

an>

title: Further combined discussion on the Budget (Railway) 2016-17 and Demands for Grants on Account No.1 to 16 in respect of Budget (Railway) 2016-17 and Demands for Supplementary Grants (Railway) 2015-16 (Discussion not concluded).

HON. CHAIRPERSON : The House will now take up Item Nos. 20, 21 and 22 together.

Motion moved :

"That the supplementary 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 defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2016, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16."

Demands for Supplementary Grants (Railways) for 2015-16
submitted to the Vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Supplementary Demands for Grants submitted to the vote of the House
16	Assets-Acquisition, Construction and Replacement	
	<i>Other Expenditure</i>	
	Capital	1,000
	Railway Safety Fund	1015,58,92,000
	Total	1015,58,93,000

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri Tariq Anwar.

श्री तारिक अनवर (कटिहार): सभापति महोदय, रेल बजट पर बोलने का मौका देने के लिए आपका धन्यवाद। रेल मंत्री जी हमारे मित्र हैं, चाहे वह सुरेश प्रभु जी हों या मनोज सिन्हा जी हों, इसलिए मैं किसी मुद्दे पर उनकी निंदा नहीं करना चाहता हूँ। मैं जो कुछ कह रहा हूँ उसे आप सुझाव के रूप में लेने का प्रयास करें। हम लोग अक्सर यह कहते हैं कि रेलगाड़ी हमारे देश की जीवन रेखा है, हम इसे लाइफ लाइन मानकर चलते हैं। रेल देश को एक सिरे से दूसरे सिरे से जोड़ता है, वह राष्ट्रीय एकता का भी प्रतीक है। दो-तीन करोड़ लोग रोज इस रेलगाड़ी की सेवा लेते हैं, उसके द्वारा सफर करते हैं। हमारे देश का अगर कोई सबसे बड़ा पब्लिक ट्रांसपोर्ट है तो वह रेलवे है जो सबसे ज्यादा माल ढुलाई करता है। आज दुःख की बात यह है कि अगर किसी यात्री को कंपर्मेंट टिकट मिल जाए तो आपने आप को भान्यशाली समझता है, उसकी इच्छा यही होती है कि उसका सफर सही ढंग से गुजर जाए। हर बजट की तरह इस बजट में भी रेल मंत्री द्वारा आश्वासन दिया गया है कि भविष्य में बुनियादी जनसुविधाओं को सुधारने की कोशिश की जाएगी। एक आम यात्री यही चाहता है कि सफर के दौरान वह समय पर पहुंच जाए और उसके साथ जो बुनियादी सुविधाएं हैं जैसे स्वस्थ भोजन, बेडरोल और साफ-सफाई जो बहुत ही आवश्यक है, वह बुनियादी सुविधाएं चाहता है। उसकी यही इच्छा होती है कि उसकी गाड़ी समय पर पहुंच जाए और उसका समय नष्ट न हो। हम लोग लगातार कई वर्षों से देख रहे हैं कि रेलवे में सिर्फ कॉर्रमैटिक परिवर्तन आते हैं, सरकार की तरफ से प्रस्ताव आता है, बजट में उन बातों का जिक्र होता है लेकिन उसके बाद हम फिर वहीं पहुंच जाते हैं, जो बुनियादी परिवर्तन होना चाहिए वह दिखाई नहीं पड़ता है। आज कोई भी रेल से सफर करता है तो उसे इसी बात की चिंता होती है कि किसी तरह से उसका सफर सही ढंग से कट जाए। टॉयलेट की क्या हालत है, भोजन किस प्रकार मिल रहा है, बेड रॉल की क्या स्थिति है, इन तमाम चीजों पर यात्री चिंतित और परेशान है।

मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी कभी बगैर अपनी पहचान बताए रेल में सफर करें तो उनको यात्रियों की परेशानियों का अंदाजा हो जाएगा कि वह किस तरह से उसे झेलता है। मैं रेलवे स्टेशन पर पार्किंग की तरफ भी रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, आज पार्किंग में केऑस जैसी स्थिति बनी हुई है, आप दिल्ली जंक्शन और उसके आसपास जाकर देखें तो आपको महसूस होगा कि किस तरह से वहां यात्रियों को परेशानियां झेलनी पड़ती हैं। यह बजट एक तरह से अच्छा है कि इसमें रेल भाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है लेकिन मैं बताना चाहता हूँ कि प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से रेल भाड़े में पिछले साल नवम्बर में ही बढ़ोतरी की गई, जिसमें ऊंचे दर्जे के किराए में 4 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई, तत्काल टिकट की कीमत भी बढ़ाई गई और उसका दायरा 10 से 30 प्रतिशत किया गया, टिकट रद्द करने पर दोगुनी शुल्क लगाने की घोषणा की गई और इन सब चीजों के लिए रेल बजट का इंतजार नहीं किया गया। मुझे याद है कि यूपीए सरकार के समय इसी प्रकार से रेल भाड़ा बढ़ाया गया था, ढुलाई का भाड़ा बढ़ाया गया था। उस समय नरेन्द्र मोदी जी गुजरात के मुख्यमंत्री थे उस रूप में उन्होंने देश के तत्कालीन प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी को पत्र लिखा था और इस बात पर आपत्ति जाहिर की थी कि जो बढ़ोतरी हुई है वह रेल बजट में होना चाहिए था इससे पूर्व नहीं होनी चाहिए थी। जब से नरेन्द्र मोदी जी के प्रधानमंत्रीत्व में नई सरकार आई है तब से लगातार हम देख रहे हैं कि रेल भाड़े में इजाफा हो रहा है। रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट में 2020 का लक्ष्य रखा गया है जबकि हम सभी और देश जानता है कि सरकार को जो मेनडेट है वह 2019 का है, अगर ये 2019 तक की योजना बनाते तो वह बेहतर होता, इसमें वह चूक गए। बजट की जो भाषा है उसको अगर हम देखें तो यही जाहिर होता है कि पूरा काम 2020 से पहले पूरा नहीं होगा। इसमें कहा गया है कि अनमैन्ड वर्गसिं 2020 तक समाप्त कर दिया जाएगा, सरकार ने इस सस्ते पर टीक से कटम भी नहीं बढ़ाया है और अंडर ब्रिज, ओवर ब्रिज की बात कही गई है उसे पूरा कर लिया जाएगा, अगर यह काम पूरा हो जाए तो बहुत अच्छी बात है इससे रेलवे में जो एवरीसेंट होते हैं उसमें काफी कमी आ सकती है।

सभापति महोदय, पिछले बजट में रेल मंत्री जी ने जो लक्ष्य रखा था उस लक्ष्य की प्राप्ति नहीं हो पाई है, रेलवे की माती हालत भी अच्छी नहीं है, नए बांड जारी करने की साख नहीं है। रेल मंत्री जी ने एलआईसी से 10,5000 करोड़ रुपये मुहैया कराने का वादा किया है, यह बहुत अच्छी बात है। आज रेलवे के पास अपने खर्च के लिए भी पैसा नहीं है तो वह कैसे एलआईसी का कर्ज कैसे चुकाएगा, इसे मैं रेल मंत्री जी से जरूर जानना चाहूंगा।

मैं सुरेश प्रभु जी के उस आशावादी नजरिये का स्वागत करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि वे रेल को सुधारने का काम करेंगे। इस रेल बजट में रेलों की रफ्तार बढ़ाने की बात कही गयी है। यह बहुत अच्छी बात है क्योंकि हम सब चाहते हैं कि रेल की रफ्तार बढ़े और उसमें सुधार आये। खासतौर पर मैं रेल मंत्री जी का ध्यान एनएफ रेलवे की तरफ दिलाना चाहता हूँ। इन दिनों प्रधान मंत्री जी का भी ध्यान असम के चुनावों को लेकर एनएफ रेलवे की तरफ काफी है। मैं चाहूंगा कि एनएफ रेलवे की तरफ भी इनका ध्यान जाये, क्योंकि हमेशा एनएफ रेलवे इन चीजों, इन सुविधाओं से पिछड़ जाता

है इसलिए उसकी तरफ भी उनका ध्यान जाना चाहिए।

समाप्ति महोदय, आखिर में, मैं यह कहना चाहूंगा कि बजट के तैयारी की बात कही जा रही है। जब से नरेन्द्र मोदी जी हमारे प्रधान मंत्री बने हैं, वे लगातार इस बात का दावा कर रहे हैं कि बहुत जल्दी देश में बजट तैयार आयेगी और चलायी जायेगी। यह बहुत अच्छी बात है। अगर रेलवे में आधुनिकीकरण होता है, तो अच्छी बात है, लेकिन हमें समय और ज़मीनी सत्वाइ को भूलना नहीं चाहिए। आज हमारे देश में जो लोग सफर करते हैं चाहे किसान, मजदूर, छात्र या नौजवान हो, उनके पास आज आर्थिक रूप से तीसरे दर्जे में भी चलने की सलाहियात नहीं है, यानी वह इतना कमजोर है। आज हम बजट तैयार की बात कर रहे हैं। अब बजट तैयार पर वही लोग सफर करेंगे, जो हवाई जहाज के सफर का आनंद लेते हैं, क्योंकि बजट तैयार और हवाई जहाज के भाड़े में ज्यादा अंतर नहीं होगा।

आज हमारे देश में बजट तैयार से ज्यादा पैसों का तैयार करना की आवश्यकता है। हमारे मजदूर जो एक जगह से दूसरी जगह रोजी-रोटी के लिए जाते हैं, उन्हें हम सुविधा दे सकें, तो मैं समझता हूँ कि वह हमारे लिए ज्यादा जरूरी था। आज की परिस्थिति में हमें उन 90-95 प्रतिशत लोगों के बारे में सोचना चाहिए, जो रेल में सफर करने लायक नहीं हैं। उनकी आर्थिक स्थिति उतनी मजबूत नहीं है। लेकिन अगर हम उनको बजट तैयार का सपना दिखा रहे हैं, तो मैं समझता हूँ कि इसकी अभी आवश्यकता नहीं थी। इन तमाम चीजों को ध्यान में रखते हुए मैं रेल मंत्री जी से यही कहूंगा कि आपसे हमें और देश को बहुत उम्मीदें हैं कि आप रेल को सुधारने की कोशिश करेंगे और उसकी दशा बदलने का प्रयास करेंगे।

अंत में, मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में कहना चाहूंगा, क्योंकि एनएफ रेलवे से जुड़ी हुई बहुत समस्याएँ हैं। मैं उन समस्याओं को यहां पढ़कर सदन का समय बर्बाद नहीं करना चाहता। अगर आपकी इजाजत हो, तो मैं उसे ले करना चाहता हूँ। धन्यवाद।

***श्री आलोक संजर (भोपाल):** मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने रेल बजट के समर्थन में मुझे अपने विचार रखने का अवसर दिया है। मैं आज रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी के सम्मान में दो पंक्तियों कहना चाहता हूँ कि "महानतकश इंसाजों को, यह दुनिया करे सम्मान", वाकई आपने अथक परिश्रम व सकारात्मकता के साथ रेल यात्रियों की सभी सुविधाओं को ध्यान में रखा है।

हम सब अवगत हैं कि हाल के वर्ष में भारत में एक समृद्ध मध्यमवर्गीयों की संख्या में वृद्धि हुई है, जिसके कारण रेल यातायात में और अधिक बेहतर सुविधाएँ दिये जाने का दबाव बढ़ता जा रहा है। सभी सुविधाओं के दृष्टिगत वर्तमान बजट में जो घोषणाएँ सामने आ रही हैं, उसमें सबसे महत्वपूर्ण यही थी कि सुविधाओं के नाम पर यात्रियों पर कोई किराया वृद्धि नहीं की गयी है।

वर्तमान बजट की सराहना करते हुये यह कहना चाहता हूँ कि बजट में साफ सफाई, स्टेशनों के सौन्दर्यीकरण का काफी ध्यान रखा गया है, जो नितांत आवश्यक था। मध्य प्रदेश व भोपाल की जनता की तरफ से मैं विशेष धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूँ कि आपने राजधानी भोपाल के हबीबनगर रेलवे स्टेशन को देश का पहला मॉडर्न रेलवे स्टेशन बनाने की शुरुआत की है।

आज आम नागरिक भी सराहना कर रहा है कि देश के अनेक स्टेशनों पर सीसीटीवी, कैमरे लगाने का भरोसा भी देश में बढ़ते आतंकवादियों के खतरों को देखते हुए आवश्यक एवं सही कदम है। इस रेल बजट में आने वाली चुनौतियों से निबटने के लिए भारतीय रेल के पुनर्गठन, पुनर्निर्माण के लिए जो नया दिशा है "चलो मिलकर कुछ नया करें" इसको चरितार्थ करने की आवश्यकता है, इसके लिए बजट निर्माता आदरणीय मंत्री जी की कार्यनीति के तीन स्तम्भों नव अर्जन, नव मानक एवं नव संरचना के आधार पर कार्य किया जायेगा। मैं इसका उदाहरण देना चाहता हूँ कि राजधानी भोपाल कि रेल कोच फैक्ट्री में वहां के अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने नए डिब्बे बनाने की चुनौती को स्वीकार किया था। जहां पहले मात्र पुराने डिब्बे का नवीनीकरण किया जाता था, लेकिन उन्होंने महामना एक्सप्रेस, सर्वसुविधा युक्त डिब्बे का निर्माण कर दिखा दिया है। सकारात्मक वेक्स के साथ सब चलना चाहते हैं, इसका परिणाम है।

मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि भविष्य में भी भोपाल कोच फैक्ट्री का सही सदुपयोग कर और नए आधुनिक डिब्बे बनाने का लगातार अवसर दिया जाना चाहिए।

यात्रा बीमा के अंतर्गत यात्रा बुकिंग के समय ही यात्रा बीमा उपलब्ध कराया जाए, साथ ही वेडिंग समय में घंटे के आधार पर बुकिंग सुविधा का कार्यभार आईआरसीटीसी को सौंपने का निर्णय लिया है। वहीं जननी सेवा के तहत गाड़ियों में बट्टियों के लिए स्थानपान के पदार्थ, शिशु आहार, गरम दूध, गरम पानी उपलब्ध कराने का बिल्कुल सही निर्णय है, इससे आमजन लाभान्वित होने वाला है।

रेल बजट में सबसे विशेष बात यह है कि दिव्यांगों की सुविधा का ध्यान रखा गया है, मंत्रीद्वय ने दिव्यांगों के लिए शौचालय व व्हील चेयर जैसी सुविधाओं का विशेष ध्यान रखा है। अब दिव्यांग यात्री ऑनलाईन व्हील चेयर की बुकिंग भी कर सकेंगे, साथ ही दृष्टिबाधियों के लिए "ब्रेल इन बेल्ट" सवारी डिब्बों का प्रावधान रखा गया है। स्टेशनों पर उनकी सहायता करने के लिए रेल मित्र सेवा और बैटरी चलित करें चलायी जायेंगी। साथ ही एचएल स्टेशन के प्रत्येक प्लेटफार्म पर दिव्यांग यात्रियों के लिए कम से कम एक शौचालय बनाया जायेगा।

इस रेल बजट में भोपाल की जनता की तरफ से नम्र निवेदन करना चाहता हूँ कि भोपाल से पूणे एवं भोपाल से छपरा नयी ट्रेन अवश्य चलायी जाये। भोपाल-लखनऊ एक्सप्रेस को प्रति दिन चलाया जाये।

इस बजट में महत्वपूर्ण बात यह भी है कि 20 मीटर की छत पर वर्षा जल संग्रहण प्रणाली अपनाने की घोषणा की गयी है। रेलवे ने अपने भवनों में यह प्रणाली लागू कर पानी बचाने का अच्छा प्रयास किया है। देशभर में रेलवे के हजारों भवनों में यह पद्धति अपनाई जाती है तो पानी की बचत होगी और रेलवे को भी सहजता से पानी मिलेगा।

पिछले काफी समय से कुतियों के लिए एक ही तरह की ड्रेस प्रचलन में रही है। बजट में नई ड्रेस व कुली की बजाय सहायक नाम दिए जाने से कुतियों में उत्साह है।

गैंगमैन को वायरलैस सेट मिलने से काम काफी आसान हो जाएगा। वरना टाईन पर काम करते वक्त दुर्घटना का अंदेश हमेशा बना रहता था।

रेलवे ने वरिष्ठ नागरिकों के लिए 120 तोअर सीटें देने की सराहनीय घोषणा की है। बुजुर्गों को ऊपर या बीच की सीट से उतरने चढ़ने में काफी परेशानी होती थी, उम्मीद है कि यात्रा में अब इस परेशानी से निजात मिल जाएगी। बजट में ऐसी कई बातों को ध्यान में रख कर आम जन को असुविधाओं से मुक्त करने की दृष्टि का बजट है। आमजन को लाभान्वित करने वाले बजट का मैं समर्थन करता हूँ तथा साथ ही देश के सशस्त्री प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी एवं रेल राज्य मंत्री श्री सिन्हा जी का मैं अभिनन्दन करता हूँ।

*** श्री गणेश सिंह (सतना):** प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार का यह दूसरा रेल बजट है जिसमें यात्रियों की सुविधा तथा रेलवे की संरचना को मजबूत करने तथा रेलवे को प्रौद्योगिकी के साथ पूरी तरह जोड़ने पर जोर दिया गया है। भारत के आजाद इतिहास में पहली बार गरीबों के लिए रेलवे द्वारा अंत्योदय एक्सप्रेस तथा दीनदयालु अतिरिक्त डिब्बे सवारी गाड़ियों में लगाए जाएंगे। 139 परियोजनाएँ जो पहले की हैं उन सभी में कार्य प्रारंभ है तथा उनको धनराशि की कमी नहीं होने दी जाएगी तथा रेल मार्गों का निर्माण जो 4.3 किमी. प्रतिदिन था अब बढ़कर 7 कि.मी. प्रतिदिन हो गया है। इसे वर्ष 2019 तक 19 कि.मी. प्रतिदिन करने का लक्ष्य है। इससे 14 करोड़ नये श्रम दिवस बढ़ेंगे। 30 प्रतिशत नई रेल लाइनों को बढ़ाने का लक्ष्य है। इससे उन क्षेत्रों में विशेष रूप से पूर्वोत्तर राज्यों एवं पहाड़ी क्षेत्रों में रेल का नेटवर्क बढ़ेगा। बजट में 2000 कि.मी. रेलमार्गों का विद्युतीकरण किया जाएगा। 40 करोड़ की लागत से 2 बड़े रेल कारखाने स्थापित किये जाएंगे, जिससे लाखों लोगों को रोजगार मिलेगा। रेलवे की सभी भारतीय ऑनलाइन होगी। बजट में बुजुर्गों के लिए 50 प्रतिशत नीचे की बर्थ तथा महिलाओं के लिए 33 प्रतिशत बर्थ आरक्षित होंगे। इस कदम की सर्वत्र सराहना हो रही है। 2020 तक सभी को आरक्षित बर्थ दिये जाने की शुरुआत की जा चुकी है। सभी स्टेशनों को डिजिटल नेटवर्क से जोड़ा जा रहा है। 400 स्टेशनों को पीपीपी मॉडल में दिया जा रहा है। 17000 जैव शौचालय तथा 475 रेलवे स्टेशनों को स्वच्छ भारत के साथ जोड़ा जाएगा। गाड़ियों में खुला शौच बंद करने पर जोर दिया गया है। देश के अंदर सभी समपार बंद होंगे। सभी हाट स्टेशनों को वाणिज्यिक स्टेशन बनाया जाएगा। 311 रेलवे स्टेशनों में सीसीटीवी कैमरे लगाकर अपराध पर नियंत्रण किया जाएगा। 182 हेल्पलाइन को उजागर किया गया है। आरक्षित यात्रियों के लिए 'हम सफर', 'तेजस' एवं 'उदय' एक्सप्रेस गाड़ियाँ जो पूरी तरह से वातानुकूलित होंगी, आवश्यकतानुसार रेलमार्गों से चलायी जायेंगी। इसी में इसे मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना से मुम्बई के लिए चलाये जाने की मांग है। रेलवे अब अपना विश्वविद्यालय बनाना चाहता है। वर्ष 2016-17 के बजट में 1 लाख 84 हजार करोड़ के राजस्व की उम्मीद है। 2.5 गुना निवेश बढ़ा है। बिना किराया तथा मालभाड़ा बढ़ाये कौर 8720 करोड़ के बचत की उम्मीद है। 124 सांसदों ने यात्री सुविधाओं को बढ़ाने के लिए प्रधानमंत्री जी की अपील पर रेलवे को सांसद निधि दी गयी है। मैंने भी अपने लोक सभा क्षेत्र के सतना रेलवे स्टेशन के लिए सांसद निधि दी है किन्तु कुर्सियों में नाम नहीं लिखा गया। नयी टैवलोजी के तहत मालगाड़ियाँ अब 50 कि.मी. प्रतिघंटा तथा यात्री गाड़ियाँ

80 कि.मी. प्रतिघंटा की रफ्तार से चलेंगी। 10 नये मालगोदाम बनाए जाएंगे। बजट में किसानों के उत्पाद जैसे फल, सब्जी, दूध औषधि शहरों में अच्छे दाम पर बेचने के लिए यात्री गाड़ियों में लदान की सुविधा देना आवश्यक है। रेलवे ने लॉजिस्टिक पार्क तथा वेयर हाउस पीपी मॉडल में बनाने का निर्णय लिया है।

में रेल मंत्री जी का कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं की तरफ ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। आशा है, उन पर अमल करेंगे। मैं पश्चिम मध्य रेलवे के जबलपुर मंडल में सतना जिले से आता हूँ, जहां से रेलवे को सीमेंट, विलंकर, लाइम स्टोन, बॉवसाइट के लदान से कस्टोमरों की आय होती है। सतना रेलवे स्टेशन से 200 कि.मी. पर जबलपुर है। अतः सतना में मंडल रेल प्रबंधक का सब कार्यालय खोला जाये। तलितपुर सिंगरौली रेल लाइन का कार्य सतना से नागौर, पन्ना, रीवा से सीधी का कार्य जल्द प्रारंभ कराया जाय। सतना में अनुसंधान एवं टर्मिनल सुविधा कैमा स्टेशन में दी जाए। सतना रेलवे स्टेशन में रेलवे कॉलोनी की तरफ चौथा प्लेटफार्म बनाया जाय। स्पोर्ट्स कॉम्प्लेक्स बनाया जाय। रीवा-सतना रेलमार्ग में बम्हौरी के पास छिबौस सज्जनपुर सड़क पर फाटक के पास ओवरब्रिज तथा सतना-जबलपुर रेलमार्ग के उचेहरा फाटक में ओवरब्रिज तथा धतूरा में अंडरब्रिज बनाया जाये। गाड़ी नम्बर 12185/86 के साथ एकीकृत कर 11703/04 गाड़ी को यात्रि सेवा के रूप में परिचालित करने हेतु पश्चिम मध्य रेलवे ने प्रस्ताव रेलबोर्ड को भेजा है। उसे तत्काल स्वीकृति दी जाये।

कुछ महत्वपूर्ण मांगें हैं- गाड़ी नं.11451/11452 रीवा जबलपुर इंटरसिटी का बगहाई एवं झुकेही में स्टापेज दिया जाए। जैतवा रेलवे स्टेशन में रीवा आनंद विहार 12427/28 एवं कानपुर दुर्ग बेतवा एक्सप्रेस 18204/18205 का स्टापेज दिया जाए। मझगांवा रेलवे स्टेशन में कामायनी एक्सप्रेस गाड़ी नं. 11071/11072 एवं रीवा आनंद विहार 12427/28 का स्टापेज आरक्षण सुविधा सहित दिया जाए। गाड़ी नं.12189/90 महाकौशल एक्सप्रेस का उचेहरा में स्टापेज दिया जाए। सतना रीवा से मुम्बई के लिए नई यात्री गाड़ी चलाई जाये। सतना स्टेशन में एस्केलेटर सीढ़ी का निर्माण शीघ्र कराया जाए। कैमा या जे.पी. सार्किंग में माल गोदाम को स्थानांतरित कराया जाए। सतना में टर्मिनल एवं अनुसंधान की सुविधा दी जाये। मैडर रेलवे स्टेशन में गाड़ी नं. 12295/12296 संघमित्रा एक्सप्रेस एवं 12167/12168 दादर वाराणसी एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए। रीवा आनंद विहार गाड़ी संख्या 12427/28 को आनंद विहार स्टेशन से बढ़ाकर नई दिल्ली स्टेशन तक चलाया जाए।

सतना में स्पोर्ट्स कॉम्प्लेक्स का निर्माण कराया जाए। रीवा से नागपुर ट्रेन यात्रि 8 बजे नागपुर के लिए चलाई जाए तथा प्रतिदिन की जाए। सतना के सभी विभागों में ऐसा देखा जा रहा है कि स्टाफ की कमी है, जिसमें स्टाफ को काम का दबाव रहता है, रेलवे कर्मचारी की कमी को भरा जाए। रीवा इन्दौर ट्रेन के समय में परिवर्तन और स्लीपर ए.सी. कोच लगाया जाए तथा ओण्डर नादर नाम दिया जाय। सतना क्षेत्र के मरीजों को इलाज हेतु नागपुर जाना पड़ता है, गाड़ी संख्या 12160/12159 जो जबलपुर से अमरावती व अमरावती से जबलपुर तक चलती है, उसे सतना रीवा तक बढ़ाया जाए। जबलपुर इन्दौर गाड़ी संख्या 11472/71 को रीवा तक बढ़ाया जाए, क्योंकि रीवांचल गाड़ी संख्या 12186/85 एक्सप्रेस में हमेशा भीड़ रहती है, जिससे की रेलवे राजस्व की आय होगी। गाड़ी संख्या 22938/37 रीवा राजकोट रीवा एक्सप्रेस के फेरे बढ़ाये जाए। गाड़ी संख्या 12427/28 रीवा आनंद विहार एक्सप्रेस नैनी स्टेशन पर अत्याधिक लेट हो रही है। उत्तर मध्य रेल इसका कोई हल नहीं निकाल पा रहा है। मेरा सुझाव है कि इसे इलाहाबाद की बजाए वाया कर्वा, बान्दा कानपुर चलाया जाए, जिससे टाइमिंग ठीक हो जाएगी। मेमू मेनटेनेंस शेड का निर्माण सतना में किया जाए क्योंकि सर्वाधिक आय देने वाला क्षेत्र है।

***DR. K. GOPAL (NAGAPATTINAM):** First of all, I would like to thank the railway ministry for taking some initiative to improve amenities and face lifting two major railway stations namely Nagapatinam and Velankanny in the Nagapatinam constituency. As we all know, Nagapattinam Parliamentary Constituency consist of six assembly constituencies equally divided in the revenue districts of Nagapattinam and Thiruvarur, having three religious pilgrimage centres namely Velankanni for Christians, Nagore for Muslims and Nallar for Hindus, and millions of domestic and international pilgrims throng these shrines throughout the year, yet , there isn't enough train service or any major railway station/junction in this part of coastal region to connect people to the rest of the country.

The gauge conversion work for about 100 kms distance within the constituency was undertaken by Southern Railway in the year 2001 and even after 15 years of budget allocation, the work is incomplete. Therefore, drawing your attention to the inordinate delay caused to this project specially Tiruvarur to Pattukoti, kindly expedite it.

Nagapattinam being the coastal district head quarter also manages three pilgrimage centers and salt fields of Vetharanyam which requires frequent rail service to connect people to other towns and cities in the country. Presently, trains running from Mannarkudi or ending at Mannarkudi is not accessible to commuters or outstation pilgrims from Nagapattinam, Nagore, Velankanni and Karaikal, because the station is very remotely situated in a tashil head quarter. Thus, the train service of Thiruvavur-Kovai Chermoli Express (16615), Tirunelveli-Tirchy (22628) and Palakad-Tirchy (56848) Inter city trains, be extended to Nagapattinam.

After the gauge conversion, it is expected to increase service and introduce new trains to connect people, otherwise the purpose of laying broad gauge becomes worthless. So we want the southern railway to increase train service or introduce new trains between Nagapattinam to Chennai, Nagapattinam to Bangalore, Nagapattinam to Coimbatore or intercity trains are very much required to promote export and tourism .

There are frequency of trains on the Trichy-Tanjur-Kumbakonam-Mayladuthurai route. At the same time, there is less frequency of trains in the Nagapattinam-Tiruvavur-Mayladuthurai route, even trains starting from Mannarkudi does not pass through the latter route. Therefore, students, patients, employees, tourists and traders commute a long distance by road ways to reach nearby towns. Hence, frequency of train service is urgent. At the same time, I wish to point out here, the train No. 16179/16180 Mannai Express was originally introduced and scheduled to pass through Koradacherry, Tiruvavur, Nannilam , Poonthottam, Parrelam but the train never seen the route proposed, people feel betrayed and they expect the route of the train to be rescheduled immediately. Also train No.16105/16106 Tiruchendur-Chennai Express can be enroute via Tiruvavur.

The Nagore dargah is a major pilgrimage centre that attracts pilgrims from all walks of life; tourists from across the country and the world over come here by train. The facilities such as accommodation, public utility, basic amenities, cleanliness are lacking in and around railway station, including Railway Protection Force. In order to make Nagore as a tourist destination, facelift of the station is required immediately and it should be connected to other pilgrimage centres by railway. In this regard, train numbers 56874, 56876,56878 running between Mayladuthurai-Villupuram should be extended to Nagore.

As the growing population in the rural area depend on the railway for commuting, it also requires new stoppages at Kivalur and Nannilam stations and computerized ticket booking/ reservation counters are required to be set up at Nannilam and Velankanni stations to enable the passengers to have a planned journey. In the same way, Tiruvavur railway computerized booking counter should be kept functioning till 8pm like any other major station's booking centre.

For the safety of pedestrian, the unguarded level crossings should be blocked and either make under pass or over bridge. It has been a long standing demands of 100 villages across the Devour railway crossing to have an underpass to avoid any untoward incidents happening while villagers crossing the track. The railway department has not taken proactive steps to construct underpass till day. Therefore, it is very important to construct it without delay.

Under construction Tiruvavur-Pattukottai gauge conversion falls in Muthupettai railway station. Muthupettai is 125 years old and houses the tomb of holy saint Hazarath Hakkeem Shaihu Dawood Kaamil Valiyullah's a thousand years old dargha visited by thousands of devotees every day,. Therefore, regrade the station with facilities and basic amenities. There is also Udayamarthandapuram bird sanctuary adjacent to this station.

Over all to benefit my people, the Railway Ministry must take steps to extend Ponmalai-Tanjore double line project up to Karaikal. It would enable the southern railway to increase train service during day time and ensure goods movement to the rural India.

I hope the Railway Ministry will consider the demands from my constituency and fulfill it accordingly.

***SHRI A. ARUNMOZHITHEVAN (CUDDALORE):** The budget contains not much for the State of Tamil Nadu and even the projects demanded by our Hon'ble Chief Minister Dr. Puratchi Thalaivui Amma could not find a place in it and it is shocked that no specific project were announced, and the only relief was that there has been no increase in fares. Our Hon'ble chief Minister Puratchi Thalaivi Amma has welcomed it wholeheartedly because our Hon'ble Amma cannot see taxing and sufferings of the poorer section of our society.

Another interesting part of the Railway budget is that the decision to set up Rail Auto Hub at Chennai and North –South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai and enhancement of passenger amenities, including issues relating to safety of women, greater access to differently abled and senior citizens. Our Hon'ble Chief Minister has demanded that the proposed East Coast Corridor terminating in Vijawada should have been extended to Thoothukudi and similarly upgradation of Srirangam and Rameswaram railway stations.

I take this opportunity to urge upon the Hon'ble Railway Minister to urgently implement the following demands. Cuddalore –Trichurapalli –Train No. 76841 starts from Cuddalore O.T Junction and pass through Tirupulliyur Junction, Cuddalore. Cuddalore is a city with its highest

population. All the public, major office, industry, trade and even residence people in Cuddalore travel only through Tirupulliyur, Cuddalore. In this situation, railway ministry should take action to operate Cuddalore- Trichirapalli train through Tirupulliyur junction, Cuddalore which is 6 kms away from Cuddalore junction.

The train from Cuddalore-Trichirapalli, Train No. 76841 starts from Cuddalore junction from 4th platform every day. Since there is no foot path to cross from 1st platform to 4th platform, the Aged, handicapped and persons with heavy luggage find very difficult to walk through 1st platform to 4th platform by steps. And we request to take action to operate it from 1st platform, as Cuddalore-Trichirapalli Train was operated from the 1st platform in early days.

There are no toilet facilities in Cuddalore-Trichirapalli Train. The train starts at 6.00 A.M. and people travel nearly for 5.00 hours and they find very difficult to travel from Cuddalore to Trichirapalli without toilet facilities. So we request to take action to attach toilet facilities in all the coaches.

Cuddalore - Puducherry - Marakanam –Velacherry (Chennai)-ECR Railway project is pending for a long time. Revised Track approval has been given by District Administration. Even after the approval, the project is pending for a longer period in Railway Ministry. We request to take immediate action to approve at least the 1st track i.e from Cuddalore-Puducherry District.

The Cuddalore-Puducherry new Broad Gauge line is part of the Chennai (Perungudi) to Cuddalore Line via Mahabalipuram and Puducherry along the East Coast road of Tamil Nadu /Puducherry. Cuddalore is a district headquarters under the political jurisdiction of Tamil Nadu and is the nearest Railway Station on the southern side of Puducherry. While Cuddalore is hardly 23km away by road, the existing Rail link is 80 kms long via Villupuram (Puducherry-Villupuram-Cuddalore) which is more than three times the distance!

At present Train No. 16861/16862 Puducherry -Kanniakumari- Puducherry is plying only in this circuitous route via Villupuram wasting fuel, money and time. It takes about two hours to cover an effective distance of hardly 23 Kms and the standing joke in this region is that if someone misses the train at Puducherry he/she can catch the same at Cuddalore just by riding a bicycle!

Karaikkal is an enclave under the political jurisdiction of Puducherry but situated about 160 kms down south along the East Coast. One of the long pending requirements of the people of Karaikkal region is a direct train service to their capital i.e Puducherry. This can be only partly fulfilled because even after the completion of Peralam-Karaikkal broad gauge line which is progressing fairly well, the people of Karaikkal region will not be able to reach their headquarters directly until and unless the Cuddalore-Puducherry new broad Gauge line is sanctioned. Thus, the Cuddalore-Puducherry portion of the Chennai (Perungudi) to Cuddalore Line via Mahabalipuram and Puducherry is crucial.

With ten Medical Colleges both government and private put together and many more Private hospitals/clinics catering to the people of the region, Puducherry has become a medical hub next only to Chennai. Naturally, people from all over Tamil Nadu and especially from the Karaikal-Puducherry region flock Puducherry everyday in thousands but with great hardship due to non availability of direct train link between Cuddalore and Puducherry. Also for the elderly and diabetic patients, who suffer from frequent urination, the Cuddalore –Puducherry new Broad Gauge Line will be a boon.

The cumbersome bus journey from Karaikal to Puducherry with its attendant pushing and shoving not to mention its exorbitant fare of around Rs. 90/- will become a thing of the past, if the Cuddalore-Puducherry new Broad Gauge Line becomes a reality. The passenger fare (Karaikkal to Puducherry) will be hardly Rs. 35/-, which will assuage the pain and suffering of poor and downtrodden people of the society.

Length of the track:

) Existing route between Puducherry and Karaikkal:

Puducherry-Villupuram-Cuddalore-Mayiladuthurai-Thiruvavur- Nagapattinam-Karaikal=240Km

) After the completion of the ongoing Peralam-Karaikal Line:

Puducherry-Villupuram-Cuddalore-Mayiladuthurai-Peralam-karaikal=198 Km

) After the sanction and completion of the Cuddalore-Puducherry new broad Gauge Line:

Puducherry-Cuddalore-Mayiladuthurai-Peralam –Karaikal=144 Km

Prophecies of the Cuddalore-Puducherry New Line:

Rail connectivity will be shorter by about 100 Km

Travel time will be halved

Fare will be 35% of the bus fare

Journey will be smoother with no pushing and shoving

Availability of water and closet for nature's call

From the above, it can be seen that the Cuddalore- Puducherry new broad gauge line will shorten the distance between Karaikal and Puducherry by a whopping 100 Km and will also be a catalyst in turning this region into a travel and business hub. It will also be a boon for the voiceless poor people in terms of cheap travel to medical hub of this region. In democracy, if the humble voice of the poor and powerless people is not heard by the government, what is the point of running the largest Railway network in the world?

With this I support the budget presented by the Minister for the year 2016-17.

***श्री वरिन्द्र कश्यप (शिमला):** भारत के रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने 25.02.2016 को रेल बजट 2016-17 लोकसभा में पेश किया उसका मैं स्वागत करता हूँ जिसमें इस वर्ष पूंजीगत योजनाओं के लिए 1.21 लाख करोड़ रुपये व्यय किये जायेंगे। इस वर्ष यात्री भाड़ा न बढ़ाने पर मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। इस वर्ष परिवालन अनुपात 92 प्रतिशत रहेगा जबकि पिछले वर्ष यह 90 प्रतिशत था।

इस वर्ष रेल यात्रियों की सुरक्षा पर जहां एक ओर खास ध्यान दिया गया है वहीं रेल की स्वच्छता को भी ध्यान में रखा गया है स्वच्छ रेल स्वच्छ भारत मिशन के अन्तर्गत इस वित्तीय वर्ष के अन्त तक 17,000 जैव शौचालय और 475 रेलवे स्टेशनों पर अतिरिक्त शौचालय उपलब्ध कराये जायेंगे। लगभग 1000 रेल गाड़ियों को "ऑन बोर्ड हाऊस किपिंग" सेवा के अन्तर्गत लाया जायेगा। ई-टिकटिंग मशीनों की क्षमता को 2000 प्रति मिनट से बढ़ाकर 7200 प्रति मिनट करने और एक ही समय पर 1,20,000 उपयोगकर्ता इस का उपयोग कर सकेंगे जोकि पहले 40,000 ही था। वाई-फाई सेवा 400 रेलवे स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जायेगी, ग्राहकों को गुणवत्ता पूर्ण भोजन मुहैया कराने हेतु खान-पान सेवाओं में सुधार के लिये योजनाएं बनाई गई हैं तथा पूर्येक आरक्षित श्रेणी में महिलाओं, दिव्यांगों, अनुसूचित जाति अनुसूचित जनजाति व अन्य पिछड़े वर्ग के लिये खान-पान इकाईयों में आरक्षण लागू किया जायेगा। 7वें वेतन आयोग का तात्कालिक प्रभाव भी शामिल करने के बाद, परिवालन अनुपात 92 प्रतिशत रहने की आशा है रेल मंत्रालय ने वर्ष 2016-17 के लिए साधारण व्यय को 11.6 प्रतिशत तक सीमित रखने का लक्ष्य रखा है जिसमें छठे वेतन आयोग के प्रभाव के कारण वर्ष 2008-09 में 32.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी, जिसके परिणामस्वरूप इस वर्ष बजट अनुमानों से 8,720 करोड़ रुपये की बचत होने का जिक्र रेल मंत्री जी ने किया है जिससे राजस्व की अधिकांश कमी को पूरा कर लिया जाएगा। यात्रियों, खासतौर पर महिला यात्रियों को बेहतर सुरक्षा उपलब्ध करवाने के उद्देश्य से अखिल भारतीय 24x7 हेल्पलाइन नंबर 182 शुरू करने व 311 रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी चौकसी की व्यवस्था करने पर रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ।

इस वर्ष रेल बजट में हिमाचल प्रदेश के लिए 310 करोड़ का प्रावधान किया गया है जोकि पिछले वर्ष से 51 प्रतिशत अधिक है इसमें विभिन्न रेल लाइनों के सर्वेक्षण के लिये भी प्रावधान रखा है, शिमला लोक सभा क्षेत्र में हालांकि इस बार वहां की जनता को काफी उम्मीद थी कि इस बजट में घनोली से देहरादून रेल लाइन जोकि नालागढ़-बददी-बरोटीवाला-काला अंब-पांवटा साहिब से जाती है जिसका सर्वेक्षण वर्ष 2011 में हो गया था इस वर्ष इस लाइन के लिये वित्तीय प्रावधान हो जायेगा। उम्मीद की जा सकती है कि आने वाले दिनों में इस नई लाइन के लिये धन उपलब्ध कराया जायेगा।

मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि कालका-हरिद्वार में मध्य रेल गाड़ी का परिवालन किया जाये तथा सदभावना एक्सप्रेस ट्रेन नं 12232 को कालका से गोरखपुर तक तथा गरीब रथ को चंडीगढ़ से कालका तक बढ़ाया जाये ताकि लोगों को इस सुविधा का लाभ मिल सके।

***SHRIMATI R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI):** I place my respects and gratitude to our beloved leader Dr. Puratchi Thalaivi Amma for allowing me to express my views on Railway budget.

Hon. Railway Minister in his budget speech said that the Railway Ministry has Planned to mobilize more than 1 lakh crore fund through investments from external sources. Hon. Railway Minister has also proposed a new infrastructure financing mechanism in this budget. As a new initiative—first of its kind in the country—the Tamil Nadu Infrastructure Fund Management Company has been launched by Hon. Puratchithalaivi Amma which has been functioning successfully.

In order to make Tamil Nadu progressing further in all fields by the year 2023, the Vision 2023 document was released by Hon. Puratchithalaivi Amma. This Vision document highlights about 10 very important railway projects which are to be implemented in Tamil Nadu at a cost of Rs. 1,88,400 Crore. Other than these 10 projects, another 217 projects are also identified in the Vision 2023 document. I wish to urge that as stressed by Hon. Puratchithalavi Amma in the memorandum submitted to the Hon. Prime minister, these railway projects should be given utmost priority and the State Government concerned should be made a stakeholder. Tamil Nadu Government has informed its readiness to the Union Government regarding implementation of railway projects under Public-Private Partnerships.

I urge that a dedicated freight corridor should be set up between Chennai and Tuticorin. I also urge the Railway Minister to organize special fund mobilization drive for implementation of high speed rail links between Chennai-Madurai – Kanniyakumari; and Coimbatore- Madurai. Since the commencement of broad gauge conversion, all the train services operating in metre gauge lines were stopped. This had caused disappointment in the minds of rail passengers who relied heavily on railways for transportation in such areas. Some other measures taken by the Ministry of Railways in such railway lines are also causing inconvenience to the general public. For example, Tirupati-Rameswaram Express Train (No. 16779/16780) does not have stoppage at Tiruvannamalai since last October 1st, 2014.

Tiruvannamalai is a temple town and is a spiritual centre. The famous Karthigai Deepam Festival of South India and monthly Girivalam (Circumambulation) are some of the aspects which attract lakhs of pilgrims and tourists from all parts of the country and abroad. In order to facilitate the visiting pilgrims and tourists, all Express train going via Tiruvannamalai should have stoppage at Tiruvannamalai. Howrah Express between Puducherry and Howrah should have a stoppage for more time at Tiruvannamalai Railway station. This Express train stops at Villupuram for more than 45 minutes.

I urge that a new train service should be introduced between Puducherry and Bengaluru via Tiruvannamalai. Since this would generate income for railways besides facilitating pilgrims and tourists to visit Tiruvannamalai from northern parts of the country. The train ticket reservation facility is available only during morning hours at Tiruvannamalai railway station, because of which government employees and businessmen are very much affected. On behalf of the people of my Tiruvannamalai constituency, I urge upon the Hon. Railway Minister that the Train Ticket reservation facility should be available up to 8 pm. A parcel office should also function at Tiruvannamalai railway station benefiting tribal people and businessmen for transporting goods to different parts of the State. Hon. Railway Minister has announced that 200 railway stations would be upgraded with modern amenities under Adarsh Railway Stations. I urge that Tiruvannamalai Railway station should be covered under this scheme and infrastructure and basic amenities should be upgraded. A new railway line between Tiruvannamalai and Jolarpettai via Chaugan should be introduced. Chennai-Tirupaththur train is at present made to halt at Jolarpet, I urge that this train service should be extended up to Tirupaththur. People of this area have to depend on other modes of transport for onward journey to Tirupaththur.

I therefore urge the Hon Railway Minister that the train service must be resumed up to Tirupaththur as it was before.

***SHRI G. HARI (ARAKKONAM):** I express my views on Rail Budget for the year 2016-17 and I thank Hon. Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi AMMA for this opportunity.

The Railways are the lifeline of the country and the most preferred mode of transport for the all classes of the society. Being the oldest and the largest railroad networks in the world, ferrying some 23 million people and also 2.65 million tons of goods on its coaches each day, Railways is performing a gigantic task by serving a huge network of 7,172 stations via 12,617 passenger and 7,421 freight trains.

