूल कांग्रेस के बंधु हैं। कल से मैं देख रहा हूँ कि वह सभी बहुत शोर मचा रहे थे कि बजट में यह कमी है, बजट में वह कमी है। मैं सदानंद गौड़ा जी को बधाई दूंगा कि जब से देश आज़ाद हुआ है, पहली बार ऐसा रेल बजट आया है। मेरे पास ऑथेंटिक पेपर्स हैं। पहले मिनिस्टर ई. अहमद थे, उसके बाद ममता बैनर्जी जी थीं, बंदोपाध्याय जी बैठे हैं, बनर्जी जी नहीं हैं, बड़ा शोर मचा रहे थे। तीसरे मिनिस्टर रहे, उसके बाद चौथे मिनिस्टर रहे, जिनको मैंने दूर साल चिट्ठियां लिखी हैं। मेरे यहां रेलवे कॉलोनी है, डेढ़ हजार फ्लैट्स हैं, जहां कर्मचारी नारकीय जीवन जी रहे हैं। मेरी इन चिट्ठियों का कभी भी जवाब नहीं आया, जो मैंने वर्ष 2009, 2010, 2011 में लिखी थीं। उस समय मैं दिल्ली में एमएलए था। कभी भी इन्होंने सिनसियरिटी दिखाते हुए, दिल्ली या देश की जनता को रेलवे से जो कुछ सुविधाएं उपलब्ध होनी चाहिए, उसके लिए कभी भी प्रयास नहीं किया। यह तो मैं कांग्रेस के लोगों की सिनसियरिटी बता रहा हूँ।

दूसरा, इस बजट में 58 नई ट्रेन्स चलाना और रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास बनाना, जैसे फुट ओवर ब्रिज, एस्केलटर्स, अपार्ट फ्रॉम फ़ैसिलिटीज ऑफ़ शेल्टर एंड टोयलेट्स एंड ओथर बिग इनिशिएटिव्स। The Railways is proposing to give utmost priority to enhance the Budget allocation to 50 per cent, जो हमारी सरकार ने पहली बार सोचा है। दिल्ली की बटनामी सबसे ज्यादा रेलवे की गंदगी के कारण होती है। Indian Railways would be made paperless within the next five years. रेलवे में ई-गवर्नेंस और पेपरलेस वर्क को सरकार ने मिशन के रूप में रखा है। Delhi will be connected with Agra, Chandigarh and Kanpur via high speed trains. आप जब दिल्ली में फ़रीदाबाद से घुसने तो बदरपुर में तुगलक़ाबाद नाम से स्टेशन है। यह सबसे बड़ा स्टेशन है। यह भारत का सबसे बड़ा यार्ड है। यहां से मुम्बई, कोटा, मथुरा, आगरा और नॉर्थ-ईस्ट जितनी ट्रेन्स जाती हैं, वहां से होकर गुज़रती हैं। लेकिन उस स्टेशन की हालत आप देखिए, वहां रेलवे कॉलोनी की हालत को आप देखिए, जिसमें डेढ़ हजार फ्लैट्स में रेलवे कर्मचारी रहते हैं। रेलवे कर्मचारियों को ढंग की फेसिलिटी नहीं मिल रही है, सड़कें टूटी हुई हैं, पार्क नहीं हैं। पिछले पांच वर्ष सरकार कहती रही कि हमारे पास पैसा नहीं है। मैंने एमएलए फण्ड से 70 लाख रुपये दिए थे। लेकिन रेलवे विभाग उस 70 लाख रुपये को भी खर्च नहीं कर पाया जो कि उसी के कर्मचारियों के लिए था। इस रेल बजट में ऐसी सुविधाएं होनी चाहिए, जैसी कि दिल्ली मेट्रो में हैं। हमने दिल्ली मेट्रो में यह प्रोजेक्ट किया हुआ है कि अगर कोई दिल्ली मेट्रो में गंदगी करता है तो उस पर पेनल्टी लगायी जाएगी। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि रेलवे में भी इसी तरह का प्रोजेक्ट होना चाहिए कि अगर कोई रेलवे स्टेशन पर गंदगी फैलाता है या शूकता है तो उस पर 50 रुपये या सौ रुपये का जुर्माना

होगा।

I welcome the fact that the Railway Minister has proposed to set up a Railway University of Technical and Non-technical subject. I hope the university is set up in Delhi. दिल्ली देश की राजधानी है और पूरे देश की ट्रेन्स दिल्ली से ज़रूर कनेक्ट होती हैं। अगर इस यूनिवर्सिटी को आप दिल्ली में बनाएंगे तो इस बहाने से राजधानी सुधर जाएगी, करना दिल्ली के स्टेशनस का जो हाल है, पालम, बिजवासन, शाहबाद स्टेशनस हैं, उनकी हालत देखिए। दिल्ली में रेलवे लाइन के आस-पास बाहर के लोग आ कर बस गए हैं। वह रेलवे लाइन के साथ ही रह रहे हैं। मियां-बीबी का झगड़ा हुआ और गुरुसे में औरत रेलवे लाइन पर चली जाती है। बेटे का बाप से झगड़ा हो गया। बेटा गुरुसे में रेल के नीचे आकर गुजर गया। उस बिजवासन-शाहबाद की जो लाइन है, उसकी लोकैलिटी में वायर फेन्सिंग होनी चाहिए ताकि लोग गुरुसे में आकर वहां पर सुसाइड न कर पाएं।

इसी प्रकार से एक ओखला फेज-1, ओखला फेज-2 औद्योगिक क्षेत्र है। वहां पर कभीब एक लाख लोग मथुरा रोड से, नोएडा से नौकरी, काम-काया करने सुबह-शाम आते और जाते हैं लेकिन वहां पर अभी तक एक फुटओवर ब्रिज नहीं बन पाया है। मेरे वहां जो कांग्रेस के सांसद थे, वे पांच वर्षों से मूर्ख बनाते रहे। हर चुनाव के एजेंडे में आता था कि मैं फुटओवर ब्रिज बनाऊंगा।

महोदय, मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है, जो मेरे साथ ही बैठे हुए हैं, वे वहां पर एक बटरपुर मेट्रो से पृह्लादपुर रेलवे क्वॉंमिंग के लिए और एक मथुरा रोड से हरकेश नगर, ओखला इंडस्ट्रियल एरिया को जोड़ने के लिए फुटओवर ब्रिज बनाने पर निश्चित रूप से ध्यान दें क्योंकि यह सरकार "मिनिमम गवर्नमेंट और मैक्सिमम गवर्नेंस " पर काम करने जा रही है।

पापू भाई भी वहां आकर बैठ गए हैं और वे जबर्दस्ती इनको सपोर्ट करते रहते हैं। कोई इन्हें मानता नहीं है और ये जबर्दस्ती इनके साथ लगे रहते हैं। जिस पार्टी ने साठ वर्षों में जो बर्बादी की है, अगर सरकार कुछ ऐसा निर्णय करेगी तो मैं इसके लिए इनका बहुत-बहुत धन्यवाद करूंगा।

मैं माननीय मंत्री जी को बजट के लिए और इनके बजट बनाने की इनकी पद्धति को लेकर इसका समर्थन करता हूं।

SHRI P.V. MIDHUN REDDY (RAJAMPET): Sir, I thank you for giving me an opportunity to speak on the issues concerning my State, Andhra Pradesh.

I am proud that Indian Railways cater to 17 per cent of the world's population and it is the largest employer in the whole world. Sir, the rail network is the lifeline of our economy.

Coming to the issues concerning my State, we never had a proper Railway Minister and great injustice has been done to us over the past few years. We request the hon. Railway Minister to take note of this point. The 13th Schedule of AP Reorganisation Act clearly states that Indian Railways shall, within six months, of appointed day (a) examine the establishment of a new railway zone in the successor State of Andhra Pradesh and take an expeditious decision thereon (b) examine the feasibility of establishing a rail coach factory in the successor State of Telangana and improve rail connectivity in the State and take an expeditious decision thereon and (c) The Central Government shall take measures to establish rapid rail and road connectivity from the new capital of Andhra Pradesh to Hyderabad and other important cities of Telangana.

Sir, I would like to bring to your notice that none of these have been mentioned in the recent Rail Budget speech and priority has not been given to whatever had been promised in the Reorganisation Act.

Sir, there are 29 ongoing projects in Andhra Pradesh and Telangana at an estimated cost of Rs. 20,650 crore. Though the hon. Minister has told in his Budget speech that a Committee has been constituted to oversee these projects, we do not understand the sanctity of this Committee without a proper time frame and budget allocations in the Railway Budget.

I would like to bring to your notice one more point. Though we sought funds for important ongoing projects like Cuddapah-Bangalore line, Nandyal-Yerraguntla line, Venkatachalam – Obulavarpalli line which connects the important Krishnapatnam Port, Nadikudi – Kalahasthi line and Kakinada – Pitapuram line, not enough funds have been allocated to these projects. This paltry fund will be enough only to compensate the escalation costs and it is going to be a huge burden on the Railways in future.

The longstanding demand of setting up a loco shed in Nandalur of Rajampet constituency which is my constituency was not considered in spite of huge infrastructure lying idle there. There are a lot of sheds identified which can save a lot of money for the Railways if they start the work there as operations were done there earlier.

There is nothing specific mentioned in the Railway Budget about the temple town of Tirupati. The temple town of Tirupati is a very important town for Andhra Pradesh and a lot of pilgrims visit the holy shrine of Tirumala everyday. We agree that we need more funds. The hon. Minister was saying that they are running short of Rs. 26,000 crore. The investors who are going to come through PPP or FDI will come in only with the motive of making profits. So, it is going to increase the burden on the common people. Common people in this country feel that the railways is their own and that it is their personal carrier.

I appeal to the hon. Minister and the Union Government to come up with a time-bound action plan and do justice to our people. This is my first speech and I would like to thank my leader, Shri Jaganmohan Reddy garu, my parents and my constituency voters for giving me this opportunity.

DR. ANBUMANI RAMADOSS (DHARMAPURI): Mr. Chairman, Sir, thank you for allowing me to speak on the Railway Budget 2014. The Railway Minister has confidently given the Railway Budget this year. He has focussed on modernisation, safety, cleanliness, high speed trains, milk trains, bullet trains, and then the Diamond Quadrilateral. All these are appreciative of his efforts. But at the same time we have to be cautious in the case of bullet trains. We know that in China, which has the largest linkage of bullet trains in the world, about 3,000 kms, except for one line between Shanghai and Beijing, all the other lines are incurring huge losses. So, while investing huge amount of money in these lines, we have to be a little prudent. At the same time, we need these high speed trains. So, we have to use our limited resources cautiously and judiciously.

I would like to appreciate his efforts towards modernisation, safety and cleanliness, which is a long-pending demand of this entire country.

Coming to Tamil Nadu, I would like to say that we feel ignored. The Minister has forgotten or ignored to protect the interests of Tamil Nadu. It has a population of more than 7.25 crore. But no new project has been announced. Only five new trains have been announced, out of which three trains are starting from Chennai which is a border of Tamil Nadu and another two trains which go into the interior of the State, are biweekly ones. So, we feel let down by the Minister.

There have been a couple of long pending projects in Tamil Nadu. One of the main projects is the doubling of Chennai – Kanyakumari line. This is not only the heart of Tamil Nadu but also connects the entire India, North to South. This has been ignored. We need to expedite this project and give more funds for that. Also, a project which has been pending for more than ten years is the Dindivanam – Nagri project, which goes to Andhra Pradesh, needs to be expedited. Nearly 25 per cent of that project has been completed, but there has not been much allocation this year. In Dindivanam – Tiruvannamalai line, where the people have not seen a train in that area, not a single track has been laid. The Chennai – Pondicherry line, for which the survey has been done and the approval of the Planning Commission has also been obtained, has also been ignored. The Chennai – Egmore linkage which has been approved during the previous NDA Government has also been ignored. Then, regarding the Tambaram – Vilupuram EMU services, electrification for four laning, which will benefit about three lakh people, sufficient focus has not been given.

My constituency Dharmapuri is one of the backward constituencies not only in Tamil Nadu but also in the entire country. The constituency could be developed by the train connectivity. Dharmapuri town which is the headquarters of the district has been ignored. I would request the hon. Minister to look into the Morapur – Dharmapuri linkage, for which there was a train connectivity during the British period but later on removed, because this one small connectivity of 27 kms. will show a huge improvement and development of the entire district. So, through you Mr. Chairman, I would request the Minister of Railways to focus on this. For this 27 kms. connectivity, a survey was done in 2007 and it has been approved. The Railway Board has approved it. But, at the same time, unfortunately, the State Government could not give the 50 per cent fund and it has been ignored. So, through you, Sir, I implore the hon. Railway Minister to focus on this.

There is one district headquarters in Tamil Nadu where there is no train, no railway track at all so far. This is something which the hon. Minister must look into. It is Krishnagiri district and the district headquarters town of Krishnagiri has no railway linkage or connectivity....(Interruptions)

SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI): Sir, this is my constituency. I laid my speech on the Table of the House in which I have mentioned this also....(Interruptions)

DR. ANBUMANI RAMADOSS : I am speaking on behalf of you and also on behalf of Tamil Nadu. I am sure the hon. Railway Minister will focus on that as well. This is my neighbouring constituency.

When the hon. Minister said that there is going to a lot of Private-Public Participation and FDI in the Railways, there has been a huge apprehension among the 1.3 million railway employees whether there is going to be privatization and all such things. I would like to convey the apprehensions of the employees to the hon. Minister through you, Sir. But, at the same time, I would like to say that we need development in the country like the model of the Airport which has been modernized. I would like to appreciate that effort as well.

Lastly, taking into consideration not only the conscience of the House but also the people outside, the fare increase is too much. I would request the hon. Minister to bring down the railway fare hike so that the entire country is benefited.

With these words, I conclude.

श्री राजन विचारे (ठाणे) : माननीय सभापति महोदय, पंतप्रधान नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में भारत एक नयी उड़ान लेने के लिए तैयार हो रहा है। आदरणीय रेलवे मंत्री श्री सदानन्द गौडा जी ने बजट में बहुत सुविधाएं देने का प्रयास किया है। रेलवे यात्रियों की सुरक्षा तथा रेलवे और रेल प्लेटफार्म की स्वच्छता के लिए और अन्य अहम मुद्दों को महत्व दिया गया है। पिछली सरकार ने चुनाव को सामने देखते हुए किराये में बिल्कुल वृद्धि नहीं की थी। रेल का घाटा करोड़ों में बढ़ता गया, इसलिए नयी सरकार को रेल किराया बढ़ाना पड़ा। यह बजट हमारे लिए थोड़ी खुशी और थोड़ा गम जैसा लगता है। सुविधियों के लिए नये प्रावधान, नयी सुविधायें, रेल यात्रियों को मिलने वाली हैं मगर थोड़ा गम इस बात का है कि मुंबई-ठाणे के लोकल प्रवासियों के लिए हमें जितनी उम्मीदें थीं, उतना कुछ इस रेल बजट में नहीं दिया गया है।

हम जिस लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आये हैं, उस ठाणे रेलवे स्टेशन का रेल इतिहास में अहम महत्व है। हिन्दुस्तान की पहली रेल जहां से दौड़ी थी, वह मुंबई सीएसटी से ठाणे तक थी और इस ठाणे लोक सभा क्षेत्र का मैं प्रतिनिधित्व करता हूँ। चार साल पहले इस रेल बजट के माध्यम से ठाणे को जागतिक रेलवे स्टेशन का दर्जा पूर्व आदरणीय रेल मंत्री जी ने दिया था मगर उसके अंदर अभी तक, पिछले चार साल से कुछ काम नहीं हुआ। योजना करीब सात लाख यात्री ठाणे स्टेशन का इस्तेमाल करते हैं। इस स्टेशन की सुविधा के लिए विशेष निधि रेल मंत्रालय को देनी चाहिए। मुंबई और ठाणे से योजना 60 लाख यात्री लोकल से सफर करते हैं। उनका रोज का सफर आज की बढ़ती लोक संख्या को देखते हुए अंग्रेजी में जिसे suffer कहते हैं यानी परेशानी से भरा हुआ है। मुंबई लोकल के 76 रेल स्टेशनों में सुविधा देने के लिए ज्यादा निधि देनी चाहिए। 9 डिब्बे की बजाए 12 डिब्बे वाली लोकल ट्रेन चलाने से ज्यादा यात्रियों को लेकर जाने की सुविधा मिलेगी, लेकिन क्या रेल मंत्रालय इतनी बड़ी संख्या में यात्रियों को सुविधा देने में सफल रहेगा?

ठाणे रेलवे स्टेशन में बढ़ते हुए यात्रियों की संख्या को देखते हुए ठाणे और मुलुंड स्टेशन के दरम्यान नया स्टेशन बनाने का प्रस्ताव दस साल से प्रस्तावित था। हम सब लोक प्रतिनिधि एक्सपेक्टेड रेलवे स्टेशन बनाने के लिए प्रयास कर रहे थे। हमारे स्थानिक स्वराज्य संस्था के माध्यम से हमने कम से कम दो करोड़ रूपए इसके सर्वे के लिए खर्च किए थे, लेकिन महाराष्ट्र सरकार ने इस ओर ध्यान नहीं दिया। इसलिए ठाणे रेलवे स्टेशन का बजट में प्रयोजन करते हुए भी यह नहीं हुआ। मुंबई लोकल ठाणे से आने एसी पर चलाई जाती है, उसे डीसी पर कन्वर्ट करने तो बिजली का खर्च कम हो जाएगा और लोकल ट्रेन की स्पीड भी बढ़ेगी।

सभापति महोदय, सभी स्टेशनों पर यात्रियों के लिए एस्कलेटर, लिफ्ट की जरूरत है। स्टेशनों की सफाई के मुद्दे को लेकर रेल यात्रियों में बहुत नाराजगी है। ठाणे से नवी मुंबई की तरफ जाने के लिए हार्बर लाइन पर रेल चलाई जाती है। इस मार्ग पर अभी दो रेलवे लाइनें हैं। वहां पर और दो ज्यादा रेलवे लाइनें की जरूरत है। भविष्य में, नवी मुंबई में अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा शुरू होने वाला है। वहां जाने के लिए लोकल ट्रेन ठाणे से जाएगी। इसलिए वहां और दो ज्यादा रेल लाइनों की जरूरत है। ठाणे-वाशी नवी मुंबई रेल में जिन स्टेशनों का प्रयोजन किया गया है, उस काम को गति मिलनी चाहिए। इस रेल मार्ग पर एरोली से कलवा के लिए एलिवेटेड रेल मार्ग का प्रावधान है। इस काम के लिए स्टेट गवर्नमेंट ने भी मंजूरी दी है। यह मार्ग जल्द से जल्द शुरू होगा तो कल्याण की ओर जाने और नवी मुंबई से जाने वाले यात्रियों को ठाणे स्टेशन पर उतरने की जरूरत नहीं होगी।

मुंबई के लोकल स्टेशनों के विकास के लिए पैसेंजर अमेनिटी (प्लान डेड 53) के अंतर्गत पैसा रेल मंत्रालय देती है। पिछली बार हैदराबाद जैसे शहर के लिए स्टेशनों के विकास के लिए, यात्री सुविधा के लिए 200 करोड़ रुपए दे दिए गए और मुंबई-ठाणे जैसे स्टेशनों की सुविधा के लिए 74 करोड़ रुपए मंजूर किए गए। मुंबई में रेलवे में सबसे ज्यादा पैसेंजर्स तोड़ होते हैं। सबसे ज्यादा इनकम उत्पन्न करने वाला सोर्स भी मुंबई रेल यात्री हैं, तो इनको ज्यादा सुविधा मिलनी चाहिए।

मुंबई से गुजरात की तरफ मंजूर बजट ट्रेन का पहला स्टेशन ठाणे में होगा। यह प्रस्तावित स्टेशन अभी के ठाणे स्टेशन के पास रहेगा तो यात्रियों को सुविधा होगी।

इस रेल बजट से मुंबई-ठाणे की रेल यात्रियों को और सुविधाएं मिलें, यही हमारी इच्छा है। मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं आपके प्रति अभार प्रकट करता हूँ कि 16वीं लोक सभा में पहली बार रेल बजट पर हो रही इस महत्वपूर्ण चर्चा में हिस्सा लेने की अनुमति आपने दी है। मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा कि इनको विरासत में लड़खड़ाती हुई रेल मिली। लेकिन जिस तरह से इन्होंने केवल रेल को पटरी पर लाने की बात नहीं की है, उसकी गति को थोड़ा बढ़ाने की ही बात इन्होंने नहीं की है, बल्कि एक बहुत ही अच्छी और बड़ी सोच के तहत, माननीय प्रधान मंत्री जी, आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के सपनों को साकार करने के लिए इन्होंने बजट ट्रेन चलाने की भी बात की है। कहा गया है कि बड़ी सोच रखो, इसका पक्का रखो, निश्चित रूप से सफलता मिलेगी।

आज हर कोई रेल की दुख्यवस्था पर रोना रोता है, लेकिन भारत रेल की दुख्यवस्था अच्छी व्यवस्था में कैसे बदले? भारतीय रेल में सुविधाएं कैसे बढ़ें? रेल यात्री सुरक्षित संरक्षित रहें, सफाई हो, अच्छा खाना मिले, इनकी तरफ लोगों का ध्यान कम जाता है। आज हर व्यक्ति रेल की शिकायत करने में अपना समय व्यतीत करना चाहता है। मैं यह कहना चाहूंगा कि अभी थोड़ा-सा भाड़ा बढ़ा है, हालांकि यह पूर्ववर्ती सरकार का निर्णय था लेकिन यह लागू अभी हुआ, जिस पर बहुत चर्चा हुई है। मैं याद करना चाहता हूँ कि जब सुविधाएं बढ़ जाती हैं, आदरणीय वाजपेयी जी के समय में जब देश में चार पथीय सड़कों का निर्माण हुआ, उस समय भी देशवासियों ने बड़ी सहमति से बड़े स्वेच्छा से डीजल और पेट्रोल पर एक रुपए सेस के रूप में दिए थे। किसी ने कहीं कोई शिकायत नहीं की। वह स्थिति आज भी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी की इस बात के लिए प्रशंसा करता हूँ। मैं जानता हूँ कि जो परियोजनाएं रेल के अंदर चल रही हैं उनको पूरा करने के लिए इनको लाखों-करोड़ों रुपए की आवश्यकता है। इसलिए इन्होंने कोई बड़ी परियोजना या कोई बड़ी रेल लाइन की घोषणा अपने बजट भाषण में नहीं की है। मैं इनकी मजबूती को समझ सकता हूँ।

हमारे संसदीय क्षेत्र में भी एक रेल परियोजना है - बिहटा से औरंगाबाद, वाया ए.एन. रोड। इसके लिए इन्होंने 10 करोड़ रुपए का प्रावधान अपने बजट किया है। मैं उनकी वित्तीय कठिनाई को समझ सकता हूँ। लेकिन मेरा आग्रह होगा कि 10 करोड़ रुपये से जमीन के मुआवजे से संबंधी भी कोई बात ज्यादा आने नहीं बढ़ सकती। उसमें राशि और बढ़ाई जाए। भविष्य में उस रेल लाइन को केवल औरंगाबाद तक ही नहीं बल्कि औरंगाबाद से देव, दुमरिया, इमामगंज, चतरा होते हुए हजारीबाग में मिला देने तो एक कनेक्टिविटी हो जाएगी और बिहार, झारखंड दोनों राज्यों के लोगों को एक अच्छी रेल सुविधा मिलेगी।

माननीय रेल मंत्री जी ने मेरे संसदीय क्षेत्र में चार आरओबीज़ दिए हैं। इसके लिए मैं इन्हें धन्यवाद करता हूँ। लेकिन पता नहीं किसी भूल से सबसे प्रमुख ग्रेड कॉर्ड लाइन को जहां राष्ट्रीय राजमार्ग क्राँस करता है, पटना हमारे प्रदेश की राजधानी है, पटना से औरंगाबाद राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 139, ग्रेड कॉर्ड लाइन दिल्ली से कोलकाता जाती है मुंगलसराय से धनबाद के बीच, यह जंक्शन छूट गया है। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि उसे जोड़ लिया जाए क्योंकि वहां कभी-कभी घंटों तक जाम लगता है।

हमारे जिले का प्रमुख स्टेशन ए.एन. रोड है। वहां कोई रैक प्लांट नहीं है जिसके चलते व्यापारिक गतिविधियां नहीं हो पातीं। वहां बहुत बड़ी संख्या में धान की तोड़िंग होती है। पहले बालू की तोड़िंग होती थी। रैक प्लांट के अभाव में वह बंद हो गई। इन सारी चीजों से वहां व्यापारिक गतिविधियां बढ़ेंगी। लोगों को सुविधा मिलेगी। रेल का राजस्व भी बढ़ेगा।

गया केवल एक राष्ट्रीय महत्व की जगह ही नहीं है, वह एक अंतर्राष्ट्रीय तीर्थ स्थल है। वहां बुद्धिस्ट आते-जाते हैं, जैन लोग आते-जाते हैं और देश और देश से बाहर रहने वाले हिन्दू भी वहां पिंड दान के लिए आते हैं। विष्णुपद के दर्शन के लिए भी लोग आते हैं। जब आप उस स्टेशन को देखेंगे तो वह आदर्श, अंतर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन नहीं बल्कि एक साधारण स्टेशन भी नजर नहीं आएगा। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि गया को एक अंतर्राष्ट्रीय महत्व की जगह है, उस स्टेशन को इतना भव्य और सुंदर बनाया जाए कि जब विदेशी तीर्थ यात्री या पर्यटक आए तो हिन्दुस्तान के विषय में उनकी एक अलग छवि बने।... (व्यवधान)

गया से मुंबई के लिए कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है जबकि हजारों हजार लोग गया से मुंबई जाने वाले होते हैं। यदि मुंबई के लिए एक एक्सप्रेस गाड़ी चला दें जो गया से मुंबई जाए तो मैं आपका बहुत आभारी होऊंगा। साथ-साथ यह बताना चाहूंगा कि ईसीआर में धनबाद एक ऐसा डिवाइजन है जो पूरे देश में कोयले या और चीजों की लदाई से सबसे ज्यादा राजस्व रेल को देता है। वहां से दिल्ली के लिए कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है। धनबाद से दिल्ली के लिए अलग गाड़ी होगी तो गया के लोगों को फायदा होगा, औरंगाबाद के लोगों को फायदा होगा, सासाराम और भभुआ सब लोगों को इसका लाभ होगा। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि यह व्यवस्था होनी चाहिए।

देहरी-आन-सोन एक प्रमुख स्टेशन है। वहां से एक रेल लाइन का निर्माण होना चाहिए। काफी वर्षों से यह प्रस्ताव लंबित है।... (व्यवधान) देहरी से तिलौथू, रोहतास, नौहछ होते हुए सबदसगंज उतर प्रदेश तक इसका विस्तार होना चाहिए। यह इलाका पहले बहुत खुशहाल था। लेकिन आज उन्नाव के प्रभाव के कारण और रेल सुविधा न होने के कारण यहां के युवा मुख्य धारा से भटक रहे हैं क्योंकि उनके पास कोई रोजगार नहीं है। अगर रेल सुविधा हो जाती है तो वे रोजगार के लिए कहीं आ जा सकेंगे।... (व्यवधान)

मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। रेल के राजस्व को बढ़ाने के बारे में मेरा एक सुझाव है। रेलवे की जमीन देश के प्रमुख शहरों में बड़े प्राइम लोकेशन पर है। यदि उनका व्यावसायिक उपयोग किया जाएगा तो रेलवे को लाखों लाख करोड़ रुपये के राजस्व की प्राप्ति होगी जिससे रेल की जो परियोजनाएं लंबित हैं, उन्हें पूरा किया जा सकेगा।

सभापति महोदय, अंत में, मैं एक बात और कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा। एक गाड़ी इंटरसिटी एक्सप्रेस है, जो पांच-छः जिलों को पार करते हुए भभुआ से पटना को जाती है। पटना हमारे प्रदेश की राजधानी है। मैं किसी नयी गाड़ी को चलाने का आग्रह नहीं करना चाहता। मैं केवल यह कहना चाहता हूँ कि उस गाड़ी को ऐसे समय चलाया जाये, जिससे वह भभुआ, सासाराम, देहरी, औरंगाबाद, गया होते हुए 10 बजे तक पटना पहुंच जाये। उसके बाद वह 4 बजे वहां से चले, जिससे

9 बजे तक लोग भभुआ पहुंच जायें।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

***SHRI B. SRIRAMULU (BELLARY):** NDA Government under the leadership of Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi came to power at the centre and hon. Railway Minister Shri D.V. Sadananda Gwoda presented its first railway budget. Railway budget is equally important as General Budget for the country. Hon. Railway Minister has made very good efforts to give right direction to the Indian Railways by introducing various new projects.

Railways is the cheapest transportation of the country. Hon. Minister has given a comprehensive statement of day to day expenditure and income of the Indian railways. There are a number of new railway projects which remained in the budget paper only. The Government needs at least Rs.5 lakh crores to complete the pending railway projects. It is the need of the hour to give serious thought to the ways and means to mobilize such a huge fund from various sources including its own revenues.

For the first time in the history of Indian railways, the Government of India proposes to establish a Railway University. India is known for having a largest railways in Asia. An University for Railways would certainly help to improve skills and Technological Development of Indian Railways. I would like to request the hon. Minister for Railways to set up Railway University at Bellary district in Karnataka as it is a very backward area. An university of Railways would help the district to trigger all-around development.

I welcome the steps taken up by the hon. Railway Minister to check the atrocities committed against women commuters during their journey. It certainly would bring good name to the Government.

I also welcome the announcement of a bullet train to run between Mumbai and Ahmadabad. New train to connect pilgrim centers like Pandarapura and Rameshwaram. Introduction of a new train to spread the values and messages of Swami Vivekananda etc., is quite appreciable.

In the first NDA Government under the leadership of Shri Atal Bihari Vajpayee the Golden Quadrilateral was introduced to connect the major cities of the country. Similarly, now Diamond Quadrilateral railway project is announced in this railway budget. The railway budget has mentioned that some important railway projects would be taken up with the help of FDI and PPP. I request all the hon. Members of the House to extend cooperation to the efforts of our NDA Government. Hon. Minister for Railways has presented his first budget keeping in view all limitations of resources in mind. As far as Karnataka state is concerned the railway budget 2014-2015 has made some efforts to do justice. The announcement of a railway line between Gadag-Bijapur-Bagalakota would help to connect both the states of Karnataka and Maharashtra. The announcement of trains to run between Bangalore and Ramanagara, Bangalore and Tumkur, Bangalore and Mysore would certainly ease the huge traffic in these cities.

Announcement of Suburban rail to Asia's rapidly developing Bangalore city, would help daily commuters and decongest roads and highway. I appreciate the farsighted decision of the NDA Government.

Announcement of new railway projects would not be enough. Arrangement of funding is also very important. Understanding these facts the hon. Railway Minister has clearly stated in his budget speech that the railways projects would be taken up with the help of FDI.

Hon. Minister has also said that bringing FDI is a difficult task in the initial years but there will be no problems in future.

I would like to point out that the railway budget presented by Shri Sadananda Gowda ji has not made any false promises. He has taken every aspect into consideration including financial constraints before presenting his budget. Therefore, in my view it is a development oriented and pragmatic budget.

I welcome the announcement for survey of the new railway lines and new express trains for Karnataka.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you, Mr. Chairman, Sir. I rise to oppose the Railway Budget proposals for the year 2014-15 mainly on three grounds. The first one is the aspect in respect of privatization; the second one is the fixation of priority; and the third one is the discrimination to certain States.

The first point which I would like to highlight is, as just now my learned friend has cited, the Indian Railways is the lifeline of Indian economy and Indian infrastructure. It is a proud and prestigious organisation of the nation and it is playing a pivotal role in maintaining the unity and integrity of the country. For such a very important organisation like the Indian Railways, the message, the indication, the crux of the Speech of the hon. Railway Minister is that it is going to be privatized. It is in the sense that it is going to be privatized by three ways. First one is through FDI, second one is through Private Public Participation (PPP) and third one is through outsourcing. These are the three methods by which Indian Railways are going to be privatized. Definitely, even the hon. Railway Minister is very proud to say that 23 million passengers per day are using the Railway service. Over one billion tonnes of freight traffic is there per year, and 1.31 million employees are working in the Indian Railways. In the global scenario also, railway connectivity wise, Indian Railways are having the 4th place in the world. Privatizing such a big and prestigious organisation of our nation cannot be even thought of.

Also the Minister in his Budget Speech has used three terms. One is commercial enterprises *versus* welfare organisations. Second is, commercial viability and social viability. Combining these two factors, he has stated very good words, that is 'the decade of golden dilemma'. 'The decade of golden dilemma' means the Railway Ministry is in a dilemma whether it is to continue as a commercial enterprise or whether it is to act as a welfare organisation as far as the country is concerned. So, such a dilemma is being described as 'the decade of golden dilemma'.

In respect of the social responsibility, the Minister's speech goes to show that 16.6 per cent of the gross traffic receipt is being used for social welfare activities. My question is this. In a large country like India having 126 crores of population and out of which 30 per cent still lives below the poverty line, spending Rs. 20,000 crore, that is 16.6 per cent of the gross traffic receipt for social welfare activities, is that a big amount? It is the social responsibility of the country to serve its people. Or it is the bounden duty of the Indian Railways, the country to dedicate this social service organisation to fulfil the social obligations. My point is this. If FDI comes, if PPP comes or if it is being outsourced, what would be the fate of the poor passengers? It is very strange to see that out of the 23 million people who are using Indian Railways, 90 per cent of the people are the ordinary people, the common man. If FDI comes into the picture, if PPP mode comes into the picture, what would happen to the common people, the toiling masses of this country? So my point is, please review the policy of the Indian Railways in respect of FDI and PPP. Do not privatise this big organisation. This is my first point.

15.00 hrs

My next point is regarding the priorities to be fixed. We are not against the bullet train and high speed rail corridor. What is the amount going to be spent on that? It is Rs. 60,000 crore. Such a huge amount is going to be spent for the bullet train from Mumbai to Ahmedabad and for the high speed

corridor an amount of Rs.9 lakh crore is required. What would be the result of it? We have to consider the existing railway infrastructure.

In this regard, I am putting three main suggestions to the hon. Railway Minister. The first suggestion is to rehabilitate and strengthen the existing railway infrastructure and then go in for new projects. The second suggestion is to augment the existing capacity by means of doubling the lines. The third suggestion is that the market share of freight traffic of the Indian Railways is below 31 per cent, so, give due preference to enhance the market share of the Indian Railways in respect of freight traffic.

I come to the resources available with the Indian Railways. I do appreciate the views of hon. Railway Minister in respect of resource mobilisation. The hon. Minister has cited the point that the Government has to find out the resources from the Public Sector units of the Railways, and investible fund has to be utilised. I fully support and endorse his view. But along with that, I would like to make another suggestion. The hon. Minister can also think of having investment of other public sectors like Steel Authority of India, etc. These are the suggestions which I would like to make to the hon. Minister. If we think in such a positive way, definitely, the FDI and PPP can be avoided and Indian Railways can be strengthened.

Sir, I would not like to go into the details of my State. My learned friend from Kerala has already cited all these issues. In this Budget, there is a total neglect of my State Kerala. I am not going to repeat any of them. Out of the 58 proposed trains, there is no train for Kerala. There would be 15 line surveys but none for Kerala. There are proposals for doubling of 10 railway lines but none of them belongs to Kerala. There is a proposed Diamond Quadrilateral Network of High Speed Rail Network but not a single city of Kerala is included in it. There is also nothing for Palakkad Coach Factory and Cherthala Wagon Factory. As far as ROBs are concerned, not a single ROB is proposed in Kerala. All the MPs of Kerala both LDF and UDF met the hon. Minister. His response was very positive. We hope that some positive assurance will be given in the reply of the hon. Minister.

Sir, I want to make two points regarding my Constituency. I represent Kollam Constituency. It is a city of cashew. Kollam Railway Station is the first railway Station in Travancore. So far it is not modernised. I request you to declare Kollam Railway Station as the model railway station with a new terminal. The entire House is well aware of Sri Dharmasastha temple at Sabarimala. It is just 50 kilometres away from the Sri Dharmasastha temple at Sabarimala. Thousands and thousands of devotees visit that place. Let Punalur Railway Station be declared as a destination to the Sabarimala pilgrim centre and other amenities may also be provided to them.

I hope that a declaration or a response from the hon. Railway Minister would come in respect of Sabarimala Temple and three other temples – Achankovil Sri Dharmasastha Temple, Aryankavu Sri Dharmasastha Temple and Kulathupuzha Sri Dharmasastha Temple. All the temples are connected with Sabarimala. These all are very near to the Punalur Railway Station. So please declare it as a pilgrim centre.

With these words, thank you very much.

श्री अभिषेक सिंह (राजनंदगांव) : सभापति महोदय, मैं आपको हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूँ कि रेलवे बजट जैसे महत्वपूर्ण विषय पर अपने प्रथम उद्घोषण में बोलने का मौका दिया गया है।

मैं आदरणीय रेल मंत्री जी का और भारत के प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिनके नेतृत्व में रेलवे ने एक बहुआयामी, संतुलित और दूरदर्शी बजट देश के सामने रखा है।

महोदय, मैं छत्तीसगढ़ राज्य से आता हूँ। इस राज्य का निर्माण एक नवंबर, 2000 को आदरणीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी के आशीर्वाद से हुआ था और तब से आज तक राज्य ने विकास की इस यात्रा में अपने प्राकृतिक और खनिज संसाधनों का बेहतर उपयोग करते हुए आत्मनिर्भरता की ओर न सिर्फ अपने राज्य के विकास में, बल्कि इस देश के विकास में और रेलवे के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।

15.06 hrs (Dr. Ratna De (Nag) in the Chair)

उदाहरण के लिए मैं बताना चाहता हूँ कि हमारा एक छोटा सा राज्य है, लेकिन इसका फॉरेस्ट कवर देश के फॉरेस्ट कवर की तुलना में दोगुना है। यह छोटा सा राज्य पूरे देश को 20 प्रतिशत स्टील की आपूर्ति करता है, 30 प्रतिशत एल्युमिनियम की आपूर्ति करता है, 16 प्रतिशत कोल की आपूर्ति करता है, 17 प्रतिशत आयर्न ओर की आपूर्ति करता है। जब छत्तीसगढ़ के स्टील से बने जहाज देश के बंदरगाहों पर तैरते हैं, तो छत्तीसगढ़ को गर्व होता है। छत्तीसगढ़ के सीमेंट से जब ऊंची-ऊंची इमारतें देश के नगरों-महानगरों में बनती हैं, तो छत्तीसगढ़ को गर्व होता है। छत्तीसगढ़ को धान का कटोरा कहा जाता है। आज जब छत्तीसगढ़ के पीडीएस को पूरे देश के सामने आदर्श के रूप में स्थापित किया जाता है, तो हम सबको गर्व होता है। इतना ही नहीं, रेलवे के संदर्भ में मैं कहना चाहता हूँ कि साउथ ईस्टर्न सेंट्रल रेलवे जोन, जिसका हेडक्वार्टर बिलासपुर में है, रेलवे का पूरे देश में हाइएस्ट प्रॉफिटेबल जोन है। इंडियन रेलवे की 16 प्रतिशत रियेन्यू सिर्फ बिलासपुर रेलवे जोन से आती है। इसके बावजूद छत्तीसगढ़ में कई ऐसे हिस्से हैं, जिले हैं, जो अभी विकास और रेलवे की प्रज्ञेय से अछूते रहे हैं। छत्तीसगढ़ आज इस देश की नवसल प्रभावित और इस लोकतांत्रिक लड़ाई का एक प्रमुख केन्द्र-बिन्दु बनकर उभरा है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि छत्तीसगढ़ राज्य के विकास के लिए, आज हमारे प्रदेश के 27 में से 11 जिले ऐसे हैं, जिनमें रेलवे की कोई सुविधा नहीं है। छत्तीसगढ़ निर्माण के बाद से आज तक राज्य में मात्र 19 किलोमीटर नई रेललाइन का निर्माण हुआ है। छत्तीसगढ़ राज्य की रेलवे डेविडिटी इस देश की रेलवे डेविडिटी की तुलना में आधी से भी कम है। रेलवे का महत्व सिर्फ यात्रियों की सुविधा के लिए नहीं है, जिस क्षेत्र में रेलवे की सुविधाओं का विस्तार होता है, वह क्षेत्र विकास की दृष्टि से, रोजगार एवं व्यापार के अवसर निर्माण की दृष्टि से देश के अन्य भागों से जुड़ने के हिसाब से आगे बढ़ता है। इस संदर्भ में, मैं अपने राज्य और अपने लोक सभा क्षेत्र की कुछ प्रमुख मांगों में सदन और आदरणीय मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। छत्तीसगढ़ को यदि रेलवे की दृष्टि से देखना चाहें, तो राज्य को तीन भागों में बांटा जा सकता है - दक्षिण, मध्य एवं उत्तर। दक्षिण का क्षेत्र नवसलवाद से प्रभावित क्षेत्र है। इस क्षेत्र में सन् 1995-96 में दल्लीराजड़ा से लेकर रावघाट और रावघाट से लेकर जगदलपुर दो फेज में रेलवे परियोजना पर कार्य का सर्वे और स्वीकृति मिली है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि रावघाट से लेकर जगदलपुर का जो दूसरे फेज का कार्य है, वह तेजी से हो। मध्य क्षेत्र में डोंगरगढ़ से लेकर खैरगढ़, खैरगढ़ से कवर्या, कवर्या से पंडरिया, पंडरिया से मुंगेली और बिलासपुर तक 230 किलोमीटर रेलवे लाइन का सर्वे पूर्ण हो चुका है। इस रेलवे लाइन के बनने से वर्तमान में जो रेलवे लाइन डोंगरगढ़ से भिलाई होते हुए बिलासपुर जाती है, उस पर दबाव कम होगा, दो नए जिलों में रेलवे सुविधाओं का विस्तार होगा। इसके अलावा खनिज संसाधनों से भरपूर हमारा क्षेत्र रेलवे के लिए लाभदायक भी होगा। मैं राजनांदगांव जिले के नौकरीपेशा दैनिक यात्रियों की सुविधा के लिए डोंगरगढ़ से सर्वे सात बजकर पन्द्रह मिनट से रायपुर के लिए सर्वे दस बजे तक के लिए एक हाई स्पीड मेमो लोकों की मांग आपसे करता हूँ। हमारा बोस्तालाब स्टेशन जो छत्तीसगढ़ का अंतिम स्टेशन है, वह वर्तमान में नागपुर रेल मंडल में आता है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि उसे रायपुर रेलवे मंडल में शामिल किया जाए।

आदरणीय महोदय, न सिर्फ यात्रियों की सुविधा के लिए, बल्कि डोंगरगढ़ छत्तीसगढ़ का एक प्रमुख धार्मिक सहिष्णुता और पर्यटन का केन्द्र है। इसमें न सिर्फ हिन्दू धर्म के, बल्कि बौद्ध, जैन और ईसाई धर्म के महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल बने हुए हैं। मैं उम्मीद करता हूँ कि डोंगरगढ़ को एक टर्मिनल के रूप में विकसित किया जाए, जिससे आने वाले समय में इस में देश में डोंगरगढ़ एक मैगा टयूरिस्ट डेस्टिनेशन, मैगा रितीजीयस डेस्टिनेशन के रूप में सामने आएगा। उत्तर क्षेत्र की बात करते हुए कोरबा से तोहरदगा 312 किलोमीटर का सर्वे पूरा हो चुका है। जशपुर जिले के लिए यह बेहद महत्वपूर्ण है। रायगढ़ हमारे प्रदेश का एक महत्वपूर्ण औद्योगिक केन्द्र है। वहां 1998 में तत्कालीन रेल मंत्री ने टर्मिनल बनाने की घोषणा की थी। आज तक छत्तीसगढ़ में रायगढ़ को टर्मिनल बनाने का इंतजार है। मध्य क्षेत्र में कोरबा और रायपुर के लिए इंटरसिटी एक्सप्रेस की घोषणा की गई थी, वह तभी से चार महीने तक चली, फिर बंद कर दिया गया। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इसे पुनः चालू किया जाए।

इसके अलावा राजनांदगांव में कुछ महत्वपूर्ण ट्रेस हैं, जिनके ठहराव के बारे में लगातार राजनांदगांव क्षेत्र के लोग आवेदन देते रहे हैं। उनमें कुछ के नाम मैं आपके माध्यम से सदन के सामने रखना चाहता हूँ। इटिया- लोकमान्य तिलक टर्मिनल 12811/12812, मुम्बई से ढावड़ा झानेश्वरी एक्सप्रेस 12101/12102, ढावड़ा से शिर्डी जाने वाली 22893/22894, दरभंगा से हैदराबाद और स्वसौत जाने वाली एक्सप्रेस 17005/17006, पुरी से सूरत जाने वाली एक्सप्रेस, पुरी से गांधीधाम जाने वाली एक्सप्रेस।

अंत में मैं दो सुझाव और देना चाहूँगा। छत्तीसगढ़ एक नक्सल प्रभावित क्षेत्र है। न सिर्फ छत्तीसगढ़, बल्कि देश के कई ऐसे जिले और क्षेत्र हैं जहां नक्सलवाद मजबूती से पनप रहा है। मैं उन सब जिलों की तरफ से आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि हर लैपट विंग एक्सट्रिमिज्म से प्रभावित जिलों को रेलवे के नेटवर्क से जोड़ा जाए। आने वाले समय में यदि सम्भव हो तो इस देश का हर जिला रेलवे के नेटवर्क से जोड़ा जाए।

***SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA):** I submit the following requests to the Government with regard to enhancing rail connectivity and facilities in Kerala.

First of all, I request the Government to kindly do the needful in materializing the Sabari Rail Project. Proposed Sabari Rail Project connects Sabarimala with Indian Railway network. Sabarimala is unique in the country for many reasons. Around for crore devotees of Lord Ayyappa pay pilgrimage to the Sabarimala Shrine every year. Overwhelming majority of devotees come from outside Kerala including North Indian States. Another commended reason behind the pilgrimage to Sabarimala is its promotion of communal harmony. At present, there is no railway line to connect devotees with the Sabarimala Shrine. Therefore, the Government of India sanctioned this dream project in the year 1997-98.

Even though it is a dream project, the proposed Sabari Rail is delayed due to various reasons. Railway Budget 2014-15 does not mention about the follow up works regarding the Sabari Rail. Therefore, not even a single paisa has been earmarked in this regard. During the presentation of Railway Budget 2013-14 the then Railway Minister signalled a positive nod toward the Project by declaring the provision to carry out detailed survey from Erumeli to Thiruvananthapuram. People in Kerala believed that the Rail Budget 2014-15 would have enough provisions to further advance the status of the Project. However, it did not happen. Therefore, I request the Government to kindly allocate sufficient fund for survey regarding the Sabari Rail.

According to the existing norms, the State Government of Kerala has to bear 50 per cent of the total cost of the project. It is estimated that the State Government of Kerala has to spend Rs. 900 crore for the Project. However, the State is not in a position to bear this huge amount. Implementation of Sabari Rail Project is delayed for these reasons. Therefore, I request the Government to consider Sabari Rail Project as a unique one and implement it as a Government of India's fully funded scheme.

Another demand I submit before the Government is to upgrade Tiruvalla Railway Station into a World Class Station in the public-private-partnership (PPP) mode. Tiruvalla is the only railway station in Pathanamthitta district in Kerala. It is the nearest railway station to Sabarimala. Strong presence of NRIs and land availability are the advantages for the development of Tiruvalla Railway Station. Despite these factors, potential of Tiruvalla Railway Station remains unutilized. This should be changed. Modernizing Tiruvalla into World Class Railway Station in the PPP mode will bring a lot of revenue to the Indian Railways without any cost and risk. Above all, it will be beneficial to the people in Pathanamthitta district. Therefore, I request the Government to kindly take a positive step in this regard.

Forming a Peninsular Railway Zone for Kerala has been a long standing demand of the people. Peninsular Railway Zone was assured to Kerala by the Government of India during the formation of Salem Railway Division. However, the demand has been ignored or neglected since then. Therefore, I request the Government to take a favourable action for carving Peninsular Railway Zone for Kerala.

Rail network across the State of Kerala has been over-utilized and congested. Hon'ble Railway Minister has also pointed out this reason for not granting new trains to Kerala in his maiden budget. This is true; railway network in Kerala is over-crowded and congested. We need more railway lines and doubling of the existing routes. However, the fact is that the Government allocate a meager amount for land acquisition in Kerala. As a result, the State Government fails to acquire and surrender sufficient land for rail projects in Kerala. Our Chief Minister Shri Oommen Chandy has already requested the Government of India to grant sufficient fund for land acquisition for railway projects in Kerala. Having understood the realities in this regard, I also request the Government to kindly allocate sufficient fund for land acquisition for railway development projects such as laying new lines and doubling of existing routes.

The State Government has submitted a proposal for a suburban corridor rail project in Kerala on the Thiruvananthapuram-Chengannur-Harippad route. As you know, suburban services provide hassle-free travel for short-distance rail passengers. These kinds of high speed trains will be a solution to traffic congestion and pollution to a great extent. Therefore, I request the Government to kindly consider the proposal of Kerala in this regard.

A Coach Factory was announced to Kerala during the presentation of Railway Budget 2008-09. The proposed factory is setting up in Palakkad district. The State Government has handed over 230.10 acres of land to the Government of India. The Project needs further financial assistance from the Government. However, there has been no mentioning about Palakkad Coach Factory in the recent Rail Budget and hardly any fund allocation accordingly.

In the same manner, the proposed Wagon Factory in Kerala also has been neglected in the Railway Budget 2014-15. 78 acres of land is readily already in hand for setting up the Wagon Factory in its identified location at Cherthala in Alappuzha district. Therefore, I request the Government to expedite processes in setting up Coach Factory at Palakkad and Wagon Factory at Cherthala.

Before I conclude, I appeal to the Government to consider long standing demands such as to augment the number of coaches on existing trains, completion of electrification works, elimination of level crossings and construction of over bridges and footbridges. I hope the Government will favourably consider these requests for ensuring the best service to the railway passengers.

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): Hon. Madam Chairperson, I am thankful to you for giving me this opportunity to deliver my maiden speech today on the Railway Budget in this temple of democracy.

I am greatly indebted to my leader Shri Chandrababu Naidu and the people of my Constituency Vijayawada for having chosen me to represent them in this august House.

Madam, I appreciate the efforts laid down by the Railway Minister, Shri Sadananda Gowdaji in presenting a Budget, which is progressive and capable enough to place one of world's largest railway networks back on the development track.

A lot of new initiatives like setting up a railway university, Innovation and Incubation Centre etc., would surely help in much needed technology upgradation and research to provide a safer travel to millions of passengers commuting daily on Indian Railways.

Madam, I also welcome the various steps taken by the Railway Minister to improve the passenger amenities at railway stations and on board trains. Providing good sanitation, setting up of escalators, elevators and FOBs, creating of WiFi zones, work stations in long distance trains, better passenger waiting lounges, hygienic food, etc., are all on the Minister's agenda. Steps like these would surely generate positive comments from passengers.

I am also happy to note that the Indian Railways carry more than a billion tonnes of freight every year and would soon be the largest freight carrier in the world. Boarding a bullet train had been a dream for many in our country and we are happy that it would soon be fulfilled with the introduction of a bullet train route between Mumbai and Ahmedabad.

During the first NDA regime under the leadership of Shri Atal Behari Vajpayee, the country was gifted with an express highway network, "The Golden Quadrilateral" and now under the leadership of Shri Narendra Modi Ji, a proposal to create an Express Rail Network namely, "The Diamond Quadrilateral" connecting all the metro cities will enhance the connectivity across the country. A proposal to introduce high speed train with speeds between 160 and 200 kilometres would drastically reduce travel time and benefit millions of passengers.

Now, coming to my State, as I have mentioned earlier, the people are passing through a very difficult phase and are greatly in need of support from the Central Government. The Railway Budget, I would say in the context of my State, has been a 'mixed bag'. We would have been happier if the Railway Minister has been a bit more generous. I thank him for announcing a new daily train, AP Express connecting my constituency, Vijayawada, with the National Capital, New Delhi and also for a few more trains like the Vizak-Chennai weekly Express Train and other weekly trains. We also welcome the proposal to set up a new co-ordination committee to monitor various ongoing projects in my State.

The people in my State were eagerly waiting for the announcement of a new railway zone to Andhra Pradesh, which was promised to us during the bifurcation. We were demanding that a new railway zone needs to be set up with Divisions of Vijayawada, Visakhapatnam, Guntur and Guntakal. Agitations have been going on for many days in many parts of the State for the fulfilment of this demand. Me and my colleagues in the Parliament have also met the hon. Minister and requested him to make an announcement in this regard at the earliest. We expected that there would be a mention on this in his Budget speech but we are a bit disappointed that it did not happen so.

An initiative to improve rail connectivity to ports in tandem with the Sagar Mala Project would boost freight movement and help in efficient freight management at ports. My State, Andhra Pradesh, has the second largest coastline in the country covering 960 kilometres with a lot of new ports under development. We request the hon. Minister to enhance rail connectivity to these ports under this initiative.

The State of Andhra Pradesh today requires a lot of new infrastructure to be created in the form of new railway lines, doubling of existing lines, upgradation of facilities at railway stations, developing new satellite stations in cities like Vijayawada, Visakhapatnam, Guntur and Tirupati. One such example is the city of Vijayawada which is the largest railway junction in South India with more than 250 Express Trains passing through it daily and passengers to the tune of 1.5 lakh board different trains everyday.

The Vijayawada Railway Division alone generates more than Rs.3000 crore revenue every year. Due to lack of satellite railway stations in the city, the existing station is under huge stress and these days the trains are getting delayed due to the non-availability of platforms though there are 10 of them right now. The people of Vijayawada have been demanding development of satellite railway stations at places like Gunadala, Ramavarappadu, Rayanapadu and Singhnagar. We wish the Railway Minister takes a note of these issues and addresses them in future.

The city of Vijayawada in the present scenario post bifurcation needs better connectivity with major cities across the country and new trains to Mumbai and Ahmedabad in the West Coast, Bhubaneswar and Kolkata in the East Coast and Bangalore, Mysore, Coimbatore, Cochin and Thiruvananthapuram in the South, etc., would fulfil the travel requirements of the largest commercial hub of the State of Andhra Pradesh.

Connectivity of Rayalaseema region with other parts of the State is also very essential. The people in this region have been suffering for years due to lack of proper rail connectivity with places in coastal Andhra. We request the hon. Railway Minister to consider this issue positively and create rail infrastructure between these two regions in the State.

With these words, I, once again, thank you, Madam and conclude my speech.

हो तो क्षमा करने की कृपा करें।

1. हमारे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत कानपुर में हाई स्पीड शुरू करने के लिए माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभारी हूँ। माननीय मंत्री जी के द्वारा तीव्र गति की ट्रेनों की नई श्रृंखला दी जा रही है। यह इस प्रस्तुत बजट का नया अध्याय है जो कि देश में रेल के विकास के साथ-साथ देश के विकास एवं अर्थव्यवस्था में बढ़ावा देने जैसा है।
 2. अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ करने हेतु रेल लाईन कॉरिडोर की व्यवस्था करने के कारण दुलाई के माध्यम से वस्तुएं सरते एवं शीघ्र पहुंचाकर उपभोक्ताओं को महंगाई की मार से बचाते हुए मजबूती प्रदान करने का कार्य करेंगी।
 3. यह बजट धार्मिक स्थानों को जोड़ने से जहाँ देश की संस्कृति एवं भावनात्मक एकता को बल देगा, वहीं पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा।
 4. बद्रीनाथ एवं केदारनाथ के लिए ट्रेन की संभावना की यह सोच माननीय रेल मंत्री और वर्तमान सरकार की जन भावनाओं के आदर एवं सम्मान की दिशा में एक महत्वपूर्ण एवं स्वागतयोग्य कदम है।
 5. रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के लिए लोक लुभावन बजट में अनेकों व्यवस्था दर्शाई गई हैं, किंतु पीने के पानी (आर.ओ.) की व्यवस्था करके जहां बढ़ते हुए प्रदूषण के कारण स्वास्थ्य की कठिनाई होती है, पीने के पानी को स्वच्छता प्रदान कर जनहित को लाभ मिलेगा।
 6. हमारे लोक सभा क्षेत्र अकबरपुर के जनपद कानपुर देहात मुख्यालय के अंतर्गत दिल्ली-कानपुर के मध्य पड़ने वाला रूय स्टेशन एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। मुख्यालय आवागमन की दृष्टि से जनपदीय स्तर की सुविधाएं रूय स्टेशन को मिलना हमारे क्षेत्रवासियों एवं आम जनता के साथ एक महत्वपूर्ण कदम होगा।
 7. विगत में कानपुर, अनवरगंज व कल्याणपुर तक रेलवे लाईन का विद्युतीकरण का कार्य पूर्ण हो चुका है। उसे मंघना-बिटूर तक करने की आवश्यकता है, क्योंकि बिटूर एक ऐतिहासिक, पौराणिक, सांस्कृतिक एवं धार्मिक स्थान होने के नाते देश और दुनिया में एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है। इसलिए पर्यटन को बढ़ावा देने एवं विकास की दृष्टि से उक्त विद्युतीकरण करके पूर्व की भांति बिटूर तक बंद पड़ी रेल लाईन को चालू करने की कृपा करें।
 8. कल्याणपुर रेलवे स्टेशन जी.टी. रोड पर स्थापित है, जिसके कारण अत्यधिक जन दबाव एवं वाहनों के कारण भीषण जाम की स्थिति आए दिन बनी रहती है, जिसके कारण कई बार गंभीर मरीजों एवं जरूरतमंद लोगों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इसलिए कल्याणपुर में एक ओवर ब्रिज बनाने की आवश्यकता है। ओवर ब्रिज जनहित को देखते हुए आवश्यक भी प्रतीत होता है।
 9. रेल बजट में घोषित कानपुर-इटावा रेल लाईन को औरिया, भोगनीपुर, कानपुर देहात, घाटमपुर, कानपुर नगर, जहानाबाद, जनपद फतेहपुर के बिंदकी फतेहपुर तक जोड़ने से जहाँ लाखों लोगों का दिल्ली-हावड़ा रेल मार्ग से सीधा जुड़ाव तथा दिल्ली-कानपुर लाईन पर दबाव कम हो जाएगा, वहीं उक्त रेल लाईन के बनने से हमारी महत्वपूर्ण यमुना नदी सहित कई अन्य नदियों का विकास निश्चित होगा, क्योंकि वहाँ की भौगोलिक स्थिति विषम होने के कारण दस्यु समस्या प्रायः बनी रहती है, जिससे निजात मिल जाएगी।
- अतः अंत में, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का स्वागत और समर्थन करता हूँ।

***श्री संजय हरिभाऊ जाधव (परभणी) :** मैं अपने लोक सभा क्षेत्र के पूर्ण जं. जिला परभणी से जुड़ी निम्नलिखित मांगों की ओर आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ-

1. कू-बुकिंग लॉबी/रंगीन स्टाफ का एक भी कर्मचारी किसी भी हालत में पूर्ण से ट्रांसफर नहीं होना चाहिए। न्यू विज्ञान के नाम पर यहां का स्टाफ नांदेड़ में तैनात नहीं होना चाहिए। परभणी के दबाव में आकर पूर्णवासियों की भावनाओं के साथ शिलवाड़ करना पूर्णता अनुचित है एवं यह बात असंतोष/उद्देक को आमंत्रण देने जैसी होगी। इसलिए कू बुकिंग लॉबी के संबंध में रेल प्रशासन पूर्ण का ही अधिकतम विस्तार करें। नांदेड़ में कू बुकिंग लॉबी रेलवे सुरक्षा एवं रेलवे बोर्ड के निष्कर्षों का उल्लंघन होगा। लॉबी का प्रश्न/समस्या नांदेड़ रेल विभागीय अधिकारियों की उपज है, ऐसा हम मानते हैं, इसलिए इस बारे में जो भी घटनाएं सामने आएंगी, उस के लिए अधिकारी पूर्णता जिम्मेदार होंगे।
2. टिकट वेकिंग स्टाफ का स्थानांतरण क्यों, पूर्ण में कार्यरत वाणिज्य विभाग से संबंधित टिकट वेकिंग स्टाफ नांदेड़ और अन्य जगह पर स्थानांतरित किया गया है। पूर्ण से प्रारंभ होने वाली गाड़ियों

के लिए भी चैकिंग स्टाफ नांटेड़ से आ रहा है। यह अनुचित, असुविधाजनक है। यह बात रेल प्रशासन दुरुस्तकृत वयों कर रहा है। यह स्टाफ पूर्ववत् स्थापित किया जाना जरूरी है।

3. जी.आर.पी. पुलिस स्टेशन:-स्वतंत्रता के पूर्वकाल से पूर्ण में कार्यरत जी.आर.पी. पुलिस स्टेशन गुरुता गही के कारण अस्थायी रूप से नांटेड़ में स्थानांतरित किया गया। कार्यक्रम संपन्नता के बाद यह पूर्ववत् पूर्ण में कार्यरत किया जाने का आश्वासन रेल प्रशासन ने दिया था। नांटेड़ में ही रखा गया, इसलिए पूर्ण में रेल/पैसेजरो की सुरक्षा का सवाल खड़ा हो गया, अपसय संख्या बढ़ती जा रही है। जी.आर.पी. का पुलिस स्टेशन फिर से पूर्ण में कार्यरत किया जाये।

4. रेलवे कर्मचारियों के लिए सुविधा हो। शिक्षा एवं आरोग्य की सुविधा पूर्ण में अच्छे तरीके से मिलती थी, किंतु कुछ सालों से यहां की शिक्षा सुविधा खंडित हो गई है। उप विभागीय अस्पताल की दुर्दशा हो गई है। रेल प्रशासन ने अपने हाथों से मूलभूत सुविधाओं को संकुचित किया है, और यह सुविधा नहीं मिलती, इसलिए कर्मचारी अपनी शिकायत कर रहे हैं। इसके लिए रेल प्रशासन जिम्मेदार है। पूर्ण के लिए अन्यायपूर्ण है। स्कूल, कॉलेज एवं अस्पताल को सर्वट्रि से आधुनिकी सुविधा उपलब्ध करायी जाये, ताकि कर्मचारियों को असुविधा न हो।

5. होम डीजल श्रेड कार्यरत हो:- दक्षिण मध्य रेलवे में जहां स्टीम श्रेड थे, वे बंद करने के बाद यहां होम डीजल श्रेड कार्यरत किये गये हैं। उदाहरणतः गूंतवकल, गुती, काजीपेठ, तालागुडा, विजयवाडा, पूर्ण में कार्यरत स्टीम लोकोश्रेड बंद होने के बाद यहां होम डीजल श्रेड स्थापित होना न्यायोचित था, परंतु दक्षिण मध्य रेल प्रशासन ने सोच-समझकर पूर्ण को दुरुस्तकृत किया। मराठवाड़ा में पूर्ण, अकोला, जालना, खंडवा, मनमाड यहां स्टीम लोकोश्रेड कार्यरत थे। यह बंद होने के बाद यहाँ किसी भी जगह पर होम डीजल श्रेड कार्यरत नहीं किये गये, ऐसा क्यों? यह प्रॉत ट्रेष नहीं है तो क्या है? क्या रेलवे के लिए यह सुविधाजनक नहीं था? गत 20-25 सालों से हम इस पून् के बारे में रेल प्रशासन को हर स्तर पर अवगत कराने का प्रयास कर रहे हैं, फिर भी अनदेखी हो रही है। अब यह अन्याय बर्दाश्त नहीं किया जायेगा।

हमारी मांग है कि होम डीजल श्रेड पूर्ण में स्थापित करने के लिए नांटेड़ रेल प्रशासन की ओर से प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को भेजा जाए और इस प्रस्ताव में यह होम डीजल श्रेड अत्यंत आवश्यक एवं सुविधाजनक होगा। इसका स्पष्ट उत्तेख होना जरूरी है।

6. रेलवे दुर्घटना पथक, मेडिकल रिलीफ वाहन पूर्ण में ही कार्यरत रहे, यह रेलवे जंक्शन है, मध्यवर्ती केन्द्र है, आपातकालीन स्थिति में यहां अधिक सुविधाजनक रहेगा।

7. रेल यात्री एवं माल वाहन पूर्ण में स्थापित किया जाये। मराठवाड़ा इलाके से गुजरने वाली यात्री गाड़ियों तथा माल गाड़ियों की मरम्मत की कोई सुविधा नांटेड़ विभाग में नहीं है, इसलिए यह सुविधा पूर्ण में स्थापित की जाये।

8. नांटेड़ से मुम्बई जाने वाली एक फास्ट ट्रेन चालू करना जरूरी है।

9. मनमाड से मुदखेड डबल ट्रेक बनाना चाहिए, ताकि सफर में समय की बचत हो सके।

श्री सुनील कुमार सिंह (चतस) : सभापति जी, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण रेलवे बजट पर इस सदन में पहली बार बोलने का मौका दिया और सदन में बोलने का मेरा पहला अनुभव है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। यह रेलवे बजट माननीय नरेन्द्र मोदी जी द्वारा जो एक भारत श्रेष्ठ भारत का सपना देखा गया है, उस सपने को साकार करने की दिशा में संतुलित, व्यावहारिक, पूर्वाग्रह मुक्त, अखिल भारतीय दृष्टिकोण और वैश्विक चुनौतियों का सामना करने वाला बजट है। इसके लिए मैं रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी और रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा को बधाई देता हूँ। मैं रेल बजट पर थोड़ा अधिक समय और ध्यान चाहता हूँ, लेकिन मैं जानता हूँ कि समय का अभाव है इसलिए केवल बिंदुओं में अपनी बात कहना चाहूँगा।

हमारे प्रतिपक्ष के लोगों ने इस रेल बजट की आलोचना की है। मैं उनसे कहना चाहूँगा कि आठ तारीख को बजट आया और नौ तारीख की अखबार की सुर्खियों पर वे ध्यान डालें तो इस बजट पर देश की प्रतिक्रिया कैसी है, युवा वर्ग क्या सोच रहा है, समाज कैसा सोच रहा है, इसकी स्पष्ट रूप रेखा मिल जाती है। पहली बार भारत के सामने जो ग्लोबल चैलेंज है, उसे स्वीकार करने की दिशा में, हम एक श्रेष्ठ भारत बनाने की दिशा में एक लम्बी यात्री की शुरुआत कर रहे हैं। मैं यहां उन सारी चीजों को नहीं पढ़ते हुए सिर्फ यह बताऊंगा कि हम लोगों को भी पता है कि रेलवे एक कल्याणकारी संगठन की तरह काम करता है, लेकिन इसके कर्मशिल उद्देश्य भी हैं। वायविलिटी होनी चाहिए, तब रेल बवेगी और समाज चलेगा। इस बार रेलवे ने कम लागत वाली सेवाओं पर 20 हजार करोड़ रुपयों से अधिक वहन कर अपने सामाजिक दायित्वों को पूरा करने का काम किया है।

महोदय, मैं सिर्फ इस बजट की मुख्य विशेषताएं बताना चाहूँगा। इस बजट में जहां सेपटी और सुरक्षा में सुधार है, वहीं इस देश के अंदर परियोजनाओं को पूर्ण करने का पहली बार अभियान छेड़ा गया है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि आधी परियोजनाएं अधूरी रहती हैं। खान-पान की सेवाएं, स्वच्छता, सफाई और शौचालय के लिए बेहतर यात्री सुविधा दी गई है। संसाधन जुटाने के लिए हमारे मित्रों ने पीपीपी और एफडीआई का विरोध किया है। मैं उनसे पूछना चाहूँगा कि क्या चाकलेट, आइसक्रीम, साबुन और तेल में एफडीआई चाहते हैं। हमें जो आधारभूत संरचना जुटानी है, जिससे देश आगे बढ़ेगा, क्या उसके लिए एफडीआई निवेश की जरूरत नहीं है? आपकी क्या मंशा क्या है, यह स्पष्ट होना चाहिए। इस बजट में पहली बार एग्जी फेट के लिए कुछ किया गया है। इस देश में 44 हजार करोड़ रुपए के फल और सब्जियां खराब हो जाती हैं।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please conclude. The time is limited.

श्री सुनील कुमार सिंह : सभापति जी, मैं यह भी निवेदन करूँगा कि अभी तक चार-पांच अवसर मुझे बोलने के लिए मिले हैं लेकिन सदन की अव्यवस्था के चलते वे भेंट चढ़ गए। आप सोचिए कि एक व्यक्ति 35 साल के परिश्रम के बाद चुनकर आता है और पहले दिन से उसे बोलने का अवसर न मिले, जबकि मुझे पहले दिन से मौका मिल रहा है, लेकिन अव्यवस्था का शिकार हो रहा हूँ। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप मुझे थोड़ा अधिक समय देने की कृपा करें।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, now it is not possible. There are many Members who wish to speak.

श्री सुनील कुमार सिंह : सभापति जी, मैं अब सिर्फ अपने क्षेत्र की बात करूंगा। हमारे मित्रों ने गरीबी रोकने की बात कही है और कहा कि उन क्षेत्रों के लिए क्या करना चाहिए। मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूँ जो देश के चरम उन्नाद के नवशे पर सबसे प्रमुख स्थान रखता है। चतरा का वह क्षेत्र चरम उन्नाद से गूरत है। चतरा को रेल से जोड़ दें।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please conclude.

श्री सुनील कुमार सिंह : सभापति जी, मेरी बात सुन ली जाए। मेरे क्षेत्र में बरवाडीह रेलवे का एक ऐसा जंक्शन है, जहां से कोई दूसरी लाइन नहीं जाती है और आजादी से पूर्व की योजना आज तक लम्बित है। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ कि यह आजादी से पहले की योजना है बरवाडीह-चिरीमीरी लाइन। कृपया इसे पूरा करें... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please sit down.

***SHRI MOHANBHAI KALYANJIBHAI KUNDARIYA (RAJKOT):** I would like to congratulate the Hon. Minister of Railways for presenting his maiden budget under the able and efficient leadership of Sh. Narendra Modi ji.

I would like to bring to the kind notice of the Railway Minister the long term pending demand of the people of Saurashtra region for doubling the railway track from Rajkot to Surendranagar. This issue was raised up several times during the tenure of previous government also, but nothing was done on their part.

The earlier government is all to blame for the constant extreme negligence of such a popular demand by the people of Saurashtra, which is in no way economically unviable.

It is understood through the various passengers organizations and chamber of commerce that due to the heavy passenger traffic of trains, the railway tracks are being over-loaded in use and causing inconvenience for the people. It is known that 140% of railway single track is being used for movement of trains at present. It may be always unhealthy to use over utilized than the permissible.

You are well aware that the Rajkot is central place to connect the tourism circuit. It is always observed that the residents as well as the religious passengers feel uncomfortable to get the proper connectivity for their further journey due to non-availability of additional trains due to single railway track.

It will be grateful for your intervention to intimate the Ministry of Railways to decide the doubling of railway track from Rajkot to Surendranagar favourably and on priority and oblige the people of Saurashtra.

It is important to bring to the notice few more works that the execution work of RUB at Rail Nagar near Rajkot Railway Yard was awarded by Dy.CE, WR Ahmedabad of which the estimated cost was revised upto Rs. 17.49 cr but the execution of work is still pending and now presently needs to be started immediately as the work was suffering because of waiver of levy charges and licensing charges as a special case in this matter. However, this work should be speedily expedited in the view of the long term pending problem.

As regards the execution work of laying of underground drainage pipeline of 400 mm in Dia. across the NH 8B, that is Porbander –Rajkot – Bamanbore about 181 KM near Manasorver area, all the queries raised by the Railway Deptt. have been fulfilled and duly complied but we regret to state that still this work is pending with no excuse.

The GOI has sanctioned sewerage project phase 2, part 2 for the remaining area of Rajkot Municipal Corporation under JNNURM. It is utmost necessary to complete the laying of underground pipeline across railway line as the entire project is under process but the permission for laying the aforesaid line is still awaited by the Railways.

Laying of 350 MM dia gravity drainage pipeline at 1/9-2/0 between Rajkot – Bhaktinagar under JNNURM Scheme of GOI - In spite of having all permission and formalities the execution of aforesaid work is pending since 2010.

The execution work of laying 1000 mm Dia drainage pipeline in D Zone across the Railway line was sanctioned under JNNURM Scheme by the GOI but it is regretting to state that till date the execution work has not been carried out by the railways.

Rajkot is the hub of Saurashtra region. The demand of the local people is to introduce new train from Porbander to Rajkot via Vansjaliya – Jetalsar route due heavy traffic in the morning by 7 am due to which the working people are forced to use the private buses for lack of the train.

I request to introduce a new train between Porbandar – Jamjetpur – Upleta on daily basis to enable the passengers to travel on Vansjiliya and Jetalsar route. It is the main demand of the people there.

It is to mention that 29 trains are running on the route from Porbander via Jamnagar Rajkot for approximate 5 lacs passengers, on the other side only 3 trains are running on route Porbandar, Rajkot via Vansjaliya for approximate 18 lacs passengers per day. It is not understood why the step brotherly behavior is being done for the route via Jetalsar Vansjaliya. It is our demand to introduce long distance new trains on this route.

It is suggested to connect the 91 km track of Jetalsar Vansjaliya route to Rajkot division instead of Bhavnagar, because Bhavnagar is far away other than Rajkot and the Rajkot division is also the administrative division.

It is also requested that the departure of the train No 19572 leaving from Porbandar by 1 hour 30 minutes, so that the passengers will be able to get the connectivity of the train No.59298 Veraval – Porbandar Express at Jetalsar junction by 18.25 Hrs. This change will help the passengers to get

additional train facility on Somnath Rajkot section. We request you to kindly change the train timings in the next following time table for passengers getting connectivity at their end.

The major changes suggested by the Railways have been already accepted by Rajkot Municipal Corporation. But I regret to state that inspite of repeated reminders in this matter the execution of work is not yet started, it is not understood why the delay is occurring.

I would like to state that execution of all pending works related to the Railways may kindly be expedite at the earliest as the delay has occurred for a long term period.

श्री नन्दी एल्लैया (नगर कुरुनूल) : माननीय सभापति जी, रेलवे प्रोजेक्ट्स के बारे में डिसकशन करने के लिए बहुत सारे माननीय सदस्यों ने यहां बोला है। मैं वेयर से गुजारिश करूंगा कि हमारे जितने डिमांड्स एंड ग्रांट के अंदर डिमांड्स बहुत महत्वपूर्ण हैं और इसमें रेलवे बजट और दूसरा जनरल बजट महत्वपूर्ण होता है। मैं ख्याति करूंगा क्योंकि सदन के समय में कभी कभी वया वया होता है, कभी कभी समय बर्बाद होता रहता है। इसीलिए मैं चाहता हूँ कि बिजनेस एडवाइजरी कमेटी का समय बढ़ा दिया जाए। मैं जहां से चुनकर आया हूँ, फिलॉसफी की बात करना अलग बात है।

जिस चुनाव क्षेत्र से मैं जीतकर आया हूँ, वहां के क्षेत्र के लोगों की समस्याओं को डिसकस करना मेरा फर्ज है। जडवत्ता नंदियाला एक नयी रेलवे लाइन है। इसके लिए 560 करोड़ रुपया खर्च हुआ। उसके बाद रेलवे ऑथोरिटी ने कहा कि यह कमर्शियली वॉयबल नहीं है। लेकिन यहां 42 मेजर इंडस्ट्रीज हैं। यह महबूब नगर जिला तेलंगाना के अंदर है। जितने जिले हैं, उनमें से ज्यादातर बैकवर्ड हैं। मैं चाहता हूँ कि इन प्रोजेक्ट्स के लगने से 120 कि.मी. कम होने के चांसेज हैं और दूसरे, मैं संक्षेप में बोल रहा हूँ। सिकन्दराबाद और महबूबनगर बहुत महत्वपूर्ण सिंगल रेलवे लाइन है। कई विद्यार्थी सिकन्दराबाद से महबूबनगर पढ़ने के लिए जाते हैं। बिजनेसमैन और कई फिर्म के लोग वहां पर यात्रा करते हैं। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन को डबल कर दिया जाए। रेल मंत्री जी बहुत हंसमुख हैं।

दूसरे, गदवाल टू मारवेरला पिछड़ा एरिया है। 920 करोड़ रुपया इसकी एस्टीमेटेड कॉस्ट है। यह भी बैकवर्ड एरिया है। यह मेरा चुनाव क्षेत्र है। मैं इस सदन में पांच बार लोक सभा के सांसद की हैसियत से आया हूँ। मैंने चार पांच बजट देखे हैं। सिर्फ डिसकशन करना हमदर्दी हो सकती है लेकिन गुंजाइश नहीं है। इसीलिए इसके लिए गुंजाइश निकालिए। ये मेरा नया जिला है, इसीलिए मैं चाहता हूँ कि वनवर्ती-नागर-कुरुनूल-कल्लोकोर्ति और बहुत से असेंबली सैगमेंट्स को कवर करने ... (व्यवधान) मैडम, मैंने केवल अभी तीन ही आइटम पढ़े हैं। मैं कोई लम्बी कहानी नहीं कह रहा हूँ। मैं बहुत संक्षेप में अपनी बात कह रहा हूँ। माननीय मंत्री जी, कंसट्रक्शन ऑफ दि प्लेटफॉर्म एक छोटा सा आइटम है। यह कोई बहुत बड़ा प्रोजेक्ट नहीं है। इस हाउस के अंदर बड़ी खुशी की बात है कि मल्लिकार्जुन खरने भी हैं और आप भी हैं और मुनियप्पा भी हैं। मालूम नहीं कि लोगों ने पूरे रेल के ही बारे में बोल रहे हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इस प्लेटफॉर्म को बनाया जाए क्योंकि यह बहुत ही बैकवर्ड एरिया है।

तीसरे, फायर एवरीडेंट्स जो होते हैं, इसके पहले जो मंत्री थे, वारंगल और मद्रास के अंदर शॉर्ट सर्किट से कई लोगों का देहान्त हुआ। मैं समझता हूँ कि रेलवे के एक्सपर्ट और इंजीनियर को जांच करनी चाहिए उसके बाद गाड़ी को भेजना चाहिए। शॉर्ट सर्किट कैसे होता है? यह मुझे मालूम नहीं है। मैं रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि वया बुलेट ट्रेन माननीय प्रधानमंत्री जी को खुश करने के लिए चला रहे हैं? आपको मालूम है 60,000 करोड़ रुपए खर्च होंगे। आप पेंडिंग काम को पूरा करें, वया इसे चलाना लाजिमी है? जितनी ट्रेन चल रही हैं आप उसे सेपटी से चलाएं तो ठीक होगा।

माननीय सभापति : आप कन्कलूड करें।

श्री सी.आर. चौधरी।

श्री नन्दी एल्लैया : महोदया, यही बात सदानंद जी बोले हैं, पता नहीं माननीय प्रधानमंत्री को तोहफा दे रहे हैं। मुम्बई से अहमदाबाद, एक बड़ी बात है, तस्वीर करनी चाहिए।

***SHRI LADU KISHORE SWAIN (ASKA):** I represent a rural parliamentary constituency namely Aska of Odisha. Sorry to say that even after 67 years of independence, there is no railway network in my constituency. Only one railway line is there which is linking to join the other segments of the country. The line crosses through the constituency along the lake Chilika of East Coast railways. It has one stoppage at Keshpur (Khalikot) since pre-independence period. The Britishers showed sympathy by initiating a halt of the express trains at Keshpur because the farmers of that area had donated the lands for establishment of the Railway station, Keshpur, that was being continued even in Independent India but has been forgotten now.

Here, I have the pleasure to mention that there are lakhs of workers from this area who are working in Surat of Gujarat and Mumbai. My request to the Hon'ble Minister that the old railway station, at Keshpur to be renovated and the Express trains approaching Surat and Mumbai to be stopped at the station Keshpur as a token of sympathy to those people who have donated the land as well as for the convenience of lakh of workers of Ganjam district who are working in Surat of Gujarat and Mumbai.

***SHRI NANA PATOLE (BHANDARA-GONDIA):** At the outset, please accept my best wishes for your assumption of the august office of the Union Minister for Railways. The entire rank and cadre of the Bharatiya Janata Party thank our Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Bhai Modi Ji for assigning you with this portfolio and the entire country is hopeful that the slow pace of development of railways will increase its speed and the development will spread across the country.

I would further invite your kind attention to some of the urgent requirement pertaining to your Ministry in the Bhandara-Gondia Parliamentary Constituency represented by me in the Parliament. This is one of the backward districts of the State which was represented earlier by Shri Praful Patel, the then Minister for Civil Aviation and then in the Ministry of Heavy Industries. The people of this constituency have given their mandate to me in general and the BJP in specific with the hope that their grievances will get due attention and the area will develop at par with other places.

I would, therefore, request your kind patronage and support from your Ministry for the development of my Constituency by considering the following proposals:-

1. **Goods Shed: Gondia** is one of the fast growing industrial centre which also produces substantial quantity of rice. However, the present Goods Shed which is situated in the middle of the city does not meet the requirement as it cannot be expanded or developed due to paucity of space and other reasons due to its geographical location. Hence, there is an immediate need to shift the Goods Shed to any of the corner of the city with the proposal for further development of the same in the larger interest of the people of this area.

Further, the railway authorities have identified a place near Tumsar Railway Station for setting up of Goods Shed to cater to the requirement of the people of Bhandara District. The work of construction of the goods shed may kindly be taken up on priority so that the residents of the area could avail of the benefit of the same.

2. **Upgradation of Gondia and Bhandara Railway Stations as Adarsh Stations:** Gondia Parliamentary Constituency is one of the few constituencies which covers two District headquarters i.e. Gondia and Bhandara. Though railway stations exist in the headquarters of these two cities, several developments are required to be made. As a first step in this direction, I request that the above two stations may be upgraded as Adarsh Stations.
3. **Increase in the length and height of Platform:** Recently new train service has been introduced between Gondia and Chandrapur which is being used by large number of train travelers. However, the platforms in all the stations enroute this railway line is very low, which is resulting in several accidents. Hence, there is an immediate need to increase its height to prevent further accidents and facilitate smoother movement of rail passengers.
4. **Stoppage of Trains:** Gondia, Bhandara and Tiroria are some of the major stations in the main railway line between Howrah to Mumbai, Bhubaneswar to many areas in Maharashtra and Gujarat. However, many of the trains do not halt in Bhandara Railway Station which is a district headquarter. I, humbly request you to kindly consider stoppages of some of the important trains at the stations falling in my constituency for the benefit of the people of my constituency.

Sl.No.	Train No. and Name	Stoppage required at
1	12870 Hwh-CSTM	Bhandara
2	15612- Karmabhoomi Exp	Bhandara
3	18030-SHM-LTT Exp	Bhandara
4	12152-HW-LTT Samarasata Exp	Bhandara
5	12102- Jnaneswari Exp	Bhandara
6	12146-BBS-LTT	Bhandara
7	12106	Tirora

5. Introduction of New Train Service: Akola is one of the famous religious centers being visited by substantial number of pilgrims from all parts of the country and specially from different parts of Maharashtra. Considering the huge flow of traffic from Gondia to Akola, I request that a daily intercity train from Gondia to Akola be announced in the Railway Budget 2014 and introduced subsequently to meet the growing demand of the people of the area.

The demand for new railway line between Gondia-Jabalpur is long pending aspirations of the people of this area. After a long series of demand, the

above project was sanctioned by the Government and the work has commenced. I have noticed that there is delay in completion of this project as in some areas between this line, the clearance from the Forest Department has not been received. The delay in completion of this project will result in time over runs and cost over runs which could be avoided if the requisite clearances are expedited. I request your personal intervention in taking up the matter with the concerned for the same which will save substantial revenue to the Government and facilitate early completion of the projects.

I shall be grateful if you could consider my above requests and include the same in the Maiden railway budget of our Government, which will go a long way in fulfilling the aspirations of the people of my constituency.

HON. CHAIRPERSON : Now Shri C.R. Chaudhary.

श्री सी.आर.चौधरी (नागौर) : माननीय सभापति, मैं सर्वप्रथम आपको अपनी ओर से धन्यवाद अर्पित करना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ और आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि उनके नेतृत्व और निर्देशन में बहुत अच्छे रेलवे बजट प्रस्तुत हुआ है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद अर्पित करना चाहता हूँ कि उन्होंने अल्प समय में एक महीने दस दिन के अंदर राष्ट्र को शानदार बजट दिया है। मैं आपके माध्यम से संसदीय क्षेत्र नागौर, राजस्थान की जनता को जिन्होंने अपनी आवाज बनाकर भेजा है और उनकी आवाज में यहां उठा पा रहा हूँ इसके लिए उनको भी धन्यवाद देता हूँ। मैं बिना अलंकार लगाए रेलवे बजट के बारे में सीधा कहना चाहता हूँ कि यह बजट यात्रियों से लेकर तीर्थयात्रियों तक अर्थात् यात्रियों, व्यापारियों और कर्मचारियों के लिए बहुत सुंदर बजट है। इसमें सभी के लिए प्रावधान किया गया है। यात्रियों की सुविधाओं पर पूरा ध्यान दिया गया है। तीर्थ यात्रियों के लिए रितीजीयस सर्किट बनाए गए हैं और कर्मचारियों के लिए अच्छे प्रस्ताव हैं। यह बहुत सराहनीय बजट है।

यह बजट बनाने में कर्मचोभी प्रधानमंत्री जी की सोच बहुत बड़ी है और उसी सोच का परिणाम है कि उन्होंने वाजपेयी जी के पैटर्न पर बजट ट्रेन हाई स्पीड कोरीडोर बनाने का प्रस्ताव किया है। यह बहुत अच्छा प्रस्ताव है। हमारे विपक्षी साथी कई बार कहते हैं कि इतना बजट कहाँ से आएगा? मेरा उनसे अनुरोध है कि सोच बड़ी रखें, छोटी न रखें। अगर चौड़ी सड़कों से महानगर नहीं जुड़े होते तो समय की बहुत बर्बादी होती। यह पैसे की बर्बादी नहीं है। कई बार कहा जाता है कि छोटी लाइनें हैं, बड़ी लाइनें हैं, गरीबों के लिए लाइन बनाई जाए। जहां महानगर हैं, जहां अति आवश्यकता है उन रूट्स को लिया गया है और इसी आधार पर बजट में प्रावधान किया गया है। इस समय मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने सुरक्षा, संरक्षा, सफाई और स्वच्छता पर ध्यान दिया है। मैंने अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में हालांकि मंत्री जी से भी निवेदन किया है। मैं आपके माध्यम से कुछ बातें कहना चाहता हूँ। मिसिंग लिंक छोटी लाइन 30 से 50 किलोमीटर लाइन को पूरा करें क्योंकि इससे लंबे रूट की दूरी कम हो जाती है। इसी तरह अंडर ब्रिज बन रहे हैं, जहां काली मिट्टी है, वहां अच्छे ढंग से बनाए जाएं। मेरे अपने क्षेत्र की बात है, न यई लगे न फिटकरी, इंटरसिटी बीकानेर से जयपुर चलती है। दो-तीन राज्यों के लोक देवता तेजा जी हैं। उसकी घोड़ी का नाम लीलन है, उस घोड़ी के नाम पर भी एक इंटरसिटी का नाम रखा जाए तो बहुत अच्छा होगा। इसी तरह से जोधपुर से दिल्ली जो मेल आती है, यह हमारे पूरे पश्चिमी राजस्थान की रीढ़ की हड्डी है, उस गाड़ी को दो दिन के बजाय लगातार सातों दिन चलाया जाए। इसी प्रकार से सम्पर्क क्रांति को भी चलाया जाए।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री गोडम नमेश (आदिलाबाद) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ष 2013-14 के रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं सदन का अधिक समय नहीं लूंगा। आप सभी जानते हैं कि तेलंगाना राज्य का जन्म अभी पिछले मार्च महीने में हुआ है। हमारे तेलंगाना राज्य में वर्तमान में केवल 1669 किलोमीटर का नेटवर्क है और यहां पांच नई लाइनों का काम जारी है। इन पांच लाइनों को पूरा करने के लिए 3468 करोड़ रुपये की राशि की आवश्यकता है। इन पांच लाइनों के बनने के बाद हमारे राज्य में 2500 किलोमीटर का नेटवर्क हो जाएगा। वर्ष 2013-14 में 3400 करोड़ में से केवल 680 करोड़ रुपये खर्च किये गये। इस बजट में केवल 88 करोड़ का बजट दिया गया। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि हमारे नये राज्य में जो ऑन गौइंग वर्क्स हैं, उन्हें तुरंत पूरा करने के लिए ज्यादा बजट की जरूरत है। अतः मंत्री महोदय इन प्रोजेक्ट्स को तुरंत पूरा करने का आश्वासन दें। हमारे राज्य की राजधानी हैदराबाद है, यहां की पापुलेशन कम से कम 95 लाख है, हैदराबाद और सिकन्दराबाद सिटी बढ़ते हुए शहर हैं। यहां एमएमटीएस का फेस-11 में 1213 करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट है, यह वर्ष 2012-13 में सैंवशन हुआ। लेकिन इस बजट में उसके लिए केवल बीस करोड़ रुपये दिये गये। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि हमारी राजधानी की पापुलेशन डेनसिटी बहुत अधिक है, इसलिए कृपा करके उपरोक्त प्रोजेक्ट को जल्दी से जल्दी पूरा करने का प्रयास करें।

महोदय, श्री पी.वी.नरसिम्हाय जब हमारे राज्य से प्रधान मंत्री, थे, तब पेदापल्ली-करीमनगर-निजामाबाद की लाइन 1993 में शुरू हुई थी। लेकिन अभी तक वह लाइन पूरी नहीं हुई। आज लगभग बीस वर्ष हो गये हैं, लेकिन वह अभी तक अधूरी पड़ी है। कृपया इसे भी जल्दी करने का प्रयास करें। हमारे राज्य में आरमुर-आदिलाबाद लाइन का 2012-13 में सर्वे किया गया था। लेकिन इस साल इस बजट में उसका प्रस्ताव नहीं है। इसलिए माननीय मंत्री महोदय से मैं यह रिक्वेस्ट करता हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आरमुर, निर्मल और अदीलाबाद आदिवासी क्षेत्र हैं। इस सर्वे को भी पूरा करवाएं और उसकी मंजूरी दें। साथ ही साथ हमारा बासर क्षेत्र है। आप सभी जानते हैं कि हमारे दक्षिण में सरस्वती माता का मंदिर है। देश के बहुत सारे लोग यहां पर आते हैं। यहां पर भी स्टेशन की सुविधा हो और बासर से मंचरियाल और जबलपुर जाने के लिए नई लाइन का सर्वे करें क्योंकि इसकी लंबाई कम से कम 300 किलोमीटर है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र अदीलाबाद में आरओबी की जरूरत है क्योंकि स्टेट रोड होने की वजह से यहां ट्रैफिक ज्यादा होता है। इसलिए उसको भी मंजूर करने की कोशिश करें। हमारे अदीलाबाद से नागपुर जाने के लिए एक लाइन है, उसको स्ट्रेंथन करने का प्रयास करें। मैं मंत्री महोदय से यह विनती करता हूँ कि उत्तर से दक्षिण तक, दक्षिण जाने वाली रेलगाड़ियों में से हमारे यहां नागपुर, मांजरी, अदीलाबाद, निजामाबाद, सिकंदराबाद होते हुए जाने के लिए मंजूर करें। तेलंगाना बनने के बाद हमारे हैदराबाद और दिल्ली से एक ए.पी. एक्सप्रेस चल रही है ... (व्यवधान)

***अ. किरिंट पी. सोलंकी (अहमदाबाद) :** मैं अपने प्रधानमंत्री जी श्री नरेन्द्र मोदी जी का आभारी हूँ कि उनकी अनुवाई में भाजपा के नेतृत्व वाली एन.डी.ए. सरकार के आधुनिक एवं देश की रेल को नई दिशा देने वाला रेल बजट प्रस्तुत किया है। इस रेल बजट की बहुत सारी सुबियाँ हैं, मगर टैक्नोलॉजी के आधार पर भारतीय रेल को विकास की पटरी पर लाने के लिए देश की जनता का भरोसा इस सरकार पर सारा उतरा है।

जहां तक मेरे संसदीय क्षेत्र, अहमदाबाद पश्चिम एवं गुजरात का सवाल है, मैं रेल मंत्री और भारत सरकार का आभारी हूँ कि भारत को "बुलेट ट्रेन" की ओर ले जाने के लिए धन्यवाद करता हूँ। ज्यादा आभारी इसलिए हूँ कि भारत की प्रथम बुलेट ट्रेन की घोषणा मेरे लोक सभा क्षेत्र अहमदाबाद से मुंबई के बीच की गई है। इस संकल्प के लिए पूरा देश एक नई रेल व्यवस्था की ओर जाएगा और भारतीय रेल विश्व के नवशे पर विकास के रूप में चमकेगा।

मैं सरकार का अभिनंदन करता हूँ कि देश में सात स्थानों पर "हाई स्पीड रेल" चलाने की घोषणा की है। मेरे क्षेत्र अहमदाबाद से मुंबई के बीच हाई स्पीड रेल की घोषणा का स्वागत करता हूँ।

गुजरात के पास 1600 किलोमीटर लंबा सागर तट है और इस सागर तट पर कई बंदरगाह देश के विकास में योगदान देते हैं। पूरे देश के सागर तट पर, सभी बंदरगाहों को रेल से जोड़ने का निर्णय देश के विकास में एक नई दिशा देगा। गुजरात के हज़ीरा और बंदरगाहों को रेल से जोड़ने का वादा गुजरात को आगे बढ़ाने में अहम होगा।

जनसाधारण ट्रेन, डीलवस ए.सी. एक्सप्रेस ट्रेनों की घोषणा का मैं स्वागत करता हूँ। अहमदाबाद-वाराणसी-पटना ट्रेन, अहमदाबाद-सूरत ट्रेन तथा अहमदाबाद-चैन्नई एक्सप्रेस ट्रेन के लिए मैं आभारी हूँ।

इसके अलावा गुजरात की कई अहम मांगें भी हैं, इसके लिए मैं निवेदन करता हूँ कि इस बजट में उन मांगों का भी समावेश किया जाए।

1. पश्चिम रेलवे का नेटवर्क सबसे ज्यादा गुजरात में है तथा पश्चिम रेलवे की आमदनी का सबसे बड़ा योगदान गुजरात से है। मैं पुनः आपसे प्रार्थना करता हूँ कि अहमदाबाद को पश्चिम रेलवे का हेड क्वार्टर बनाया जाये।

2. नई पटरी एवं गेज कन्वर्जन:- (a). मेहसाणा, रागुज तक ब्रॉडगेज लाईन है, मेरी मांग है कि रागुज से चानरमा, बरुचराजी से कलोल तक मीटर गेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तन किया जाये।