The Railway Ministry has earmarked only Rs. 2064 Crore for various railway projects in Tamil Nadu for the financial year of 2016-17. This is just a marginal increase of Rs. 22 Crore from the previous year's allocation. A survey will be undertaken for a 201 Km new line between Dindigul Sabarimala at cost of Rs 30 lakh. And an amount of Rs. 134 Crore has been allocated in the current Budget for 36 Km link between Morappur and Dharmapuri which was pending for long.

Besides Rs. 250.8 crore has been set aside for electrification of the 228 Km Thanjavur-Villupuram line via Mayiladuthurai and Rs 152.83 crore for the electrification of the 196 Km Bengaluru-Omalur route via Hosur in the current railway budget. Thirteen new Road Over Bridges (ROB) and 84 Rail Under Bridges (RUB) have been sanctioned for the next fiscal for eliminating level crossings. It is announced that two railway electrification works would also be taken up under joint venture in Tamil Nadu.

That's all in the current Rail budget for a progressive State like Tamil Nadu which contributes much to the nation's development. For Indian railways to become an engine of economic growth, all States of the country, especially progressive State like Tamil Nadu should be taken on board. Have you done that? Hon. Railway Minister should ask his conscience to prove this point. Tamil Nadu State deserves more.

As opined by our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Hon. Amma, although the Railway Minister has not hiked passenger fare, the current Budget has failed to meet the expectations of the people of Tamil Nadu. We expect early completion of Railway projects including the double lining of the

entire stretch from Villupuram to Kanniyakumari. Even though the Railway capital expenditure is expected to be stepped up substantially to Rs.1.21 crore, it is surprising that no new projects were announced, including projects for Tamil Nadu.

Our AIADMK party wholeheartedly welcomes the announcement of North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai, but we also request that the proposed East Coast Corridor which terminates in Vijaywada should be extended up to Thoothukkudi. This would pave way for fulfilment of Tamil Nadu's long pending request for creation of Chennai-Thoothukkudi Dedicated Freight Corridor. Moreover, we need a specific update on the implementation of the last year Rail Budget.

Several new measures, bio-vacuum toilets, setting up of 1st Rail Auto Hub, commencement of wi-fi system are introduced. The Railway Ministry has to resort to generate revenue from various resources like reducing use of diesel, power and make optimum use of available assets and increased productivity. It is apt to pinpoint that Hon. Minister has initiated action on 139 announcements made in the last year's budget but the progress is yet to be seen. Cleanliness in railways is still an area of more concern.

Measures like introduction of reservation for women in reserved quota, e-booking of tickets for concessional passes, reservation of 50% in lower berth quota for senior citizens, provision of baby food, battery operated services for the senior citizens, providing local cuisines to passengers, sale of tickets through hand held devices and platform tickets through vending machines, etc. would go a long way in augmenting the facilities to the train travelers..

Chennai has grown manifold during the last one decade. With the growth of various industries, especially that IT Sector, there has been substantial increase in the influx of population to the city, which required augmentation of effective transportation system to cater to the increased population in the city. Hon Railway Minister has announced in the current Budget the launching of a new investment framework for developing suburban systems in Chennai in partnership with Tamil Nadu Government. Some other major cities should also be included in such projects.

After mentioning in the Rail Budget, Hon. Railway Minister had recently inaugurated the 1st Rail Auto Hub at Walajabad near Chennai to attract transportation of cars, from roads to rail. Two-third of the revenue for railways comes from freight and 85 per cent of bulk traffic is from a few selected commodities only. Hence diversification of freight operation has necessitated the setting up of a Rail Auto Hub near Chennai with a loading capacity of 300 vehicles.

I should make a mention that 3 of the 15 ideas which become part of Rail budget were received from rail commuters of Tamil Nadu.

- (1) Antyodaya Express, a long-distance, fully unreserved, superfast train service, for the common man to be operated on dense routes;
- (2) Setting aside a sum of Rs. 50 Crore for providing innovation grants to employees Start Ups and growth oriented small businesses; and
- (3) The Union Government in partnership with the State Governments will operate tourist circuit trains and explore the possibility of revenue sharing model.

Moreover, Railways have proposed to take up on priority, the provision of passenger amenities and beautification on stations at pilgrimage centers including Nagapattinam and Vailankanni Tamil Nadu. But Tamil Nadu has many other pilgrim centers which can be included and need up-gradation.

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

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

- i) Chennai-Thoothukudi Freight corridor;
- ii) High speed passenger rail link between Chennai, Madurai and Kanniyakumari;and
- iii) High speed passenger rail link from Madurai to Coimbatore.

Given the importance to these three projects, the Government of Tamil Nadu has already indicated that it would be willing in principle to enter into an MoU with the Indian Railways to set up an Special Purpose Vehicle (SPV) to promote these projects, which are also part of the Madurai Thoothukudi Industrial Corridor. We had also indicated some specific conditions for the establishment of the SPV. Since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government's equity contribution to the SPV at market value. Matching equity contributions from the Ministry of Railway could be in cash or in the form of land owned by the Railways or other Central Government departments.

In the case of equity contributions in cash, there should be assurances that these contributions by both sides would be made in time to ensure that projects do not suffer delays due to lack of adequate funding. The governance structure should be well-balanced, with adequate participation by the State Government. Railway Ministry should engage in constructive discussions on evolving a fair, balanced and acceptable draft of the MoU with Tamil Nadu.

A number of Railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have not been commenced do far due to want of sufficient fund allocations. I would like to list those pending projects for which announcements were made. New line from Morappur –Dharmapuri, (a) 5th and 6th line on Chennai to Villivakkam, and (b) new line for Villivakkam and Katpadi Sections, new line from Chidambaram to Attur Via Ariyalur, doubling from Tindivanam to Kanniyakumari, new line from Bodinayakanur to Kottayam, doubling from Renigunta to Arakkonam, 3rd & 4th lines from Attippattu-Gummidipoondi, new line from Jolarpettai to Hosur via Krishnagiri, new line between Mayiladuthurai-Thirukadaiyur-

Tharangambadi- Tirunallar –Karaikal, new line from Ramanathapuram-Kanniyakumari via Thoothukudi –Tiruchendur, new line between Karaikudi-Thoothukudi via Ramanathapuram, new line from Karaikal to Sirkazhi, New line from Salem (Namakkal)-Karaikal via Perambalur, Ariyalur and doubling of Thiruvananthapuram to Kanniyakumari via Nagercoil,

Gauge Conversion between Madurai and Bodinayakanur and new line from Bodinayakanur to Ernakulam (Cochin), new line between Dindigul to Kumuli via Bodi and Theni, doubling and electrification of Madurai-Kanniyakumari via Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities, new BG Line between Chennai and Sriperumbudur via Saidapet, new line between Thanjavur and Ariyalur, and new line from Madurai-Karaikudi Via Melur.

I request the hon. Railway Minister that at least these pending railway projects pertaining to Tamil Nadu should soon be implemented.

I once again request that the legitimate share of these investments should be allocated for Tamil Nadu as well. I reiterate the demands of my beloved leader Hon Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalavi Amma as regards implementing various Railway projects in Tamil Nadu with timely and sufficient allocation of funds.

*SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI): I express my views on debate concerning railway budget for the year 2016-17.

The budget contains both positive and negative parts and what is negative part of it is that Tamil Nadu state has not gained much out of it and it is shocked that no specific projects were announced, including several projects which our hon'ble Chief Minister Puratchi thalaivi Amma had requested. The most positive part of the budget is that there has been no increase in fares. Our Hon'ble Chief Minister Amma has welcomed it because our Hon'ble Chief Minister cannot see taxing and sufferings of the poorer section of our society.

Another interesting part of the railway budget is the decision to set up Rail Auto Hub at Chennai and North –South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai and enhancement passenger of amenities, including issues relating to safety of women, greater access to differently abled and senior citizens. Our hon'ble Chief Minister has demanded that the proposed East Coast Corridor terminating in Vijayawada should have been extended to Thoothukudi and similarly upgradation of Srirangam and Rameswaram railway stations.

Since nothing has emerged so far in spite of several communication that I had submitted with respect to the following demands concerning my parliamentary constituency, Krishnagiri in Tamil Nadu, I would like to again urge and reiterate the Hon'ble Minister to kindly intervene and see that these demands which involve meager amount of budget are implemented at the earliest.

Allocation of fund for widening of small bridge at Thimjepali of Kelamangalam Union of Krishnagiri District.

Widening of railway over bridge No. 306-K on Salem to Bangalore route.

Laying of double track in between Bangalore and Salem route.

Extension of push and pull train running between Bangalore and Hosur up to Dharmapuri.

10x100 size shelter be provided on 2nd platform at Royakottai station.

Drinking water, toilet facilities and PRS centre should be provided at Royakottai station.

Stoppage should be provided at Royakottai and Kelamangalam stations for all the trains passing through these stations.

Manning of railway gates between Hosur and Dharmapuri route at Periyangathunai, T. Kothapalli and Pennakkal crossings or ROB.

Train service for 5.30 Hours and 14.00 hours between Salem and Hosur, 10.00 hours and 06.30 hour between Hosur and Salem route.

) New train service between Mysore and Rameshwaram via Hosur, Salem, Namakkal, Karur, Thiruchirapalli, Pudukottai, Karaikudi, Manamadurai, Ramanathapuram.

.) Rescheduling of trains running through Hosur line in the night time to day time.

!) Renovation, including putting door at rest rooms in Hosur railway station for the safety of passengers.

;) Rail Over Bridge (ROB) at Hosur station to reach ring road.

l) New Railway line from Jolarpet to Hosur via Krishnagiri .

I once again request the Hon'ble Railway Minister to look into the above as assured by him earlier in respect of the said demands concerning my parliamentary constituency, Krishnagiri, Tamil Nadu.

With this I conclude and support the budget for the year 2016-17.

***SHRI T.G. VENKATESH BABU (CHENNAI NORTH):** While welcoming the perspectives and the novelty of the Railway Budget, I cannot but express my anguish that our state Tamil Nadu has been neglected by the Railways for years together, may be, because both the national parties Congress and BJP don't have a political space in Tamil Nadu and they continue to perpetuate this step-motherly attitude though they are risking even their final existence in Tamil Nadu.

This budget is no exception. The Hon'ble Railway Minister himself has gone on record recently at an inaugural meeting at Chennai that Tamil Nadu has been neglected for a very long time.

Among the two states that exist within the periphery of Southern Railway, the left over track for doubling in Kerala is hardly 180 KM, whereas in Tamil Nadu, only 180 KM track might have been doubled.

This pathetic situation prevails in Tamil Nadu in spite of DMK being part of the Central Coalition for the past 17 years, barring a few months and PMK, another Tamil party holding the Railway Minister's post for a decade. Presently, under the rule of NDA, we have got few of the projects cleared and the funds allotted to them. The S.Rly officials expressed to me their happiness that at last after many many years of waiting, they see the funds sanctioned. Fortunately, none of our Tamil parties are partaking in the present NDA Government, that is the express reason, why the funds are slowly forthcoming.

Recently our Amma has written to the Hon'ble Prime Minister to release funds for the 20 Railways projects that were sanctioned from 1998 onwards but they are yet to take off. As part of the 2023 vision document of Tamil Nadu Chief Minister Hon'ble Amma, our Government has proposed 10 Railway projects to the Railway to be taken up on a priority basis. In three of these proposals even MOEs have been signed between the Tamil Nadu state Government and the S. Railway under the SPV mode.

But we demand some corrections in the MOE proposals of Railways since it is not totally agreeable to us, to which the Railways administration is not obliging on some pretext. I request the Railways Minister to make necessary arrangements to initiate dialogue on this, so that the ten projects are taken up immediately. When the states have come forward to share the plan outlay, the Railways cannot evade discussing and settling the issue. After all, it is the sole responsibility of the Centre, which the states have come forward to share.

With regard to the two terminals at Chennai, Royapuram and Tambaram, the work on Tambaram terminal that has taken off is slowed down for want of funds. Royapuram terminal was approved by the then Railway Minister, Mr. Sadanantha Gowda, and he even declared that Rs.100 Cr. is initially allotted for the terminal to take off. But that fund, it seems, was not allotted. But the feasibility test is already completed by the Southern Railway and the RITES is to provide the DPR. Necessary funds are to be allotted for these 2 terminals as the present terminals at Chennai Central at Egmore are saturated.

With regard to the Budget for 2016-17, it is evident that no viable solution can be arrived at, to wipe out this malady of resource crunch that has been plaguing Railways for over so many years. Another area of concern is that the traffic earnings of Railways both from passenger fare and freight charges is depleting. It is ultimately understood that nobody will come forward to invest in Railway infra development including the Centre through its budgetary allocation. The Railways are left to mobilize their own internal resources. Now the Railways are caught up in a web that unless infra is developed it cannot earn revenue or unless revenue is mobilized it cannot develop the infra. In Tamil, there is an adage, which means as to whether the marriage is to be conducted after the mental illness is cured or mental illness to be cured after the marriage. Nothing can explain better the problem in which the Railways are trapped.

In the backdrop of this resource crunch, the Railways cannot afford to fritter away its resources. Any investment in any project should necessarily have a rider that it will yield profitable revenue to Railways. In this respect, the Ahmadabad-Mumbai high speed bullet train project sanctioned in this Budget with the JICA loan at the cost of about Rs.1 lakh crore for 587 KM will be a wasted money. Planning to extend it to another 10,000 track KM at the cost of Rs.22 lakh crores is nothing but foolhardy. It is established that this project is unviable and will eat into Railways assets.

It is finally estimated that about 32 lakh crores is required for the Railways for the completion of all the ongoing and approved projects, Rs. one lakh crores safety fund proposed by Kakodhar committee for safety and the 5.8 lakh crores proposed by the Sam Pitroda committee for the entire modernization of the Railways.

Now we are at a crossroad. This Government has to sit and decide on this issue of optimum allotment of the meager resources of Railways - whether to spend Rs.22 lakh crores in the high speed bullet trains alone or to spend Rs.32 lakh crores for the entire development of the Railways, for its healthy existence. If this House fails to arbitrate on this crucial issue at this crucial juncture, it will be committing, I am sorry to say, a historic blunder.

For example, Railways earn 65% of its revenue from 35% of freight operations and inversely proportionate to it, earn 35% of revenue from 65% of its passenger train operation. It is evident that the Railways should focus more on the freight traffic. Among the 8 dedicated freight corridors initially envisaged, 4 were approved by the Railways and a fund of about Rs.80,000 Crores was allotted to only one of the projects i.e. connecting east and west, which is limping from last year for want of adequate funds. The other 3 projects are not taken up in this budget for reasons best known to everybody. This is the sorry state of prioritizing the Railway projects. More and more dedicated freight corridors will ensure Railways' health.

But the successive Central Governments are siphoning off Railway earnings for their political gains. The Rs. 22,000 Crores subsidy given every year by Railways for the social obligation of the Centre, is not neutralized by the Centre. The Centre which is funding the pension payments to all its Departments has left Railways to mend for itself to meet out its pension obligations. The Centre which is releasing Rs.5 lakh Crores tax rebate in every of its budget to the corporate, the Centre which is recapitalizing the PSU Banks to wipe out its bad loans running to lakhs of Crores of Rupees,

is hesitantly allotting to the Railway's plan outlay a meager sum of Rs. 40,000 Crores, which is barely insufficient. That too, after withdrawing every year Rs.10,000 Crores from the Railways towards the dividend and capitation. The estimated black money stashed in foreign countries, if retrieved by the Centre, as it had promised, will be more than sufficient to meet out the Railways' financial crisis. That has become a mirage now.

Railway Budget starts with Rs. 17,000 Crores deficit due to its inability to achieve the earnings targeted in the last fiscal and pension outgo will be Rs.45,500 Crores this fiscal. The 7th Pay Commission obligation is Rs. 32,000 Crores So, Railways have to additionally provide nearly Rs.50,000 Crores for this finance which necessitates more budgetary allocation from the General Budget. Operating Ratio is bound to raise above the 92% mark.

Because of the cross subsidization, the freight traffic is increasingly losing its share to road traffic. This is a deteriorating phenomenon which may bring Railways to a halt.

Given the resource crunch, the total outlay of Rs.1.21 lakh crores is an ambitious target. Last fiscal, the plan outlay was earmarked for Rs. One lakh crores, but Rs.53,000 Crores only could be realized.

Another perennial problem faced by Railways is the average speed at which passenger and goods trains run, which is pathetically the lowest in the world. The Railway Budget proposes to double the speeds. But speed is connected to the increase in the capacity augmentation of the track and rolling stock which demand higher outlays.

NDA Government took a policy decision not to introduce new trains on a populist measure. But new trains are introduced in this budget. Does the NDA start going on the UPA path? Introduction of more trains will only strain the infra more and more.

Even within the available resources, the wastage is significant. More than 30 most precious LHB coaches were idling in the Chennai yards for months together for want of power cars which can be produced in ICF unit. The Railway administration was rudely awakened from its deep slumber by a newspaper report on that. In no time the power cars were readied to pull out these coaches.

The Central Vigilance Commission has reported that in 2014 there was 82% increase in corruption cases from 2013 and most of them were in Railways. According to the CAG report tabled in Parliament on Feb. 2014, Railways lost its revenue to the tune of Rs.2488 Crores between 2008 and 2012 due to lapse in implementation of the dual pricing system introduced in 2008. 65% of the locos purchased by ECR failed within 3 months of their take off. CBI found out that the Rail Neer bottles sold by IRCTC through its private vendors were contaminated due to the Vendors filling up Rail Neer bottles with tap waters.

The Railways have to revisit its policy of corporatization as to whether they are viable or they are white ants eating into Railway earnings. Take the case of IRCTC, which has already become a deadwood. It thrives by e-ticketing, a bonanza given to it by the Railways, to which IRCTC need not do any work. It is incurring heavy loss on tourism, catering, running of tourist trains, etc. So it is high time that Railways take care of such extravaganzas in the name of policy.

As regards Tamilnadu, the proposal to set up the country's first ever Rail Auto Hub is a welcome measure.

I have dealt mainly on the problem areas of Railways. Not that NDA's performance is that bad. When compared to UPA which was totally paralyzed with no vision for the future, NDA Government is proactive and is engaged itself virulently within the constraints.

There are so many novelty and innovative schemes in this budget, like providing 17000 Bio-toilets, etc. There is an explicit concern on the part of the Railways Minister. Within the very limited space provided to him, he has done a good job to be appreciated.

There was lot of expectations from the people of Tamil Nadu that the below mentioned earlier announced projects will be taken up in this budget:- Royapuram and Tambaram as alternative terminals to Chennai Central and Chennai Egmore; Quadrupling of lines (3rd and 4th lines) between Chennai Beach and Attipattu via Korukkupet; Doubling between Villupuram and Dindigul section; Increasing the frequency of suburban Train Services between Chennai Central/Beach- Gummudipoondi, consequent upon declaration of Ponneri as a 'Smart City', traffic would increase in this section in the near future. Keeping this in view, this frequency increase would be considered at least a train for every five minutes. Punctuality in this section is mere 55%. It should also be given a serious thought. Besides, slow pace of construction of ROB and RUBs are the major impediment for delay in trains. The ongoing work of ROB/RUBs over LC No.1,2,3, and 4 are to be expedited as these are busy gates and heavy traffic congestion.

Safety category staffs are vital for safety, like station masters and loco-pilots are forced to work for longer hours without rest. In the Chennai Division, number of posts of station masters are vacant and the services of some of the station masters are being misused in non-safety posts in the Southern Railways;

Developing a new Coaching Terminal at Ennore or Atthipattu in North Chennai -for the growing mega city for serving trains towards New Delhi, Kolkata, Guwahati for which platforms are not presently available at Chennai Central/Egmore stations;

Introducing direct express trains from Ennore to Tirunelveli/ Rameswaram via Royapuram /Chengalpattu;

Improving the services of suburban stations in Chennai -Gudur section to higher standards like Mumbai and to open more ticket counters at all suburban stations as the counters are often crowded.

Upgradation of facilities at the Perambur Railway Hospital, Chennai and all medical care to the patients; Modernisation and augmentation of the production capacity of ICF, Chennai and sanctioning and expediting the doubling of Madurai-Kanyakumari Section;

Status of grant of additional funds for the ongoing Doubling, Gauge Conversion projects like Tiruvarur -Karaikudi, Madurai-Bodinayakkanur and all other ongoing railway projects in the State; Provision of quality food, drinking water, hygiene, and security at all stations/trains and lifts, ramps and escalators at major stations. Particularly, toilets are to be provided at all suburban stations because EMU trains do not have to facility of toilets.

***SHRI C.N. JAYADEVAN (THRISSUR):** I express my views on the Railway Budget 2016-17 on behalf of my party, the Communist Party of India.

The Railway Minister, Shri Suresh Prabhu in his second Railway Budget has given emphasis again on strengthening the network and completing the ongoing and long-pending projects, rather than announcing new ones.

However, the preliminary look at the budget shows that the railway's performance when comparing last year's revised estimates with the budgeted estimates of the same year has been negative on almost all counts, whether revenue from passenger fare and freight and even expenditures on passenger amenities, new lines and doubling of tracks. Even then, the budget has set a target to earn Rs.1.84 lakh crore from passenger fare and freight business in 2016-17, around 10 per cent higher than the revised target for the current year.

The revised estimates for the operating ratio over the current year shows a deterioration by 1.5 per cent points to reach a disturbing 90 per cent. This is in contrast to the previous year 2014-15 when things turned out better than expected. What is worse is that estimates for 2016-17 project a further deterioration in the financial health of the national carrier with the operating ratio deteriorating by two full percentage points to 92 per cent. What is worst worrying perhaps is that provision under a key head-depreciation reserve fund-which is used to carry out critical repairs like replacing ageing tracks and other assets have been lowered to a paltry Rs. 3,200 crore for next year from the revised estimate of Rs. 5,500 crore for the current year which itself was substantially lower than the budget estimate of Rs. 7,900 crore. The scaling down in the expenditure on the replacement of ageing assets can lead to more accidents and affect the safety of the passengers.

It is widely appreciated that the Railways Minister has kept passenger fares unchanged and promised to double the non-tariff revenue for the ailing national transporter. But one cannot forget that the railways had already tweaked certain concessions and changed refund and Tatkal rules outside the budget during the last ten months. While cancellation charges were doubled, seats under Tatkal were increased to 30 per cent from 10 per cent in all trains, bringing in more revenue. The Tatkal charges alone will mean an across the board hike of 5 per cent. There is no need to announce a hike in the budget. Also, since November, fares for upper class travel have increased by more than 4 per cent due to the levy of service tax and Swatch Bharat cess, though proceeds from these would not add to the railway revenue. Children between the ages of 5 and 12 years were entitled to a proper berth on payment of half the regular fare. However, beginning April 21, children will be given berth only on payment of full fare, though they can still travel by paying half without berth. According to one estimate the rail fare has gone up by 15 per cent during the last year. These are all done by executive orders as these financial issues are no more to be announced through budget.

As a whole, there are two clear indications in the current Budget. First, most of the services connected with railways will be " privatized " and second, the assets mostly the land in its possession will be sold out.

Though the Railway Minister has not announced any new lines, introduction of any new trains, etc. in his budget, I would like to bring to the attention of the Minister some demands regarding the railway developments and passenger amenities for the people of my constituency, Thrissur for his kind consideration and necessary action.

The construction of Guruvayur-Thirunavaya Railway line and ROB at Guruvayur. Guruvayur may be included in the list of Stations to be provided with passenger amenities and beautification on Stations at pilgrimage centres.

Construction of a wider ROB in place of the existing old one at Diwanji corner on the northern side of Thrissur railway station may be expedited.

Considering the heavy traffic, the signaling system in the Shoranur-Ernakulam sector may be upgraded introducing automatic signaling system.

Morning commuters from Palakkad and Thrissur districts towards Ernakulam lost an old and popular train when the timing of 16526 Bangaluru-Kanyakumari Express was changed during the previous Time Table revision. After departure of 56371 by 7.09 Hrs from Thrissur, the next ordinary train towards Ernakulam is 16307 by 9.37 Hrs. There is a gap of 2.5 Hrs in the morning peak hour. So a new train from Rameshwaram or Palani to Ernakulam via Pollachi, Palakkad and Thrissur, so as to reach Thrissur by 8.30 Hrs, may be introduced on the newly commissioned Palakkad-Pollachi broad gauge line.

Similarly, the evening commuters from Thrissur to Ernakulam lost a convenient train when the timing of 13351 Dhanbad-Alappuzha Express at Thrissur has been changed from 16.15 Hrs to 14.20 Hrs. The only ordinary train available for them now is 56363 Passenger which is at 17.48 Hrs. A MEMU service leaving Thrissur by 16.30 Hrs may be introduced for the benefit of these commuters.

An intercity Express between Ernakulam and Salem may please be introduced. The proposed train should leave Ernakulam at 05.00 Hrs on all days so as to reach Coimbatore by 09.30 Hrs and finally to reach Salem by 12.30 Hrs. The return trip to start from Salem at 14.30 Hrs to reach Coimbatore by 17.30 Hrs and to terminate at Ernakulam by 22.00 Hrs.

The newly introduced "Local Area Service" (MEMU) based at Ernakulam may be extended to Thrissur.

Punkunnam Station is functioning in the oldest building of our Division. A new building may be constructed at Punkunnam to house the station with all modern amenities.

Ollur is the only Station in Thiruvananthapuram Division or may be in Indian Railway itself, with only one platform for a double line. This is a major bottleneck for the smooth running of trains. So a second platforms at Ollur may be constructed.

Platforms in Pudukkad Station may be upgraded by increasing the length and height.

After construction of two platforms in Nellore Station of Thiruvananthapuram division situated in Main railway line of Thrissur-Ernakulam and approach road to Nellore, the number of passenger also increased. The train 56365 Guruvayur-Punalur passing through Nellore is very much convenient train to various places between Ernakulam and Kollam. So I request the Minister to provide a stop for 56365 Guruvayur-Punalur train at Nellore at least on an experimental basis for 6 months and the continuity can be decided on the passenger turn out and revenue from the Station.

***SHRI P.K. BIJU (ALATHUR):** I express my views on the railway budget 2016 introduced by the hon. Railway Minister.

At the outset, it is sad to say that the railway budget 2016 has spoiled the expectation of the common man and is just an eyewash. The Budget has highlighted and given priority to the passenger amenities such as potable water, digital display, toilet cleaning, CCTV surveillance, cancellation facility on 139, wi-fi, baby foods, higher number of mobile charging points, GPS based digital display, naming coolies as sahayak, etc.

But these are routine things and need not to be announced in a budget, which is supposed to bring new direction in Indian railway. No wonder, it appears to me something like a daily maintenance activity and misleading. After all, it is part of the modernisation and technological development and not something to be boasted through a budget. There is no roadmap about regulating the income of the railway and lot of things have been left for the corporate. People were hoping the budget will address the issue of expanding railway and take substantive measures for improving passenger amenities. On both counts, it is seriously disappointing. The overall orientation of the budget is crass privatisation and market orientation with rules for competition and exercise of market power.

What is cooking in the back doors of the Railway Ministry? The railway budget 2016 is nothing but a step towards privatisation and will accelerate the process of privatisation in the country. The Ministry is up in arms about reforms. But those reforms are only helping the corporates, not the 'Aam Admi' in our country. The PPP model has globally proved to be a failure in improving railways all across the world. Selling assets is like selling family silver to meet day-to-day expenses. This makes neither economic nor common sense. I am sorry to say that the railway budget is just another political gimmick and I find nothing innovative in this budget.

"No hike fare" is just a populist and political appeasing action. The railway budget only highlighting what is going to be done. Let's talk about what has been done so far. The "No fare hike" is just an eye wash and a mockery of the Indian parliamentary system. Decisions are taken outside the Parliament. Besides that crucial decisions such as fair hike and freight hike are taken much before the announcement of budget. Through this, the government is bypassing and subduing the democratic ethos of our constitution.

In June 2015 Indian Railways hiked the passenger fare for AC coach passengers. Besides, a hike of 0.5 per cent of freight charges was implemented in June 2015. The railway ministry waited for Parliament session to end to announce up to a 33 per cent increase in its Tatkal charges in December 2015. There were indiscriminate hike in all classes. The minimum Tatkal charges for AC-III tier has been increased from Rs.250 to 300 while the maximum has been hiked from Rs.350 to 400. For Ac-II tier, the hike is from Rs. 300 to 400 as minimum charges, and from Rs. 400 to Rs. 500 as maximum charge. Similarly, increase in the sleeper class Tatkal charges is from Rs.90 to 100 as minimum and from Rs.175 to 200. Also in 2014-15, the blatant steep hike in the passenger and freight fares to the tune of 14.2% and 6.5% respectively was announced before the presentation of the railway budget. The blatant steep hike in the passenger and freight fares announced before the presentation of the railway budget exposed the brazen undemocratic as well as anti-people modus operandi of the Government.

All the Governments so far have found indirect taxation as an easy way to raise finance. All indirect taxes are inflationary. Passenger fare increase would have been a direct levy and could not have been passed on to the common man except by those people who undertake journey for commercial purpose. But nowadays such people mostly go by air. On the other hand, by repeatedly raising freight charges the common man has been hit who hardly uses the railways and it has caused consumer price inflation.

Besides that, Railway Minister does not mention the revenue receipt and expenditure in his speech, which is cardinal to formulation of any Budget. It sounded rather business-like and spoke in a manner which reflected his own lukewarm attitude to the serious job he had at hand. In totality, the railway budget 2016 is devoid of its social responsibility and marks a twist from the overall logic of a state's duties to its citizens. Rather, it reflects and reinforces the neo-liberal paradigm which works for and promotes market logic in governance. Clearly, this budget falls short of expectations of the AAM Admi.

While giving a picture of bright future ahead, we need to have a reality check as well of the previous promises. By November 2015, the Indian Railways had spent only 44% of its capital expenditure budget. It has spent only 41% of funds allocated for doubling and just 37% and 28% on traffic facilities and passenger amenities. No highlights on electrification projects, and common man does not want bullet trains, instead they need more trains, good compartments and neat toilets.

Again, as happened with the earlier budgets this budget, is highly disappointing for Kerala. The long-standing demand of the state for a separate railway zone, track doubling and electrification has not been met. An additional daily train to Bengaluru has been a long felt demand. Implementation of automatic signaling system in the network was yet another. There is no announcement of new lines or even survey thereof, not to speak of the long pending Kanjikkode coach factory. Kerala has acquired 235 acres of land for the Kanjikkode factory. Even after laying the foundation stone before three years, nothing has been done on that land. The green flagging of the suburban railway project between Thiruvanthapuram and Chennai is in the freezer. The proposal to augment existing tracks by installing automatic block signaling with train protection and warning system and running more MEMU trains are also bypassed by the railway budget 2016. In the budget, there is no mention about Nilambur- Mysore railway line. If

this is implemented, thousands of Malayalees and people from other states will be benefitted. There is also need to priorities woman's security at night and early morning timing in Local trains as well in mail trains. Kerala's demand for Railway Over Bridges at Kollengode-Oottara, Muthalamada under Palakkadu division, Ennekkadu, Pottore, Akamala , Mulloorkkara under Thiruvananthapuram division, Subway at Peruvambu are also neglected. The demand for sanctioning stop at Vadakkanchery station for Amrutha express that runs between Palakkadu-Trivandrum was also not taken into consideration.

On development of the stations, the case of Vallathol Nagar Station is very important. Recently the station has been declared as "Adarsh " Station by the Railway Ministry. But, even after the declaration no major improvement is done on basic amenities and infrastructure and still a lot of development could be done with this station. Vallathol Nagar is an important station due to its proximity with many institutions such as Kalamandalam and places such as Malappuram. Presently, only passenger trains have stops at Vallathol Nagar Railway Station. More trains should be allowed stops at this station. It has also good connectivity with road and allotting more stops to the station would be beneficial to the passengers from Malabar region since many of the trains are skipping Shornur station. Also urgent steps should be taken to transform it an end station of trains starting from Trivandrum. The allocation to the development of Wadakkancherry, Mulamkunnathukavu and Vallathol stations that have been declared as Adarsh Stations is insufficient.

Kerala is a world renowned tourist destination. It is also well known for its beautiful religious destinations. But the insufficient funds earmarked for new lanes, gauge conversion, doubling of lanes and electrification act as a major impediment of the railway development of the state. In order to boost the Pilgrim tourism, a new service should be started between Guruvayur and Mookambika. Gauge conversion of Dindigal-Rameswaram is over and it is proposed to start a new train connecting Guruvayoor-Rameswaram via Palakkadu, Dindigal, Madurai. This will lift up the pilgrim tourism in the South India and will have a huge revenue generating step for the railway.

Considering the influx of wage labourers from North India, it is very urgent to start new trains between Howra-Trivandrum and Patna-Trivandrum. Urgent steps should be taken to start Mumbai-Trivandrum, Chennai-Trivandrum, Bangalore-Trivandrum, considering the sizeable Malayalee population in these cities. A new lane between Kollengodu-Thrissur is also in the list of long pending demands of Kerala.

Railways land acquisition policies such as compensation and rehabilitation packages are the biggest hindrance to railway development in the already land scarce Kerala. Many projects are either in the shelf or struggle to complete because of this. Angamali-Sabari railway line had started around 20 years back. Still the project is stuck due to litigations on land acquisition. The unrealistic pricing of land by the railway and delay in disbursing the compensation is the major reason. Poor rehabilitation of the people who lost their land due to railway development further deteriorates the situation. Rupees 20 crore for the budget and the 20 crore extra budget earmarked in the railway budget is not enough for the completion of the project. Further, the feasibility study of the Dindigal-Sabarimala route has been done. It is a very important project to the development of the high range in Kerala and the Ministry has to give special attention in to this.

Much of the allotment to Kerala could not be utilised to the fullest due to the absence of an administrative office. It is also requested to reinstate the Chief Administrative Office, which was functioning previously in Ernakulam and it is an urgent priority of Kerala. Also, immediate steps should be taken for the necessary infrastructure and appointment of officials.

I strongly condemn the Railway budget 2016 for its pro-corporates approach, and totally neglecting the regional demands such as Kerala. It is in totality anti-people and is totally undermining the social responsibility of the state towards its citizens.

***श्री चिन्तामन नावाशा वांग्वा (पालघर):** मैं रेलवे मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि ना उन्होंने कियया बढ़ाया, ना माल भाड़ा। उन्होंने गरीबों के लिए अन्तोदय एक्सप्रेस और दीनदयाल कोच, मध्यम वर्ग के लिए हम सफर, उच्च वर्ग को तेजस और धार्मिक पर्यटन के लिए आस्था शक्ति ट्रेन शुरू करने की घोषणा की है। इसके लिए मैं रेलवे मंत्री जी को बधाई देता हूँ। यह रेलवे बजट विकास की पट्टी पर चलने वाला पशु एक्सप्रेस है। इसमें रेल बजट राजनीतिक हथियार बनाने के बजाय उसे जनोपयोगी और ग्राहकों के प्रति जवाबदेह बनाने पर जोर दिया गया है। मंत्री जी ने यात्रियों खासकर गरीबों, महिलाओं और बुजुर्गों के लिए सुविधाओं व रियायतों की नई सौगातें देने में कोई कंजूसी नहीं की है। उन्होंने यात्री की गरिमा, रेल की गति, राष्ट्र की प्रतिष्ठा, वतों मिलकर कुछ नया करें, नव अर्जुन, नव मानक, व नव संरचना के मंत्रों को संग सात मिशनों के मार्फत रेलवे की क्षमता, कार्यकुशलता आय बढ़ाने का संकल्प व्यक्त किया है। रेल बजट में कियया भाड़ा बढ़ाने का जिक्र नहीं है। इनको पहले ही बजट के दायरे से बाहर रखा है। इनका निर्धारण वक्त, जरूरत और मांग तथा आपूर्ति के हिसाब से होगा।

मंत्री जी ने पिछले बजट की 139 घोषणाओं के क्रियान्वयन का पूरा ब्यौसा दिया है। भविष्य में कार्यक्रमों की जलक दिखाने की कोशिश की है जिसमें गरीबों के लिए अन्तोदय एक्सप्रेस ट्रेन और दीनदयाल सवारी डिब्बे, मध्यम वर्ग के लिए हमसफर तथा उच्च वर्ग के लिए तेजस गाड़ियां प्रमुख हैं। उदय नामक रात्रि कालीन डबल डेकर व यात्री एक्सप्रेस का लाभ सभी यात्रियों को मिलेगा। नई सेवाओं से मौजूदा लाइनों पर अधिक यात्रियों को ढोना संभव होगा, जिसमें यात्री यातायात में 30 हजार करोड़ के घाटे को कम करने में मदद मिलेगी।

इस बजट में ऊर्जा संरक्षण और वैकल्पिक ऊर्जा उत्पादन को और बढ़ावा देने की बात कही है। धार्मिक पर्यटन की संभावनाओं का दोहन करने के लिए आस्था शक्ति ट्रेने चलाई जाने की, आसान टिकट व आरक्षण व्यवस्था, यात्रियों को हर तरह की सूचना के लिए एसएमएस सुविधा का विस्तार, वैद्युत टायलेट, ऑन डिमांड हाउस कीपिंग जैसी ग्राहक सेवाएं देने की व्यवस्था की है इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देता हूँ।

रेलवे ने एक विचारशील बजट तैयार किया है, इसके लिए फिर एक बार मैं रेलवे मंत्री जी को बधाई देता हूँ। इस बजट में गरीबों की गरिमा, महिलाओं का गौरव, युवाओं का उत्साह एवं मध्यम वर्ग की मुस्कान बढ़ाने का प्रयास किया है। देश के पिछड़े क्षेत्रों, खासकर उत्तर पूर्वी राज्यों में उत्तर पूर्व की रेलवे कनेक्टिविटी बढ़ाने की दिशा में अच्छा कदम उठाया है।

मेरा चुनाव क्षेत्र पालघर है। पालघर नया जिला अभी बना है। नया जिला होने के नाते मैंने डहानू नासिक रेलवे लाईन, विक्रमगढ़-वाडा-भिवंडी-कल्याण या थाणे रेलवे की मांग की है लेकिन इसके बारे में रेलवे बजट में कोई कदम नहीं उठाये। वसई विजय मदानगरपालिका बनी है।

मेरा चुनाव क्षेत्र मुंबई और गुजरात के बीच में आता है। मुंबई से गुजरात उत्तर भारत जाने वाली पश्चिम रेलवे मेरे चुनाव क्षेत्र से जाती है। तारापुर ऊर्जा केन्द्र पालघर जिले में आता है। पालघर, तारापुर, बोडसर, डहानू औद्योगिक क्षेत्र है। भविष्य में यह क्षेत्र तीसरी मुंबई भी हो सकती है। बढ़ती हुई आबादी व औद्योगिक विकास ध्यान में रखकर मुंबई से डहानू तक मेट्रो पोलिटन एरिया जादिर किया हुआ है और मुंबई की उपनगरीय रेल सेवा बढ़ाई है। मेरे चुनाव क्षेत्र में बसई, विरार नातासोपारा, सपाला, पालघर, बोडसर, डहानू स्टेशन बहुत भीड़ वाले हैं। बसई स्टेशन पर मुंबई, दक्षिण भारत, पूर्व भारत जाने वाली ट्रेने रूकती है। लेकिन अभी तक इन स्टेशनों का अपग्रेडेशन नहीं हुआ है। पालघर स्टेशन जिले का मुख्यालय स्टेशन है। भविष्य में यहां भी उत्तर भारत, दक्षिण भारत जाने वाली और मुंबई जाने वाली उपनगरीय ट्रेने शुरू करनी पड़ेगी। इसलिए पालघर स्टेशन का अपग्रेडेशन तुरंत होना जरूरी है। इसलिए मेरी मांग है कि बसई व पालघर स्टेशन का अपग्रेडेशन तुरंत करें। मेरा चुनाव क्षेत्र आदिवासी बहुत है। आदिवासी क्षेत्र के विकास के लिए डहानू नासिक रेलवे लाईन होना अत्यावश्यक है। यह रेलवे के लिए भी त्वरित बजट में लेना जरूरी है। इसलिए रेलवे से यह प्रावधान करने की मांग कर रहा हूँ।

***SHRI K.R. P. PRABAKARAN (TIRUNELVELI)**: I am too happy to express my views on Railway Budget on behalf of my party All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam. My constituency Tirunelveli called as "Nellie", is also Municipal Corporation, sixth largest city in Tamil Nadu and the district headquarter of Tirunelveli district. The city is considered as one of the oldest city in Indian subcontinent, around 3,000 years old located on the western bank of the perennial Thamirabarani River in the state of Tamil Nadu in Southern India.

It is a well known city. In each metropolis like Chennai, Mumbai, etc. we can find large number of persons from Tirunelveli. It has 27 railway stations. My constituency people are lacking the accessibility of the railway service and even deprived of the benefits of railway projects as well as other welfare schemes of the Central Governments for nearly two decades. In this regard, it is a great opportunity this constituency is represented by me with the great guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Therefore, I feel that it is the duty of me and the people belonging to Tirunelveli Constituency to register our sincere gratitude to our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

At this moment , I would like to welcome initiatives announced in the Railway Budget like a Rail Auto Hub in our state capital, Chennai would cement the city's position as a major automobile manufacturing centre and nil increase in fares, but it has however failed to meet the expectations of the people of the state of Tamil Nadu on the whole.

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

Tirunelveli is well connected with the state capital by Road. Every day from Tirunelveli by road (NH-45B) more than 1000 Lorries and 100s of Omni buses are going out and two private aircraft operate from Tuticorin Airport, which is nearby my constituency. Unfortunately the railway facility to our city Tirunelveli is very limited. Four to five express train crossing Tirunelveli to connect our state capital of Tamil Nadu. Only one Express train start from Tirunelveli is Nellai Express 12631/12632. There is a huge demand for the railway reservation to passenger train. Apart from that, the goods carriage was not supported by the railway. Almost all the goods are transported through roadways, it is costlier than the railways. Even though heavy demand for goods carrying train, it is an economically potential route.

Even though my 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.

The industrial growth in southern districts of Tamil Nadu is battered by the non-availability of proper rail link. Early completion of Doubling and electrification of the entire southern stretch from Kanyakumari to Chennai will develop the industrial growth.

Daily Day Time superfast Express train between Tirunelveli- Chennai via Madurai in the name of "**Nellai City Express**"

Basic Amenities to be fulfilled in Tirunelveli Railway Station, modernisation required in all platforms.

Ambasamudram is having a railway station (ASD) which lacks basic facilities, no efforts has been made till now to develop the basic infrastructure of the railway station like drinking water, lights, platform roof, etc., ticket counter to manage the huge crowd of students and Government employees traveling daily up and down to District Head Quarter Tirunelveli. With the absence of basic facilities, passengers are facing much hardship at Ambasamudram Railway Station (ASD).

Passenger Reservation System (PRS) at Palayamkottai, Thatchanallur and Melapalayam Zonal Office as an additional facilities along with the current facilities in the Multi Purpose Service Centre of Tirunelveli City Municipal Corporation .

Maintenance of Mobile Charging Points in all the Rail Coaches. The charging points are not working and all the charging points are loose and unable to hold the charger properly.

Special Reservation Quota to be provided in Nellai Express for the passengers from Tirunelveli.

Escalators, Battery operated car facility to be provided to children and old age people at major stations.

New Superfast train between Tirunelveli-Madurai-Chennai via Tirunelveli Town, Pettai, Cheranmahadevi, Viravanallur, Kallidaikurichi, Ambasamudram, Kizha Ambur, Azwarkurichi, Ravanasamudram, Kilakadaiyam, Mettur, Pavurchutram, Kizhapuliyur and Tenkasi Junction on daily basis will encourage the small business people and students. It may also avoid rush in the roadways. Already Passenger train is running between Tirunelveli to Sengottai in this broad gauge rail route.

Regular stoppage of all express trains at N.Panakudi (NPK) like Ananthapuri Express train No.16723/16724; Guruvayur Express train No.16127/16128.

Express train to link Varanasi or North Indian pilgrimage destinations with Rameswaram, Madurai and Kanyakumari via Tirunelveli.

Extension of Silambu Express upto Sengottai and Super Fast express to run between Tirunelveli- Coimbatore-Bengaluru and extendable up to Mumbai.

The toilets and coaches of the Express trains Kanyakumari Express (12634), Nellai Express (12632) and Ananthapuri Express (16724) are not hygienic and often there is no water in the toilets. There is also rat menace in the coaches. The coaches are not clean inside.

The field survey for the new line between Tirunelveli and Sankarankoil via Pettai, Pudur, Sendamaram, Veerasigmamani has been completed. Kindly allocate necessary fund to speed up the project.

Tirunelveli is situated on the west bank of Thamiraparani River and Palayamkottai on the east bank. Palayamkottai, being the administrative headquarters with the establishment of educational institutions and various industries, public and semi- public offices exhibit a remarkable development. Addition of 1st AC Coach in Train No.12631/12632 Nellai Express Chennai Egmore-Tirunelveli is in need of one 1st AC Coach.

Kavalkinaru is an important village emerging as a prime hub for trade and distribution of vegetables and flowers. Surrounded by many small villages, it serves as a marketing center for both Tirunelveli district and adjacent districts of Kerala too. This Kavalkinaru village which had a functional Railway station between 1981 and 1994 is not having railway station as on date, it was closed 20 years back considering the revenue generation.

Now there is a need to relook because in the last two decades more than 100 wind mills have been developed and many Educational Institutions have been established in and around Kavalkinaru. There is also a modern flower market with state - of -art facilities, such as cold storage facilities and electronic auctioning system. More importantly Kudankulam Nuclear Power Plant which is in the vicinity of Kavalkinaru is also in operation. Now it has become a long felt need since every day thousands of students, business people, private and Government employees, construction workers and traders need to have Rail connectivity with a stoppage for train running through Kavalkinaru.

It is the long term demand of my constituency people to make re-operational the railway station and a transformed station can change the skyline of small and medium cities and bring in revenues and become an incubator of local economy.

I appreciate the Hon'ble Railway Minister that this budget had 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 and there is also proposal to recruit 4000 women RPF security personnel to ensure security of ladies who are travelling alone. While tanking Hon'ble Minister, I would like to request him to take initiatives to extend the purview of safety to all passenger trains, especially in 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 are 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, with the better co-ordination of the central government and guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

श्री जय प्रकाश नायगण यादव (बाँका) : सभापति महोदय, मैं रेल बजट, 2016 की बहस में अपनी बात रखने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं इसमें अपने क्षेत्रीय सवाल भी उठाऊंगा। रेल देश की ताइफ ताइन है। मानव शक्ति, मानव भार और उसकी यात्रा को बेहतर बनाने, भार ढोने में रेल की अहम भूमिका है। हम सड़क मार्ग से न तो यात्री को ढो सकते हैं और न ही उन्हें अधिक सुविधाएं प्रदान कर सकते हैं।

माननीय रेल मंत्री जी विद्वान हैं, पढ़े-लिखे हैं। इन्हें प्रगतिशील नेता भी माना जाता है। व्यक्तिगत

रूप से लेकिन जिस दल में चले गये हैं, वे अब अपनी प्रतिभा का कैसे आकलन करेंगे, यह माननीय रेल मंत्री जी ही जानें। यहां आदरणीय मनोज सिन्हा जी भी बैठे हुए हैं, जो हमारे इलाके से ही आते हैं। रेलवे में अच्छे दिन लाने की बात होती रही, लेकिन उसमें अच्छे दिन नहीं आये। बुरा हाल है। मेक इन इंडिया, मेक इन इंडिया, मेक इन इंडिया, अच्छी बात है मेक इन इंडिया लेकिन रेलवे में बैक इन इंडिया, बैक इन इंडिया, बैक इन इंडिया है। यह बात क्यों हुई? इसका क्या कारण है? अब भाड़ा बढ़ा है या नहीं, यह महत्वपूर्ण नहीं है क्योंकि रेल भाड़ा पहले ही बढ़ चुका है। तीसरा बजट पेश हो रहा है, दो बजट में रेल भाड़ा बढ़ चुका है। यात्रियों की कमर टूट चुकी है, चाहे खानपान का सवाल हो, सुरक्षा का सवाल हो या संरक्षा का सवाल हो। गाड़ियां आठ घंटे लेट आ रही हैं। सुनने में अच्छा नहीं लगनेगा लेकिन कल ही पूर्वा ट्रेन झांझा - जमई से, हावड़ा से नौ घंटे लेट आई है। क्या हो रहा है? यात्रियों को सुविधा नहीं, संरक्षा नहीं है और आप कहते हैं कि 2020 का विज़न देंगे। सरकार आपकी 2019 तक है और आप विज़न 2025 तक दे रहे हैं। 100 प्रतिशत पारदर्शिता रखेंगे, माल गलियारा बनाएंगे, बुलेट ट्रेन चलाएंगे। भारत जैसे देश में अभी बुलेट ट्रेन की आवश्यकता नहीं है। अगर 20 या 25 साल बाद आवश्यकता पड़ेगी तो जरूर इस काम को किया जाएगा और लोग बर्बाद देंगे। आज 1000 यात्री सुविधा की छोटी ट्रेनों जैसे राजधानी चलाइए, छोटी ट्रेन चलाइए। हम मांग करते हैं कि भांगलपुर से राजधानी चलाइए। हम मांग करते हैं कि यात्री सुविधा दीजिए लेकिन यह काम नहीं हो रहा है।

महोदय, आज भारतीय रेल दिवालियापन के कगार पर खड़ी है। इसका अस्तित्व मिटता जा रहा है। यह अपने अस्तित्व के लिए लड़ाई लड़ रही है। मैं बताना चाहता हूँ कि जनता के लिए रेल होती है, ग्राहक के लिए होती है, कर्मों के लिए होती है लेकिन यह इनके लिए काम नहीं कर रही है। माननीय रेल मंत्री जी, रेलवे निराशा और हताशा में काम कर रहा है। इसके अच्छे दिन नहीं हैं। यात्री एवं माल भाड़ा बढ़ता जा रहा है और व्यापार घटता जा रहा है। यातायात 11 परसेंट यानी 17,000 करोड़ कम हो गया है। सातवां वेतन आयोग आएगा तो इनको 30,000 करोड़ का कटौत लेकर चलना

पड़ेगा। घर के खर्च की भरपाई करने के लिए, इनको अपना चक्का घुमाने के लिए 30,000 करोड़ रुपया चाहिए। कहां से लाएंगे? ऊंची-ऊंची बात कर देते हैं, मेक इन इंडिया की बात कर देते हैं जबकि जर्जर रेल संपत्ति के लिए भी 30,000 करोड़ की आवश्यकता पड़ेगी। 2007-08 में आदर्शपूर्ण रेल मंत्री जी के समय में रेलवे का ऑपरेटिंग कैश छः अरब अमेरिकी डॉलर था और 2016-17 में इसका दीवाला निकल गया और ऑपरेटिंग कैश लॉस पांच अरब डॉलर हो गया है। क्या यह सही है? ऐसा क्यों हुआ? राकेश मोहन कमेटी ने कहा था कि 2001 में रेलवे पर बादल छा गए हैं, रेलवे नहीं चलेगा। लेकिन डंके की चोट पर देश और दुनिया ने कबूल किया, उस समय के तत्कालीन रेल मंत्री जी ने 2004-09 में उस भविष्यवाणी को फेल करके इसे जर्सी गाय कहा था, कमाऊ घोड़ा कहा था। यात्री सुविधाएं बढ़ाने, भाड़ा घटाने और मुनाफे को बढ़ाने का काम उस समय के तत्कालीन रेल मंत्री लालू जी ने किया था।

महोदय, आज की तारीख में हमें इसे देखना होगा क्योंकि गरीब जनता के लिए अच्छे दिन हैं या नहीं हैं। मुंगेशी ताल के हसीन सपने दिखाने से काम नहीं चलता है। रेल यातायात की आमदनी के अनुसार दस प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है जबकि यात्री, ट्रेफिक में तीन प्रतिशत की ऋणात्मक वृद्धि दर्ज की गई है। बिना यात्री या माल भाड़ा बढ़ाए आमदनी में 10 प्रतिशत की वृद्धि कैसे होगी, यह स्पष्ट नहीं है। ऐसा लगता है कि पावर प्रोमिस अनडिलीवर्ड सपने में नरेन्द्र मोदी जी को दिखाए गए रास्ते पर रेलवे चल पड़ा है। बिहार जैसे राज्य में रेलवे के जो संसाधन देने चाहिए थे, नहीं दिए गए। अगर संसाधन नहीं दिये गये तो चाहे मरहौड़ा हो, मधेपुरा हो, ठीक है काम हुआ है लेकिन इसके साथ साथ जो हमारा इलाका है, जो बांका, मुंगेर, जमई भागलपुर, लखीसराय है और सुल्तानगंज से कर्तौरिया तक वाया तारापुर-वेलहर रेलवे लाइन नहीं बन रही है।

मंदार-समपुर और बांका-कर्तौरिया में भी रेल लाइन नहीं बन रही है। सुल्तानगंज-बाराहाट-भीतीया में नहीं बन रहा है। बरियारपुर-मननपुर-वाया खड़गपुर-लक्ष्मीपुर का नहीं बन रहा है। लक्ष्मीपुर-नवादा-जमई-सोना और सिकंदरा का नहीं बन रहा है। बांका में नया इंटर सिटी चलाया जाए। वहीं से माननीय रेल मंत्री जी आते हैं। वर्तमान इंटर सिटी में ए.सी.टू टायर लाया जाए। जो वर्तमान इंटर सिटी है, दिल्ली से बांका तक नयी रेल चलाई जाए। वहां तारामंदिर हॉल्ट है, पुनसिया हॉल्ट है, मंदार ट्रेन है, ऋषिकुंड हॉल्ट है, राजधानी-जसीडीह तक चलाई जाए। भागलपुर तक चलाई जाए। भागलपुर में डीआरएम office दिया

जाए।

माननीय रेल मंत्री एवं राज्य मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि जमालपुर में एससीआरए की जो विशेष श्रेणी की ऑपरेटिंग्स की परीक्षा होती है, वह परीक्षा 1927 से चल रही है, वहां एक से एक होनहार चेयरमैन निकलते हैं लेकिन वहां उस परीक्षा को बंद करने की साजिश की जा रही है... (व्यवधान)

वहां बहुत बड़ा आंदोलन हो रहा है, इसलिए जमालपुर में जो एपरेटिंग्स की पढ़ाई होती है, वह चालू रहनी चाहिए। बंद नहीं होनी चाहिए। भागलपुर में डीआरएम Office चालू हो इसके साथ साथ मुंगेर में रेल पुल का उद्घाटन होने वाला है। हम लोग वहां से आते हैं। हम लोगों को सूचना तक नहीं है। उसमें नेम प्लेट तक नहीं है। माननीय पशु जी से हमने आग्रह किया है और एससीआरए के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने भी पत्र लिखा है, हमने भी निवेदन किया है। इसीलिए बरियारपुर पुल का सवाल हो या हमारा सुरक्षा का सवाल हो या संरक्षा का सवाल हो, हमें रेल सुविधाओं को और ज्यादा बेहतर बनाने की दिशा में तेजी से काम करना होगा। यह जो हमारी दुयारू शक्ति है, इसका निजीकरण करके हमें इसे पूंजीपतियों के हाथ में नहीं सौंपना है नहीं तो हम भारी कर्जे में डूबेंगे। आज हम कहना चाहते हैं :

"कुंकुम लेपु किसे? सुनाऊं किसको कोमल गान।

तड़प रहा आंखों के आगे भूखा रेल का हिन्दुस्तान।"

आज यात्री सुविधाएं बिल्कुल विनाश के कगार पर हैं। एक बात और कहना चाहते हैं:

"फूलों की रेगिनी लहर पर,
ओ इतराने वाले, ओ रेशमी नगर के वासी,
ओ छवि के मतवाले, सकल देश में छलाहल, दिल्ली में हल्ला है।
दिल्ली में रौशन, शेष भारत में अंधियारा है।"
मखमल के पर्तों के बाहर,
फूलों के उस पार,
ज्यों का त्यों खड़ा,
आज मरघट सा संसार।"

इसलिए मेरा कहना है कि रेल सुविधाओं को और बेहतर बनाया जाए। इन्हें शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*DR. THOKCHOM MEINAYA (INNER MANIPUR): I express my views on Railway Budget, 2016-17 as presented by Hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji. At the very outset, I would like to place on record my heartfelt congratulations to the Hon Minister for his 2nd Railway Budget, 2016-17. However, I would say that this is really an un-balanced budget. I do stand here to oppose the budget.

I would very respectfully state that this budget is non-inclusive both in content and in quality. In terms of passenger safety, the Railway Minister has failed to provide anything concrete. Anyway, I do not blame him for this. he cannot possibly do anything with his both hands tied. This Government is a perfect example of simple window system with the boss keeping the key of the window.

There is no increase in passenger fares this year also.

I shall now come directly to region specific. The Railway Minister has not shown the real picture of the Jiribam-Imphal (97.9Km) National Railway project of Manipur. I come from the state, Manipur. Manipur along with other states of the Northeast and the state of J&K are no longer 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- I Government sanctioned the Jiribam-Tupul (Imphal) Railways National Project. The foundation stone was laid at Jirighat by the then Hon Prime Minister in 2004 in presence of the then Union Railway Minister. This project was initially targeted to be completed by 2010, extended to 2012 then to 2014 and now to 2017. Very unfortunate, is not it? What a pity. It is now left to be further delayed and targeted to be

completed by 2019. The reason for this delay is attributed to the adverse law and order situation in these areas. We are very sorry to learn that the Ministry has not taken up the matter with the concerned authorities for providing necessary security coverage for these projects.

I very respectfully urge upon the Union Government more particularly the Home Ministry that funds to maintain a dedicated security to all the National Projects sanctioned in these regions may kindly be considered and implemented in the best interest of all concerned. Where has gone the initiation of the proposal for creation of North-East Region Rail Development Fund for ensuring necessary funds for timely completion of National projects in the region. The Diesel Locomotive Centre at Imphal proposed by the then Railway Minister in her Railway Budget speech 2011-2012 is yet to see the light of the day.

Lastly, I would like to seek the indulgence of the Hon. Members to tell 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 there. The people in this region practice all forms of religions-Hinduism, Christianity, Islam, Buddhism, Jainism which are of course the time tested indigenous religions.

The looks of these people are more akin to those in the East, Far-East and South-East Asia and are allegedly having some genuine difficulties to be identified along with their brethren in the mainland India.

This being the actual position, the initiatives from the Ministry like the Union Railway Ministry in the right direction towards achieving the inclusive growth as has been desired in this great country have become imminent, which is very much lacking in the present Railway budget.

The present Rail Budget talks of the North East in Para 23: " Better connectivity to the North Eastern States is of utmost priority for our Government. We have opened the long-awaited Broad Gauge Lumding-Silchar section in Assam, thus connecting Barak Valley with rest of the country. We also brought Agartala, the capital of Tripura on to the Broad Gauge network. The States of Mizoram and Manipur are also set to come on the Broad Gauge map of the country soon with commissioning of the Kathakal-Bhairabi and Arunachal-Jiribam Gauge Conversion projects." This looks like a mirage following the previous experiences.

Finally, it is not encouraging to note that steps taken up by the previous Railway Minister in order to contribute to the national skill development programme of the Union Government, the Railway Ministry by starting to impart skills to the youth in railway related trades in 25 locations across the country including Agartala, Dimapur, Imphal and Lumding from the Northeast were not mentioned anywhere in the present budget, we are very sorry about it.

I therefore, oppose the Railway Budget, 2016-17.

***SHRI ABHIJIT MUKHERJEE (JANGIPUR):** I express my views on Railway Budget 2016-17. I also convey my sincere thanks to my Party Leadership for giving me this chance.

I endorse all the points raised/spoken on the subject by my earlier esteemed colleague from Indian National congress and few others. I only mention few points with the request to include in your reply in supplementary budget, etc.

As there is no direct train from Jangipur to Howrah/Sealdah/Kolkata, it is requested to extend the existing Jangipur (Nimtita) to Katwa local train via Azimganj up to either Howrah/ Sealdah / Kolkata whichever is technical possible. It is also requested that the same train be made Fast Passenger from Katwa to this destination (Howrah/Sealdah /Kolkata) with minimum stoppage as there are many trains in this particular segment.

Please add atleast three (3) General Compartments and one AC Chair Car in Train No: 13465 Up/Dn. (Howrah to Malda via Azimganj/Jangipur Intercity Express). The travel time of the above referred train may be shortened by atleast one hour from the existing timing.

Jangipur Railway Station may be upgraded as a Model Railway Station during doubling of Katwa-Azimganj Malda line.

Azimganj to Murshidbad (Ziaganj), the approach line between, on both the side of river Ganges is yet to be done. No additional allocation has been given for this job also in this budget and no date for completion of this budget has been fixed.

Therefore it is my demand that this job may please be completed at the earliest and additional budget be allocated/ sanctioned for this scheme /project.

In your budget, you have mentioned a Gauge Conversation job from Ahmodpur- Katwa Jn (52km approx), but no additional fund has been allocated in this budget against your projected estimate of Rs.579 Crore.

Therefore, additional budget may please be granted for this job and the segment from Ahmodpur to Kirnahar line be commissioned on or before forthcoming Durga Puja (October,2016) . A train local or Fast Passenger, be introduced from Kirnahar to Howrah/ Sealdah / Kolkata via Ahmodpur Jn., Bolpur, Khana Jn. and Burdwan.

It may please be noted that Nalhati Jn. to Azimganj Jn. railway segment was taken up for doubling with a Road Over Bridge (ROB) at Nalhati by the then railway minister of UPA-I, Madam Mamata Banerjee. It is sad that there is also no budget allocation for this purpose.

Therefore, please sanction the required fund for completion of doubling of Nalhati to Azimganj railway line including electrification and a ROB at Nalhati. Also please consider to connect Moregram (Nalhati -Azimganj Line) to Jangipur (Azimganj)to Farakka/Malda Line) by laying a new line.

श्रीमती कृष्णा राज (शाहजहाँपुर): माननीय सभापति जी, हमारे रेल मंत्री जी यहां सदन में बैठे हुए हैं। मैं जिस धरती से आती हूँ, वह शहीदों की धरती उत्तर प्रदेश, जनपद शाहजहाँपुर है और भारतीय रेल से उन शहीदों का बहुत ही गहरी ताल्लुक है। आज महिला दिवस भी है। मैं उन शहीदों की मां को सलाम करती हूँ और महिला दिवस के उपलक्ष में ये दो पंक्तियां उनको समर्पित करती हूँ।

"मुलाजिम हमको मत कहिए, बड़ा अफसोस होता है,
पलट देते हैं मौजें हम, हमने आंशियों में भी चिराग जलाये हैं।"

ऐसे चिराग जलाये हैं कि काकोरी कांड की जो शहादत, अंग्रेजों का खजाना, पंडित राम प्रसाद बिस्मिल, असापाकुल्ला खां साहब, ठाकुर रोशन सिंह जी ने जो हमारे देश की आज़ादी में बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका अदा की थी। उनको मैं नमन करते हुए माननीय रेल मंत्री जी को मैं बधाई देती हूँ कि उन्होंने अपने बहुत ही कुशल प्रबंधन से वर्ष 2015-16 का जो बजट इन्होंने तैयार किया, उसके लिए उनका जो प्रबंधन था, उसमें इन्होंने 8720 करोड़ रुपये की बचत की है।

हमारे विपक्ष के साथी कह रहे थे कि कैसे गुंनेरी ताल के ढसीन सपने दिखाए जा रहे हैं। मैं उन्हें बताना चाहती हूँ कि मंत्री जी का पिछले बजट में बहुत अच्छा प्रबंधन रहा है जो कि आने वाले वर्ष में देश में यात्रियों की सुविधा बढ़ाने में बहुत बड़ी भूमिका अदा करेगा। पूरा देश जानता है कि भारत की जीवन-रेखा कही जाने वाली भारतीय रेल में बुनियादी सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए हमारी सरकार ने बहुत ही अच्छी योजनाएं लाकर देश को प्रगति की तरफ अग्रसर करने का कार्य किया है।

15.32 hours (Dr. Ratna De (Nag) in the Chair)

भारत में जो लोग निरंतर रेल द्वारा सफर करते हैं वे बहुत ही दुविधा में थे कि रेल का भाड़ा बढ़ाया जाएगा या नहीं। मंत्री जी का बहुत ही कुशल संयोजन रहा है क्योंकि न तो किराया बढ़ाया गया बल्कि लगातार सुविधाएं देने का काम किया गया है। मंत्री जी ने 65 हजार अतिरिक्त बर्थ देने का काम किया है जो आने वाले समय में रेल यात्रियों को सुविधा की अनुभूति कराएगी, जो कि बहुत ही सराहनीय कदम है। इसके साथ-साथ ढाई हजार वॉकिंग मशीनों को देने का काम किया है। स्वच्छ भारत मिशन के तहत विश्व की प्रथम बायो वैक्यूम टायलेट्स की सुविधा प्रदान की है। 1780 स्वचालित सीढ़ियां विकलांग लोगों के लिए, वृद्ध लोगों के लिए जिन्हें कठिनाई होती थी, उन्हें देने का अनोखा कार्य किया है। सचमुच में आपने सराहनीय कार्य किया है। आने वाले समय में तमाम उन यात्रियों को सुखद यात्रा का अहसास कराएंगे। हमारे रेल मंत्री जी की एक योजना यह भी है कि अब तक हम जो टिकट लेते थे, लेकिन पता चलता था कि वह कन्फर्म नहीं हुआ है और लोगों को स्टेशन से ही वापस आना पड़ता था। वर्ष 2020 तक आपने सभी यात्रियों को कन्फर्म टिकट दिलाने का भरोसा दिया है। यह हमारे देश के रेल यात्रियों के लिए बहुत ही सराहनीय कदम है। रेल मंत्री जी ने देश के हर नागरिक को ध्यान में रखते हुए यह रेल बजट बनाया है। मंत्री जी ने कई ऐसी योजनाओं पर कार्य करने का लक्ष्य निर्धारित किया है, जो गरीबों के लिए है। इसमें अंत्योदय एक्सप्रेस चलाने की बात कही है। उस तमाम 70 फीसदी आबादी जो देश के गांवों में बसती है और एक जगह से दूसरी जगह रोजगार के लिए सफर करती है, उनके लिए आपने आनंद, सुखद और सहजता से यात्रा कराने का कार्य किया है। यह आपका बहुत ही सराहनीय कदम है। मध्यम वर्ग के लोगों को ध्यान रखते हुए आपने हमसफर ट्रेन चलाने की घोषणा की है। यह लोगों को उनकी गैरव और सुखद यात्रा का अहसास कराएगी। भारत एक आस्था और धर्म से भरा हुआ देश है। यहां धर्म और संस्कृति को संजोए हुए बहुत से आस्थावान लोग पूरे देश में निरंतर यात्रा करते रहते हैं। आपने उन सभी लोगों के लिए आस्था शक्ति ट्रेन चलाने की घोषणा की है। इससे हमारे देश में ट्रेन से यात्रा करने वाले श्रद्धालु यात्रियों के लिए सराहनीय कार्य किया है। वे लोग भगवान से भारतीय रेल की उन्नति की प्रार्थना करेंगे। आपने यह सारे कार्य बहुत ही कुशलता से करने की बात कही है।

मैंडम, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अपने संसदीय क्षेत्र के संबंध में भी कुछ कहना चाहूंगी।

पूर्वोत्तर रेलवे की अनुदान की मांगों में वर्ष 2016-17 का आइटम नम्बर 13, सर्व क्यूमांक 3 के अंतर्गत फर्रुखाबाद-शाहजहाँपुर मैलानी के बीच नई लाइन के लिए टोटल इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण की घोषणा करके हमारे क्षेत्र के लोगों की तथा हमारी मांग को स्वीकार किया, इसके लिए मैं आपको बधाई देती हूँ।

पूर्वोत्तर रेलवे की अनुदान की मांगों में वर्ष 2016-17 का आइटम नम्बर 19, सर्व फर्रुखाबाद-गोलागोकर्णनाथ-गोरखनाथी-शाहजहाँपुर, जो 158 किलोमीटर का है, के लिए सर्वेक्षण को अद्यतन करने की आपने स्वीकृति दी है, इसके लिए मैं उत्तर प्रदेश की जनता और अपने क्षेत्र की जनता की ओर से आभार व्यक्त करती हूँ। आपने यह हमारी वर्षों की मांग को स्वीकार करके एक नये निर्माण की तरफ कदम बढ़ाया है, इसके लिए भी मैं आपको बधाई का पात्र समझती हूँ। यह आशा करूंगी कि आप इसके सर्वेक्षण का कार्य भी शीघ्र ही प्रारंभ करेंगे।

पूर्वोत्तर रेलवे की अनुदान की मांगों में वर्ष 2016-17 का आइटम नम्बर 29, रेजा-सीतापुर कैंट के बीच 245 किलोमीटर लाइन के दोहरीकरण के लिए अंतिम स्थान सर्वेक्षण के लिए स्वीकृति दी। मैंने आपसे पहले भी कई बार कहा था कि इसका शिलान्यास भी आकर कर दीजिए। मैं चाहूंगी कि आप बजट सेशन के बाद आएं, आपका स्वागत है। शीघ्र ही यह कार्य हो जाएगा तो बहुत ही अच्छा होगा।

पूर्वोत्तर रेलवे की अनुदान की मांगों में वर्ष 2016-17 का आइटम नम्बर 27 पीलीभीत-शाहजहांपुर के बीच आमाम परिवर्तन सर्वेक्षण को को भी अद्यतन कराएं; बहुत ही महत्वपूर्ण और मेरी वर्षों की मांग आपने स्वीकार की है, इसके लिए मैं आपको हृदय से बधाई देती हूँ।

मैंने समपार निर्माण के लिए कयीब सात मांगें रखी थीं, जिनमें से उत्तर रेलवे के आइटम नम्बर 63 बंधरा-तिलहर समपार संख्या 334 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल बनाकर आपने कृपा की है।

उत्तर रेलवे के आइटम नम्बर 68 मीरनपुर-कटरा वीलपुर समपार संख्या 342 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल का निर्माण करवाकर आपने हमारी वर्षों की मांग को पूरा किया है एवं यात्रियों तथा गांव की सुविधा को आपने ध्यान में रखा, इसके लिए भी मैं आपका आभार व्यक्त करती हूँ।

उत्तर रेलवे के आइटम नम्बर 72 शाहजहांपुर-तखनऊ समपार संख्या 300 के स्थान पर आपने ऊपरी सड़क पुल बनाने का कार्य किया है। यह बहुत ही सहायनीय कार्य है।

मैं आपसे कुछ मांग करना चाहती हूँ। शाहजहांपुर दिल्ली-तखनऊ मार्ग पर आता है। जैसा कि मैंने बताया कि हमारा शहीदों का शहर है। यदि इस स्टेशन पर कोई ट्रेन नहीं रुकती है, तो इससे शाहजहांपुर के लोगों को बड़ी कठिनाई होती है और इसकी मांग भी होती है। शाहजहांपुर के लोगों को इस बात का अभिमान है कि उनकी धरती शहीदों की धरती है, जिन्होंने कुर्बानियाँ दी हैं, उनकी धरती है। मैं आपसे यह मांग करती हूँ कि आपने जो 167 स्वत्वात्तित सीढ़ियों के निर्माण की घोषणा की है, जिनमें शाहजहांपुर के लिए भी मांग है, जिसकी मांग मैंने पूर्व में भी की थी, उसकी स्वीकृति प्रदान करें।

मैंडम, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से कुछ ट्रेनों के ठहराव संबंधी मांग करना चाहती हूँ। तखनऊ-दिल्ली राजधानी ट्रेन है, इसका ठहराव शाहजहांपुर में न होने के कारण मुझे भी कठिनाई होती है। हमारे आसपास के कई संसदीय क्षेत्रों के जनप्रतिनिधि शाहजहांपुर से ही दिल्ली और तखनऊ के लिए ट्रेन पकड़ते हैं। इसलिए नयी दिल्ली ए.सी. एक्सप्रेस, जिसका ठहराव तखनऊ में होता है, का ठहराव शाहजहांपुर में करने का आदेश करेंगे, तो आपकी बड़ी कृपा होगी। इससे मुझे भी यात्रा करने में सुविधा होगी।

माननीय सभापति: Shrimati Krishna ji, please place your demands only. Do not go into details.

श्रीमती कृष्णा राज : माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत कृपा की है, बस एक कृपा और कर दें। अंत में मैं दो पंक्तियाँ समर्पित करती हूँ, जो पंडित राम प्रसाद बिस्मिल जी की हैं।

"वक्त आने पर बता देंगे तुझे ऐ आसमां,
हम अभी से क्या बताएं, क्या हमारे दिल में है।
दूर रह पाए जो हम से, हम कहीं मंज़िल में है,
सरफ़रोशी की तमन्ना अब हमारे दिल में है।"

ये पंक्तियाँ शहीदों को समर्पित करते हुए, मैं आप दोनों मंत्री महोदय से आग्रह करती हूँ कि आप शीघ्र ही शाहजहांपुर में आगमन करें।

*PROF. SUGATA BOSE (JADAVPUR): I wish to submit suggestions for two specific changes I would like the Hon'ble Railway Minister to make in his budget for 2016-17. The first relates to the metro railway project in greater Kolkata. The second has to do with the station development policy he has announced in his budget speech.

I am glad that the Railway Minister has declared his support for the East-West Metro Railway Project in Kolkata. However, if he really wishes to create a synergy between rail, road, air and water-transport in greater Kolkata, it is essential to extend the metro railway from the airport by 15 km beyond New Garia all the way to Baruipur. This has to be done on an urgent basis to transform inter-modal transport in that region. I hope he will announce budgetary support for this extension in his reply to this debate.

The Hon'ble Minister has announced its new guidelines for Station Development aimed at developing railway station lands and amenities through Public Private Partnerships (PPP). The new norms make available excess station lands and air space not needed for railway operations available to private developers for commercial development and the creation of "World Class Station" as identified in the relevant Manual of Standards published by the Railways.

I welcome the initiative by the Railways to monetize and develop centrally located station lands in its A-1 and A category stations through the PPP mode; this initiative has its heart in the right place in that station development the world over have resorted to the PPP mode to create excellent urban infrastructure that answers a number of needs, both private and public. These include retail, tourist infrastructure, public services, better intermodal connectivity, better circulation within and without station premises, civic waiting spaces, etc. Setting down transparent norms as to the public procurement of private technical inputs as well as the transfer of public rights to private use is also a necessary step for Railways to further modernize and capitalize on its existing assets to take it forward into the future.

The principal flaw of the new Railway norms is that they see station land somewhat in the manner of rentiers or zamindars, as merely developable land that the Railways will bid out to the highest bidder provided certain operational boundaries are respected. In a PPP mode, this neither satisfies private interests nor does it make the best case for the enormous public good that can result from strategic planning in and around station lands, and whose net result will be higher valuation of station assets, and consequently higher revenue inflows into current cash-strapped railway budget. By taking the zamindari approach, Indian Railways is selling itself in developing strategies that could considerably augment its revenues.

Railway stations are not like airports in that railway stations have historically been the center of urban life. In addition to their key role in enabling human and goods flows, the large "catchment" of people passing, waiting, connecting or meeting at train stations foster a wide range of economic and transit activity whose relations and linkages need to be better understood and managed. In this light, railway stations offer a high potential for value capture from the considerable economic networks, involving multiple kinds of economic agents, that tend to cluster around it. It is therefore important to expand the mandate for railway station redevelopment to enhance intermodality and as a location for civic and public services.

The Railways appears to have taken the view that exploring the options to realize various public goods is merely a cost-side sink, and therefore to be economized as much as possible. This is not how it needs to be. Smart, strategic planning involving new kinds of public goods, realized in collaboration with surrounding economic interests, can push up values of the urban districts surrounding station lands, thus allowing for higher ranges of investment that would benefit both Railways and its partners. In developed countries, urban administrations, railway authorities and private developers have come together to form Business Improvement Districts (BIDS) that capitalize on the economic boost that comes for strategic use of

station land and the multiple economic interrelationships that can come from collaboration between private and public interests. Far from being the discarded and overcrowded mess that railway stations were fifty years ago in these countries and that Indian station are today, railway stations today operate as the nodes for stunning new civic infrastructure and real estate development strategies, reinvigorating these old CBDs with new infusions of capital that also serve as a source of revenue for the rails.

Operations, maintenance and security in benchmarked examples around the world (New York Grand Central Station being the model here) require a range of partnerships with multiple land-owners, investors, and tenants of a BID. There is a very little in the new station development norms created by Indian Railways to suggest that such strategic thinking could be possible, involving multilateral partnerships between cities, urban economic bodies, developers and railway itself. Both, in the fiscal and design parameters, the proposed beneficiary of this land development strategy seems to be a single developer who is required to combine urban planning wisdom, investment prowess, design excellence and superb technical knowledge.

Efficient price finding may require multiple relationship with a variety of investors and partners at many "price points", to enhance competition as well as value. In certain cases, if not all, it may be more optimal for the Railways to act as "master developer" with several private partners to be a truly competitive and elastic market for investors, developers, and tenants (or master-tenants). Because of their central locations, railway stations should be developed under a long lease basis where the improvements revert back to railway ownership to be repurposed for long term civic needs.

Mechanical divisions of authority between railway operations and commercial development mitigate against integrated functioning between railway - driven footfalls and private capitalization of these footfalls. In a properly integrated approach, it would be necessary to radically rethink the manner in which station operations and other continuous/related activities in the public or commercial realm are governed and managed. Railway station improvements should closely reflect the unique local circumstances and conditions that surround each station. This might mean creating more autonomous local station development authorities controlled by the railways that are given more strategic license to prepare detailed plans, perhaps even with financial bonding capacities. The current norms offer no such strategic outlook as to devolution or potential reworking of authority.

Train stations in India can truly become world class amenities. But to truly do so, it would be important to adopt much liberal processes of engagement with multiple actors than the current norms allow.

* SHRI ARKA KESHARI DEO (KALAHANDI): Firstly, I thank the Hon'ble Railway Minister to present a growth oriented Rail Budget 2016-17 in this August House on 25th February, 2016. Indian Railways are the 4th largest Railway network in the world having employed 14 lakh employees with criss-crossing the Indian sub-continent. Nearly 21,000 trains running daily by carrying 2.3 crores passengers and 3 million tones of freight. Indian Railways has been rightly called as "A State within a State". After going through the Railway Budget what I have learnt is that the Hon'ble Minister has put emphasis on scale, development, transformation and growth on infrastructure. The growth has a multiplier effect on the economy by generating more demand for steel, cement and logistic. The electrification of line, port connectivity, 17,000 bio toilets , 400 railway stations to be made wi-fi connection, two locomotive factories for worth of Rs. 40,000 crores, elevated link rail corridors, multi modal logistic park and 3 more freight corridors through PPP model are the highlights of current year rail Budget.

The other highlights of the Rail Budget includes low cost A/C superfast double decker in busy routes, more coaches for un-reserved passengers of long distance trains, no hike in ticket fare, optional travel insurance at the time of booking, cleaning of toilets through sms, elimination of all un-manned level crossings, running of semi high speed trains along the golden quadrilateral etc.

I represent Kalahandi Parliamentary Constituency in the State of Odisha which is one of the backward districts of the country. After 66 years of our Independence people are deprived of availing the facility of railway service in the Nuapada district which is also coming under my parliamentary constituency.

The following railway projects may kindly be included by the Hon'ble Railway Minister before seeking vote on Account on Railway Budget

1. A new railway line from Kantabanji to Khariar is necessary although the survey has already been done by BNR.
2. A wagon repair factory at Narla is a must.
3. Opening of current ticket reservation counter at Narla Railway Statio.
4. Goods train may be extended upto Junagarh to collect paddy from the farmers.

*SHRI D.K. SURESH (BANGALORE RURAL): The Railway Budget presented by Shri Suresh Prabhu ji has disappointed people of India particularly people of Karnataka. There were long-standing demands pending for the approval of Indian Railways.

Railway Budget 2016-17 is very disappointed, lacks vision for the development of railway infrastructure to provide better connectivity for the rapidly

developing urban and semi urban areas. There is the stress of increasing urbanization. People are constantly moving from villages to cities, looking for a better life. For this movement, they need trains. It has not made any announcement of new railway projects.

Though he started his speech with three pillars of his strategy - Nav Arjan (new resources), Nav Manak (new norms) and Nav Sanrachna (new structures), the Budget did not come across as an inspiring roadmap.

The gross traffic receipts in 2015-16 were short by Rs. 15,744 crore compared to the budget target of Rs. 1,83,578 crore. Both passenger and goods traffic performed below expectation. The freight earnings have been impacted by the low demand from the core sector. The Indian Railway with the national transporter missing its target is going to be achieved.

There is no mention of the measures how the Indian Railways face an additional burden of Rs. 28,450 crore on account of increase in staff salary as per Seventh Pay Commission recommendations. Consequently, the operating ratio, a parameter of railway efficiency, a percentage of spending over earnings, will deteriorate to 92 per cent next year against 90 percent likely to be achieved this year.

Rs. 2,779 crore has been allocated to Karnataka for various Railway works, as against Rs. 2,496 crore sanctioned in 2015-16. Though the Railway Minister has allocated Rs. 2779 crores, it is only 19% increase from the previous budget. As the cost of materials and inflation are constantly on the rise the 19% increase in the allocation has no way benefitted Karnataka state. Another point I would like to mention is that in Rs. 2779 crores include the 50% cost sharing of State Government.

This Budget has not laid down the roadmap for developing next generation railway infrastructure including new railway zones. The Railway Minister mentioned about suburban rail system for Bengaluru. It is not a new announcement. In 2010-11, the then Railways Minister, Mamata Banerjee, too, spoke about partnering with the States for improving the suburban railway system. Thereafter, Shri D.V. Sadananda Gowda ji, in his maiden railway budget in 2014, said that suburban trains were necessary to decongest Bengaluru, and a study needed to be completed. So there is nothing new in the present railway budget in this regard. The proposal for Bengaluru Suburban Railway system has seemed as a passing reference in the budget. The Railway Minister has not clarified on the project and fund commitments. It just said that the project will be implemented on cost-sharing partnership with the State Government. Our Chief Minister has made an assurance that Karnataka Government is ready to provide land and share 50 percent of the project cost to fulfill the needs of sub-urban railway transportation of Bengaluru city. It has been over 10 years since the city has been demanding a suburban rail and it has been held up owing to a lack of funds for the project. If it is implemented it will address the immediate concerns of congestion in the city and also help Bengaluru retain its position as preferred business destination.

The budget makes no mention about any of the requests from the State Government to improve railway connectivity in the State of Karnataka. Various peoples' organizations, and the people representatives submitted representations and our Hon'ble Chief Minister had held a detailed discussion recently with Railway Minister Suresh Prabhu ji and requested him to consider some of important proposals for inclusion in the budget such as a direct train connectivity between the Bengaluru city station and the Kempegowda international airport, introduction of a speed train on the Chennai-Bengaluru-Mysuru route, early completion of the Bengaluru-Hassan railway line, and a new Hubli-Ankola Railway line. But the budget includes "none of the proposals which are very important for the rapid development of the State of Karnataka. For example there is an urgent need for time-bound completion of Bengaluru-Mysuru, extension of double track work from Bangarpet to Mulbagal and Chittoor on the Bengaluru-Tirupati line. The railway budget has not made any commitment in this regard.

A new MEMU train service (6 days) was announced between Bangalore and Ramanagara which falls in my Parliamentary Constituency. Even though the electrification work on this line has been completed, it has not been commissioned even after more than a year. The electrification work has been completed until Channapatna, but the plan is to provide service only up to Ramanagara. I request the Union Government to complete this electrification work immediately and also extend the MEMU services up to Channapatna. There is a need to introduce more Holiday Special Trains from Bangalore to Mysore to meet the growing demand.

It is second consecutive year that no new permanent trains have been announced to meet the growing demand of the people of the state of Karnataka. There is a lot of pressure during peak hours, particularly office timings in the railway line between Bengaluru and Mysuru. There is a need to increase the frequency of trains to bring down the pressure. But there is no announcement in the railway budget in this regard.

I would also suggest that since it is difficult for the elderly and disabled to climb stairs, the Government should take steps to explore possibilities for installation of lifts and escalators in railway station.

I would like to express my deep sorrow for not completing some of the works which were sanctioned in the years 1996-67 and 1997-98.

One of the pending lines is Bengaluru-Satyamangalam for which we had cleared Rs. 901 crore. Except a meagre allocation of Rs. 10 crore for the Bengaluru-Kanakapura - Kollegala-Satyamangalam new line, it appeared that the hon'ble Railway Minister has not taken any significant step towards the completion of this railway line. I would like to request the hon. Railway Minister to provide more Budgetary allocation for this new railway line between Chamarajanagar and Bangalore via Kanakapura and Kollegal. This new railway line is both economically viable and a socially desirable project for the Indian Railways. Unless the project is completed and infrastructure is created, no overall development will take place in the region.

In this railway budget, the Hon'ble Minister announced Six new railway lines, Three doubling, and three new lines were announced but there is no allocation for these projects. It shows that the Railway Minister himself is not confident about getting clearance for the projects from the Environment Ministry. That is the reason why he did not allocate any fund for them.

A separate railway zone has been a dream for the Coastal Karnataka and the north Karnataka region for many decades. The railway budget has not announced any new railway zones for the state of Karnataka. Overall, the railway budget did not meet the people's expectations.

This Budget does not have anything related to the development of railway infrastructure keeping in mind the future generations and their need for having better transportation of railways. Karnataka has been lagging behind so far as railway connectivity is concerned. How it is possible to develop a State without any new train or the separate railway zone.

This budget would benefit the foreign and national corporate companies.

There is no mention about the status to introduce Bullet train between Chennai and Bangalore in this Budget. Chennai-Bangalore High Speed Rail link should be introduced and extended to Mumbai via Hubli, with an additional link to Mysore. In an age of high-speed trains that help you reach your destination in double quick time within the confines of air-conditioned luxury.

The Railway Minister has not mentioned anything to recruit all the backlog of SC/ST/OBC and other categories. There is an urgent need to bring reform in the process of recruitment for all the vacancies in the Indian Railways. At present, there is unnecessary delay in recruiting required number of posts in the Railway due to age old policies. Therefore hon'ble Railway Minister should take immediate steps to infuse advanced technology in the recruitment process of Indian Railways.

*SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO (SHIRUR): To begin with, I must extend my heartiest congratulations to Hon'ble Minister of Railways Shri Suresh Prabhu for having presented an excellent railway budget. The rail budget has achieved many mile stones as it has announced commencement of many long pending projects. There is substantial provision for improving basic infrastructure for railways while not imposing any extra burden on passengers. That's why with all my understanding and knowledge of rail budgets so far, I can say it's a novel rail budget in many aspects.

Here it is pertinent to mention that the Pune-Nashik railway line is of vital importance. The two cities have continued to grow in terms of business, commerce and industries. The Pune-Nashik Railway Line provides the essential connectivity between the two important cities. Such connectivity is particularly important for the growth of commerce and trade in agricultural goods.

As a public representative from the district of Pune, this project is so close to my heart. I have tirelessly been pursuing the project with the Ministry of Railways from my first election in 2004. I have extensively communicated in writing and personally with Lalu Prasad Yadav, Mamata Banerjee, Dinesh Trivedi, Mukul Roy, C.P. Joshi, Pawan Kumar Bansal, Mallikarjun Kharge, Sadanand Gouda and now with Shri Suresh Prabhu, all railway ministers so far from 2004. I personally feel the sense of achievement as this project has been approved in this rail budget. But I must also point out to the delay that may occur in the realization of this project soon. The construction of Pune-Nashik Railway Line is a joint venture between the Indian Railways and the Government of Maharashtra. So, even the initial work of conducting survey and preparing detailed project report (DPR Report) would only begin once a joint venture company is formed by the Central and State Government. As we are aware, the formation of a company may take 7-8 months' time. Therefore, I request Hon'ble Railway Minister not to keep the survey and the DPR of the project pending the company is formed. As an interim arrangement, the required amount of Rs. 2 to 3 crore should be sanctioned by the Railway Ministry so that survey and DPR is initiated at the earliest. Then the spent money can be adjusted as recovered once the company is formed for the next level of project completion.

At the same time, I plead with Hon'ble Railway Minister to oblige people by approving another vital railway line of Kalyan-Ahmednagar via Malshej in the next Rail Budget. This project is long dreamed of, by people and me as their representative, for many years. It would be like a dream come true to us if this project is approved in the next Rail Budget.

The Kalyan-Ahmednagar via Malshej railway line would provide the shortest route for people to travel to the city of Mumbai, the financial capital of India. This project would greatly ease the transport of vegetables, fruits that is largely produced in the places like Junnar, Narayangaon, Ghodegaon, Otur that come in my parliamentary constituency. These agricultural productions are largely transported to the markets of Mumbai. These places cover not only my constituency but also from other surrounding areas on the route. Presently, this transport is done by the long road resulting into lot of wastage of the agro products. So, once again, I urge Hon'ble Minister to bestow his generosity upon us by approving this railway project in the next rail budget.