(b). मेरी यह भी मांग है कि चानरमा से हारीज से राघवपुर तक नई ब्रॉडगेज रेल बिछाई जाये, ताकि भुज एवं कच्छ से एक नया मार्ग जुड़ सके।

(c). अहमदाबाद से मेहसाणा से दिल्ली तक दूसरी रेल लाईन इस क्षेत्र में यात्रियों एवं व्यापार के लिए उपयोगी होगी।

(d). अहमदाबाद-बोटाद-आबनगर लाईन में गेज कन्वर्जन होना चाहिए।

मेरी यह भी मांग है कि अहमदाबाद मेट्रो रेल प्रोजेक्ट के लिए अहमदाबाद-भावनगर रेल लाईन जो साबरमती से सरखेज तक गुजरती है, उस रेल लाईन की नॉन यूज्ड जगह अहमदाबाद मेट्रो रेल प्रोजेक्ट के लिए देनी चाहिए।

3. साबरमती रेलवे स्टेशन का विकास, अहमदाबाद का तेजी से विकास हो रहा है, तब अहमदाबाद रेलवे स्टेशन ओवर लोड रहता है। मेरी प्रार्थना यह है कि साबरमती रेलवे स्टेशन का टर्मिनल स्टेशन के रूप में विकास किया जाए, जहां से लंबे अंतर की ट्रेनें चलानी चाहिए। साबरमती रेलवे स्टेशन पर मेरे निवेदन पर आपने अहमदाबाद-दिल्ली राजधानी ट्रेन को स्टॉपेज दिया है, इसलिए मैं आपका आभारी हूँ। इस स्टॉपेज की वजह से बहुत सारे यात्रियों को सुविधा हुई है। मेरी मांग है कि अहमदाबाद से दिल्ली जाते हुए राजधानी को प्लेटफॉर्म नं. 2 के बजाये प्लेटफॉर्म नं. 7 पर स्टॉपेज दिया जाए।

साबरमती रेलवे स्टेशन के लिए मैं कुछ सुझाव देता हूँ, मुझे आशा है कि आप इसे संज्ञान में लेकर अमल करेंगे।

(1). सभी प्लेटफॉर्म का रिजर्वेशन करके, पूरी लंबाई का रोड बनाया जाए तथा प्लेटफॉर्म पर सभी जन सुविधाएँ, टी.वी., एल.सी.डी. लगाए जाएं।

(2). फुट ओवर ब्रिज का नये सिरे से निर्माण करके दोनों ओर से जोड़ा जाए ताकि धर्मनगर से राणीय तक कनेक्टिविटी संपन्न हो। फुट ओवर ब्रिज पर एस्केलेटर का निर्माण किया जाए।

(3). साबरमती रेलवे स्टेशन की धर्मतार साईड से महेसाणा तथा दिल्ली की ओर ट्रेन जाती है, जब कि राज्य वेस्ट साईड से सौराष्ट्र की ओर रेल व्यवहार जाता है, दोनों बाजू से कभी यात्रियों की गलती से ट्रेन मिस हो जाती है।

मेरा आपको सुझाव है कि यह दोनों तरफ रेलवे स्टेशन को अलग-अलग नामकरण करना चाहिए, जिससे यात्रियों को सुविधा रहेगी।

(4). साबरमती स्टेशन पर यात्रियों की सुविधा के लिए रिटायरिंग रूम, ए.सी. रिटायरिंग रूम तथा अन्य सुविधाओं का विकास होना चाहिए।

4. नयी ट्रेन:

(1). अहमदाबाद से जोधपुर से समदेवपीर को जोड़ना चाहिए। गुजरात से द्वायरो धार्मिक यात्री भारी मात्रा में सड़क मार्ग से प्रवास करते हैं, उनको सुविधा मिलेगी।

(2). अहमदाबाद-अमृतसर ट्रेन शुरू करनी चाहिए।

(3). अहमदाबाद से शिर्डी ट्रेन शुरू करनी चाहिए।

(4). अहमदाबाद से मथुरा ट्रेन शुरू करनी चाहिए।

(5). अहमदाबाद-दिल्ली के बीच दुरन्तो ट्रेन शुरू करनी चाहिए।

(6). अहमदाबाद से राजकोट से हापा-जामनगर शताब्दी ट्रेन शुरू करनी चाहिए। इसकी बजाए सौराष्ट्र को एक हाई प्रोफाइल ट्रेन मिलेगी और सोमनाथ और द्वायका जाने वाले धार्मिक यात्रियों को सुविधा मिलेगी।

(7). अहमदाबाद से पाटन डेमू ट्रेन की फ्रैक्वेंसी बढ़ानी चाहिए।

5. अहमदाबाद रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की घोषणा का निर्माण होना चाहिए।

6. गांधीग्राम स्टेशन का विकास करके यात्री सुविधा बढ़ानी चाहिए।

7. मणिनगर, रेलवे स्टेशन का विकास होना चाहिए, यात्री सुविधाएं बढ़ानी चाहिए।

8. मेरी खास मांग है कि सभी फास्ट एवं सुपरफास्ट ट्रेनों जो मणिनगर तथा साबरमती से गुजरती हैं, उन सभी का स्टॉपेज देना चाहिए।

***साथी सावित्री बाई फूले (बहसइच) :** विकास पुरुष माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में बनी एन.डी.ए. सरकार के द्वारा बहुत ही संतुलित और विकासोन्मुख रेल बजट पेश करने के लिए मैं रेल मंत्री श्री सदानन्द गौड़ा जी का भी हार्दिक अभिनन्दन करती हूँ। ये रेल बजट घाटे से जूझ रही संसाधनविहीन रेलवे के लिए एक सुनहरे भविष्य की रूपरेखा तय कर रहा है। मैं इस रेल बजट का समर्थन करती हूँ और अपने संसदीय क्षेत्र की रेलवे से जुड़ी समस्याओं पर माननीय मंत्री जी का आकर्षित करना चाहती हूँ-

1. मेरा संसदीय क्षेत्र बहसइच उत्तर प्रदेश में नेपाल का सीमावर्ती जिला है, जहां से बड़ी संख्या में लोग रोजगार, व्यापार और शिक्षा के लिए देश के कोने-कोने में जाते हैं। आज़ादी के 67 साल बाद भी यह क्षेत्र बड़ी लाईन द्वारा देश एवं प्रदेश की राजधानी से नहीं जुड़ सका है और क्षेत्र की जनता पूरी तरह से सड़क मार्ग पर निर्भर है।

7 जून, 2002 को अटल जी की सरकार में तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने पूर्वोत्तर रेलवे के गौड़ा जंक्शन को बहसइच और नेपाल से जोड़ने वाली छोटी लाईन को बड़ी लाईन करने के कार्य का शिलान्यास किया था, जो योजना कांग्रेस नीति यू.पी.ए. सरकार के उदासीन रवैये के कारण ठंडे बस्ते में पड़ी हुई है। आपसे अनुरोध है कि गौड़ा से मैतानी जंक्शन होते हुए बरेली जाने वाली इस लाईन को शीघ्र बड़ी लाईन में बदला जाए, जिससे नेपाल के सीमावर्ती एवं अतिक्रमण ताराई क्षेत्र को देश के अन्य शहरों से जोड़ा जा सके। साथ ही नेपालगंज शहर को जोड़ने वाली अंतर्राष्ट्रीय महत्व की रेल लाईन को भी बड़ी लाईन में बदलकर व्यापार एवं पारस्परिक सम्बंध को और बढ़ावा दिया जा सके।

2. गौड़ा-मैतानी प्रखंड पर अधिकांश रेलवे स्टेशन जंगली क्षेत्र में पड़ते हैं। आपसे अनुरोध है कि जंगल के बीच में स्थित ककरछा स्टेशन को हटाकर, जहाँ यात्री नहीं पहुँच पाते हैं, बलछा चौखण्ड पर स्टेशन की स्थापना की जाए एवं गाड़ी का ठहराव दिया जाए।

3. इस प्रखण्ड पर पिछली सरकार के कार्यकाल में गायघाट हॉल्ट का उद्घाटन भी किया गया था, किंतु आज तक वहां ट्रेन नहीं रूक रही है। माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इस हेतु आवश्यक निर्देश जारी करें।

4. बहसइच का पड़ोसी जनपद श्रावस्ती, जो गौतम बुद्ध जी की तपो स्थली है एवं देश-विदेश से तमाम पर्यटक यहाँ आते हैं, आज भी रेलवे लाईन से नहीं जुड़ा है। इसके लिए आवश्यक योजना तैयार कर जन भावना का सम्मान करते हुए क्षेत्र को रेलवे की सुविधा प्रदान की जाए।

माननीय मंत्री से अनुरोध है कि उपरोक्त बिंदुओं पर ध्यान दें और क्षेत्र की प्रस्तावित रेल योजनाओं के लिए धनराशि आवंटित करें एवं अद्युक्त कार्यों को शीघ्र ही पूरा कराएं।

श्री भरत सिंह (बलिया) : अशिष्टाता महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ। महोदय, मैं आपके माध्यम से सन् 2014-15 के इतने बढ़िया और लोकप्रिय रेल बजट को पेश करने के लिए माननीय रेल मंत्री एवं रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ। मैं भारत के प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी का आभार व्यक्त करता हूँ कि जिनके मार्गदर्शन में रेलवे में सुधार के लिए इतना बड़ा स्टैप लिया गया है।

महोदय, मैं कहना चाहता हूँ पहली बार यह रेल बजट पूरे देश के लिए है। अभी तक जो रेल मंत्री होते थे, वे अपने प्रदेश से ही गाड़ियों को चलाया करता थे। पहली बार यह पूरे देश का रेल बजट है।

सभापति जी, मैं कहना चाहता हूँ कि हिंदुस्तान का पूर्वांचल इलाका हमेशा से हर मामले में उपेक्षित रहा है। पहली बार पूरे पूर्वांचल को भारत के प्रधानमंत्री आदरणीय श्री मोदी जी से बहुत आशाएं हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री से निवेदन करना चाहता हूँ कि आपने बलिया से छपरा, बलिया-गाजीपुर-बनारस होते हुए लखनऊ तक जो ट्रेन दी है, यह अद्भुत कार्य है। हम लोग चाहते थे कि छपरा से बलिया, बनारस होते हुए दिल्ली तक ट्रेन चलाई जाए। आज हमें अगर बलिया जाना है, तो 20 घंटे लगते हैं। क्या ऐसी ट्रेन नहीं हो सकती है कि हम शाम को चतें और सुबह बलिया पहुंच जाएं। शाम को बलिया से चतें और सुबह दिल्ली पहुंच जाएं। इसलिए जो ट्रेन आपने छपरा से चलाई है, उस ट्रेन को आप दिल्ली तक कसईए। यह मेरा आपसे अनुरोध है। दूसरा, आपके माध्यम से रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी से गुजारिश है कि शिवगंगा एक्सप्रेस जो काशी तक, बनारस तक चलती है, क्या आप इस शिवगंगा एक्सप्रेस को बलिया तक एक्सटेंड कर सकते हैं? इससे बलिया के लोगों को बहुत सुविधा होगी और पूरा पूर्वांचल उससे लाभान्वित होगा।

मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि बलिया में सुरेमानपुर एक रेलवे स्टेशन है। वहां ओवर ब्रिज सालों से बनना पेंडिंग है। रेलवे के एक बड़े अधिकारी ने लिखित में दे दिया कि ओवर ब्रिज बन गया, जबकि वह कागज पर ही है, वहां कुछ नहीं बना है। मैं रेल मंत्री जी से और रेल राज्य मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि ऐसा स्टेटमेंट देने के लिए और कागज पर जो काम उन्होंने कहा है, उसको देखिए और सच्चाई पता करिए। जिसने भी ऐसी गड़बड़ी है, उसके खिलाफ तोस कार्रवाई करिए... (व्यवधान) अभी तो मैंने अपना विषय उठाना शुरू किया है... (व्यवधान)

माननीय सभापति : अब आप समाप्त कीजिए। आपका तीन मिनट का समय पूरा हो चुका है।

श्री भरत सिंह : महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि बलिया से हिंदुस्तान के सभी बड़े शहर चाहे मुंबई हो, कोलकाता हो, हैदराबाद हो, अहमदाबाद हो, चेन्नई हो, को जाने के लिए बलिया से डेक्कन ट्रेनें होनी चाहिए। यह एक चीज है। पवन एक्सप्रेस और सारनाथ एक्सप्रेस ट्रेन का बकुलाहा और कशीमुहीनपुर, ताजपुर, रेलती स्टेशनों पर ठहराव होना चाहिए... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप मंत्री जी को अपना पेपर दे दीजिए।

श्री भरत सिंह : महोदय, हमें बहुत मेहनत के बाद मौका मिला है... (व्यवधान)

SHRI JITENDRA CHAUDHURY (TRIPURA EAST): Respected Chairperson, I am very much grateful to you for giving me this opportunity for the first time to speak in this august House. I would have been very much happy if I could have extended my support....(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, your time is only three minutes. Please try to conclude within that.

SHRI JITENDRA CHAUDHURY : This is my maiden speech. Please give me ten minutes. I would have been happy if I could have supported this Budget placed by the hon. Railway Minister. But, some glittering announcements have been made in the Budget. If we go by the history of our Railways, it has been claimed that we have been in the club of US and the Russia. But, we find that our population is 1250 million. Compared to this, if 23 million population travel by rail per day, it is only 1.84 per cent, even less than two per cent.

A few days back, one project in Kashmir has been dedicated to the nation. Why is it after 65 or 66 years of Independence? Why was it not done before? I hail from a place in Tripura which is the last part of India in the East. The hon. Minister had said there that it carries steel, it carries cement, it carries salt etc. But I would like to say that rail in our country is not used only for carrier of any goods or passengers. Rail should be treated as one of the strongest tools for integration. Unless the nook and corner of our country is connected with the rail, how can we integrate this country?

I come from the North-Eastern region. Here, while appreciating the Railway Minister, I would like to say that 54 per cent hike has been made compared to the previous year. But there should be clear declaration by the Ministry and the Government. Out of eight States of the North-Eastern region, till today only two State capitals have been connected. It has been declared that another two State capitals would be connected. Why not the other State capitals like Aizawl, Imphal, Itanagar, and Kohima? Unless this is done, how can the people of the North-Eastern region be connected with the rest of the country? So, generous flow of funds is required for the projects undertaken by the Government to be completed.

Madam, despite the glittering announcements that were made, unless the safety standards of the Railways are not improved, how can we claim that Indian Railways is world class? Unless more than three lakh vacancies are filled up, how can the safety standards be improved? There is no declaration on this in the Budget.

Madam, in almost every paragraph of the Rail Budget, PPP and FDI have been pleaded for. Hon. Members from the Treasury Benches have also been appreciating this move. I would cite one example. Lok Sabha allotted the Bharat Sanchar Nigam Limited and Mahanagar Telephone Nigam Limited SIM cards to Members. But it is a fact that I cannot speak with my wife, my daughter in my own State because BSNL and MTNL have stopped functioning. BSNL earlier was privatised. And what is the state of affairs now? So, today if FDI and PPP are introduced in Indian Railways, people will not get proper services but the private parties, the foreign players will gain out of the toil of Indians.

Madam, I oppose this move while appreciating some enhancements, while appreciating some glittering announcements. But definitely our Budget should be targeting to reach to the nook and corner of the country and very much to the North-Eastern region.

श्री लल्लू सिंह (फैजाबाद) : सभापति जी, धन्यवाद। माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके समर्थन में बोलने के लिए हम खड़े हुए हैं। शायद यह इस देश का पहला रेल बजट है जो किसी भी राजनीतिक ढ़ेषभाव से हटकर देश के हित में प्रस्तुत किया गया है। नए कामों की घोषणा न करके तीस साल पुराने जो काम रुके हुए हैं, प्रोजेक्ट पड़े हुए हैं, उनको लेने का काम इसमें किया गया है। दूसरा, सभी धर्मों के लिए जो विशेष ट्रेन का पैकेज चलाने की व्यवस्था की गई है, इसके नाते पूरे देश में एक सौहार्दपूर्ण वातावरण बना है। जहाँ ट्रेन पूरे देश को जोड़ने का काम करती है, वहीं दलों को जोड़ने का काम इस योजना से प्रारंभ हुआ है। इसी के साथ-साथ बुलेट ट्रेन चलाने की घोषणा करके दुनिया में भारत के सम्मान को बढ़ाने का काम रेल बजट के द्वारा किया गया है।

माननीया सभापति जी, आपके माध्यम से हम माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देने कि समेश्वरम से हरिद्वार, अयोध्या को जोड़कर जो ट्रेन चलाई गई है, उसके लिए हम उनको धन्यवाद देते हैं। इसी के साथ-साथ हम चाहेंगे कि फैजाबाद से चित्तूर एक ट्रेन चलाई जाए क्योंकि चित्तूर और अयोध्या का ऐतिहासिक और धार्मिक महत्व है। इसी के साथ-साथ हम चाहेंगे कि फैजाबाद से मुम्बई की ट्रेन जो सप्ताह में दो दिन चलती है, पाँच दिन वह सुल्तानपुर, पूतापगढ़ और इलाहाबाद से चलाई जाए। वह इलाहाबाद होते हुए जौनपुर होकर जाती है। चूँकि इलाहाबाद-फैजाबाद की लाइन पर केवल तीन ट्रेनें चलती हैं, उस पर इसे आसानी से चलाया जा सकता है।

इसके अलावा कुछ और भी स्थानीय समस्याएँ हैं, जैसे फैजाबाद रेलवे स्टेशन पर पैनल का काम अधूरा पड़ा हुआ है। देश की आज़ादी के पहले से जो दृश्ये वाले सिग्नल हैं, उन्हीं से ट्रेन चलाई जाती हैं जिसके कारण ट्रेन विलंब से पहुँचती हैं। जिस ठेकेदार ने एक साल पहले ठेका लिया, वह काम छोड़कर चला गया, अधिकारियों ने संज्ञान में नहीं लिया। रेलवे स्टेशन अयोध्या और फैजाबाद की सफाई की दृष्टि से बहुत बदनर स्थिति है। फैजाबाद और अयोध्या के बाहर की जो रेलवे की सड़कें हैं, वहाँ पर एक-डेढ़ फुट गहरे गड्ढे हैं। अयोध्या का सावन झूला मेला शुरू होने वाला है। वहाँ बीस साल से सड़कें नहीं बनी हैं। कृपया करके उनको बनवाने का कष्ट करें। प्लेटफॉर्म नंबर एक पर 16 डिब्बे सड़े होने की जगह है, उस प्लेटफॉर्म का विस्तार कराया जाए, जिससे एसी और क्विलांग के डिब्बे ठीक से लग सकें। फैजाबाद से नई गाड़ियों के संचालन के लिए वॉशिंग लाइन की समस्या आड़े आती है, जिसके लिए एक नई वॉशिंग लाइन फैजाबाद में बनायी जाए। फैजाबाद में लाइन नंबर एक की तरह अन्य प्लेटफॉर्म पर वॉशबल एग्रीन का निर्माण कराया जाए।... (व्यवधान) अयोध्या और फैजाबाद में, चूँकि अयोध्या एक महत्वपूर्ण स्थान है, कम से कम दो मेटे वहाँ लगते हैं, जिनमें 14 कोसी परिक्रमा और चैत्र राम नवमी, जिसमें 40 से 50 लाख लोग आते हैं।... (व्यवधान) वहाँ से 80 से 100 साल तक के लोग आते हैं, इसीलिए वहाँ स्वचालित उपरगामी पारपथ का निर्माण करवाया जाए। इसी के साथ-साथ रामघाट हाट लाइन को श्रद्धेय माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने शुरू किया था, उस पर स्टेशन का निर्माण करवाया जाए।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Nothing will go in record.

(Interruptions) अ€! *

श्री बलभद्र माझी (नबरंगपुर): महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि मैं नबरंगपुर निर्वाचन क्षेत्र से आता हूँ। यह इंडिया का सबसे गरीब क्षेत्र है। वर्ष 2008 में पार्लियामेंटरी कन्स्टीट्यूएन्सी वाइज़ इंडिया टुडे ने एक सर्वे किया था, जिसमें कौन सा निर्वाचन क्षेत्र कितना विकसित है, यह बताया गया था। यह सबसे गरीब कन्स्टीट्यूएन्सी है और इसका आधार यह है जो आप सुन कर आश्चर्यचकित होंगे कि आज के दिन भी वहाँ का लिटरेसी रेट पचास परसेंट कौंस नहीं किया है। मेरे यहाँ के तीन डिस्ट्रिक्ट्स में से दो डिस्ट्रिक्ट, मालकनगिरी और नबरंगपुर इंडिया के सबसे कम लिटरेट डिस्ट्रिक्ट में आता है। बिजली की जहाँ तक हालत है, सिर्फ 25 परसेंट गांव इलेक्ट्रिफाइड हैं। गांवों की हालत यह है कि कभी दो सौ गांवों में अभी तक सड़क नहीं है। मालकनगिरी का 30औं और नबरंगपुर जिला 22औं जल सिंचित है। इंडिया का पर-केपिता इनकम जहाँ 60 हजार रुपये है, ओडिशा का 25 हजार रुपये है, वहीं मेरी कन्स्टीट्यूएन्सी का पर-केपिता इनकम सिर्फ 14 हजार है। आप इससे अंदाज़ा लगा सकते हैं कि हम किस हालत में हैं। लोगों ने मुझे सेवा करने का एक मौका दिया है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूँगा कि वह मेरे एरिया जैसे पिछड़े क्षेत्र से रेल लाइन विकास की शुरुआत करें। परिवहन के बिना किसी भी क्षेत्र का कोई विकास संभव नहीं है। यही कारण है कि यहाँ कोई उद्योग नहीं लग पाया है। मालकनगिरी और नबरंगपुर के अलावा कोरापुट का एक असेम्बली सेगमेंट आता है, उसमें थोड़ा सा टुकड़ा छोड़ कर बाकी दो जिले मालकनगिरी और नबरंगपुर में एक टुकड़ा भी रेलवे लाइन नहीं है। मजे की बात यह है कि मैं रेलवे में टीफ़ इंजीनियर था, लेकिन मेरे जिले में एक किलोमीटर की लाइन नहीं है... (व्यवधान) इसीलिए मेरे जिला के लोगों ने मुझे चुन कर भेजा है कि रेलवे में रह कर कुछ नहीं किया, कम से कम संसद में जा कर कुछ करे। आपके माध्यम से मैं रेलवे मंत्री जी को निवेदन करूँगा कि यह जो स्टिम्मा लगा है, इसे दूर करें। मेरे दो जिलों के डेडवार्टर को रेल लाइन से जोड़ने के लिए जयपुर से मालकनगिरी और जयपुर से नबरंगपुर के दो प्रस्ताव रेल मंत्रालय में आए हैं। जयपुर से मालकनगिरी का जो लाइन है, जिसे रेलवे की भाषा में इकोनॉमिकली वायबल कहते हैं, आरओआर, वह इतना खराब नहीं है, जो थ्रेसहोल्ड 14 परसेंट है। मालकनगिरी-जयपुर का आरओआर 12 परसेंट है। अतः पिछड़े एरिया, जहाँ नवसल का प्रबलम है, जहाँ लोग कभी भी नहीं हैं, जहाँ 55 परसेंट लोग आदिवासी हैं। वहाँ 62 प्रकार की जनजातिय लोग रहते हैं। मोस्ट प्रिवीटिव कोण्डा ट्राइब भी रहती है। अतः उस लाइन को सैवशन करने की कृपा करें। जयपुर से नबरंगपुर की भी यही हालत है। 55 परसेंट हमारे आदिवासी भाई हैं, 15 परसेंट हरिजन भाई हैं, इसलिए यह एक सबल पिछड़ा एरिया है और नवसल प्रभावित एरिया है। यहाँ लोग गरीबी में हैं और हमें अपनी कन्स्टीट्यूएन्सी के लिए काम करना है।

16.00 hrs (Shri Pralhad Joshi in the Chair)

इसकी हमारे रेल मंत्री जी शुरुआत करें। उसके बाद हम इलेक्ट्रिकेशन की भी बात करेंगे, यहाँ के हेल्थ के विषय में बात करेंगे, एजुकेशन की बात करेंगे। महोदय, ये दो रेल लाइन सैवशन करने की कृपा करें।

इसके अलावा, किरनडुल से कोण्डाला एक लाइन गयी है जो वर्ष 1961 में बनी थी, जो मेरा तीसरा जिला कोरापुट को थोड़ा छूते हुए जाती है। उस लाइन को बने हुए करीब पचास साल हो गए जिसका इनकम प्रतिदिन पांच करोड़ रुपये होता है। अगर यहाँ के ऑपरेटिंग एरिया के हिसाब से निकालें तो अभी तक पचास सालों में करीब पचास हजार करोड़ रुपये नेट इनकम उस लाइन ने दिया है। लेकिन यह बड़े दुःख की बात है कि उसी लाइन के किसी स्टेशन में कोई सुविधा नहीं है। वहाँ न हाई लेवल प्लेटफॉर्म है, न एफ.ओ.बी. है, न प्लेटफॉर्म शेल्टर है। बहुत दिनों से अभी तक सिर्फ एक छी पैसेन्जर ट्रेन दिन में जाती है और एक पैसेन्जर ट्रेन आती है। वह बहुत पिछड़ा एरिया है। वहाँ रेलवे ने पैसा कमाने के अलावा लोगों को सुविधा देने के लिए कुछ नहीं किया।

अभी कुछ दिन पहले जगदलपुर से कोरापुट होते हुए तीन एक्सप्रेस ट्रेन चल रही हैं।

माननीय सभापति : आपका टाइम हो गया है। पांच बजे रिटायर्ड है।

श्री बलभद्र माझी : महोदय, यह मेरा मेडेन स्पीच है। मैं दो मिनट में खत्म करूँगा।

जगदलपुर से हावड़ा तक एक समतेश्वरी एक्सप्रेस चलती है और जगदलपुर से दुर्ग एक्सप्रेस चलती है। कोटपाड़ क्षेत्र मेरे असेम्बली सेगमेंट में है। वहाँ भी उसका स्टॉपेज नहीं है। मंत्री महोदय कृपा करें और वहाँ एक स्टॉपेज दें।

इसके अलावा एक हीराखण्ड एक्सप्रेस चलती है जो जगदलपुर तक जाती है। वहाँ एक पुणर्मई स्टेशन है। मेरे संसदीय क्षेत्र की आबादी कई प्रदेश की आबादी से ज्यादा है। अतएव इस क्षेत्र से एक ट्रेन दिल्ली के लिए जाये। यहाँ उसकी स्टॉपेज दें।

***SHRIMATI SANDHYA ROY (MEDINIPUR):** More than 2000 people travel everyday by Train No.Up-68007 Down-68002 this train. People of my constituency have signed a letter and sent it to me. They have written about their problems which they face every day. If they don't get the service properly, they might be compelled to go on indefinite strike. I represent these people and I wish to draw the kind attention of Hon. Minister of Railways and other senior members of their plight and request them to focus on this issue. It would be better if in the extension train, a coach is reserved for the passengers of Belda at lease

I humbly request the Government to consider this matter seriously and find a way out.

***SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR):** The maiden Railway Budget placed in the House by Shri Sadananda Gowda, Minister of Railways on behalf of BJP Government is totally anti-poor and anti-people. On the one hand, he has stated that Railways has to serve like a welfare organization, and on the other hand, the fare structure has been increased manifold and has become a burden to a common man and in some cases it is unaffordable for the poor people. The Railway Budget does not focus on generation of revenue and it does not spell out how the share of Railways will be increased in bringing the lost traffic from roadways, which is coming down consistently. Attempt to increase the volume of traffic has not been made, at present it has been kept at 4.9% which in retrospect means the growth of traffic remains constant. In other words, reducing volume of traffic from road to railways has not been attempted. Decreasing load on roadways will lead to saving of precious fossil fuel which is declining day by day. While increased transportation by Railways which is energy efficient as consumes less energy to haul equivalent load by roadways will not only save fuel but will also save the environment from dangerous carbon emissions from road vehicles.

The course correction and initiatives stated in the budget speech lacks innovation and no new ideas have been spelt out. In short, most of the action plans stated had been thought over and implemented by the earlier Railway Ministers. Emphasis on gauge conversion, doubling, tripling and even having four lanes in busy section to increase line capacity is a common practice.

Mamata Banerjee as Rail Minister was aware of the financial health of the Railways and accordingly a "White Paper" was taken out and was laid on the Table of the House. To take the railways forward on a programmed manner to achieve National goal of integration and reaching railway track to

far reaching corners of India, she had laid on the Table of the House the "Vision 2020" document.

The document, VISION 2020 addressed four strategic national goals:-Inclusive development, both geographically and socially; Strengthening national integration; Large scale generation of productive employment; and Environmental sustainability.

The Vision Document states; "The Indian Railways' contribution to national integration has been unparalleled. It has knit India together by connecting all the regions, and almost all the States, in a single transport network. It has always played a unique role in meeting the transportation needs of the common man, while simultaneously serving as a critical infrastructure facilitator for the carriage of goods. In the coming decade, it will continue to keep its service focus on the underprivileged and the poor, even as it expands its services for the more fortunate. It will cater to the needs of the people across geographies and income strata as well as ethnic, religious and social diversities. It will better connect centres of commerce and industry, places of pilgrimage, historical sites, and tourist attractions, as also ports to hinterland. Railways also must reach the remote and underserved areas of the country to bring them into the national mainstream of development. The Indian Railways has been playing this role in the past, but not fully. Our Vision is to deepen and broaden this agenda of inclusive and integrative growth and to take it to new heights."

"Vision 2020" addresses one of the biggest development challenges of contemporary India, namely, growth with jobs and not jobless growth. Productive employment opportunities must be created for all able-bodied Indians, especially for our youth and preferably in their own habitats. By pursuing bold and unprecedented ambitious targets in the much-needed expansion and modernization of the railway network in India. Vision 2020 aims at considerably enhancing the Indian Railways' contributing to the national goal of achieving double-digit GDP growth rate on a sustainable basis. It will accelerate economic growth, open up new avenues for employment in the primary, secondary and tertiary sectors and also promote geographically and socially balanced growth.

Railways as a promoter of environmentally sustainable development. "Vision 2020" also addresses another major development challenge, which is both national and global in nature, namely, reducing hazardous carbon emissions that have triggered climate change. So far, there has been inadequate recognition of the Railways' contribution towards India's climate protection efforts. Railways are more energy-efficient and less polluting than other modes of transport. It uses less land than the road sector. By carrying more people and goods than other modes of transport, Railways can help protect the environment while promoting balanced development. Therefore, I believe that Indian Railways can be India's principal and foremost response to the challenge of climate change. The specific targets and measures to achieve the above-mentioned goals are summarized below and presented in greater detail in the main document.

The route network of Indian Railways has expanded very slowly in the past. In 1947, Indian Railways inherited 53,996 of route kms of rail network and today we stand at 64099 kms – an increase of only 10,000 kms over 62 years. We have to break away from this orbit of low achievement to reach a higher orbit of ambitious growth. While doubling of lines, gauge conversions, electrification and many other positive things did happen during the last six decades, the overall expansion of the Indian Railways to areas it did not serve earlier has been unacceptably slow.

Therefore, the Vision proposes to add 25,000 kms of New Lines by 2020, supported by government funding and a major increase in Public Private Partnership (PPPs). Of this, at least 10,000 kms would be socially desirable lines regardless of their economic viability in the short run. This will, of course, include the completion of the backlog of 11,985 kms of lines already sanctioned. This programme would specifically aim at improving the connectivity to our far-flung areas such as Uttarakhand, Himachal Pradesh, Jammu and Kashmir, and all the States in the North-East, namely, Arunachal Pradesh, Assam, Nagaland, Mizoram, Tripura, Manipur, Meghalaya and Sikkim. We also must not forget smaller States and Union Territories and large districts unconnected by the Railways today.

The ambitious goals of growth cannot be achieved without creating adequate capacity in the Indian Railways' network. The Vision aims at a major augmentation of capacity through doubling and quadrupling of lines, complete segregation of passenger and freight lines on High Density Network (HDN) routes, substantial segregation on other routes, and electrification on busy trunk routes.

More than 30,000 kms of route would be of double/multiple lines (compared to around 18,000 kms today). Of this, more than 6,000 kms would be quadrupled lines with segregation of passenger and freight services into separate double-line corridors. This shall include Delhi-Kolkata, Delhi-Mumbai, Kolkata-Mumbai and Delhi-Chennai routes on which Dedicated Freight Corridors would come. Maximum speed of passenger trains would be raised from 110 to 130 kmph at present to 160-200 kmph on these segregated routes and, similarly, maximum speed of freight trains would be raised from 60-70 kmph to over 100 kmph. The gap between maximum and average speeds of both passenger and freight trains will be minimized. Gauge conversion programme would be completed. The entire network (barring the hill and heritage railways) would be in Broad Gauge. 33,000 kms of routes would be electrified (i.e. additional electrification of 14,000 kms in 10 years). While expanding the network, the Railways will examine and adopt innovative land-saving solutions like building infrastructure in a multi-tier format.

The Vision aims at making railway operations free of accidents, be it derailment, collision or fire on trains. Advanced technologies in all spheres including track, rolling stock and signaling would be used for this purpose. High-quality training to improve the skills of employees to manage new technology is critical, and steps would be taken to provide the same. Nearly 70% of the fatalities in railway mishaps take place at unmanned level crossings. Today there are around 17000 unmanned level crossings. We envisage that in the coming years not a single level crossing in the country will remain unmanned or unprotected. Here too, advanced technologies would be adopted to meet the challenge. I urge State governments to partner with the Indian Railways in this major task.

Six corridors have already been identified for technical studies on setting up of High Speed Rail Corridors. These are: Delhi-Chandigarh-Amritsar; Pune-Mumbai-Ahmedabad; Hyderabad-Dornakal-Vijayawada-Chennai; Howrah-Haldia; Chennai-Bangalore-Coimbatore-Ernakulam; and Delhi-Agra-Lucknow-Varanasi –Patna.

Therefore, going through the Budget Document, it is felt that no new initiatives have been taken by the new Ministry. Further, we find that the state of West Bengal has been deprived not only from getting High Speed corridors but also allocation of funds for all the ongoing projects. The new metro alignment from Salt Lake to Howrah Maidan, carried out by KMRCL finds no mention in the Budget document whereas elaborate details of construction of Bangalore metro find a place. Further, no adequate funds for wagon factory at Buniadpur, Axle Factory at New Jalpaiguri and Coach

Factory at Kancharapara has been allocated to take these projects further thereby meeting out step-motherly attitude, which is far from the popular slogan that all states will be treated at par.

श्री कमल भान सिंह मरावी (सरगुजा) : माननीय सभापति महोदय, आज मुझे आपके माध्यम से वर्ष 2014-15 के रेल बजट पर बोलने का जो अवसर मिला है, इसके लिए मैं आपको तहे दिल से धन्यवाद देता हूँ, बधाई देता हूँ।

माननीय सभापति महोदय, मैं छत्तीसगढ़ प्रांत के सरगुजा लोक सभा क्षेत्र से चुन कर आया हूँ। मेरा क्षेत्र ट्राइबल क्षेत्र है। आज तक जितनी भी पूर्ववर्ती सरकारें आयी हैं, सभी ने उसे उपेक्षित रूप से देखा है। सरगुजा की जनता को, मेरे क्षेत्र की जनता को पूरी उम्मीद है कि आज की नयी सरकार, माननीय मोदी जी की सरकार के माध्यम से वहां की जो उपेक्षा हुई है, उसे दूर करने का काम किया जाएगा, वहां रेल का विस्तार होगा। माननीय रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी और राज्य मंत्री मनोज सिन्हा के माध्यम से वहां की जो कमी है, उसको दूर करने का प्रयास किया जाएगा।

महोदय, मुझे तूँकि कम समय मिलेगा, मैं अपने क्षेत्र की मांगों को रखते हुए इस बजट का समर्थन करता हूँ।

महोदय, सुनील सिंह जी मांग कर रहे थे कि बरवाडीह रेल लाइन का विस्तार करना है। यह लाइन झारखंड और छत्तीसगढ़ को जोड़ती है। यह बिहार को भी जोड़ेगी। यह लाइन बहुप्रतीक्षित है। अंग्रेजी शासन में यह बनने के लिए तैयार हो गया था। रेल लाइन का सर्वे हो गया था, स्टेशन बनने के लिए यह निर्माणाधीन हो गया था लेकिन आज तक इसका विस्तार नहीं हो पाया है। इसकी पुरजोर मांग है। हमारे क्षेत्र की जनता की मांग है, झारखंड की मांग है कि इस रेल लाइन का विस्तार हो ताकि हमारे ट्राइबल क्षेत्र का विकास हो सके।

महोदय, मैं आप के माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि पूर्ववर्ती यूपीए सरकार द्वारा अम्बिकापुर से अनुपपूर तक एक मेमू ट्रेन को रेल बजट में सम्मिलित किया गया था, जो अभी तक चालू नहीं हो पायी है। मैं जनहित में आपके माध्यम से निवेदन करता हूँ कि इसे शीघ्र प्रारम्भ किया जाये। उक्त लाइन का दोहरीकरण किया जाना आवश्यक है। अम्बिकापुर से जबलपुर उक्त ट्रेन वर्तमान में सप्ताह में दो दिन चलती है। सरगुजा क्षेत्र में आवागमन के साधनों का अभाव है, अतः उक्त ट्रेन को प्रतिदिन चलाने का मैं आग्रह करता हूँ। पूर्व प्रस्तावित खिलासपुर अम्बिकापुर से बनारस प्रस्तावित मार्ग था। सर्वे करके रेलवे लाइन के निर्माण की स्वीकृति देने की मैं आपके माध्यम से निवेदन करता हूँ। मेरा लोक सभा क्षेत्र तीन जिलों में बंटा हुआ है जोकि सूरजपुर जिले से होकर रेल चलती है। मैं अम्बिकापुर से दिल्ली एक ट्रेन चलाने की मांग करता हूँ। ... (व्यवधान) मैं तुरन्त अपनी मांग रखते हुए, क्योंकि, अम्बिकापुर से जबलपुर जो ट्रेन चलती है, उसमें सूरजपुर शहर में आरक्षण का केन्ट और स्टापेज नहीं है, इसलिए उस स्टेशन पर स्टापेज हो, यह मेरा निवेदन है। अम्बिकापुर से दुर्ग तक चलने वाली एक ट्रेन है, दूसरी ट्रेन भी वहां चले, यह मेरा आपके माध्यम से निवेदन है।

आपने बोलने का अवसर दिया, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***ADV. NARENDRA KESHAV SAWAIKAR (SOUTH GOA):** I would like to congratulate Hon'ble Minister for Railways for presenting the budget that takes holistic view and approach towards the rail department and in true sense lays down a road map for the development of the rail industry in India, which is always termed as a common man's vehicle. With hardly a month or so in the office, the Hon'ble Railway Minister has presented a commendable budget.

The areas of focused and prime concern that have been identified in the budget namely, viz. cleanliness, security, safety and skill development of the staff required special mention. The very fact that the Hon'ble Minister has declared to set up a Railway University demonstrate the intention and approach in improving the Railway Ministry and taking it to further heights.

The proposal to start the Bullet Train is a step towards fulfilling the dream of every Indian citizen and more particularly the younger generation who aspires to compete with the world. I thank the Hon'ble Railway Minister for identifying Goa-Mumbai sector in High Speed trains.

India is known for its rich cultural heritage and as such lakhs of tourists visit Indian to experience and understand the Indian culture and heritage. The Indian tourists also travel the length and breadth of our country to experience the varied culture. It is in this light the rail tourism should be promoted in India. I also congratulate and thank the Hon'ble Railway Minister for the proposal to introduce the Special Pilgrim Circuits in India. In this regard, I would like to request the Hon'ble Railway Minister that there are certain occasions when the special trains are required to be introduced. One such occasion being the feast of our lady of Vailankanni in Madras from August 20th till third week of September, 2014. Thousands of devotees visit Vailankanni during this period from Goa. It is, therefore, requested that the special train may kindly be introduced in this period.

Besides above, I would like to draw the kind attention of the Hon'ble Minister that Goa being a tourist destination, a railway linkage to the other parts of the country would also go a long way in the efforts in the development of tourism.

And I, therefore, demand and request the Railway Minister to consider the following sectors for introduction of railway line:-

1. Tri-weekly direct train from Vasco to Ernakulam or Thiruvananthapuram.
2. Daily express trains from Vasco to Tirupathi-Secunderabad-Hyderabad link express.
3. Construction of over-bridge at Chandor on South-Western Railway Station in Goa near Margaon City.
- 4 Special train in August 20th to September, 2014 for the pilgrims visiting Vailankanni. Earlier this special train was introduced. Kindly do the

needful by considering the sentiments of the pilgrims and especially catholic brethren.

5. Train service from Vasco to Mangalore, in the interest of the people going to Kumta, Murdeshwar, Udupi, Manipal, Mangalore etc.

With these words, I support the Railway Budget.