I would like to bring another important issue related to Pune-Miraj and Pune-Solapur railway lines to the notice of Hon'ble Railway Minister. There are many railway gates on these railway lines. These gates are very fatal and also create heavy traffic congestion. Because of this, commuters face a lot of inconvenience. Therefore, I would like to urge hon'ble Railway Minister to arrange for sufficient funds to construct necessary rail over bridges

Similarly, I would like to plead with Railway Minister to start a local train on Pune-Daund railway route. People from Daund, Patas, Kedgaon, Yawat, Urali Kanchan, Koregaon Mul, Loni Kalbhor, that fall on Pune-Daund railway line travel to Pune to attend to their offices in the city. In the recent years, the number of commuters from these places to Pune and back grew manifolds as a result of growth of the city of Pune in terms of commerce and service sector. So, I humbly request to the Hon'ble Railway Minister to approve this important project soon. Similarly, I have been following yet another important railway line of Pune-Goa via Panvel for about 2-3 years' time now. I must bring to the kind notice of Hon'ble Railway Minister that 6-7 lakh people from Konkan region have been residing in the district of Pune. This Railway Line would provide a great solace to people from Konkan.

Hon'ble Railway Minister has greatly obliged Mumbaikars by approving the elevated Railway Projects of "Oval Ground to Virar" and "CST to Panvel". A sum of Rs. 631 crore has been arranged for the projects under MUTP-2. But, though the projects under MUTP-3 would require an amount of Rs. 11, 444 crore, only Rs. 5 crore has been approved in this budget. Required money needs to be approved soon if the project is to be set up successfully. I am quite hopeful that Shri Suresh Prabhu would take up this matter on priority basis.

This railway budget has seen the approval for 11 new railway lines, survey of 7 new railway routes and electrification, subways, rail over bridges, terminal at Hadapsar and so on. We in Maharashtra are quite happy that new railway projects in Marathwada, Vidarbha, North-Maharashtra, and Mumbai are taken up in this rail budget. This is definitely good development for the overall development of the state of Maharashtra. We, the people in Maharashtra, would like express our heartfelt thanks to Hon'ble Shri Prabhu for that. But the necessary railway projects like Karad-Chiplun Railway Line that connects to the Konkan haven't found place in this budget. I request Hon'ble Railway Minister to consider this project as well. At the same,

it is important to arrange for sufficient funds to provide necessary rail amenities to the commuters by local in Mumbai. I would like to cheer up Hon'ble Prabhu by asking him to execute the projects at the earliest. The administration must be given necessary clearances soon.

In the conclusion, I would like to congratulate Hon'ble Prabhu once again for achieving this great feat so successfully despite challenging circumstance posed before him. He has tried doing justice to every region and every stratum of the society by adequately addressing all their worries.

*SHRI S.P. MUDDAHANUME GOWDA : I oppose the Budget proposals presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu. This year also the Hon. Minister has only given many visions for the future without substantiating as to where from the finances will come.

Hon. Railway Minister has not announced any new railway projects or trains in spite of increasing demand by the general public. Every year, there will be heavy rush in usage of trains. Enhancement of rail facilities is the need of the hour. But the hon. Railway Minister, instead of attending the growing need of the users of rails, has given much importance regarding the various reformative theories which will not help the people in the country who are using the trains.

The Railway Budget does not give any answers to the fundamental issues related to infrastructure development, income accumulation and quality travelling. The Budget claims that there is no increase in passenger fare and freight charge. That is right. There is no compulsion that the announcement of increase in passenger fare and freight charges be announced in the Railway Budget only. The Hon'ble Minister can increase these fares at any time of the year. So, the claim of the Hon'ble Minister has no guarantee. I would like to ask that can he give any guarantee that these fares will not be increased in the coming financial year? If yes, then we can assume that this budget is having something for the poor. But, can he? The last year's Budget was also like that. There was no passenger fare hike, there was no hike in the freight rates. But, there were hikes in the passenger fare and freight charges in between. The Railways has doubled the cancellation charges for the railway tickets which has affected the people to a great extent. The hike was justified saying that it was for helping the genuine passengers to get their tickets confirmed, but this was not totally true.

Plain reading of the Budget presented by the Hon. Railway Minister goes to show about the theoretical plan of the Railways in India instead of practical solution to Indian Railways. Lots of areas are proposed in the Budget without there being any concrete remedy for solution of the problems being faced by the countrymen in the Indian Railways.

Most of the railway projects run into time and cost overrun. There are no specific steps taken in the Budget to ensure effectiveness of project implementation.

The Hon. Minister has stated that 400 railway stations would be redeveloped through PPP. Apart from this, I find that station development will be done through PPP, cleaning of stations will be done through PPP, facility management will be through PPP, logistic park will be established through PPP and warehouse will be done through PPP. If all these works are being carried out through PPP, then, one can feel that the privatization of the Railways is at very nearer stage. This is not good for Railways and their employees, as the Railways are employing about 15 lakhs people. This decision of the Railways to get work done through PPP would unrest the Railway employees, which alternatively affects the performance of the entire Railways. I urge upon the Hon'ble Minister to have check on the PPP model in Railways.

Coming to cleanliness part of Indian Railways, Swachh Bharat campaign was started by our Hon. Prime Minister for a clean India. But the cleanliness of Railway stations in the country, especially in Karnataka, is very bad, and is extremely worse in MRTS stations. It is a pathetic condition wherein the railway operate dirty coaches even in premium trains like the Rajdhani Express and Doranto Express trains.

Air-conditioned coaches for suburban trains were announced a few years ago but it failed to take off. It has been the request of commuters for a congestion-free travel by introducing 12 car racks, increasing service during non-peak hours, installing CCTV cameras and providing better sanitation facilities in suburban railway stations.

Safety of commuters in MRTS should be ensured by installing CCTV cameras in all MRTS stations. There has been a rapid rise in the incidents of derailment of MRTS trains and necessary action should be taken so that such incidences never happen in the future.

Hon. Railway Minister has not announced any new railway lines in the Budget which enables the Indian Railways to speed up the facilities to the passengers of the Indian Railways. There is growing need in the various parts of the country for railway facilities by establishing new railway lines which the Hon. Railway Minister should have done. This is one of the serious lapses in the Railway Budget presented for this year.

Now, I would like to mention about some of the important projects of my Tumkur Parliamentary Constituency of Karnataka.

Tumkur-Rayadurga railway project is under progress. Lands are being acquired and in Seemandra Area, the works are already completed. In Karnataka part, acquisition proceedings are going on. About 171.93 acres of land has been notified in the above said villages for formation of a Railway Junction. This is a very important Junction since the proposed Tumkur-Davangere Railway line is passing through this Junction only. This proposed Junction is located where the Bangalore-Chennai Industrial Corridor is coming up. This is adjacent to National Highway No. 48 which runs between Bangalore-Mumbai. This project is on the concept of sharing 50:50 ratio. Accordingly, Railway authorities have already deposited around Rs. 45 crores with the District Administration, Tumkur for the land acquisition purpose. Karnataka Government has also taken initiative to deposit their share now. It is very surprising to bring to your notice that the Deputy Chief Engineer of South-Western Railways himself has written for de-notification of nearly 145 acres of land out of 171.93 acres already acquired stating only 27.62 acres is sufficient. The preliminary notification and final notification are already issued and the land now vests with Government. There is absolutely no objection from the farmers whose lands are acquired. It is crystal clear that due to the pressure of some vested interest persons, Railway authorities are trying to get the lands de-notified to benefit the real-estate people which is bringing bad name to the Indian Railways among the general public. I urge the Railway Minister to issue necessary instructions to the authorities concerned to desist from giving up the lands acquired for Indian Railways, in favour of some vested interest

persons in the interest of much awaited Railway Junction to be formed.

I would like to request the Hon'ble Minister to kindly take up the following projects of Tumkur Parliamentary Constituency in the interest of general public: Construction of Railway Under Bridge (RUB) at LC No. 42, i.e. towards Shanthinagar from Gandhinagar in Tumkur Railway Station in Karnataka; Construction of Railway Under Bridge (RUB) at Km. 65/5 near Tumkur Railway Station using existing defunct small under bridge space to enable to have free movement of citizens from one side to another side of the railway station; and Railway electrification programme between Tumkur and Chikkabanavara in the Bangalore-Arasekere stretch to enable to provide Rapid Mass Railway Transit facilities between Tumkur-Bangalore and to help daily travellers.

***डॉ. सुनील बलीराम गायकवाड़ (तातूर):** रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु ने जो रेल बजट सदन में रखा है वो एक बहुत ही अच्छा बजट रखा है। इस बजट में कोई भी भाड़ा नहीं बढ़ाया है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तातूर में 50 साल से नई रेल मार्ग की मांग थी A- नांदेड-तोडा-तातूर। माननीय रेल मंत्री जी ने इस नई रेल मार्ग के लिए मंजूरी दी है और 1,560 करोड़ रूपयों का प्रयोजन किया है। मैं माननीय मंत्री जी को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ।

दूसरी भी मांग बहुत दिनों से थी तातूर-गुलबर्गा-नई ट्रेन के सर्वे के लिए मान्यता दी है। यह हमारे क्षेत्र के लोगों की बहुत पुरानी मांग थी। इस नई रेल लाईन से महाराष्ट्र-कर्नाटक का बहुत ही नजदीक का मार्ग हो जाएगा। इसी लाईन पर हिन्दु भगवान दत्त महाराज का बड़ा मंदिर है "गाणगापूर"। इस मंदिर के लिए भी यह मार्ग बहुत काम में आयेगा। यहां देश के कोने कोने से स्टूडेंट पढाई करने आते हैं। रेल की कनेक्टिविटी बहुत ही महत्वपूर्ण है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि तातूर-महाराष्ट्र से तिरुपति की ट्रेन और तातूर-अजमेर की ट्रेन शुरू करने की मांग आपके माध्यम से करता हूँ। भविष्य में जब भी रेल मंत्री जी को बजट का प्रवधान करना होगा तब इस नई ट्रेन का विचार जरूर करें।

तातूर-मुंबई ट्रेन है वह तातूर में आकर रुकती है। कयीब 1.4 घंटे रुकती है। अगर यह ट्रेन तातूर-पुणे शटल सेवा शुरू करें तो हमारे क्षेत्र की जनता को बहुत ही सहत मिलेगी।

तातूर से पानगांव एक स्टेशन है लेकिन तातूर से पानगांव सरल रेल लाईन नहीं है। अगर पानगांव - तातूर की नई लाईन जोड़ने का काम करेंगे तो परती जाने के लिए बहुत ही शार्टकट रास्ता हो जाएगा। दक्षिण मध्य रेल और सेंट्रल रेल यह दोनों इस लाईन से जुड़ जाएंगे।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और यह रेल बजट आम जनता के हित में बनाया है इसलिए अभिनंदन भी करता हूँ।

धन्यवाद।

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Madam Chairperson, the hon. Minister for Railways has a good vision but vision alone will not serve the purpose unless the vision materializes into practical work.

As regards passenger amenities, the hon. Minister could not understand the problems of the common man while more than 2.3 crore passengers travel daily by trains. The railway amenities are in a poor state with reference to drinking water, hygiene and cleanliness of toilets and the quality of food.

As regards freight decline, freight is the backbone of Indian Railways. Indian Railways largely earns by freight but it is surprising to know that the volume of freight has stagnated for the last two years while it has always grown at the rate of 7 to 15 per cent every year.

Coming to freight corridors, goods have to reach timely and have to be delivered at the right time. So, fast movement and timely reaching the destination is important. I urge upon the hon. Minister to lay special emphasis on freight corridors from Delhi to Mumbai and Delhi to Kolkata.

I really appreciate the hon. Minister for announcing a new corridor towards the South and towards the East. Earlier, we had made a plan but ultimately, the hon. Minister agreed for a corridor to connect the southern parts of the country, namely, Hyderabad, Bangalore and Chennai. These are the most important cities where agricultural produces and other commercial goods get transported. If there is a freight corridor, time will be saved and goods will reach the destination at the proper time without getting perished.

I will really appreciate if some initiative is taken on this point but the announcement made is not sufficient. I think the hon. Minister, while replying, will address the issues of on-going projects of freight corridors and the new projects which he has planned. I also appreciate him for the freight corridor to link the southern parts and the northern parts of the country. But when are you going to implement it? The hon. Minister may also explain his vision about it.

Regarding bullet train, of course, any Government which comes to power has to take some steps about it. You know the cost for it. For each kilometer, you will be spending Rs. 200 crore whether you are expecting external funding or not. The railway network covers a distance of 65,000 kilometres and the average speed of freight traffic is 20 to 30 kilometres per hour and the speed of passenger trains is 50 to 60 kilometres. Even Rajdhani and other trains which are fast moving trains do not exceed 80 kilometres except Delhi-Agra section.

I would like to urge upon the hon. Minister to make up his mind or vision to increase the speed by 20 kilometres per hour. If the trains which are covering the railway network of 65,000 kilometres move at this speed, the common man of this country will get the benefit because time will be saved and they will reach their destination on time which is most important. If you spend nearly Rs. 3 lakh crore as against Rs. 1 lakh crore for 500 kilometres, the entire Indian Railways will get a new shape. It was recommended by the Standing Committee on Railways chaired by Shri Dinesh Trivedi.

I think Shri Reddy is also a Member of that Committee. We unanimously recommended – irrespective of political parties – that if you give a little attention to spend money on this, even if it is through external resources, the entire Railways will be given a new shape and all the passengers, more than 2.5 crore of them, will be benefited and they will praise you. The hon. Minister should take note of it. Your vision will be useful for the whole country rather than benefiting only Mumbai – Ahmedabad route. You have to look after the entire country. That is my earnest request to the Government of India in general and to Shri Suresh Prabhu in particular. The hon. Minister has made up his mind to do something in the Railways.

The other important area is port connectivity. You have given a new thrust. You have announced projects for port connectivity under the PPP model.

We do not know how it is going to be funded, whether it is through the external resources or whether the State Governments have agreed to these projects. Of course, this is a good thing. This is required. New ports and State level ports have to be developed. You have mentioned this in the Budget. But we are not able to understand who exactly is going to invest the money. We do not know whether it will be done through external resources or with the States' participation. You have just mentioned only the PPP model. So, we want to know about this also.

Another most important area is this. When we were in the Government, the States like undivided Andhra Pradesh, Karnataka, Maharashtra and Jharkhand had agreed to implement the projects under the PPP model by sharing the cost. The States like Karnataka, Andhra Pradesh and Jharkhand agreed to invest two-thirds of the cost. At that time Karnataka and undivided Andhra Pradesh agreed to give free land and also for cost sharing. When Kumari Mamata Banerjee was the Rail Minister we sanctioned 14 projects. The entire Railway Board met the then Chief Minister Shri Y.S. Rajasekhara Reddy at his office. He said that he wants to see that the backward areas and districts are connected through the rail network and he said that he was ready to give free land and also ready for cost sharing. Under that proposal some of the projects were approved. For some of the projects the Government of Andhra Pradesh gave assistance. On the same line, Karnataka, in principle, has agreed to this. They have already given some project money. There also you have more than 14 projects and you have to provide funds this time. The Government of Karnataka, in principle, agreed to this. They have written a letter to the Board saying that for the on-going and the remaining projects, they are ready to give money and also free land.

You know very well that after the Land Acquisition Act of 2013, neither the State Government nor the Central Government could acquire even a single acre of land. That is why all the projects in this country have come to a standstill. Nearly 13 to 14 States have agreed for cost sharing. I would request and urge upon the hon. Minister to implement the projects. That is one of the most important aspects.

I would like to mention another important thing. The Government has already identified the land for the railway coach factory to the tune of 1,180 acres.

They are willing to give; they have written to the Board. This year, the Railway Department has not given sufficient money. The Government of Karnataka is willing to give their share of cost and provide land.

I met the hon. Minister last week before the Budget regarding yard modification at Bangarupet which would connect the entire country. I hope the hon. Minister while replying would include this. I had also requested for some trains – Bangarupet-Shirdi; Bangarupet-Ajmer; Bengaluru-Nagpur; Bengaluru-Velankani – which connect southern parts of the country to visit these pilgrim places. I hope in your reply while announcing the trains, I think, you would take care of these trains.

This is the second time the hon. Minister has not announced any new surveys, new lines, new trains. This would impact the common people, and particularly the Members of Parliament. They have great amount of aspiration; they are waiting for his announcement. But the hon. Minister had given us a mechanical Budget. Your vision may be economic development, increasing the freight, growth, hygienic condition in Railways, etc. We can understand these things but the people of this country wants new lines, new trains. In every Budget, it is a convention for the Minister to announce new trains.

When I was in the Chair, I explained and expressed my feelings to the effect that every Member wants something – be it new railway line or survey or a new train or a stoppage or RoUs or RoBs. But the hon. Minister has disappointed the hon. Members of Parliament. For the second time, you have disappointed us. I hope, at least in your reply you satisfy all the hon. Members. It is not concerning any political party. The hon. Members are elected by 20 lakh people; they have aspirations; they are answerable to people. They have to tell the people that the hon. Railway Minister has announced a new surveys, new trains, new stoppages, new RoBs for us. This is what the people, who voted for us, are expecting. I hope you understand the feelings of the Members of Parliament.

I appreciated your vision and I hope you would try to do something. But in the last one year, you have stated the same vision. I would request you to respond while replying as to what was the progress on the vision which you had given last year. This year, you have given some visions about what you are going to do. I appreciate it. It is required. Railways is one of the largest organisations in the world but your talent and vision should work and materialise. This is only my earnest request. The people of this country are expecting from you and that Shri Prabhu is a very talented and intelligent Minister, and that he would do something. At least in the ensuing year we have to see the results. Thank you very much.

*SHRIMATI POONAM MAHAJAN (NORTH CENTRAL MUMBAI) : I thank the Government for bringing in the Railway Budget 2016-17. The vision of Mr. Suresh Prabhu ji, Honourable Minister for Railways is simple yet effective - a change to challenge the conventional thinking policies in order to bring back the railways' share in the transportation approach, which has been truly reflected in this budget. By following the triple principles of 'Nav Arjan' (new revenues), 'Nav Manak'(New norms) and 'Nav Sanrachna' (new structures), Mr. Prabhu has announced a sound mechanism for a major transformation of Indian Railways. Moreover, keeping with the interests of all passengers, the recent rail budget has announced that there is going to be no hike in the passenger fares. In the rail budget, he has announced a saving of 8,720 crore rupees for budget estimates of last year will be effected this year and the Ministry hopes to generate revenues to the order of 1,84,820 crores, 10.1% higher than the revised target for the current year which is laudable.

The Railway Ministry has struck true to its 3 Rs - restructure, reorganise and rejuvenate. The rail budget has announced that 1780 automatic ticket vending machines will be installed. Moreover, Wi-Fi services are going to be introduced at 100 stations this year and 400 more stations over the next two years in line with the 'Digital India' initiative of the Government. The rail budget also promises 1600 km of electrification this year and 2000 km in the next year. These policies will surely place the Indian Railways on the global map in terms of smart delivery of services.

Today, the Railway Ministry has proved that 'Sabka Saath, Sabka Vikas' is not just a mere slogan, it is an integral ingredient in the government policies. The Rail Budget has taken into account the needs and requirements of everyone. For instance, e-booking on concession passes for journalists have been introduced in this budget. It also has a welfare vision for senior citizens, wherein the senior citizens quota shall be increased by 50% resulting in almost 120 berths per train. Special emphasis has been given for improvisation in Railway infrastructure for enabling 'divyang'

people. The Government has announced that there will be online booking of wheelchairs, braille-enabled coaches, separate toilets and a one-time registration for availing concessions while booking tickets online, because the Government firmly believes that the 'divyang' should be a part of the society, not apart from the society.

Everyone is welcoming the fact that the Railway Budget is a welcome step for the common man. I believe it has gone a step further and also created enabling spaces for the common woman. 33% of sub-quota for women has been introduced in reserved categories to enable mobility of women. Moreover, with the introduction of the Janani Seva Scheme, the Railway Minister has declared that Children's menu, hot milk, hot water, baby food and baby boards will be provided which will be a huge boon for travelling mothers. Besides this, an all-India 24x7 helpline number 182 has been introduced for women to ensure their safety.

The budget has shown that the 'Sab' in Sab ka Saath, Sab ka Vikas' is not restricted to passengers only. IRCTC has begun the process of empanelling self-help groups for providing catering services. Moreover, the Railways has partnered with the Khadi and Village industries Commission and NABARD to develop products and services in trains which would hugely augment the incomes of the rural sector. Moreover, as a tribute to the magnanimous work done by porters, the Government has planned to provide them training in soft skills and declared that they will not be called "coolies" but will be called "sahayaks" now. All these measures reflect the holistic vision of the Government wherein it wants all stakeholders to benefit from the fruits of its policies.

For years together, Indian Railways has been called the largest open toilet in India. The present Government has decided to change this perception. Taking forward Gandhiji's vision of 'Clean India' the world's first bio-vacuum toilet developed by Indian Railways is being used in Dibrugarh Rajdhani Express. In furtherance to this, 17000 bio-toilets in trains and additional toilets at 475 stations shall be constructed. Moreover, facility would also be provided so that passengers can request the cleaning of coaches via SMS. These facts of cleanliness are proof that the Government is following the 'Swachh Bharat Abhiyan' in letter and in spirit so that our Prime Minister Modi's vision, 'Na gandagi kareng, na karne denge' is truly fulfilled.

The present rail budget has also brought a lot of reasons to smile for all Mumbaikars. The suburban railways, in Mumbai, dubbed as the city's lifeline, has not been ignored in the Railway Vision of 2016. The rail budget has stated that the Government is working towards the financial closure and an early award of tenders for construction of two elevated suburban corridors between Churchgate-Virar and CSTM-Panvel in Mumbai. The CSTM-Panvel Corridor would also be integrated with metro lines. Moreover, the work of Mumbai Urban Transport Project (MUTP) Phase-III at an estimated cost of Rs. 11,441 crore has been included in the Budget. I am also grateful to the Railway Ministry for its plans to expedite the high speed rail passenger corridor from Ahmedabad to Mumbai with the assistance of the Government of Japan. The SPV for implementing such a high speed project would be immensely beneficial in providing Indian Railways with technology advancements and new manufacturing capability.

I am thankful to the Government for the progress made in railway electrification, especially with respect to Mumbai. The Railway Ministry has converted 1500 volt DC traction to 25 kV AC and it has been completed in Kurla-Chhatrapati Shivaji Terminus (CSTM) section. With this, the entire main line section of Mumbai Division of Central Railway is now converted to 25 kV AC traction. With a view to facilitate passengers and to reduce the rush at the ticket booking counters, unreserved ticket booking through mobile phone has been introduced on pilot basis and paperless season tickets through mobile phone has been launched on suburban section of Mumbai (Central and Western). Also, paperless platform tickets through mobile phone has been launched at certain station over the Northern, Southern, Central and Western Railway which is a welcome relief for all passengers, especially during the peak hours.

The Railway Ministry has bent over backwards to give us a forward-thinking rail budget. In order to attempt the makeover of the railways, the Ministry has envisioned better infrastructure services for railway modernization. This has been done in the form of LED luminaires in all stations in the next 2-3 years, wireless enabled 'Rakshak' devices to gang-men (to intimate them about approaching trains), bar-coded tickets, overnight double-decker "Uday" expresses between busy stations and CCTV surveillance in all stations. In total, Rs. 8.5 lakh crore is envisioned to be spent over 5 years for modernization of the railway infrastructure. A revolutionary change has been envisioned in the railway budget today which rings true in the words of the Honourable Railway Minister. Mr. Suresh Prabhu ji's words, "Today, there is no barrier between a common passenger and Indian Railways." With measures like these, I am sure that the vision for a better and more efficient railways is not a distant dream but is an achievable feat by the present Government.

*SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Indian Railways is one of the largest organizations in the world responsible for commercial activity. Its long existence is an indicator of robustness of the organization. As a prime mover of bulk commodities and passengers across more than 7000 stations, it plays a huge role in India's economic progress.

Railways in India are a tool for development, equity and integration of all parts to the mainstream. It is rightly referred to as 'the lifeline of the Indian economy' as it facilitates industrial and economic development by transporting materials such as coal, iron ore, fertilizers and foodgrains. It touches the lives of people in both tiny villages and urban and urban metropolises.

Indian Railways (IR) is currently facing two crucial problems that is affecting their revenues. These two problems are - poor growth in freight loading and passenger traffic.

The Government had expected gross traffic receipts of Rs. 1.83 lakh crore in FY16, instead it garnered revenues of just Rs. 1.67 lakh crore. Now, this year, the Government expects revenues at Rs. 1.84 lakh crore, which is a 10% growth on Rs. 1.67 lakh crore.

Similarly, as far as passenger traffic goes, the Government had expected revenues to come in at Rs. 50,175 crore in FY 16, but it has come in at Rs. 45,384 crore. The Government now expects to see revenues at Rs. 51,012 crore in FY17.

The Government expected revenues from goods traffic at around Rs. 1.21 lakh crore in FY16. But this has come in at just Rs. 1.13 lakh crore, which is lower than the FY 16 targeted revenue.

Ahead of the Budget for 2016-17, the Railway Minister acknowledged that subdued freight volume is a major problem area for railway finances, apart from the impact of implementation of the 7th Pay Commission's recommendations.

In the previous budget, IR had targeted an ambitious 7.7 per cent growth in freight volumes for 2015-16. In the budget last year, the Government has estimated freight traffic to grow to 1,186 million tonnes in 2015-16 from 1,101 MT the previous year. Of the incremental target of 85 MT, 42 MT was to come from coal, the largest component of the Railways' commodity traffic basket. Also, an additional nine MT was to come from iron ore and seven MT from cement.

However, cumulative growth in freight loading during April 2015 - January 2016 stood at 0.9 per cent, the lowest ever. Lack of demand of key commodities such as coal, cement, iron ore and containers is to be blamed for sluggish volumes. Also, while freight rates of IR were hiked last year, lower fuel prices made other modes of transport cheaper. Therefore, a shift to other modes of transport also ate into its market share in freight transport. This dismal freight growth is staring at Indian Railways in the face. I would urge the Government to explain this overestimation of freight growth.

A point worth noting is that in the last 15 years, railway loading has increased on average 7% every year. While sluggishness in railway loading can be attributed to subdued economy, the reality is that we have had several years in the past when GDP growth was less than 5%.

For 2016-17, freight loading and freight earnings growth is targeted at 4.5 per cent and 5.4 per cent, respectively. These figures are again dependent on whether the industrial demand improves in the coming months. We look forward to see how and when the Government lives up to promise to expand the freight basket and rationalize the current tariff structure.

During April-December 2015, passenger traffic on IR declined by 1.9% as compared to the same time last fiscal. Because of a steep cut in air fares and raining discounts, India's middle class which traditionally preferred long distance trains is now open to the quicker and affordable air travel. This trend is likely to continue in the next fiscal as well which means railway passenger bookings will be under pressure. However, the targeted growth of 12.4 per cent in passenger earning is very optimistic.

When Indian Railways could have provided better intermodal facilities at airports, they did not, despite having railway lines along many airports in the country. Now many transport options including luxury buses and taxis operate directly from and to airports and provide way better connectivity to and from nearby towns.

The dining cars are another open scam. On long-distance trains, everybody knows that they are used mostly for private business and at best for hot-cooked meals for 1AC passengers; other meals are picked up from middle stations and kept in the doorways of coaches, next to the toilets, to be served to passengers.

There was an increase in Tatkal fares by 33 percent in December, 2015. They increased the upper class rail fares by 4 per cent in November, 2015. The Tatkal cancellation fares were also increased in the same month. Now, in the budget it was mentioned that there will be no fare hike.

More than two lakh vacancies are to be filled in the Railways. Nothing has been mentioned on filling these posts. Certain posts are important for ensuring safety of passengers and rail infrastructure.

The Railway Minister assured a "Zero Accident Regime". In 2013-14 118 persons were injured and 54 persons were killed in rail accidents, while in 2015-16, the number of injured has gone up to 136 and those killed to 64. Immediate steps need to be taken to reduce the number of accidents in railways. The budgetary allocation for replacing aged assets has gone down from Rs. 5,500 crore to Rs. 3,200 crore while appropriating funds. This is not in the interest of passenger safety. There are 10,000 unmanned crossings all over the country.

Apart from installation of CCTV cameras, it is very important that CCTV cameras actually function and the CCTV footage is actively monitored. Apart from that, steps need to be taken to increase safety in overnight trains and in ladies coaches.

The Budget announced Antyodaya Express and Deen Dayal coaches, in memory of former Jan Sangh leader Deen Dayal Upadhyay. These will be long-distance, fully unreserved, superfast train service for the common man, to be operated on dense routes. I believe these are just new names for Duronto and Garib Rath expresses started by the UPA. Hamsafar, Tejas and Uday services also look like repackages of old trains and facilities.

The budget mentioned, "We will exploit new sources of revenue so that every asset, tangible or non-tangible, gets optimally monetized." I would urge the Government to be more specific and explain what new sources of revenue the Ministry is looking at.

It is very important to focus on these alternate revenue sources for the expansion and modernization of Indian Railways. Increasing freight and passenger fares shouldn't be the only avenues for increasing railway revenues. The effect of constantly rising freight prices has been visible in the decreasing share of railways in goods transport. Getting more non-fare revenue - from advertising, for instance - is another priority area for the railways, though the progress on this has been slow and information from the Government is less.

There has been no real ground work done in the stations meant to be developed as adarsh stations. I would urge the Government to look into this scheme and conduct a ground study of what all civic amenities have actually been provided and maintained under this scheme.

I would now like to list down 5 issues which are of utmost importance to common passengers and determine their railway experience.

The bigger the station, the filthier it is, with water and garbage in platforms and human excreta on the tracks. It is a big put-off for travelers who have only learnt to live with the situation since it simply hasn't changed at many stations despite the ongoing Swachh Bharat Abhiyan. It is a major drain on the resources too, but even money hasn't been able to make a difference. Western Railways alone reportedly spends nearly Rs. 3.5 crore every year to keep its stations as well as trains clean. Last December, the National Green Tribunal slammed a fine of Rs. 5 lakh on the railways for failing to keep the New Delhi station's tracks clean. The NGT said that it was beyond comprehension why Railways failed to perform a merely supervisory function since contractors had been engaged for cleaning tracks and platforms. The Tribunal also warned that it will impose a fine of Rs.

1 lakh per day if things don't change.

Stinking toilets have been the bane of the Railways for a long time. The Railway Minister announced in 2016-17 budget the cleaning of toilets by request through SMS. Only time will tell whether this will work or not. The conventional toilets' basic design has itself been problematic. That itself leads to stench and fifth in the toilets apart from the dumping of faecal matter directly on to the tracks. The IR has been experimenting with various technologies to counter this particular problem, because of which Indian trains now have three different kinds of toilets, the conventional ones, bio-toilets and Control Discharge Toilets.

The latest stress is on "bio-vacuum toilet" that send the flushed-out waste into a tank underneath the coach. The tank contains bacteria that turn faecal matter into water and gas, which is then discharged on the ground or tracks. Let us hope this new technology will free the toilets on our trains from stench and filth.

Any frequent traveler on India's trains will find it hard to instinctively agree to the Government's claim that it runs 78% trains on schedule. The Government gets this number by calculating punctuality after a train has completed its journey. It does not factor in delays before completion, which is a major error since many trains run late for several hours and make up for delays towards the end, reaching the destination on time. Most common factors that delay trains include capacity constraints because of increasing traffic, whether conditions like fog and rains, heavy road traffic at level crossings and run-over cases at these crossings. IR has also admitted that equipment failure like signal malfunction, rolling stock breakdown, overhead equipment failure, etc. contribute to punctuality loss in a big way. However, railway engineers do not accurately report all such instances.

Some of IR's longest routes stretch up to 72 hours, underlining the need for good catering facilities on-board. Even for shorter distances, it is common for passengers to travel for 12 to 20 hours at a stretch several times a year. However, the quality of the food and drinks that Railways makes provision for leaves much to be desired. The menu is standard and the food is of low-quality. Tales of uncooked chapatis, semi-cooked rice, stale veggies and infection-inducing chicken curry are common. A visit to the pantry coach is bound to kill any appetite right away. IR has recently begun tying up with restaurants, taking orders on-board and picking them up at stations. It is still at early stages and makes no difference on direct routes that have only technical stops.

Lastly, I request the Indian Railways to consider following demands for Maharashtra and Baramati Constituency:

Women's coaches started decades ago. We are witnessing one women coach in all the passenger trains. With changing time, number of women passenger has increased considerably, I request to consider increasing number of woman coaches in passenger trains.

At present, Pune - Lonavala suburban zone is functional. Pune is the 7th Metropolitan city in the country. However, the horizons of Pune are expanding rapidly due to heavy influx of people from all regions of the country due to employment opportunities and good educational facilities. As such, Pune is growing rapidly towards Lonavala, Daund, Saswad and Jejuri areas. People prefer to stay in sub-urban areas due to comparatively cheaper availability of land and residential premises in the suburban areas. In view of this, it has become necessary to declare Pune-Daund section as suburban zone similar to Pune-Lonavala section to provide DMU services to commuters from this region under Pune Division.

Daund Junction is a railway junction on the Mumbai-Chennai railway line located in Pune district in Maharashtra. Daund Junction is a major stop for Passenger trains and is a major hub. Just like Lonavala, many people travel from Daund to Pune city for work. This route was proposed for the convenience of people of Daund and the villages like Patas/Kadethan/Kadgaon/Khutbav/ Yevat/Uruli Kanchan/Loni/Manjri/Hadapsar on this route. Instead of suburban trains, four shuttle train operate on this route between Pune and Daund and through trains like Pune-Baramati shuttle, Pune-Manmad passenger, Pune-Nizamabad passenger and two shuttle trains between Pune to Solapur are useful but they are insufficient for people on this route to access Pune city.

MST (Monthly Season Ticket) is issued only up to 150 km. We strongly request to increase the limit up to 500 km so that it will be beneficial to the passengers.

The doubling work between Daund-Manmad is also now very necessary as the electrification work is almost completed. Presently there is a single track and many of the Superfast and Express trains run daily in between this section causing very heavy traffic, due to the holy place of Shri Sai Baba at Shirdi.

Baramati is nearby Daund and Pune. It will become very affordable to travel by train if the triangle of Daund, Baramati and Phaltan get connected. Some of the trains will pass through this route towards Kolhapur side and will save time and money. Hence it is very necessary to do the Second Track along with electrification between Daund - Baramati.

There is need to re-develop the JEJURI Railway Station, the holy place of Maharashtra under Indian Railway Stations Development Scheme.

श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत) : सभापति महोदया, जैसे तो आज महिला दिवस के माध्यम से सुबह ही सुमित्रा महाजन जी ने पांच और छह तारीख की दो दिन की यहां की कॉन्फ्रेंस में सभी महिलाओं को एक ऊर्जा दी है और बहुत कॉन्फिडेंस दिया है। एक नया मैसेज दुनिया को दिया है कि भारत की महिला सशक्त हैं और राष्ट्र निर्माण के लिए सस्टेनेबल ग्रोथ के लिए वह अपना योगदान किस तरह से दे, उसके लिए भी काफी चर्चा कौशिक हम लोगों ने की है। प्रधान मंत्री नरेंद्र भाई ने भी कहा था कि आज के दिन ज्यादा से ज्यादा महिलाओं को बोलने का समय मिले। सुबह कुछ महिलाओं ने समय दिया और आज रेल बजट पर भी महिलाओं से समय शुरू हुआ। सूरत के एक कवि की बहुत अच्छी कविता की कुछ पंक्तियों से अपनी बात शुरू करना चाहती हूँ। बहुत अच्छी कविता है। जैसे तो गुजराती में है, लेकिन सबको समझ आ जाएगी।

" सरस छुं, स्मार्ट छुं, दोशियार छुं, भारत नी नासी छुं, सवा सौ करोड़ नो आधार छुं, भारत नी नासी छुं। जगत ना मंच पर, निर्माण करवा, उच्च भावी नू, सशक्त भारत ना निर्माण माटे, सखत मेहनत करवा तैयार छुं, भारत नी नासी छुं। "

में रेल बजट में पशु जी को समर्थन देते हुए रेल बजट का स्वागत करने के लिए यहाँ खड़ी हुई हूँ। वर्ष 2009 में विदआउट रिजर्वेशन गुजरात से तीन महिला चुनकर यहाँ आई थीं, 100 परसेंट रिजल्ट

दिया था। इस बार पाँच महिलाओं को टिकट मिला था, पाँचों महिला चुनकर आईं, 100 परसेंट रिजल्ट दिया है। साथ में उन्होंने कल सशक्त करते हुए एक बहुत अच्छी बात कही थी कि हमें पिरामिड की तरह काम करना है। ग्राम स्तर पर, जिला और तालुका तेल पर और वहाँ से आगे कारपोरेशन तक, एम.एल.ए, एम.पी. सभी महिलाओं को साथ में लेकर आगे बढ़ेंगी तो हम सशक्त भारत का निर्माण कर सकेंगे। नरेन्द्र भाई ने हमेशा हमारा हौंसला बढ़ाया है, हमें नए विचार दिए हैं और उसी को सार्थक करते हुए सुरेश प्रभु जी ने पिछले साल भी एक बजट किया और इस साल भी यह बजट किया।

मैं वर्ष 2009 से वर्ष 2014 तक पाँच रेल मंत्रियों को अपनी बात रख चुकी थी, क्योंकि मैं ऐसे शहर का प्रतिनिधित्व करती हूँ, जिसमें पूरे भारतवर्ष के लोग रहते हैं। सभी स्टेट्स के लोग सूत्र में रहते हैं। सूत्र को मिनी भारत कहा जाता है, रेल कनेक्टिविटी या प्लाइट कनेक्टिविटी दो ही हमारी मुख्य माँग होती है, क्योंकि कारपोरेशन का खुद का बजट छह हजार करोड़ का है और डायमंड और टेक्सटाइल इंडस्ट्री के साथ-साथ और भी बहुत सारी रिलायंस, एनटीपीसी, हजीरा आदि इंडस्ट्रीज वहाँ पर हैं। इस कारण वहाँ देश के ज्यादातर राज्यों के लोग रहते हैं। सूत्र एकमात्र रेलवे स्टेशन है, जो फर्स्ट प्लोर पर है। यह पुराना शहर, जो 150 साल पहले वाला शहर है, उसी में फर्स्ट प्लोर पर होकर जाना पड़ता है, मैं कम्पेरिजन भी नहीं करना चाहती थी, लेकिन अभी मुनियिपल जी बँटें थे, पिछली बार जब हम लोग गए थे, हम उनके पास गए थे तो उन्होंने कहा था कि एक डिमांड आपकी ऐसी होगी, जिसे आप अपने क्षेत्र में जाकर बता सकेंगे कि यह मैंने आपके लिए किया है, लेकिन ऐसा हुआ नहीं। वर्ष 2014 के बाद रिजल्ट ऑरिएन्टेड काम का हमने अनुभव किया। सबसे पहले हमने यह अनुभव किया कि सूत्र के आसपास चार रेल ओवरब्रिज बने पड़े थे, जिनकी सिर्फ कनेक्शन बाकी थी, जो दोनों तरफ के ओवरब्रिज राज्य सरकार के प्रयत्न से हमने बनाए थे, लेकिन बीच में जोड़ने का जो काम था, हमने यहाँ मुलाकात की, कमिश्नर, मेयर के साथ हम लोग यहाँ आए, जब हम वापस सूत्र पहुँचे तो उसके पहले हमें उसकी परमीशन मिल चुकी थी। यह पहली हमें सवसेस मिली। दूसरी सवसेस तब मिली जब पीपीपी मॉडल पर जो बात हो रही है, उसमें कारपोरेशन, स्टेट गवर्नमेंट और सेन्ट्रल गवर्नमेंट के साथ मिलकर बहुत बड़ा, जिसको दुनिया में सबसे बड़ा रेल का प्रोजेक्ट कहा जाता है, जिसका एक मॉडल हमने बनाया था, रेल मंत्रालय में भी उसे रखा था, वाइसेंट गुजरात के दरमियान माननीय नरेन्द्र भाई ने और हमारी मुख्यमन्त्री ने भी वहाँ देखा है, इसके ऊपर काम शुरू हो चुका है। उसके लिए भी मैं सुरेश प्रभु जी को धन्यवाद देती हूँ।

मुम्बई से अहमदाबाद जो बुलेट ट्रेन जाएगी, वह भी सूत्र होकर ही जाएगी, उसका लाभ भी हमें मिलेगा। सबसे बड़ी बात महिलाओं के लिए सुरक्षा और स्वच्छता की होती है, जिसका अनुभव हम कर रहे हैं। यही ट्रेन है, इसमें कुछ बढ़ोतरी तो हुई नहीं है, मैं मनोज सिन्हा जी का भी धन्यवाद करूँगी, क्योंकि कई वर्षों से हमारी जो माँग थी, उत्तर प्रदेश से जोड़ने वाली ट्रेन की शुरूआत करने के लिए वे सूत्र भी आए थे और एक अच्छी शुरूआत हो गई थी। नई ट्रेन का ऐलान न करते हुए, अपनी वाटर जितनी हो, उतने ही पैर फैलाने चाहिए, उसको ध्यान में रखते हुए, जो पुराने वायदे किए हैं, उनको पूरा करने के लिए उन्होंने जो प्रयत्न किए हैं, पूजा ने उनको स्वीकारा है, क्योंकि उसकी गति बढ़ी है। कई ट्रेनें ऐसी हैं, जिनमें पाँच-दस मिनट लगता है, लेकिन उसकी स्पीड ज्यादा हुई है, ब्रूइंगेज लाइन थी, उसको भी सहाय मिलता है, नई लाइनें बिछाने का भी काम हुआ है। अभी इंडस्ट्री कमेटी में हम लोग लगनऊ गए थे, वहाँ हम लोगों ने रेलवे का पूरा यूनिट देखा और उसमें नई तकनीक के साथ काम हो रहा था। कल भी नरेन्द्र भाई ने सभी महिलाओं को बताया था, महिलाएँ तकनीक का इस्तेमाल कर सकती हैं। सोशल मीडिया पर तकनीक का सबसे अच्छा काम यदि किसी ने किया है तो वह सुरेश प्रभु जी ने किया है। जब भी किसी महिला पर अत्याचार हुआ या किसी को कोई जरूरत पड़ी तो उनके एक ट्वीट से उसे तुरन्त मदद मिल गई। यह जो विश्वसनीयता की बात होती है, वह विश्वसनीयता हम लोगों में इस सरकार ने परिपूर्ण की है।

16.00 hours

सभापति जी, ज्यादा टैक्निकल बातें न करने के बजाय मैं कहना चाहूँगी कि सूत्र की हमारी जो डिमांड है, जो बातें उन्होंने स्वच्छता की कहीं, वह उन्होंने करके दिखाया है, जो ट्रेन की गति बढ़ाने की बात है, वह उन्होंने करके दिखाया। कोई नई योजना नहीं बनाई, लेकिन जो पुरानी योजना है, उसमें हमें भरोसा है कि आने वाले पाँच सालों में हमारा यह काम पूरा हो जाएगा। सूत्र एक ऐसा स्टेशन है कि जिसे ममता जी ने वर्ल्ड क्लास स्टेशन घोषित किया। एक साल में 150 करोड़ रुपये से ज्यादा खेन्यू देने वाला जो शहर है, 65 लाख से ज्यादा उसकी पॉपुलेशन है और हर रोज़ 300 से ज्यादा गाड़ियों का वहाँ आना जाना होता है। टैक्सटाइल के 5000 से ज्यादा यूनिट्स हैं, डायमंड की फैक्ट्रियाँ हैं। उसकी वजह से हर रोज़ 1 लाख 20 हजार यात्री यहाँ आते हैं। 40 हजार से ज्यादा कंस्ट्रक्शन और 15 हजार से ज्यादा रिजर्व टिकट की बुकिंग होती है। रिजर्व टिकट में भी ऑनलाइन बुकिंग और जो मैसेज आने लगे हैं जिसका हम अनुभव करने लगे हैं कि हॉ, कुछ हुआ है, कुछ होने लगा है, इसके लिए मैं प्रभु जी को बोल सकती हूँ, क्योंकि वे मुम्बई से हैं। लेकिन मुम्बई से एक अलग डिवीज़न हमें गुजरात में सूत्र में चाहिए, ताकि छोटी-छोटी समस्याओं के लिए हमें वहाँ न जाना पड़े। सूत्र के पास एक उधना रेलवे स्टेशन है, उसको भुसावल लाइन के लिए भी डैवलप किया जा सकता है। सबसे बड़ी मेरी डिमांड है कि गुजरात के अंदर जो डायमंड फैक्ट्रियों में काम करते हैं, जो सौराष्ट्र रीजन से हैं, वहाँ हर रोज़ सूत्र से भावनगर और अमरेली डिस्ट्रिक्ट के लिए 500 से ज्यादा तवज़री बस निकलती हैं। सिर्फ़ महुआ के लिए एक या दो ट्रेन हैं। उसके बदले में हर रोज़ यह ट्रेन होनी चाहिए। नई डिमांड के लिए दो तीन बार मंत्रालय से फोन भी आ चुके हैं कि आपकी प्रयारिटी बता दीजिए। मेरी तो 10 डिमांडें होंगी, लेकिन उनमें से एक या दो जिनको प्रयारिटी बोलते हैं, उनको भी अगर हम कर सकेंगे तो पूजा के लिए जो हम चुनकर यहाँ आए हैं, उनको संतोष होगा।

एक और संपर्क क्रांति की बात है। जैसे राजधानी का स्टापेज है, उसी तरह से संपर्क क्रांति का भी स्टापेज होना चाहिए। जैसे मैंने बताया कि वाराणसी से, प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई के शहर से जुड़ी हुई जो टैक्सटाइल की यूनिट है, वहाँ से भी हमें कनेक्टिविटी चाहिए।

सूत्र से अहमदाबाद जाने के लिए हर रोज़ एक ट्रेन चाहिए। मेरे हिसाब से मैंने जो भी बातें कहीं, वह अनुभव के तौर पर कही हैं क्योंकि 7 साल में यह सातवीं बार है कि रेल मंत्रालय पर हमने कुछ न कुछ किया है, लेकिन पिछले साल से हमारी कुछ कुछ मांगें हैं जिसका हमें संतोष है कि वह होने लगा है। फिर से आप सभी को विश्व महिला दिवस के अवसर पर हम सभी महिलाओं का सशक्तिकरण के साथ सपोर्ट करने के लिए धन्यवाद। यहाँ जितने भी लोग बैठे हैं, उनके घर पर उनकी माताओं, बहनों और परिजनो, सभी को विश्व महिला दिवस की शुभेच्छा। धन्यवाद।

***श्री संजय धोत्रे (अकोला):** मैं सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की अभिकल्पना को ध्यान में रखकर, भारत की प्रगति और आर्थिक विकास के लिए रेल को शीढ़ बनाने का संकल्प किया है।

इससे पहले जितने भी रेल मंत्री रहे हैं, मैं उनका नाम नहीं लेना चाहता हूँ, उन्होंने विगत 20-25 वर्षों में, एक के बाद एक नई रेल परियोजनाएं शुरू किये जाने की उद्घोषणाएं की, जिनमें से अधिकांश अभी तक सिर्फ़ कागजों तक सीमित रह गयी है। इन वर्षों में, मेरे कई साथियों ने, अपने-अपने क्षेत्रों में रेल परियोजनाएं, इत्यादि शुरू किये जाने की मांग की थी। इन परियोजनाओं को तात्कालीन सरकारों ने प्रशासनिक रूप से मंजूर तो किया था, परंतु ऐसी कई परियोजनाएं धरातल पर नहीं आ सकी हैं।

मैं माननीय श्री सुरेश प्रभुजी की इस बात के लिए प्रशंसा करूँगा कि उन्होंने ऐसे किसी भी हवाई वायदे से अपने को दूर रखा। सबसे अहम बात यह है कि उन्होंने 7वें वेतन आयोग के तात्कालीन प्रभावों और संचालन व्यय में होने वाली वृद्धि के बावजूद, यात्री किराये में किसी प्रकार की कोई वृद्धि नहीं की। जिस प्रकार उन्होंने 2015-16 के लिए आठ हजार 720 करोड़ रुपये की राजस्व में बचत की है, वह एक प्रशंसनीय कार्य है।

माननीय रेल मंत्री ने सभी वर्ग के यात्रियों की सुरक्षा, उनकी व उनके सामान की सुरक्षा, यात्री की गुणवत्ता में सुधार, रेलों में स्वच्छता, खान-पान की ववातिती में सुधार, रेलों के समय पर परिचालन, उनकी मौजूदा स्पीड को बढ़ाने की दिशा में जिन कदमों के उठाये जाने का उल्लेख किया है, वह असाधारण है। गरीब यात्रियों के लिए पहली बार अनारक्षित ट्रेनें चलाया जाना एक अच्छा कदम है। इसी दिशा में रेलों में 65 हजार अतिरिक्त बर्थ और 2500 बेंडिंग मशीनों की उपलब्धता का जो वचन दिया है, वह प्रशंसनीय है। पहली बार रेलों में 17 हजार बाँयो-वैच्यूम टॉयलेट विकसित करना अपने-आप में एक नया और साधा हुआ कदम है। इस प्रकार कहा जा सकता है रेल बजट रेल को आधुनिक, सक्षम व स्वावलंबी बनाये जाने की दिशा में एक परिपक्व कदम है। मैं रेल मंत्री की इस बात के लिए प्रशंसा करूँगा कि उन्होंने शिशुओं और बच्चों के लिए रेलगाड़ियों में भोजन, गर्म दूध व पानी दिये जाने की उद्घोषणा की है। आज तक इस ओर किसी का ध्यान नहीं गया था। जिस प्रकार रेल विश्वविद्यालय की मुक्ति के तहत प्रारंभ में बड़ेदरा स्थित भारतीय राष्ट्रीय रेल अकादमी की पहचान की गई है, उसके लिए मैं मा. रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ। इसी क्रम में, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के अकोला रेलवे स्टेशन के संबंध में अपनी बात रखना चाहता हूँ। ढावड़ा-नागपुर-मुम्बई लाइन पर स्थित यह देश के 100 प्रमुख स्टेशनों में एक है। यहां से करीब 127 रेलगाड़ियां प्रतिदिन गुजरती हैं। इसलिए इस रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के लिए स्वचालित सीढ़ी, एक उपरगामी पुल तथा इसके आधुनिकीकरण के साथ-साथ यहां प्लेटफार्म को पूरी तरह कवर किये जाने की तात्काल आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त अपने संसदीय क्षेत्र के निवासियों की प्रमुख मांगों की ओर माननीय रेल मंत्रीजी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ:- अकोला पूर्व व पश्चिम और उत्तर दक्षिण को जोड़ने वाला एक अति महत्वपूर्ण जंक्शन है। यहां पीट लाइन उपलब्ध नहीं है। इस बजट में इसके लिए आवश्यक प्रावधान किये जाने की मांग करता हूँ। अकोला के न्यू तापडिया नगर में रेल क्रासिंग पर उपरगामी पुल बनाया जाना चाहिए। गोंडवाना एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12405, 12406, पूणे-नागपुर-पूणे एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12135 व 12136 तथा अमरावती-तिरुपति गाड़ी संख्या 12766

का मुर्तिजापुर रेलवे स्टेशन पर ठहराव प्रदान करने तथा शताम-फतेहाबाद-इंदौर-मउ-खंडवा-अमलाकुर्द-अकोट-अकोला रेल मार्ग के पहले से स्वीकृत अमान परिवर्तन कार्य को पूरा करने का अनुरोध करता हूँ। नांदेड़ डिवीजन के अकोला-खंडवा रेल सेक्शन पर अमान परिवर्तन का कार्य वन एवं पर्यावरण मंत्रालय के पास लंबित है। माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभुजी पहले वन एवं पर्यावरण मंत्री थे। उनके पास इस मंत्रालय का पर्याप्त अनुभव है। मैं इस समस्या को जल्दी से सुलझा कर देश का एक महत्वपूर्ण अमान-परिवर्तन का कार्य पूरा करने के लिए उनसे प्रार्थना करता हूँ।

***DR. MAMTAZ SANGHAMITA (BARDHAMAN DURGAPUR):** Hon'ble Railway Minister have placed many dreamy proposals regarding passenger services, safety, amenities and modernization of stations establishment of freight corridor, new locomotive factory and so on. He has also expressed concern regarding expenditure with out much income or provision of income generation provision. 70% of our Railway passengers belong to low and middle income groups. Railways are the major transport in sub-urban and local trains for poor and middle class.

The benefit of passenger as well as railway department has taken care of. The main thing is to increase the passenger load, betterment of passenger amenities, cleanliness of platform and railway tracks as well as train compartments.

Most important about Railway journey is punctuality, less time consuming. Proposal of freight corridor are welcome but due to betterment of roadways, demand of Railway transport facilities is decreasing. Instead of special corridors are reserved for high speed trains that would probably be more beneficial.

The Distribution of clean hygiene bed roles, safe drinking water facilities, clean toilets are more important. Use of sms to call for toilet cleaning is impractical. Many local trains running 2 to 3 hours as well as even inter-district trains (local) running 6 to 8 hours are lacking toilet facilities. Proper pantry and cooking facilities have been withdrawn from many long distant trains (ex- Kanchanjunga Express from Sealdah to Guwahati). Bus junction or even Taluka level stations should be provided with lift or escalator facilities and atleast pay toilets at platform.

Instead of making very many new projects like bullet trains, new locomotive factories, unfinished proposal in these regards to be looked after first.

Instead of RCTC stalls selling junk food at platforms, there should be provision of Janata canteen supplying local staple foods. Many of the Railway hospitals are giving high standard service. If this service can be extended to public on payment basis that can generate some income.

If Krishi Mandi can be established by Department of Railways, it can generate income from this service.

No Provision of Superfast trains in big cities and connecting Smart cities with local places would popularize railways. Many local trains have no toilet facility. Number of female railway police should be increased.

Provision of natural gas or solar power running trains trial at least in sub-urban trains can help to reduce environmental pollution and may be cost effective also.

SHRI C. MAHENDRAN (POLLACHI): Thank you, hon. Chairperson, Madam. I express my sincere thanks to the hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi, Amma, for giving me the opportunity to participate in the discussion on Rail Budget 2016-17.

Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma has expressed that this Budget is not satisfying the sense of expectation nursed by many segments of the

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

Chennai, under the visionary rule of Puratchi Thalaivi Amma, has become the automobile manufacturing hub in India. Therefore the announcement regarding setting up of the first ever Rail Auto Hub at Chennai is really appropriate and commendable.

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

Hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi, Amma, has noted commencement of the preparatory work on the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network. I request that routes to Chennai be given high priority under this network. Expediting the completion of pending projects in Tamil Nadu must get the due attention and sufficient funds may be allocated to increase the pace of ongoing railway projects in Tamil Nadu.

The gauge conversion work between Pollachi and Pothanur need a speedy completion. On behalf of the people of my Pollachi Parliamentary Constituency, I request the hon. Minister to convert the Palani-Chennai Express Train, Palani-Tiruchendur Passenger Train and Palani-Madurai Passenger Trains as a regular train from Pollachi.

I request the Hon. Minister to introduce two new express trains to benefit the people of my Parliamentary constituency, Pollachi, Valparai, Anamalai, Kinathukadavu, Udumalai, Madathukulam and also Palani. These two new express trains may be named as 'Amma Express' between Pollachi and Chennai via Dindigul and Trichy and as 'Annamalai Express' between Pollachi and Bengaluru via Udumalai, Madathukulam, Palani, Dindigul, Karur, Salem, Dharmapuri and Hosur. The sections like Coimbatore - Pollachi - Udumalpet presently come under the Palakkad Division may kindly be transferred to Salem Division to enhance their operational efficiency.

There are very important railway projects which need immediate attention. The electrification of Dindigul - Palani via Udumalai, the Pollachi - Palakkad and Pollachi - Pothanur railway lines need to be taken up immediately. The work of laying new line between Erode and Palani has to be done immediately.

Rail over bridges (ROBs) are to be constructed at the Subbegundanpudur - Anaimalai Road and Meenatchipuram - Palakkad Road. A new train service from Coimbatore - Bengaluru and Mangalore to Rameshwaram via Pollachi, Udumalai, Dindigul is the need of the hour as the passenger traffic is very high in this route. Amirtha Express is at present extended up to Pollachi. It needs to be connected with Madurai via Udumalai. Madathukulam requires a stop for all express trains.

Hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi, Amma, took initiative to construct an integrated centralized bus stand at Vellore at a cost of Rs. 300 crore. In order to integrate rail and bus service facility at this place, a new railway station is required. Hence, I urge upon the hon. Minister for Railways to consider establishing a new railway station at Malumichampatti.

With this, I conclude. Thanks.

***श्री सत्यपाल सिंह (सम्भल):** सर्वप्रथम मैं जन-जन के नायक जनप्रिय प्रभावी माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय मोदी जी और उनके कंधे से कंधा मिलाकर रेल क्षेत्र के उत्थान कार्य में लगे श्री प्रभु जी को आभार व्यक्त करता हूँ, जिनके अथक प्रयास के कारण देश के लोगों को रेल जो विश्व में अपना स्थान रखती है, को अच्छा बजट मिला। उत्साही मंत्री जी को भी धन्यवाद देता हूँ कि मेरे लोकसभा क्षेत्र सम्भल में एक डी.एम.यू. ट्रेन को भी चालू करा दिया है, जिससे लोगों में काफी प्रसन्नता है। 16 अप्रैल, 1853 को बोम्बे से थाणे चली भारतीय रेल आज....फरवरी 2016 तक आते-आते पूरे देश की जीवन रेखा बन गई है। भारतीय रेल ने नित नया इतिहास बनाते हुए अपने ट्रेक की लंबाई इन्वेंटर के डेढ़ गुना के बराबर कर ली है। रेल बजट 2016-2017 में सान्नी सुविधाओं पर अधिक ध्यान देते हुए इतिहास में पहली बार रेल मंत्री ने आम जन से सुझाव मांगे हैं। रेलवे ने महिला कोच, खान-पान, सी.सी.टी.वी., वतीनिंग चार्ज, कम्प्यूटरीकरण, इलेक्ट्रिक, इलेक्ट्रिफिकेशन, माल ढुलाई, यातायात जरूरतें, रैक हैंडलिंग सुविधा, बुनियादी ढाँचा, स्पीड कॉन्ट्रोल, सार्वजनिक निजी भागीदारी पहल, नई लाइन, ओवर ब्रिज, अपराध रोकथाम आदि तथा ट्रेनों के विस्तार, पर्यटन ट्रेनों की व्यवस्था बजट में की है। बघाई के पाठ भी हैं मंत्री जी जिन्होंने निम्नलिखित बिंदुओं पर पहली बार ध्यान दिया है जैसे-एक्सप्रेस गाड़ियों की गति बढ़ाना। 7570 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछाने की कोशिश और 1600 किलोमीटर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण इस साल में और 2000 किलोमीटर का अगले साल किया जाना। 2020 तक सभी को कंफर्म टिकट देने का लक्ष्य, मेक इन इंडिया के तहत 40,000 करोड़ की इकाई लगाना और रेल इंजन के दो नये कारखाने खोलना। रेलवे स्टेशनों, ट्रेनों में पेंद्रीकार में मिलने वाली खाद्य सामग्री की गुणवत्ता में सुधार करना और बड़ी कंपनियों के आइटम को शामिल करना। हर श्रेणी में 33 प्रतिशत सीट महिलाओं के लिए आरक्षित करना और स्टेशनों को सी.सी.टी.वी. से लैस करना। दिल्ली में रिंग रोड की तर्ज पर रिंग रेलवे बनाना और रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन करना। 2020 तक ट्रेनों में बायो-टॉयलेट लाइने की कोशिश करना। व्यस्त रूट पर डबल डेकर ए.सी. ट्रेन चलाना और तत्काल काउंटर्स पर सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाना।

रेलवे के जो प्रोजेक्ट चल रहे हैं, उनका नवीनीकरण, आंफलन करना जो फायदेमंद हो, उनका प्राथमिकता के साथ शीघ्र पूरा करने की योजना। पत्थक स्टेशन पर आधारभूत सुविधा, पानी, वॉटिंग रूम, खान-पान के स्टॉल और वतीन टॉयलेट की योजना। लंबी दूरी की गाड़ियों में तीन-चार अतिरिक्त डिब्बे लगाना। हमसफर, तेजस और उदय नाम से तीन नई रेल गाड़ियों का चलाना। स्टार्ट अप इंडिया के लिए 50 करोड़ का एलान और ट्रेनों के आमने-सामने से टक्कर रोकने के लिए विदेशी तकनीक लाना। आम आदमी के लिए लम्बी दूरी की बिना आरक्षित अंत्योदय एक्सप्रेस ट्रेन चलाना। दिव्यांग के लिए हर स्टेशन पर अलग से शौचालय बनाना।

इतनी सारी जन उत्थान और कल्याणकारी योजनाओं के साथ-साथ दुर्तन्ति वारित ट्रेन जैसे क्रांतिकारी योजनाओं का भी युग देश में शुरू हो चुका है। इसके लिए कार्य भी प्रारंभ हो चुका है। अब वे

दिन दूर नहीं जब मुंबई-अहमदाबाद केवल कुछ मातृ घंटे की दूरी रह जाएगी। दिल्ली-आगरा गतिमान एक्सप्रेस भारत की पहली सेमी हाई स्पीड ट्रेन होगी, जो 160 कि.मी. प्रति घंटा की गति से चलेगी। इस ट्रेन में परिवारिक सुविधा भी होगी, जो देश में पहली बार होने जा रहा है। राहत के साथ-साथ सुरक्षा भी खास एजेंडे में शामिल है। क्या पहले किसी ने कल्पना की थी कि उसे विलक पर बत्ते का डायपर मिल जाएगा? किसी बीमार लावार को उसके अनुरूप सुविधा मिल जाएगी? किसी जरूरतमंद को उसकी जरूरत के संसाधन मिल जाएंगे? हां आजकल ये हो गया है, माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी के यह सराहनीय कदम है। पहले लोग कहते थे- "प्रभु की माया कहीं धूप-कहीं छाया" पर अब तो हम कहते हैं- "प्रभु की माया, अब छाया ही छाया।"

माननीय सुरेश प्रभु जी ने हाल ही में एक और कदम उठाया है कि एक व्यक्ति की आई.डी. पर केवल छः यात्रा टिकट मंजूर की जा सकती है, यह भी बड़ा ही सराहनीय कदम है, इससे गलत कार्य में तने लोगों पर भी लगाम लग सकती है और गलत तरीके से टिकट उपलब्ध करने वाले को भी सबक मिल सकेगा। कभी स्लीपर वलास में वेड रेल के बारे में लोग सोचते भी नहीं होंगे, मंत्री जी ने वह भी कर दिखाया। रेल यात्रियों को मुफ्त में पानी भी मिलेगा, रेलवे ने कोच में वाटर फिल्टर लगाने की भी तैयारी पूरी कर ली है। वाटर लेवल इंडिकेटर के जरिए पानी कम होते ही कर्मियों के पास एस.एम.एस. जाएगा। कुछ दिन पहले ही माननीय मंत्री जी ने यात्रियों को 5 रुपये में पानी उपलब्ध करने जैसी बड़ी घोषणा की है। मैं माननीय मंत्री जी से चाहता हूँ कि मुद्रादाबाद से हरदुआगंज-अलीगढ़ 123 कि.मी. रेल ट्रेक का दोहरीकरण व विद्युतीकरण जहां रेलवे ट्रेनिंग सेंटर, चंदौसी है जहां पूरे देश से आए ट्रेनीज को मैकेनिकल डिपार्टमेंट, ऑपरेटिंग डिपार्टमेंट व कॉमर्शियल डिपार्टमेंट के विभिन्न कोर्सों की ट्रेनिंग आज़ादी के पहले से दी जा रही है, परंतु आज तक इस मार्ग का दोहरीकरण व विद्युतीकरण की श्रेणी में नहीं आया, इसका महत्व इस बात से और समझा जा सकता है कि अंग्रेजों के समय से ही चंदौसी से राजघाट रेल के माध्यम से ही मृत व्यक्ति का संस्कार हेतु रेल में ले जाने की सुविधा आज भी कायम है। जिसको अंग्रेजों ने परमिशन दी थी, यह पृथा पूरे भारत में कहीं नहीं है। हम समझ सकते हैं कि अंग्रेजों ने इस रूट को कितना महत्वपूर्ण समझा था, मगर आज़ादी के बाद भी रेलवे की उदासीनता के कारण दोहरीकरण, विद्युतीकरण तथा दशा व दिशा न बदलना चिंता का विषय है। इस रूट पर एक रेल लाइन होने से, यहां से माल गाड़ियों की आवाजाही अधिक है। इस कारण यात्री गाड़ी अक्सर लेट होती रहती है और जन मानस को बहुत कठिनाई होती है।

माननीय मंत्री जी आप से आशा है कि इस आज़ादी से पहले की जकड़ी हुई व्यवस्था का आपके द्वारा सुधार हो व दोहरीकरण व विद्युतीकरण हो, जिसमें मेरी लोकसभा क्षेत्र व जन मानस को परेशानियों से मुक्ति मिल सके, यह मेरी महत्वपूर्ण मांग है। सम्भल एक ऐसा जिला है, जहां मुद्रादाबाद से सम्भल तक लाइन है और आने कोई भी लाइन नहीं है जबकि सम्भल एक ऐतिहासिक नगर है, जो पृथ्वीराज चौहान की राजधानी भी रही है और जहां 68 तीर्थ स्थल हैं। पुराण के अनुसार श्री कृष्ण भगवान का अवतरण भी इसी सम्भल में होने का वर्णन है, इसलिए धार्मिक महत्व भी है। सम्भल से गजराता तक नई लाइन का सर्वे हो चुका है, जो आपने ही कराया है, जो इसमें शामिल कर सम्भल से गजराता रेलवे लाइन यथाशीघ्र बनाने की कृपा करें।

सद्भावना एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली-लखनऊ चलती है, इसका बिलासी में स्टॉपेज होना चाहिए। लिंक एक्सप्रेस ट्रेन इलाहाबाद से देहरादून मेरी लोकसभा के बहजोई से होकर जाती है, इसका बहजोई में स्टॉपेज होना आवश्यक है। आला हजरत एक्सप्रेस ट्रेन जो बरेली से वाया रामपुर होकर दिल्ली आती है, जो वाया चंदौसी होकर किया जाये, जिससे जनता को दिल्ली आने में काफी सहूलियत होगी। छपरा-आनंद विहार ट्रेन सोमवार को दिल्ली आती है, जिसे प्रतिदिन किया जाये, जिससे लोग दिल्ली मेरे क्षेत्र से भी योजना आ सके। मा. मंत्री जी से मेरी विनम्र प्रार्थना है कि मेरी उच्च मांगों को मानकर मेरी लोकसभा क्षेत्र सम्भल के लोगों की भी चिंता करने की कृपा करें।

मैं पुनः माननीय प्रधानमंत्री जी के साथ-साथ उत्साही रेल मंत्री जी माननीय सुरेश प्रभु जी को अच्छे बजट के लिए धन्यवाद देता हूँ, जो निरंतर रेल के विकास के समान जनहित कार्यों के लिए रेल की दशा व दिशा सुधारने में सतत प्रगतिशील हैं।

***SHRI B.N. CHANDRAPPA (CHITRADURGA):** I express my views on the Rail Budget presented by the Hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji for the year 2016-17.

Indian Railways is the biggest public sector undertakings of India. It is often said that Railway is the lifeline of this country. However, the present railway budget failed to fulfil the aspirations of the common people to have cheapest mode of transportation by railways. Various people's organizations, railway unions and political parties have made representations to consider new railway lines and new trains for the State of Karnataka. There is no denying the fact that industries such as tourism and food processing can flourish only if there is better transportation. In this Railway Budget, there is neither a mention of any new trains nor is there a mention of new railway lines. In view of this, it would not be possible for the people of this country to hope for better connectivity in future. It is the responsibility of the Railway Minister to build confidence amongst common people to provide better, quick and affordable mode of transportation facility to the people of this country.

I am sorry to say that the Railway Budget does not have much for the people of Karnataka to fulfil the long pending needs of the State. The funds have been allocated for the construction of only nine new rail over bridges. It is a known fact that the number of rail over bridges and rail under bridges is very insufficient.

Hon'ble Minister has allocated Rs. 30 crore for the Direct Rail Line between Davanagere -Tumakuru -Chitradurga. For doubling work of the railway line between Hosadurga Road and Chikajur, Rs. 13 crores were allocated. For Shivani and Hosadurga railway line Rs. 24 crores and Rs. 280 crores for the doubling of 190 km long Hubli-Chickajur broad gauge single railway line. I would like to urge upon the Railway Minister to issue directions to expedite the works and complete all the projects on time.

During the last two decades, there are 17 new railway projects. It requires Rs. 30,000 crore to complete all of them. However only Rs. 12000 crores were given since their announcement. That is why these projects are lagging behind. The hon. Railway Minister has not taken any steps to allocate more money to complete at least some of these projects.

This budget does not have anything related to the development of railway infrastructure keeping the needs of future generations in mind. Karnataka has been lagging behind so far as railway connectivity is concerned. How is it possible to develop a State without any new train or the separate railway zone? The Budget would benefit the foreign and national corporate companies.

Railways plays a vital role in mitigating the suffering of the people in the event of natural calamities like droughts, floods, famines, earthquakes, etc. This is done by carrying relief and rescue teams and essential items to the affected areas and save people from sufferings and starvation. In this, I would like to draw the attention of the Railway Minister and the Government of India that the entire country including my State Karnataka has been suffering from natural calamities like drought, flood, hailstorm, etc. for the last one and a half decades. However, there were more than a dozen new railway lines announced in the previous railway budgets presented by different Governments. But till date not a single project is completed.

I would also like to urge upon the Indian Railways to provide compensation to farmers, whose lands are acquired for the railway projects at the earliest. Our farmers are agitating to get compensation for the land acquired for the railway projects.

The Malnad region has made some gains in the Railway Budget presented by Union Minister for Railways, Shri Suresh Prabhu ji. The long pending extension of the railway line between Talguppa and Honnavar (82 km) has received Rs. 2500 crore and a new 16 km railway line on the Talguppa-

Siddapur route (Uttara Kannada district) has been given Rs. 320 crore. Both these projects are likely to be undertaken on a public-private partnership (PPP) basis, according to sources. Doubling of the track between Birur and Shivamogga (60 km) is likely to be taken up at a cost of Rs. 500 crore as well. While construction of a rail under bridge on the Shivamogga-Holehonur road has also been mentioned in the budget, a new railway line on the Shivamogga-Harihar (79 km) has not found a mention in it, despite public demand.

A separate railway zone has been a dream for the Coastal Karnataka and the north Karnataka region for many decades. The railway budget has not announced any new railway zone for the State of Karnataka. Overall, the Railway Budget did not meet the people's expectations.

I would like to point out that there is no mention about the status to introduce Bullet train between Chennai and Bangalore in this Budget. Chennai-Bangalore High Speed Rail Link should be introduced and extended to Mumbai via Hubli, with an additional link to Mysore. In an age of high-speed, trains should be such as to help you reach your destination in double-quick time within the confines of air-conditioned luxury.

The Railway Minister has not mentioned anything to fill up the backlog by recruiting people from all the SC/ST/OBC and other categories. There is an urgent need to bring reform in the process of recruitment for all the vacancies in the Indian Railways. At present there is unnecessary delay in recruiting required number of posts in the Railway due to age old policies. Therefore, hon. Railway Minister should take immediate steps to infuse advanced technology in the recruitment process of Indian Railways. There was also no mention of the new line between Almatti and Koppal, which could have drastically reduced the distance between Vijayapura and Bengaluru.

In the end, I would say that the Railway Budget is a lack-lustre budget. It is full with promises. But we are seeing very little being implemented on the ground.

***डॉ. यशवंत सिंह (नगीना):** मैं माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसका समर्थन करता हूँ। माननीय मंत्री जी ने रेलवे की पारंपरिक धारा से हट कर रेलवे के सुधार हेतु सराफनीय योजना रखी है। आज हिंदुस्तान अपने आप को संसार के विकसित देशों से तुलना करना चाहता है। आज रेलवे लाईन गेज बदलने का कार्य तेजी से चल रहा है, रेलवे का दोहरीकरण का कार्य भी तेजी से हो रहा है, रेलवे का विद्युतीकरण ज्यादा तेजी से हो रहा है। सामान्य व्यक्ति को रेलवे सुविधाएँ एक एस.एम.एस. पर प्राप्त हैं। टिकटों की बुकिंग की कालाबाज़ारी को बहुत हद तक खत्म किया गया है। विविध सुविधा, बच्चों को दूध-पानी की सुविधा, गरीबों को शुद्ध पेयजल की सुविधा, सबको सुधार गया है। रेल स्वच्छता के अपने नये आयाम पर है। जैविक टॉयलेट अपने आप में एक बड़ा कदम है, जिसने रेलवे को नयी दिशा दी है। आज रेल से यात्रा करने वाले व्यक्ति को साफ-सुथरी चादर, कम्बल उपलब्ध कराये जाते हैं।

रेलवे जहां अपने आप में हर संभव सुधार की ओर है, वहीं अभी भी देश के कुछ ऐसे हिस्से हैं, जहां रेल की सुविधा होने के बावजूद भी उनके स्थान पर रेल नहीं रुक पाती, जिसके कारण वे रेल को जाते हुए देख तो पाते हैं, परंतु उसका आनंद नहीं ले पाते हैं। मेरी लोक सभा क्षेत्र नगीना के कस्बा स्योहास से ट्रेन संख्या 12231 अप एवं 12232 डौउन चंडीगढ़ एक्सप्रेस निकल कर जाती है, परंतु रुकती नहीं है। लम्बे समय से इस ट्रेन को रुकवाने की मांग है। उसी प्रकार रेलवे स्टेशन धामपुर तथा नगीना रेलवे स्टेशन पर भी ट्रेन संख्या 15209 अप एवं 15210 डाउन जनसेवा एक्सप्रेस को रुकवाने की मांग है। स्टेशन नगीना पर 14115 अप एवं 14116 डाउन इलाहाबाद-हरिद्वार एक्सप्रेस ट्रेन को रुकवाने की मांग भी लंबे समय से है। कृपया इन ट्रेनों को रुकवाने की कार्यवाही करायें।

यहां मैं यह भी कहना चाहूंगा कि मेरे जनपद बिजनौर से दिल्ली आने के लिए कोई ऐसी ट्रेन की सुविधा नहीं है, जो रात में चलकर सुबह दिल्ली पहुंच जाये तथा दिल्ली से रात को चलकर सुबह बिजनौर, धामपुर, नगीना जा सके। इसके कारण क्षेत्र के प्रत्येक व्यक्ति को बस या कार से दिल्ली आना-जाना पड़ता है, जो एक बहुत बड़ी समस्या है। इस समस्या के समाधान हेतु पूर्व में एक नई रेल लाईन, जो बिजनौर-हरिद्वार-मेरठ होती हुई दिल्ली तक पहुंचे, सर्वे हुआ था। इस समय मेरठ-बिजनौर सेगमेंट पर ट्रैफिक लोड

बहुत ज्यादा है। यहां पर ट्रक यातायात इतना अधिक है कि हर रोज रास्ते में दुर्घटना होती रहती है। इसके समाधान हेतु एक नई रेलवे लाइन का होना नितांत आवश्यक है ताकि माल ढुलाई का कार्य रेल द्वारा हो सके। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से कहना है कि इस परियोजना को जल्द से जल्द स्वीकृत करायें। इन्हें शब्दों के साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट का समर्थन करता हूँ तथा अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***श्री हरि मांझी (गया):** मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी के द्वारा दिनांक 25.02.2016 को पेश किए गए बजट का समर्थन करता हूँ। मंत्री जी ने देशहित में अच्छा बजट दिया है और भाड़े में बिना वृद्धि किये इंफ्रास्ट्रक्चर में बढ़ोतरी के दूरगामी कदम उठाये गये हैं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र गया (बिहार) की ओर माननीय मंत्री का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ। गया एक धार्मिक एवं पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण ऐतिहासिक शहर है, जहां पर देश-विदेश से लाखों पर्यटक आते-जाते हैं।

मैं चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी निम्नलिखित मांगों पर ध्यान देने की कृपा करें: गया से मुंबई की गाड़ी दी जाये। कलकत्ता-धनबाद-गया डबल डेकर गाड़ी चालू की जाये। गरीब स्थ गाड़ी जो सप्ताह में एक दिन है, उसे प्रतिदिन चलाया जाये। गया रेलवे स्टेशन के समीप रेलवे की जमीन काफी मात्रा में है, उस जमीन पर पर्यटन के दृष्टिकोण से होटल का निर्माण कराया जाए, जिससे रेलवे को राजस्व में बढ़ोतरी होगी। गया स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाये। गया से चेन्नई गाड़ी नं. 12389/12390 को बंगलौर तक बढ़ाया जाये। कलकत्ता-अमृतसर गाड़ी नं. 12357 को बेयास स्टेशन पर ठहराव दिया जाये। जनशताब्दी गाड़ी नं. 12365/12366 को पहाड़पुर स्टेशन पर ठहराव दिया जाये। गया-मुगलसराय रेल खण्ड गुमटी नं. 1 पर ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये। गया-धनबाद रेल खण्ड पर पहाड़पुर स्टेशन के पास ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये। गया-धनबाद रेल खण्ड बगेश्वरी गुमटी नं. 1 पर ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये। गया-धनबाद रेल खण्ड के पहाड़पुर स्टेशन के समीप ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये।

***श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा):** आदरणीय सभापति महोदय, मैं आपकी आभारी हूँ कि आपने रेल मंत्री जी द्वारा दिये गये रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। सर्वप्रथम तो मैं आदरणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्रभाई मोदी जी और रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी का अनेकानेक धन्यवाद देना चाहती हूँ, क्योंकि उन्होंने मेरे लोक सभा क्षेत्र वडोदरा को देश का सर्वप्रथम रेलवे

विश्वविद्यालय निर्माण करने का प्रस्ताव किया है।

मेरे वडोदरा लोक सभा को आपसी ने देश का सर्वप्रथम रेलवे विश्वविद्यालय प्रदान कर वडोदरा लोक सभा क्षेत्र के सर्वांगीण विकास में बहुमूल्य योगदान दिया है। मैं रेल मंत्रीजी से अनुरोध करूंगी कि वे अपने सम्मानित माध्यम से इस विश्वविद्यालय निर्माण के किर्यान्वयन को गति प्रदान करें। भारतीय रेल पूरे देश को जोड़ने की एक सरल और विश्वसनीय सम्पर्क व्यवस्था है। रेल बजट में समाविष्ट योजनाओं, परियोजनाओं से देश की इस महत्वपूर्ण परिसम्पत्ति यानि भारतीय रेल में नव ऊर्जा एवं नवशक्ति का संचार होगा। रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी, जो शायद देश के सर्वप्रथम ऐसे रेल मंत्री होंगे, जिनका यह लक्ष्य है कि भारतीय रेल देश के सकल घरेलू उत्पादन में दो प्रतिशत तक का योगदान दे।

महोदय, आमतौर पर, पूर्व सरकार के कार्यकाल में हमने अनुभव किया है कि रेल बजट में घोषणाएं तो कई सारी की गयी थीं, पर उनकी अमलवारी नहीं होती थी। पर, हमारे रेल मंत्री जी ने गत वर्ष के रेल बजट की कुल घोषणाओं में से 139 घोषणाओं की अमलवारी कर दी है। रेल मंत्री जी की कार्य प्रणाली सराहनीय व पूंजनीय है।

इस वर्ष, रेल मंत्री जी ने रेल किराए में बिना कोई वृद्धि किए अधिक यात्री सुविधाएं प्रदान की हैं। इस रेल बजट में विरिष्ठ नागरिकगण और महिलाओं के लिए आकर्षक सुविधा प्रदान करने का आयोजन है, जिसमें विरिष्ठ नागरिकगण के लिए ट्रेनों में 120 सीटें खाली रखने का और महिला यात्रियों के लिए 330 सीटें आरक्षित रखने की घोषणा की है।

देश के गरीब से मध्यम वर्ग के नागरिकगण की सुख-सुविधा के लिए नई ट्रेन 'तेजस' चलाने की घोषणा की है। आखिरी छोर के नागरिक को स्पर्श करती और देश के गरीब वर्ग की यात्री सुविधा में मूल्य-वृद्धि करती है। एक और नई ट्रेन 'अंत्योदय एक्सप्रेस' चलाने की घोषणा भी की है। इस ट्रेन की एक विशेषता यह है कि यह सम्पूर्ण अनारक्षित सुपरफास्ट ट्रेन होगी। इस ट्रेन के माध्यम से देश के गरीब वर्ग को जोड़ा जाएगा।

आमतौर पर, ट्रेन के अनारक्षित डिब्बों में सुविधाओं का अभाव रहता है। पर, रेल मंत्री जी ने घोषणा की है कि वे 'दीनदयाल' नामक कोच की व्यवस्था करेंगे, जिसमें पानी और मोबाइल चार्जर की भी सुविधा उपलब्ध होगी। इसी प्रतिबद्धता को काममें रखते हुए हमारे रेल मंत्री जी ने अन्य दो ट्रेन 'हमसफर' और 'उदय' चलाने की भी महत्वपूर्ण घोषणा की है।

सभापति महोदय, हमारे रेल मंत्री जी ने इस बजट में यह विजन रखा है कि वर्ष 2020 तक सभी यात्रियों को कन्फर्म टिकट मिलने लगेगा। इस विजन से एक बात स्पष्ट रूप से तय है कि भारतीय रेल की क्षमता में सुधार होगा और रेल विभाग इस क्षमता सुधार की परिपूर्णता के लिए प्रगति के पथ पर चल पड़ा है।

मैं रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी से अपनी एक मांग करना चाहती हूँ। देश के प्रधान मंत्री जी आदरणीय नरेन्द्र भाई मोदी जी ने लोक सभा, 2014 के चुनाव में वडोदरा और वाराणसी लोक सभा सीट से भव्य जीत हासिल की है। मैं माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री जी से अनुरोध करना चाहती हूँ कि एक विशेष ट्रेन, जो अभी आपने 'महागंगा एक्सप्रेस' शुरू की है, तो इस ट्रेन को वडोदरा से वाराणसी तक चलाई जाए... (व्यवधान)

इस वर्ष रेल मंत्री जी ने रेल बजट, 2016-17 में गुजरात के रेल इंफ्रास्ट्रक्चर विकास के लिए लोकाभिमुख योजनाएं प्रदान की हैं। इस वर्ष आपने गुजरात को 3,530 करोड़ रूपए की धनराशि आवंटित की है, जो गत वर्ष के मुकाबले 1700 अधिक है।

रेल मंत्री जी ने इस वर्ष गुजरात राज्य को अधिक महत्वकांक्षी परियोजनाएं प्रदान की हैं, जैसे - डाई स्पीड कॉरिडोर, हज्जीरा रेल-पोर्ट कनेक्टिविटी, दिल्ली-मुम्बई डी.एफ.सी., आदर्श रेल स्टेशन और नेत्र रूपांतरण इत्यादि। ये परियोजनाएं मेरे वडोदरा लोक सभा क्षेत्र और गुजरात राज्य को विकास की नई ऊंचाइयों पर ले जाएंगी।

रेल बजट 2016-17 व्यापक है, सर्वस्पर्शी है, जो देश के सभी वर्गों की आशाओं-आकांक्षाओं को परिपूर्ण करेगा। पुनः जनोन्मुखी, सर्वसमावेशी एवं संतुलित रेल बजट 2016-17 देने के लिए मैं आपका अभिनन्दन करती हूँ।

साथ में, मैं एक मांग और रखना चाहती हूँ कि तीर्थ स्थानों को जोड़ने के लिए आपने आयोजन किया है। लेकिन, हमारे गुजरात के सोमनाथ को उस तीर्थ स्थान में जोड़ा नहीं गया है। वहां के माननीय सांसद राजेश भाई मेरे साथ उपस्थित हैं। उनकी भी यह मांग है। इसलिए सोमनाथ को भी इसमें जोड़ा जाए और उसके लिए भी एक नई ट्रेन मिले।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी को इस बजट को देने के लिए धन्यवाद और अभिनन्दन देती हूँ और मैं इसका पूर्ण रूप से समर्थन करती हूँ।

DR. TAPAS MANDAL (RANAGHAT): I am thankful to you for allowing me to speak on the Railway Budget and I am also thankful to my leader Ms. Mamata Banerjee. She was the Railway Minister for two times in the Union Cabinet and she did a wonderful job. After her departure from the Ministry, it remained like vacant. She glorified the Ministry. She was the ornament of that Ministry. Right now, when we are looking at the Ministry, nobody is there who is really fighting for the common people of this country. Suresh Prabhu Ji, I think, has some management background. He has that kind of outlook and he has got nobody to satisfy. He pleased some sections of this country, including Maharashtra. The Government is all the time talking that it is looking towards eastern India but his Railway Budget has not reflected that. West Bengal is deprived of getting anything from the Railway Budget 2016-17. Nothing has been given to the State of West Bengal. That is why, as an initial repercussion, our hon. Chief Minister told the media that it was a big zero. That was the first expression to the media. The Railway Minister announced a lot of things and unlike other Ministers, if we look towards the Budget Speech of the former Railway Ministers, all of them usually used to announce a lot of new trains and the survey of new lines, Suresh Prabhu Ji has set a new trend by not announcing any new train. I think this is a good step. What he has started may be helpful for the future of this country but right now, we are the elected Members of Parliament and we have some expectations. People have some expectations from us. By this way, we cannot please our constituency people. This is our compulsion. I request the hon. Railway Minister to look into the matter and when you go for presenting your next Budget, at least do something so that we can tell our people that Suresh Prabhu Ji has done a good thing.

Most of the times, you are talking about the cleanliness of the railway stations and trains. Most of the times, the railway stations, including town stations, urban stations, semi-urban stations and village stations, are very much ugly. The toilets and the urinals are very dirty. Nobody can go there. These are fully neglected. People are not working there. So, when you are talking and giving more emphasis on cleanliness of the station, please ensure that the toilets, washrooms of the stations, be cleaned.

The bed-rolls, particularly, served for the higher classes of different express trains are not washed regularly or rather, I should say, not even washed. You give some instructions so that cleaned and washed bed-rolls should be provided to passengers because this is their legitimate demand.

The welcome decision is that there is no price-hike in this Budget. I welcome this decision. Then, announcement of Wi-Fi connection at 100 stations and in the coming years it would be increased to 400 stations is a very good decision and that can fulfil the aspirations of the youth of this country. There are a lot of poor passengers who really need the help of the Ministry. So, by announcing Deen Dayal coaches, you can cater to the needs of the ever-increasing demand of the poor sections of our community.

In the tropical areas, particularly in the southern part of our country, the railway stations do not have water freezers. It is a long pending demand of

the passengers. So, please ensure to install water freezers at each and every station. This is the minimum requirement of the passengers.

The Railways has a bad reputation of running the trains late. This is also a very important aspect. Please look into this matter so that the trains can run on time. People say that the staff members of the Railways are discourteous. Their behaviour is not passenger-friendly. So, the staff members of the Railways need to be trained and they should be provided with some other facilities so that in future, in due course of time, they can behave friendly with passengers and other people.

Now, if we look back to our State, West Bengal, what have you done? What have you given? You have given nothing except 12 road-over-bridges, one doubling of the existing rail line, a new metro route in Kolkata and two freight corridors from Kharagpur. I am happy that you have given two road-over-bridges in my constituency, one is between Simurali-Chakdaha and another is between Birnagar-Badkulla. So, I am very much thankful to you.

But I have some other compulsions. Mr. Minister, many a time, I wrote letters to you regarding my constituency problems but even after a long period of two years, I did not get anything or any action from your end. First of all, what I mentioned was that the Ministry should take up the Ranaghat sub-way, and right now the sub-way is almost completed and that is made only for the use of pedestrians. But the legitimate demand of the people of this town is to make this motorable because Rangaghat town is divided into two halves by the railway station and the railway lines. In the eastern part, there are no facilities. In the western part of the city, hospitals, nursing homes, post office, college, banks—everything is there. So, when people are coming from the eastern part to western part for taking treatment, they are not coming easily because almost all the time the railway gate is being closed. That is why, there is a legitimate demand to make this sub-way motorable. You assured me verbally but still this work is pending. I request, through you, Sir, that before the completion of the subway, please make the sub-way motorable so that at least the small ambulances can come from the eastern side to the western side.

There are a number of unmanned level crossings in my constituency.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

DR. TAPAS MANDAL: Sir, I will take two minutes only.

There is an unmanned level crossing at Bahirgachi. There is another important unmanned level crossing between Ranaghat and Coupers Halt. So, these need to be looked into so that the people will not be in danger.

You are talking about safety, security, etc., of the railways. So, there are a number of unmanned rail crossings under my constituency. Please look into the matter and announce something in the next budget.

The Union Government established an AIIMS at Kalyani. It is 50 kilometres away from Kolkata. It needs to be connected through metro stations because there is AIIMS, there is IISER and there are a number of institutes. So, a new metro route from Barrackpur to Kalyani is required. This was surveyed by the earlier Government. You do something so that this viable project can be initiated in course of time.

Ghugia is another proposed halt station between Payradanga and Chakdaha. It is also a long pending demand. The former Minister laid foundation but still the work is not being done. It was just an announcement. I request the hon. Minister to start the work at Ghugia halt.