श्री भगवंत मान (संगरूर): सर, मैं दो मिनट ही लूंगा। मैं चाहता हूँ कि बैल बजने से पहले मैं बैठ जाऊँ। अगर मैं दूसरों को टोकता हूँ तो मुझे भी यह एग्जाम्पल सैट करनी पड़ेगी।

माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में मैं 2-3 बातें लाना चाहता हूँ, जो पंजाब से रिलेटिव हैं। भटिण्डा से, बरनाला से, संगरूर से, पटियाला से अगर आपको चण्डीगढ़ जाना है तो वहां डायरेक्ट रेल लिंक नहीं है। राजपुरा से सनेटा तक अगर सिर्फ 20 किलोमीटर का ट्रैक बन जाये तो पूरे मालवा क्षेत्र का चण्डीगढ़ से सीधा रेल लिंक हो जायेगा। इससे मुसाफिरों को आसानी भी होगी और उनके भाड़े में भी बहुत बड़ी कमी आ जायेगी, क्योंकि, प्रोजेक्ट बसों को सरकार फायदा पहुंचा रही है, इसलिए केवल 20 किलोमीटर वह रेल लिंक है, वह हो जाये।

नम्बर दो पर राजपुरा से भटिण्डा जो ट्रैक है, पटियाला, संगरूर, धुरी, बरनाला होते हुए, इस पर तीन थर्मल प्लाण्ट्स हैं, जहां बहुत सी गाड़ियां कोयला लेकर जाती हैं। वहां सिंगल ट्रैक है, इसलिए पैसेंजर ट्रेन्स को बहुत इन्तजार करना पड़ता है। अगर यह डबल ट्रैक हो जाये तो तीन थर्मल प्लाण्ट्स को कोयला भी अच्छे तरीके से टाइम पर मिलेगा और पैसेंजर गाड़ियां भी टाइम पर चलेंगी।

तीसरा मेरा प्वाइंट है कि जो सवखण्ड एक्सप्रेस है, जो अमृतसर से नांदिड़ तक रेल गाड़ी हजूर साहेब को जाती है, उसकी 2.5-2.5, 3-3 महीने की बुकिंग है। अगर वहां के लिए और ट्रेन चला दी जाये, क्योंकि, यह धार्मिक मामला है तो इससे लोगों को बहुत सड़लियत हो जायेगी। बहुत से सिखों का यह तख्त है, उन्हें इससे वहां का सफर करने में आसानी हो जायेगी। अन्य तख्तों के लिए अगर गाड़ियां चला दी जाये, जैसे अकाल तख्त से आनन्दपुर साहेब, आनन्दपुर साहेब से तख्त श्री पटना साहेब, पटना साहेब से तख्त श्री हजूर साहेब, नांदिड़ और वहां से तख्त श्री दमदमा साहेब और वापस अकाल तख्त साहेब, तो यह गाड़ी बहुत सफल रहेगी।

सुनाम, जाखल से जो लुधियाना को जो रेलवे लाइन जाती है, उस पर नौ बजे से लेकर शाम को तीन बजे तक कोई पैसेंजर ट्रेन ही नहीं आती। अगर हम इस लाइन पर इस बीच में एक और गाड़ी चला दें तो सुनाम, धुरी, संगरूर, लहरानागा के लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी। आखिरी बात है कि शताब्दी एक्सप्रेस, जो संगरूर, लुधियाना यहां दिल्ली से जाती है, उसकी एक्सेज स्पीड 64 किलोमीटर प्रति घंटा है। यहां बुलेट ट्रेन की बातें हो रही हैं और शताब्दी की एक्सेज स्पीड 64 किलोमीटर है। अगर शताब्दी की एक्सेज स्पीड कम से कम 80-90 किलोमीटर कर दी जाये तो हमें लगेगा कि शताब्दी है, वरना हमें लगता है कि यह पैसेंजर ट्रेन है।

मेरी आखिरी बात यह है कि माननीय मंत्री साहब ने अमूल की दूध वाली ट्रेन चलाने की बात की है। अगर आपको दूध लेना है तो वेरका से ले लीजिए। पंजाब दूध का बहुत बड़ा प्रोडक्शन करता है। मैं चाहता हूँ कि मेरी ये बातें मंत्री साहब तक पहुंच जाये। आखिर में एक शेर बोलकर मैं माननीय मंत्री साहब को कहेगा कि:

'रेल कहती है कि मैं भारतीय रेल हूँ,

पता नहीं मुझे, मैं पास हूँ या फेल हूँ,

जब हर कोई आजकल जातिवाद की बाढ़ में बह गया,

सिर्फ रेलवे डिपार्टमेंट ही सैकुलर रह गया।'

रेलवे सेवक है, वह नहीं देखती कि कोई मुसलमान है या सिख है या हिंदू है, वह सभी को जोड़ती है। मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्री साहब रेलवे से सभी जगहों को इसी तरह से जोड़ते रहेंगे।

श्रीमती जयश्रीवेन पटेल (मेहसाणा) : सभापति जी, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करती हूँ। दृष्टिगत प्रधानमंत्री माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के कुशल नेतृत्व में एक प्रगतिशील और आधुनिक भारत के निर्माण का नवीनतम प्रयास रेल मंत्री श्री सदानंद गौडा द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट में दिखायी देता है। पहली बार रेल बजट में समग्र भारत के विकास पर जोर दिया गया है।

रेलवे में मुसाफरी करने वालों को अब मुसाफिरी का सुखद आनन्द-अनुभव होने वाला है। बहुत ही अल्प दिनों में रेलवे को जो नयी सीढ़ियां चढ़ाने की शुरुआत की गयी है, यह दर्शाता है कि हम मात्र रेलवे का ही विकास नहीं करना चाहते, बल्कि रेलवे के माध्यम से पूरे देश का विकास करना चाहते हैं।

महोदय, इस बजट में पहली बार ऐसा हुआ कि भारतीय रेल को पैसेंजर फ़ेडली बनाने की बात कही गयी है। पैसेंजर फ़ेडली बनाने की जो बात है, वह यात्रियों को आसानी से टिकट उपलब्ध कराती है, साफ-सुथरी बर्थ और साफ-सुथरे डिब्बे उपलब्ध होने का और रेल के अन्दर बेहतरीन कैंटरिंग सेवा उपलब्ध होना और इसके साथ ही साथ साफ-सुथरे प्लेटफार्म और रेलवे स्टेशन का सुधार भी है।

भारतीय रेल ने पोर्ट डेवलपमेंट की सागरमाला परियोजना को प्रारम्भ करने की इच्छाशक्ति रेल मंत्री जी ने जतायी है। मैं यह कहना चाहती हूँ कि रेल यात्रियों में अधिकतम यात्रियों की शिकायत रेलवे में स्वच्छता को लेकर है। इस रेल बजट में वर्ष 2019 में राष्ट्रपिता महात्मा गांधी जी की 150वीं जयंती (सार्धशती) को ध्यान में रखकर सफाई के सम्बन्ध में, उनके जो आदर्श हैं, उनके अनुरूप साफ-सफाई पर अभूतपूर्व ध्यान दिया गया है। साफ-सफाई के मद में 40 प्रतिशत की वृद्धि की गयी है। हमारे प्रधानमंत्री जी सदैव इस बात पर जोर देते रहे हैं कि जीवन को सुखद और बेहतर बनाने के लिए हमें टेक्नोलॉजी का अधिकाधिक उपयोग करना चाहिए। तकनीकी और गैर-तकनीकी दोनों विषयों के लिए रेलवे विद्यालय की स्थापना करने का विचार इस रेल बजट की एक नयी सोच है, एक नयी दिशा है।

दुनिया में कई विकसित देशों में बुलेट ट्रेन लंबे समय से चल रही जा रही हैं और कुछेक वर्ष पहले चीन ने भी अपने यहां बुलेट ट्रेन की शुरुआत की है। मुझे इस बात की बेहद खुशी है कि इस बजट में हमारे यहां भी बुलेट ट्रेन की अवधारणा को अपनाने की बात की गयी है और मुंबई से अहमदाबाद तक प्रायोगिक तौर पर बुलेट ट्रेन शुरू करने का संकल्प व्यक्त भी किया है। इसके अलावा देश के प्रमुख महानगरों को जोड़ने वाली उच्च गति की रेलगाड़ियां चलाने के लिए हीरक चतुर्भुज की स्थापना का संकल्प भी व्यक्त किया है।

मैं गुजरात से दूसरी बार संसद सदस्या चुनी गयी हूँ। गुजरात के दिनों का ध्यान रखना मेरी पहली प्राथमिकता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस बात की बधाई भी देती हूँ कि उन्होंने बजट में गुजरात की जनता का बहुत ध्यान रखा है। गुजरात के लिए कुछ नयी गाड़ियों की शुरुआत की गयी है। रेल बजट में इसे दर्शाया गया है, अहमदाबाद-दरभंगा जनसाधारण एक्सप्रेस है, अहमदाबाद-पटना एक्सप्रेस है, अहमदाबाद-चेन्नई एक्सप्रेस है, पारादीप-झांझा एक्सप्रेस है, इन सायी रेलों की शुरुआत उन्होंने की है, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहती हूँ। एनडीडीबी और अमूल के सहयोग से दूध परिवहन विशेष ट्रेन चलाए जाने के प्रस्ताव से दूध उत्पादकों को फायदा होगा। इससे श्वेत क्रांति-2 जरूर आगे बढ़ेगी।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र मेहसाणा, अहमदाबाद ब्रिडगेज में भी आमान परिवर्तन के लिए बजट में मंजूरी देने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को विशेष धन्यवाद देना चाहती हूँ। दूसरा, कृषि उत्पादकों के संचालन हेतु कृषि में भी वेयर हाउसिंग कारपोरेशन के साथ भागीदारी करने और फलों-सब्जियों के बेहतरीन मूल्य प्राप्त होने के लिए बेहतरीन सुविधा प्रदान की है।

में एक-दो सुझाव कहना चाहती हूँ। रेल मंत्रालय को अपनी खस्ता माली हालत को सुधारने के लिए बिजली की मांग की आपूर्ति के लिए सौर पैनल रेलवे स्टेशनों एवं ट्रेनों पर लगाए जाने चाहिए तथा पानी की आपूर्ति के लिए जल संवय करना चाहिए।

दूसरा, रेलवे मंत्रालय में बेकार पड़ा सामान बेचकर धनराशि जुटानी चाहिए।

तीसरा, पांच प्रतिशत बायोप्यूल शुरू करने का प्रस्ताव भी सराहनीय है। रेल की पटरियों के आसपास जो खुली जमीन है, उस पर जैट्रोफा पौधों को उगाकर हम बायोडीजल प्राप्त कर सकते हैं।

मैं अपनी कांग्रेसीयुएसी की एक डिमांड के बारे में कहना चाहूंगी। मैं पांच साल 15वीं लोक सभा में थी। मेहसाणा, तारंगा वही ट्रेन है, जहां पर हमारे प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र भाई मोदी प्यार से लोगों को चाय पिलाते थे। यह वही मेहसाणा-तारंगा रेलवे स्टेशन है जो आदरणीय प्रधानमंत्री, श्री नरेन्द्र मोदी जी की जन्म स्थली है। इसलिए मैं मेहसाणा-तारंगा रेलवे के ब्रैंडनेज के बारे में कहना चाहती हूँ कि इसके लिए कम-से-कम प्रारंभिक राशि 50 करोड़ रूपए आवंटित करें। वर्ष 2010-11 के बजट में इसका उल्लेख किया गया था। आपके माध्यम से मेरी विनती है कि यह काम शीघ्र हो।

अहमदाबाद से कड़ी, कटोसन, बेचराजी, रजुज रेलवे लाइन भी ब्रैंडनेज में रूपांतरित हो। एशिया की सबसे बड़ी मसाला मंडी, उंडा एवं मेहसाणा रेलवे स्टेशनों से गुजराती आश्रम एक्सप्रेस को स्थायी ठहराव मिले, इसके लिए मैं विनती करती हूँ।

अंत में, मैं कहना चाहती हूँ कि इस रेलवे बजट में जनमानस की यह प्रतिज्ञा है कि ट्रेनों की स्पीड बढ़ाने वाले, बुलेट ट्रेन को लाने वाले, महिलाओं को सुरक्षा देने वाले, शुद्ध खाना खिलाने वाले,...(व्यवधान) नए बैंड रोल दिलाने वाले, स्टेशन साफ कराने वाले, प्लेटफार्म चमकाने वाले, मोदी जी और गौडा जी, हम तुमको नहीं भुलाने वाले हैं।

आदरणीय सभापति महोदय, मेरी मांगों पर गौर किया जाए। मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ।

***श्री वृजभूषण शरण सिंह (कैसरगंज) :** मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ और इस रेल बजट के लिए माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। लम्बे अर्से के बाद जनता की आशाओं के अनुरूप आपके मार्ग निर्देशन में यह रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, जिसका सीधा फायदा देशवासियों को मिलेगा।

भारतीय रेल देश की अर्थव्यवस्था का सबसे मजबूत स्तम्भ है। भारतीय रेलवे को विश्व में तृतीय एवं एशिया में प्रथम विशाल नेटवर्क होने का गौरव प्राप्त है। हमारे पास 64974 किमी. का रेल नेटवर्क है, जिस पर 7000 मालवाहक गाड़ियां तथा 12000 सवारी गाड़ियाँ प्रतिदिन लाखों किमी. की यात्राएं करती हैं। देश के 23 लाख यात्री प्रतिदिन इन ट्रेनों से अपना मुकाम तय करते हैं। हमारे पास 51030 सवारी कोच हैं, वहीं 219931 माल वाहक वैगन भी उपलब्ध हैं। यह मुकाम भारतीय रेल को एक दिन, एक साल अथवा एक दशक में प्राप्त नहीं हुआ है, बल्कि 170 वर्षों से इस लक्ष्य को प्राप्त करने में भारतीय रेल के 13 लाख से अधिक कर्मचारियों ने रात-दिन एक करके अपनी मेहनत लगाने और तपस्या के बल पर इस गौरव को प्राप्त किया है। मैं भारतीय रेल के अधिकारियों, कर्मचारियों के प्रति भी अपना आभार प्रकट करता हूँ।

मैं भारतीय रेल के इतिहास में जाना नहीं चाहता, लेकिन इतना जरूर कहूंगा कि 1853 में अंग्रेजों ने अपने प्रशासनिक सुख-सुविधा के लिए जिस चीज की शुरुआत की थी, आज वही रेलवे हिन्दुस्तान की मूल संरचनात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हुए दुर्गम प्रांतों को एक सूत्र में पिरोने तथा राष्ट्रीय एकता व अखण्डता के संवर्धन में पूर्ण सफलता की तरफ अग्रसर है।

भारतीय रेलवे और देश की अर्थव्यवस्था एक दूसरे के पूरक हैं। ऐसा मेरा मानना है। भारतीय रेल को गहराई से देखा जाये तो इसके आय के दो स्रोत हैं-पहला माल भाड़ा और दूसरा सवारी भाड़ा। माल भाड़े से रेलवे को 75 प्रतिशत आय होती है, जबकि सवारी भाड़े से 25 प्रतिशत आय होती है। सवारी भाड़ा का प्रत्यक्ष प्रभाव जनता पर पड़ता है, जबकि माल भाड़े का दूरगामी परिणाम भी जनता को छी उठाना पड़ता है। मैं 23 वर्ष से इस सदन में हूँ। मैंने कई रेल बजटों को सदन में प्रस्तुत होते देखा है और उस पर बहसों को सुना है। यह पहला अवसर है, जब इस रेल बजट से देश की जनता को बहुत बड़ी आशा और उम्मीद है। उन्हें लगता है कि माननीय प्रधानमंत्री जी देश हित में गरीबों को ध्यान में रखकर कुछ ऐसा करेंगे, जिसकी वजह से हिन्दुस्तान को एक नया आयाम मिलेगा। यह बात आज के रेल बजट से पूरी तरह साबित हुयी है, जिसमें विपक्ष के पास टिप्पणी करने को शब्द नहीं हैं। मुझे पता है कि इस सरकार की कथनी और करनी में अंतर नहीं है। सरकार ने जो घोषणाएं इस सदन में की हैं, वह आने वाले समय में पूरी होगी। रेल बजट में बहुत सारी बातें जनहित को ध्यान में रखकर शामिल की गयी हैं, जिसको समयबद्ध तरीके से पूरा करने में माननीय रेल मंत्री जी कामयाब होंगे, ऐसी हम सबको उम्मीद है। माननीय मंत्री जी रेलवे के पास संसाधन पर्याप्त मात्रा में हैं, रेलवे का उद्देश्य भी सार्थकता की तरफ अग्रसर है और रेलवे में भविष्य की संभावनाएं भी अपार हैं। प्रकाश टण्डन कमेटी ने 1994 में तथा राकेश मोहन कमेटी ने 2010 में इन संभावनाओं पर एक रिपोर्ट रेल मंत्रालय को प्रस्तुत की थी। रेलवे रिफॉर्म के लिए सबसे जरूरी है कि योजनाएं अपने निर्धारित समय-सीमा में पूर्ण हों, जिससे योजनाओं की लागत नहीं बढ़ेगी और योजनाएं निर्धारित बजट में पूर्ण करने में रेलवे सफल होगा, जिससे रेलवे को होने वाले घाटे को कम किया जा सकता है। सबसे ज्यादा जोर माननीय रेल मंत्री जी समय और निर्धारित बजट के बीच रेलवे कर्मचारियों को संतुलन बनाने की है।

मैं रेल बजट में कुछ सुझाव रखना चाहता हूँ। 06 वर्ष का एन.डी.ए. का शासन काल छोड़ दिया जाये तो शेष समय में कांग्रेस की सत्ता रही है या फिर कांग्रेस से निकलकर कांग्रेसी मानसिकता के लोगों ने सरकार चलाई है। दावे के साथ यह बात प्रमाणित है कि अटल जी के शासन काल में रेलवे ने जिस रफ्तार से अल्प समय में पूर्णता की है, उस रफ्तार का एक चौथाई इस्तेमाल अगर कांग्रेस शासन काल में हुआ होता तो आज हिन्दुस्तान के शहरों के बीच बुलेट ट्रेनें चलती दिखाई पड़ती। यात्रियों को रेलवे के दरवाजों पर तटक कर अथवा छतों पर चढ़कर अपनी जान गंवाने की नौबत न आती। मैं जब गण्डा से दिल्ली के लिए चलता हूँ तो स्टेशन पर देखता हूँ कि साधारण डिब्बों में गरीबों के बैठने के लिए जगह नहीं होती है, गाड़ियाँ आती हैं, लोग बैठने के लिए दौड़ते हैं और अंत में डिम्मत हाकर दूसरे ट्रेन का इंतजार करने लगते हैं। हमारे लिए यह स्थिति बेहद शर्मनाक है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि यात्रियों की संख्या के सापेक्ष साधारण वलास के डिब्बों की संख्या बढ़ायी जाये और ओवर क्राउडेड रूटों पर नई रेल गाड़ियों का संचालन शुरू कराने की योजना बनायी जाये।

हिन्दुस्तान में रेलवे भाड़ा बढ़ने पर विपक्ष में बैठे लोग सरकार पर उंगली उठाने से नहीं चूकते। मैं ऐसे लोगों से पूछना चाहता हूँ कि आखिर रेलवे जो कभी फायदे का सौदा साबित होती थी, उसके घाटे में लाने का जिम्मेदार कौन है? वोट की राजनीति के चलते महंगाई के सापेक्ष रेलवे के भाड़े में बढ़ोतरी न करने का फैसला कांग्रेस ने क्यों लिया। क्या उन्हें नहीं पता था कि महंगाई और भाड़े में सामंजस्य स्थापित नहीं किया जायेगा तो एक दिन रेलवे का पहिया भी ठप्प हो जाएगा। भाड़ा बढ़ने से यात्री उतना चिंतित नहीं है, जितना हमारे कांग्रेसी और वामपंथी मित्र चिंतित हैं। रेलवे के यात्रियों से मेरी भी बात होती है, यात्रियों का सबसे ज्यादा जोर ट्रेनों में सुविधा उपलब्ध कराने और ट्रेनों के समयबद्ध एवं सुरक्षित परिवहन पर ज्यादा है। लोग मामूली भाड़ा बढ़ने को रेलवे के हित में मानते हैं, लेकिन उसके एवज में सुविधा की अपेक्षा रखते हैं। मैं चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी इस पर ध्यान दें। रेलवे में सुविधाएं बढ़ायी जाये, यात्रियों की सुरक्षा के लिए कदम उठाए जाये, महिलाओं की सुरक्षा पर विशेष उपबन्ध किये जायें।

रेलवे में जो कुछ कमियां भी हैं, मैं उन कमियों की तरफ सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। रेलवे में खाने की सुविधा ठीक नहीं है। भुगतान के सापेक्ष रेलवे में खाने की गुणवत्ता एवं मात्रा अच्छी नहीं है। यात्री जो पैसा खर्च करता है, उसके सापेक्ष वह मात्रा और गुणवत्ता की अपेक्षा करता है। रेलवे में यह कमी लम्बे समय से चली आ रही है, इसको सुधारने के लिए अतिरिक्त कदम उठाने की जरूरत है।

मैं आपका ध्यान टेलीफोन मण्डल की जनता जो आपसे अपेक्षा करती है कि तरफ आकृष्ट करते हुए आपसे निम्नलिखित अपेक्षाएं करता हूँ-

1. लखनऊ-गोरखपुर रेल रूट के मध्य गोंडा जंक्शन स्थित है। जहां से गोरखपुर की दूरी 165 किमी. तथा लखनऊ की दूरी 120 किमी. है। गोंडा जंक्शन से नेपालगंज तथा बढ़नी तक रेलवे लाईनें उपलब्ध हैं। प्रतिवर्ष लाखों की संख्या में नेपाल देश के यात्री गोंडा जंक्शन आकर दिल्ली, मुम्बई, सूरत, तुधियाना जैसे औद्योगिक शहरों की यात्राएं यहां से शुरू करते हैं। गोंडा जंक्शन पर यात्री सुविधा शून्य है। यहां यात्रियों के विश्राम हेतु विश्रामालय की नितांत आवश्यकता है, क्योंकि इस रेलवे जंक्शन से प्रतिदिन ट्रेनों का आवागमन होता है, जहां यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है।

2. गोंडा जंक्शन गोरखपुर और लखनऊ के मध्य एक ऐसा रेलवे स्टेशन है, जहां देश एवं विदेश के सैलानी हज़ारों की संख्या में प्रतिवर्ष महात्मा गौतम बुद्ध की तपोभूमि श्रावस्ती, भगवान स्वामी नारायण छपिया, शक्तिपीठ माँ पाटेश्वरी मंदिर का दर्शन करने आते हैं। गोंडा रेलवे जंक्शन को गोरखपुर और लखनऊ की तरह विस्तारित करके इसका सौन्दर्यकरण कराया जाये तथा रेलवे स्टेशन पर वी.आई.पी. लाउन्ज का भी निर्माण कराया जाये।
3. गोंडा रेलवे जंक्शन को पूर्ववर्ती सरकार ने आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया गया था, लेकिन आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने हेतु धन का आवंटन न होने के कारण अब तक कोई कार्य आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने के संबंध में रेलवे द्वारा शुरू नहीं किया गया है। पूर्ववर्ती सरकार द्वारा लिये गये निर्णय का अनुपालन करना अति आवश्यक है।
4. लखनऊ-गोरखपुर के बीच रेलवे लाईनों का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य एक वर्ष पूर्व पूर्ण हो चुका है, जिसका दायत भी रेलवे सुरक्षा आयुक्त के द्वारा कर लिया गया है, किंतु अभी तक इन स्टेशनों के मध्य इलेक्ट्रिक ट्रेनों का संचालन शुरू नहीं हो पाया है। देवीपाटन मण्डल की जनता आपसे अपेक्षा करती है कि गोंडा से कानपुर तक तथा गोंडा से गोरखपुर तक इलेक्ट्रिक मेट्रो ट्रेन का संचालन प्रारम्भ कराया जाये।
5. बिहार संपर्क क्रांति एवं सप्तक्रांति ट्रेनों के गोंडा जंक्शन पर ठहराव की मांग जनता लम्बे समय से करती आ रही है। उपरोक्त दोनों ट्रेनें अति महत्वपूर्ण हैं, जिनका गोंडा आदर्श रेलवे स्टेशन पर ठहराव जनहित में बहुत जरूरी है। इनको ठहराव की अनुमति प्रदान करने की कृपा करें।
6. गोंडा-इलाहाबाद के मध्य एक दशक से ट्रेन चलाने की मांग जनता के द्वारा उठायी जा रही है। पूर्व की सरकार में ट्रेन चलाने की घोषणा भी की थी, इसके बावजूद इस रूट पर ट्रेन का संचालन अब तक नहीं हो पाया है। गोंडा-इलाहाबाद के मध्य ट्रेन संचालन के लिए रेलवे लाईन पहले से उपलब्ध है। इलाहाबाद धार्मिक नगरी होने के कारण प्रतिवर्ष लाखों की संख्या में यहां से यात्री इलाहाबाद तक बसों से जाते हैं। आपसे अनुरोध है कि गोंडा से इलाहाबाद के मध्य ट्रेन का संचालन करने की घोषणा अविलम्ब की जाये।
7. मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता ने आपसे अपेक्षा की है कि बाघ एक्सप्रेस का ठहराव कर्नलगंज स्टेशन पर तथा वैशाली अथवा गोरखधाम का ठहराव जयवल स्टेशन पर कराया जाये। जनता की इस मांग को दृष्टिगत रखते हुए इन ट्रेनों का ठहराव कराने की कृपा करें।

***SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG):** In the year 2000, under the leadership of the then Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee, presently the Chief Minister of West Bengal, Indian Railways had sanctioned a new rail link from Tarakeshwar to Bishnupur, enrouting Arambagh, Jairambati, Kamarpukur and several other locations to interlink Eastern with South-Eastern Railway.

Considering a constant demand of this rail from commuters and vendors of this area this will be an easy access between Howrah of Eastern Railway and Adra of SE Railway, which would help a huge cross section of people to reduce their journey of 70/75 kms along with to avoid hazards of road journeys. The entire link has been divided into three parts, out of which, the first from Tarakeshwar to Arambagh (26 km) is almost completed but the second phase of Arambagh to Kodalbari (16 km) and the final stretch is from Kodalbari to Bishnupur (44 km) are still waiting for demands of budget grants.

I request the Hon'ble Railway Minister to sanction sufficient grants to complete the Rail Link on urgent basis which not only help the people but also to hundreds of tourists, pilgrims as well as devotees who regularly come to Jairambati, the birth place of Sarada Ma and Kamarpukur, the birth place of Ramakrishna.

I would also urge upon the Government to immediately take the proposal of construction of Arambagh-Burdwan new link line in this budget for the benefit of the common people of my Constituency.

SHRI C.L. RUALA (MIZORAM): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving me the opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget, 2014-15.

I am very happy to hear from the hon. Railway Minister that he is giving due consideration to the issue of connectivity of the remote areas. Though the hon. Railway Minister has not mentioned the names of eleven Central Projects in the North East, yet I hope that the only railway project in my constituency Mizoram, that is from Bairabi to Sairang will be included in those projects. The progress of work of this project is very slow and this is due to inadequate allocation of funds for the project. I would like to request the hon. Railway Minister to see that more funds are allocated to this project so that this Section could soon be commissioned.

Mr. Chairman, Sir, I would like to utilize this opportunity to mention the big problem which the North Eastern States of Mizoram, Manipur, Tripura and Cachar districts of Assam are going to face in the near future and that is the issue of Mega Block in connection with gauge conversion work of Lumding-Badarpur-Silchar Section. This issue was discussed on 26th May, 2014 between a team of railway officials headed by the Divisional Railway Manager, North East Frontier Railway, Lumding and the officials of the Mizoram Government headed by the Chief Secretary. During the discussion it was pointed by the Divisional Railway Manager, Lumding that the Mega Block with gauge conversion work of Lumding-Badarpur-Silchar Section is proposed to be taken by the Railways from 1st October, 2014 and is likely to be completed by 31st March, 2015.

The Section between Badarpur-Karimganj-Silchar will be taken up for conversion in 2015 and likely to be completed in March, 2016. The branch lines between Katakhal and Bairabi Section would be taken up for completion in 2016-17. This will result in the Katakhal-Bairabi section remaining disconnected from October, 2014 to March, 2017.

This is a period of two-and-a-half years. Sir, it is suggested to do the gauge conversion work of branch lines first before taking up mega block with gauge conversion work of Lumding-Badarpur-Silchar Section. In this scenario, the metre gauge section continues to operate right upto Silchar in Assam and upto Dharamanagar in Tripura. If the gauge conversion work of Dharmanagar-Agartala, Katakhal-Bairabi, Karimganj-Mahishasan and Bairaignam-Dullabcherra are taken up first, the supply of essential commodities for the States of Mizoram Tripura continues to get supply from Churaibari and Dormanagar and Manipur can be handled from Ramnagar near Silchar. ...(*Interruptions*)

However, in such a scenario, passenger services remains disconnected in the branch lines. If the work of gauge conversion of Lumding-Badarpur-Silchar can be taken up from 1st October, 2015 and completed in March, 2016, this will ensure that the entire sections gets commissioned in one-and-a-half years instead of two-and-a-half years. ...(*Interruptions*) If this suggestion may be implemented, the difficult period which we are going to face will be lessened to a great extent.

***SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA):** The Government of India has forgotten Kerala while they are presenting the Railway Budget 2014-15. For Railway Ministry there is no state exists in the name of Kerala. That's why the Hon. Minister while he announces scores of new schemes, he has not mentioned a single scheme for Kerala. May be BJP government is punishing the people of Kerala for not sending even a single MP from Kerala to Parliament.

Hon. Minister, there are lakhs of people voted for BJP from Kerala and statistics says your vote percentage has increased tremendously. So the punishment you have given to the people of Kerala is a punishment for them also. You owe an explanation for this. May I remind you that, legends says Kerala was created none other than by Sri Parasurama. So neglecting Kerala will amount to inviting the wrath of God.

Really, I want to appreciate Hon. Railway Minister for the good suggestions he had made in the budget like initiative for Bullet Train, more thrust towards safety, women security and all. Moreover, for carrying forward the ideas promoted by the UPA government in its interim budget 2014-15 by Shri. Malikarjun Khargeji, he has mooted the idea of PPP and FDI in railways sector. Though the BJP and other opposition parties at that time criticized the move as selling in India to foreigners, now they have accepted the idea and it is a welcome gesture and help Indian Railways to move forward.

I am not going to analyze the budget in its entirety, which my learned colleagues have done. I confine myself to my State and my constituency. I represent the central part of Kerala in Lok Sabha. The major rail lines in Kerala traverse through my constituency. Sabarimala is one of the famous Hindu Shrine in Kerala where millions of people visit every year. The people from South India throng the temple in huge numbers and railways are their major transport mechanism. Chengannur railway station has been declared as the Gateway to Sabarimala by the UPA government and initiated schemes to provide passenger amenities in Chengannur to the devotees of Lord Ayyappa. Immediately after the new government took charge I submitted a memorandum to Hon. Minister to convert this railways station as a world class station to provide good facility to the devotees. I have personally apprised him also. But the demand of the people has been thoroughly neglected. May I remind you that the millions of people who are visiting Sabarimala are not only from Kerala. They are from your State, Tamilnadu, and Andhra Pradesh. I once again request you to consider this case and declare Chengannur as a world class railway station and provide all facilities to the devotees like lift, elevators, resting places, dormitories, toilets and lavatories, health clinic, etc.

May I also request that railways may introduce travel facilities to the devotees upto Pampa from Chengannur by linking road transport as railways do in the case of Thirupathi and planning to do in the case of Vaishnodevi temple. It will be a great help to the devotees so that after alighting at railways station they need not run for bus or taxi.

It is really agonizing to note the budget allotted to Kerala in the budget for 2014-15. For the development work of Kerala the allotment is below Rs.200 crore only. Whereas some states are getting as many as Rs.20000 crore, I am not finding fault with some states getting more. You give as much as you want. But please remember people of Kerala are also your people. You are thinking of Bullet train with Rs.60,000 crore, very nice. But remember a gauge conversion of Kollam-Shenkottai is in snail pace for want of Rs.200 crore. Which is the priority you decide? But I have to remind you and request you to allot sufficient money to finish the gauge conversion work. Similarly, there is doubling works from Kayamkulam-Ernakulam (via) Kottayam route. Unless we provide basic facility to all, there is no meaning in providing bullet trains with huge investment and benefit mainly the upper class in the society.

2.3 crore people travel by train in a year in India, out of which 1.8 crore are lower middle class or lower class. They are those people who can't afford AC facility or food plaza or branded food or wifi or internet. So when we think of developing facilities consider them also.

You have announced 58 new trains. At least, for namesake you could have given one train to Kerala. You speak Malayalam and we thought you will consider Malayali also while deciding new trains. Among all the new trains, a Passenger from Mangalore to Kasaragode is the only one touches the land of Kerala. What a treatment to Kerala? I am not complaining about giving eight to ten train to Tamilnadu or Gujarat or all trains touching Varanasi. It is good only, because Malayali is everywhere. But please see that some of trains may pass through Kerala also for benefitting them. If you start one train from Mumbai and passes through Konkan and reach Thiruvananthapuram means a train for three states. From Varanasi to Thiruvananthapuram also is benefitting majority of states. My argument here is very simple, either you introduce new trains to Kerala in premium, superfast, express, passenger, DEMU and MEMU categories or extend the already announced trains to destinations in Kerala. Remember, we also contribute to our GDP in cash and not in kind.

Some BJP leaders from Kerala are telling that for allowing trains and scheme to Kerala, the MPs from Kerala failed to give suggestions and memorandum to Hon. Railway Minister. Since those people who commented like that are not present in the House, I could not name them. But can the Hon. Railways Minister tell that, we didn't represent. Or not represented means that Kerala should be neglected like this. May I quote the title of the Hindu news paper on 9th July after the announcement of the Railway Budget. "Hopes dashed as State gets raw deal in budget"? What an apt depiction of the people's sentiment! Kerala has got only what Khargeji has announced in the interim Budget. Nothing more. My BJP friends in Kerala may first find answers to this and then blame us. And also let us know what happened to the memorandum you have submitted to Hon. Minister or you told the Hon. Minister not to give anything to Kerala.

Kerala people never expected this raw deal from a Minister who likes to speak Malayalam as well. May be it is the decision of a Super Minister. He may be teaching us a lesson. In democracy we can't taught lessons to the people, rather they will teach us.

Hon. Minister has announced FDI and PPP for future projects, revamp in railways reservation system, up-scaling safety to international standards, cleanliness, safety, security, etc. but what for the railway employees. Millions of employees are working in Railways. Did the Railway Minister announce anything for them? There is total disenchantment among the workers. Does the Hon. Minister announce any plan to fill up the 2.5 lakh vacant posts of railways? Who will run the industry without manpower? You are upgrading the infrastructure, new trains, etc. Are the employees ready for that? Are you giving employment to the kins of those employees who die during duty? An estimated 1500 people dies every year during duty and in service. What is the future of their families? So I submit to consider the sentiments of the railway employees also.

I appreciate the effort of the Hon. Minister to administer the Ministry vibrantly. But he has to be inclusive in decision. The resources are generated from all, so it should be distributed to all. All citizens has equal vote and none have any preferential vote, so don't expect to give any preferential treatment. We want justice. People of Kerala want justice. Give us our due share and do justice.

There are several demands for Railway Ministry related to Kerala as well as my Parliamentary constituency, Mavalikkara, which are as follows:-

Chengannur Railway Station should be declared as a pilgrim station for Sabrimala devotees. The then UPA declared this station as a Gateway of Sabrimala. Now the Railway Ministry has to provide world-class facilities for Ayappa devotees in Chengannur Railway Station.

Speedy completion of ongoing doubling work from Chengannur to Chigavannam via Kottayam. The Hon. Minister may provide sufficient budget allocation for this purpose.

Regarding gauge conversion from Punalur to Shengotta, this project was started in 2010. The target was 2013 for the completion of gauge conversion, but so far it has not been completed due to shortage of funds. Therefore, I may humbly request the Hon. Minister for Railways to allocate maximum fund for immediate completion of this gauge conversion.

DEMU Service from Punalur to Kollam may be started. New Rajdhani Express from New Delhi to Trivandrum via Bhopal, Nagpur, Palghat, Kottayam may be introduced. Madusagar Express from Ernakulam to Trivandrum. Tea Garden Express may be extended from Ernakulam to Punalur. Ernakulam to Kottayam Passenger Train be extended up to Kayamkulam. Punalur-Kanya Kumari Passenger train, which was announced in the interim Railway Budget before Onam in the month of September may be started.

***श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा)** : मैं आपको रेल राज्यमंत्री के पद को सुशोभित करने एवं अपनी दूरदर्शितापूर्ण नेतृत्व क्षमता से भारतीय रेल को नये आयामों की ओर अग्रसर करने पर विश्वास व्यक्त करने के साथ-साथ चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र की रेलवे सुविधाओं में निम्न सुझाव सादर प्रस्तुत करता हूँ-

(1). ट्रेनों का विस्तार:-गाड़ी नं. 12413-14 (पूजा एक्सप्रेस, जम्मू-अजमेर-जम्मूतवी) जो वैष्णो देवी तीर्थ को जाने के लिए एक मात्र साधन है, का चित्तौड़गढ़ छोटे हुए उदयपुर जंक्शन तक विस्तार किया जाये, जो कि अजमेर में 12 घंटे खड़ी रहती है, इसके विस्तार से मेवाड़ क्षेत्र के निवासियों के लिए सुगम साधन उपलब्ध हो सकें।

गाड़ी नं. 19609-19610 (अजमेर-हरिद्वार) जो अजमेर में 8 घंटे खड़ी रहती है, उसका चित्तौड़गढ़ तक विस्तार किया जाये।

गाड़ी नं. 22996-95 (अजमेर-बान्द्रा) एवं (उदयपुर-बान्द्रा 12996-95) यह गाड़ी सप्ताह में तीन दिन चलती है, इस गाड़ी को प्रतिदिन किया जाये।

गाड़ी नं. 12719-20 (अजमेर-हैदराबाद) यह गाड़ी सप्ताह में दो दिन (बुधवार, शुक्रवार) चलती है, इस गाड़ी को प्रतिदिन किया जाये। इस गाड़ी का चित्तौड़गढ़ में 23.07.2.14 के बाद से स्टॉपेज बंद होने का अदेश है, इसे यथास्थिति रखा जाये।

बजट 2014 में घोषित ट्रेन जयपुर-मधुसई को वाया चित्तौड़गढ़ किया जाये।

(2). स्टॉपेज:-गाड़ी नं. 12996-95 (उदयपुर-बान्द्रा) गाड़ी का निम्बादेड़ा में स्टॉपेज किया जाये।

गाड़ी नं. 12991-92 (उदयपुर-जयपुर इन्टरसिटी) का फतहनगर एवं कपासन में स्टॉपेज किया जाये।

गाड़ी नं. 09722-21 (उदयपुर-जयपुर) जो वर्तमान में उदयपुर से चन्देरिया छोटे हुए जयपुर जाती है, को चित्तौड़गढ़ से जोड़ा जाये।

(3). आर.ओ.बी.-चित्तौड़गढ़-उदयपुर वाया मावली स्टेट हाईवे पर फतेहनगर नगरपालिका क्षेत्र में फतेहनगर रेलवे स्टेशन पर एल.सी. गेट नं. 43 सी. किमी. 55.8 से 55.9 स्थित रेलवे कौंसिंग पर स्थित भारी यातायात को देखते हुए आर.ओ.बी. की आवश्यकता है, काफी वर्षों से यह मांग चली आ रही है। निवेदन है कि फतेहनगर में आर.ओ.बी. स्वीकृति की कार्रवाई की जाये।

(4). नई लाईन का सर्वे:-प्रतापगढ़ से रतलाम वाया बांसवाड़ा छोटे हुए नई लाईन का सर्वे करवाया जाए।

उदयपुर से हिममतनगर, अहमदाबाद तक का कार्य चल रहा है, इस कार्य को तीव्र गति प्रदान करने के लिए एक मुश्त बजट का प्रावधान किया जाए, ताकि कार्य समय पर पूरा हो सके।

2014-15 के बजट में घोषित नीमच से कोटा लाईन को बेरौनगर से जोड़ा जाए।

भीलवाड़ा से हल्दी घाटी वाया राजसमंद रूट वाया पुर, गंगापुर, कारोई छोटे हुए नई लाईन हल्दी घाटी तक का सर्वे किया जाये।

(5) कन्टेनर डिपो के संबंध में-चित्तौड़गढ़ में मार्बल की मण्डी है और चित्तौड़गढ़ से मार्बल देश-विदेश में जाता है, अतः चित्तौड़गढ़ में कन्टेनर डिपो की स्वीकृति प्रदान करें।

(6). मेन्टीनेंस:-चित्तौड़गढ़ जंक्शन पर गाड़ियों के मेन्टीनेंस के लिए जगह एवं सुविधा उपलब्ध है। अतः निवेदन है कि व्यक्तिगत रूचि लेते हुए इसे प्राथमिकता से स्वीकृति दी जाये।

(7). गेज उन्नयन एवं विद्युतीकरण:-चित्तौड़गढ़-कोटा एवं अजमेर-रतलाम रूट का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य वर्ष 2012 के बजट से जारी हो जाने के उपरांत भी लंबित है। अतः इस कार्य को प्रथम वरीयता से पूर्ण करने का श्रम करायें।

***श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगाँव)** : मैं माननीय रेल मंत्री जी को भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने 2014-15 का जो रेल बजट पेश किया है, वह देश को दिशा देने वाला बजट है। मैं रेल मंत्री जी से विनती करना चाहता हूँ कि आपने महाराष्ट्र के लिए बहुत कुछ दिया है, मगर मेरे क्षेत्र में लगातार 15वीं लोक सभा से मांग कर रहा हूँ, लेकिन मेरी मांग आज तक पूरी नहीं हो पा रही है।

मेरा सुझाव है कि मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, उसका नाम जलगाँव, महाराष्ट्र है। मेरी मांग है कि जलगाँव से मुंबई और भुसावल पुणे इन मार्गों पर दो नई गाड़ियों मांग की थी। यह नई गाड़ी शुरू नहीं हो पा रही है। मगर मनमाड से मुंबई तक आने वाली राज्यानी गाड़ी नं. 22102 मनमाड आकर 11 घंटे ठहरती है। इतना सारा समय रेलवे के पास है और मनमाड से पैसेंजर पूरे न होने के कारण इस गाड़ी का रेलवे बहुत ही कम रह जाता है। मेरी मांग है कि इस गाड़ी को भुसावल तक बढ़ाया जाये और भुसावल से इसमें 7 अतिरिक्त कोच लगाये जाये। इस कारण हमको भी सुविधा होगी और रेलवे

को भी अच्छे रैक्न्यू की प्राप्ति होगी। मैं यह मांग पिछले कई वर्षों से कर रहा हूँ, लेकिन यह मांग आज तक पूरी नहीं हो पा रही है। मुझे हमारे नये रेल मंत्री जी से उम्मीद है कि वह हमारी यह वर्षों पुरानी मांग पूरी करेंगे।

हमारे जलगांव से कोई नई गाड़ी शुरू नहीं हो पाई है। मगर जो नई गाड़ियाँ शुरू होने वाली हैं, वह मेरे चुनाव क्षेत्र जलगाँव से गुजरने वाली हैं। सेन्ट्रल और वेस्टर्न रेलवे जोन मेरे संसदीय क्षेत्र में आते हैं। मध्य रेलवे में जलगाँव, चालीसगाँव, पाचौरा स्थानों पर ठहराव दिया जाये। पश्चिम रेलवे से गुजरने वाली नई ट्रेनों को जलगाँव, धारनगाँव और अमलनेर स्थानों पर ठहराव दिया जाये। इससे हमारे चुनाव क्षेत्र जलगाँव की जनता को सुविधा मिलेगी। जैसे कि आप ने कई नई गाड़ियाँ शुरू करने की बजट में घोषणा की है, उन ट्रेनों को ठहराव दिया जाये।

1. एल.टी.टी.-तखनऊ ए.सी. साप्ताहिक - चालीसगाँव, पाचौरा और जलगाँव में ठहराव दिया जाये।
2. नागपुर-पुणे ए.सी. साप्ताहिक - चालीसगाँव, पाचौरा और जलगाँव में ठहराव दिया जाये।
3. अहमदाबाद-पटना वाया सूरत साप्ताहिक - अमलनेर, धारनगाँव और जलगाँव में ठहराव दिया जाये।
4. ह. निजामुद्दीन-पुणे ए.सी. साप्ताहिक - चालीसगाँव, पाचौरा और जलगाँव में ठहराव दिया जाये।
5. नांदेड़-बीकानेर एक्सप्रेस - चालीसगाँव, पाचौरा और जलगाँव में ठहराव दिया जाये।
6. हापा-बिलासपुर साप्ताहिक - अमलनेर, धारनगाँव और जलगाँव में ठहराव दिया जाये।
7. मुम्बई-गोरखपुर जनसाधारण एक्सप्रेस - चालीसगाँव, पाचौरा और जलगाँव में ठहराव दिया जाये।

मेरी बहुत समय से मांग है कि मेरे चुनाव क्षेत्र में जो रेल ओवर ब्रिजों की मांग है, उसे इस बजट में मंजूरी नहीं दी गई है। मैं मांग करता हूँ कि मेरे जलगाँव शहर के असौदा रेल गेट, शिवाजी नगर रेल गेट और कसगाँव रेल गेट स्थानों पर ओवर ब्रिजों की मंजूरी दी जाये, जो कि 2013-14 के रेल बजट में हो या उससे पहले वाले बजट में मंजूर किया हो, आज तक उन ओवर ब्रिजों पर काम शुरू नहीं हुआ है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से विनती करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र जलगाँव के अमलनेर और धारनगाँव, ये मॉडल स्टेशन मंजूर हुए हैं, लेकिन इनको मॉडल स्टेशन बनाने के लिए अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। जलगाँव बहुत बड़ा स्टेशन है और इस स्टेशन पर बहुत सी असुविधाएँ हैं, जैसे प्लेटफॉर्म पर जो श्रेड लगाना था, वह अधूरा पड़ा है और रेलवे पट्टी की ऊँचाई कम होने के कारण एक्सीडेंट होते हैं। अतः इनकी ऊँचाई बढ़ायी जानी आवश्यक है।

मैं मांग करता हूँ कि मेरे जलगाँव शहर के अंदर और स्टेशन पर मालगोदाम है। इस मालगोदाम के कारण यहाँ की जनता को बहुत कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। इस मालगोदाम को शहर से आगे पातली या भादली स्टेशनों पर शिफ्ट किया जाये, ताकि क्षेत्र के लोगों को राहत मिल सके। मैं अपेक्षा करता हूँ कि मेरी मांगों को साप्लीमेन्ट्री में जोड़ा जाये।

***SHRIMATI POONAMBEN MAADAM (JAMNAGAR):** I would like to express my views on the Railway Budget presented in the house on 08 July 14 and I would like to specifically raise certain issues pertaining to the state of Gujarat.

The Hon'ble Minister of Railways, Shri D V Sadananda Gowda, presented the Railway Budget 2014-15 to Parliament on July 8, 2014. In his address, Hon'ble minister commented on the performance of Railways in 2013-14 and laid out his budget proposals for 2014-15. In my view, the Railway budget has three big messages to offer: **consolidation, limited populism, and expansion largely with public private partnership.** The big vision ideas like bullet trains and a diamond quadrilateral of high-speed rail networks have been also been outlined in the railway budget. The railway budget is quite practical in focusing on completing ongoing projects and enabling online tracking of project status. Focus on one bullet train initially, and up-gradation of existing infrastructure for higher speeds on other sectors, is a good balance between **affordability and desire.** The Rail Budget for FY 14-15 heralds a new era for the Indian Railways to wake up from the slumber over long stretch of the UPA regime. The slow growth in traffic was clearly the result of wrong priorities, misdirected investments and playing politics by announcing projects without caring for implementation.

I welcome the initiatives taken by the Railway minister for the induction of new trains and extension of running distance of 11 existing trains. Initiatives for deployment of women RPF to ensure safety in trains, provision of better services in terms of food and water, dedicated freight corridor on Eastern and Western corridors, improvement of E-ticketing system, Wifi in select trains are steps that would see our Railways attain international standards: Also, with this railway budget the Ministry targets our Railways to become the largest freight carrier in the world.

I would like to thank the Hon'ble Minister for considering many new trains and other initiatives for the people of Gujarat state and my constituency, Jamnagar in particular. The introduction of the Hapa-Bilaspur Express (Weekly) via Nagpur will not only help the people of my constituency in their business activities but also boost tourism activities in the state.

I would also like to highlight the fact that during his speech on Railway Budget, the Hon'ble Railway Minister announced **special pilgrim circuits** like Devi circuit, Jyotirling circuit, Jain circuit among others for running pilgrim trains. **The Rail Budget also announced 18 new line surveys, which included rail connectivity to "Char Dhams", including Kedarnath and Badrinath.** Aiming at boosting domestic tourism, the minister announced several tourist trains connecting pilgrim centres across the country. **Dwarka** is one of the foremost Chardham, four sacred Hindu pilgrimage sites, and is one of the Sapta Puri, seven most ancient religious cities in the country. Every year this holy city attracts thousands of

pilgrims from all over India and the world. Unfortunately, the rail connectivity of this temple town remains a major bottleneck for the growth of religious tourism. Ahmedabad, which is the major hub for the air, rail and road connectivity in Gujarat acts as the nodal point of connectivity for Dwarka with the rest of the Country. In the absence of any high speed train links in this segment (Ahmedabad – Dwarka), the pilgrimage travel is totally dependent on the road transport network.

The induction of Shatabdi Express between Ahmedabad and Dwarka is a longstanding demand of people of my constituency. Presently, there are only two daily trains running between Ahmedabad and Dwarka (Saurashtra Mail -19005 & Okha Passenger-59547) with an average journey time of about 10 hours. However, if a fast train like Shatabdi Express is introduced, the journey period can be reduced to half. This issue assumes prime significance to boost religious tourism to this sacred town. The intended high speed train service (Ahmedabad – Dwarka) will be a major boost in connectivity between the Industrial hubs in Gujarat (Jamnagar and Rajkot) to the state capital of Ahmedabad. These towns are the hubs for the casting/forging and brass component industries. Further, due to the strategic location of Jamnagar city, all three wings of the Armed Forces i.e. Indian Army, Indian Air Force and Indian Navy have units/establishments in Jamnagar. The absence of any direct Air Connectivity between Jamnagar and any North Indian City poses serious hardships to our Officers/soldier's during movements on official duty and leave. A high speed train line with Ahmedabad would provide a major respite to the men in uniform.

The other issue that I wish to dwell upon pertains to establishment of coastal Railway Project for the erstwhile state of Saurashtra. There was a strong demand by the then Chief Minister of Saurashtra State for a railway line from Jamnagar to Zund (about 122 Kms) near Viramgam through the villages in the coastal areas of Jambuda, Balachadi, Hadiyana, Jhodiya, Balambha, Amra, Maliya Miyana, Desisara etc. The survey was completed by Indian railways in 1957-58. However, after the completion of Zund Kandla project and the extension of broad gauge line to Maliya Miyana, a 100 km stretch of railway line remained to be laid to complete the dream Coastal Railway line project of Saurashtra. This dream coastal railway project will not only reduce the distance between New Delhi & Saurashtra region by approximately 500 Kms, but also offer various advantages such as development of Jodiya Port in Jamnagar, revival of the old ship breaking yard of Sachana, development of coastal areas and industries of Jamnagar district and possibly have strategic importance for the Armed Forces considering the geographical position of the district.

Another demand from the people of my constituency pertains to the problems faced by the people of Jamnagar due to the origin and termination of important trains at Hapa railway station. Hapa is a small village in Jamnagar District located at 8 Kms from Jamnagar City. Hapa is more of a railway station/colony with a total population of approximately 1538. The absence of public transport between Hapa and Jamnagar imposes severe hardships on the people of the city and more so for women folk. The Railway Minister in 1996 had directed the rail authorities that all trains bound for Jamnagar to run up to Jamnagar instead of Hapa, however, this was construed as a temporary relief and not a policy decision. May I therefore request you to kindly reconsider this issue and reinstate the decision taken in 1996.

In the words of the Prime Minister, the Rail Budget is a futuristic and growth oriented budget. The Railway Budget is for the common people and keeps in mind the development of India as it integrates the best of technology to benefit the common man. I am sure these initiatives will see the Railways become a world class network in the coming years.