Then, a huge problem is being faced by daily passengers. The former Minister took a decision to increase the compartment numbers from nine to 12, which is still pending. Most of the stations are completed and can accommodate 12 compartments. But still the number of compartments in trains has not been increased. I request you to increase the same so that the increasing number of passengers can safely travel.

There is a huge rush during office hours. Millions of people travel during office hours in Sealdah-Bongaon section and Sealdah-Ranaghat section. I request you to increase the number of local trains so that the ever-increasing number of office goers can travel through them and get satisfied by your announcement of new trains in peak hours.

The two important stations – one, Nabadwip Dham and Shantipur Dham, two, Vaishnav Dham – fall under my constituency. I request you to announce them as heritage stations because millions of pilgrims go there and attend the festivals. I request you to extend more facilities to these stations.

With this, I conclude.

*SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA): I wholeheartedly welcome the Railway Budget presented by the Hon'ble Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji, and the budget made all the efforts to live up to the expectations of the people. It is the budget which has great visions of the future of the country's transportation. This progressive budget would benefit the people of the country as it has prioritized better connectivity for all the regions.

The budget is aimed at making the backbone of India's overall development. Based upon the three critical strategy-pillars, the budget will provide an initiative towards improving the quality of customer experience, overcoming challenges and making railways an engine of employment generation and economic growth. The rationalization of freight policy and review of PPP policy framework would help to attract private players for transforming rail transportation. The railway budget focuses on increasing revenues through freight traffic without imposing burden on common people.

I would like to mention that Hon'ble Railway Minister has allocated Rs. 2,779 crore to Karnataka for various Railway works, as against Rs. 2,496 crore sanctioned in 2015-16. The average allocation by the Narendra Modi-led NDA Government has been Rs. 2,196.7 crore, as against Rs. 853 crore allocated during the UPA regime, an increase by 163 per cent.

I am happy that the current budget made an announcement regarding suburban rail system for Bengaluru. The Railway Minister has made

commitment to complete the project with the cost-sharing partnership from the State Government. Now, it is the responsibility of the Chief Minister of Karnataka to utilize the opportunity to fulfill the needs of sub-urban railway transportation of Bengaluru city.

Another important step is that the railway budget has the increased allocation, which would boost the speedy completion of ongoing works. Two new line surveys - Gulbarga-Latur (148 km) and Dharwad-Lokapur (95 km) - have been announced.

Line doubling between Netravathi Bridge-Mangaluru Central, Birur-Shivamogga, and Sakleshpur-Subrahmanya Road too have been sanctioned.

The doubling of two lines and a new entrance at Mangaluru Central Station is sanctioned. The 1.5 kilometer line between Netravathi Cabin and Mangaluru Central Railway Station will be doubled at an estimated cost of Rs. 18.93 crore; the doubling of tracks will pave way for a relaxed entry and exit of trains which in turn could attract introduction of more trains. The doubling of tracks between Subrahmanya Road Station and Sakleshpur has also been sanctioned at a cost of Rs. 500 crore.

Once the project is completed it would help both passengers as well as freight trains between the coastal districts and the state capital to experience free movement. This will, in turn, go hand-in-hand with the new line between Bengaluru-Hassan, thus providing the shortest route between Mangaluru and Bengaluru. Rs. 171 crore, including Rs. 80 crore from the State Government was also allocated towards constructing the new line between Bengaluru-Hassan. Apart from doubling of tracks, the budget sanctioned a new entrance at the Mangaluru Central Railway Station from Attavar side and the project will be taken up at an estimated cost of Rs. 6.74 crore. This entrance will ease traffic at the main entrance and will also provide connectivity from the southern side of the city. As per a proposal from the South Western Railway, a loop line was sanctioned from Mangaluru Junction Railway Station to Thokur at a cost of Rs. 10 crore.

However, the budget has not considered to sanction the demand for two more platforms at the Mangaluru Central Railway Station and the re-introduction of Mangaluru-Kolhapur Mahalakshmi Express via Hassan and Arsikere. Therefore, I would like to impress upon the hon'ble Railway Minister to consider these demands to meet the needs of the people of Coastal districts of Karnataka.

The Budget has sanctioned new lines - Nanjangud - Nilambur (236 km), Mysuru-Kushalnagar (85 km), Talaguppa-Siddapura (16 km), Bangarpet-Mulbagal (40 km), Talaguppa- Honnavar (82 km), and Dharwad-Belagavi (91 km) - to be executed under the extra-budgetary resources funding. However, the timeframe for these projects was not mentioned. The 85 km Mysuru-Kushalnagar line is pending for several years. The line, with an allocation of Rs. 667 crore, will boost tourism in hilly Kodagu district, which is as yet unconnected by rail.

The budget has also sanctioned seven road over bridges and five road under bridges/subways at various locations in the State. The budget has sanctioned a new line between Vaibhavwadi in Konkan Rail network and Kolhapur (108 km) in partnership with the Maharashtra Government within 55 months at a cost of Rs. 3,456 crore. The line is also expected to benefit North Karnataka. Elimination of 12 level crossings and construction of seven rail over bridges and five under bridges were announced. We have asked for two commuter rail projects, one around Bangalore and one between Mangalore and Subramanya.

People of coastal districts are demanding the merger of Mangaluru with Konkan Railways. Mangaluru Central and Junction stations, along with New Mangalore Port Trust (NMPT) area should be merged with Konkan Railways. Once the merger happens, Mangaluru will automatically become a division of the Konkan Railway. Konkan Railway is a corporation where things move really fast.

Initially, when Konkan Railway was formed, the jurisdiction was from Kankanady of Mangaluru to Roha. But later, due to some kind of political pressure, NMPT went to the Palghat division, so Konkan Railway jurisdiction was restricted to Thokur to Roha. "The number of trains from a station increases when the station is the starting point. For example, Bengaluru and Mysuru are the starting points of South Western Railways, and Trivandrum and Ernakulam are starting point of Southern Railways. But since Mangaluru is the end point of Southern Railways, no trains towards north points operate from Mangaluru." Mangaluru is merged with Konkan, the city will become the starting point of Konkan Railway. Thus, all trains from Madgaon will start from Mangaluru instead, making it the biggest advantage. Secondly, currently, for any problem in Mangaluru, people have to approach Chennai or Palghat. Our problems are never given a priority. In case Mangaluru is part of Konkan, everything will be decided here. Any upgrade will also be given priority. Since Konkan Railway is a corporation, problems will be resolved at the Mumbai office and the need to approach the railway board, Chennai or Palghat will be avoided. Konkan Railway also has a policy of providing jobs to those whose land is taken over for the railway development works. It will lead to more job opportunities for Mangaluruans. Vending and contracts will come to locals. Under the Palghat division, the opportunities are limited. Hence, I would like to request the hon'ble Minister to consider the said demand of my people.

The railway budget concentrates on tackling issues of the common man. There is complete transparency, modernization, enhanced infrastructure, safety and improved hygiene, and overall resonance with the Prime Minister's 'Make in India' campaign makes this a positive and consumer friendly budget. It is also good to witness a slew of initiatives that will use modern technology such as Wi-Fi at stations, automated ticket machines, bio toilets and bar coded tickets and all this with no hike in passenger fares.

The rail budget is also looking to enhance connectivity to the all parts of the country and the beautification of stations at pilgrimage centres which will help promoting tourism to these places. Moreover, "The announcement of the National Railways plan along with joint ventures with the State Governments underlines the continued focus of building better infrastructure for the railway sector". The budget has announced to increase the earnings from advertisements to Rs. 1000 crore and from exports to Rs. 4,000 crore by the year 2020.

The Budget is people-friendly, especially for the decision to introduce 'Antyodaya'. The idea is very creative. This is a superfast train, especially for the poor as it is completely going to have only unreserved compartments. I would like to request the hon. Minister to introduce it to all the cities to provide better rail connectivity to poor people. It is significant that to ensure 100% transparency in all its operations, all procurement of works has moved to e-platform, and the process of conducting recruitments online would be extended to all positions. Further, all facilities will be integrated into two mobile apps. All these initiatives are very important and in line with Prime Minister's Digital India Programme.

This budget had laid down the roadmap for developing next generation railway infrastructure including high-end technology to improve safety, higher average speed of freight trains and high-speed passenger trains. It is glad to understand that the Government is walking the talk on IT integration

and deployment of e-services, to achieve the dream of Digital India. Shri Suresh Prabhu ji stuck to his promise of innovative solutions and announced several measures for technological up-gradation of railways in sync with the needs of consumers and keeping in mind the safety of the railways' workers. These announcements are testimony to the Centre's commitment towards upgradation of services; giving the transportation lifeline of India its due.

The measures are in line with hon'ble Prime Minister Narendra Modi ji's Digital India and Startup India programmes. With the quadrupling of stations through WiFi services, eyeing e-commerce as a potential platform to expand services; encouraging innovation by investing in startups, satellite monitoring of projects' progress or smart cards for reserving tickets. The measures include a plan to use the data generated by the railways to improve operations and investment decisions. The railways will allow sale of tickets through handheld terminals and sale of platform tickets through ticket vending machines. He also announced the launch of barcoded tickets, scanners and access control on a pilot basis. E-ticketing facility will be extended to foreign tourists in the next three months for non-residents Indians with foreign debit or credit cards and journalists with concessional passes.

The Minister said ticket cancellation facility will be made available through the 139 helpline using a one-time password. The budget proposes to integrate various facilities into two mobile apps, one of which will deal with ticketing issues and the other with receipt and redressal of complaints.

Hon'ble Railway Minister announced that e-catering services will be extended from 45 stations to all 408 'A-1' and 'A' class stations. With the Government's emphasis on Swachh Bharat Abhiyan, a passenger can request for cleaning of a coach or toilets on demand through SMS under the 'Clean My Coach' service.

In his speech, hon'ble Railway Minister said the railways has partnered with American technology firm Google to offer WiFi services at 100 stations this year. Another 400 stations will get WiFi in the next two years. The Budget has proposed to set up information boards to list on-board services and GPS-based digital displays to provide information regarding halts inside the trains. It is welcome step. In order to ensure better project management and monitoring the budget proposed that the Railways will rely on technological solutions in line with international best practices. Keeping in mind that Indian Railways' track maintainers or gang men, who are most vulnerable to getting overrun by speeding trains, the railway budget proposed to equip them with devices called 'Rakshak' which will intimate them about approaching trains. Among measures aimed at technological upgradation of the railways' systems, the Minister proposed progressive CCTV coverage at Tatkal counters and a plan to roll out a process of awarding tenders electronically in 2016-17. Sticking to his promise of 'innovative solutions', Railway Minister Suresh Prabhu in his Rail Budget speech announced many new trains which will cater to the growing demand for services.

Hon'ble Railway Minister announced new trains and addition of coaches. These new facilities are aimed specially for unreserved travel. As a pro common man initiative, the Minister introduced Antyodaya Express, a long-distance, unreserved, superfast train service, for the common man, to be operated on dense routes and to add two to four Dayalu Coaches in some long distance trains for unreserved travel with facility for potable drinking water and a higher number of mobile charging points. He has also introduced Hamsafar Express -full air-conditioned third AC service with an operational services for meals. Tejas -will showcase the future of train travel in India with operating speeds of 130 kmph and above plus world-class on board services. The Minister has announced introduction of Utkrisht double-decker air-conditioned Yatri (Uday) Express with increased carrying capacity of almost 40%.

श्रीमती अंजू बाता (मिथिख्य) : सभापति जी, आज आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। सबसे पहले मैं आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर सबको बधाई देना चाहूँगी। बधाई के पात्र हम सब हैं, लेकिन मैं सबसे पहले प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगी, जिनकी वजह से आज हम 8 तारीख को महिला दिवस पर बोलने के लिए यहां खड़े हैं। उन्होंने ही यह कहा था कि 8 तारीख को स्पेशल महिला के लिए ही होना चाहिए और आज हम उनकी वजह से ही यहां पर चर्चा में भाग भी ले रहे हैं। उन्होंने बेटियों के लिए इतनी अच्छी बात कही, तो उसी पर मैं दो लाइनें कहना चाहूँगी। "बिटिया धरती बोझ नहीं, नही परया धन है, रंग रूप आशीष दुआ, कांठ नहीं चन्दन है, जे धरती दुख पीड़ा सह पौध नई उगाती है, ईश्वर की प्रतिछाया यह यूँ ही नहीं कहलाती है, कड़वे सव का आईना आज तुम दिखा देना, मां तुम मुझे बचा लेना, मां तुम मुझे बचा लेना। "

माननीय रेल मंत्री जी और राज्य मंत्री जी दोनों सदन में बैठे हुए हैं, मैं उनको बहुत-बहुत बधाई देना चाहूँगी। मैं आपके लिए ही दो पंक्तियां कहना चाहूँगी, "चाह हमारी एक है जग में, सबका हो कल्याण बराबर, कोई न शोषित वंचित होवे सबको हो सम्मान बराबर, मिलजुलकर हम रहें जगत में, आपस में हो मूढभाषी, धर्म हमारा मानवता है, धर्म हमारा मानवता है।" मैं अपने रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत किया है। पिछली बार भी जब मुझे बजट पर बोलने का मौका मिला था, तो मैंने एक बात कही थी कि आप जब बजट बनाते हैं तो एक मां को सबसे पहले नजर में रखते हैं या उसके बच्चे को नजर में रखते हैं, मैंने पिछली बार भी कहा था कि मदरली टच के साथ आपने रेल बजट प्रस्तुत किया है। आज मुझे एक बात याद आ रही है। मेरा मायका जम्मू में है। मेरे बच्चे छोटे-छोटे थे, तो मैं मम्मी के घर में गई थी, तो मुझे लगता था कि रेल में कोई ऐसा हो जो हमें गर्म पानी उपलब्ध कराए, यहां रेल में बच्चों के लिए दूध भी उपलब्ध हो और खाने का सामान भी हो, लेकिन आज उन सब माओं का सपना साकार हो गया, सब मायें आपको दुआयें देंगी, आशीर्वाद देंगी, जो आपने उनका सपना साकार कर दिया, क्योंकि मैं खुद एक मां हूँ, तो मां की व्यथा मैं जानती हूँ।

मां को और क्या चाहिए जब उसके बच्चे को वहीं सब कुछ मिल जाए। आपने बुजुर्गों के लिए भी बहुत कुछ सोचा है। उन्हें नीचे की बर्थ दी है। मैं प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूँगी कि उन्होंने वाराणसी से लखनऊ होते हुए दिल्ली तक महामना ट्रेन चलाई है। यह सबसे अच्छी ट्रेन है। रंजना बहन जी ने भी उसकी डिमांड की है कि यह ट्रेन हमारे यहां होनी चाहिए क्योंकि यह इतनी कमफर्टेबल है कि छोटे-छोटे बच्चे उसमें बर्थडे मनाते हैं। मैंने उसमें दो बार सफर किया है। उसमें सीढ़ियां लगी हुई हैं। रेल मंत्री जी, मैं आपको बहुत धन्यवाद देना चाहूँगी कि आपने इतनी अच्छी ट्रेन चलाई है। आपके लिए यह जरूर कहूँगी -

यह करुणा है यह ममता है और त्याग का यही रूप,

गर्मी में शीतल छाया और सर्दी की गुनगुनी धूप।

आपने नन्हे-नन्हें बच्चों से लेकर बुजुर्गों तक सबकी बात ध्यान में रखी।

मेरी बालामऊ की ओवर ब्रिज की डिमांड काफी समय से थी। मैं दोनों मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगी कि आपने बालामऊ में ओवर ब्रिज की डिमांड पूरी की। गर्भवती महिलाएं जो उसी फाटक के पीछे दूसरी तरफ रह जाती थीं और दम तोड़ देती थीं, आपने उन्हें नया जीवन दिया है। मैं आपको उसके लिए पुनः धन्यवाद देना चाहूँगी।

मेरा दूसरा विधान सभा क्षेत्र बिलग्राम, हरदोई जुड़ता है। आपने उसे सर्वे के लिए रखा है। बालामऊ, मिथिख्य के लिए अच्छे प्रोजेक्ट दिए हैं। मैं कुछ डिमांड रखना चाहती हूँ। ... (व्यवधान) संडीला का

ओवर बिज अभी भी अधूरा है, उस ओर अभी आपका ध्यान नहीं गया है। मैं उसके लिए आपका ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ। मैंने बिल्डर और मल्टावॉ को अपग्रेड करने के लिए कहा था। उसकी तरफ ध्यान दीजिए। मैं एक और डिमांड रखना चाहती हूँ जो बेरी नहीं है। पूरा डिस्ट्रिक्ट हरदोई जन-आंदोलन का रूप ले चुका है। शायद वहां घरना-पूदर्शन भी हो रहा है। जब हमारा देश आजाद भी नहीं हुआ था, उस समय एक रेलवे लाइन माधोगंज से सांडी तक थी। वहां अभी भी उसके चिन्ह बाकी हैं। वह रेलवे लाइन बंद कर दी गई है। वहां के लोगों की डिमांड है कि माधोगंज से सांडी सीधे शाहजहांपुर तक नई लाइन बिछाई जाए।

आज हमारे बहुत से सदस्य बोल चुके हैं और अभी बहनों को बोलने के लिए समय चाहिए। इसलिए मैं ज्यादा नहीं बोलूंगी, दो शब्द और कहकर अपनी बात समाप्त करूंगी। मैं मंत्री जी के लिए कहना चाहूंगी - मेहनत इतनी खामोशी से करो कि सफलता शोर मचा दे। जय हिन्द, जय भारत।

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Respected Chairman, Sir, I do not want to take much time.

At the outset, I would like to congratulate the hon. Railway Minister for his vision. I have seen both the Budgets. Hon. Minister wants to see that all the pending works should be completed in time, but unfortunately, resource is one of the major issues. I can understand the problem which is going to be faced by any Government. I am not pleading for this Government or that Government. Resource is one of the major issues so far as completion of all the pending railway projects is concerned.

Sir, when I was in office, I took a decision to sanction 14 new railway lines. All those new railway lines have not been completed yet. In regard to some railway lines, the problem of land acquisition is still there. I am not going to say that he is the only person responsible; even the State Governments should also cooperate for land acquisition and also share the responsibility so far as funding is concerned.

I am watching for the last 25 years that in the Railway Budget anybody who presents everybody is going to fear for criticism if you raise even 5 per cent whether it is in goods traffic or on passenger benefits. Everybody is going to object to it, but where are the resources? This is one of the major issues, on which we all have to take a collective decision.

One of the cheapest modes of transport is Railway. For example, from my own place to Mysore, the charge is Rs. 82 by bus and by train it is Rs. 23. Everybody demands Railway facilities. From Hassan to Mysore, there are 18 trains. Once it was classified as an unfeasible project and it was cancelled. When I took a decision, as Prime Minister, it was completed in 13 months because various funds were diverted as there are non-spending areas like land acquisition and all such problems. Thereafter, the Railway Board has taken the decision to complete the work in 13 months. So, 18 trains are running.

You have taken several decisions, which I would like to appreciate. I was very much keenly watching both your speeches. You have ideas to modernize the Railway and the entire system. You have got so many innovative ideas, and to get the funds Foreign Direct Investment is one of the ways, PPP model projects, etc are all things on which I quite agree. I am not going to make any criticism on these issues because our country needs fast progress and unless there are communication facilities, the question of development cannot arise. So, to create infrastructure, is the only way. When I was in the office for a short duration, we changed the policy to take up new Railway lines. Earlier, the policy was to see what exactly is the return that is going to come from the new Railway line if anybody wants to go for a new Railway line. I removed that and I took a decision that -- in fact, you can go through that -- firstly you put up the Railway line and then you get the revenue return. If you want to progress in a backward area, then unless you create communication lines, it is practically impossible. Hence, you have sanctioned several Railway lines in the North Eastern States or in Jammu and Kashmir, etc.

I am not going to quote all of them. I would only like to bring 4-5 projects to your kind notice. You recently laid the foundation stone in Bengaluru to see that the doubling work from Tumkur-Birur-Hubli-Londha is going to be completed with a minimum period instead of taking 10 years or 15 years up to Miraj, which is one of the most important Railway lines. Commercially, it is going to be more beneficial and a lot of development will take place. You have already taken the decision to put the foundation for it.

I have taken the decision to double the Bengaluru-Mysore line. It has been 20 years, and now it may be completed in another 2-3 months. The former Railway Minister is in the Chair today and Mr. Kharge was also there as the Railway Minister.

Electrification was there up to Jolarpet, which has now been completed up to Ramnagar. Please see to it that it is completed because it is the most important railway line that connects two capital cities -- Mysore and Bengaluru.

For Hubli and Ankola, it seems the environmental clearance has been given, which is what I have read in the newspapers. I have cleared it. In fact, Shri Vajpayee Ji laid the foundation-stone for it. But it has not moved forward.

One of the best railway lines that I have proposed is from Munirabad to Muzaffarnagar, connecting Andhra with Munirabad, an interior place in Karnataka.

Another important line is that of Kanakapura-Chamrajnagar-Mettupalyam which I have cleared. Our friend, Shri Suresh, was mentioning that land acquisition process is going on. It is not your fault; it is the fault of the State Government. Land acquisition or providing 50 per cent of the cost is what they have agreed to, but if they have not done that, then naturally it is delayed. That is why the responsibility falls on both the State and the Centre to speed up the works.

In regard to the construction of an ROB on Mysore-Arsikere section, there is so much of agitation going on against me. You have given the clearance and you have written a letter to the State Government asking it to deposit 50 per cent of the cost so that you can start the work. Near Hassan, it is one of the most important ROB's and so many agitations are going on for its construction. The agitation is against me, but what can I do? I do not want to mix politics in it. But in my humble opinion, the Railway Minister should not have any fear in regard to generating resources, which is a major area. Every year, you have to levy something, but at the same time, the hike in fares should not overburden the people. You should create the resources. We all agree that Railways is one of the cheapest modes of transport. Politically, we may try to criticize the Government, but I am not in a position to do that because I am watching these things for the last 25 years. That is my sincere request to you.

Karnataka is one of the most backward States, so far as railway development is concerned. I am not going to compare it with the neighbouring States because unfortunately, politically, we are not more stronger. Shri Yeddyurappa is sitting here and he may agree with me; earlier, he was the Chief Minister. When I entered this House in 1991, only 143 kilometres of broad gauge railway line was there. I made a comparison on the floor of the House. Of course, subsequently, we had taken some steps. Afterwards there were Railway Ministers like Shri K.H. Muniyappa. I do not know what has happened to that factory that Shri Kharge Ji had announced.

HON. CHAIRPERSON: The State has agreed to it; and Shri Prabhu Ji has to give money for that. A letter was written to the hon. Minister.

SHRI H.D. DEVEGOWDA: It is not that I am going to blame anybody by comparing with other States. I am just placing the facts before you for your consideration.

Another point that I would like to mention, and I am not parochial, is that the bogies which are being used in our area, in Southern India, I think most of them are old bogies. When I travel, I compare it with other railway bogies used in the Northern States. Mostly, used railway bogies are being sent there, when compared with other railways.

About the Rajdhani train, can we not reduce the timing? You have taken steps for increasing the speed to 150 kilometres. If you can improve track of all Rajdhani railway lines, whether it is from Karnataka or Andhra or Kerala, I feel that at least we can reduce the timing by four to five hours. This is my small suggestion.

About Chamarajanagar, I had taken the decision in 1996. I was asking my friend, the Member of Parliament from Chamarajanagar about it. He has been there for the last two terms. I had taken this decision. If the officers want, they can complete it fast. At that time, the Chairman of the Railway Board had said that they did not sanction the project beyond Rs.50 crore. If the cost of the project is below Rs.50 crore, it would be completed within one year. It was mentioned that wherever land acquisition problem is not there, they would pool the funds from those projects in which the money that has been provided in the Budget is not utilised. They would be able to divert that money and would complete the work within one year. After that, that project is still going on. The distance between Mysuru and Chamarajanagar is just 60 kilometres. You have now shown some interest to Karnataka. You have recently come and laid the foundation stones for some new projects. I welcome that. Please see that some of these projects are completed. There should be better facilities to the common people. Some better compartments or new bogies should be given.

I would like to make a small suggestion. You have announced many programmes like, removal of level crossings and unmanned crossings. I appreciate all these things. I would also appreciate the steps taken for providing more funds by way of Foreign Direct Investment. It is going to be one of the major areas for getting the investors. I welcome this. I do not know whether the public-private partnership has been clinched or not. There has been a talk about it every time. I do not know whether it has been fully materialised or not.

I welcome some of the proposals that you have made. Please take a little more interest towards Karnataka. Please see that something is done to all those projects which were announced by the previous Railway Ministers and which have not been completed or even where initial steps have not been taken. Please bring Karnataka on par with other States. I thank you very much.

श्री रमेश बिधुड़ी (दक्षिण दिल्ली) : खड़गे साहब से भी पूछिए कि दस साल तक क्या करते रहे?...(व्यवधान)

श्री आर. धुवनारायण (चामराजनगर) : बहुत किया है,....(व्यवधान)

***डॉ. किरिंट पी. सोलंकी (अहमदाबाद) :** श्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार का यह दूसरा पूर्ण बजट है। मैं हमारे रेलवे मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को हार्दिक धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने भारत की सबसे बड़ी रेलवे को एक नई दिशा प्रदान की है और उनके आधुनिकीकरण के लिए उन्हें अभिन्नंदन करता हूँ। पिछली सरकारों के रवैये से हटकर उन्होंने एक रेलवे फ़ंडली बजट को हमारे सामने रखा है। इस बजट के द्वारा रेलवे का इंफ़्रास्ट्रक्चर एवं आधुनिकीकरण की दिशा में पहल की है। हमारे प्रधानमंत्री जी के कोआपरेटिव फ़ेडलीइज्म की बात को जोर देते हुए उन्होंने राज्यों की प्राथमिकता ध्यान में रखते हुए राज्य तथा यूनियन रेलवे के बीच एमओयू करके सभी राज्यों को एक अवसर दिया है कि राज्यों की प्राथमिकता के ध्यान में लेते हुए राज्यों में रेल का विकास किया जाएगा। मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि आजतक करीबन सात राज्यों ने रेलवे के साथ एमओयू किया है और आने वाले समय में यह सब राज्य, उनकी प्रायोरिटी के हिसाब से उनके राज्यों में रेलवे का विकास करेंगे। मुझे ज्यादा प्रसन्नता इस बात पर है कि गुजरात राज्य ने भी अब एमओयू पर हस्ताक्षर किए हैं। आने वाले समय में गुजरात अपनी जरूरियात ति प्राथमिकता के हिसाब से रेलवे का नवीनीकरण करेंगे।

रेलवे मंत्री जी ने यात्रियों की सुविधाएं तथा एग्जीक्यूटिव को प्राथम्य दिया है। स्वच्छता पर रेलवे मंत्री ने ज्यादा बल दिया है तथा हर रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त शौचालय उपलब्ध करवाए जाएंगे। जहां तक रेलवे का सवाल है, रेलवे के कम्पार्टमेंट में बायो टॉयलेट का प्रयोग किया जाएगा। इसकी बजट से स्वच्छता अभियान को और भी बल मिलेगा। स्वच्छ पेयजल तथा दूयरी एग्जीक्यूटिव एवं सुविधाएं में बढ़ोतरी की जाएगी। रेलवे को कोविज में बढ़ोतरी करे वेल्थु एडिशन की जाएगी तथा ज्यादा यात्री प्रवास कर सकेंगे।

रेलवे ट्रेनों की स्पीड बढ़ाई जाएगी जिसकी वजह से कम समय में यात्रा हो सकेगी। अलग-अलग ऐप के माध्यम से यात्रियों को टिकट बुकिंग तथा अन्य चीजों पर सुविधा दी जाएगी।

सुरक्षा पर रेलमंत्री ने ज्यादा बल दिया है। रेलवे के एक्सीडेंट तथा हादसे न हो इस बात तक तकनीकी उपलब्धियों को जोड़ी गई है। एंटीकोलोजिनिंग डीवाईस का इस्तेमाल करके सुरक्षा को मजबूती प्रदान की गई है। जहां तक अनमंड रेलवे क्रेसिंग है उनको समाप्त करते हुए ऐसे सभी रेलवे क्रेसिंगों को सुरक्षा प्रदान की गई है। मेरी भावना है के यह बहुत बड़ा निर्णय है उसकी मैं सराहना करता हूँ।

महिलाओं की सुरक्षा को और भी चुरत बनाया गया है और देश की 50 फीसदी आबादी को और भी सुरक्षा प्रदान की गई है।

रेलवे प्लेटफ़ॉर्म की ऊंचाई और भी बढ़ा कर यात्रियों की सुरक्षा एवं सुविधा पर जोर दिया गया है।

पिछली सरकार से पेंडिंग 73 योजनाओं को फिर से कार्यान्वित करने पर मैं रेलवे मंत्री को बधाई देता हूँ। इसबार जितनी धनराशि रेल बजट में आवंटित की गई है, मैं समझता हूँ कि वे अब तक की सबसे ज्यादा राशि है। निश्चित रूप से मेरा मानना है के यह बजट रेल को नई दिशा तथा ऊंचाई देगे।

देश की प्रथम बुलेट ट्रेन जो अहमदाबाद-मुम्बई के बीच घोषणा की गई थी उसके लिए हमारे प्रधानमंत्री जी ने जापान के प्रधानमंत्री जी से कम इन्टरेस्ट रेट पर दी गई 98,000 करोड़ की तोन के लिए मैं सरकार का आभारी हूँ।

जहां तक डबलिंग और इलेक्ट्रिफिकेशन का सवाल है इन दोनों क्षेत्रों में री निवेश के लिए मैं सरकार को धन्यवाद करता हूँ।

रेलवे की उपलब्ध जमीन पर सौर ऊर्जा के लिए रेल मंत्री ने जो निर्णय किया है उसके लिए मैं उनका अभिनन्दन करता हूँ और मेश स्पष्ट मानना है कि इसकी बजट से ऊर्जा उत्पादन में रेलवे ने बड़ा कदम उठाया है।

मैं रेल मंत्री से निवेदन करता हूँ कि,

1. अहमदाबाद, कालुपर रेलवे स्टेशन का भार कम करने के लिए मणिनगर तथा साबरमती रेलवे स्टेशनों को टर्मिनल स्टेशन तहत विकास किया जाए।
2. उत्तर गुजरात में कलोल, बरुचराजी, चाणस्मा, रणुज रेल लाईन का गेज कन्वर्जन किया जाए।
3. चाणस्मा-शरिज-शयनपुर का 60 कि.मी. मार्ग को नई रेल लाईन से जोड़ा जाना चाहिए ताकि कच्छ जाने के लिए हमें एक नया मार्ग उपलब्ध हो सके।
4. अहमदाबाद-भरसाना-जयपुर रेल लाईन का डबलिंग किया जाए तथा यही मार्ग पर इलेक्ट्रिफिकेशन किया जाए, जिसकी बजट से अहमदाबाद दिल्ली मार्ग पर समय कम हो सके तथा उसका विकास हो सके।
5. अहमदाबाद-राजकोट से जामनगर के बीच दैनिक शताब्दी ट्रेन शुरू की जाए जिसकी बजट से सौराष्ट्र प्रदेश को एक अच्छी ट्रेन मिल सके।
6. अहमदाबाद-समापीर (समदेवडा, राजस्थान) के बीच नई ट्रेन चलाई जाए तथा अहमदाबाद शिरडी के बीच नई ट्रेन चलाई जाए।
7. गुजरात में कड़ीबन 80औं वेस्टर्न रेलवे का नेटवर्क छोटे हुए, अहमदाबाद में जोनल हेड वार्टर नहीं है। यह मांग बहुत पुरानी है।

अतः मेश आपसे निवेदन है कि अहमदाबाद, वडोदरा, राजकोट तथा भावनगर डिवीजन को लेकर एक नया जोन बनाया जाए, जिसका नाम "कोस्टल वेस्टर्न रेलवे" रखा जाए तथा उसका हेड वार्टर अहमदाबाद को बनाया जाना चाहिए। बाकि डिवीजन पश्चिम रेलवे के साथ रहेगा जिसका हेड वार्टर मुंबई ही रहेगा।

मैं रेल मंत्री जी का विशेष आभार व्यक्त करता हूँ कि अहमदाबाद में सबर्बन रेलवे के लिए बजट में मंजूरी दी गई है। इसकी वजह से मौजूदा रेल लाइनों पर पब्लिक ट्रांसपोर्ट को वेग मिलेगा और बढते हुए शहर के परिवहन के पूंन को सुलझाने में मदद मिलेगी।

मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ कि पिछले साल पाटन-भीलडी रेल लाईन में राण की वाव डेरिटेज साईट को कल्चर मिनिस्टर ने एनओसी दिया था मगर कुछ बजट से काम अभी भी रुका हुआ है। मेश निवेदन है कि पाटन-भीलडी रेलवे लाईन को पूर्ण करने पर जोर दिया जाए।

धन्यवाद।

डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर) : माननीय सभापति जी, आज महिला दिवस पर हम महिलाओं को आज पूरा दिन सबसे ज्यादा बोलने का जो अवसर हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी के सूचन के अनुसार दिया गया है, इसके लिए मैं स्पीकर मैडम और आपका भी बहुत बहुत आभार प्रकट करती हूँ और सबको महिला दिवस की बधाई भी देती हूँ।

सबसे पहले मैं हमारे माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और माननीय मनोज सिन्हा जी को बहुत बहुत धन्यवाद देती हूँ कि यह एक ऐतिहासिक बजट है। हम देखते आ रहे हैं कि इस सदन में हर साल बजट पेश होता है, लेकिन अब हमें पिछले दो साल से एहसास हो रहा है कि जब सरकार बदल जाती है तो सोच भी बदल जाती है, कार्यशैली भी बदल जाती है और हमारी नरेन्द्र भाई मोदी जी की सरकार, पंडित दीन दयाल उपाध्याय के विचारों से चल रही है, अन्त्योदय योजनाओं से चल रही है तथा इसको हमारे रेल मंत्री जी ने इस बजट में उजागर किया है। इसके लिए मैं फिर से उनको अभिनंदित करती हूँ।

सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी ने सामान्य श्रेणी में सफर करने वाले गरीब भाइयों, बुजुर्गों, युवाओं, माताओं, बहनों और पत्कारों के लिए भी बहुत सारी सुविधाएं दी हैं। ए.सी.कोच में यात्रा करने वालों के समान सुविधाएं इन गरीब लोगों को भी मिलनी शुरू हो जाएगी।

पहले जब हम रेल में सफर करने का विचार सोचते थे तब हमारी नजर के सामने गंदगी से भरी बोमियां, कोच, प्लेटफॉर्म, रेलवे स्टेशंस आते थे और हमें यात्रा का विचार टाल देना पड़ता था कि हमें रेलवे में सफर नहीं करना है लेकिन अब हमारे रेल मंत्री जी ने यह सब गंदगी दूर करने का फैसला किया है।

हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी ने 'स्वच्छ भारत स्वस्थ भारत' का जो अभियान चलाया, इसके अंतर्गत हमारे रेल मंत्री जी ने भी स्वच्छ रेल का अभियान चलाया है। सामान्य से सामान्य कोच में भी सफाई करवाने और कूड़ेदान की भी व्यवस्था की है। माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार मानती है कि देश और सरकार के संसाधनों पर सबसे पहला अधिकार देश के जरूरतमंद गरीब लोगों का है। इसकी वजह से रेलवे स्टेशन पर आजीवन परिवार के निर्वाह के लिए योजना के लिए काम करते हुए कुली का नाम बदलकर उनका सम्मान बढ़ाया है। उनका नाम सहायक कर दिया गया है, उनका ड्रेस भी बदलकर और उनको प्रशिक्षित करने का काम भी सरकार ने किया है। रेलवे स्टेशंस पर पटरियों की सुरक्षा और देखभाल करने वाले गैंगमैन की सुरक्षा के बारे में अभी तक किसी ने भी विचार नहीं किया। लेकिन इस बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने उनके बारे में सोचा है और उनका नाम बदलकर उनको रक्षक कहा जाएगा और उनकी सुरक्षा के लिए आधुनिक उपकरण भी उन्हें दिये जाएंगे।

इस बजट में नयी अन्त्योदय एक्सप्रेस हमसफर, तेजस और उदय जैसी गाड़ियां शुरू करने की घोषणा की गई है। तेजस सुविधा युक्त दीन दयालु सवारी डिब्बे, उनकी भी घोषणा की गई है। इस बजट से माननीय रेल मंत्री जी और मोदी जी की सरकार ने मानव सेवा का लक्ष्य साधा है। महत्वपूर्ण तीर्थस्थल के लिए आस्था सर्किट गाड़ियां चलाई जाने की भी घोषणा की गई है। हमारे कई साथियों ने बताया, बच्चों और शिशुओं के स्थानपान के शिशु आहार के लिए गर्म पानी और गर्म दूध की व्यवस्था के बारे में अभी तक किसी ने सोचा तक नहीं था लेकिन ये सब व्यवस्थाएं हमारे रेल मंत्री जी ने की हैं।

मुझे इस बजट और रेल मंत्री पर गर्व है कि उन्होंने वंचित समूह एस.सी. एस.टी और पिछड़े वर्ग के लोगों के लिए रेलवे के आसपास की जो जमीन है, उस पर बागवानी और जैविक खेती के लिए जमीन पट्टी पर दिये जाने के बारे में सोचा है और माल यातायात या टर्मिनलों के निकट खाली भूमि पर कोल्ड स्टोरेज सुविधाओं को भी स्थानीय किसानों और मछुआरों को प्राथमिकता दी जाएगी। माननीय नरेन्द्र भाई की सरकार के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 2016-17 के रेल बजट में पूरी तरह से आम आदमी के लिए विचार किया गया है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र भावनगर जो गुजरात के स्वराष्ट्र क्षेत्र में है। हमारे नेक नामदार महाराजा ने आजादी से पहले भावनगर से गोंडक तक कि रेल चलाई थी, तब से हमारे क्षेत्र में रेल की सुविधाएं हैं। मैं मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहती हूँ कि अभी भी हमारे भावनगर-बोटाड क्षेत्र के लिए गत बजट के लिए बहुत कुछ किया है और इसके लिए मैं उनकी आभारी हूँ। हमारी भावनगर-बोटाड-साबरमती ब्रोजेज कंवरन की मांग थी, वह उन्होंने गत बजट में हमारी डिमांड पूरी की है। हमारा जरसा-जेतलसर का भी गेज परिवर्तन का काम भी गत बजट में मंजूर किया है। हमारी और भी कई डिमांड मंजूर की हैं, इसके लिए मैं उनकी आभारी हूँ लेकिन अभी भी हमारी कुछ डिमांड्स बाकी हैं।

मैंने पहले भी कहा था कि हमारे यहां पातीथाना ब्रंदा ट्रेन जो साप्ताहिक चलती है और चार दिन तक यार्ड में ऐसे ही पड़ी रहती है, उसका कोई यूज नहीं हो रहा है। मैंने पहले भी बताया था कि पूरा

सर्वे हो गया है और यह ट्रेन जो फिजूल में पड़ी रहती है, इस ट्रेन को हम भावनगर से वाया दिल्ली से हरिद्वार तक जो हमारा पवित्र तीर्थस्थल है, इसे चला सकते हैं। भावनगर और सूरात में दिवस सिटी जैसा व्यवहार है। हमारे डायमंड व्यापारी योजना अप-डाउन करते हैं। यहां के लिए डेली ट्रेन की भी हमने मांग की है। भावनगर और अहमदाबाद के लिए भी ट्रेन की मांग की है। भावनगर और भुज के लिए एक ट्रेन को एक्सप्रेस कर सकते हैं। मंत्री जी ने रेल कर्मचारियों के आवास के लिए भी बहुत कुछ किया है। नए आवास और पुराने आवासों के रेनोवेशन के लिए भी राशि आवंटित की है, इसके लिए भी मैं उनके प्रति आभार प्रकट करती हूँ। मैं आशा करती हूँ कि जो भी हमारी मांगें तर्कबद्ध हैं, वे इस साल जरूर पूरी करेंगे, इस आशा के साथ मैं मंत्री जी और मनोज सिन्हा जी, दोनों को धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ।

***श्री हरिश्चंद्र चव्हाण (दिंडोरी):** प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में रेलमंत्री सुरेश प्रभु जी का दूसरा पूर्ण रेल बजट 2016-17, यात्रियों को बेहतर सुविधाएं व सुरक्षित यात्रा मुहैया कराने वाला यह "यात्री बजट" है। हमारी सरकार की "सबका साथ-सबका विकास" की नीति को चरितार्थ करते हुए प्रधानमंत्री मोदी जी ने सरकार की प्राथमिकताओं "भारतीय रेल" को सबसे ऊपर रखा है। देश के हज़ारों गरीब यात्रियों को ध्यान में रखते हुए प्रभुजी ने यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं की। प्रधानमंत्री मोदी जी के स्वच्छ भारतीय अभियान से प्रेरित होकर रेलवे में साफ-सफाई पर विशेष ज़ोर दिया गया है।

मैं मा. रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी द्वारा पेश किये गये रेल बजट का तहेदिल से स्वागत करता हूँ। प्रभु जी ने महाराष्ट्र के मध्य रेल में आने वाला नया रेल मार्ग मनमाड वाया मातेगांव नरडाणा-इंदौर और नासिक-पुणे मंजूर कर एक महत्वपूर्ण कदम उठाया है, प्रभु जी आपके इस निर्णय के लिए बहुत धन्यवाद।

मेरे क्षेत्र को भारतीय रेल से बहुत सारी उम्मीदें हैं, मैं उसका जिक्र करूंगा, मेरे क्षेत्र दिंडोरी सहित महाराष्ट्र में रेलवे नेटवर्क को बढ़ावा देने की जरूरत है। नासिक-सूरात, नासिक-डहानू के लिए नये रेल मार्ग की जरूरत है। उसका सर्वे शुरू किया जाये। मेरे क्षेत्र दिंडोरी में अंगूर और प्याज का हिंदुस्तान में सबसे ज्यादा उत्पादन होता है और सब्जियों की भी ज्यादा पैदावार होती है। किसान उत्पादकों के लिए हॉर्टीकल्चर ट्रेन शुरू करके दिंडोरी क्षेत्र के किसानों को न्याय मिलेगा।

रेल बजट की विशेषताओं में रेल पर्यटन बढ़ाने के लिए महाराष्ट्र के तीर्थ स्थलों और पर्यटन स्थलों को बढ़ावा दिया गया है। नासिक में त्र्यंबकेश्वर 12 ज्योतिर्लिंगों में से एक है, जिसे ज्योतिर्लिंग सर्किट में जोड़ने से ज्यादा से ज्यादा भाविक त्र्यंबकेश्वर का दर्शन ले सकेंगे। नासिक की भूमि, जो प्रभु रामचंद्र के चरणों से पावन हुई है, उसको भी पर्यटन स्थलों से जोड़ने की जरूरत है और साथ ही मनमाड जंक्शन और नासिक स्टेशन पर एस्केलेटर्स का प्रावधान किया जाये।

नासिक जिले के "ओढ़ा" स्टॉप जिला नासिक को टर्मिनल बनाया जाये। नगरसुल स्टेशन दक्षिण मध्य रेलवे का आखिरी स्टेशन है। यहां से शिर्डी मात्र 37 किलोमीटर है। अतः शिर्डी यात्रियों की सुविधा के लिए नगरसुल स्टेशन को टर्मिनल बनाया जाये।

संरक्षा और सुरक्षा में सुधार लाने के लिए उपरी व निचली सड़क पुलों के लिए जो प्रावधान किया है, उसमें नगरसुल स्टेशन के नजदीक दक्षिण मध्य रेलवे के मार्ग पर स्थित तथा राज्य मार्ग-25 के रेलवे गेट पर रेलवे क्रासिंग फ्लाइओवर ब्रिज और मध्य रेलवे के मार्ग पर येवला-नांदगांव राजमार्ग-25 पर स्थित वडगांव चौकी येवला (तहसील येवला) के मध्य में स्थित है, शिवड़ी (तहसील-निफाड) जगह पर फ्लाइओवर ब्रिज न होने के कारण लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। कृपया जिला नासिक में आने वाले नांदगांव के वडगांव चौकी रेलवे क्रासिंग फ्लाइओवर ब्रिज का निर्माण किया जाये। नगरसुल (तहसील येवला जिला नासिक) रेलवे क्रासिंग गेट के अभाव में दुर्घटना होती रहती है, इसलिए त्वरित रेलवे क्रासिंग गेट, सिग्नल और सिवियरिटी गार्ड का प्रबंध किया जाये।

कामयानी एक्सप्रेस (11071/11072) को तासलगाव में रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज, हुतात्मा एक्सप्रेस (12157/12158) नांदगांव और न्यायडोंगरी, सेवानाम एक्सप्रेस (12139/12140), भुसावत-पुणे (11025/11026) ट्रेन को न्यायडोंगरी में स्टॉपेज के लिए स्थानिक तोगों ने मांग की है।

दक्षिण मध्य रेलवे पर चलने वाला जालना-नगरसुल डेम्ू (77683-77684) नगरसुल स्टेशन (जिला नासिक) पर सुबह 9.30 बजे आती है, तथा 5.45 शाम को जालना के लिए खाना होती है। नगरसुल स्टेशन पर आठ घंटा खड़ी रहती है। जालना-नगरसुल डेम्ू इगतपुरी स्टेशन तक ले जाने से काफी यात्रियों को फायदा होगा।

मध्य रेलवे पर स्थित नांदगांव स्टेशन पर (जिला नासिक) रेल यात्रियों के लिए वेटिंग शेड बहुत छोटा है। वहां रेल यात्रियों को बारिश और धूप में खड़ा रहना पड़ता है। नांदगांव स्टेशन पर कोच इंटीकेटर के अभाव और अनाउंसमेंट सिस्टम के अभाव से रेल यात्रियों खासकर महिलाओं को काफी दिक्कत होती है।

यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए और उतर महाराष्ट्र से उतर भारत आने वाले यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से ट्रेन नं. 22109/22110 एल.टी.टी. मुंबई-हज़रत निज़ामुद्दीन एक्सप्रेस तथा ट्रेन नं. 12171 /12172 एल.टी.टी. मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाना चाहिए। ट्रेन नं. 22109/22110 एल.टी.टी. मुंबई-हज़रत निज़ामुद्दीन एक्सप्रेस को राजधानी एक्सप्रेस का दर्जा मिले। ट्रेन नं. 12171/12172 एल.टी.टी. मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस में एक पेंद्री कार लगवाने की जरूरत है ताकि यात्रियों को गर्म खाना ट्रेन के सफर में मिल सके। इसके साथ ही एक नयी ट्रेन का एलान हो, जो खास नांदगांव से नासिक आने वाले तथा नासिक से मुंबई जाने वाले कॉलेज के छात्र और ऑफिसों में काम करने वाले लोग (खासकर महिलाओं के लिए), कारखानों में काम करने वाले मजदूर तथा किसानों के लिए हो, जो नांदगांव से मुंबई सी.एस.टी. सुबह और मुंबई सी.एस.टी. से नांदगांव शाम को शेजाना चले। मनमाड-नासिक-कसारा एवं कसारा-नासिक-मनमाड लोकल ट्रेनों चलाई जाएं। इसी के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD):** I would like to express my views on railway budget for the year 2016-17 presented by the Railway Minister Suresh Prabhu.

Railways is the most important public undertaking in India and it gives employment to lakhs of workers. Earlier the strength was 17 lakh now it is reduced to 13 lakhs. The reduction in the number of workers in Railway really meets difficult to safety of passengers and also keep better safety system.

It is a welcome step that there is no fare increase in this budget. But railway has already increased the charges of Season tickets, platform tickets, Tatkal charge and cancellation charges burdening passengers just before the railway budget.

Railways has taken a policy decision of privatization of 400 stations for modernization under PPP model.

I welcome the measures taken by the Railway Minister to improve the passenger amenities. But with regard to the state of Kerala Railway Minister has not given due importance to the state. Even some of the lines are announced, these all are in PPP model which is not going to be materialized.

The long standing demand of Palakkad Coach factory, Alappuzha Wagon Factory is not included in the budget. No major schemes are included in the State of Kerala. No adequate amount is given to Kanhangad-Panathur-Kaniyoor Line Survey. More fund has to be allotted to electrification and

doubling.

People of Kerala prefer to travel by Railway and rail density in the State is higher than many other states. So, Railway Minister has to give some of trains to the States. One express or supper fast train should be included from Mangalore to Trivandrum, one special train from Mangalore to Bangalore via Palakkad. One passenger train from Calicut to Mangalore. The Bandiyoor Passenger Train (56666-65) should be extended to Guruvayoor and increase the frequency of Kerala Smapark Kranti Express (12217/18), Rajdhani Express(12432/31), Dehradun - Kochuveli Express (22660).

We need extension from Kannur to Mangalore for Kannur Jan Shatabdee Express (12081/82), Ernakulam-Kannur Executive (16313/14), Alappuzha - Kannur Express (16307-08).

Kindly start a Memu from Shornur to Mangalore where double line is already completed. Also give stoppage to Rajdhani Express (12432/31) at Kasaragod Railway Station.

DR. PRABHAS KUMAR SINGH (BARGARH): Hon. Chairman, at the outset I must thank the hon. Minister of Railways Shri Suresh Prabhuji for giving importance to the demands of hon. Chief Minister of Odisha and people of Odisha. He has given sufficient funds for the completion of on-going railway projects. Odisha was neglected for a long time, but this time the hon. Minister of Railways has kept in mind the interest of all the States.

My colleagues have already discussed some of the demands. I would like to emphasize some of the major demands of Odisha, specially my Parliamentary Constituency Bargarh. For some of the works, survey has already been done, especially survey of Bargarh-Nuapada rail line and it will be connected with Raipur. As you know, Raipur is an important capital market and business centre. If this rail connectivity is set up, the distance between Bargarh and Nuapada will be less than three hours. In between Bargarh and Raipur, there is an important place Nrusinghnath. Nrusinghnath is an important tourist place and tourists from different parts of the globe come to Nrusinghnath.

Another major demand of my constituency is from Jharsuguda. Jharsuguda is one of the oldest stations of our country. It was established in 1882. Jharsuguda district alone is giving revenue of Rs. 6,000 crore out of Rs. 14,000 crore to East Coast Railway and a number of industries including heavy industries like Mahanadi Coalfields are there. During 2016-17, a new airport is also coming up.

The demand of a railway division is the longstanding demand of the people of Jharsuguda. Now, Jharsuguda is under three divisions- Bilaspur, Chakradhapur and Sambalpur. So, in view of the demands of the people of Jharsuguda, I urge upon the hon. Minister for creation of a new railway division.

17.00 hours

I hope when new divisions are under active consideration, this demand also would be taken into consideration.

Another demand is regarding stoppage of trains and extension of trains. Some of the important stations come under my constituency. I request the hon. Minister for extension and stoppage of certain trains. These include the request for Bhubaneswar-Bolangir Inter-city Express stoppage at Attabirda; Nagbali Express at Attabira; Sambalpur-Puri Inter-city Express extension up to Bolangir; stoppage of Shirdi Sai Express, Puri-Ajmer Express, and Puri-Lokmanya Tilak at Barpali; stoppage of Azad Hind Express at Brajrajnagar. We also have a demand for introduction of a new Rajdhani Express from New Delhi to Bhubaneswar *via* Sambalpur by which the distance would be reduced by 300 kilometres and the time taken would be less by three hours. So, the Members of Parliament from Odisha have already requested the hon. Minister. I hope this demand would also be considered.

I would like to request that construction of new ROBs at Chaukipada Jharsuguda and at Barpali Jagannath Nagar may be completed early.

There is another important demand of railway engineers. There are 80,000 railway engineers working as Junior Engineers and Senior Section Engineers working in the Indian Railways under the banner of All India Railway Engineers Federation. They alone shoulder safe movement of 23 million passengers daily but the Railway has deprived them of natural justice, negating their nature of duties, responsibilities and qualifications. Already several hon. members have recommended in favour of them but their demand has not been fulfilled. Their counterpart engineers are given Group B status in all the Departments of Central Government. Frustration among engineers may put safety of railway in danger. I would like to urge upon the Government to give similar status as for the Junior Engineers of other Departments by according Group B non-gazetted status to the Junior Engineers and Group B status to Section Engineers so that the safety and economy of the Railways will be safeguarded.

I hope the on-going projects like the doubling of railway line from Titlagarh to Sambalpur would be completed in due time. Our State Government has given all possible co-operation. There is no problem so far for land acquisition or any help from the State Government.

There is another demand. Our hon. Minister is present here. We do not have sufficient infrastructure in the railway stations. We want to modernise the stations. We want to upgrade the stations but we do not have sufficient funds. I have requested the authorities of Mahanadi Coalfields and they have agreed to give funds. So, I request the hon. Minister to make the officers pro-active so that funds would be coming from Mahanadi Coalfields and other PSUs to upgrade our railway stations for modernisation and upgradation.

Thank you for giving me this opportunity to speak on this occasion.

श्रीमती कमला पाटले (जांजगीर-चाम्पा): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ।

आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस का अवसर है। इस अवसर पर हमारे देश की सभी माताएँ, बहनें, बेटियाँ और अंतर्राष्ट्रीय स्तर की भी माताएँ, बहनें तथा बेटियों को भी बहुत-बहुत शुभकामनाएँ देना चाहूँगी।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुए रेल मंत्री माननीय श्री सुरेश प्रभु जी को बजट और महिलाओं का विशेष ध्यान रखने के लिए धन्यवाद देना चाहूँगी।

महोदय, इस रेल बजट में ट्रेनों की गति बढ़ाने, दिव्यांगों का विशेष ध्यान रखने, आम आदमी के लिए अन्त्योदय एक्सप्रेस चलाने, आने वाले चार वर्षों में सभी को रिजर्वेशन की सुविधा व 95 प्रतिशत ट्रेन्स का परिचालन समय पर करने, तीन नई रेलगाड़ियाँ - तेजस, हमसफर व उदय का परिचालन करने के साथ ही देश के धार्मिक महत्व के स्टेशनों को जोड़ने के लिए "आस्था सर्किट" गाड़ियाँ चलाने का प्रावधान रखा गया है, जो विकास की दिशा में सकारात्मक कदम है। इसका देश की अर्थव्यवस्था पर दूरगामी असर होगा।

17.05 hours (Shri Hukmdeo Narayan Yadav *in the Chair*)

मैं आभासी हूँ प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी का, मैं आभासी हूँ रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी का, जिन्होंने रेल बजट के इतिहास में पहली बार छत्तीसगढ़ राज्य में 1294.2 किलोमीटर आठ नई रेललाइन निर्माण करने के लिए बजट में प्रावधान रखे हैं। इनमें से रायपुर-बलौदा बाजार, कसडोल-सरसीवा-सारंगगढ़-झारसुगड़ा 310 किलोमीटर लाइन मेरे संसदीय क्षेत्र के कसडोल एवं बिलाईगढ़ विधान सभा क्षेत्रों को कवर करेगी।

इन नई रेललाइनों के निर्माण से प्रदेश में रेल नेटवर्क का विस्तार होगा, जिससे छत्तीसगढ़ का भाग्य तो बदलेगा ही, देश के विकास में भी महत्वपूर्ण भूमिका होगी। मेरे संसदीय क्षेत्र के जांजगीर-चाम्पा, जो जिला मुख्यालय के साथ ही प्रदेश का सबसे बड़ा एवं पावर हब जिला है। कई पावर प्लांट्स एवं औद्योगिक प्रतिष्ठान यहाँ स्थापित हैं, क्षेत्र के रेलवे स्टेशनों के रैक प्लांट्स से कोयला एवं अन्य खनिजों की लदानें एवं परिवहन होते हैं। चाम्पा-झारसुगड़ा 165 किलोमीटर तीसरी रेललाइन एवं झारसुगड़ा-बिलासपुर चौथी लाइन 206 किलोमीटर मेरे संसदीय क्षेत्र के स्टेशनों से होकर गुजर रही है। ऐसी विशेष स्थिति में क्षेत्र के सभी छोटे-बड़े स्टेशनों में पर्याप्त पैदल पुल निर्मित किए जाएं। साथ ही, इन स्टेशनों को समय पूर्व श्रेणी अपग्रेड कर मूलभूत यात्री सुविधाएं दी जाएं।

देश का एकमात्र प्राकृतिक क्रोकोडायल पार्क कोटमी सुनार में हजारों पर्यटक आते हैं, इसलिए रेलवे स्टेशन कोटमी सुनार को पर्यटन के अनुरूप विकसित किया जाए। जिला मुख्यालय के रेलवे स्टेशन का नाम रेलवे ने बदलकर जांजगीर-नैला कर दिया है, लेकिन लंबी अवधि के बाद भी एक भी एक्सप्रेस ट्रेन का स्टॉपेज यहाँ नहीं दिया गया है। स्टेशन में एक क्वॉस फुटओवरब्रिज की आवश्यकता है। यहाँ रेलवे चौकी की स्थापना की जानी चाहिए और चाम्पा रेलवे थाना में पर्याप्त बल की व्यवस्था की जाए।

इस रूट से चलने वाली गोंडवाना एक्सप्रेस को रायगढ़ से बिलासपुर तक पैसेंजर के रूप में चलाई जाए। साथ बिहार मेल का स्टॉपेज जांजगीर-नैला में, गीतांजलि का चाम्पा में, शालीमार एक्सप्रेस को बारादास में और अहमदाबाद शक्ति मेल एक्सप्रेस को अकलतास में ठहराव दिए जाने की मैं मांग करती हूँ।

गाड़ी संख्या 18233-18234 बिलासपुर-इन्दौर-नर्मदा एक्सप्रेस, जो कयीब 17 घंटे बिलासपुर में खड़ी रहती है, का परिचालन रायगढ़ तक बढ़ाया जाए। बिलासपुर-नागपुर इंटरसिटी ट्रेन का विस्तार भी बिलासपुर से रायगढ़ या कोरबा तक किया जाए। बिलासपुर से नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस एवं दुर्ग-निजामुद्दीन सम्पर्क क्रांति के फेजों में वृद्धि कर कम से कम सप्ताह में चार दिन चलाया जाए।

छत्तीसगढ़ के महान संत एवं समाज सुधारक संत गुरु घांसीदास जी के नाम से रायपुर से बिलासपुर होते हुए नई दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन का परिचालन किए जाने की मैं मांग करती हूँ। धन्यवाद।

***KUMARI SHOBHA KARANDLAJE (UDUPI CHIKMAGALUR):** I express my views to support the Railway Budget, 2016-17 presented by the Hon'ble Railway Minister, Shri S. Prabhujee. The Hon'ble Minister has proposed to take up doubling and completion of various projects in the State. Rail Budget - 2016 showcases a vision to reorganize, restructure and rejuvenate Railways with new processes, structures, norms and sources of revenue. I welcome Railway Minister's announcement on launch of unreserved fast trains Antyodaya Express; Deen Dayal Coaches and 33% quota for women in reservation. Another scheme that aims at making travelling comfortable for women is the announcement about a special menu for toddlers accompanied by their mothers. Launch of unreserved, super fast trains, Antyodaya Express and Deen Dayalu coaches illustrate our Government's unwavering commitment to serving the poor. This budget fulfills the expectations of all sections. It is inclusive for the common man with special attention to the poor. The drive to increase Wi-Fi connectivity at stations is aimed at reaching out to youth - a section that is bulk user of the smart phones and I-pads.

Hon'ble Minister has allocated Rs. 2779 crore for Karnataka, up 19% from Rs. 2,496 crore in 2015, with a chunk of it marked for infrastructure development. Other announcements include elimination of 12 level crossing, and construction of seven ROBs and five RUBs in Karnataka. It is heartening to note that after announcing a suburban rail network for Bengaluru, a joint committee comprising officials from the Railways and Karnataka Government has been set up to work out the modalities. The demand for suburban system was pending for years and assumed more urgency in the last couple of years with increase in the traffic of working people travelling from the suburbs to their workplace in Bengaluru City. Modernization of Baiyappanahalli Station has got Rs. 3 crore in the Budget, as against Rs. 115 crore allocated last year. Other projects announced in the Budget for Karnataka include:- Nethravathi-Mangaluru railway line; Birur-Shivamogga new line; Nanjangud-Nilambur new line; Talaguppa-Siddapura line; Bangarpet-Mulabaglu new line; and Sakleshpur-Subramanya track doubling work and survey of new railway line between Dharwad and Belagavi via Kittur and Lokapur-Ramdurga-Shirsangi-Saundatti.

It is good that the quota for senior citizens and women has been raised to 50%. The Ministry should consider a separate Counter for Senior Citizens. With the fares remaining unchanged, the poor and middle classes have been spared.

I request the Hon'ble Minister to consider inclusion of pending projects from Karnataka: double tracking of Bengaluru-Mysuru and Sakleshpur-Subramanya lines; high-speed rail link between Bengaluru and Mysuru; extension of the Bangarpet-Mulbagal line to Chittoor; Mysuru-Kusalnagar-Madikeri line; Tumkur-Dudda new line; Tumkur-Maddur-Malavalli new line; increase budgetary allocation for Tumkur-Rayadurga and Tumkur-Davangere rail line and a new train between Yeshwantpur and Chikkamagaluru; express trains between Bengaluru-Mysuru, Bengaluru-Tumakuru; Gadag-Harapanahalli and Hosapete -Swamihalli (new lines).

I would like to express my gratitude to the Hon'ble Minister for allocating Rs. 204 crore for the work on Kadur-Chikkamagaluru-Sakleshpur line, which was moving at a snail's pace. The present NDA-led Union Government has made the long-pending Kushalnagar-Mysuru railway line a reality. It has been a three decade-old demand of the people of this region. The new route will boost tourism in the region and help to extend better connectivity to Coastal districts of Karnataka.

I propose the Hon'ble Minister to consider constructing a railway line on Chikkamagaluru-Belur-Hassan route, instead of Chikkamagaluru-Sakleshpur stretch; and a Goodshed at Chikkamagaluru Railway Station. The proposal for Chikkamagaluru-Sringeru railway line announced in the previous Budget

has remained only on paper.

The New Mangalore Port Trust (NMPT) is well connected by rail and road on the coastal belt, its connectivity to the hinterland is not robust because of bottlenecks on the Western Ghats. The NMPT rail line should be transferred from SR to Konkan Railway (KR). Rail infrastructure connecting the Port to the hinterland be strengthened and augmented for transportation of commodities to be exported and imported.

The one major railway grievance the Mangalore region geographically facing since decades has been that of railway needs and demands always being neglected, despite being a major Railway Station on the West Cost of India. Ironically, Mangalore region, in railway parlance, has been overshadowed by the Palakkad Division and more interestingly by the Southern Railway HQ at Chennai-thus adding more 'confusion' among the Kannada speaking public of Mangalore region. Mangaluru should be brought under Konkan Railway. Konkan Railway needs around Rs. 20,000 crore for double line work and if Mangaluru is brought under Konkan, its revenue would increase. The Ministry should establish separate Mangaluru Division and develop Mangalore Central as world class railway station.

I thank the Railway Minister and his team for achieving healthy financial results and excellent performance in freight and passenger operations.

DR. BOORA NARSAIAH GOUD (BHONGIR): Sir, I thank you for giving me this opportunity.

At the outset, today being the International Women's Day, let me congratulate and convey my best wishes to all my women colleagues, the women Members of Parliament.

Coming to the Railway Budget, to be precise I would like to say that this is a *khatta-meetha* budget. Why am I saying that it is a *khatta-meetha* budget? I think Suresh Prabhuji is the luckiest Railway Minister who gets appreciation even from most of the opponents of this Government. They cannot criticize him. He has taken many measures for the customer satisfaction. It is a realistic budget than a political budget. I think we need to appreciate it.

The aspirations of the people are too much from the Railway Budget. One of the senior Members and ex-Minister has said that there were no new announcements. But the fact is that, as the budget indicates with the amount of investment which is available, it would take another 100 years to complete the already announced projects if the budget is the same. So in this sense, it would be better if we finish the last-mile and the pending projects rather than going for a political Railway Budget.

I must take this opportunity to thank him on behalf of the TRS Party and people of Telangana as also my CM, KCR *Garu* for sanctioning in the shortest time the MMTS extension from Ghatkesar to Yadadri Station. It was sanctioned within 30-40 days of its conception. We especially thank the Railway Minister for that. We are the youngest State but we are the most pro-active State. We had come forward to share two-thirds of the budget of the project which comes to Rs.330 crore. We really believe in 'सबका साथ - सबका विकास'।

We also thank him for sanctioning the new terminal at the Cherlapally though the Nagulapally Station is not sanctioned. We are ready to share its cost. We are also ready to provide land for it. We want to build one of the most modern terminals in Hyderabad so that we can show-case it not only to India but also to the world. For that, we are ready to walk along with you, Sir. आपके साथ चलने के लिए हम तैयार हैं, आप हमें अपने साथ ले लीजिए।

I have given a number of representations to change the name of Raigiri Station after the name of famous Yadadri temple which we are making with a budget of Rs.1000 crore. We and our CM have given requisitions to change its name from Raigiri to Yadadri Station which is the destination of the MMTS. I think you will consider this small thing.

Now I would like to make a commercially viable request. You have already allotted tripling of line from Vijayawada to Kajipet. We are sharing the same line up to Yadadri Station. Now the line is left only between Raigiri Station to Yadadri Station. I think our CM would also be ready to share some of its cost. We can complete it because with that tripling of the entire stretch will be completed.

I would take this opportunity to say that now there are two States – Andhra Pradesh and Telangana. Now a new capital is being formed and Vijayawada is one of the biggest terminals. We have a very good highway between Hyderabad and Vijayawada. Recently Gadkariji, the Minister of Surface Transport announced that they would make it an express way. The land is already available. Now both these State Governments are proposing to extend the lines of trains and introduce a high speed train between Hyderabad and Vijayawada *via* Choutuppal, Suryapet and Chengalpet which will create value added services. It will lessen the cost and we can include the same people who were there in the PPP for the road project. It will be commercially viable also.

As you know, Telangana State is a land-locked State. We do not have a coast line. We have been proposing a dry port in Bibinagar because Telangana is the highest cotton growing State. Telangana has got a lot of granite also. Telangana is going to be a Defence Manufacturing Sector of India. We have need for a dry port in Vijaywada, Kazipet and Guntur. That is the junction. We can talk to the Container Corporation of India and others. The State Government is willing to participate in this. It will become a growth centre. I would like to take this opportunity to mention that the hon. Minister has already announced that he will make Secunderabad as a model station. The DPR has not been completed. The hon. Chief Minister of Telangana has already signed an MoU with the Central Government and I would like to request the hon. Minister to kindly prepare the DPR at the earliest so that we can show to the people how a railway station should look like in the future.

Sir, before I conclude I would like to make a few points. First, I would like to congratulate and also thank the hon. Railway Minister for converting all operational staffs into commercial staffs. But in many places what is happening is that when we are requesting for something, the DRMs and the GMs are not agreeing with us. They are asking to first show us the commercial viability. But until and unless a stoppage is provided in one particular station, how can one prove the commercial viability of that place? It is a very difficult thing to do. So, I would like to request the hon. Minister to kindly concede to this request of the MPs that the long distance trains should be given a stoppage at least for two minutes in places of religious importance. It would be helpful.

Secondly, the Railway Zonal Meetings, whenever it is held, has become like a post office. Whatever proposal is made in those meetings, those are all forwarded. There should be meaningful discussions in the meetings. Let those meetings not be routine meetings followed by lunch. I would like the hon. Minister to make those meetings more meaningful.

Thirdly, the Secunderabad Railway hospital has got a good infrastructure. I would like to request the hon. Railway Minister to convert that into a Railway Medical College where 50 per cent of the seats can be reserved for the children of the railway employees. It will be commercially viable and it will not be a burden but it will be a value added service for the Railways.

Sir, my next point is about recruitment. I would like to request the hon. Railway Minister to exclude the *viva-voce* from the process of recruitment. Selection should be made only by way of online examination so that most of the fraud that occurs in the process of examination can be eliminated.

Railway lines pass through rural areas. New Railway underpasses are being constructed where paddy cultivators and harvesters cannot access. Ten to fifteen villages are left out. I would like to request that we have to design the underpasses in such a manner that the harvesters can access their paddy fields. If the harvesters cannot access their fields, then they cannot cultivate and also cannot transfer the paddy.

Sir, before I conclude I would like to say something in Hindi...(Interruptions)

श्रीमती रश्मिताई खाडसे (रावेर) : मैं माननीय सभापति को धन्यवाद देना चाहती हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप अपनी बाकी मांगें मंत्री जी को दे दीजिए। आपकी बात रिकार्ड में नहीं जा रही है।

खाडसे जी, आप बोलिए।

...(Interruptions)â€! *

श्रीमती रश्मिताई खाडसे : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने ऐसा बजट दिया है, जो कि व्यवहारिक रूप से समाज के सभी वर्गों के साथ विचारों की रचनात्मक भागीदारी के आधार पर निर्भर है। हमारे आदर्शपूर्ण प्रधानमंत्री जी ने रेल को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने का विज़न रखा है। जिससे यात्रियों के अनुभव में सुधार, राष्ट्रीय स्तर पर अधिकाधिक रोजगार सृजन तथा राष्ट्र की आर्थिक प्रगति में अग्रणी होना और इस देश की सबसे बड़ी संस्था में विस्तृत बदलाव लाकर मिसाल कायम करके प्रतिदिन लाखों जिंदगियों को प्रभावित करता हुआ दिखायी देना। जो कि नवअर्जन, जिसमें स्वराज्य के नये स्रोतों को जुटाना, नवमानक और नयी कुशलता के साथ अपने मानदंडों को सुधारते हुए अंतर्राष्ट्रीय सर्वोत्तम प्रक्रियाओं को अपनाते हुए परिणाम तक ले जाना। नवसंरचना, हमारे निर्णय और कार्यों के लिए सभी प्रक्रियाओं, नियमों और ढांचों के लिए अनुभव से मजबूत प्रयास करना। ऐसी कार्य योजना को इन स्तंभों पर करना नई विचार प्रक्रिया को दर्शाता है।

सभापति महोदय, अपना दूसरा रेल बजट पेश करते हुए माननीय मंत्री जी ने कहा है कि केवल बजट में नई योजनाओं की घोषणा करने से नहीं, बल्कि पिछले बजट में रखे हुए कार्यों को परखना भी है। इसलिए उन्होंने संसद में पहली बार इस वर्ष के रेल बजट में पिछले बजट में की हुई घोषणाओं पर की गई कार्रवाई तथा उठाये हुए ठोस कदमों का कार्यान्वयन अपनी रिपोर्ट में संलग्न किया है, जो कि निभाई गई जिम्मेदारी का एहसास है। आम आदमी की आशाओं की रेल से अपेक्षित मांग को पूरा करने की दिशा में इस रेल बजट का मूल प्रावधान रखा है, जैसे गाड़ियों में आवश्यकता के अनुसार आरक्षण उपलब्ध होना, समय सारणी के अनुसार माल गाड़ियों का यातायात सुनिश्चित करना, बिना चौकीदार वाले रेल क्रासिंग को खत्म करना, ट्रेन समय पालन 95 प्रतिशत और उसे उससे भी आगे बढ़ाना, गाड़ियों तथा माल गाड़ियों की औसत गति 80 तथा 50 तक बढ़ाना, सेमी हाई स्पीड गाड़ियां स्वर्णिम चतुर्भुज में चलाना तथा गाड़ियों से मल-मूत्र के सीधे बाहर निकालने की व्यवस्था को समाप्त करना है।

महोदय, नई घोषणाओं को समय के अंदर पूरा करने हेतु रेल को आर्थिक दृष्टि से सक्षम बनाने के लिए मा. रेल मंत्री जी ने इसलिए फंड जुटाने का पूरा भरसा जताया है और भारतीय बीमा निगम ने बहुत अनुकूल शर्तों के साथ फंड उपलब्ध करने के लिए सहमति दी है। आगे वाले समय के लिए और नई परियोजनाओं के लिए फंड के लिए बहुपक्षीय सहयोग से एक निधि की स्थापना करने का विचार सामने रखा है, इसकी जरूरत आज तक किसी ने महसूस नहीं की।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भुसावल मंडल का समावेश है, जो कि सेंट्रल रेलवे के मुंबई जोन में है। इस मंडल के अंतर्गत एक नहीं, दो नहीं, बल्कि पांच आरओबी को प्रस्तावित किया है। जो कि लोगों की पिछले कई सालों की मांग थी। जलगांव-भुसावल में तीसरी लाइन को जल्द से जल्द और प्रस्तावित समय के अंदर पूरा करने के लिए भरपूर निधि उपलब्ध कराई गई है। इसके साथ इस मार्ग पर चलती हुई ट्रेनों के आवागमन को ध्यान में रखते हुए ट्रेन समय पालन को 95 प्रतिशत से भी आगे बढ़ाते हुए जलगांव-भुसावल में चौथी रेल लाइन को प्रस्तावित किया है। मैं इसके लिए भी आदर्शपूर्ण रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ।

महोदय, आम आदमी और गरीब आदमी के लिए अब एक नई व्यवस्था का प्रावधान भी किया गया है। अब ट्रेनों में वाटर वॉडिंग मशीन हैं, मोबाइल चार्जिंग पाइंट्स की व्यवस्था की गई है, विश्राम गृह की ऑन लाइन बुकिंग की व्यवस्था की गई है और इसमें सबसे महत्वपूर्ण चीज यह है कि ई-टिकट मशीनों की क्षमता अब तक 2000 टिकट प्रति मिनट थी, जो अब बढ़कर 7200 होगी। जिसके चलते अब 1,20,000 लोगों को इसका फायदा होगा, पहले सिर्फ चालीस हजार लोगों को इसका लाभ होता था। इस तरह इस रेल बजट में जो भी प्रावधान किये गये हैं, वे सामान्य लोगों को ध्यान रखते हुए किये गये हैं। इसलिए इस बजट के लिए मैं मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ।

***SHRI B. VINOD KUMAR (KARIMNAGAR):** The Railway Minister has outlined three pillars of strategy-Nav Arjan, Nav Manak and Nav Sanrachna. Or in other words, New Revenues, New Norms and New Structures. At present, even a simple decision such as stopping a train or naming/renaming a train goes all the way to the Railway Board. Will the proposed strategy change such a system? He must clarify in his reply as to what exactly these norms are.

The Minister has claimed that the operating ratio for the coming year 2016-17 will be 92%, after including the 7th Pay Commission expense. However the 7th Pay Commission would be add approximately Rs. 36,000 crore with a 10% annual increase of Rs. 15,000 crore. Pension expenditure would approximately Rs. 42,500 crore. The budgeted figure for depreciation for 2015-16 has been reduced by the Minister from 7,900 crore to 3,200 crore. The actual requirement for depreciation is Rs. 25,000 crore. While including arrears this goes up to more than Rs. 1 lakh crore. Thus, the Operating Ratio is around 120%. Adding the enhanced debt and expenditure from external borrowing will further worsen this scenario. The Minister has taken on a massive debt burden but has not given a clear strategy as to how he will repay it beyond endlessly using the phrase 'innovative financing'.

The Minister in his speech has relied on the PPP model for project execution. The redevelopment of 400 stations and many more projects will be executed through this mode. However this is not a new idea at all. This model has been operative in the railways for two decades now, if not more.

What do the fact of actual experience, and not abstract economic theories, say about its efficacy? Let us take the example of the Rail Land Development Authority (RLDA) set up in 2006 by amendment to the Railway Act, 1989. It was tasked with optimising the Railway Land Bank, approximately 43,000 hectares, through the PPP route. After a decade of experience what has been the final output? Only 100 acres land with RLDA has all legal entitlements and encumbrance-free status. The Minister should explain how this will be avoided and why PPP model will work this time.

The Government has given a great thrust to 'Make in India' and two loco units have been set up with an order of Rs. 40,000 crore. The people of Telangana have been yet again disappointed, however as the decades-old demand of setting up a coach factory and administrative division of Kazipet remains unfulfilled. The Minister has also initiated Joint Ventures with the State Governments for undertaking rail based projects. The Government of Telangana State is one of the 17 States which has initiated this partnership and it is due to the dynamic and forward looking vision of the Hon'ble Chief Minister Shir K. Chandrashekhara Rao Garu.

India as a country has a peculiar tolerance of accidents. Our investment in safety measures overall is very low and life is cheap here. It is no different in the Railways. It is thus refreshing to see that the Minister has announced 'Mission Zero Accident'. But the focus is very narrow. It is only on unmanned crossings and collision avoidance. The Railways should also aim to include fire and smoke detection systems and detector derailment devices in all the trains. This would guard against fire hazards and derailment respectively. Derailment is particularly important given the high frequency with which it happens. At present, very limited field trials for both technologies are taking place in AC coaches of elite trains like Shatabdi and Rajdhani. Every life has value and the Minister should endeavour to ensure that every coach of every train has these safety devices.

New trains of Uday, Tejas, Humsafar, Antyodaya Express, etc. have been announced but there should also be mention of where they will run. The Minister should also introduce a 'Southern Splendour' Express which connects all the five South Indian States and goes to the historical, pilgrimage and tourist places in these states. It can begin and end in Secunderabad station in Telangana. The Government plans to introduce a high speed passenger train connecting Mumbai to Ahmedabad. This should be replicated and capitals of the two Telugu States, Hyderabad and Amravati respectively, should be connected. Similarly, the cities of Bengaluru and Chennai should also be connected by such a high speed link. These can be constructed with the same overseas Japanese assistance.

श्री राम कुमार शर्मा (सीतामढ़ी) : सभापति महोदय, मैं राष्ट्रीय लोक समता पार्टी की ओर से रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। भारतीय रेल विश्व के एक बड़े परिवहन संगठन के रूप में है, जिसमें लगभग 14 लाख लोग कार्य करते हैं और इसमें रेल मार्ग की लम्बाई लगभग 66030 किलोमीटर है, माल ढुलाई डिब्बे दो लाख ब्याटिस हजार से अधिक हैं और प्रतिदिन लगभग 21 हजार गाड़ियां चलाई जाती हैं, 23 मिलियन यात्री दैनिक यात्रा करते हैं और 1,100 मिलियन टन माल ढुलाई का प्रावधान किया गया है।

हमारा रेलवे संगठन एक विशाल संगठन है, सन् 1980 में देश परिवहन के क्षेत्र में रेलवे की भागीदारी 62 प्रतिशत थी, जो सन् 2012 तक मात्र 36 प्रतिशत रह गई है। माननीय रेल मंत्री महोदय ने इस पर सुधार के लिए अनेक उपाय किए हैं। अंतर्राष्ट्रीय मंदी के कारण हमारी अर्थव्यवस्था के महत्वपूर्ण क्षेत्र में मंदी आई है। फिर भी मैं अपनी ओर से रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने सुधार के लिए अनेक उपाय करने का काम किया है। माननीय मंत्री महोदय के संदर्भ में जो निर्णय लिया गया है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। उनका यह कहना है कि रेलवे का राज्य बढ़ाने के लिए अब मालभाड़े की दर में वृद्धि नहीं की जाएगी। बल्कि परिवहन के क्षेत्र में रेल की भागीदारी बढ़ा कर राज्य अर्जित किया जाएगा। उन्होंने जो दूसरा निर्णय लिया है, वह भी प्रशंसनीय है कि भविष्य में उत्पादकता सुनिश्चित करने के लिए जो एक रूपया भी खर्च होगा, उसकी पूरी जांच-पड़ताल होगी और कार्यकुशलता मापदण्डों और खरीद की प्रक्रियाओं में सुधार कर अंतर्राष्ट्रीय प्रक्रियाओं के सर्वोत्तम प्रक्रिया के समक्ष बनाया जाएगा। रेल में एक रूपये के निवेश करने से रेल की अर्थव्यवस्था में पांच रूपये की वृद्धि होती है। इस तथ्य को समझने के बाद मुझे आश्चर्य होता है कि पिछले कई वर्षों से देश की बागडोर उन लोगों के हाथ में रखी है, जो आपने आप को विश्व स्तर का अर्थशास्त्री मानते हैं। आश्चर्य होता है कि इस अर्थशास्त्री के सामने अवसरचना के क्षेत्र में रेलवे महत्व जानते हुए भी क्यों परिवहन के क्षेत्र में गिरावट को देश के लिए सहन किया गया। आज यदि कोई पुनः डिस्टेंडरी बढ़ाने का संकल्प लिया जाता है तो वया कारण है कि पिछले वर्षों से रेल प्रशासन मौन मुख हो कर बैठा और देखता रहा।

रेल के वास्तविक विकास के साथ-साथ देश के विकास से जुड़े होने के कारण रेल का वास्तविक विकास आवश्यक है। रेलवे के विकास में जो बाधाएँ हैं, वह पहली है रेल की दुर्घटना, दूसरी है रेलवे की अकुशलता और तीसरी है रेलवे में भ्रष्टाचार। दुर्घटना में भारी कमी आई है। सन् 1960-61 में 2031 दुर्घटनाएँ हो रहीं थीं, लेकिन सन् 2014-15 में मात्र 131 रह गई हैं। वर्तमान रेल बजट में कार्यकुशलता, सामर्थ और दक्षता बढ़ाने पर भी आदरणीय रेल मंत्री महोदय ने बल दिया है, जो सराहनीय कदम है।

मंत्री महोदय, मैं आपको अपनी ओर से भी धन्यवाद देता हूँ कि आपने भ्रष्टाचार को कम करने के लिए भी कई उपाय करने का काम किया है, जिससे रेलवे की उत्पादकता बढ़ेगी और भ्रष्टाचार पर भी थोक लगने का काम होगा। मंत्री महोदय भ्रष्टाचार को कम करने के लिए जो खरीद के विकेंद्रीकरण का काम करने का काम किया है, वह भी सराहनीय है। मैं रेल मंत्री को अपनी ओर से धन्यवाद देता हूँ कि उनकी दृष्टि जहां-जहां भी गई है, वहां स्थिति सुधर गई है, दशा सुधर गई है और दिशा भी सुधर गई है। जैसे वृद्धों की तरफ उनका ध्यान गया तो उनकी दशा में भी सुधार आया है। बच्चों एवं महिलाओं की दशा में भी सुधार आया है, लेकिन रेल मंत्री महोदय मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ, मैं आपका ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि मैं जगत जननी माँ जानकी की धरती सीतामढ़ी से आता हूँ। लेकिन सीतामढ़ी की ओर आपका ध्यान नहीं गया है, वहां से एक भी ट्रेन दिल्ली के लिए अभी तक नहीं चलाई गई है। मैं अपनी ओर से और समस्त बिहारवासियों की ओर से आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ कि आपके समय में 12 तारीख को आदरणीय प्रधान मंत्री जी के द्वारा दिघापुर का उद्घाटन होने जा रहा है। आप इससे संपूर्ण उत्तर बिहारवासियों को पाटलीपुत्र-पटना से जोड़ने का काम कर रहे हैं। लेकिन सीतामढ़ी से एक भी ट्रेन चलाने की अभी कोई व्यवस्था नहीं की गई है। मैं आग्रह करता हूँ कि निश्चित रूप से सीतामढ़ी से एक ट्रेन पाटलीपुत्र के लिए प्रावधान करने का उपाय करेंगे। साथ-साथ दूसरा प्रस्ताव यह भी है कि जो नरकटियागंज से अभी एक ट्रेन चल रही है, वह रक्सौल से सीतामढ़ी हो कर के मुजफ्फरपुर आते हुए यदि पटना पहुंचती है तो अभी एक समाधान होगा। इस ओर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

आदरणीय रेल मंत्री महोदय मैं आपको यह भी कहना चाहता हूँ कि संपर्क क्रांति ट्रेन मुजफ्फरपुर में लगभग 21 घंटा रुकी रहती है। उसको यदि मुजफ्फरपुर से मात्र सीतामढ़ी तक बढ़ा दिया जाए तो जगत जननी माँ जानकी की धरती का कल्याण हो जाएगा और यह नेपाल की सीमा से लगा हुआ है तो दूसरे देश के लोग भी इससे लाभान्वित होंगे। इसलिए मेरा आग्रह है कि संपर्क क्रांति को मुजफ्फरपुर से नहीं सीतामढ़ी से संचालित कराया जाए। साथ-साथ बिहार संपर्क क्रांति, जो दरभंगा से चलती है, आपका डीआरएम कार्यालय समस्तीपुर में है, लेकिन वहां से भी एक ट्रेन नहीं चली है। यदि इस ट्रेन को दरभंगा के बदले आप समस्तीपुर से चलाते हैं और समस्तीपुर से दरभंगा, दरभंगा से सीतामढ़ी होते हुए मुजफ्फरपुर आती है, तो सभी जिलों को त्व करते हुए, वह दिल्ली तक पहुंच जाएगा। इन्हें शब्दों के साथ आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए, आपको धन्यवाद देता हूँ और अपनी पार्टी की ओर से इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

*SHRI SHIVKUMAR UDASI (HAVERI): I support the Railway Budget, 2016-17 presented by the Hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhuji. Before I say anything, I would like to congratulate Shri Prabhuji for having presented a Budget which displays his pragmatic approach, determination, clarity and sensitivity. And it also shows that he has structured the Budget with a human face. The Hon. Minister has presented a very practical, realistic

and balanced budget. Karnataka State has got Rs. 2,779 crore against Rs. 2,111 crore of previous year. The Hon. Minister has proposed to take up doubling and completion of various projects in the State. Shri Prabhujji has also announced construction of seven over bridges and five subways in the State.

Railway is the lifeline of the country whether it is in the case of transportation of the passengers or the freight. Railway is the vital segment of our transport infrastructure. All of us have no difference of opinion that the railway has been playing a key role in India's social and economic development. It is a cheap and affordable means of transportation for the million of passengers. The Railways continue to serve this country and it has the biggest contribution in the national integration. After a long time, it's an innovative budget and it's been managed without increasing passenger fares, which is good. There was a lot of out of the box thinking particularly the point to engage the States in a common programme. Railway Budget provisions for 2016-17 will improve the ease of doing business and improve the connectivity of the manufacturing units with ports and air connectivity.

I would like to express my gratitude to the Railway Minister for announcing policy decisions of Hubli-Chickajur and Gadag-Hotagi rail line doubling, allocation of Rs. 60 crore for Gadag-Wadi new railway line, allocation of Rs. 6.35 crore for new ROB on Varada River, allocation of funds for ROB near LC 227 between Motebennur and Byadagi. Haveri Parliamentary Constituency has a number of small scale industries and there is a lot of scope for development of tourism. Therefore, the railway must develop better rail network in the area. Karnataka is one of the States where railway facilities are abysmal. In respect of rail connectivity, Karnataka is one of the backward States in this country. North Karnataka region needs more railway facilities for its development.

Karnataka has only 16.9 km per 1,000 sq km railway network, while Tamil Nadu, Gujarat and Punjab have much higher rail densities.

The major demands pertaining to my Parliamentary Constituency are given below. I urge upon the hon'ble Minister to consider these genuine demands.

I would like to request that the funds for converting Haveri and Gadag Railway Station into a "World Class Railway Station" may kindly be allocated in the current Budget. Gadag city railway station falls under category "B", which lies in my Parliamentary Constituency and district headquarters. It completely qualifies to acquire category "A" Railway Station.

Gadag-Mundargi-Hadagali-Harpanhalli new line was included in the Rail Budget 2015-16. I request to conduct a survey of the same in the current Budget. Gadag-Haveri new line is capable of ushering in a new era of economic development. I am given to understand that the proposal is pending in NITI Aayog. This new line is one of the ambitious railway projects of North Karnataka. Current Budget 2016-17 included doubling of 190 km long Hubli-Chickajur broad gauge single line. The total estimated expenditure will be Rs. 1294.13 crore. The project is likely to be completed in 4½ years and will cover the areas of Chitradurga, Davangere, Haveri and Dharwad. Entire route from Pune-Miraj-Hubli-Bangalore has been identified for doubling which will not only improve smooth flow of traffic but also boost overall development of the region. My humble request is to double tracking of Hubli-Chickajur route to reduce the total cost of Gadag-Haveri new line. I earnestly request that this project may be included in the Rail Budget 2016-17.

There has been a long standing demand of the people of Byadagi and Yelvagi, Haveri District (it covers 7 taluks) to stop 12725/12726 Intercity Express passing via these Railway Stations. As you are aware Byadagi chilli is famous chilly variety grown mainly in North Karnataka, named after the Town called Byadagi. Byadagi and Yelvagi are part of my Parliamentary Constituency. If you could kindly arrange to stop the above Express trains passing via Byadagi and Yelvagi Stations, it will pave way for much faster growth of not only agricultural, commercial and industrial activities, but would greatly benefit the local populace.

Kindly consider one minute stoppage of the following trains at Haveri, the District Headquarter :

(i) Yeshvantpur to Hazrat Nizmuddin to Yeshvantpur (Train No. 12629/12630) - Weekly twice via Hubli.

(ii) Chandigarh to Yeshvantpur to Chandigarh (Train No. 22685/22686) - Weekly twice via Hubli.

Gadag-Bijapur Passenger Train: There is a time gap between the two trains, travelling from Gadag to Bijapur (i.e. first train at morning 6 AM and the next at 2.30 PM, in the afternoon). Passengers commuting between these two cities are demanding additional passenger trains in between these two timings. They have also demanded for the introduction of an additional train between Bijapur-Gadag to help passengers catch the trains going to Bangalore, Secunderabad and Mumbai. This demand is in the interests of the people.