माननीय सभापति : केवल श्री वीरिन्द्र कश्यप की स्पीच ही रिकार्ड में जाएगी।

*(Interruptions) â€/**

श्री वीरिन्द्र कश्यप (शिमला) : सभापति महोदय, हमारे देश के रेल मंत्री सदानन्द गौड़ा जी द्वारा नई सरकार का पहला रेल बजट वर्ष 2014-15 के लिए पेश किया गया है। इस बजट में जहां रेलवे को बेहतर तरीके से बढ़ाने की योजनाओं पर विचार कर पूरा करने का प्रयास किया गया है वहीं यात्री सुविधाओं को भी बढ़ावा दिया गया है। हमारी रेल अंतर्राष्ट्रीय स्तर की हो इसके लिए भी बजट में प्रावधान किया गया है। यह स्वागत योग्य है।

मैं हिमाचल प्रदेश के शिमला से सांसद हूँ। मुझे यह कहते हुए थोड़ा खेद होता है। जब हम देखते हैं कि हिमाचल प्रदेश में स्वतंत्रता के बाद केवल मात्र 44 किलोमीटर रेल लाइन ही बनी है जो बहुत कम है, न के बराबर है। इस ओर रेल मंत्रालय को ध्यान देना चाहिए। इस पहाड़ी राज्य में रेल के विस्तार की व्यापक योजना बनाई जाए ताकि वहां का विकास हो तथा पर्यटन को भी बढ़ावा मिले।

मैं मंत्री जी को इस बात के लिए बहुत-बहुत बधाई देता हूँ कि उन्होंने अपनी प्रॉपर्टी आन गौइंग स्कीम को पूरा करने के लिए रखी है। हम देखते हैं कि पिछले 30 वर्षों में 676 परियोजनाओं में से केवल मात्र 317 योजनाएं ही पूर्ण हुई हैं। इनमें चार योजनाएं ऐसी हैं जो पिछले 30 वर्षों से चल रही हैं। आप उन्हें पूर्ण करना चाहते हैं ताकि वह योजनाएं पूरी हो जाएं और लोगों को उनका लाभ मिल सके। यह स्वागत योग्य है।

हमें इस बात की खुशी है कि आपने रिसोर्स मोबिलाइजेशन के लिए पीपीपी मोड और एफडीआई को इंद्रोड्यूस किया है। आज के युग में हाई स्पीड रेल, बुलेट ट्रेन की आवश्यकता है। इसलिए आपका प्रयास स्वागत योग्य है।

आपने रेलवे में सफाई की ओर खास ध्यान दिया है। यह भी स्वागत योग्य है। पीने के पानी के लिए आरओ यूनिट्स इंद्रोड्यूस की हैं। आपने सुरक्षा, संरक्षा के लिए सुविधाएं दी हैं, वह भी महत्वपूर्ण हैं। आपने सुरक्षा की टर्गट से बहुत अच्छा काम किया है कि आरपीएफ के 17 हजार जवान जिनमें से 4000 महिलाओं के लिए इंटरव्यू रिस्कूट किया जाएगा। यह भी स्वागत योग्य है।

इको-टूरिज्म, एजुकेशन टूरिज्म, स्पेशल पिलग्रिज्म के लिए इसमें काफी योगदान है। मैं समझता हूँ कि यह बहुत अच्छा है। ई-टिकटिंग सिस्टम में 7200 टिकट्स पर मिनट की रफ्तार से किए जाएंगे। यह भी बहुत अच्छा है। लगभग 13 लाख कर्मचारियों की बेहतरी, वेल्फेयर के लिए बजट में जो प्रावधान रखा गया है, उसके लिए मैं आपका स्वागत करता हूँ।

मैं शिमला पार्लियामेन्ट्री कौन्सिलिट्टी से आता हूँ। सभापति जी, यहां रेल मंत्री जी बैठे हैं। मैं इनके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि जब मैं वर्ष 2011 में यानी पिछली टर्म में यहां सांसद था, तब घनौली से देहसदून वाया नालागढ़ बड़ी-बसेटीवाला, काला अम्ब-पोटा साहिब का सर्वेक्षण वर्ष 2011 में किया जा चुका था। उसके लिए बजट में प्रावधान किया जाए, ऐसी भेरी मांग है। साथ ही चंडीगढ़ से बड़ी रेल लाइन बनाई जाए। एनडीए की सरकार के समय हिमाचल प्रदेश को जो इंटरस्ट्रुक्चर पैकेज मिला था, वहां अर्बों रुपये की इंस्ट्रुक्चर लगी हैं। इससे लाखों मजदूरों को रोजगार मिला है, नौजवानों को रोजगार मिला है। यदि यह रेल लाइन बन जायेगी तो बेहतरी होगा। कालका-शिमला रेल लाइन जिसे विश्व धरोहर का दर्जा प्राप्त है, उसे अधिक आकर्षक बनाया जाये।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि अंग्रेजों द्वारा कालका से शिमला रेल लाइन का सर्वे नहीं हो रहा था, सर्वेक्षण नहीं हो रहा था, बन नहीं रही थी, तो भलखू एक साधारण व्यक्ति जो रेलवे में कर्मचारी था, उसने अपना सर्वे करवाया। उसकी वजह से एनडीए सरकार ने वहां पर पीछे भलखू संग्रहालय शिमला में स्थापित किया है। हमारी मांग है कि उसके लिए ज्यादा पैसा मिले तथा उसे और अधिक आकर्षित बनाया जाये, तो बेहतरी होगा।

महोदय, गरीब रथ जयपुर से चंडीगढ़ (12984) को कालका तक बढ़ाया जाये। सद्धाना एक्सप्रेस चंडीगढ़-लखनऊ (12232) को भी गोरखपुर तक बढ़ाया जाये, क्योंकि हिमाचल प्रदेश से

ज्यादातर मजदूर जो गोरखपुर साइड में जाते हैं, उनको लाभ होगा।

कालका से परवाणू तक ब्राडगेज। जब एनडीए सरकार थी, तब इसका शिलान्यास किया गया था। यह कुल एक किलोमीटर का ट्रैक है। कालका हरियाणा में है और हम उसे परवाणू में ले जाना चाहते हैं। अगर यह ब्राडगेज हो जायेगा, तो हिमाचल प्रदेश का सेब या जो ऑफ सीजनल वेजिटेबल्स हैं, वे ब्राडगेज के माध्यम से लोड करके उसे हम सारे देश में भेज सकते हैं।

अतः मैं, मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि एक रेल मोटर कार कालका-शिमला पटरी पर चलती है। उसे आप ज्यादा भेजेंगे, तो वह पर्यटकों को ज्यादा आकर्षित करेगी।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

***डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक (हरिद्वार):** माननीय रेल मंत्री श्री डी.वी. सदानंद गौड़ा द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करते हुए इस ऐतिहासिक रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए मंत्रीजी व सरकार की प्रशंसा करता हूँ।

यह बजट ऐतिहासिक और धरातल पर सड़ा होकर रेल को एक सुनियोजित तरीके से उसके शिखर तक पहुंचाकर देश के वहुमुखी विकास में अहम योगदान देने वाला साबित होगा।

भारतीय रेल सच में देश का गौरव है और इसमें "लघु भारत" यात्रा करता है। कहना चाहिए कि ये चलता-फिरता लघु भारत है। 1.16 लाख किमी. लंबी रेलपथ में 63,870 सवारी डिब्बे तथा 2.4 लाख से भी अधिक माल डिब्बे हैं जो देश के लिए ही नहीं अपितु दुनिया के लिए एक महत्वपूर्ण और आश्चर्य में डालने वाला है। विश्व का सरकारी क्षेत्र सबसे बड़ा संगठन है।

पिछले 10 वर्षों में यूपीए की सरकार ने 60,000 करोड़ रुपये मूल्य के 99 नई लाइन परियोजनाएं स्वीकृत की लेकिन मात्र एक ही परियोजना पूरी हो पाई जो इस बात को साबित करता है कि यूपीए की सरकार ने रेल विकास पर कोई दिलचस्पी नहीं दिखाई जिससे देश को भारी क्षति हुई।

ये बात सच है कि यह दुनिया में पहला उदाहरण होगा कि जिसकी ग्राहक आधार 125 करोड़ हो, जिसकी 100 प्रतिशत बिक्री अग्रिम भुगतान पर होती हो और इसके बावजूद उसके पास धन की कमी हो और वह घाटे में चलती हो, यह विस्मयकारी है। स्वर्णिम चतुर्भुज नेटवर्क को पूरा करने के लिए जहां सरकार को 9 लाख करोड़ की आवश्यकता है, वहीं बुलेट गाड़ी के चलने के लिए 60,000 करोड़ की आवश्यकता है इसकी पूर्ति के लिए जो संसाधन जुटाने के लिए जो उपाय सुझाए गए वे महत्वपूर्ण हैं जैसे:

रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपकरणों के संसाधन का उपयोग करने की कारगर योजना बनाई गई, वहीं सार्वजनिक निजी भागीदारी को भी आमंत्रित किया जा रहा है तथा घरेलू और विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफडीआई) के जरिए भी रेल अवसंरचना को मजबूत बनाने की योजना भी सरकार ने बनाई है।

माननीय मंत्री जी जो प्रस्ताव लाए हैं वह भी अपने उद्देश्यों की पूर्ति करने में सफल साबित होंगी। जिसमें नियंत्रण प्लान होलीडे अप्रोव, चालू परियोजनाओं की प्राथमिकता और उन्हें पूरा करने के लिए समयसीमा का निर्धारण, रेल अवसंरचना हेतु निधियां जुटाने के लिए तंत्र की संकल्पना, परियोजना कार्यान्वयन के लिए निर्णय लेने में सहायक प्रणाली, सखीद प्रविष्टि में नीति संबंधी भागीदारी और पारदर्शिता लाना, आयातित उत्पादों का बड़े पैमाने पर देशीकरण, अंतर्राष्ट्रीय स्तर के संरक्षा मानक अपनाना और दुर्घटनाओं के कारणों का अध्ययन करने के लिए सिन्क्रुलेशन सेंटर की स्थापना तथा रेल इंजनों, सवारी डिब्बों और वैगन लीजिंग मार्केट के विकास को प्रोत्साहन देने का जो सरकार ने लक्ष्य रखा है ये कार्य निश्चित रूप से रेल सेवा को समृद्ध करेंगे, सरकार के ये प्रस्ताव सार्वजनिक हैं और ट्रस्टि को प्रदर्शित करते हैं।

रेलवे स्टेशनों पर पीपीपी के माध्यम से उपरी पैदल पुल, एस्कलेटर और लिफ्ट की व्यवस्था के साथ-साथ पानी और शौचालयों की पर्याप्त व्यवस्था करने के निर्णय भी आम यात्री को काफी सुकून देगी।

रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना तथा तकनीकी टस्टि से नौजवानों को सशक्त करने का लक्ष्य अतुल्य है।

आनलाइन बुकिंग का दायरा बढ़ाकर जनता एक गाड़ी बुक कर सकेगी, कोच बुक करा सकेगी, वेयरकार में सीट बुक करने के साथ-साथ ऑनलाइन पर बर्थ भी बुक कराएगी। यह भी ऐतिहासिक निर्णय है। खानपान और साफ-सफाई पर भी पूरा ध्यान दिया गया है।

भारतीय रेल में आम आदमी हो या अन्य कोई गणमान्य। सभी लोग अपने को सुरक्षित महसूस कर सकें। इसके लिए टढ़ सुरक्षा के लिए 17000 सुरक्षा बलों की भर्ती और 4000 महिला रेल सुरक्षा बल कांस्टेबलों की भर्ती का निर्णय स्वागत योग्य है।

रेलवे आरक्षण प्रणाली में भी सुधार करने के साथ-साथ कर्मचारी कल्याण पर भी पूरा ध्यान दिया गया है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के ऐतिहासिक "स्वर्णिम चतुर्भुज" रोड नेटवर्क की तर्ज पर प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में देश के प्रमुख महानगरों और विकास केन्द्रों को जोड़ने के लिए उत्तम गति वाले "हीरक चतुर्भुज" की योजना प्रारंभ करने के लिए 100 करोड़ का बजट में प्रावधान करना रेलमंत्री का दूरगामी कदम है। बुलेट ट्रेनों के लिए नई अवसंरचना की जा रही है जो क्रांतिकारी पहल है।

सूचना प्रौद्योगिकी की नई पहल की जा रही है, भारतीय रेल की भूमि संपत्तियों की जीआईएस मैपिंग की डिजीटलाइजेशन, स्टेशनों का संपूर्ण विकास करना, पारसल यातायात में तमाम सुविधाएं देना निजी माल यातायात टर्मिनल (पीएफटी) की और परिष्कृत कर कृषि उत्पादों को रेल द्वारा संचालन को बढ़ावा देने जैसे निर्णय सरकार की टढ़ इच्छाशक्ति का प्रमाण है।

रेल कार्यप्रणाली में तमाम दोषों को दूर करने के लिए पारदर्शिता लाने के उपाय तथा पहाड़ी राज्यों और पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल के विस्तार की योजना भी स्तुल्य है। कई नई रेलगाड़ियों को शुरू करने का भी बजट में प्रस्ताव है।

देश के सभी क्षेत्रों को पूरी तरह यथासंभव रेल सेवाओं को देने की कोशिश हुई है। मैं इस सुंदर रेल बजट के लिए रेलमंत्री जी को बधाई देता हूँ।

मैं रेलमंत्री जी को उत्तराखंड की जनता की ओर से भी बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने चारधाम को रेलवे सेवा से जोड़ने का ऐतिहासिक निर्णय लिया है तथा रामेश्वर से बेंगलूर-चैन्नई, अयोध्या, वाराणसी होते हुए हरिद्वार तक पर्यटन/तीर्थटन गाड़ी चलाने का निर्णय लिया है जो स्वागत योग्य है।

उत्तराखंड देश और दुनिया के लिए सभी प्रकार से अत्यंत महत्वपूर्ण है। चाहे वह तीर्थटन की टस्टि से हो या पर्यटन अथवा साहसिक पर्यटन और साहसिक वृष्टी की टस्टि से हो बहुत ही महत्वपूर्ण है।

देश की सामरिक टस्टि से भी महत्वपूर्ण है यह दो-दो अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं से जुड़ा है। यह विशेष श्रेणी का राज्य है। उत्तराखंड में जहां चारधाम - बदरीनाथ, केदारनाथ, यमनोत्री, गंगोत्री है वहीं हेमकुण्ठ साहिब, पीरान कलियार और कैलाश मानसरोवर तथा नंदा देवी राजजात डी की तीर्थ यात्राएं भी हैं, दूरसरी और धरती का स्वर्ग कहलाए जाने वाले उत्तराखंड में प्रकृति ने बेशुमार सौन्दर्य बिखेरा है जहां मसूरी, धनोल्ड, पौड़ी, लेन्सडौन, चोपता, नैनीताल, रानीखेत, पिथौरागढ़, हरकीदून, फूलों की घाटियां जैसे विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल हैं जहां देश और दुनिया के व्यक्ति हर ऋतु में आना चाहता है।

मेरा रेलमंत्री जी से विनम्र अनुरोध है कि इसकी व्यापकता देखते हुए हरिद्वार, ऋषिकेश, देहरादून, हल्द्वानी, रामनगर जैसे महत्वपूर्ण स्थानों पर देश के प्रमुख केन्द्रों से सीधे तेजगति की रेलों को लगाया जाना चाहिए। मैं यह भी अनुरोध करता हूँ कि :-

1. लंबे समय से अपेक्षित प्रस्तावित ऋषिकेश-कण्ठप्रयाग रेललाइन के कार्य की प्रविष्टि में तेजी लाई जाए।

2. हरिद्वार तक आने वाली सभी रेलगाड़ियों को चारघाटों एवं गढ़वाल के मुख्य द्वार ऋषिकेश तक संवाहित की जाए।
3. देहरादून-लखनऊ रेलवे लाइन को ब्रिडगेज में परिवर्तित किया जाए।
4. लखनऊ में रेलवे लाइन का अंडरपास निर्माण जैसे कार्यों को तुरंत किया जाए तथा अत्यंत महत्वपूर्ण देवबंद से रूड़की वाया झबरेड़ा रेलवे लाइन का कार्य पूर्ण किया जाए। यह अघर में लटकता है और नितांत जरूरी है।
5. रायवाला छावनी क्षेत्र व रेलवे जंक्शन है इसका आधुनिकीकरण किया जाए एवं रेलवे क्रासिंग पर ओवरब्रिज निर्माण किया जाए।

डोईवाला स्टेशन जहां पर अहमद भू-उपग्रह केन्द्र, जौलीग्रंट एयरपोर्ट, हिमालयन अस्पताल, वीएसएफ छावनी जैसे अति महत्वपूर्ण संस्थान हैं का आधुनिकीकरण किया जाना भी आवश्यक है।

अन्य रेल मार्गों में रामनगर-चौखुटिया, टनकपुर-बागेश्वर, खटीमा से किच्छा, ऋषिकेश से देहरादून, सहारनपुर से सीधे देहरादून, नई रेल लाइन की स्वीकृति उत्तराखंड तथा देश के लोगों के हित में है। लखनऊ-रूड़की-हरिद्वार से देहरादून रेल लाइन का दोहरीकरण, हरिद्वार, कोटद्वार-रामनगर सीधा रेल मार्ग बनाना, देहरादून-कालसी, टनकपुर-जौलजीवी नई रेल मार्गों का निर्माण तथा मुम्बई से सीधे देहरादून तथा काठगोदाम तक सीधे एक्सप्रेस सेवा शुरू करने के साथ-साथ हरिद्वार तक आने वाली रेलों को ऋषिकेश अथवा रायवाला तक विस्तार देने की प्रार्थना करता हूँ। इससे देश और दुनिया को बेसुमार प्राकृतिक सौन्दर्य से युक्त घरती का स्वर्ण, गंगा का प्रदेश और आस्था का केन्द्र, दुनिया की आध्यात्म की राजधानी उत्तराखंड को देखने का मौका भी मिलेगा और उत्तराखंडवासियों को भी सुविधा मिलेगी। तीर्थ यात्रियों को भी इसका लाभ मिलेगा।

चीन अपनी रेल सेवा को हमारी सीमाओं तक ला गया है जो विंता का विषय है। उत्तराखंड की सीमाओं तक रेल मार्गों का विस्तारीकरण किया जाए।

और अंत में वर्ष 2014-15 हेतु रेलवे का बजट जो 1,64,374 करोड़ रुपये की कुल आय के विपरीत 1,49,176 करोड़ का अनुमानित व्यय मंत्रीजी ने प्रस्तुत किया है उन्हें बधाई देता हूँ। गत वर्ष कुल सकल यातायात की प्राप्ति 1,39,558 करोड़ मात्र थी जबकि इस बजट में आशातीत वृद्धि हुई है। इससे यह साबित होता है कि इस समय रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा के नेतृत्व में भारतीय रेल और यशस्वी होगी और देश के विकास में मोदी जी के सपनों को साकार कर एक मील का पत्थर साबित होगी। मैं इस बजट का समर्थन करते हुए मंत्री जी को ढेर सारी शुभकामनाएं और बधाई देता हूँ।

***श्री कमलेश पासवान (बासगाँव) :** यह गर्व की बात है कि पूरी दुनिया में भारतीय रेल ने अपना परचम लहराया है। नित नई-नई उचाईयों को स्पर्श करते हुए रेल व्यवस्था को सुदृढ़ किया जा रहा है। अभी विगत 08 जून को माननीय रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट पेश किया है, जिसमें उत्तर प्रदेश की कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाएं छूट गई हैं। उत्तर प्रदेश में विशेष रूप से पूर्वी उत्तर प्रदेश एक पिछड़ा क्षेत्र है, जहाँ अवस्थापनात्मक विकास (इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट) अत्यंत ही आवश्यक है। विकास वास्तव में रेलमार्गों एवं सड़क मार्गों द्वारा ग्रामीण क्षेत्रों तक पहुँचता है। मेरा तो स्पष्ट मानना है कि ये परिवहन के साधन शरीर की धमनियों की तरह कार्य करते हैं, तो फिर पूर्वी उत्तर प्रदेश को विकास से वंचित नहीं होना चाहिए।

ज्ञातव्य है कि मेरा संसदीय क्षेत्र बाँसगाँव पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्यालय गोरखपुर से संलग्न है। रेलवे की दृष्टि से काफी उपेक्षित इस क्षेत्र में महत्वपूर्ण रेल लाईन सहजनों-दोहरीघाट के निर्माण हेतु सर्वे कार्य जो सन् 1992 में ही पूर्ण हो चुका है और जिसकी न्यूनतम लागत मात्र 66 करोड़ 95 लाख रुपये है, को अब तक वित्तीय स्वीकृति प्राप्त नहीं हो सकी है। यह पूर्वान्वल की एक महत्वपूर्ण रेल परियोजना है, जिसके पूर्ण होने से प्रमुख बौद्ध स्थलों सारनाथ, कुशीनगर एवं कपिलवस्तु को आपस में जोड़ने से आम जन को भी काफी राहत मिलेगी। मेरी माँग है कि इस रेल परियोजना को पूर्ण कराया जाये।

वहीं एक दूसरी अति महत्वपूर्ण रेल परियोजना पूर्वी उत्तर प्रदेश की बरहज बाज़ार से फैजाबाद वाया दोहरीघाट नई रेल लाईन की है, जिसका सर्वे कार्य सन् 2005 में पूरा हो चुका है, जिसकी न्यूनतम लागत 781 करोड़ 78 लाख रुपये मात्र है, जिसको अब तक वित्तीय स्वीकृति नहीं प्राप्त हो सकी है, किंतु यह दुर्भाग्य ही कहा जायेगा कि पूर्वी उत्तर प्रदेश के महत्वपूर्ण रेल परियोजना के निर्माण से जहाँ असम, पश्चिम बंगाल, बिहार एवं दिल्ली को जोड़ने वाली यह परियोजना मात्र 194 किलोमीटर की है, जिसके बनने से दिल्ली जाने की दूरी सबसे कम हो जायेगी और रेलवे के अन्य मार्गों पर दबाव भी काफी कम हो जायेगा।

मैं पुनः आग्रह करना चाहूँगा कि उपरोक्त रेल परियोजनाओं को वित्तीय स्वीकृति प्रदान करने के साथ ही साथ पूर्वी उत्तर प्रदेश के स्वतंत्रता संग्राम आन्दोलन में वरिष्ठ शहीद नगरी चौरी-चौरा के रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन का रूप दिया जाये।

रेल मंत्री जी ने पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा करते हुए गोरखपुर रेलवे स्टेशन से नई दिल्ली एवं झवड़ा के लिए न तो शताब्दी एक्सप्रेस और न ही दुरन्तो एक्सप्रेस के संचालन की व्यवस्था की है। अनेक पैसैंजर ट्रेनों की दूरियाँ बढ़ायी गयी हैं, परंतु पूर्वी उत्तर प्रदेश की किसी भी ट्रेन की दूरी नहीं बढ़ाई गयी। हमारे क्षेत्र के बरहज बाज़ार-भटनी रेलखण्ड पर चलने वाली यात्री गाड़ियाँ घाटे में चलती हैं, जिसका प्रमुख कारण है, इन गाड़ियों की दूरी कम होना। रेलवे इस रेलखण्ड को अलाभकारी रेलखण्ड से लाभकारी बनाने के लिए बरहज बाज़ार रेलवे स्टेशन से झवड़ा एवं मुम्बई तक एक्सप्रेस ट्रेनों का संचालन किया जाये तथा बरहज बाज़ार रेलवे स्टेशन को एफ श्रेणी से परिवर्तित करके डी श्रेणी में किया जाये।

राजस्व एवं जनहित को ध्यान में रखते हुए ट्रेन संख्या 445 एवं 464 की बरहज बाज़ार से वाराणसी तक दूरी बढ़ायी जाये तथा ट्रेन संख्या 422 को छपरा तक एवं ट्रेन संख्या 424 को गोरखपुर तक दूरी बढ़ायी जाये तथा पुनः इन मार्गों की ट्रेनों को वापस बरहज बाज़ार तक चलाया जाये। साथ ही इस रेलखण्ड पर चलने वाली ट्रेनों में जनहित को देखते हुए पार्सलवान सुविधा की जाये। रेलखण्ड को लाभकारी बनाने हेतु यह कदम भी अति आवश्यक है। बरहज स्टेशन पर रेलवे पूछताछ वायरलेस सिस्टम को पुनः शुरू किया जाये।

बरहज बाज़ार ब्रिटिश शासन में स्थापित मालगोदाम सन् 1922 से बंद कर दिया गया है, जिसका पुनर्निर्माण किया जाये तथा रैक प्वाइंट का निर्माण कराया जाय, जिसमें व्यापारियों के हित के साथ-साथ रेलवे का भी लाभ हो। साथ ही बरहज बाज़ार रेलवे स्टेशन से मुख्य मार्ग तक रेलवे की जर्जर सड़क का निर्माण कराया जाये तथा सड़क के किनारे खराब पड़े प्रकाश बिन्दुओं को ठीक कराया जाये।

सिसई, गुलाबराय, सतरॉव, देवरुवा बाबा हॉट एवं बरहज बाज़ार रेलवे स्टेशनों पर जर्जर प्लेटफॉर्म, टिन शेड, टूटी कुर्सियाँ, विद्युत/सोलर लैम्प व्यवस्था, टूटे शौचालय, मूत्रालय एवं यात्री विश्रामालय एवं पेयजल की व्यवस्था की जाय। इस सम्बन्ध में मैंने रेल मंत्री जी एवं रेलवे के अधिकारियों को अनेकों बार अवगत कराया, परंतु अब तक कोई कार्यवाही नहीं हुई।

सतेमपुर जंक्शन पर गोदान एक्सप्रेस तथा दुर्ग एक्सप्रेस का ठहराव, देवरिया स्टेशन पर गरीब रथ एक्सप्रेस एवं सप्तक्रांति एक्सप्रेस का ठहराव एवं चौरी-चौरा स्टेशन पर काशी एक्सप्रेस, गोदान एक्सप्रेस एवं पूर्वान्वल एक्सप्रेस का ठहराव जनहित को देखते हुए किया जाये।

अतः मेरा आग्रह अनुरोध है कि इन महत्वपूर्ण परियोजनाओं को जनहित में अतिशीघ्र ही पूर्ण कराया जाये।

SHRI C. GOPALAKRISHNAN (NILGIRIS): I would like to record my views on the Railway Budget 2014-15 presented by the Hon'ble Railway Minister on 8 July, 2014.

Before I express my views on I would like to express my sincere thanks and gratitude to our Tamilnadu permanent Chief Minister, Revolutionary Leader 'Puratchi Thalaivi', Amma and my constituency people to elect me as an Member of Parliament from Nilgiris constituency.

Hon'ble Railway Minister presented his maiden Railway Budget for the year 2014-15. Our Hon'ble Chief Minister has welcomed and appreciated this railway budget. The Railway Minister has announced various new schemes and new trains across India.

He has introduced 5 new trains for Tamilnadu State and 02 Pilgrimage trains to Melmaruvathur and Veilankanni during festivals seasons. It will really be helpful the people to visit these religious places during festivals. I appreciate the Hon'ble Minister for his new initiatives.

To ensure the safety of passengers specially for women passengers in trains and at stations across India, around 17,000 RPF constables are to be recruited and 4000 women constables for posting in all women's coaches. It is welcomed by the women passengers.

A Diamond quadrilateral to be launched for high-speed trains for connectivity between the four metros for which Rs. 100 Crore have been allocated for taking project forward. It is really to ease the passengers' traffic and improve the rail service in all metros.

Further the Railway Minister also announced 09 high speed trains which will help to reduce train journey hours and passengers time also.

The Hon'ble Minister has unveiled several innovative measures in the IT sector to increase the efficiency in functioning of the Indian Railways stations; tickets machines to issue 7,200 tickets per minute, CCTV to be installed at railway stations to monitor cleanliness at stations. I appreciate the Ministers initiatives and innovative ideas behind this.

A 'Cold Storage Godown' near Chennai to preserve vegetables and fruits is really a boost and encouragement to the vegetables and fruits growers.

Ooty is considered as one of the international tourist place in India and it is situated in my Nilgiris parliamentary constituency. This constituency has been totally neglected and even not a single project has been announced for this area. I felt some more new projects and new trains would be introduced/initiated for my Nilgiris constituency, but the people of these area are totally disappointed. The following projects/trains may be introduced for the convenience of the public in my Nilgiris constituency and my nearby constituency/City Coimbatore, in Tamilnadu:

Expansion of platform at Mettupalayam Railway Station and laying of PIT line for maintenance of Engine and Coaches.

Train No. 12672 (Nilgiris Express) Mettupalayam-Chennai at presently start with 13 coaches in Mettupalayam without general and unreserved coaches and 11 more coaches attached at Coimbatore Railway Station which causes lot of inconvenience to the passengers boarding from Mettupalayam. So the said train may be started from Mettupalayam with full capacity of 24 coaches.

Train No. 12674 Cheran Express from Coimbatore-Chennai-Coimbatore be extended upto Mettupalayam.

Train No. 22610 Coimbatore-Mangalor-Coimbatore be extended upto Mettupalayam.

Train No. 56323 Coimbatore-Mangalore-Coimbatore Fast Passenger be extended upto Mettupalayam.

Train No. 15344 Amrita Express, Coimbatore Palakkad and Trivandrum be extended upto Mettupalayam.

A new train be introduced between Mettupalayam and Bangalore.

There is no train in the evening from Mettupalayam to Coimbatore. An additional run of passenger train running from Mettupalayam and Coimbatore between 2000 hrs and 2030 hrs should be considered.

Stoppage of Passenger train running between Mettupalayam and Coimbatore be made at Veerapandi, Puthu Pudur and Tudiyalur.

Stoppage of Nilgiri express at Rani Medu is needed. A ticket counter facility may be made at Rani Medu Railway Station.

A non-AC First Class coach may be re-introduced in Train No. 12672, Nilgiri Express.

Hence, I request the Hon'ble Minister to take necessary action to complete the above mentioned projects and demands of my constituency people at the earliest.

DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): Mr. Chairman, Sir, thank you. I rise to participate in the general discussion on Railway Budget 2014-15 as presented by the hon. Railway Minister, Shri Gowda ji. At the very outset, I would like to congratulate him for his maiden Railway Budget. However, in simple language, I would like to say that this is an ordinary and a very normal Budget. I am really sorry to mention that this is a perfectly non-balanced Budget. I do stand here to oppose the Budget.

Coming to the main discussion, I would very respectfully say that this Budget is very much non-inclusive, both in content and in quality and also in quantity. In order to improve the overall quality of the passenger services, including safety and punctuality, the Railway Minister has not proposed

anything concrete. Anyway, we know the constraints imposed on him by his boss. He is so apprehensive that he was not able to do even a little amount of justice to his own State of which he was Chief Minister. But he has accommodated a bullet train from Mumbai to Ahmedabad. But I tell you very frankly, Mr. Chairman, that people of the country would have been delighted if bullet trains are proposed between Kolkata and Mumbai, Mumbai and Chennai, and Chennai and Kolkata.

Passenger fares and freight charges having been already increased significantly before the presentation of this regular Railway Budget, hon. Railway Minister has rather an easy task to do his job.

Since time available is very short, I shall now come directly to region-specific projects. The Railway Minister has not set any right tone when he speaks of projects of national importance. The national project of Udhampur-Srinagar-Baramulla and other projects of strategic importance are not given priority.

The North-Eastern region, as you know, is very sensitive one. The proposed projects in this region for providing connectivity to State Capitals of Arunachal Pradesh, Nagaland, Manipur and Mizoram are yet to see the light of the day. I come from the State of Manipur. Manipur, along with other States of North-East and the State of Jammu and Kashmir, are categorized as Special Category States of the country. Manipur is one such State where no train has ever run. There are still some elders in the State who have never seen a train wagon forget about travelling in it. In 2004, for the first time, the UPA Government, under the leadership of the then hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singh and respected Madam Sonia Gandhi, sanctioned the Jiribam-Tupul, Imphal, rail project. The foundation stone was laid at Jirighat by the hon. Prime Minister Dr. Manmohan Singh in 2004 in the presence of the then Union Railway Minister Shri Lalu Prasad Yadav and a host of other leaders of the North-East. This project was initially targeted to be completed by 2010 but it was extended in the first instance to 2012, then to 2014 and now to 2016. Unfortunately, it has not been mentioned this time but it is there. It is known to all of us that this is now being delayed and targeted to be completed by 2022. The reason for this delay as well as the delay in the work of Lamding-Silchar gauge conversion are attributed to the adverse law and order situation in these areas. Very often we are very much sorry to learn that the Ministry has not taken up the matter with the authorities concerned for providing necessary security coverage for these projects.

I very respectfully urge upon the Union Government, particularly the Home Ministry, that funds to maintain a dedicated security to each of all the National Projects sanctioned in the region may kindly be considered and implemented in the best interest of all concerned....(Interruptions) Where has gone the initiation of the proposal for the creation of the North-East Region Rail Development Fund for ensuring necessary funds for the timely completion of the national projects in the region?...(Interruptions)

Lastly, I would like to seek the indulgence of the hon. Members present and that of this august House to tell you the fact that the North-East region is a mini-India in its true sense of the term. Many different small ethnic groups settle together. Thank you....(Interruptions)

***श्री बोध सिंह भगत (बालाघाट) :** मैं पत्र के माध्यम से अपने संसदीय क्षेत्र की समस्याओं के निराकरण हेतु अनुरोध करता हूँ-

1. कटंगी-तिरोड़ी नई रेल लाईन स्वीकृत है। भू-अर्जन की कार्यवाही राशि के अभाव में रूकी पड़ी है। कलेक्टर बालाघाट द्वारा 29,19,744 करोड़ रुपये भू-अर्जन की कार्यवाही हेतु रेलवे से मांग की गई है, किंतु राशि के अभाव में आर्बंटन नहीं किया गया। कृपया 100 करोड़ रुपये की बजट में व्यवस्था की जाये।
2. छिंदवाड़ा-सिवनी-नैनपुर-मंडल गेज परिवर्तन (ब्रॉडगेज) स्वीकृत है। इस बजट (2014-15) में मात्र 20 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई है, जो बहुत ही कम है, जबकि उक्त रेल लाईन आवागमन की दृष्टि से बहुत उपयोगी है, क्योंकि मां नर्मदा का उद्गम स्थल अमरकंटक मंडला जाने-आने का रेल ही एकमात्र साधन है, पिंडदान तथा दर्शन हेतु इसी मार्ग से आवागमन होता है। कृपया 100 करोड़ रुपये की राशि का प्रावधान बजट में करें।
3. जलबपुर, बालाघाट, गोंदिया, ब्रॉडगेज हेतु 100.10 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जो काफी कम है। यह मार्ग दक्षिण उत्तर भारत को जोड़ने वाला करीब 300 कि.मी. की दूरी कम करने वाला मार्ग है। करीब 6-7 वर्षों से इसका निर्माण चल रहा है। वन एवं पर्यावरण मंत्रालय से विलयर्स मितलना शेष है। कृपया अनुरोध है कि बजट में राशि बढ़ाकर वन एवं पर्यावरण मंत्रालय से विलयर्स दिये जाने हेतु कार्यवाही करें।
4. वाराणसी-सिवनी रेलवे स्टेशन पर तत्काल आरक्षण की व्यवस्था पूर्व में थी, जिसे बंद कर दिया गया है। इसे तत्काल शुरू किया जाये।
5. कटंगी बालाघाट से गोंदिया, नागपुर एवं रायपुर, बिलासपुर तक नई रेल सुविधा यात्रियों को उपलब्ध करायी जाये।
6. लामता बैदर से मलाज खंड तक नई रेल लाईन सर्वेक्षण पश्चात् स्वीकृत की जाये।
7. हटा किरनापुर से लॉगी तक सर्वेक्षण कार्य शुरू है, शीघ्र नई रेल लाईन स्वीकृत की जाये।
8. राजधानी एक्सप्रेस बिलासपुर से नई दिल्ली तक सप्ताह में 2 दिन चलती है, जिसे प्रत्येक दिन चलाया जाये।
9. बालाघाट में ट्रेनों की धुलाई हेतु वाशिंग हब निर्माण के लिए राशि प्रदान की जाये।

HON. CHAIRPERSON : The next speaker is Shri C.R. Patil. You can start now. Only Shri C.R. Patil's speech will go on record.

श्री सी.आर. पाटील (नवसारी) : सभापति महोदय, मैं आपका बहुत ही आभारी हूँ, आपने मुझे बोलने का मौका दिया। हमारे आदरणीय प्रधानमंत्री जी का रेलवे के बारे में एक अलग प्रकार की सोच है। ट्रेन समय पर चलनी चाहिए, सुरक्षित चलनी चाहिए, स्पीड में चलनी चाहिए और ट्रेन में प्रवास करने वाले यात्रियों तथा महिलाओं की सुरक्षा होनी चाहिए। इन सभी बातों को ध्यान में रखते हुए आदरणीय श्री गौड़ा साहब ने जिस प्रकार का बजट दिया है, उसकी वजह से लोगों के मन में लोगों की ट्रेन में प्रवास करने की इच्छाशक्ति बढ़ी है। ट्रेन में जाने की बहुत से लोगों का कंप्लेशन होता है। कोई अप-डाउन करता है, कोई धार्मिक स्थल के लिए जाता है और किसी को वेकेशन पर भी जाना पड़ता है। तो ट्रेन का प्रवास सुखमय होना चाहिए। मगर हमने देखा कि कांग्रेस या यूपीए सरकार के समय में जिस तरह से ट्रेन की व्यवस्था थी, यह इतनी दुखदायक और पीड़ादायक थी कि लोग ट्रेन से दूर भागने लगे थे। आज पुनः रेल के प्रति लोगों का विश्वास पुनर्स्थापित करने में श्री गौड़ा साहब सफल हुए हैं, मैं उनका अभिनन्दन करता हूँ। ट्रेन का इतिहास रहा है, हमारे यहाँ जो भी रेल मिनिस्टर आये, उनमें से दो-तीन तो डिरेल हो गये। ...* मगर मैं जानता हूँ कि रेल को डिरेल नहीं होना है, इसे ठीक से चलाना है और यह श्री गौड़ा साहब अच्छी तरह से जानते हैं। वे कर्नाटक के मुख्यमंत्री का पद संभालकर यहाँ आये हैं। पूरे प्रमाणिकता और पारदर्शी व्यवहार के साथ वे जो अनुभव लेकर आए हैं, वे सारे अनुभव यहाँ काम में लाने वाले हैं। मैं कहूँगा कि जो सूत शहर है, सूत और नवसारी जिला है, मेरा संसदीय क्षेत्र नवसारी है। सूत में देश के हर गांव के लोग

रहते हैं। मगर वहां जो ट्रेन की व्यवस्था होनी चाहिए, उसमें कुछ कमियाँ हैं। हमारे यहाँ एक डी.आर.एम. ऑफिस की आवश्यकता है ताकि छोटे-मोटे प्रोब्लम सहजता से खत्म हो जाएं। हमारे यहाँ जो नवसारी जिला है, उसे जिला बने हुए नौ साल हो गये हैं, तो जिला होने के नाते उसे जो बेनिफिट मिलना चाहिए, वह आज तक नहीं मिल पाया है। हमारे यहाँ नवसारी और सूरत का जो कोटा बढ़ना चाहिए, वह अभी तक बढ़ा नहीं है। जब वैकेशन का समय होता है, तो मुम्बई हेड-ऑफिस से पूरा कोटा खींच लिया जाता है। तो मैं श्री गौड़ा साहब से विनती करूँगा कि जहाँ का कोटा हो, वह वहीं के लिए उपयोग होना चाहिए। इसके लिए भी आप अपने अधिकारियों को निर्देश दें। सूरत एक ऐसा सेक्टर है, जहाँ डायमंड और टेक्सटाइल की बहुत बड़ी इंडस्ट्री है। सूरत और वापी में हजारों युवा अप-डाउन करते हैं। वहाँ ट्रेन में बोगी की कमी होने की वजह से लोग ट्रेन की बोगी के ऊपर बैठते हैं। उनके पास पास है, टिकट लिया हुआ है, मगर जगह नहीं है। उसकी वजह से जब अकस्मात कोई दुर्घटना होती है, तो 25-30 साल का लड़का गुजर जाता है, उसकी वजह से उसकी फैमली खत्म हो जाती है। मेरी विनती है कि उस ट्रेन में बोगी बढ़ायी जाए और अप-डाउन करने वाले यात्रियों के लिए एक ट्रेन बढ़ाने की भी मैं श्री गौड़ा साहब से विनती करता हूँ। सूरत से जलगांव जाने के लिए डबल डेकर का काम कई सालों से चल रहा है और अभी तक वह समाप्त नहीं हुआ है, उसमें थोड़ी स्पीड बढ़ायी जाए क्योंकि वहाँ से आप् प्रदेश, यूपी. और बिहार के लिए जो ट्रेनें हैं, वे बॉटलनेक बन जाते हैं, तो यह काम जल्दी समाप्त हो जाए, मैं ऐसी विनती करता हूँ। सूरत में बिहार और यूपी. के बहुत लोग हैं। हमारी पार्टी के करीब 100 सांसद वहाँ बिहार और यूपी से चुनकर आए हैं, मैं उनसे विनती करूँगा कि आप लोग सपोर्ट कीजिए। सूरत से पटना वाया वाराणसी और सूरत से वाराणसी के लिए ट्रेन चलाएं। हमारे यहाँ प्लेटफार्म बहुत नीचा हो गया है, वहाँ रोज दुर्घटना होती है, उतरते समय लोगों के पैर कट जाते हैं, कई लोग मर जाते हैं, उस प्लेटफार्म को थोड़ा ऊंचा करने की आवश्यकता है। ... (व्यवधान) मैं अपने साथी सांसद की बात रखता हूँ, कोसम्बा से उमरपाड़ा, जो नैरोगेज लाइन है, उसे ब्रॉडगेज करने की आवश्यकता है और उसे आगे नन्दरबार तक लम्बा करना है। ... (व्यवधान) उनको भी टाइम नहीं मिला, तीन मिनट में सबको अपनी बात कहनी है, सब मेरे लिए बैठे हैं। सूरत से महुआ के लिए ट्रेन चाहिए। सूरत की जो गुजरात वहीन ट्रेन है, वह वलसाड से अहमदाबाद जाती है और पूरे दिन वहाँ स्टेशन पर खड़ी रहती है, अगर उसे पालनपुर तक आगे लेकर जाएंगे, तो शाम को वही गुजरात वहीन ट्रेन वलसाड तक आ जाएगी, जिससे वहाँ के लोगों को सुविधा मिल जाएगी। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : बाकी आप मिनिस्टर को लिखित रूप में दें।

श्री सी.आर. पाटील : इससे वहाँ के लोगों को सुविधा मिल जाएगी।

धन्यवाद सभापति महोदय, मैंने आपके बेल बजाने से पहले अपनी बात खत्म कर दी है।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, before I call the next speaker, I would like to state there is a long list of speakers pending with me. I would request the hon. Members to complete their speeches within three or four minutes.

श्रीमती संतोष अहलावत (सुंझुनू) : सभापति महोदय, आपने रेल बजट जैसे महत्वपूर्ण विषय पर मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद देती हूँ।

महोदय, मैं राजस्थान की वीरप्रसूता भूमि शेखावटी से आती हूँ। माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को मैं धन्यवाद देना चाहती हूँ कि पूर्ववर्ती सरकार के अभिशाप से हमें मुक्त करने का प्रयास किया है। मैं ऐसा इसलिए कर रही हूँ कि मेरे यहाँ मातृ एक रेल लोहार से सीकर, सुंझुनू होते हुए जा रही थी, पिछले ढाई वर्ष से आपके कुप्रबंधन की चपेट में आकर बंद थी। मेरा रेल से दिल्ली से आने का सपना आज तक पूरा नहीं हुआ, इसलिए आपने हमारे यहाँ जो रेल चलाने की बात कही है, उससे मैं अभिभूत हूँ। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहती, आपका ध्यान एक बात की ओर आकृष्ट करना चाहती हूँ। इस रेल बजट की विशेषता है कि इसमें किसी एक क्षेत्र का ध्यान न रखकर सभी क्षेत्रों के संतुलन को ध्यान में रखा गया है। इस क़ाम में राजस्थान को चार प्रीमियम ट्रेन्स, छः एक्सप्रेस और दस पैसंजर ट्रेन्स दी गयी हैं, जो राजस्थान को भारत के विभिन्न क्षेत्रों से जोड़ने के साथ ही आंतरिक भागों में भी आपस में जुड़ाव हो पाएगा, जो राजस्थान की आर्थिक और सामाजिक प्रगति को प्रगाढ़ करेगा। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगी कि हिन्दुस्तान की सेना में सर्वाधिक मेरे संसदीय क्षेत्र सुंझुनू जिले के सैनिक हैं। सुंझुनू जिले के उद्योगपति देश के कोने-कोने ही नहीं, विदेशों में भी अपना योगदान दे रहे हैं। मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि एक रेलगाड़ी लोहार, सीकर, सुंझुनू होते हुए दिल्ली से हमारी राजधानी जयपुर को जोड़े, तो हम सब सांसद उसमें बैठकर आ सकते हैं। मैं निवेदन करना चाहती हूँ कि बजट में स्वामी विवेकानन्द जी की शिक्षा के प्रचार के लिए एक विशेष ट्रेन चलाई जा रही है और मैं यह उल्लेख करना चाहूँगी कि जिस आवाज के जरिए स्वामी विवेकानन्द जी ने गुलाम भारत को आत्मविश्वास प्रदान किया, विश्व में भारतीय संस्कृति का परचम फहराया। इस काम में सुंझुनू जिले के खेतड़ी कस्बे के महाराजा ने स्वामी जी को काफी सहयोग किया था। इसलिए मैं कहना चाहूँगी कि सुंझुनू को रेल से अधिक से अधिक जोड़ा जाए। यह रेल बजट सरकार की मातृ पवित्र इच्छाएं भर नहीं है, वरन् उसे पूरा करने में सरकार की कटिबद्धता भी इसमें दिखाई देती है और यह बात उसकी विभिन्न योजनाओं के लिए धन की उगाही के खाते से पता चलता है। मुझे लगता है कि यह रेल बजट स्वामी विवेकानन्द के समृद्ध, शिक्षित और एकताबद्ध भारत के सपने को पूरा करेगा। मैं स्वयं सहित समस्त मातृशक्ति की तरफ से धन्यवाद देना चाहूँगी कि रेल भारती के द्वारा महिलाओं को रोजगार देने की बात कही गयी है, महिलाओं की सुरक्षा की बात कही है। ... (व्यवधान) यह मेरा पहला मैडेन भाषण है। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आज समय की कमी है।

श्रीमती संतोष अहलावत : महोदय, एक लाइन में मैं अपनी बात खत्म करूँगी। राजस्थान के 25 सांसदों में से मैं इकलौती महिला हूँ, इसलिए आप प्लीज मुझे फेवर करें। विपक्ष में बैठे मेरे मित्रों पर मुझे जरूर अचम्भा होता है कि पिछले दस वर्षों तक जिनके हाथ में सत्ता रही, जिन्होंने कुछ नहीं किया, आज वे हमें सलाह दे रहे हैं, सदन से बहिर्गमन कर रहे हैं, सरकार की निंदा कर रहे हैं और बजट के खिलाफ बोल रहे हैं। मैं कहना चाहती हूँ - "इनका क्या विश्वास भारती, देश-धर्म, ईमान बेच दें, जरूरत पड़े तो ताजमहल और गंगा का मैदान बेच दें। जाने कब क्या कुर्सी की खातिर सारा हिन्दुस्तान बेच दें।"

सभापति महोदय, मेरी स्पीच पूरी नहीं हुई, लेकिन मैं नहीं चाहती कि आप दोबारा घंटी बजाएं इसलिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात यहीं समाप्त करती हूँ।

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा (रोहतक) : सभापति महोदय, मैं आपका व्यक्त करना चाहूँगा कि आपने मुझे रेल बजट जैसे महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का समय दिया। मुझे पता है कि समय की पाबंदी है और लम्बी-चौड़ी चर्चा हो चुकी है, मैं सामान्य बात ज्यादा न कहकर संक्षेप में अपनी बात कहना चाहूँगा।

जब रेल के किराए के बढ़ाए गए तो यह देश के सामने एक बड़ा मुद्दा रहा, उस पर भी काफी चर्चा हो चुकी है। उसका बाद लोगों की उम्मीदें जमी थीं कि जिस हिसाब से रेल किराए बढ़ाए गए हैं, उसी हिसाब से सुविधाओं की ओर ज्यादा ध्यान दिया जाएगा और हो सकता है नई रेल लाइंस न बिकाई जाएं। अभी हमारी साथी सांसद जो भारतीय जनता पार्टी की टिकट से सुंझुनू से जीतकर आई हैं, उन्होंने सही बात कही कि सुंझुनू से सीधी लाइन जुड़नी चाहिए। उन्होंने तुलारू तक बात की। मैं कहना चाहता हूँ कि तुलारू से आगे पालरा होते हुए, दादरी, अज्जर होते हुए, सीधे रेल लाइन होनी चाहिए। इसका सर्वे भी हो चुका है। हम लोग जो आमने-सामने बैठे हैं, मैं समझता हूँ कि मैंने उनकी बात का समर्थन किया और वह मेरी बात का समर्थन करें। देश हित में अगर कोई काम होता है तो उसमें दलगत राजनीति से ऊपर उठकर हमें उसे देखना चाहिए।

हमारे मन में एक संशय है कि आपने जिस तरह से एफडीआई और पीपीपी पर जोर दिया है। मैं उसके बारे में यह कहना चाहता हूँ कि मैं न तो सैद्धांतिक रूप से एफडीआई और न ही पीपीपी के खिलाफ हूँ। निवेश कहीं से भी आए, उसका स्वागत होना चाहिए, क्योंकि हमें अपने देश में इंफ्रास्ट्रक्चर तैयार करना है। मगर हम रेलवे के भविष्य की कल्पना सिर्फ एफडीआई और पीपीपी के आधार पर ही

करें, तो मैं समझता हूँ कि कहीं न कहीं हमें यह भी समझना पड़ेगा कि अगर अडानी और अम्बानी पैसा लगाएंगे तो वे केवल लोगों की भलाई के लिए नहीं लगाएंगे, अपनी रिटर्न के लिए लगाएंगे।

बहुत से सोशली वायबल प्रोजेक्ट्स के बारे में आपने कहा कि इस बजट में स्थान नहीं दिया गया है। पहले जो सोशली वायबल प्रोजेक्ट्स शुरू किए गए थे, वे ऐसे थे, जैसे झुंझुनू का है, उस इलाके से अगर रेल लाइन सीधा दिल्ली आए तो उसमें कमर्शियली वायबल नहीं है, क्योंकि वहां फ्रेट ट्रैफिक नहीं है, मगर लोगों की आवश्यकता है। इसलिए इस तरह ध्यान दिया जाना चाहिए।

मैं तीन बातें अपने क्षेत्र की रखना चाहूंगा। एक है दिल्ली-एनसीआर की बात। एनसीआर के आसपास 80-100 किलोमीटर का इलाका है। जब रेल किराए बढ़ाए गए तो वह एक मुद्दा बना, लेकिन उससे भी बड़ा एक मुद्दा और बना। मुंबई सबर्बन का जो 80 किलोमीटर का दायरा है, वहां के शिव सेना के और भारतीय जनता पार्टी के सांसद आपसे मिले। उनके आग्रह पर आपने मुंबई और उसे 80 किलोमीटर के दायरे में जो दैनिक यात्रियों का किराया आपने बढ़ाया था, वह वापस ले लिया। उसका हम स्वागत करते हैं। दैनिक यात्रियों को हर रोज जीवनयापन के लिए रेल का सफर करना पड़ता है। इसलिए यह एक अच्छा फैसला आपने लिया। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि मुंबई महाराष्ट्र की राजधानी है, मगर दिल्ली भारत राष्ट्र की राजधानी है। दिल्ली देश का सबसे बड़ा शहर है और दुनिया में टोक्यो के बाद आबादी के लिहाज से दूसरा बड़ा शहर है। जिस तरह से मुंबई और उसके आसपास के 80 किलोमीटर के इलाके के किराए आपने कम कर दिए या वापस ले लिए, उसी तरह दिल्ली के एनसीआर क्षेत्र के किराए भी कम करने चाहिए। आपने एक जगह तो किराया कम कर लिया कि दैनिक यात्री बहुत जाते हैं जीवनयापन करने के लिए, यह तो एक मुद्दा हुआ। लेकिन दिल्ली का भी एक मुद्दा है। दिल्ली और एनसीआर में भी लोग दैनिक यात्रा करते हैं अपने जीवनयापन के लिए। दिल्ली-एनसीआर क्षेत्र से 17 लोक सभा सांसद हैं, भारतीय जनता पार्टी के उनमें से 16 हैं। वे आपके आगे अपनी बात सुलकर नहीं रख पा रहे, मगर मुझे पता है कि वे इस विषय पर मेरे साथ हैं। सुखबीर जौनपुरिया जी यहां बैठे हैं, वह राजस्थान पहुंच गए हैं, लेकिन वह भी यहां के हैं और मेरे साथ होंगे कि यहां भी किराए कम किए जाएं।

पिछले बजट में कुछ फैसले हरियाणा के बारे में हुए थे। लेकिन इस बजट में उनका जिक्र नहीं है। मैं उम्मीद करूंगा कि रेल मंत्री जी उनकी तरफ भी ध्यान देंगे। जयपुर-चंडीगढ़ एक इंटरसिटी ट्रेन चलाने की घोषणा पिछले रेल बजट में की गई थी। वह ट्रेन जयपुर से रेवाड़ी, रोहतक, जींद होते हुए चंडीगढ़ जानी थी। इस बजट में उसे स्थान नहीं मिला है, जबकि पिछले बजट में आ चुकी थी और अभी तक शुरू नहीं हुई है। मुझे उम्मीद है कि इसमें राजनीति नहीं होगी और जो घोषित ट्रेन है, आने वाले दिनों में वह जरूर चलेगी।

एक बड़ी रेल कोच फैक्टरी पिछले रेल बजट यानि 2013-2014 में सोनीपत के अंदर बनाने की बात थी। इस रेल बजट में उस परियोजना को कोई धनराशि आवंटित नहीं की गई है। मैं रेल मंत्री जी रेल बजट पेश करने के लिए शुभकामनाएं देता हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री जी को शुभकामनाएं देता हूँ, उन्होंने पहला रेल बजट पेश किया है और इस बात के लिए भी आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने पूरी चर्चा यहां बैठकर सुनी है। इस बात के लिए हम आपका अभिनंदन करते हैं। मैं उम्मीद करता हूँ कि जो रेल फैक्ट्री सोनीपत में लगाई थी, वह वहीं रहेगी और उस पर धनराशि आवंटित करके कार्य को आप शुरू करवाएंगे। पिछले बजट में यह बनी थी, किंतु इसमें धनराशि आवंटित नहीं की गयी थी।

अंत में मैं इस बात पर आपराि जरूर व्यक्त करना चाहता हूँ कि हरियाणा को जिस हिस्से की उम्मीद थी, उस हिसाब से हमें अपना हिस्सा नहीं मिल पाया है। वर्ष 2013-14 के बजट में हमें तीन नयी लाइनें, तीन प्रोजेक्ट्स, चार मॉडर्नाइजेशन प्रोजेक्ट्स, पांच नयी मैमू-डैमू, 19 नयी ट्रेन्स और एक सर्वे हमें मिला था जबकि इस बजट में दो नये प्रोजेक्ट्स, एक मॉडर्नाइजेशन प्रोजेक्ट और दो नयी ट्रेन्स ही हमें मिली हैं। तुलनात्मक रूप से पिछले बजट में तकरीबन 85,00 करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स हरियाणा प्रदेश को मिले थे जबकि इस बजट में केवल 225 करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स मिले हैं। अपने जवाब में इन बातों का भी आप ध्यान रखेंगे।

***DR. KULMANI SAMAL (JAGATSINGHPUR):** I would like to put my views on the Demands for Grants (Railways) for 2013-14. I am thankful to Minister of Railways that he has initiated to introduce two new trains from Paradip to Howarah and from Paradip to Vishakhapatnam.

I would like to mention here that inspite of abundance of natural resources, Odisha is one of the most backward states of the country. Similarly, inspite of generating a sizeable amount i.e. Rs 14,000 crore of revenue, the allocation of the funds to the State for infrastructure development is not up to the level of expectation. Keeping in view development of Railway infrastructure, the Govt. of Odisha requested for Rs.3160 crore whereas only less than half of the amount that is Rs.1420 crore was allotted to the state. I am sorry to mention that there are seven district of Odisha, which have not been linked with Railway network. It is a clear picture that respective Central Governments whether UPA or NDA have always neglected by ignoring the genuine demands of the state. It is pertinent to note that Odisha had received only Rs.841 crore, Rs.655 crore and Rs. 1116 crore in the last three railway budgets. Though it has been increased this time, the allocation, from view point of increase in raw materials and other things, is grossly insufficient to meet the cost of various ongoing projects in the State. The Railway Zone coming across Odisha is considered as a profit generating Zone and is also considered as one of the most preferred destinations for investment, especially in the metal, mining and power sectors, but the Minister of Railways has overlooked the state.

I would like to draw the attention of Minister of Railways to the foundation stone for laying of 82 kms. rail line between Haridashpur and Paradip in Odisha which should be taken into consideration for completion. Hence, I request Shri Gowda Ji, Hon'ble Minister of Railways to consider for laying of the said line keeping in view importance of Paradip Port as a major port as well as various industrial set-ups therein. Paradip attracts thousands of tourists due to its status of major seaport and various industrial set-ups and Konark for the famous Sun Temple. I request to Hon'ble Railway Minister to consider linking Paradip with Konark by rail route since both the places are equally important on account of tourism potential of the State.

***DR. A. SAMPATH (ATTINGAL):** The sanctity of our Rail Budgets is being lost year by year. Those declarations made in the budgets remaining unfulfilled are increasing. Ministers have started to shower promises and those promises are withered away without even a single stone unturned.

Railways are the veins of the nation which leads to more integration of our polity and society. But the parochial attitude of various Ministers and callous attitude of bureaucrats have led to an even widening gap between the people and the institution.

The recent hike in the passenger fare as well as freight charges will definitely add more fuel to the fire of agony of the common people. Now the Parliament does not have any say in the increase of fuel prices or in the increase of rail fares. The neo-liberal economic policies have started swallowing the powers of Parliament and thereby the political powers of the common people. Hence, I oppose the demands for grants in Rail Budget.

How can one imagine that the Hon'ble Railway Minister does not know the demands of the State of Kerala and its peculiar geographical and demographic features? For the first time, Kerala has been utterly neglected. 58 new trains were declared. But my state did not get even a single piece of the pie. We got no new projects. What happened to these projects like Medical College at Thiruvananthapuram, two Coaching terminus, one at Nemom in Pallichal Grama Panchayat of Attingal Lok Sabha Constituency and the other one at Kottayam? The drinking water bottling plant was declared for Thiruvananthapuram. Most modern power laundries for Thiruvananthapuram and Ernakulam, and the Railway hotel at Thiruvananthapuram have all gone in to oblivion in the recent Budget. The coach factory allotted for Palakkad is yet to take shape. Why when it comes for Kerala alone? Railways insist for P.P.P. for which we still do not have a role model. What about the wagon factory at Cherthala for which the previous LDF Government in Kerala has done quite a lot of home work and obtained consent from the railway minister?

We need safe and comfortable journeys, Speed comes next only. Are our trains and railway premises clean? Now this year's budget intends for more privatizations. PPP is not a panacea for the illness of the railways. Railway needs funds for development and modernization. It should get more budgetary support as well as plan funds from the Planning Commission. Railway should not be a commercial concern and it cannot be. There is no alternative for common people for long distance journeys. But it has become difficult if not impossible for them to get a reservation during seasons to reach their home land. Even one to two months is not sufficient.

Why the railway officials are still hesitant to discuss and rectify minor and small issues, with local representatives including the district development-councils chaired by the district collectors regularly? I hope certain mindsets have to be changed without any delay.

At Nemom railway station, railway have its own land and hence it can be developed into Thiruvananthapuram South and thereby reduce the traffic congestion in between Thiruvananthapuram Central and Kochuveli.

In rail tourism, as Minister mentioned under Chapter X, Para 1 & 2 at Page 15 of his budget speech, Guruvayoor and Varkala should also be included. More centres of Karnataka and Kerala can also be added if we extend the Byndoor-Kasargod train.

I humbly demand the increasing of frequency of Train Nos.12431/42 H. Nizamuddin to Trivandrum Central Rajdhani Express. 12217/18 Kerala Sampark Kranti Express and 22641/42 Shalimar Express.

Kerala is a State having population and more than 3.50 crore and it is the only region which still lacks a railway zone. I request the Hon'ble Minister to consider this genuine demand at the earliest.

Two lakhs of vacancies are yet to be filled up. The work load of the employees have to be reduced. Safety of the passengers and freight cannot be compromised at all. The State of Kerala has been demanding for the introduction of new trains such as Kanyakumari-Goa Janasadaran Express; Kozhikode-Bangalore Janshatabdi/Intercity Express (Via Salem); Ernakulam-Kollam passenger train; Bangalore-Nagerkovil Express; Vadodara Trivandrum Express via Pune.

Also, some of the existing train services have to be extended such as 12977/78 Maru Sagar Express to Trivandrum; 16187/88 Tea Garden Express to Trivandrum; 56385 Ernakulam Kottayam Passenger to Kayamkulam 56653 Calicut Kannur Passenger to Mahgalore.

The work on the doubling of Ernakulam-Kayamkulam via Kottayam is very slow though land is already provided. More funds should be allotted for immediate completion of the project.

Ernakulam-Alleppy-Kayamkulam is one of the most important traffic routes in Kerala relating to tourism. The Alleppy backwaters are an international destination and hence doubling of the route is essential.

The work on the Shornur-Mangalore electrification is moving at a snails pace. More funds should be allocated for early completion which will help for movement of goods and passengers.

The Kozhikode, Ernakulam and Trivandrum stations have been included for upgradation as World Class Stations. Feasibility reports have also been submitted to the Railways. The work for world class level should augment either through allocation of more funds or through PPP mode.

Varkala, Kadakkavur, Chirayinkeezhu, Murukkumpuzha and Kaniyapuram may be declared as Adarsh Railway Stations. Kadakkavur Railway Station building should be declared as a heritage railway station.

From Guwahati to Thiruvananthapuram/Kochuveli a new train may be introduced on daily basis to facilitate more travel of migrant workers from North-East.

The capital City of the State of Kerala may be connected with Jammu –Tavi by daily train which is a necessity.

A new daily express train: Madgaon (Goa) – Kottayam-Kanyakumari may be started (Mumbai-Goa Konkan Kanya rakes can be used for this train) Increase in the frequency: of 2201/2202 LTT Kurla -Kochuveli Garib Rath; from Bi-weekly to daily is a genuine need. Likewise, Train No.2223/2224 LTT Kurla – Ernakulam Duroto shall become daily express and this shall be extended to Kochuveli.

As the southernmost State and a large number of its population living and working in the north Indian State, adequate number of Holiday Special trains should also be provided to Kerala.

Varkala is a famous tourist centre and pilgrimage centre of the Samadhi Place of Sree Narayana Guru. Thousands of people are thronging Varkala every day. Hence, it is absolutely necessary to allow stops to all Express and Superfast trains at Varkala Sivagiri Railway Stations.

Those trains which are present do not have a stoppage at Varkala should be given a stoppage either at Kadakkavur or at Chirayinkeezhu or at Murukkumpuzha or at Kaniyapuram on alternate basis. The last two stations are nearest to the CRPF Battalion Centre and the Technopark and the newly emerging Technocity. It is also nearest to the world famous Santigiri Ashram.

At present many Refreshment stalls in Railway Stations are not properly maintained and enough care is not given for cleanliness. Hence, the catering needs in some of the Railway Stations may please be handed over to Kudumba Shree Units, run by Women's Self Help Groups. This will bring good change in serving food and behavior. The lady passengers and commuters will also feel safe in the presence of these elderly women.

Foot Over-Bridges are to be provided at Nemom, Murukkumpuzha, Kappil and Kaniyapuram Railway Stations (all in Thiruvananthapuram District). At present the public is crossing over the railway track to reach the other end, which is not safe and admissible. The heights of the platforms may be increased to ensure the safety of the commuters. The roofs of the existing platforms may be extended to provide shelter to passengers during day time and rainy seasons.

Late Shri Varkala Radhakrishnan (Veteran MP and former Speaker of Kerala Legislative Assembly) pressed for stoppage of Train Nos. 16349/16350 Parasuram Express at Chirayinkeezhu. It was accepted by the Railways and displayed in their website also. But, now the same has gone out from the website of the railways. It is indeed a shocking matter, Keeping its promise, by providing stoppage of Train Nos 16349 and 16350 at Chirayinkeezhu will be highly beneficial to the ladies and senior citizens also coming to the city during office hours. Chirayinkeezhu is the birth place of famous Cine Star Prem Nazir, whose 25th death anniversary is 2014.

All new trains starting from Kocheveli and Thiruvananthapuram Central which do not have a stoppage before it reaches Kollam Junction should be given a stoppage at Chirayinkeezhu or at Kadakkavur. All night trains to Thiruvananthapuram Central/Nagarcoil Junction side should be provided with at least two stoppages south of Kollam, preferably Chirayinkeezhu/Nemom respectively.

Angamaly – Nedumangad – Venjaramoodu as declared earlier the Railway connectivity through the eastern side of Kerala should become a reality. Vizhinjam, Balaramapuram, Kattakkada, Nedumangad, Vamanapuram areas can be connected as southern part of Angamaly –Sabri routes.

The new Railway Minister has a smiling face. Let the passengers and employees also share that smile.

***श्री लखन लाल साहू (बिलासपुर) :** माननीय प्रधानमंत्री एवं माननीय रेल मंत्री को संतुलित रेल बजट प्रस्तुत करने की हार्दिक बधाई देता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में भारतीय रेल की तस्वीर का पूरा ब्यौरा देश के समक्ष रखा है। माननीय रेल मंत्री जी ने स्पष्ट किया है कि उन्हें विरासत में कैसी रेल मिली है और उसकी माली हालत क्या है? साथ ही उसे फिर से पट्टी पर लाने और आम आदमी के लिए सुविधाओं का विस्तार करने के साथ-साथ सुरक्षा रेल बजट में सुरक्षा योजनाओं का समय पर निष्पादन, यात्री सुविधाओं, वित्तीय अनुशासन, संसाधन जुटाने, सूचना तकनीकी का प्रयोग और पाठशिक्षा, बेहतर कार्य प्रणाली पर जोर दिया गया है।

रेल बजट भारतीय रेल के कार्याकल्प का शंखनाद है। बजट रेल से तीर्थ यात्रियों को भी विशेष महत्व दिया गया है। हाई स्पीड ट्रेन, बुलेट ट्रेन, बेहतर खान-पान, रेलों में स्वच्छता, वाई-फाई सुविधा, महिला सुरक्षा बल आदि को ध्यान में रखकर सराहनीय कार्य किया गया है।

मेरा संसदीय क्षेत्र बिलासपुर, छत्तीसगढ़ राज्य में न्यायधानी के नाम से जाना जाता है। बिलासपुर रेलवे जोन देश को सबसे अधिक राजस्व प्रदान करता है। मेरे संसदीय क्षेत्र में अनेक संप्रदाय के लोग रहते हैं, जिसमें अनुसूचित जाति व जनजातियों के लोगों का बाहुल्य है। बिलासपुर में कृषि औद्योगिक वनोपज आदि विशेषकर हैं, जिनको बढ़ावा मिलने, सुचारू रूप से चलाने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से रेलवे सेवा में बढ़ोतरी कराने के लिए ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

1. बिलासपुर से मुंगेली मंडला, जबलपुर तक ब्रिटिश कालीन सर्वेक्षित स्वीकृत लाईन प्रारंभ कराई जाये।
 2. चरौदा से बिलासपुर वाया बेमता नवागढ़ मुंगेली सर्वे को शीघ्र पूरा कर नई रेलवे लाइन का निर्माण कराया जाये।
 3. डोंगरगढ़ से बिलासपुर, डोंगरगढ़, सौरगढ़, कवर्था, पडरिया, मुंगेली, तखतपुर, बिलासपुर, जोकि बिलासपुर से नागपुर रेलवे लाईन के लिए बाई पास का कार्य करेगी, का निर्माण कराया जाये।
- इन तीनों की मांग नवनिर्मित जिले मुंगेली, बेमता, कवथो को आपस में जोड़ेगा, जहाँ आज़ादी के 65 साल बाद भी आज तक जनता रेल को देखने के लिए उत्साहित है। मुझे पूर्ण विश्वास है कि इस मांग को माननीय रेल मंत्री जी द्वारा अवश्य पूरा करेंगे।
4. बिलासपुर से कटनी तक रेल लाईन का दोहरीकरण कराया जाये।
 5. छत्तीसगढ़ राज्य के नवनिर्मित जिला मुंगेली में रेलवे टिकट आरक्षण केन्द्र की अति आवश्यकता है।
 6. बिलासपुर से रायपुर मेट्रो रेल परियोजना निर्माण को स्वीकृति दी जाये, बिलासपुर न्यायधानी राजधानी के बीच विशेष विस्तार होगा, जिससे अत्यधिक राजस्व की प्राप्ति होगी, जो जनहित होगा।
 7. बिलासपुर जोन के अंतर्गत अनेकों स्थान पर समपार (रेल फाटक) एवं उपरिगामी पुल (ओवर की परसदा के पास) की अति आवश्यकता है।
 8. बिलासपुर से कटरा तक नई यात्री ट्रेन चलवाने की आवश्यकता है।
 9. बेलगढ़ना रेलवे स्टेशन पर दिन में यात्री ट्रेनों का स्टॉपेज दिया जाये। यहां से कई ट्रेन चलती हैं, परंतु एक भी ट्रेन का ठहराव नहीं है।
 10. बिलासपुर, नागपुर, भोपाल, इन्दौर नयी यात्री गाड़ी दिन में चलाई जाये।
 11. बिलासपुर से मुम्बई तक नई एक्सप्रेस यात्री ट्रेन चलाई जाये।
 12. बिलासपुर से कलकत्ता तक एक्सप्रेस यात्री ट्रेन चलाई जाये।
 13. बिलासपुर से दुर्ग तक लोक यात्री ट्रेन चलाई जाये।
 14. बिलासपुर से शहडोल तक इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये।
 15. सारनाथ एक्सप्रेस को दुर्ग से छपरा तक लाया जाये।
 16. बिलासपुर से तिरुपति, चैन्नई तक यात्री ट्रेन चलाने की आवश्यकता है।
 17. रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा रिक्त पदों को भरा जाए।

18. बिलासपुर से अंबिकापुर बनारस पुरानी रेल लाईन का निर्माण किया जाये।
 19. बिलासपुर से वाराणसी तक दिन में एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये।
 20. (छ.ग.) राज्य से चलने वाली गाड़ियों के जनरल डिब्बों की संख्या बढ़ायी जाये।
 21. रेलवे बोर्ड की परीक्षा के लिए परीक्षार्थियों को रेल पास व आदिवासी छात्र एवं जनजाति के प्रतिभागी छात्रों को रेलवे में विशेष छूट का प्रवधान होना चाहिए।
 22. बिलासपुर रेलवे जोन को सुविधा युक्त व व्यवस्थित ढंग से विकसित करने के लिए 100 करोड़ रुपये की मांग को स्वीकृति प्रदान की जाये।
- इन्हीं शब्दों एवं मांगों के साथ मैं रेल मंत्री जी को विकासकारी बजट हेतु बधाई देता हूँ तथा रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

0

श्री हनुम सिंह (कैराना) : मान्यवर, श्यामली मेरा जनपद है और बराबर में बागपत जनपद है जहाँ के सांसद सत्यपाल सिंह जी यहाँ बैठे हैं। उत्तर प्रदेश के ये दो जनपद ऐसे हैं जिनका सीधा संबंध रेलवे के द्वारा लखनऊ मुख्यालय से नहीं है। ये हमारे लिए भी शर्म की बात है कि आजादी के 67 सालों के बाद भी इन दोनों जनपदों को लखनऊ से नहीं जोड़ गया जिससे वहाँ से सीधे ट्रेन हो जाए, अगर किसी भी यात्री को लखनऊ जाना हो तो पहले वे दिल्ली आयेंगे और फिर लखनऊ जाएंगे। मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री जी इस बारे में जरूर ध्यान देंगे।

मान्यवर, मैं धन्यवाद देता हूँ मार्टिन बर्न कंपनी का जिन्होंने हमें इस लायक समझा था कि एक सीधी रेलवे लाइन वहाँ से निकाल दी थी। आजादी के बाद केवल उस नैरो-गेज को ब्रॉड-गेज किया गया है। रेल यात्रियों की ओर से मैं केवल दो बातें यहाँ कहना चाहूँगा। यात्रियों की पहली मांग सुरक्षा की होती है। माननीय रेल मंत्री जी ने सुरक्षा की बात का अपने रेल बजट भाषण में उल्लेख किया था लेकिन वया आज यह स्थिति है कि यात्री ट्रेन में बैठकर अपने आप को सुरक्षित महसूस करें? मान्यवर, उत्तर प्रदेश सरकार की जो स्थिति है वहाँ गुंडा-राज चल रहा है और सभी को उसकी जानकारी है। मुसदाबाद के बाद लखनऊ मेल को रोका जाता है और 45 मिनट तक लूट होती है और लूट्टे उसी से संतुष्ट नहीं हुए, लखनऊ मेल जो दिल्ली आ रही थी उसे रोका जाता है और पौन-घंटे उसमें भी लूट होती है। आप समझ सकते हैं कि यात्रियों के मनोबल पर क्या नुजरा होगा। जिन महिलाओं के जेवर लूटे गये होंगे, उन पर क्या नुजरी होगी। इसलिए मैं कहता हूँ चाहे सरकार में आने से पहले की ये घटनाएं हैं लेकिन पिछले 6 महीनों की समीक्षा कर लें कि पिछले 6 महीने में दिल्ली के 100-200 किलोमीटर के अंदर कितनी घटनाएं हुई हैं और वयों हुई हैं?

मान्यवर, स्टेशन पर लूट या चोरी जो होती है, मैं अपनी जानकारी के आधार पर कह रहा हूँ कि उस लूट में केवल और केवल वहाँ जो पुलिस के कर्मचारी तैनात होते हैं वे पूर्णतः लिप्त होते हैं। उनके पास यहाँ तक सूची होती है कि कौन लूटेरा कहां खाड़ा होगा, किस डिब्बे के सामने उसकी ड्यूटी होगी। अगर वे चाहें तो दो महीने के बाद भी उन लूटेरों को पकड़ सकते हैं।

मेरा आपसे आग्रह है कि जो भी नगरिक देश के किसी भी भाग में जाना चाहते हैं उनका आरक्षण बिना किसी भ्रष्टाचार के हो जाए, उन्हें दताली न देनी पड़े। आपको कहीं जाने की जरूरत नहीं है संसद के बाहर ही आप देख लीजिए कि कितने ही दलाल घूम रहे होंगे, जो पार्लियामेंट के मैम्बरों के टैटर-पैड छपवाकर, फर्जी दस्तखत करके आरक्षण करवा रहे होंगे। मान्यवर, आप यहीं से शुरू कर दें, सफाई हो जाएगी, भ्रष्टाचार समाप्त हो जाएगा।

तीसरा बिंदु मेरा यह है कि जब कभी शताब्दी वाली, राजधानी वाली तो लोग सोचते थे कि बहुत अच्छा भोजन मिल जाएगा, लेकिन इन ट्रेन्स की स्थिति ऐसी हो गयी है कि कोई भला आदमी वहाँ भोजन करना पसंद नहीं करता। आप इनका सुधार कर देंगे, तो आपकी जय-जयकार हो जाएगी। जितना अच्छा है, इससे अच्छा बजट नहीं हो सकता था। मंत्री जी ने पूरा प्रयास किया है, लेकिन आगे काम करने की जरूरत है। अगर अच्छा काम करेंगे तो अगली बार भी मिलेंगे।

श्री जुगत किशोर (जम्मू) : महोदय, आपने मुझे संसद में बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं सबसे पहले प्रधानमंत्री जी का और रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ जिन्होंने श्रीशक्ति एक्सप्रेस को कटरा के लिए हरी झंडी दिखा कर जिससे कि आने वाले दिनों में अधिक से अधिक यात्री माँ वैष्णो देवी के दर्शन कर सकें, इसके लिए मौका दिया। मैं रेल मंत्री जी धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने रेलवे विभाग में सुधार के लिए काफी अच्छे कदम उठाए हैं। इसके साथ मैं अपने संसदीय क्षेत्र जम्मू के लिए कहना चाहता हूँ कि जम्मू-पूँछ रेल लाइन का सर्वे हो गया है, लेकिन अभी तक काम शुरू नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि जल्दी से जल्दी इस रेल लाइन का काम शुरू किया जाए ताकि इन चार जिलों को इसका लाभ मिल सके। इसके साथ ये चारों जिले बार्डर पर स्थापित हैं और यह रेल पूरे बार्डर को कवर करेगी। देश की सुरक्षा को मद्देनजर रखते हुए भी जम्मू-पूँछ रेल लाइन का काम तुरंत शुरू करना चाहिए। जो लोग जम्मू शहर की तरफ पलायन करके आ रहे हैं, वह पलायन भी रुकेगा। हिम कुंड जो दरिद्रता के लिए जम्मू से रेल चलती है, उसके डिब्बे बढ़ाए जाएं ताकि जो भीड़ वहां रहती है, वह कम हो सके। अभी तक एक ही ट्रेन है और उसमें डिब्बे कम हैं। या तो एक और ट्रेन शुरू की जाए या उस ट्रेन के डिब्बे बढ़ाए जाएं। इसके साथ-साथ हिम कुंड और मालवा खास कर जिला डेडवार्टर पर रुकनी चाहिए। सांभा हमारा एक जिला है, वहां हम कुंड और मालवा रेलगाड़ियां हैं ये सांभा जिला डेडवार्टर पर रुकनी चाहिए। जम्मू में डीआरएम आफिस खोलने का प्रयोजन है, रेल कश्मीर तक पहुंच गई है इसलिए डीआरएम आफिस जम्मू में जल्दी से जल्दी से खोला जाए। इसके साथ-साथ रेल कोच फैक्टरी जम्मू में लगाई जाए या रेल स्लीपर फैक्टरी लगाई जाए ताकि जम्मू के बेरोजगार नौजवानों को रोजगार प्राप्त हो।

जम्मू से उधमपुर तक और सांभा से जम्मू तक कुछ ऐसी रेलवे क्रासिंग हैं जहां दुर्घटना होने का ज्यादा चांस रहता है। रोड ओवर ब्रिज बजालता, मनवाल, मजिद, पोथल, सांभा आदि स्थानों पर बनने चाहिए ताकि दुर्घटना की संभावना न रहे। इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि जम्मू से उधमपुर तक जो जमीन रेलवे में आई थी, उन लोगों को आज तक नौकरी नहीं मिली है। उन्होंने जमीन दी थी, तब ऐसा प्रवधान भी था कि उन्हें नौकरी दी जाएगी, लेकिन आज तक उन्हें नौकरी नहीं दी गई है। मैं यही कहना चाहता हूँ कि जम्मू एक बहुत बड़ा शहर हो गया है और 15-20 किलोमीटर तक फैल गया है। यहां या तो लोकल ट्रेन चलाई जाए या फिर मेट्रो ट्रेन का प्रवधान रखा जाए। मेरा मानना है कि अगर लोकल ट्रेन चलाई जाए तो उसका लाभ काफी लोगों को मिल सकता है। जम्मू से पूँछ रेलवे लाइन का काम जल्द शुरू किया जाए क्योंकि देश की सुरक्षा को मद्देनजर रखते हुए यह बहुत जरूरी काम है।

***PROF. RAVINDRA VISHWANATH GAIKWAD (OSMANABAD):** I would like to express my views on Railway Budget presented by Hon. Minister for Indian Railways on 8.7.2014. This is first Railway Budget of NDA Govt. under the Leadership of hon. Prime Minister Shri Narendra Modi.

At the first sight I feel that one can react that it is not a common man Budget because of the fact of rise in fare and freight. However there are good proposals in this Budget like introduction of new 58 trains, provision of quality food, sanitation and hygienic coaches.

Introduction of Bullet Trains as per the dreams of the people of the country is a most welcome step by the NDA Govt. The first Bullet Train will be launched between Ahmedabad – Mumbai route.

There is a good step in right direction that the four Metro Railway stations are developed as world class stations.

For the security of passengers there are large number of recruitment of women RPF and male RPF which is very good decision for the safety of passengers.

In so far as my constituency of Osmanabad is concerned, it is a historical place where the Tuljabhavani Temple is located and thousands of devotees come there daily, so there is a railway route for the convenience of devotees.

There are some railway routes which I suggest for development of my constituency Solapur-Tuljapur – Osmanabad-Beed-Jalana-Jalgaon; Solapur Tuljapur –Hyderabad; Kurdwadi-Barshi-Vairag-Tuljapur-Hyderabad; and Gulbarga-Latur

These are some Railway routes by which the distance of these district will become closer and the very convenient to the people of my constituency.

On the first sight we can say that the budget clearly indicates the long term vision for Indian Railway.

I must congratulate you for shouldering the responsibility of Minister of Indian Railway and I am sure that you will be able to fulfill all the development in this sector.

श्री ददन मिश्रा (श्रावस्ती) : महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं नया सदस्य हूँ और मुझे बोलने का पहली बार अवसर मिला है। मैं रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ क्योंकि बहुत ही सराहनीय, संतुलित, विकासोन्मुखी और दूरदर्शी रेल बजट मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है। कल से मैं रेल बजट पर हो रही सामान्य चर्चा को सुन रहा हूँ। बहुत सारे विषय आ चुके हैं, इसलिए उन सभी बातों को दोहरा कर सदन का समय जाया नहीं करना चाहता हूँ।

मैं जिस क्षेत्र श्रावस्ती से जुड़कर आता हूँ, यह दो जनपदों में विभाजित है-श्रावस्ती और बलरामपुर। श्रावस्ती गौतम बुद्ध की पावन तपोभूमि रही है और बलरामपुर हमारे पूर्व प्रधान मंत्री अटलजी की कर्मभूमि रही है। पहली बार 1957 और 1962 में वह वहां से चुनकर आए थे। मैं कहना चाहता हूँ कि आज़ादी के इतने वर्षों बाद भी आज जब हम बजट ट्रेन की बात कर रहे हैं, हमारा जनपद श्रावस्ती मैदानी इलाके का एकमात्र जनपद है और पूरे जिले में एक सेंटीमीटर भी रेल की लाइन नहीं है।

आज़ादी से लेकर आज तक श्रावस्ती को जोड़ने के लिए तमाम तरह के आंदोलन हुए हैं और अभी चुनाव से कुछ दिन पहले भी हमारे श्रावस्तीवासियों ने श्रावस्ती को रेल से जोड़ने के लिए एक समिति बना रखी है। दिल्ली में आकर धरना-पूजार्जन भी किया था और आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के मिशन को पूरा करने के लिए कंधे से कंधा मिलाकर इस महाअभियान में सहभागी रहे हैं। इसलिए उन सभी लोगों की इच्छा है कि श्रावस्ती को रेल से जोड़ा जाए और इसके लिए जो हमारा निकटमत रेल से जुड़ा हुआ जंक्शन बहराइच है, हालांकि वहां भी अभी मीटर गेज ही चल रही है, तात्कालीन प्रधान मंत्री श्री अटल जी की सरकार ने बहराइच को ब्राडगेज करने के लिए शिलान्यास किया था जिसका काम अभी तक अधूरा पड़ा हुआ है।

हमारी मांग है कि श्रावस्ती को रेल से जोड़ने के लिए बींगा- सिरसिया होते हुए उसको तुलसीपुर में जोड़ा जाए ताकि श्रावस्तीवासियों को भी रेल की सुविधा मिल सके। आज हमारे क्षेत्र में जब हम बजट ट्रेन की बात करते हैं तो वहां बहुत सारे बुजुर्ग ऐसे मिल जाएंगे जिन्होंने आज तक रेलगाड़ी नहीं देखी होगी। इसके अलावा दो तीन छोटी छोटी हमारी मांगें हैं, 2010-11 के बजट में बुडवल बहराइच रेल लाइन सैंट-टप हुई थी जिसका अभी तक कार्य शुरू नहीं हुआ है।

सभापति महोदय : आपका अगर और कोई प्वाइंट है तो माननीय मंत्री जी को आप दे दीजिए।

श्री ददन मिश्रा : माननीय मंत्री जी को मैं लिखित में दे चुका हूँ। सदन के भी संज्ञान में लाना चाहता हूँ। इसके अलावा आदरणीय जगदम्बिका पाल जी ने भी एक मांग रखी है, मैं उसका भी समर्थन करता हूँ क्योंकि हमारे क्षेत्रवासियों को उसका लाभ मिलेगा। बहराइच से श्रावस्ती बलरामपुर उतरौता होते हुए उसको छलीलाबाद तक जोड़ने के लिए निवेदन करता हूँ।

***श्री पंकज चौधरी (महाराजगंज) :** यह रेल बजट देश के समग्र विकास के लिए एक ऐतिहासिक बजट है, इस बजट के माध्यम से देश को विकास के रास्ते पर ले जाने के लिए माननीय मंत्री जी ने सभी क्षेत्रों पर ध्यान दिया है। यह बजट एक दूरगामी बजट है। यह बजट देश के विकास में मील का पत्थर साबित होगा। इस बजट में देशक प्रमुख धार्मिक स्थानों को रेल से जोड़ने पर ध्यान दिया गया है तथा पूरी दुनिया में भारत एक अपनी अलग पहचान बना सके, जिसके लिए बजट ट्रेन चलाने की भी घोषणा की गयी है। ट्रेन में आम जनता को अच्छी सुविधा, अच्छा भोजन, पानी मिले इस पर भी रेल बजट में चर्चा की गयी है। मैं भारत व नेपाल की सीमा वाले क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। हमारे क्षेत्र में गोरखपुर से नौसनव तक रेलवे लाईन गयी है, नौसनवा नेपाल सीमा तक गयी है, इस लाईन ने बड़ी संख्या में पात्री, महाराजगंज जनपद और नेपाल को जोड़ा है। बहुत दिनों से इस रूट पर आम जनता द्वारा मांग की जा रही थी कि कुछ ट्रेन चलाई जाये, आपने एक पैसेंजर ट्रेन की

घोषणा की है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। साथ ही साथ जनपद महाराजगंज को रेलवे लाईन से जोड़ा जाये, क्योंकि जनपद महाराजगंज मुख्यालय आज तक रेल लाइन से नहीं जुड़ा है। पिछले बजट में भी धुयती वाया महाराजगंज फरेन्दा का सर्वे हुआ था। मैं माननीय मंत्री से मांग करता हूँ कि उक्त रेल मार्ग को बजट में सम्मिलित करते हुए धन अवमुक्त करने का कष्ट करें, क्योंकि बिहार नरकतियागंज धुयती होते हुए गोरखपुर को जाती है और गोरखपुर से फरेदा वाया बढ़नी गोंडा जाती है। अगर धुयती से गोंडा तक एक पैरेलल लाईन मिल जायेगी।

अतः मैं मांग करता हूँ कि गोरखपुर से लखनऊ जो इन्टरसिटी चलती है, उसे नौतनवा से चलाया जाये। नौतनवा से दिल्ली व मुम्बई तक ट्रेन चलायी जाये। फरेन्दा, नौतनवा, सिसवा को आदर्श स्टेशन घोषित किया जाये। सिसवा हमारा जंक्शन स्टेशन है, जिस रूट से तमाम गाड़ियाँ पास होती हैं। उनमें विभिन्न ट्रेनों का ठहराव किया जाये, जो कि सप्तकृति भी अस्थाई तौर पर रूकती है, इसे स्थाई किया जाये। बाबूधाम, जननायक व गरीब स्थ का भी ठहराव किया जाये। हमारे जिले में अनमेन बन्नी ढाला जिस पर दो बार से दर्जनों व्यक्ति कट कर मर गये हैं, जबकि यह बहुत व्यस्तम ढाला है। इसको मेन ढाला बनाने का कष्ट करें। अन्त में माननीय मंत्री महोदय जी को धन्यवाद देता हूँ और अपनी बात समाप्त करता हूँ।

5

***श्री विक्रम उर्रेडी (कांकेर) :** मैं वर्ष 2014-15 के लिए माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के समर्थन में आज अपनी बात रखता हूँ।

मैं माननीय प्रधानमंत्री एवं माननीय रेल मंत्री जी को संतुलित और बेहतर बजट प्रस्तुत करने हेतु हार्दिक बधाई देता हूँ। इस बजट में यात्रियों की सुविधाओं, साफ-सफाई और नई ट्रेनों का एलान किया गया है, जो प्रशंसनीय है। यह बजट भारतीय रेल को नई दिशा देगा। रेलवे के स्टाफ को प्रशिक्षण और उनका हुर बढ़ाने के लिए रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना अपने आप में एक नई दिशा की ओर ले जाना है। मुम्बई-अहमदाबाद सेक्शन पर बुलेट ट्रेन चलाने से समय की बचत होगी। माननीय प्रधानमंत्री जी की तरह माननीय रेल मंत्री जी भी अपने विभाग के लिए अंग्रेजी के चार एस यूटू का प्रयोग किया है- (1) सेप्टी (2) सर्विस (3) शिक्कोरिटी (4) स्पीड। इसके पीछे का संकल्प और कार्य योजना माननीय रेल मंत्री जी के इस बजट को पिछले कई बजट से अलग करती है।

रेलवे में सुरक्षा एक बड़ा मुद्दा रहा है। चलती ट्रेन में चोरी की घटनाएँ और डर डपते डो रहे ट्रेन छोटसे यात्रियों के लिए चिंता का सबब बने हुए हैं। इन सभी विषयों को गंभीरतापूर्वक लेते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने इस रेल बजट में 21 आर.पी.एफ. जवानों की भर्ती और ट्रेनों को कई आधुनिक तकनीक से लैस करने की घोषणा की है। यह वाकई सराहनीय है। इस रेल बजट में यात्री सुविधाओं पर काफी जोर दिया गया है। लोगों के लिए नई सुविधाओं के साथ ही पुरानी सुविधाओं को और भी बेहतर बनाए जाने की घोषणा की गई। ट्रेनों में ब्रैंडबैंड सुविधा, रेडी टू फूड योजना लाने की तैयारी, आर.ओ. का साफ पानी मुहैया कराने, टिकट बुकिंग सुविधा का विस्तार करने आदि इन सभी प्रस्तावों का स्वागत होना चाहिए।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में रेलवे के लिए जनकल्याणकारी कार्य किया जाना है, जो निम्नलिखित हैं:

छत्तीसगढ़ का बस्तर संभाग, केरल राज्य से बड़ा संभाग है, लेकिन रेलवे के मामले में अभी बहुत पीछे है। यह आदिवासी बहुल संभाग है। माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा क:-

1. रायपुर से धमतरी रेल लाईन जिसकी अंशों के जमाने में शुरूआत हुई थी। उस समय रेलवे की पटरी साल के पेड़ की लकड़ी से बनती थी और सिलबट के नाम से सप्लाई होती थी। वहाँ की रेलवे लाईन को नेरोगेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तित करते हुए धमतरी जिला से कांकेर जिला तक विस्तार किया जाये।
2. दल्ली-यजहड़ा से रावघाट तक (भिलाई इस्पात संयंत्र) के लौह अयस्क आपूर्ति हेतु रेलवे लाईन बिछायी जा रही है, उसे आगे बढ़ाते हुए जगदलपुर (बस्तर) तक रेलवे लाईन का विस्तार प्राथमिकता के आधार पर किया जाये।
3. दल्ली-यजहड़ा रावघाट निर्माणाधीन रेल लाईन पर 483 कृषकों में से अधिकांश को उनको या उनके परिवार के किसी सदस्य को रेलवे विभाग द्वारा रोजगार नहीं दिया गया है। परिवार में पढ़े-लिखे बच्चों को आई.टी.आई. प्रशिक्षण देने का आश्वासन दिया गया था, परंतु उसमें अधिकांश बच्चों को प्रशिक्षण हेतु नहीं चुना गया है।

अतः अंत में मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का स्वागत एवं समर्थन करता हूँ।

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : माननीय सभापति जी, रेल बजट माननीय प्रधान मंत्री जी की प्रगतिशील सोच के अनुरूप है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को यह सुझाव देना चाहता हूँ कि ट्रेन्स में विशेषकर मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों में जनरल के डिब्बे बढ़ाना अति आवश्यक है। हर स्टेशन पर देखा जाता है कि जनरल डिब्बों में चढ़ने के लिए लम्बी लाइनें लगती हैं और युद्ध जैसी स्थिति हो जाती है। साथ ही मेरा अनुरोध है कि सीनियर सिटीजन और वृद्ध जनों के लिए हर ट्रेन में एक कोच की व्यवस्था की जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र में वित्कूट धाम आता है जो देश का एक प्रमुख तीर्थस्थल है, वहां पर रेल की पर्याप्त सुविधाएं नहीं हैं। माननीय मंत्री जी ने बजट में तीर्थ स्थलों को जोड़ने के लिए ट्रेन चलाने की बात कही है जो कि बहुत स्वागत योग्य है। मेरा अनुरोध है कि उनमें वित्कूट धाम को केन्द्र बनाकर ट्रेन्स चलाई जाएं। इसके साथ ही जो नयी ट्रेन नयी दिल्ली से बनारस चलाने की घोषणा की गई है, उसे वाया झांसी-बांदा- वित्कूटधाम-मानिकपुर-इलाहाबाद होते हुए चलाया जाए। सखु एक्सप्रेस जो इलाहाबाद में खड़ी रहती है, उसके वित्कूटधाम तक चलाने से अयोध्या से वित्कूट जुड़ जाएगा जैसा माननीय लल्लू सिंह जी ने भी कहा है। इंटर्सिटी एक्सप्रेस जो वित्कूटधाम से कानपुर तक चलती है, उसे लखनऊ तक बढ़ाया जाए, ऐसी मेरी आपसे अपेक्षा है।

17:00 hrs

इसमें एक एसी वेयर कार का कोच लगाने की व्यवस्था की जाए। उदयपुर खजुराहो एक्सप्रेस बाँदा, वित्कूट धाम होते हुए मानिकपुर तक बढ़ाई जाए, अभी यह खजुराहो में खड़ी रहती है। झांसी मानिकपुर लाइन का दोहरीकरण शीघ्र कराया जाए। मानिकपुर कानपुर लाइन का शीघ्र दोहरीकरण कराया जाए। तुलसी एक्सप्रेस, दुर्ग एक्सप्रेस, गरीबरथ एक्सप्रेस, चंबल जिसे बेतवा एक्सप्रेस भी कहते हैं, यूपी सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस जो बाँदा एवं वित्कूट धाम से होकर गुजरती है, को प्रतिदिन करने से राजस्व में वृद्धि होगी और यात्रियों को भी सुविधा होगी। गोरखपुर से चलने वाली बैंगलौर को जोड़ने वाली दक्षिण की ट्रेनों में से कोई ट्रेन वित्कूट धाम एवं बाँदा स्टेशन होते हुए चलाइ जाए। शिवांचल एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन वाया वित्कूट धाम एवं बाँदा चलाई जाए। वेस्टिंग लिस्ट को कम करने का प्रयास होना चाहिए ताकि आम यात्री रहत महसूस कर सकें। मेरे संसदीय क्षेत्र में आने वाले खुरदेंड़, भरतकूप, शिवरामपुर और मारकुंडी स्टेशनों में कुछ और गाड़ियों का स्टापेज होना चाहिए, इसकी मांग काफी समय से हो रही है। मारकुंडी स्टेशन के सतना साइड वाले रेलवे फाटक को बंद कर दिया गया है, इसे पुनः खोला जाना चाहिए ताकि स्थानीय निवासियों की परेशानी और आक्रोश कम हो। मैं पुनः माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किए गए अच्छे रेल बजट के लिए बधाई देता हूँ।

***SHRI INNOCENT (CHALAKKUDY):** As far as the development of railway facilities is concerned, following demands of Chalakkudy Lok Sabha Constituency should be addressed properly and urgently.

Ankamali-Sabari Railway line – adequate amount should be allocated for this project. Land acquisition should be completed in a time bound procedure. Many people, within the geographical surroundings of this proposed lane could not sell their property due to the lagging of this project. Central Government should complete the project in a time bound manner. Another important issue in my constituency is Airport connectivity, New railway line to Nedumbassery Airport is an important requirement. Foundation stone was laid in 2012. Completion of this line is important for lakhs of passengers from this airport. Railway Station development is another concern in my constituency. The status of Aluva railway station should be enhanced to national level. Major trains should given one minute stoppage at Chalakkudy railway station and Chalakkudy railway station should be included in the Adarsh station Escalator facilities want to be introduced in Aluva and Chalakkudy railway stations.

श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी) : माननीय सभापति, मैं प्रथम बार निर्वाचित होकर सदन में आया हूँ। आपके द्वारा मुझे गणतंत्र के मंदिर में खड़े होने का अवसर दिया गया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं कौशाम्बी लोकसभा क्षेत्र की जनता का भी आभारी हूँ जिन्होंने मुझे चुनकर इस गणतंत्र के मंदिर में भेजा है। मैं लोकप्रिय और जनप्रिय 2014-15 रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। रेलवे भारतीय अर्थव्यवस्था की बुनियाद और आत्मा है, वहीं भारतीय रेल भारतीय एकता और राष्ट्रियता की प्रतीक भी है।

मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि यह बजट इस तरह का पहला बजट है जिससे पूरे देश की जनता का विकास होगा और लाभ मिलेगा। इससे पहले जो भी बजट पेश किया गया वह क्षेत्रीय महसूस होता था। मैं मंत्री जी को इस बात के लिए भी बधाई देना चाहता हूँ कि आपने पूर्ववर्ती की तरह जिसने राजनैतिक लाभ के कारण यात्री किराया नहीं बढ़ाया, लगातार माल भाड़ा बढ़ाया जिसके कारण रेलवे को नुकसान उठाना पड़ा। एक तो रेलवे की आर्थिक हालत खराब होती गई और दूसरी तरफ माल भाड़ा अधिक होने के कारण माल यातायात में रेलवे का हिस्सा निरंतर कम होता गया। आपने राजनैतिक लाभ और नुकसान की चिंता किए बगैर रेल भाड़ा बढ़ाने का जो साहस भरा कदम उठाया है उसकी जितनी प्रशंसा की जाए, कम है। माननीय मंत्री जी आप इसलिए भी बधाई के पात्र हैं, यदि पूर्ववर्ती सरकार की तरह नई योजनाओं की घोषणा करके सदस्यों से डेर सी ब्याझियां ले सकते थे लेकिन आपने देशहित और रेलवे हित में पूर्व सरकार की तरह केवल घोषणा पर विश्वास नहीं किया बल्कि तंत्रित योजनाएं जिन पर रेलवे के करोड़ों रुपए खर्च हो गए हैं, उन पर ध्यान दिया है।

देश में कुछ लाइनों का दोहरीकरण, तिहरीकरण और चौड़ीकरण किया जा रहा है, देश में बुलेट ट्रेन की बात कही जा रही है, अंतर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन बनाया जा रहा है। देश में कई ऐसे क्षेत्र हैं, कई ऐसे जिला मुख्यालय हैं जो आजादी के बाद भी रेल संपर्क से कोसों दूर हैं। मैं भतीभांति जानता हूँ कि पूर्व सरकार की गलत नीतियों के कारण रेलवे की हालत खराब है। मेरा विश्वास है कि माननीय मोदी जी के कुशल नेतृत्व और आपके अथक प्रयास से रेलवे की आर्थिक हालत बहुत ठीक होगी। मैं आपसे अपने क्षेत्र की जनता के लिए दो-तीन निवेदन करना चाहता हूँ।

माननीय सभापति : आप अपनी मांग मंत्री जी को दे दीजिए।

श्री पशुपति नाथ सिंह (धनबाद) : मैं 2014-15 के रेल बजट पर अपने विचार व्यक्त करता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया, उसकी सशहना सभी तबके के लोगों के बीच हो रही है, अधिक से अधिक रेल यात्रियों को सुविधा देने का संकल्प रेल बजट में है। स्टेशन से लेकर ट्रेन तक स्वच्छता, पीने के पानी की व्यवस्था, भोजन में उच्च गुणवत्ता जैसे संवेदनशील मुद्दे हैं, जिस पर रेल मंत्री जी ने विशेष ध्यान दिया है। जहाँ यात्रियों की सुविधा बढ़ाने का संकल्प रेल बजट में है, वहीं अपने कर्मचारियों के हित की रक्षा अधिक से अधिक हो, इस पर भी ध्यान दिया गया है। पुरानी परियोजनाएं जो कि यू.पी.ए. सरकार के द्वारा घोषित की गई थी, वह या तो पूरा नहीं हुई या वर्षों से लंबित हैं, उन्हें पूर्ण करने का संकल्प रेल बजट में है।

मैं झारखण्ड राज्य के धनबाद लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ। मेरे क्षेत्र में कोयला का धनबाद महत्वपूर्ण स्थान है, वहीं स्टील का बोकारो कारखाना मेरे क्षेत्र में आता है। धनबाद में डी.वी.सी. को दो-दो प्रोजेक्ट मैथन एवं पंचेत हैं। भारतीय स्तर का कोल माइन्स, प्रोविडेंट फण्ड का मुख्यालय, महानिदेशक माइन्स सुरक्षा का मुख्यालय, सेन्ट्रल फ्यूल रिसर्च इन्स्टीट्यूट, इण्डियन स्कूल ऑफ माइन्स जैसे अनेकों केन्द्रीय स्तर के प्रतिष्ठान हैं, जहाँ देश भर के लोग आते-जाते हैं। देश भर के लाखों लोग यहाँ आकर नौकरी करते हैं।

कोयला तथा स्टील प्लांट से हजारों करोड़ रुपये की आमदनी प्रतिवर्ष धनबाद से होती है, लेकिन देखेंगे तो धनबाद के लोगों की सुविधा के नाम पर नगण्य हैं।

अतः सरकार से निवेदन करूँगा क:-

1. धनबाद से नई दिल्ली के लिए एक सुपरफास्ट/गरीब रथ ट्रेन दी जाये।
2. धनबाद से यशवंतपुर, अहमदाबाद के लिए एक ट्रेन दी जाये।
3. धनबाद से पटना तक चलने वाली ट्रेन गंगा दामोदर को बवसर तक बढ़ाया जाये।
4. धनबाद से उत्तरी बिहार के लिए ट्रेन दी जाये।
5. बोकारो से पलामू को ट्रेन दी जाये।
6. आढ़ा से बोकारो के बीच डी.आई.एम.यू. ट्रेन चलाई जाये।
7. बोकारो स्टेशन को धनबाद या राँची रेल मण्डल में रखा जाये।
8. कुमाखुबी स्टेशन जो झारखण्ड का महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन पर बंगाल के बॉर्डर के बराबर स्टेशन की तरह सभी एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव किया जाये।
9. धनबाद, गिरिडीह को रेलवे लाईन से जोड़ा जाये।
10. कालुबस्थान तथा पुराना खन्ता स्टेशनों पर एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव किया जाये।

इन सारे विषयों पर मध्यपूर्ण रेलवे हाजीपुर मण्डल रेल प्रबंधक, धनबाद और आसनसोल तथा पूर्व रेल मंत्रियों के समक्ष पूर्व में भी लोक सभा में रखता रहा हूँ। आपसे अनुरोध करता हूँ कि धनबाद और बोकारो क्षेत्र की सभी रेल संबंधी समस्याओं का निदान करेंगे।

श्रीमती ज्योति धुर्वे (बैतूल) : माननीय सभापति, मैं माननीय मोदी जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रभावकारी रेल बजट का समर्थन करती हूँ। बैतूल जिला देश का मध्य भाग है। देश के चारों तरफ जाने वाली रेलवे लाइन इसी बैतूल जिले से होकर जाती है। माननीय रेल मंत्री ने बजट में देश के चारों कोनों के लिए कोई न कोई सौगात दी है। परंतु मेरे बैतूल जिले के संसदीय क्षेत्र में जो तीन जिले आते हैं, माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा उन जिलों को ऐसी कोई सौगात नहीं मिली है। हमारी जनता का यहीं विश्वास है कि शायद मेरे कहे अनुसार शब्दों को ध्यान में रखते हुए मुझे इस रेल बजट के माध्यम से मिलना चाहिए। मैं यहीं चाहती हूँ कि पिछली पंचवर्षीय योजना में चांदुरबाजार से लेकर बैतूल के लिए नई रेलवे लाइन का हमें सर्वे प्राप्त हुआ था। निश्चित रूप से यह चार जिलों सिवनी, बालाघाट, छिंदवाड़ा, बैतूल और वर्धा को जोड़ने वाला है। ये जिले इस नई रेलवे लाइन से जुड़ेंगे, जो कहीं न कहीं रेलवे को भी आर्थिक रूप से लाभकारी साबित होगा।

माननीय सभापति महोदय, अब मैं आपके माध्यम से सीधे अपने संसदीय क्षेत्र में कुछ रेलों के स्टापेज की मांग करती हूँ। हमारे यहां नागपुर और भोपाल डिविजन में पिछले 65 वर्षों में आज तक कोई इंटरसिटी एक्सप्रेस नहीं चलाई गई है। निश्चित रूप से मेरी मांग है कि नागपुर और भोपाल डिविजन में माननीय मंत्री जी के द्वारा इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाये जाने का शुभारंभ किया जायेगा। वर्धा एक ऐसा जिला है, जो पूरे देश में सबसे अधिक खाद्यान्न उत्पादन करने वाला है और रेलवे को उसने बहुत अधिक राजस्व दिया है। मेरी मांग है और मुझे विश्वास है कि कर्नाटक एक्सप्रेस, गोवा एक्सप्रेस और पटना एक्सप्रेस का स्टापेज इस जिले को प्राप्त होगा। इसके अलावा हरसूद, छनेरा और शिड़किया एक ऐसी धार्मिक नगरी है, जो कहीं न कहीं संतों, ऋषि और मुनियों की पावन स्थली है। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी के द्वारा धार्मिक श्रद्धालुओं के आने-जाने की सुविधा को ध्यान में रखते हुए योजना या सामाजिक ट्रेन की व्यवस्था की जाएगी।

इसके अलावा आमला में जो पतालकोट एक्सप्रेस है, यहां आमला और छिंदवाड़ा तक जाने के लिए एक लाइफ लाइन ट्रेन है। यहां बोरदेही एक ऐसी जगह है, जो वालीस ग्राम पंचायत को जोड़ती है और अधिक से अधिक राजस्व देने वाला भी है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से पतालकोट एक्सप्रेस का बोरदेही रेलवे स्टेशन पर स्टापेज देने की मांग करती हूँ।

घोड़ाडोंगरी रेलवे स्टेशन कहीं न कहीं डब्ल्यूसीएल पाथाखेड़ा और धर्मल पावर प्लान्ट सारणी का मुख्य स्टेशन है, जहां प्रदेश के बहुत से लोग निवास करते हैं। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी के द्वारा यहां नागपुर, जबलपुर एक्सप्रेस और वेन्नई एक्सप्रेस का ठहराव किया जायेगा।

टिमरनी, नागपुर, भुसावल पैसेन्जर ट्रेन के ठहराव के लिए मैं पिछले पांच वर्षों से मांग करती आ रही हूँ। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी मेरी इस मांग को पूरा करने का कष्ट करेंगे।

मुलताई एक धार्मिक स्थल है। गुजरात में बहने वाली ताप्ती का मुलताई में उद्गम स्थल है और गुजरात ने इसी ताप्ती के कारण अपनी एक विशेष पहचान बनाई है। इस धार्मिक नगरी में लाखों तीर्थयात्री आते हैं। मैं यहां नागपुर, जबलपुर एक्सप्रेस, जयपुर, वेन्नई एक्सप्रेस और स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस के ठहराव की मांग करती हूँ।

स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस निजामुद्दीन से विशाखापटनम को जाती है।

HON. CHAIRPERSON: You hand over it to him. He will look into it.

श्रीमती ज्योति धुर्वे : महोदय, लेकिन मुझे कुछ नहीं मिला है और स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस ट्रेन को यहां से खत्म किया जा रहा है। इसलिए मुझे विश्वास है कि स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस का बैतूल में जो स्टापेज है, जो ट्रेन लम्बे समय से चल रही थी और हमारे जिले ने रेलवे को लगातार राजस्व दिया है, उसे कृपा करके बंद न किया जाए। रेल मंत्री जी से मेरी यही विनती है।

17.09 hrs (Hon. Speaker in the Chair)

इसके साथ ही इस रेल बजट का समर्थन करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ।

***श्री राम चरित् निषाद (मछलीशहर) :** माननीय रेल मंत्री जी को मुबारकबाद देता हूँ कि उन्होंने देश को एक प्रैक्टिकल रेल बजट पेश किया। मुझे विश्वास है कि इस बजट द्वारा जो रेलवे पिछले तीन वर्षों से बहुत ही अधिक संकट से गुजर रहा है। मुझे खुशी है कि माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे तथा रेल यात्री की सुरक्षा के लिए बहुत ध्यान दिया है, हमने देखा है कि जितनी भी दुर्घटना विगत वर्षों में हुई, जिनका मूल कारण रेलवे द्वारा सुरक्षा लापरवाही रही, इसलिए दुर्घटना हुई। कई इंवायरी कमेटियों की रिपोर्ट्स इस बात का स्पष्टीकरण करती हैं। मुझे खुशी है कि रेल मंत्री जी ने एक ऐतिहासिक कदम उठाया है कि भारत में पहली बार बुलेट ट्रेन चलाना, इसी प्रकार हाई स्पीड ट्रेन भारत के अन्य महत्वपूर्ण शहरों को जोड़ने का विशेष प्रयास किया है। जैसे की दिल्ली-वाराणसी, जो कि वाराणसी एक ऐतिहासिक और पुराना शहर है, जहाँ पर लाखों की संख्या में लोग देश-विदेश से आते हैं। जब हम रेल बजट पर चर्चा करते हैं। तब मेरा ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की ओर जाता है। वाराणसी एयरपोर्ट भारत का एक महत्वपूर्ण एयरपोर्ट बन चुका है, जिसका हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी इस क्षेत्र से इस सदन का प्रतिनिधित्व कर रहे हैं। वाराणसी एयरपोर्ट तथा उसके आस-पास में कोई टिकट आरक्षण की सुविधा नहीं है। 50 कि.मी. दूर तक जाना पड़ता है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से वाराणसी एयरपोर्ट पर एक रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना करने का अनुरोध करता हूँ। माननीय मंत्री जी केराकत मेरा संसदीय क्षेत्र का एक विधान सभा है, जहाँ पर रेलवे आरक्षण की कोई सुविधा नहीं है। इसलिए लोगों को 50 कि.मी. दूर जाकर रेलवे आरक्षण का करवाना पड़ रहा है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि केराकत विधान सभा में एक रेलवे आरक्षण केन्द्र की जल्द ही स्थापना की जाए। आखिर में, माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि जो रेलगाड़ियाँ लखनऊ से वाराणसी जाने वाली हैं, उनका स्टॉपेज केराकत में प्रदान करें। इसके साथ ही मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ। वरुणा एक्सप्रेस को बाबरपुर रेलवे स्टेशन पर एक मिनट का ठहराव एवं भीड़ को देखते हुए वरुणा जैसी एक और ट्रेन वाराणसी से लखन तक अप एण्ड डाउन दोनों ओर चलाई जाए। वाराणसी से गोरखपुर तक डबल लाईन किया जाये।

***SHRI ANURAG SINGH THAKUR (HAMIRPUR) :** I would like to congratulate Honourable Rail Minister, Shri D. V. Sadananda Gowda for presenting a far sighted and progressive rail Budget.

This is by far the best rail budget presented in last several years. Railway Minister has taken care of India in its entirety and has ensured that every region gets something. This is a welcome departure from the past where the state from which railway ministers belonged used to get lion's share of railway projects and other regions would be summarily ignored.

Probably for the first time in the history of railways, no new line projects have been declared by the Ministry and instead focus is on completing the existing projects. This is a brave move by the Minister which was very necessary as Railway Minister rightly pointed out **"The more projects we add, the thinner we spread our resources and longer it takes to complete them."** Railway Minister through budget also pointed out a very important fact which deserves attention. He said, **"In the last 10 years, 99 New Line projects worth Rs 60,000 crore were sanctioned out of which only one project is complete till date."** Wasn't this broad daylight robbery of the people by the UPA government which went on announcing the projects without bothering to complete them? By just allocating projects, it raised the false hopes of the people that they would be getting rail lines soon but unfortunately this dream of people of getting rail line has shattered. Therefore, it is important to complete existing projects first and in that context not announcing a single new line project is commendable.

I personally want to thank the Railway Minister for giving my constituency two out of 18 new surveys announced in the Budget. In fact, Railway Minister mentioned that 4 projects are as old as 30 years. I would like to bring to you kind notice that one of these projects is Una-Nangal-Talwara rail line is in my constituency. This project has been allocated budgetary support of Rs 20 crore this year which is very meager and much more allocation is needed to complete the project. I would request the Rail Minister to allocate a large sum for this project so that this project could be completed in one go.

Also the rail line Bhanupalli-Barmana-Mandi-Kullu-Manali-Kelong-Leh railway line is of strategic importance for the nation. Construction on this rail line should be started on war footing and should be targeted for completion as soon as possible. Across the border, we have China which has built a formidable network in the Tibet near the Indian borders while we are faced with the situation where we have not a single kilometer of rail line on our strategic borders. We are heavily dependent on road network and airlifting for transporting our army requirements. While transportation through road takes long time, airlifting is an expensive option and has limited capacity. Therefore, it is needed fully functional railway line on this strategic route. I request you to consider this line which has been approved should be extended to Leh.

I also request honourable Minister to consider following trains to originate from Una which are currently originating at Nangal Dam. The distance between these two stations is hardly 12 kilometers and if these trains start from Una/Amb-Andora instead of Nangal Dam, it would be very convenient for the people of the area. These trains are:- 64514 – Nangal Dam-Ambala Passenger starting from Nangal Dam at 0600 hrs ; 64516 – Nangal Dam – Ambala MEMU starting at 1040 hrs; 64512 – Nangal Dam-Saharanpur Passenger starting at 1400 hrs; 54512 – Nangal Dam-Ambala via Chandigarh Passenger starting at 1440 hrs; 64518 – Nangal Dam-Ambala Passenger at 1650 hrs.; 54512 – Nangal Dam-Ambala via Chandigarh Passenger reaches Nangal Dam at 1140 hrs and starts at 1440 hrs from Nangal Dam resulting in 3 hours stoppage at Nangal Dam. It can be easily extended up to Una/Amb-Andora; and 64512 – Nangal Dam-Saharanpur Passenger may be extended to Haridwar

I also request the Rail Minister to consider following proposals which would be beneficial for my constituency:

1. Train No 12326 Nangal-Kolkata runs once a week (Saturday). This train should be run at least thrice a week and should originate from Una/amb-Andora.
2. Train No 22450 Una-Nanded Sahib runs once a week (Thursday). This train should also run thrice a week.
3. Train No. 12046 New Delhi-Chandigarh Shatabdi Express should be extended to Una and it should start at 0900 hrs from Una instead of 1200 hrs from Chandigarh.

Following trains which currently originate from Chandigarh should start from Una/Amb-Andora : 12450 Chandigarh-Madgaon Goa Sampart Kranti Express; 22686 Chandigarh-Yeshwantpur via Pune Karnataka Sampart Express; 22688 Chandigarh-Madurai Superfast Express ;12218 Chandigarh-Kochuveli Kerala Sampart Kranti Express;19308 Chandigarh-Indore Weekly Express ; 13256 Chandigarh-Patliputra Danapur Express ; 12232 Chandigarh-Lucknow Sadbhavna Superfast Express; and 14218 Chandigarh-Allahabad Unchahar Express

I request Honourable Rail Minister to kindly consider these genuine demands of Himachal Pradesh which is a hilly state and has been ignored in terms of railways since Independence.

3

डॉ. महेन्द्र नाथ पाण्डेय (चन्दौली) : अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। चूंकि समय की सीमा है, इसलिए मैं बजट के सर्वांगीण जनसुविधा के पक्ष को ध्यान में रखते हुए इस बजट का समर्थन करता हूँ। मैं चंदौली से आता हूँ, जहां इस देश में डेमोक्रेटिक सोशलिज्म, सोसालीज्म साम्यवाद की विचारधाराओं इन सबसे अलग पहली बार एकात्म मानववाद का जिनहोने दर्शन दिया, ऐसे पूणेता विचारक पंडित दीनदयाल उपाध्याय का दुर्भाग्य से रहस्यपूर्ण परिस्थितियों में मुगलसराय में निधन हुआ था। मैं चाहता हूँ कि मुगलसराय रेलवे स्टेशन का नाम उनकी पवित्र स्मृति में पंडित दीनदयाल नगर किया जाए। वहां से बहुत सी गाड़ियां गुजरती हैं, लेकिन पंडित दीनदयाल जी के नाम से एक एक्सप्रेस ट्रेन सीधे वहां से नई दिल्ली लाई जाए। रेल मंत्री जी ने मेरे क्षेत्र को दो ओवर ब्रिज दिए हैं, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। तीन और ओवरब्रिज मटुकण्डा, सकलडीहा (कुचमन) और वाराणसी में भी फुलवारेया इस संसदीय क्षेत्र का हिस्सा है, उसे दिया जाए।

एक बात मैं यह कहना चाहूंगा कि बनारस की बात बहुत होती है। आज बनारस की तरफ उम्मीदें बढ़ी हैं। बनारस इस देश के तीर्थ स्थलों में से एक है। माननीय मंत्री जी सुदूर दक्षिण से आते हैं। मुझे स्मरण है कि उधर के डी श्री के. हनुमंतैया जी ने बनारस के स्टेशन को एक बेहतर स्वरूप दिया था। माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय राज्य मंत्री जी वहीं से हैं। बनारस रेलवे स्टेशन का एक विश्वस्तरीय स्वरूप बनाया जाए। साथ में उन्होंने मॉडल और सुंदर स्टेशनों की बात की है। मुगलसराय स्टेशन जो बहुत बड़ी आय देता है। वहां से 66 जोड़ी गाड़ियां जाती हैं। लेकिन मुगलसराय स्टेशन का स्वरूप आज भी बेहतर नहीं है। उसे विश्वस्तरीय मॉडल स्टेशन बनाया जाए। यह मेरा आग्रह है।

महोदया, चंदौली जिला मुख्यालय से 66 जोड़ी यात्री गाड़ियां गुजरती हैं। लेकिन वहां पर नाम मात्र के लिए एक-दो गाड़ियां रूकती हैं। बहुत प्रेस्टीजियस ट्रेनों को नहीं, बल्कि जो छोटी-छोटी एक्सप्रेस गाड़ियां हैं

उनका स्टापेज दिया जाए। मैं ऐसी पांच गाड़ियों का नाम लेना चाहता हूँ - धनबाद, फिरोज़पुर, तुषियाना एक्सप्रेस, झारखण्ड संपर्क क्रांति, मुगतसरय, पटना वाया गया पैसेंजर, मुंबई मेल और सियालदह एक्सप्रेस। ऐसी पांच गाड़ियों का छोटा सा स्टापेज दो मिनट के लिए दे दिया जाए। साथ में मैं एक बिंदु और रखना चाहूँगा। जब वहां रेलवे के मण्डलों का विभाजन हुआ तो उस विभाजन में इलाहाबाद, उत्तर-मध्य रेलवे केंद्र है, उससे मुगतसरय मंडल बहुत नज़दीक है, लेकिन किन्हीं राजनीतिक कारणों से उसे हाज़िपुर से जोड़ दिया गया। रेलवे के कुशल संचालन के लिए बेहतर होगा कि उसे उत्तर-मध्य रेलवे इलाहाबाद से जोड़ा जाए, तो यह समीचीन होगा, वहां के जनहित में होगा। इसके साथ-साथ मैं कहना चाहूँगा कि चंडौली मुख्यालय में कंप्यूट्राइज़्ड रेलवे आरक्षण पर बेहतर आय होने के बावजूद मात्र दो बजे तक ही आरक्षण की सुविधा है। उसे पूरे दिन किया जाना चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ इतने बेहतर रेल बजट का समर्थन करते हुए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

4

SHRI VARAPRASAD RAO VELAGAPALLI (TIRUPATI): Madam, due to shortage of time, I will just take two minutes. Tirupati railway station needs special consideration. Almost 30000 to 40000 passengers visit Tirupati everyday. At present, it has only four platforms. It has adequate space for another two platforms. A small direction from the hon. Minister or his office could provide two more platforms and it will decongest the station.

Secondly, Tirupati also has another railway station called 'Tirupati West'. If some passenger trains could be stopped there, tremendous pressure of traffic on the main Tirupati railway station would be reduced.

Thirdly, the people of Tirupati have been requesting for the last 20 years for a direct train from Tirupati to Shirdi via Gudur. This would fulfil the demand of the people, which is long pending.

The fourth and the last point is, almost for 30 years, a special track has been pending with the Railway Ministry, that is, Nadikudi railway track. This track will be passing through the places where there is no other transportation available and covers mostly the backward areas. A survey in this regard has also been conducted. My senior colleague, who is sitting here and who has been elected as an MP five times, has also been requesting for this project for the last 20 years. Therefore, I request the hon. Minister that Nadikudi railway track could also be considered as a special case.

5

***श्री अशोक महादेवरव नेते (गड़चिरोली-चिमूर)** : देश के माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में रेल मंत्री आदरणीय सदानंद गौड़ा जी ने 2014-15 का देश के सामने रेल बजट रखा और यह रेल बजट देश को आगे ले जाने वाला बहुत ही अच्छा बजट है, इसलिए मैं नरेन्द्र मोदी जी और रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी का दिल से अभिनंदन करता हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने गड़चिरोली-चिमूर (महाराष्ट्र) संसदीय क्षेत्र और देश के बहुत ही पिछड़ा घना, आदिवासी बहुल उद्योगविहीन और नवसल प्रभावित गड़चिरोली जिले की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

गड़चिरोली जिले में खनिज साधन संपदा जैसे कि ग्रेनाइट, डोलोमाइट, हीरा, पन्ना, सोना, मैंगनीज, कोयला, लोहा इत्यादि खनिज बड़े पैमाने पर हैं। 80 प्रतिशत फॉस्फेट हैं और जल संवय भी बड़े पैमाने में हैं, फिर भी जिले में विकास कोसो दूर है। इसके कारण जिले में उद्योग नहीं, इंडस्ट्रीज नहीं हैं। इसलिए जिले में रोज़गार का अभाव बढ़ी मात्रा में है। लाखों युवक भटक रहे हैं। गलत मार्ग पर यानी नवसली गतिविधियों की तरफ मुड़ रहे हैं। रोज़गार तथा कानूनी नियंत्रण बनाये रखने के लिए जिले में रेल लाइन की परियोजना का निर्माण होना बहुत जरूरी है।

इसलिए जिले की जनता ने कई बार मांग की है कि बडसा से लेकर गड़चिरोली तक 49.5 कि.मी. की रेल लाइन के प्रस्ताव को मंजूरी मिलनी चाहिए। इस प्रस्ताव के लिए जब मैं महाराष्ट्र विधान सभा में विधायक था, तब दो बार मैंने सन् 2000 और 2002 में इस रेल लाइन को मंजूरी के लिए प्रस्ताव रखा था और महाराष्ट्र शासन से यह प्रस्ताव केन्द्र शासन की तरफ मंजूरी के लिए भेजने की मांग की थी और इस दृष्टि से राज्य शासन ने इस रेल लाइन को केन्द्र की तरफ मंजूरी के लिए भेज दिया। अभी इस रेल लाइन को मंजूर हुए पाँच साल हो चुके हैं। पाँच साल पूर्व बजट में भी आ चुका है। लेकिन अभी तक शुरू नहीं किया गया, क्योंकि रेलवे बोर्ड की इसको मंजूरी नहीं थी। अगर रेलवे बोर्ड की मंजूरी मिल जाये तो तुरंत रेल का सर्वे चालू होगा और काम चालू होगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र की दूसरी मांग है कि नागभीड़-नागपुर छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में तब्दील किया जाये। इस रेल लाइन का अंतरभाव पिछले साल के बजट में आ चुका है। लेकिन इसे भी मंजूरी नहीं मिली। इन दोनों रेल लाइनों के बारे में मैंने खुद माननीय रेल मंत्री जी से मिलकर दो बार निवेदन भी किया है।

इसलिए आदरणीय रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के दोनों रेल लाइनों के बारे में इस बजट के पुस्तिका (सप्लीमेंट्री) बजट में मंजूरी देकर हमें उपकृत करें। इसके लिए मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता आपकी बहुत-बहुत कृतज्ञ रहेगी।

6

***SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN (MURSHIDABAD)**: As we know very recently Government has announced the enhancement of passengers fares in all classes and that in freight charges also. We know most of the working people are already victims of unprecedented price hikes of essential commodities in some past years of UPA Government rule. Common people expected some relief from Modi Government as it was promised through election campaign. But this Government put a huge burden on the people of this country.

Also the passengers who use the Indian Railway every day are also badly affected. Besides that, Government proposed highly expensive bullet trains on some routes. It is true, India needs high speed trains, but preference should be given first to connect poor working people habitats with low cost rails.

So I want to propose some demand of my constituency as follows

A relief has been announced by Railway to the MST Passengers prevailing their journey up to 80 kms with 15 days single fare but with enhancement rate of 14.2% increase in fare. My appeal to you that as per the prevailing Railway norms, the radial distance from all originating Metro Section located centrally i.e. 150 kms is considered as suburban section. So, I request you to kindly issue an instruction to the railway

authority so that the relief already announced for the journey may please be extended up to 150 kms.

Please take initiative to set a new Railway line from Berhampore to Krishnagar via Domkul and Karimpur under Sealdah Division because a huge number of people (ie. at least 60 lakh) are dependent on private vehicles by road.

One Railway Bridge over river Bhagirathi at Nashipur in my constituency is under construction. The construction work is already completed but only a small part of approach rail track is not yet completed due to some land dispute. Please take some lawful action to complete the work.

7

***श्रीमती कमला पाटले (जांजगीर-चाम्पा) :** मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी के बजट में सुरक्षा के लिए सत्रह हजार कांग्रेसियों के साथ चार हजार महिला कांग्रेसियों की भर्ती करने के लिए धन्यवाद देती हूँ।

इस रेल बजट में यात्रियों की सुविधाएं, साफ-सफाई, खान-पान के साथ-साथ सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया गया है। स्वस्ताहाल रेलवे का उद्धार करने व निवेशकों को भागीदार बनाने पर जोर दिया गया है। इन्टरनेट, डाकघर के जरिए जनरल एवं प्लेटफॉर्म टिकट, रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना, पीने के पानी के लिए आर.ओ. यूनिट, जैविक शौचालय, बिना चौकीदार वाले समपासों को समाप्त करना, टूरिज्म को बढ़ावा देना, तीर्थस्थानों के लिए विशेष ट्रेन जैसी योजना से देश में विकास को गति मिलेगी, पार्दर्शित बढेगी। यह बहुत ही संतुष्टि बजट है।

मेरे संसदीय क्षेत्र छत्तीसगढ़ के जांजगीर-चाम्पा लोक सभा जो प्रदेश का सबसे बड़ा एवं पावर हब जिला है, के रेलवे स्टेशनों की दशा बहुत ही दयनीय है। अकलतरा, चाम्पा बासद्वार, सक्ती एवं जिला मुख्यालय जांजगीर-नैला स्टेशन के प्लेटफॉर्मों की लंबाई बढ़ाने, उन पर शेड निर्माण, यात्रियों के बैठने हेतु कुर्सियाँ, पेयजल, शौचालय कोव इंडिकेटर, तकनीकी एवं सूचना प्रौद्योगिकी का विस्तार, स्टेशन परिसर का आधुनिकीकरण, रेल क्षेत्र की सड़कों के निर्माण के साथ जांजगीर नैला में रेलवे थाना की स्थापना एवं चाम्पा रेलवे थाना में पर्याप्त बल की तैनाती की जाये।

संसदीय क्षेत्र के अकलतरा, जांजगीर नैला, चाम्पा, बासद्वार व सक्ती तथा पैसेंजर हॉल्ट स्टेशन कोटमीसुनार, कापन, सारागंव, जेठा व बातपुर स्टेशनों की श्रेणी अपग्रेड करते हुए मूलभूत यात्री सुविधाएं दिये जाने की मांग करती हूँ, क्योंकि इन सभी स्टेशनों के रैक पाइन्टों का उपयोग रेलवे कोयला, लौह अयस्क एवं अन्य खनिजों के परिवहन में करती है तथा इससे प्राप्त स्टेशनों के यात्रियों से प्राप्त आय से पृथक् हिसाब की जाती है।

जिला मुख्यालय जांजगीर नैला में कम से कम साउथ बिहार, गोंडवाना एवं मेल एक्सप्रेस ट्रेन, चाम्पा में गीतांजली, ज्ञानेश्वरी, बासद्वार, सक्ती में गोंडवाना का ठहराव दिये जाने की मांग करती हूँ।

जांजगीर-नैला स्टेशन के पूर्व केबिन से 500 मीटर की दूरी पर केनाल के पास रेल लाईन से लगे हुए प्रसिद्ध हनुमान मंदिर नहरिया बाबा के नाम से स्थित है, जहाँ भक्तों की भीड़ से हमेशा दुर्घटना की आशंका बनी रहती है। इस स्थान पर ओवर ब्रिज बनाने की स्वीकृति तथा इसी प्रकार सक्ती-अड़भार समपास में सक्ती के पास ओवर ब्रिज निर्माण की स्वीकृति प्रदान की जाये।

चाम्पा ओवर/अण्डर ब्रिज रेलवे एवं छ.ग. की पी.डब्ल्यू.डी. द्वारा संयुक्त रूप से रियाइज्ड प्लान स्वीकृति, निविदा स्वीकृत कर ठेकेदार द्वारा कार्य प्रारंभ करने के तत्काल बाद रेलवे लैंड लीजिंग की आपति कर कार्य बंद करा दिया गया है, जिससे जनान्प्रेश चरम पर है। मेरी मांग है कि रेलवे की भूमि का निर्माण रेलवे द्वारा कराए या राज्य सरकार को उक्त जमीन की अनापति जारी कर शीघ्र कार्य प्रारंभ कराये।

गाड़ी नंबर 18233-18234 बिलासपुर-इंदौर-नर्मदा एक्सप्रेस जो कड़ीब 17 घण्टे बिलासपुर में खड़ी रहती है, का परिवालन कोरबा या रायगढ़ तक बढ़ाये जाने की मांग करती हूँ।

रायपुर से झारसुगुड़ा वाया बलौदा बाजार, शिवरी नारायण भटगांव सारागांव (310 कि.मी.) नई रेल लाईन का कार्य जो वर्ष 2013-14 में विशेष रिमार्क के साथ स्वीकृत हुआ है, की रेलवे बोर्ड से मंजूरी लेना शेष है, की शीघ्र मंजूरी दिये जाने की मांग करती हूँ।

8

***श्री गद्दल रमेश शेवाले (मुम्बई दक्षिण मध्य) :** माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में एन.डी.ए. सरकार का पहला रेल बजट माननीय रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2014-15 के रेल बजट का स्वागत करते हुए मैं उनको बधाई देता हूँ। रेल मंत्री जी ने बहुत सज़-बूझ से भारतीय रेल की चुनौतीपूर्ण समस्याओं का समाधान करने का प्रयास करते हुए पिछले दस वर्षों में यू.पी.ए. के शासन में जो दुर्गति रेल की हुई है, उनका सुधार करते हुए यह बजट प्रोविजन सभी मामले में भारतीय रेल और देश को गति देने वाले हैं।

माननीय रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी ने बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं इस बजट का समर्थन करता हूँ। मैं शिवसेना के संस्थापक माननीय बाळा साहेब ठाकरे के आशीर्वाद और शिवसेना अध्यक्ष श्री उद्धव ठाकरे के प्रोत्साहन से मुम्बई की साउथ-सेंट्रल कांस्टीट्यूशन से आता हूँ। मुम्बई की लोकल ट्रेन की कई समस्याओं का आपने अच्छा समाधान किया है, इस बजट के द्वारा इसके अलावा कुछ बुनियादी समस्याएं हैं, जिनके बारे में यू.पी.ए. सरकार ने पिछले दस वर्षों में कुछ भी नहीं सोचा। जैसे सबअर्बन रेलवे स्टेशनों पर प्लेटफॉर्मों की ऊँचाई बढ़ाने का सवाल है। मुम्बई

लोकल रेल सबसे पुरानी है पर बहुत सारे प्लेटफॉर्मों की स्टैंडर्ड ऊँचाई अभी तक नहीं करायी गयी, जिससे प्रत्येक दिन दुर्घटनाएं होती हैं, जिसमें सैकड़ों यात्रियों की मृत्यु हो चुकी है। महिलाओं के लिए सभी लोकल ट्रेनों में सी.सी.टी.वी. कैमरे होने चाहिए और महिला डिब्बों में महिला कंस्टेबल नियुक्त की जानी चाहिए।

इसके अलावा बजट में मुम्बई को 864 अत्याधुनिक ई.एम.यू. ट्रेन देने का प्रस्ताव की मैं सहायता करता हूँ। अपनी पार्टी शिवसेना की ओर से मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा कि उन्होंने देश की कॉमर्शियल कैपिटल के बारे में अच्छे प्रावधान किये हैं। रेल मंत्री का ध्यान कुछ विषयों की ओर दिलाना चाहता हूँ।

ई.एम.यू. गाड़ियाँ चलाने के लिए इफ़रस्ट्रक्चर में बदलाव की आवश्यकता होगी। सभी स्टेशनों के प्लेटफॉर्म की ऊँचाई बढ़ाने की आवश्यकता होगी, जिसके अलग से फण्ड का प्रावधान करने की आवश्यकता पर मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मुम्बई-अहमदाबाद और मुम्बई-गोवा सेक्टर में हाई स्पीड अत्याधुनिक ट्रेन के लिए भी मैं मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूँ।

गाड़ियों की आवाजाही बढ़ने के फलस्वरूप पेटेल स्टेशन को टर्मिनल में बदलना आवश्यक है। पेटेल स्टेशन का फुट ओवर ब्रिज बहुत पुराना हो गया है और जर्जर हालत में है, उसे मरम्मत करना बहुत जरूरी है। ब्रिज के लिए फण्ड का प्रावधान करना चाहिए। उसी तरह वडाला जंक्शन को भी टर्मिनल बनाने की आवश्यकता है।

मुम्बई लोक स्टेशनों पर अधिक फुट ओवर ब्रिज बनाने और एस्केलेटर के निर्माण हेतु पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप के अंतर्गत टी.डी.आर. प्रयोग करते हुए उनका समाधान करने से यह काम ज्यादा कारगर है।

रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि दादर से मानसूरु ट्रेन चालू करने पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें। दादर रेलवे स्टेशन को हाईटेक स्टेशन बनाने की आवश्यकता है। इसके अलावा घासवी को एक नया स्टेशन बनाने की अत्यंत आवश्यकता है।

मेरी जानकारी के अनुसार हर्बर्ग टाईन के लिए एडवोकैटल रिपोर्ट सईट्स ने काफी समय पहले तैयार कर ली है, परंतु अभी तक उस पर किर्यान्वयन नहीं हुआ है। इस रिपोर्ट पर तुरंत कार्यवाही करने की आवश्यकता है।

मुम्बई में सभी स्टेशनों के आस-पास काफी भूमि खाली पड़ी है, जिसका कोई उपयोग नहीं हो रहा है। इस बारे में मेरा सुझाव है कि इस भूमि पर सार्वजनिक निजी भागीदारी के सहयोग से बड़े-बड़े कॉमर्शियल कॉम्प्लेक्स बनाए जाएं, जिससे अच्छे रेंटल रेट को मिलेगा, जो रेलवे स्टेशनों के रख-रखाव के लिए काम आयेगा। इससे रेलवे की पूंजी को बचाया जा सकता है।

सार्वजनिक निजी भागीदारी का उपयोग रेलवे की पूंजी बढ़ाने के लिए बड़े प्रभावी ढंग से कार्यान्वित करने की आवश्यकता है, जिसके लिए प्रभावी योजनाएँ बनाई जा सकती हैं। इस बारे में यदि मंत्री जी चाहें तो मैं अलग से सुझाव प्रस्तुत कर सकता हूँ।

एक और मेरा सुझाव है कि ए.सी. ट्रेनों के बारे में देश के विभिन्न भागों में ए.सी. ट्रेन चल रही हैं, पर उनमें बहुत सारा डिब्बे लगाये गये हैं। टायलेट्स में कोई सुविधा नहीं है। इसमें सुधार की आवश्यकता है। नये डिब्बे लगाए जाने चाहिए। बजट में प्रीपर्टी वेल्थेशन का कोई उल्लेख कभी भी नहीं किया गया है। माननीय रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि रेलवे की प्रीपर्टी का ऑडिट होना चाहिए। देश के विभिन्न स्टेशनों एवं रेलवे इमारतों की प्रीपर्टी में लॉस होता है, हेरो मैटेरियल रेलवे टाईनों के समीप वेस्ट की तरह पड़ा रहता है और मौसम की मार से वह नष्ट हो जाता है। इस लॉस का वैल्यूेशन होना चाहिए और उस पर अंकुश लगाने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए।

इसी तरह रेलवे एसेट्स का समय-समय पर रिव्यू करना आवश्यक है, जिससे उसको सहजने के लिए कदम उठाए जा सकते हैं।

जनरल बजट में जैसा कि महंगाई और महंगाई भरो का पूर्वानुमान लगाते हुए बजट प्रावधान किया जाता है, उसी प्रकार रेलवे में भी डीजल के दाम बढ़ने के फलस्वरूप किराया, मालभाड़ा बढ़ाना पड़ता है। यदि प्रतिवर्ष 500 करोड़ रुपये का बजट प्रावधान किया जाए तो किराया, मालभाड़ा बढ़ाने का सितसिला रोका जा सकता है।

स्टेशनों पर स्वच्छ और हाईजिनिक खाना सप्लाई करने के लिए रिस्पूटिड कंपनियों को फूड कोर्ट स्थापित करने का प्रावधान होना चाहिए। सभी प्लेटफॉर्मों पर यदि ग्रेनाइट फ्लोर लगाया जाये तो उसकी साफ-सफाई करना आसान होता है। बायो-टायलेट्स एक अच्छा विचार है, पर इसका कार्यान्वयन प्रभावी रूप से होना आवश्यक है, जिसके लिए विज्ञापनों के माध्यम से यात्रियों को इसके इस्तेमाल के लिए प्रशिक्षित किया जाना चाहिए।

रेलवे टिकट आरक्षण में बहुत धांधली चल रही है। कुछ माफिया इसमें सक्रिय हैं, जिनका नेवसस तोड़ना अत्यंत आवश्यक है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि विश्वस्त और ईमानदार अफसरों की एक टीम बनाई जाए जो इसका अध्ययन कर टिकट माफिया को नष्ट करने का कार्य करें।

महाराष्ट्र और कर्नाटक के तीर्थस्थलों को जोड़ने वाली बंगलकोट से पंढरपुर तक गाड़ी चलाने की घोषणा का मैं स्वागत करता हूँ। मंत्री जी से एक और अनुरोध करना चाहता हूँ कि लोको इंजन ड्राइवों के कार्य घंटों में कुछ कटौती की जानी चाहिए, जिससे उनकी कार्य क्षमता बढ़ेगी। कभी-कभी उन्हें डबल ड्यूटी करनी पड़ती है, जिसका असर उनके कार्य पर पड़ता है। इसके लिए इंजन ड्राइवों के खाली पदों पर भर्ती करके सुधार किया जा सकता है।

रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि मुम्बई सबअर्बन रेलवे स्टेशनों पर और अधिक से अधिक ऊपरी पुल (फुट ओवर ब्रिज) बनाने की व्यवस्था करें। कुछ स्टेशनों पर सिर्फ एक ब्रिज के कारण यात्री गाड़ी पकड़ने के लिए रेल लाईन क्रॉस करते हैं और दुर्घटना का शिकार बनते हैं।

मैं एक और सुझाव देना चाहता हूँ कि सभी गाड़ियों में फेन्ट्री कार की व्यवस्था अत्यंत आवश्यक है, जिससे यात्रियों को स्वच्छ और हाईजिनिक खाना मिल सके। मुम्बई लोकल ट्रेनों के सीजन के पास का किराया कम करने के लिए मैं मुम्बई के रेल प्रवासियों की ओर से माननीय मंत्री जी का हार्दिक धन्यवाद करता हूँ।

***SHRI VINOD KHANNA (GURUDASPUR):** I am writing this to bring to your notice few urgent demands concerning railways pertaining to two strategically important towns of Batala and Pathankot in my Parliamentary Constituency. First of all, there is an urgent need for the construction of new railway line between Qadian and Beas to provide direct rail connectivity to Batala town. Batala is an industrial town with annual consumption of pig iron, the basic raw material, of about 2 lac tones. Whole of the above said raw material is unloaded by the railway department only, but, in the absence of direct rail link to Batala, industrial raw material has to be brought to Batala either via Amritsar or via Pathankot which increased the cost of raw material because of longer distance. Apart from this, seasonal produce of food grains is shifted to different parts of the country from Batala by the railways. Moreover, due to lack of direct connectivity from Batala to major cities, around 10 lac people of the area have no option but to travel via Amritsar, which results in spending more time and money. The project is already under consideration of the railways land pending with construction division of railways.

Secondly, the railway station of Batala is in bad condition. Only one side platform is operational since independence which causes a lot of problems to the passengers while departing or arriving at Batala railway station. Both side platforms need to be urgently upgraded with overhead foot bridge facility and basic facilities like toilets, drinking water, lighting of platforms etc.

Thirdly, a railway over bridge (ROB) was constructed on Batala-Dera Baba Nanak road railway crossing a few years back. After the ROB was made functional for public, the under bridge railway crossing was closed permanently by the railways department. ROB on Batala-Dera Baba Nanak road does not link Batala-Aliwal-Fatehgarh Churian road which falls in between the above said constructed ROB. This results in non-connectivity for more than 25 thousand residents of the Aliwal road, Batala residents and they are forced to travel nearly 4 to 5 kms. more to reach Bus Stand, Civil Hospital, Schools/Colleges and main markets etc. Therefore, the under bridge railway crossing should be made operational to obviate the hardships being faced by the common people on this account. There are examples of already existing under bridge railway crossings like railway crossing no. 17 near Bus Stand Patiala and under bridge railway crossing near JCT Mill Phagwara.

Fourthly, the industrial units of Batala are in crisis as they are existing at the far end of the country because of withdrawal of Freight Equalization of raw materials policy of Union Government. It resulted in increased cost of raw material as compared to industrial hubs of the mineral rich states. This issue need to be addressed.

Lastly, Narrow-gauge problem in Pathankot city needs immediate redressal. This narrow-gauge line is operational day and night. During peak hours right from 8.30 a.m. to 8.25 p.m., 9 times the Railway Fatak is closed and creates traffic snarls and choke movement of normal traffic. The people of Pathankot demand that the narrow gauge station should be shifted from Pathankot city to out side the city and for that DRM Ferozepur should be instructed to conduct an on the spot study for shifting narrow-gauge station out side the main city of Pathankot with a view to give long awaited relief to the people of Pathankot from the situation of traffic chaos on this account. Then, there is a genuine demand for halt of a Delhi bound train at Dinanagar. I demand that the train no. 14037/14038 and train no. 18216/18215 should be given a halt at Dinanagar in the larger interest of the people.

I hope necessary instruction would be passed on to the authorities concerned to fulfill the aforesaid demands of the people of Batala and Pathankot of my constituency and I shall remain ever grateful for this benign gesture.

0

***श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) :** मैं सर्वप्रथम प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व में रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा द्वारा पेश इस विकासशील, साहसिक एवं पाठश्री रेल बजट के लिए उन्हें तथा रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा को बधाई देता हूँ।

आज सचमुच में रेल देश की लाइफ लाइन है, जिसमें हर रोज औसतन 2.3 मिलियन यात्री सफर कर अपने गन्तव्य स्थान पर जाते हैं। दुनिया सो जाती है, लेकिन रेल नहीं सोती है। अतएव इस बजट में खासकर यात्रियों की सुविधाओं पर विशेष ध्यान दिया गया है, जिसमें आवश्यकतानुसार कई नई रेल गाड़ियों को परिचालित करने के साथ-साथ कुछ को विस्तारित भी किया गया है।

वास्तव में यह रेल बजट एक ऐतिहासिक बजट है, जिसमें यात्रियों की सुविधा के लिए (1) पाँच जनसाधारण गाड़ियाँ (2) पाँच प्रीमियम गाड़ियाँ (3) छः वातानुकूलित एक्सप्रेस गाड़ियाँ (4) 27 एक्सप्रेस गाड़ियाँ (5) 8 पैसेंजर गाड़ियाँ (6) दो मेमू सेवाएँ (7) 5 डेमू सेवाएँ एवं (8) संसाधन संवर्द्धन के लिए प्रस्ताव रखा गया है।

इसके अलावा रेलगाड़ी में स्वच्छता, खान-पान, स्टेशन पूर्बधन, संरक्षा, सुरक्षा, आरक्षण पूर्णाती में सुधार, कर्मचारी कल्याण प्रशिक्षण एवं गाड़ियों की गति के संबंध में विशेष ध्यान दिया गया है। साथ ही साथ 18 नई लाइनों के सर्वेक्षण, दोहरीकरण, तीसरी और चौथी लाइन एवं आमाम परिवर्तन के 10 सर्वेक्षण का प्रावधान भी शामिल है।

वास्तव में रेल सुविधाओं की वृद्धि एवं इसकी सेहत सुधारने से देश के विकास में वृद्धि होगी।

मैं बिहार की सभी लंबित रेल परियोजनाओं को गति प्रदान करने हेतु इस रेल बजट में समुचित रूप से प्रावधान करते हुए अपने संसदीय क्षेत्र (बक्सर) एवं गृह क्षेत्र (भागलपुर) को निम्न माँगों यथा-

1. लातकिला और जनता एक्सप्रेस जो उस लाइन की सबसे पुरानी गाड़ी हैं, उनको पूर्ण सुविधायुक्त बनाकर चलाया जाए। इन्हें किसी भी हालत में बंद न किया जाये, ये दोनों ऐतिहासिक गाड़ियाँ हैं।
2. गंगा दामोदर एक्सप्रेस, टाटा पटना एक्सप्रेस, दुर्ग एक्सप्रेस को बक्सर तक विस्तारित किया जाए।
3. बिहार-उत्तर प्रदेश की सीमा पर स्थित बक्सर को एक आधुनिक सुविधायुक्त आदर्श (मॉडल) स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए, जो अभी जर्जर अवस्था में है। साथ ही स्टेशन पर पैदल पार पथ (फुट ओवर ब्रिज) का निर्माण प्राथमिकता पूर्वक हो। स्टेशन पर " पीट प्वाइंट " की व्यवस्था सुनिश्चित की जाए।
4. आध्यात्मिक प्राचीन विश्वात्मि की तपोभूमि जहाँ भगवान श्री राम ने ताडिका का वध किया, एक प्रसिद्ध तीर्थस्थली है साथ ही उत्तर प्रदेश और बिहार की एक बहुत बड़ी आबादी इस स्टेशन से यात्रा करती है, जिससे यह व्यवसायिक दृष्टि से तीव्र गति से प्रगति के पथ पर है। अतएव यहाँ लोकहित में निम्न गाड़ियों का ठहराव अत्यावश्यक है:-
(1) सभी राजधानी एक्सप्रेस (2) विक्रमशिला एक्सप्रेस (3) जैश एक्सप्रेस (4) अजमेर शरीफ एक्सप्रेस (5) अकाल तख्त एक्सप्रेस (6) सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस (7) जोगमणि एक्सप्रेस सहित सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव सुनिश्चित करने का कष्ट किया जाये।
5. भागलपुर में पूर्व घोषित रेल मंडल कार्यालय की स्थापना की दिशा में अखिलंभ कार्रवाई सुनिश्चित की जाये और तब तक के लिए ए.डी.आर.एम. की प्रतिनियुक्ति तत्काल की जाए, ताकि कार्य की प्रगति द्रुत गति से हो सके।
6. गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस को बिहार की व्यवसायिक राजधानी रेशमी नगर भागलपुर होकर परिचालित किया जाए। साथ ही सूत एक्सप्रेस में दो-तीन ए.सी. एवं दो स्लीपर बोगी जोड़ते हुए प्रतिनिधि परिचालित किया जाए। फरवक-नई दिल्ली एक्सप्रेस में भी दो-तीन ए.सी. एवं दो स्लीपर बोगी जोड़ी जाए।
7. दक्षिण भारत जाने के लिए एक तीव्र गति वाली गाड़ी बेंगलुरु/चैन्नई तक के लिए सुनिश्चित की जाए।
8. पटना-इंदौर (वाया नेपाल) को प्रतिदिन भागलपुर तक विस्तारित कर परिचालित किया जाए।
9. सुल्तानगंज से देवघर रेल लाइन के कार्य में शीघ्र प्रगति लाकर गाड़ी परिचालित की जाए।
10. मंडाल हिल (बांका) स्टेशन से रामपुर हाट तक रेल लाइन का कार्य तीव्र गति से प्रारंभ किया जाए।
11. वयूल साहबगंज रेल पटरी का शेष दोहरीकरण का कार्य शीघ्र पूरा किया जाए।

12. भागलपुर से दिल्ली साप्ताहिक गाड़ी का दैनिक परिवालन जनहित के लिए आवश्यक है।

13. डुमराय स्टेशन पर (1) संघमित्रा एक्सप्रेस (2) राजेन्द्र नगर- लोकमान्य तिलक कुर्ता एक्सप्रेस तथा (3) पटना-मथुरा-कोटा एक्सप्रेस का ठहराव तथा स्टेशन का आधुनिकीकरण हो।

14. बवसर में घंटों रेल गुमटी बंद होने के कारण लोगों को काफी कष्ट उठाना पड़ता है। अतएव बवसर के साथ-साथ खुनाथपुर में भी रेल गुमटी पर रेल पुल (ओवर ब्रिज) का शीघ्र निर्माण हो।

15. खुनाथपुर स्टेशन से कुछ ही दूरी पर अवस्थित बाबा बृहेश्वर नाथ मंदिर एक प्रमुख तीर्थस्थली है। अतएव इस स्टेशन के आधुनिकीकरण के साथ-साथ निम्न गाड़ियों का ठहराव जनहित में आवश्यक है:-

(1) मथुरा-पटना एक्सप्रेस (2) भागलपुर-दादर एक्सप्रेस (3) भागलपुर-अजमेर शरीफ एक्सप्रेस (4) मगध-पटना एक्सप्रेस (5) कुर्ता एक्सप्रेस (6) भागलपुर-दिल्ली गरीब रथ आदि।

पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर मंडल के अंतर्गत आने वाले खुनाथपुर स्टेशन अपनी ऐतिहासिक महत्ता के बावजूद आज्ञादी के 65 वर्ष के बाद भी राजनीतिक कारणों से उपेक्षित है। प्रमुख रेलगाड़ियों का ठहराव नगण्य है एवं यात्री सुविधाओं का घोर अभाव है।

इस जनकल्याणकारी सरकार के लोकप्रिय रेल मंत्री का ध्यान में कुछ प्रमुख बिंदुओं पर आकर्षित करना चाहता हूँ-

1. खुनाथपुर स्टेशन से चार किलोमीटर की दूरी पर अवस्थित बाबा बृहेश्वर नाथ मंदिर अपनी प्राचीन मान्यताओं के कारण हिंदुओं के प्रमुख तीर्थस्थलों में से एक है।
2. खुनाथपुर स्टेशन से पाँच किलोमीटर की दूरी पर अवस्थित ब्रह्मपुर पशु मेला, बिहार का दूसरा सबसे बड़ा पशु मेला है। जहाँ हर वर्ष करोड़ों रुपये के पशुओं की खरीद-फरोख्त होती है, जिससे सरकार को भारी राजस्व की प्राप्ति होती है।
3. खुनाथपुर स्टेशन दानापुर मंडल के अंतर्गत आने वाले उन प्रमुख स्टेशनों से एक है, जहाँ चार प्लेटफॉर्मों की सुविधा उपलब्ध है।
4. खुनाथपुर स्टेशन से दक्षिण बिहार के चार जिलों के रेल यात्रियों का जुड़ना एवं उत्तर प्रदेश के प्रमुख शहर बलिया की दूरी मात्र 20 किलोमीटर होना, इस स्टेशन के महत्त्व को बढ़ाता है।
5. खुनाथपुर स्टेशन की टिकट बिक्री दानापुर मंडल के प्रमुख स्टेशनों की मासिक टिकट बिक्री से कहीं बहुत ज्यादा है, जो सरकार की राजस्व आमदनी को बढ़ाता है। अतः आरक्षण काउंटर की अलग व्यवस्था की जाए।

इन प्रमुख एवं महत्वपूर्ण कारणों के बावजूद भी इस स्टेशन पर प्रमुख रेल गाड़ियों का ठहराव न होने से (जैसे:- मथुरा-पटना एक्सप्रेस, भागलपुर-दादर एक्सप्रेस, भागलपुर-अजमेर शरीफ एक्सप्रेस, मगध-पटना-कुर्ता एक्सप्रेस, भागलपुर-दिल्ली गरीब रथ) आम यात्रियों के अलावा भारत के विभिन्न जगहों से आने वाले तीर्थ यात्रियों, पशु व्यापारियों एवं पूर्वी उत्तर प्रदेश के यात्रियों को घोर कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। खुनाथपुर स्टेशन पर यात्री शेड का न होना, महिला प्रतीक्षालय व शौचालय का अभाव, पीने के लिए पानी की समुचित व्यवस्था न होना, समुचित बिजली एवं प्रकाश की व्यवस्था न होना इस स्टेशन को उपेक्षित करता है।

पिछली सरकार के विभिन्न जनप्रतिनिधियों के समक्ष इस मुद्दे को बार-बार उठाने के बावजूद कोई कार्रवाई न होना पूर्ववर्ती सरकार की अकर्मण्यता को बयॉ करता है।

हम अपने लोकप्रिय रेल मंत्री से अति विनम्रता से यह माँग करते हैं कि खुनाथपुर स्टेशन पर रेलगाड़ियों के ठहराव एवं यात्री सुविधाओं की उपलब्धता के संदर्भ में दानापुर मंडल से संबंधित अधिकारियों को निर्देश जारी किए जाएं, ताकि इस क्षेत्र के तीर्थ यात्रियों एवं पशु व्यापारियों को रेल यात्रा का सीधा लाभ मिल सके।

अपने प्रधानमंत्री जी द्वारा स्वामी विवेकानंद के सपनों का भारत बनाने का जो संकल्प है, उसकी झांकी इस रेल बजट में परिलक्षित होती है, जिससे अपने देश की एकतात्मकता एवं अखण्डता को बल प्रदान करेगा।

" जो सबका कसबे आपस में मेल, वही है भारतीय रेल "

***श्री रवीन्द्र कुमार राय (कोडरमा) :** मैं वर्ष 2014-15 के लिए प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूँ। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व वाली लोकप्रिय सरकार के हमारी माननीय मंत्री श्रीमान गौडा जी द्वारा रखा गया बजट दूरदृष्टि से रखा गया बजट है जिसमें दूरदर्शिता, संतुलन, समग्रता एवं उदारता का प्रदर्शन हुआ है। मैं मानता हूँ कि बजट में सभी वर्गों एवं क्षेत्रों का ध्यान रखा गया है। नारी सुरक्षा, वरिष्ठ नागरिकों के प्रति सुविधा का ध्यान, छात्रों की क्षमता विकास, तीर्थ यात्रा एवं धार्मिक भावना का सम्मान, आयुनिकीकरण के साथ बेहतर भविष्य के प्रति दृढ़ संकल्प का घोषणा दिख रहा है।

बजट प्रस्तुति के पूर्व मैं अपने प्रदेश झारखंड के माननीय सांसद के साथ माननीय मंत्री जी से मिला था और झारखंड की परेशानी एवं समस्या को रखा था जिसमें कई बातों का समावेश बजट में किया गया है। मैं इसके लिए उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। साथ ही उनका ध्यान आकृष्ट करता हूँ कि निम्न बातों पर ध्यान देने की कृपा करें।

झारखंड में रेलवे लाईन बिछाने का कार्य अंग्रेजों के जमाने में प्राथमिकता से किया था। उनका उद्देश्य था झारखंड की खनिज संपदा को निकालना एवं व्यापार करना। उनकी नजर में झारखंड निवासियों या जनता की सुविधा नहीं थी। लेकिन अब नजरिया बदला है। अभी और बदलाव की जरूरत है। आज झारखंड के मजदूर, बेरोजगार एवं छात्र देश के सभी महत्वपूर्ण शहरों में जाते हैं। इसलिए झारखंड को मुम्बई, सूरत, अहमदाबाद, हैदराबाद, दिल्ली, बंगलौर से प्रतिदिन रेल की जरूरत है। उसे चालू करना चाहिए।

खनिज संपदा हमारे देश के सभी कोने में जा सकती है परंतु यात्री पूरे देश में नहीं जा सकते। ट्रेने चलाई जाए।

झारखंड में तीन महत्वपूर्ण राष्ट्रीय एवं अंतर्राष्ट्रीय स्तर के धर्मस्थल हैं। 52 शक्तिपीठों में एक रजरप्पा आज तक रेलवे लाईन से नहीं जुड़ पाया। जैन धर्म का दुनिया का सबसे महत्वपूर्ण स्थल मधुबन पारसनाथ को रेलवे लाइन से जोड़ा जाना अत्यधिक जरूरत है। यह उस संप्रदाय के प्रति न्याय ही नहीं होगी बल्कि समग्र दृष्टि भी होगी।

कोडरमा क्षेत्र मेरा क्षेत्र है जहां की समस्या को बताना चाहता हूँ। हजारीबाग रोड - परसाबाद एवं दिवांकी रेलवे स्टेशन में यात्रियों की सुविधा के लिए कई एक्सप्रेस ट्रेनों के ठहराव की जरूरत है। हजारीबाग रोड स्टेशन पर पटना-रांची जनशताब्दी का ठहराव, राजधानी का ठहराव, दिवांकी एवं परसाबाद स्टेशन में जम्मू-रांची-सियालदह एक्सप्रेस, रांची-पटना सुपरफास्ट ट्रेन का ठहराव।

दो महत्वपूर्ण ट्रेन का परिवालन स्थानीय जनता की सुविधा के लिए किया जाए।

1. कोडरमा-रांची एक्सप्रेस

2. गिरिडीह-रांची एक्सप्रेस का परिवालन शुरू किया जाए।

रेल मंत्री जी कोडरमा क्षेत्र के हजारीबाग रोड स्टेशन की नाम की सार्थकता सिद्ध करने की कृपा करें।

गिरिडीह से हजारीबाग वाया सरिया नई रेल लाइन बनाने की प्रकिया किया जाए। (गिरिडीह-लेटा भरकट्टा-कोयरीडीह-सरिया (हजारीबाग रोड) गन्धोदर - विष्णुगढ़, झाटी झरिया-दारव, सुमरा, भेस से हजारीबाग)।

***SHRI KIRTI VARDHAN SINGH (GONDA):** I wish to draw your kind attention to the long standing demand of the people of not only my constituency but also those of the adjoining districts of Balrampur, Siddharthnagar, Khalilabad and Basti, for the establishment of rail link from Khalilabad to Balrampur via Utraula. These districts form the Northern part of UP and share their border with Nepal.

The hinterland of these districts lying along the border of Nepal is amongst the most backward regions of our country. The people of this area are cut off from the rest of India by virtue of being bounded by the international border in the North and almost non-existence road links to the South and other parts of the country. The few roads that do exist are in extremely poor condition.

Understandably, the standard of living of the people of this region is poor and they lag behind not only economically but also socially. Apart from a few sugarcane processing units, there are almost no other industries or big business. Agriculture, in its subsistence form, is the main livelihood. Establishment of a rail link to this region is vital for the growth and progress of this large area of our country.

The people too have been long demanding the construction of the aforementioned rail link will bring them out from their isolation. Since 1970 there have been numerous public meetings, protests, and agitations, in support of this demand.

Recognizing the importance of this linkage, the Railways have carried out two surveys for a track alignment between Khalilabad to Balrampur via Utraula. The first survey was carried out in 1977 and the report was submitted in 1979. The second survey was carried out as recently as in 2012-13. This latter field survey was done on the same alignment as the previous one. The report of this survey is pending with the Gorakhpur Division and yet to reach the Railway Board.

The proposed rail link between Khalilabad to Balrampur via Utraula is surveyed to be 147.3 km in length, costing Rs. 1224.23 crores, at the rate of Rs.8.31 crores per kilometer. The rate of return (ROR) as vetted by the Accounts is positive i.e. the Railway will be in profit in operating this proposed rail link.

Apart from being a profitable venture, it is also a social obligation of the Government to the people of this region. The strategic importance of such a rail link also needs to be highlighted in the present international scenario of the increasing presence of foreign powers in our neighbouring country. This area has witnessed many unrests in the past and the positive effective on the regional economy that this proposed rail link will undoubtedly have will go a long way in stabilizing this region.

Thus, I urge the Government to kindly take up this pending important project of laying a rail link between Khalilabad to Balrampur via Uttraula at the earliest.

3

***SHRI S.S. AHLUWALIA (DARJEELING)** : I welcome the Railway Budget 2014-15, but simultaneously would like to register my sentiments on the non-inclusion of any packages or even any mention about the World Heritage Darjeeling Himalayan Railway (DHR) which is located in my Parliamentary Constituency. The tiny 2 feet Darjeeling Himalayan Railway (DHR), popularly known as 'Toy Train' is a tourist icon and only surviving British Industrial Relic of Darjeeling. The railway was inscribed as "World Heritage Site" by UNESCO in 1999, the first Railway World Heritage Site in Asia and second in the world to be given such a prestigious status.

The DHR enjoys worldwide fame for many reasons such as a gateway to spectacular Himalayas full of mystery/imagination; They tiny 4-wheeled steam engines of the 19th century are living legends for sounds, fragrance & romance of a bygone era; The curves, loops, "Z's" and steep grades crisscrossing the road is a work of genius and a travelers delight; Darjeeling is famous for 5 T's – Trains/Tea/Timber/Trekking/Tourism.

DHR is among the 'World's Top 25 Trains'. DHR is among three exotic rail travel experiences available in India, the others being the Palace on Wheels and the Deccan Odyssey.

DHR still runs the original B class steam locomotives, which are almost a century old. DHR still follows a 100 years old train operating rule which is unique in Indian Railways. DHR trains run without signals; and following the century old tradition, the train is piloted by a points man on foot when it passes through the crowded Kurseong town.

As we all know & understand that to build "Brand India", Narendra Modiji emphasized focus on the 5 Ts – Talent, Tradition, Tourism, Trade & Technology. Across India, the various Ts find regional importance given the availability of local resources. But in order for "Brand India" to be realized, technological up-gradation is required to enhance the value of the regionally applicable T. Like in Darjeeling, the most significant T is Tourism. Tourism in Darjeeling is synonymous with the Darjeeling Heritage Railway, a site accorded the status of World Heritage Site by UNESCO. I would like to submit the following about DHR:

The Darjeeling hill railway is very important from the tourism perspective not only for Indian Railways but also for the country as a whole. The DHR has been declared a "World Heritage Site" by UNESCO in 1999 because of its uniqueness. The tourism potential and heritage values of this hill railway makes it more special than other railways in the world.

The Vision of Darjeeling Himalayan Railway is to become a World Class, Tourist Friendly Heritage through active partnerships with all its Stakeholders.

The Goals of Darjeeling Himalayan Railways (DHR) are to become a 'Tourist Friendly' Railways in next 5 years; to restore, conserve and preserve its assets that have Heritage Values.; to undertake 'Win – Win Partnership' with its stakeholders for additional Revenue Generation ; to identify, explore and implement innovative ideas and processes that would reduce expenditure on maintenance and operation of the railways; to improve Cost Recovery percentage (Increase Revenue); to increase number of train services and to improve Service Quality.

DHR is an unique railway which is also inscribed as UNESCO World Heritage Area. The USP is century old steam locomotives which is unparalleled anywhere in the world. It provides a unique travel experience over its famous loops and reverses. It enjoys support from several leisure organizations from abroad. The system is supported both financially and technically by one of the largest monolith organization in the world, Indian Railways. It enjoys support from local communities and various India based NGO's. It is a Central Government enterprise and thus enjoys influence and control in Government decision making. DHR attracts a lot of Foreign tourists every season year after year.

I would like to mention the following Important Issues related to DHR which need your urgent intervention and announcement along with your reply to the Budget Speech. Development of Comprehensive Conservation Management Plan (CCMP) for DHR. "Fund-in-Trust Agreement with UNESCO for Development of Comprehensive Conservation Management Plan (CCMP) for DHR"; and Total Cost: Rs. 4.145 Crores.

The Darjeeling hill railway is very important from the conservation perspective not only for Indian Railways but also for the country as a whole. But the DHR lacks general understanding and framework in dealing with issues which confront the conservation of the DHR World Heritage property among its stakeholders and regional authorities.

On that note, there is also lack of specific high powered monitoring mechanism resulting in general lack of understanding among all the stakeholders as to how railways as World Heritage property are to be conserved in practical terms.

DHR should therefore have an appropriate management monitoring mechanism comprising all stakeholders and authorities head functioning under the supervision/guidance of PMO office with Director, DHR Railway as a Nodal Officer for addressing conservation and heritage related issues of DHA.

This is need for establishment of effective and empowered DHR management headed by Director DHR, Kurseong in terms of administrative, financial powers, human resource power & provision of dedicated budget allotment for DHR.

Tindharia workshop still main trains century old steam locomotives and old heritage coaches of DHR. These steam hauled trains are mostly used for premium fare based services, regular tourist excursion and charter services only.

Replacement of historic machinery at Tindharia Workshop is necessary. Immediate plans to modernize/technological upgradation of the Tindharia workshop are needed. Revival of foundry activities & procurement of 10 Nos Boilers and 20 Nos Cylinder Castings for B Class locomotives is required.

Tindharia workshop is pivotal in running the DHR. It provides the repair & maintenance support to the Coaches, Steam and diesel locomotives, the function of Tindharia Workshop. Therefore, any decision taken to convert TDH into museum or workshop should be considered bearing in mind the holistic approach to conserve DHR.

Prior to 2003, the spares needed were built in house at Tindharia workshop but later it was decided to close foundry and other important shops and procure these materials solely through Rly Stores Dept. without bearing in mind holistic approach to conserve DHR. Since then, procurement of foundry items has been negligible due to non availability of suitable vendors etc. As a result, the workshop and other DHR units are facing serious problem in managing the 100 years old locomotives.

The DHR must continue functioning. The shortcomings in resources, in terms of infrastructure, spares are machinery, have to be urgently addressed. For running the Workshop the foundry shops, black smithy, erecting and machine fitting shops, adequate infrastructure should be provided. For technology upgradation, automatic machines need to be given. Indian Railways have a requirement to return the performance of the B Class locomotives, on the DHR section of NF, to their original performance. That is the ability to haul four coaches up the hill to Darjeeling.

Therefore, the rehabilitation of the Tindharia Workshops is to be undertaken not only with a view to repair the workshops and carry out the restoration of its torn components including the circular track; but also to conserve it appropriately as a living industrial Heritage complex, with the necessary ambience befitting its character and its world heritage status. The significance of this property lies in its continuing use as a working railway. Its abandonment would necessarily call its status as a World Heritage Site, into question.

Procurement of 2 diesel locomotives NDM6 – 400HP with a total cost Rs. 7.6 Crores is needed for passengers between NJP and Darjeeling & local transport services between Kurseong and Darjeeling. Two diesel locomotives are being proposed for inclusion in Rolling Stock Programme 2014-15 at a total cost of Approximately Rs. 7.6 crores. Past investment in new Diesel locomotives have witnessed increase in passenger annual number from 30,000 to close to 1 lakh and improvement in punctuality of the long distance DHR trains. The diesel locomotives are about twice as powerful as the 'B' class steam locomotive and can haul 4-5 coaches along the whole line.

I congratulate the Railway Minister for presenting a well-balanced Budget and I sincerely hope that proposals mentioned would be accepted and the announcement for the requisite Budgetary support and decisions would find mention in your reply to the Budget Speech, thus saving a World Heritage Site and bringing in unbounded gains to Tourism in Darjeeling.

4

***डॉ. रामशंकर कठेरिया (आगरा)** : मैं माननीय रेल मंत्री जी को सफल रेल बजट पेश करने के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में आप ने जिस साहस व निर्भिकता से रेल को घाटे से उबारने के लिए रेलों के किराये में बढ़ोतरी करने निर्णय लिया है, उससे न केवल रेल यात्रियों की सुविधा में वृद्धि होगी, अपितु नई रेलवे लाईन बिछाने व नई ट्रेन चलाने के लिए भी धन की व्यवस्था हो सकेगी। सरकार वही सफल होती है, जिसमें दृढ़ इच्छाशक्ति और कार्य करने का मन हो। पिछले दस सालों में यू.पी.ए. की सरकार ने कोई रेल किराये या माल भाड़े में बढ़ोतरी न करके रेल के विकास को बहुत पीछे कर दिया था, लेकिन माननीय रेल मंत्री जी ने अपने पहले ही रेल बजट में एक बहुत ही संतुलित रेल बजट पेश किया है, जिससे देश में हाई स्पीड ट्रेन चलाने, किसानों व व्यापारियों को अपना माल सुरक्षित पहुंचाने तथा रेल को नई ऊंचाई तक ले जाने में सफलता मिलेगी।

मेरा लोक सभा क्षेत्र आगरा विश्व में पर्यटन की दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान रखता है। प्रतिदिन देशी-विदेशी पर्यटक आगरा आते-जाते हैं तथा बहुत बड़ी संख्या में व्यापारी अपना व्यापार करने एवं छात्र पढ़ने के लिए आगरा से दिल्ली आते-जाते हैं। इसी के संदर्भ में मैं अपने लोक सभा क्षेत्र आगरा में रेल से जुड़ी कुछ माँगों को आपके सम्मुख रखना चाहता हूँ। मेरी मांग है क:-

1. आगरा से दिल्ली के लिए सुबह के समय कोई सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाए, जिससे व्यापारी, नौकरीपेशा लोग एवं छात्र दिल्ली आसानी से आ-जा सकें।
2. बहुत लम्बे समय से आगरा के पर्यटक उद्यमियों की मांग है कि बंगलोर राजधानी का ठहराव आगरा में सुनिश्चित किया जाये।
3. जो पैसेंजर ट्रेन एटा-टून्डला चलाती है, उसका विस्तार कर उसे आगरा से चलाया जाए, इससे पर्यटक आगरा से पटना पक्षी विहार आ-जा सकें।
4. राज मंडी टून्डला रेलवे लाईन पर प्रकाश नगर स्थित फाटक पर अण्डर ब्रिज का निर्माण शीघ्रतः शीघ्र प्रारम्भ किया जाए।
5. आगरा-शाहजंज स्थित रेलवे फाटक पर अण्डर ब्रिज का निर्माण बहुत आवश्यक है।
6. देशी-विदेशी पर्यटकों के आगमन की दृष्टि से आगरा रैलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय बनाया जाए।
7. आगरा में रेलवे लाईन के दोनों ओर खुले में शौच करने व गंदगी का ढेर लगा होने के कारण पर्यटकों को भारी असुविधा होने का अलख परिदृश्य न लगने के कारण रेलवे लाईन के दोनों ओर खाती पड़ी जमीन को हरित पट्टिका के रूप में विकसित किया जाए।
8. आदरणीय पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के पैतृक गांव बटेश्वर से गुजरने वाली आगरा-इटावा रेलवे लाईन शीघ्र शुरू की जाये।

9. इटावा-कानपुर लाईन पर स्थित भस्थना स्टेशन पर आगरा-लखनऊ इंटरसिटी का ठहराव सुनिश्चित किया जाये।

10. टून्डला-अलीगढ़ रेलवे लाईन के मध्य बरहैन जंक्शन पर मुड़ी या अन्य कोई एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव सुनिश्चित हो, जिससे व्यापारी अकसर दिल्ली आ जा सकें।

अंत में मैं फिर एक बार रेल बजट का समर्थन करते हुए माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने सर्वप्रथम दिल्ली-आगरा के मध्य बुलेट ट्रेन चलाकर विश्व में एक बार आगरा व देश का नाम बढ़ाया है, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ तथा आशा करता हूँ कि आगरा जो विश्व पर्यटक शहर के रूप में जाना जाता है, जहाँ साल में आठ लाख विदेशी व साठ लाख देशी पर्यटक आते हैं।

अतः उक्त हमारी मांगों को पूरा करने की कृपा करें।

5

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): Madam Speaker, my only request to my friends is that please hear me in detail. Do not interfere in the middle. If you have got any queries, please ask me after I have completed my speech so that it will be easier for me.

For the last one week, I saw the House. My friend is not here - the captain of your team. Not captain, the Member who was sitting behind ...(*Interruptions*)

PROF. SAUGATA ROY : Vice-captain.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: He may be the Vice-Captain. I am sorry that every time ...(*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Please make such a speech that does not provoke us.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Okay, Sir.

I have attentively sat through the discussion that was held for the last three days. As many as 76 persons spoke on the floor of the House and 142 Members have laid their speeches on the Table of the House.

Really, it was a very lengthy debate and my friends have given some valuable suggestions. They have also made some criticism, but I treat all that criticism as constructive criticism for the betterment of the Railways in the coming days.

Apart from the discussions, in the initial stage itself, I would like to point out one thing. The good discussions and good suggestions that were given by my friends, will certainly be taken care of by me, but I apprehend that certain good suggestions, which I have already accepted, have not been appreciated by my friends. My predecessor, Shri Kharge, had decided something about the fare hike and I accepted it wholeheartedly and went ahead with its implementation. They are now raising voices against the fare hike. Is it fair? I only want to say to my friends sitting on the other side that whenever you have taken certain decisions and those decisions are taken by me also, certainly, you should accept me as your man and say that something good has been done for the Railways for which the decision was taken by you earlier.

Apart from the suggestions and questions raised by my friends, there have been a large number of requests for higher allocation of funds for the ongoing projects, for introduction of new trains, for improvement of passenger amenities and for projects in the respective constituencies of hon. Members. I do concede that a Member of Parliament thinks that in the Budget, certain things would be allotted or given to his constituency also. It is certainly there in the mind of a Member that something will come to his constituency. I am sure that thinking on those lines is certainly not bad, but as far as Railways is concerned, we cannot think on the lines of some small constituencies and on the lines of States; we should think on pan-India basis and we should think that the entire country is one unit. As far as Railways is concerned, we should go ahead on that concept. That is there in my mind.

I am very much thankful to Shri Dinesh Trivedi who was my neighbour in the earlier days when I was a Member of Parliament in the last Lok Sabha. Even though he is now sitting on the other side, our parties may be different but our hearts are one. Certainly, I appreciate his concerns and

how he spoke yesterday. He pointed out that the Railway Minister would never be free from requests and suggestions for new works, new trains and new stoppages. As an erstwhile Railway Minister, he is aware of the constraints of the Minister for Railways and that the balancing act has to be done by the Railway Minister on all the days till he is there in his seat. That is the need of the hour. That is what was expressed by my friend. Shri Mallikarjun Kharge, Shri Muniyappa, Shri Adhir Chowdhury and Shri E. Ahamed also spoke. They have also been in charge of the Railways. Shri Muniyappa said that I am an RSS man. I would like to say and that should go on record that I am proud to say that I am an RSS man.

A large number of requests for new lines; new projects; and new trains have come, but, so far, there are no suggestions from the other side on how to improve revenue generation. This is one of the important areas that need to be covered. If I have got sufficient revenue in my hand, then your requests would be acceded to, but none of you from the other side gave even a single suggestion on how we can generate the revenue. ...(*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Hon. Minister, you have already earned the resources required by increasing the fares so much. ...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA : I will come to that point. ...(*Interruptions*) Certainly, you are at liberty to ask questions. ...(*Interruptions*)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Madam, it is not fair to make a blanket statement like this. ...(*Interruptions*) We have made so many suggestions. ...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA : You all are aware that the Railways has got a huge manpower. There is 94 per cent of operating ratio and only six paise per rupee will be the revenue that will be in our hand. So, all of you should guide us on how we should go ahead. Simply placing so many requests before the House or before the Railway Minister will not give any positive response as far as revenues are concerned. I have got a shelf of ongoing projects, which require approximately Rs. 5,00,000 crore to complete without adding any new project, and this should be looked into.

Aspirations from the hon. Members are more than what we can meet. Realising this, I have very clearly stated in my speech that I need to focus on completing the ongoing projects so that we try to deliver what the Indian Railways has promised to the people of this country despite the fact that all these projects were proposed by the previous Government. ...(*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Please listen to me. ...(*Interruptions*) I have a right to know. ...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA : Please sit down. No, I am not yielding. ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : आप चुप रहिए, मंत्री जी बोल रहे हैं।

...(व्यवधान)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : How did you calculate the amount as Rs. 5,00,000 crore? ...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA : Madam Speaker, all those projects were announced by the earlier Government, and I would like to stress on all the previous Governments. I would like to state one thing that ...(*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY : An officer has written something for you and you are simply reading it. ...(*Interruptions*) How can you calculate it? ...(*Interruptions*) I am charging that you are misleading the House. ...(*Interruptions*) You are guided by the officers working under you. ...(*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Shri Adhir Ranjan, whatever you have said will not go on record.

(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, आप बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA : I would like to state once again that this Government is not to politicise any development issues, and focus on nation-building only. ...(*Interruptions*) We will not politicise any issue, and development will be our priority. ...(*Interruptions*)

It is our firm belief that politics and development should not be played in the same stadium. We would like to play the game of development, and any effort to play politics will be blocked at every stage. However, I would assure this House that the demands of the newly elected MPs, who are here, and my colleagues are noted and will be considered favourably as and when the opportunity arises.

It is only our endeavour to complete the critical projects in time with available resources and by mobilizing the resources from all possible means. In order to achieve this goal, I have adopted a strategy of near plan holiday and prioritizing the ongoing projects, which I believe is the priority of the Indian Railways. Hence, to give continuity, the projects and the new trains announced by my predecessor -- Shri Kharge -- in the Interim Budget have been kept intact in my Budget and not even a single announcement made by my predecessor was taken away.

From the debates in the House, I have gathered a few areas of common interest raised by the hon. Members, and I would like to touch upon them briefly. The most often debated issue is revision of passenger fare and freight rates. I do not want to reply much on this aspect because several occasions have come before this House and this has been discussed. As I have stated in my Budget Speech, the fare hike was long overdue, which was understood well enough by the previous Government and they had already approved it.

There has been a lot of criticism from the hon. Members representing different Parties. Surprisingly, criticism has also come from members of

the previous Government who had approved this fare hike. I would like to make one point very clear that the fare hike was implemented by my Government because it was the need of the hour and because of the 'TINA' factor. There was no fare hike in the last ten years. Input cost, salaries, pension outflow, and fuel cost, etc., went up substantially. Even after the fare hike, the common man is not burdened as the fare of the sleeper class is one-third of the bus fare for an equivalent distance. This can be seen even today. Even after the fare hike, the bus fare for the equal distance is three times more than that of the train fare. That has to be noted.

The Indian Railways has been cross-subsidizing – I have got the figures and I can give the figures – the passenger fare out of the resources generated from the freight.

Madam Speaker, a point raised by the hon. Members is that the PPP model has not delivered the desired results and, therefore, it may not be an appropriate way of channellizing the resources. Here, I would like to clarify to the House that so far we have received a good response from the private sector in terms of investment in seventeen mile connectivity projects; twenty-two private freight terminals; wagon investment and leasing schemes; containers' sector; setting up of production units; and construction of private sidings. All these commitments made in the recent past are approximately worth Rs. 15,000 crore. This is a good beginning and, therefore, I have vested hope in PPP route.

Further, apprehensions have been expressed regarding permitting FDI in the railway sector. I wish to lay this at rest. FDI in the rail sector is positive signal to the investors regarding seriousness of Indian Railways in raising and implementing big ticket PPP projects, such as high-speed corridors, dedicated freight corridors and suburban corridors. Permitting FDI in rail sector will encourage rail infrastructure creation and growth of manufacturing industries in the country. I wish to clarify that none of the existing railway functions are being privatised. FDI will be introduced in such a manner that our core operations are ring-fenced. It will not be allowed inside the operating area; FDI will be allowed only in the area of infrastructure development and other areas.

A lot of concern has been expressed about the security of passengers, especially lady passengers travelling by train. We have addressed this concern in detail in the Budget. I do not want to repeat it again. In the Budget, we have proposed to recruit 4,000 women RPF constables, in addition to the 17,000 RPF constables who are being recruited. The strengthening of RPF will ensure that the coaches meant for lady passengers will be guarded sufficiently in order to reduce crime against women in the railway premises and in trains. The new recruits will also undergo a gender sensitization programme which will be periodically conducted so as to further make them aware of the requirements of lady passengers.

Hon. Members of West Bengal raised a strong voice of discrimination against West Bengal without realising the allocations for the new lines, doubling and gauge conversion projects, etc. West Bengal stands first in terms of allotment. I have separately calculated the share of each State in the Railway Budget. Except the States of Jammu and Kashmir and North Eastern States where national projects are being undertaken, West Bengal, with an allocation of Rs. 3,280 crore, stands first and yet the Members were shouting at me saying that West Bengal has been neglected. You are telling that you have been neglected. ...(*Interruptions*). I will come to each and every area. I will come to each and every State.

The second place goes to Uttar Pradesh with their total allocation of Rs. 2072 crore. The State of Bihar stands fourth in the series and the State of Maharashtra comes third with Rs. 1660 crore allotment. ...(*Interruptions*) The total allotment is Rs. 27,147 crore out of which these allotments are made. Why I am coming to this point is because whenever you raise voice on the floor of the House, you should be aware of the allotments that are made. Totally, there is no discrimination between the States. There is no discrimination against anybody. It is only in the larger interests of the country. Sir, the State of Uttar Pradesh has got an increase of 31 per cent and special attention was given to eastern and western Uttar Pradesh which was neglected in the earlier years. Even new surveys and other things have been taken up in sufficient areas of Eastern and Western Uttar Pradesh. I would like to announce that today one more survey is done in Uttar Pradesh between Baruch-Kalidabad-Shravasti-Balrampur-Bansi and Meghwal along with the upgradation of Gomatinagar Railway Station to the international standards. The State of Maharashtra was allotted with 11 per cent more than what was allotted last year. ...(*Interruptions*)

I will come to Kerala because my Kerala friends are very much worried about their State. A delegation from Kerala had met me regarding inadequacy of allocations for their State in this Budget and other issues like setting up of a coach factory in the State of Kerala. Generally, our work is spread over all the States. ...(*Interruptions*) Please wait for a minute. You do not have the patience. ...(*Interruptions*) However, they are also fully aware of the situation of Kerala. Many sections are over-saturated. There is total congestion in the lines and other things are well-known to my friends. In spite of that, their concerns need to be really taken care of because the density of population in Kerala is more. So, certainly I would like to form a Joint Study Group to address the concerns of Kerala by opting for the State officials also to solve all the problems with regard to land acquisition and other things also. ...(*Interruptions*) I am very generous as far as Kerala is concerned. Certainly, Kerala is the State where we have got temples like Guruvayur, Sabarimalai etc. So, we would like to have a pilgrim circuit in Kerala. ...(*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Everybody should not ask.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA : For the State of Bihar, apart from the introduction of various train services, I have also allotted a sum of Rs. 1,534 crore for all the projects including the critical projects of bridge across the Ganga near Patna. The Railways have planned to make adequate funds available for completion of Digha bridge also. Since how long is Digha bridge pending? How many ministers have come from Bihar? I would like to pose a question to Bihar Members.

Really, I appreciate the concerns of the West Bengal people because they have got something in their minds. Their Chief Minister, the then Railway Minister had shown some discrimination. Now they raise their voice to support their claims. That is all.

These two projects in Bihar are very important projects which will connect the State *in toto*. So, we are looking at these two projects of importance.

...(व्यवधान)

श्री जय प्रकाश नागराण यादव (बाँका) : अध्यक्ष महोदय, बिहार में 55 हजार करोड़ रुपये की योजना थी। बिहार के साथ भेदभाव किया गया है। ...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: The Chief Minister of Odisha requested for a higher allocation for two major projects in the State. Adequate funds are provided as per this year's requirement. Despite that, a delegation of MPs from Odisha met me today with their demands like introduction of a

separate Rajdhani service for their State capital and such other demands. Given the shortage of time, I would like to discuss these issues once I am free from Railway Budget process and necessary steps will be taken in that direction.

About North-Eastern States, I am sorry to say that still some State capitals are not linked with the railways. After 65 years of Independence, several State capitals are not linked. We are determined that within the next four to five years, all the State capitals of the country should be linked with the railways. That is our intention. This time we have allotted 54 per cent higher allocation to the North-Eastern States because we want to take up all the projects of the North-Eastern States.

MPs from Tamil Nadu are raising their hands from back benches. Tamil Nadu also is not discriminated against. We have allotted Rs.1,233 crore which I hope will adequately take care of the requirements of the State. In addition to that, projects of development of terminal facilities at Kanyakumari and Nagarcoil and also development of Rayapuram station will be taken up as the third terminal for Chennai.

It has been brought to my notice that Darjeeling Himalayan Railways need to be restored to its past glory by taking up comprehensive conservation management plan in association with UNESCO. Earlier, the UNESCO had given it a World Heritage status. So, we want to take up this project in the coming days.

Certainly, the needs of the newly formed States of Telangana and Andhra Pradesh should be taken care of. Even my senior leaders are telling that a zone needs to be formed immediately to take care of the railway connectivity across the State of Andhra Pradesh as well as Telangana. ...*(Interruptions)*

श्री नन्दी एल्लैया (नगर कुन्नूल) : मंत्री जी, काजीपेट की कोच फैक्टरी का क्या हुआ?...*(व्यवधान)*

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: A Committee has been formed to look into the matter. I hope that I will get the report immediately. As soon as I get the report, the request about the formation of the zone will be certainly taken care of and we will go ahead with the railway projects in Telangana and Andhra Pradesh.

...*(Interruptions)*

SHRI KADIYAM SRIHARI (WARANGAL): What about the coach factory in Telangana?

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Regarding matters pertaining to Telangana and Andhra Pradesh, as soon as we get the report, we will have a separate meeting and we will go ahead with that.

I would like to say something to my predecessor Shri Mallikarjun Kharge. I ensured that the projects initiated by the previous Government in the State of Karnataka are provided with additional resources. In addition to what Khargeji announced, 11 new trains and five services are announced in this Budget. ...*(Interruptions)*

HON. SPEAKER: Please, this is not a question and answer session.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Khargeji, Karnataka was allotted Rs.1,543 crore in this Budget. ...*(Interruptions)*

In addition, the frequency of Uppili-Mumbai weekly train will be increased and it will be made a daily train.

An inter-city express between Bengaluru and Harihara has been demanded by the hon. Members, which would be discussed and taken care of.

Another point raised by the hon. Members seated on the other side is that there is an element of cross subsidy in passenger traffic, and that the general class supports the higher class passengers. I would like to present the reality here. Let me clarify that the reverse is true. Unreserved passengers, who contribute about 91 per cent of the traveling public, contribute about 44 per cent of the passenger earnings. Reserved passengers, who constitute approximately nine per cent, actually contribute close to 56 per cent. So, the argument that cross subsidization is being resorted to, especially that the general class supports the higher class passengers, is not true. It is far away from truth.

Madam Speaker, if there had been periodical and regular revisions, the need to do a revision of this magnitude as was done this year would not really have been essential. I am facing the consequences of the years of running this organization without realistic and practical approach that has put us in this difficulty.

Despite these constraints I have maintained the interim budget announcements of trains and added a few more. Thus a total of 157 new trains have been announced including 138 introductions, 15 extensions, and four increases in frequencies. Thirteen of these new services will be to West Bengal, 16 to Bihar, and one big State Uttar Pradesh takes a major share of 32. ...*(Interruptions)*

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : There is nothing for Kerala.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: My Kerala friends, you rest assured. We will hold a meeting with you people in my chamber along with my officers and we will sort out all the problems pertaining to Kerala. ...*(Interruptions)*

Similarly, after careful consideration and respecting the aspirations of various Members, 28 surveys have been undertaken in 15 States. Along with this I add one more survey of Durg-Dhamdha-Bemetara-Nawagarh-Mungeli-Bilaspur line.

Many Members of the House raised the issue of how high-speed trains will be funded when the Railways are short of funds for regular projects. ...*(Interruptions)* Madam Speaker, the high-speed train project will be funded through bilateral funding mechanism as well as by FDI route without burdening the traveling passengers and the common man.

Madam Speaker, I would like to place on record that my Budget is a budget with a difference. I have cautiously steered away from the populism and from an overemphasis on expanding the expenditure base, and moved towards augmentation of revenues, consolidation, regenerating and bringing

new practices into the organization which was left behind for centuries.

My Budget has focussed on issues like timely completion of on-going works; resource mobilisation; harnessing new technologies; increased emphasis on safety, security and services; new innovations; and creating awareness among the countrymen that Railways is the pride of the nation.

Somewhere we have to realise that unless we move ahead, we will be left far, far behind in the race for faster, quicker and more efficient technologies which are being displayed by our neighbours and the more developed world.

I do not say that I have covered all the issues which can be brought on board to improve the organisation; nor I can say I have covered all the issues raised by my learned friends in the House. Needless to state, with sincerity and earnestness, I have attempted to cover majority of the concerns and ideas which I have been listening in this august House for the last few days.

To conclude, within a short span of seven months, I will be coming back to this House to present another Railway Budget. I hope, then the remaining dreams of all my friends and issues of all the Members of the House will be finally addressed.

माननीय अध्यक्ष : सभी पृश्नों के उत्तर दे दिए गए हैं।

â€!(ल्लवधान)

माननीय अध्यक्ष : इस चर्चा के बाद अभी सात महीने बाकी हैं।

â€!(ल्लवधान)

HON. SPEAKER: I shall now put the Demands for Excess Grants (Railways) for 2011-12 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective excess sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to make good the excess on the respective grants during the year ended on the 31st day of March, 2012, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 12 and 13."

Demands for Excess Grants (Railways) for 2011-2012 voted by Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand Excess Grants voted by the House (Rs.)
1	2	3
12	Miscellaneous Working Expenses	279,85,87,643
13	Provident Fund, Pension and other Retirement Benefits	769,61,68,663
Total		1049,47,56,306

The motion was adopted.