Provision/improvement of Infrastructure facilities at Ranebennur, Byadagi, Yelavagi, Devaragudda Station. Byadagi is known to be a world renowned market for chilly. To facilitate traders to directly supply chilly to major city, if the existing Good shed is expanded it would be of greater help to the traders of this town. Earlier trains were stopping at Halligudi station, after gauge conversion, passengers of this station are demanding restoration of stoppage of trains for their convenience and cost saving. Enhancement in the Reservation Quota from Gadag, Haveri, Ranebennur and Byagati is required for trains running via these stations. I sincerely urge the Hon'ble Minister to get the quota increased for the above stations and earmark at least 10 per cent quota for the above stations, so that the people of these towns will be benefitted. There is a need to provide an alternative entry to the Gadag Betageri railway station to help commuters reaching the station by connecting through a Foot Overbridge to JT College Road. It would not only benefit commuters coming from JT College Road side but also ease traffic congestion near the railway station. (Betageri (Kurattipete) to JT College Road connecting to 3rd Platform). At present, there is no Government Railway Police (GRP) outpost at Haveri Railway Station. There are repeated complaints of scuffles between commuters in the wake of increased traffic at Haveri railway station, the GRP should create an outpost at Haveri railway station.

Railway Station at Haveri 2nd platform length should be increased. Railway Station at Byadagi has no link between 1st and 2nd platform. Ladies Boogie should be increased in all passenger trains from Hubli to Bangalore to Hubli. Platform facility at "KALASUR" village near Haveri station is needed, as there is already stoppage for all passenger trains.

The good news about the Railway Budget, probably, is that Railways have secured healthy financial results and its performance has been on the positive side. The Railway Budget is a forward looking one and it has many positive features which would help the Railways to sustain the growth momentum and support the over-all economic development. It is my humble opinion that we should complement the hon. Railway Minister for a strong financial performance and improvement in the efficiency.

I am happy to note that the Railway Budget takes a remarkable approach towards the safety measures. It is a major challenge to ensure a risk-free journey in the Railways in a vast country like ours. This is a very commendable task. Steps have been taken in this regard, and more and more steps are being taken to ensure risk-free journey. To conclude, I would like to thank the Railway Minister and his team for achieving healthy financial results and excellent performance in freight and passenger operations.

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): महोदय, रेल बजट पर मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया गया है, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करती हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेलवे बजट पेश किया गया है, वह रेलवे को आम लोगों के लिए अत्यधिक सुविधाजनक, हाईटेक और सुगम बनाने का प्रयास है। रेल बजट 2016-17 में यात्री किराया और माल भाड़े में कोई बदलाव न करते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने यात्री सुविधा पर विशेष ध्यान दिया है। इस बजट में रेल विकास परियोजना के लिए योजनागत व्यय को बढ़ाकर 1.21 लाख करोड़ रुपये किया है, जो पिछले वर्षों के निवेश के औसत का लगभग दोगुना है। इस बजट से लोगों को आशा जमी है। नःसन्देह यह रेल बजट रेलवे को एक नई देशा पदान करेगा। इस बजट में बुनियादी ढाँचे को मजबूत करने का प्रयास किया गया है। वैसे रेलवे परियोजनाएँ जो वर्षों से लम्बित पड़ी हैं, उन्हें पूरा करने की सरकार ने अपनी प्रतिबद्धता दिखाई है, जो कि एक सशक्त कदम है। पिछली सरकारों में यह देखा जाता था कि लोगों की वाहवाही लूटने के लिए हर बजट में बड़ी-बड़ी योजनाओं की घोषणा कर दी जाती थी, लेकिन सभी को आधा-अधूरा ही छोड़ दिया जाता था और हर साल नई योजनाओं की घोषणा कर दी जाती थी। आज आवश्यकता है कि रेलवे की पिछली महत्वाकांक्षी योजनाएँ, जो किसी न किसी कारणवश लम्बित हैं, उनको पूरा करने के लिए मंत्री जी आपको ध्यान देने की जरूरत है।

रेल मंत्री जी ने रेलवे कायाकल्प करने के लिए कई खास योजनाओं की घोषणा की है, जिससे समय की माँग के अनुरूप रेलवे को अत्यधिक हाईटेक किया जा सके और आम लोगों के लिए रेलवे की यात्रा सुविधाजनक बनाई जाए। इस रेल बजट में तीन नई सुपरफास्ट रेलगाड़ियाँ चलाने की घोषणा की गई है। डमसफर नाम की गाड़ियाँ वातानुकूलित थीं एसी डिब्बे वाली होंगी, जिनमें भोजन का भी विकल्प होगा। तेजस नाम की गाड़ियाँ 130 किलोमीटर प्रतिघंटा की रफ़्तार से चलेगी, जबकि तीसरी प्रकार की ट्रेन उदय नाम से चलाई जाएगी, जो उबल डेकर होगी। इन सबसे अलावा उत्कृष्ट नाम से वातानुकूलित दो तला गाड़ियाँ चलाने की भी घोषणा की गई है। यह दो तला गाड़ियाँ व्यस्त मार्गों पर चलाने की योजना है। बजट में अनारक्षित यात्रियों की सुविधा का भी ध्यान रखा गया है। ऐसे यात्रियों के लिए टिन दयाल अनारक्षित डिब्बे लगाए जाएंगे, जिनमें पेयजल और मोबाइल चार्जिंग जैसी सुविधा उपलब्ध रहेगी। इन सबसे निश्चित रूप से लोगों का रेलवे में सफर करना पहले से अधिक सुविधाजनक होगा। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने आम जनों के लिए रेल सुविधाओं में बढ़ोतरी पर विशेष ध्यान दिया है।

मंत्री जी ने तीन नए मालगाड़ी मार्ग बनाए जाने की बात इस बजट में कही है, जिसके निर्माण से माल की दुलाई में कई गुना बढ़ोतरी होगी तथा रेलवे के राजस्व में गुणात्मक वृद्धि होगी। नए रेल मार्गों के निर्माण से यात्री रेलगाड़ियों की बढ़ोतरी होगी और उनका परिचालन भी निर्बाध रूप से होगा।

बिहार के अधिकांश लोग देश के अन्य शहरों में कार्यरत हैं, जो हर दो-तीन महीने के बाद बिहार आते-जाते हैं। जिसके कारण बिहार में जाने वाली, बिहार से आने वाली रेल सेवाओं में काफी भीड़-भाड़ रहती है। एक अनुमान के अनुसार हर साल सिर्फ छठ पर 31 लाख लोग देश के अन्य शहरों से बिहार आते हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि बिहार से आने-जाने वाली रेल सेवाओं में बढ़ोतरी बढ़ती माँग के अनुरूप की जाए तो इससे लोगों को सुविधा मिलने के साथ-साथ रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी। छठ बिहार का एक महत्वपूर्ण और लोकप्रिय पर्व है। छठ पूजा के लिए देश के कोने-कोने में बसे बिहार के निवासी बिहार आते हैं, मगर छठ के समय उनकी माँग के अनुसार रेल सेवा उपलब्ध नहीं है, जिसके कारण लोगों को छठ पर चढ़कर यात्रा करनी पड़ती है और प्लेटफॉर्म पर अपार भीड़ हो जाती है। रेलवे को दिल्ली रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म टिकट बेचना बन्द करना पड़ता है, जिससे रेलवे के राजस्व की भी हानि होती है।

यही हाल होली, दीपावली और ईद के मौके पर भी देखने को मिलता है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि छठ पर्व, दीपावली, ईद एवं होली के अवसर पर बिहार को अतिरिक्त रेल सेवा उपलब्ध कराई जानी चाहिए। बिहार में रेलवे की कई पूर्व घोषित परियोजनाएँ चालू नहीं की गई हैं। अगर की गई हैं तो अत्यधिक धीमी गति से कार्य हो रहा है। इससे परियोजनाओं पर लागत खर्च भी बढ़ रहा है। रेल परियोजनाओं एवं रेलवे का विकास देश के विकास एवं रेलवे की माँग के अनुरूप होना चाहिए जो इस रेल बजट में देखने को मिलता है। यह रेल बजट किसानों, आदिवासियों और मज़दूरों को लाभ पहुँचाने वाला है। हम यह कहना चाहते हैं कि रेलवे की माली हालत खराब होने का मुख्य कारण रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार है जिस पर रेल मंत्री जी ने बजट में प्रकाश डाला है। माल बुकिंग में बहुत भ्रष्टाचार है। उस पर कोई कार्रवाई नहीं होती है। माल बुकिंग कराने में जो भ्रष्टाचार है, उसे दूर किया जाए जिससे व्यापारी सरतों में अपने माल को बुक कर सकें। इससे महंगाई कम होगी और रेलवे के राजस्व में बढ़ोतरी होगी।

इसी के साथ मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि कई सातों से बगहा, नरकटियागंज, बेतिया, बापूधाम, मोतिहारी से दक्षिण बिहार एवं झारखंड के लिए नई रेल सेवाएँ चलाए जाने हेतु मांग हो रही है। कानपुर से गोरखपुर के बीच में चलने वाली चौथी चौथ एक्सप्रेस रेलवे सेवा का बापूधाम मोतिहारी तक विस्तार किया जाए। सप्तक्रांति सुपरफास्ट एक्सप्रेस की तर्ज पर एक और सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए अथवा बापूधाम मोतिहारी गरीब स्थ साप्ताहिक ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए। क्योंकि चकिया, बापूधाम, मोतिहारी, बेतिया, नरकटिया, बगहा के लोगों को दिल्ली की यात्रा करने के लिए हमेशा पेशानी का सामना करना पड़ता है। इसके अलावा मेरे संसदीय क्षेत्र के पूर्व मध्य रेल के अंतर्गत घोड़ासहन रेलवे स्टेशन पर एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 17005-17006, 12545-12546, 14017-14018 एवं 14007-14008 का ठहराव जनहित में नितान्त आवश्यक है। साथ ही सीतामढ़ी-खसौर रेलखंड पर दैनिक व्यापारियों और विद्यार्थियों एवं सरकारी कर्मचारियों के हित को ध्यान में रखते हुए सुबह-शाम एक जोड़ी पैसेंजर ट्रेन का परिचालन आवश्यक है। मैं इस रेल बजट का समर्थन करती हूँ और रेल मंत्री को धन्यवाद देती हूँ कि हमारे यहाँ शिवहर ने कभी रेल लाईन नहीं देखी थी, उसके लिए अब मंजूरी मिली है। 20 करोड़ रुपये तो मिले ही हैं लेकिन 900 करोड़ रुपये की वहाँ मांग है। इसके लिए रेल मंत्री जी से आग्रह करती हूँ। धन्यवाद।

SHRI RADHESHYAM BISWAS (KARIMGANJ): Mr. Chairman, Sir, I thank you for granting me the opportunity to express my views on behalf of our party AIUDF on the Railway Budget for 2016-17. First of all, I would like to thank the Railway Minister for his efforts to complete the gauge conversion work between Lumding-Silchar and starting three new trains including goods trains which are running successfully.

I request the Minister for starting a few trains in the new BG line to connect North Eastern States as well as my constituency of Barak Valley. Now we are in the end of Mega Block and the hon. Minister announced during the flagging time at Silchar that some new trains will start from various stations of Tripura, Mizoram and Barak Valley, but they have not been included in the Railway Budget Speech. So, I request the Minister to start the following trains within March, 2016

- Daily Intercity Express train between Silchar and Dibrugarh
- Daily Super Fast Express trains from Agartala via Karimganj to
- Guwahati

- Durgam Cheruvu Express from Vairahalli via Hailakandi to New Delhi
- Durgam Cheruvu Express from Silchar to Bengaluru
- Durgam Cheruvu Express between Agartala and Mumbai at least twice a week
- Direct Super Fast Express train from Silchar to Bengaluru via Kolkata and Chennai
- A Janshatabdi and Shatabdi Express train from Badarpur to Guwahati daily, which may be extended upto Bhairabi and Agartala in near future
- A Rajdhani Express from Agartala to New Delhi to facilitate passengers of Barak Valley, Mizoram and Manipur.
- Several local trains between major stations of Barak Valley, such as Silchar, Karimganj, Hailakandi, Bhairabi, Badarpur, Dharmanagar, Agartala, Mahisashan and Dullavcheera, which were stopped since 1 ½ years due to Mega block.
- Introduction of new train between Dhubri and Guwahati including Intercity and Janshatabdi Expresses.
- Introduction of new train from Jogikhopa to Mahendraganj via Mancachar, introduction of train service both passenger and goods between Golakganj Station of Dhubri District in Assam and Kolkata in West Bengal via Rangpur and other places in Bangladesh as it was used before partition.
- Daily Janshatabdi Express between Barpeta and Guwahati to connect the district with its capital;
- Introduction of new superfast express trains from Barpeta to Delhi, Kolkata and Mumbai;
- Stoppage of train like Rajdhani Express, Kanchanjunga Express at Hojai station in view of commercial activities and as public demand.

I also request to introduce new trains which were announced out of the three new trains from metro cities of the country to the North Eastern States *via* Guwahati.

As a result of conversion and raising heights from old line to BG lines under my constituency of Karimganj, there is a huge requirement of road overbridges or road underbridges specially from Badarpur-Agartala, Karimganj-Mahisashan, Barigram-Dullavcheera and Kathakal-Bhairabi line and other parts of Assam like Goalpara-Dhubri, and Barpeta railway lines.

I request to allocate sufficient amount in the present Budget for the construction of ROB/RUB to maintain connectivity of the people of the locality and to avoid future accidents.

After the completion of BG line conversion between Silchar and Lumding there was information published in newspapers that due to non-availability of infrastructure for cleaning coaches at Silchar, long distance trains will not be started regularly. I request to allocate sufficient amount for establishing cleaning facility at Silchar. Badarpur is a railway township since 1885 and Railway department have huge land; I request you to create a new division at Badarpur which is a long term demand of local people. I also request to set up a loco-shed in the same place for repairing engine, coaches etc. As a result, local employment would be done.

During the Budget Speech, I was very much concentrated to find what we have got for North Eastern region. Unfortunately, I did not find much to cheer up. I do not find any major changes in the past Budgets and the present Budget for NF railway. As we all know and it is an open secret that NF railway is very much back-dated and under developed in comparison to the other zones of the country.

The tracks under NF railway are still in such condition that train like Rajdhani Express has to be halted in stations in certain places for crossing and it cannot run in high speed. It hardly attains half of its highest speed limit in NF railway tracks.

Through this august House, several things were demanded by me in last two years, but I can see only one or two things included that also partially. As per the announcement of the General Manager of NF railway, in a Press meet he said that for survey of Patharkandi to Kahnmun a sum of Rs. 50,000, for survey of Silchar to Kolkata *via* Bangladesh a sum of Rs. 15.77 lakh, a sum of Rs. 20 lakh for survey of Bhairabi-Sairong railway line project, and a sum of Rs. 44.8 lakh for survey of double line at Dhubri with bridge over river Brahmaputra are also provided in the Budget. Survey does not mean approval of the projects. I request you to include these projects in the present Budget on priority basis for the economic development of the region.

The Railway Budget for the year 2016 has increased the allocation but there were no big announcements for any zones.

Thank you, Sir.

***श्री पी.पी. चौधरी (पाली):** सर्वप्रथम मैं माननीय रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु जी व माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहूंगा कि मेरे लोकसभा क्षेत्र पाली में वर्षों से तंबित मांग को ध्यान में रखते हुए बिलाड़ा से बर नई रेल लाइन का सर्वे पुनः कराने के निर्देश प्रदान किये।

मैं बजट में दिये गये आंकड़ों की बौछार नहीं करना चाहता, मेरे योग्य साथियों के द्वारा बड़े विस्तार से चर्चा की जा चुकी है। बजट पढ़ने के बाद स्पष्ट धारणा बनती है कि ये एक विकास परक और निरंतरता का बजट है।

जनता के लिए इस साल जारी किया गया रेलवे बजट पिछले साल के बजट से कहीं ज्यादा अच्छा एवं जनता के ज़ेजमर्र के कामों को ध्यान में रखते हुए बहुत सरल तरीके से पेश किया गया है। देश की जनता की जरूरतों को नज़र में रखते हुए रेल बजट के मुद्दे सरल बनाने की कोशिश की गई है तथा जनता की जरूरतों को देखते हुए रेलवे में सुख-सुविधाओं की बढ़ोतरी की गई है। इस रेल

बजट में कई सेवाओं में इजाफा किया गया है तथा आने वाले सालों में कई तरह की रणनीतियों पर काम करने की योजनाएं तैयार की गई हैं।

इस वर्ष रेल बजट में रेल भाड़ा एवं माल भाड़े में बढ़ोतरी न कर लोगों को तोहफा दिया है। यात्री किराया न बढ़ाने से यात्रियों को बड़ी राहत मिलेगी। इस वर्ष रेल बजट में महिलाओं को ध्यान में रखते हुए उनके लिए रेलवे टिकट में 33 फीसदी आरक्षण दिया गया है, जिससे कि महिलाओं का ट्रेन में सफर करना आसान होगा। बुजुर्गों को ध्यान में रखते हुए उनके कोटे में 50 फीसदी की बढ़ोतरी की गई है, जिससे कि बुजुर्गों को ट्रेनों में सफर करने में परेशानी का सामना नहीं करना पड़ेगा। लोगों की बढ़ती संख्या को देखते हुए रेलवे ने सभी ट्रेनों में नॉन ए.सी. कोचों में बढ़ोतरी की है। इस साल रेलवे ने लोगों के लिए नई हेल्प लाईन नम्बर 139 जारी किया है, जिसके तहत लोग इस लाईन नं. पर कॉल कर कभी भी अपना टिकट कैंसिल करवा सकते हैं, इस सेवा के द्वारा लोग अपने घर बैठे ही अपना टिकट कैंसिल करवा सकते हैं। इस रेलवे बजट में माननीय मंत्री जी ने भोपाल के हबीबनगर रेलवे स्टेशन सहित 4 रेलवे स्टेशनों का पुनर्वास करने का प्रस्ताव भी रखा है। हबीबनगर स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाने के साथ ही स्टेशन पर एफ.एम. की सुविधा भी लोगों को मिल सकेगी। बजट में लोगों के लिए एक नया हेल्प लाईन नं. 189 जारी किया गया है जिससे कि लोग सुरक्षा हेतु इस हेल्पलाईन नं. पर कॉल कर अपनी शिकायत दर्ज करवा सकते हैं। इस बजट में रेलवे ने सभी कैटेगरी में 33 फीसदी तक आरक्षण देने की घोषणा की है। इस बजट के तहत हर ट्रेन के कोच में जी.पी.एस. सिस्टम लगाया जाएगा, जिससे कि यात्रियों को सफर के दौरान प्रत्येक रास्ते की जानकारी प्राप्त हो सकेगी। इस बार रेलवे टिकट बुक करने के लिए यात्रियों के लिए एक नया मोबाइल ऐप भी लांच किया है जिससे कि यात्री लोग इस मोबाइल ऐप के जरिए बिना रेलवे स्टेशन जाए घर बैठे ही अपना रेल टिकट बुक कर अपना टिकट कन्फर्म कर सकते हैं।

इस वर्ष के रेल बजट ने राजस्थान को भी अहम तोहफे के रूप में राजस्थान रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर को मजबूत करने की घोषणा की है। रेल बजट ने जितेवासियों की करीब 20 साल पुरानी मांग के तहत बर-बिलाड़ा लाईन को रेल मार्ग से जोड़ने एवं जिले के 47 कि.मी. नए रेलमार्ग को बिलाने के लिए नए सिरे से सर्वे को मंजूरी दे दी है। इसके साथ ही, खोरी के समीप क्रांशिंग पर आर.ओ.बी. निर्माण भी करवाया जाएगा। इस बजट के तहत राजस्थान के सनी-मारवाड़ जंक्शन के बीच कुल 45.42 कि.मी. रेलवे ट्रैक के कुछ हिस्से में डबल रेलवे लाईन बिछाई जाएगी जिससे कि दो ट्रेनों आसानी से गुजर सकेंगी तथा इससे क्रांशिंग की समस्या भी खत्म हो जाएगी। राजस्थान के पाली जिले में पानी, मारवाड़ जंक्शन, फालना तथा जवाई बांध, रेलवे स्टेशन पर दिव्यांगों एवं असहाय लोगों को ध्यान में रखते हुए उन्हें इलेक्ट्रिक व्हील चेयर मुहैया कराई जाएगी। इस बजट के तहत पाली के रेलवे क्रांशिंग-11 खोरी के समीप आर.ओ.बी. निर्माण, चोटिला से राजकियावास के बीच में आबाड़ जिले के 7 रेलवे फाटकों से ग्रामीणों को मुक्ति मिल सकेगी। इस रेलवे बजट में 400 बड़े स्टेशनों को वाई-फाई सुविधा प्रदान करने की घोषणा में जोधपुर मंडल के पाली तथा अजमेर मंडल का सबसे ज्यादा इनकम वाले फालना स्टेशन का नंबर आने की उम्मीद इस बजट में जताई गई है। रेल बजट में गत वर्ष में मंजूर किए गए नाथद्वारा-मारवाड़ जंक्शन के बीच आमान-परिवर्तन को इस बार मंजूरी प्रदान कर दी गई है। दोनों प्रमुख रेलवे स्टेशनों के बीच 167 कि.मी. रेलवे मार्ग का सर्वेक्षण भी होगा, इसके लिए बजट में 44.55 लाख रूपए का प्रावधान तय किया गया है। रेल बजट में गैंगमैनों को ट्रेनों की लोकेशन के बारे में जानकारी उपलब्ध करवाने वाला रक्षा नामक उपकरण दिया जाएगा, जिससे कि जिले के 70 गैंगमैनों को इसका फायदा मिल सकेगा।

मेरे लोकसभा क्षेत्र पाली (राजस्थान) से होकर गुजर रहे डेडीकेटेड प्रेट कॉरिडोर की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए बताना चाहूंगा कि पाली स्थित बगड़ी नगर स्टेशन के पास गेल संख्या 50-सी पर उत्तर-पश्चिम रेलवे ट्रैक हेतु अण्डर ब्रिज बनाना प्रस्तावित है, जिसकी चौड़ाई व ऊँचाई 2X 4.5 X 5 है।

मैं आपके संज्ञान में लाना चाहूंगा कि बगड़ी नगर पाली जिले का सबसे बड़ा राज्य व कृषि आधारित क्षेत्र है, यहां उप-तहसील कार्यालय, जिला शिक्षा एवं प्रशिक्षण संस्थान, पटवारी ट्रेनिंग सेन्टर, अनेकों शैक्षणिक संस्थान, सामुदायिक चिकित्सालय, पशु चिकित्सालय, पुलिस थाना, डाकघर, बैंक आदि हैं। इस क्षेत्र में मुख्यतः मेहंटी, गेहूं, मक्का, बाजरा व सनाया पत्ती की खेती की जाती है। किसान व कृषक कृषि उपज को बड़े-बड़े ट्रकों के माध्यम से पाली जिले में स्थित सोजत कृषि मण्डी तक ले जाते हैं, जो रास्ता इसी प्रस्तावित अण्डर ब्रिज से होकर निकलता है, इसके अतिरिक्त इस मार्ग से लगभग 800-1000 वाहन प्रतिदिन आते-जाते हैं। बड़े वाहनों का प्रस्तावित अण्डर ब्रिज के नीचे से निकलना मुश्किल होगा तथा जाम की स्थिति भी बनी रहेगी। अतः आपसे अनुरोध है कि इस सम्बन्ध में पुनः सर्वे करवाकर अण्डर ब्रिज के स्थान पर ओवर ब्रिज निर्माण करने संबंधी कदम उठाने की कृपा करें, ताकि स्थानीय लोगों, विशेषकर किसानों को समस्या का सामना न करना पड़े।

रेल यात्रियों की सुविधाओं के लिए सुझाव देना चाहूंगा कि दूरसंचार के क्षेत्र में क्रांतिकारी परिवर्तन के कारण मोबाइल का प्रयोग प्रायः प्रत्येक रेलवे यात्री द्वारा किया जाने लगा है। अतः मैं यह मांग करता हूँ कि प्रत्येक रेलगाड़ी में एवं प्रत्येक कोच में मोबाइल चार्ज करने की सुविधा उपलब्ध कराई जाये। प्रत्येक रेलगाड़ी के दो कोच के बीच में पानी का स्टैंड स्थापित हो, जिसमें कम से कम चार नल तने हों। क्योंकि प्रायः स्टेशनों पर देखा गया है कि जो पैक पानी की बोतल बेवते हैं, उनकी मिलीभगत से अधिकांशतः रेलवे के पानी पीने के नल बंद करा दिये जाते हैं। प्रत्येक रेलगाड़ी के प्रत्येक कोच में पीने के पानी के लिए वाटर ए.टी.एम. लगाया जाये ताकि यात्रियों को शुद्ध एवं ठण्डा पानी पीने के लिए मिल सके। जहां पर रेलवे का जंक्शन होता है, वहां पर चार-पांच रेलगाड़ियां खड़ी रहने के कारण चालक जो हॉर्न बजाता है, उसमें दुविधा रहती है कि किस ट्रेन का हॉर्न बजा है। अतः मेरा यह सुझाव है कि प्रत्येक रेलगाड़ी में एक से अधिक हॉर्न तने होने चाहिए जिससे यात्री तुरंत सतर्क हो सके। रेलगाड़ी में स्टेशन के आने से पहले यात्रियों को स्टेशन की सूचना अनाउंसमेंट के माध्यम से दिल्ली मेट्रो की तर्ज पर दी जानी चाहिए। प्रत्येक सांसद के साथ कम्पेनियन की रेल यात्रा नःशुल्क होती है, लेकिन जब सांसद द्वारा हवाई यात्रा की जा रही हो या कम्पेनियन को सांसद के निर्देशानुसार कहीं यात्रा करनी हो तो ऐसी स्थिति के लिए कम्पेनियन को अकेले यात्रा करने पर लिमिटेड नःशुल्क टिकट उपलब्ध कराने का मैं सुझाव देता हूँ।

ट्रेन किस स्टेशन से होकर गुजर रही है, यह देखना बहुत मुश्किल है, विशेषकर रात के समय। मेरा सुझाव है कि एल.ई.डी. से युक्त स्टेशनों के नाम प्रत्येक स्टेशन पर दोनों तरफ कई बार लिखे होने चाहिए। आज 70 प्रतिशत से ज्यादा यात्री ट्रेली बैग का इस्तेमाल करते हैं, जिन्हें सीढ़ियों से चढ़कर अन्य प्लेटफॉर्म पर ले जाना बहुत दुविधापूर्ण है। मेरा सुझाव है कि प्रत्येक प्लेटफॉर्म की सीढ़ियों के साथ ट्रेली बैग बनाया जाए ताकि ट्रेली बैग को घसीट कर ले जाया जा सके। इससे सबसे ज्यादा फायदा महिला यात्रियों को होगा। आज कम्प्यूटर का युग है, डिजिटल इंडिया का जमाना है। रेलवे प्रशासन द्वारा ऑनलाइन टिकटिंग पर जोर दिया जा रहा है, जिसके चलते ग्रामीण क्षेत्रों से कम टिकट लिए जाने के कारण काफी संख्या में रिजर्वेशन काउंटरों को बंद किया जा रहा है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि ग्रामीण क्षेत्रों में ई-टिकटिंग ग्रामीण परिवेश के लोग नहीं कर पाते, जिसके चलते उन्हें एजेंटों को अधिक धनराशि देकर टिकट बुक करानी होती है। अतः ग्रामीण क्षेत्रों में चल रहे टिकट बुकिंग काउंटरों को यथावत रखा जाए। ई-टिकटिंग की सुविधा देश के प्रत्येक नागरिक तक पहुंचाने लगी है, आज कोई भी, कभी भी टिकट बुक कर अपनी यात्रा कर सकता है, लेकिन यह सुविधा सांसदों को उपलब्ध नहीं है। सांसद भवन में पी.आर.एस. काउंटर बंद होने तथा देर रात को कार्यकर्म निर्धारित होने के बाद टिकट बनाना संभव नहीं हो पाता। अतः सांसदों की टिकट बुकिंग व्यवस्था भी ऑनलाइन की जानी चाहिए।

सीमित संसाधन को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रालय एवं इसकी कार्य प्रणाली में सुधार लाकर एक तरफ धनराशि जुटाई जाएगी और दूसरी तरफ पी.पी.पी. मॉडल के अंतर्गत निजी निवेश के द्वार खोले गये हैं। ये स्पष्ट करते हुए कि रेलवे का निजीकरण नहीं किया जाएगा, लेकिन रेल सेवाओं में विस्तार एवं गुणवत्ता में सुधार करने के लिए निजी क्षेत्र की भागीदारी करना एक अत्यंत महत्वपूर्ण कदम है। मैं इसके लिए भी माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। मुझे पूरी उम्मीद है कि रेल सुविधाओं के साथ-साथ निजी क्षेत्र के माध्यम से पुराने रेलवे स्टेशनों का विकास, नई लाईनों का विस्तार एवं माल यातायात के क्षेत्र में भी निजी क्षेत्र की भागीदारी यदि सुनिश्चित की जाती है, तो इन क्षेत्रों में हो रही धीमी गति में तेज रफ्तार लाई जा सकती है।

रेल बजट से पूर्व मैंने स्वयं माननीय रेल मंत्री जी से मिलकर अपने लोकसभा क्षेत्र से सम्बन्धित निम्नलिखित सुझाव दिए थे, मुझे पूरी उम्मीद थी कि आपके नेतृत्व में रेल मंत्रालय द्वारा पाली जैसे दूर-दराज के क्षेत्रों में रेल सुविधाओं का ध्यान रखा जाएगा, लेकिन उन पर कार्यवाही नहीं की जा सकी, जो निम्न प्रकार हैं: जोधपुर से मारवाड़ जंक्शन के बीच वाया लूणी व पाली मेमू/डेमू ट्रेन का संचालन किया जाए।

जोधपुर/मारवाड़ जंक्शन से बंगलौर व चैन्नई(साउथ) जाने वाली साप्ताहिक ट्रेनों को डेढी किया जाए जो कि इस प्रकार हैं-16125, 16531, 16507, 16533 एवं 06512. दिल्ली, जोधपुर के मध्य चल रही मण्डौर एक्सप्रेस में पश्चिम श्रेणी का कोच बंद कर नया लगवाने तथा कोच संख्या बढ़ाने के संबंध में विचार किया जाए।

पाली जिले का अधिकांश क्षेत्र रेलवे सुविधाओं से वंचित है। यहाँ के स्थानीय नागरिकों को रेल यात्रा करने के लिए जोधपुर या मारवाड़ जंक्शन पर जाना होता है। पाली लोकसभा के बिलाड़ा से जोधपुर को चलने वाली पैसेंजर ट्रेन के फेरे बढ़ाने को लेकर जनता की भारी मांग है। रेलवे के द्वारा ओवरब्रिज/अण्डरब्रिज बनाने के लिए एक राष्ट्रीय नीति होनी चाहिए, पाली संसदीय क्षेत्र जहां से मैं आता हूँ, अनेकों रेलवे क्रांशिंग पर बने रेलवे फाटक दिन में 50 से अधिक बार बंद होने के कारण आम नागरिकों के लिए सबसे बड़ी परेशानी का कारण बने हुए हैं।

अंत में, मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस क्रांतिकारी रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मेरे द्वारा दिये गए सुझावों पर शीघ्रता से ध्यान देते हुए कार्यवाही सुनिश्चित की जाएगी और मैं बजट का पुरजोर समर्थन करता हूँ।

श्रीमती संतोष अह्लावत (सुंजुनू): माननीय सभापति महोदय, मैं पूर्व में ही आपसे निवेदन करना चाहती हूँ, आज महिलाओं का दिवस है तो थोड़ा घण्टी देर से बजाइएगा। मैं आपका धन्यवाद करना चाहती हूँ कि आपने मुझे वर्ष 2016-17 के रेल बजट पर बोलने का मौका दिया।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का देश की सभी महिलाओं की तरफ से रेल बजट में महिलाओं को दी गई प्राथमिकताओं के लिए धन्यवाद करना चाहती हूँ। सरकार द्वारा महिलाओं को टिकट आरक्षण में दी गई उप-कोटा की मंजूरी, रेलगाड़ी में महिला यात्रियों को बेहतर सुरक्षा प्रदान करने के लिए 24 घण्टे हैल्पलाइन नम्बर 182 तथा स्टेशनों पर महिलाओं को सुरक्षा प्रदान करने हेतु सी.सी.टी.वी. चौकसी व्यवस्था जैसी नीतियां, महिला यात्रियों को रेल में यात्रा करने के लिए न केवल सुरक्षित माहौल पैदा करेंगी, अपितु महिलाओं की संख्या भी यात्रा में बढ़ जायेगी।

सभापति महोदय, रेल मंत्री जी द्वारा शिशुओं के साथ यात्रा करने वाली महिलाओं के लिए गाड़ियों और स्टेशनों पर शिशु आहार उपलब्ध कराने की सुविधा शुरू करने की एक स्वागतयोग्य पहल के लिए मैं पुनः उनका धन्यवाद करना चाहती हूँ।

माननीय सभापति महोदय, मेरी नज़र में यह बजट आम जनता का बजट है। आम जन के लिए रेल भाड़ा व माल भाड़ा न बढ़ा कर रेल मंत्री जी ने साबित कर दिया कि रेल भाड़ा न बढ़ा कर भी अन्य साधनों से आय उपाजित करके रेल की सुविधाओं को अधिक सुदृढ़ किया जा सकता है।

सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा यात्री सुविधाओं को बढ़ावा देने के लिए 65,000 अतिरिक्त बर्थ, बायो टॉयलेट्स, स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा, ई-टिकटिंग का विस्तार तथा सबसे महत्वपूर्ण यह कि वर्ष 2020 तक हर यात्री को कन्फर्म टिकट उपलब्ध कराना सरकार की दूरदर्शिता को दिखाता है।

सभापति महोदय, लम्बी दूरी के अनारक्षित यात्रियों के लिए अंत्योदय एक्सप्रेस एवं दीनदयाल सवारी डिब्बे जोड़ने की सरकार का निर्णय सामाजिक और आर्थिक दोनों दृष्टि से स्वागतयोग्य है। लम्बी दूरी के आरक्षित यात्रियों के लिए तेजस, हमसफर और उदय जैसी गाड़ियों को चलाने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहती हूँ।

यात्रा को आरामदेह बनाने के लिए, समय पालन में सुधार करने के लिए गाड़ी परिवालन ऑडिट प्रारंभ करने के लिए, यात्री टिकटों के लिए ऑटोमैटिक टिकटिंग वेंडिंग मशीन लगाना, ई-टिकटिंग की व्यवस्था करना, क्षमताओं का विस्तार करना, सामाजिक दायित्व का निर्वहन करते हुए दिव्यांगों के लिए ऑनलाइन टिकटों की बुकिंग में छूट, व्हील चेयर की ऑनलाइन बुकिंग, नए सवारी डिब्बे, वरिष्ठ नागरिकों के लिए निचली श्रॉयकाएं, विश्वविद्यालयी यात्रियों के लिए यात्रा बीमा, विश्रामालयों में घंटों के आधार पर बुकिंग, स्मार्ट सवारी डिब्बे, सेटलाइट टर्मिनल और पोर्ट्स के लिए नई वर्दी, हाई स्पीड रेल, रेल में मनोरंजन की व्यवस्था, पी.ए. सिस्टम में एफ.एम. रेडियो का प्रस्ताव, बास्केट का विस्तार, टैरिफ को सुकिसंगत बनाना तथा टर्मिनल क्षमता के निर्माण आदि सभी पहलुओं पर सरकार आम जन से धन्यवाद लेने की अपेक्षा रखती है।

सभापति महोदय, मैं अपनी और अपने संसदीय क्षेत्र की जनता की ओर से माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहती हूँ कि उन्होंने सुंजुनू में सीकर-तोहारू समपार पर ऊपरी सड़क पुल बनाकर जो तोहफा हमें दिया है, वह एक बहुत ही सरहनीय कदम है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कुछ मांग रेल मंत्री जी तक पहुंचाना चाहती हूँ। नीम का थाना से जुजानगढ़ वाया उदयपुरवादी, सीकर, सालासर एक बहुत बड़ा थाम है। वहां विश्व का एक प्रसिद्ध मन्दिर है। वहां सभी लोग आते हैं। वहां 150 किलोमीटर नई लाइन का जो सर्वे रेल मंत्री जी ने मंजूर किया है, मैं उसके लिए भी उन्हें धन्यवाद देना चाहती हूँ।

रेवाड़ी से सादुलपुर वाया तोहारू, महेन्दगढ़ दोहरीकरण और विद्युतीकरण के 140 किलोमीटर के सर्वे के लिए भी मैं आभार व्यक्त करना चाहती हूँ।

रतनगढ़ से फतेहपुर के बीच 36 किलोमीटर नई लाइन का सर्वे के लिए मैं पुनः आभार व्यक्त करती हूँ।

तोहारू से भिवानी तक 64 किलोमीटर की नई रेलवे लाइन की स्वीकृति के लिए भी बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ।

सभापति महोदय, मैं अपनी बात को समाप्त करूंगी, लेकिन आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र में रेल तंत्र के वांछित कुछ मूलभूत सुधारों की तरफ दिलाना चाहती हूँ।

सभापति महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र भारतीय सेना में सर्वाधिक जवान देने वाला क्षेत्र है, सर्वाधिक शहीद मेरे क्षेत्र से हुए हैं। उन शहीद परिवारों को हम लोग एक तोहफा दें, उनका सम्मान करें। इसलिए मेरे यहां से दिल्ली से लेकर जयपुर तक एक रेलगाड़ी की मांग करती हूँ। राजधानी क्षेत्र को जोड़ने वाली एक रेल अतिशीघ्र चलाई जाए।

बुधवार और शुक्रवार को मात्र दो दिन चलने वाली दिल्ली सराय रोहिल्ला - सीकर ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए।

समय-सारिणी, जो हमारे किसी काम की नहीं है, इसमें फेरबदल करके उपर्युक्त समय-सारिणी में बदला जाए। बुधवार और शुक्रवार को दिल्ली सराय रोहिल्ला-सीकर ट्रेन की समय सारिणी में परिवर्तन कर कृपया इसे सातों दिन चलाकर मेरे उन सैनिक भाइयों को तोहफे की मांग मैं आपके माध्यम से करना चाहती हूँ।

महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को यही कह सकती हूँ कि आप निरंतर आगे बढ़ते रहें। देश की जनता की दुआएं आपके साथ हैं।

धन्यवाद।

***SHRI P.R. SUNDARAM (NAMAKKAL):** Salem-Karur passenger train No. 56105 should be extended upto Trichy in view of quick reach to Trichy.

Salem-Chennai (Egmore Train No. 11063/11064) Express train may be extended upto Pollacy via Namakkal, Karur.

A new road should be laid to reach the Namakkal railway station through Thuraiyur road which is divide the railway track where vacant land is available on the Western side. An estimate of Rupees Three Crores is expected for the said work.

Mohanur railway station handles large number of Rail Passengers without a reservation counter. Hence a railway out agency should be started as an initial step. Special festival train should be operated via Salem, Namakkal, Karur to Southern districts of Tamil Nadu from Bangaluru and from Chennai during the Deepavali festival at least for a period of one week.

Salem-Karur, Karur-Salem Passenger (Train No. 06743-06744, 06739-06740, 06741-06742) is likely to be operated upto 30th November, 2015. Hence this train may be operated continually without any disturbance.

श्री भगवंत मान (संगरूर): सभापति महोदय, रेल बजट पर डिबेट चल रही है। चूंकि मैं पंजाब से आता हूं, तो मेरे पंजाब से संबंधित कुछ प्वायंट्स हैं। मैं वादूंगा कि रेल मंत्री जी उसे नोट कर लें।

जाखल से लुधियाना वाया- लहरनागा, सुनाम, संगरूर, धुरी होते हुए मलेरकोटला, किला रायपुर ट्रैक है। सुबह नौ बजे से लेकर साढ़े तीन बजे तक वहां कोई पैसेंजर ट्रेन ही नहीं है। वहां साढ़े छः घंटे तक ट्रैक बिल्कुल खाली रहता है। अगर इसमें एक-दो ट्रेनें जोड़ दी जाए, तो लोगों को सुविधा हो जाएगी, क्योंकि रेल के भाड़े और बस के किराए में बहुत फर्क है। इसलिए लोग चाहते हैं कि अगर दो-तीन ट्रेनें हो जाएं तो उन्हें थोड़ा फायदा हो सकता है।

राजपुरा से सनेटा तक 16 किलोमीटर का अगर ट्रैक बनता है तो पूरा मालवा क्षेत्र, गंगानगर से लेकर चंडीगढ़ से रेल कनेक्टिविटी हो जाती है। वह पता नहीं क्यों नहीं पूरा हो रहा है? शायद उससे सत्ताधारी पार्टी की बसों को उससे नुकसान होता होगा। अगर किसी को पटियाला से या भटिण्डा से ट्रेन से चंडीगढ़ जाना हो, तो आपको राजपुरा से अम्बाला जाना पड़ेगा और अम्बाला से दोबारा चंडीगढ़ आना पड़ेगा। यह 16 किलोमीटर के ट्रैक का गैप है। अगर वह पूरा हो जाए तो बहुत बड़ा फायदा हो सकता है। लोगों के खर्च में इससे 50% की कमी आ सकती है।

अमृतसर से नांदेड़ साहब के लिए सवासंड एक्सप्रेस चलती है। उसमें दो-तीन महीने की वेटिंग है। यह बहुत कमाऊ ट्रेन है और इसमें लोगों की धार्मिक भावनाएं भी जुड़ी हैं। अगर कोई और ऐसी ट्रेन चल जाए या फिर इस ट्रेन के डिब्बों में वृद्धि हो जाए, तो उससे लोगों को बहुत ज्यादा फायदा होगा, क्योंकि उससे लोग हज़ूर साहब जाते हैं।

बरनाला में जो राजपुरा से भटिण्डा का ट्रैक है, उसमें बरनाला में ट्राइडेंट कंपनी का कोयला आता है और वह कोयला रेसिडेंशिएल एरिया में उतरता है। आपको यकीन नहीं होगा कि वहां जब लोग खाना बनाते हैं, तो उनके आटे का रंग भी काला हो जाता है। रेसिडेंशिएल एरिया होने की वजह से वहां जब ट्रक आते हैं तो इससे वहां जाम लग जाता है। इसलिए अगर इसे शहर से बाहर निकाल दिया जाए, तो लोगों को इससे बहुत फायदा हो जाएगा।

दिल्ली से लुधियाना वाया- संगरूर जो शताब्दी एक्सप्रेस जाती है, उसकी एवरेज स्पीड 64 किलोमीटर प्रति घंटा है। हम बुलेट ट्रेन की बात बाद में कर लेंगे। कम से कम शताब्दी एक्सप्रेस की स्पीड को तो हम 100 किलोमीटर प्रति घंटा कर दें, जिससे वह शताब्दी एक्सप्रेस लगे। वह ट्रेन सिर्फ लुधियाना तक जाती है। अगर उसे जालंधर तक बढ़ा दिया जाए, तो इससे बहुत फायदा होगा और दूसरी जो स्वर्ण शताब्दी या अमृतसर के लिए शताब्दी एक्सप्रेस है, उसमें जो वेटिंग है, वह भी कम होगी। यह संगरूर और रोहतक होते हुए जाती है। भटिण्डा के लिए जो शताब्दी जाती है और जो संगरूर होते हुए शताब्दी जाती है, दोनों शताब्दी एक्सप्रेस वहां से सुबह में चलती हैं और शाम को वहां से वापस आती हैं। अगर इनकी समय सारणी को बिल्कुल उलट दिया जाए कि यह भटिण्डा से सुबह में चले। भटिण्डा से व्यापारी दिल्ली आए और काम करके शाम को वापस जाएं तो अच्छा रहेगा। सुबह भटिण्डा जाने वाले लोग कम हैं और शाम को दिल्ली आने वाले लोग कम हैं। इसलिए यह गाड़ी बहुत कम परसेंटेज में जा रही है। अगर इसे आप ऐसा कर दें कि यह सुबह में भटिण्डा से दिल्ली आए और शाम को दिल्ली से जाए और उधर लुधियाना से वाया संगरूर शताब्दी सुबह आए और लोग शाम को वहां से काम करके वापस जाएं तो इससे फायदा है।

पंजाब मेल, जो दिल्ली से फिरोज़पुर वाया फरीदकोट, भटिण्डा जाती है, उसे आप अपडेट करें। यह बहुत बढ़िया गाड़ी है। लेकिन, उसके डिब्बे बहुत पुराने हो चुके हैं। अगर उन्हें अपडेट कर दिया जाए तो अच्छा रहेगा।

मेरी यह जो मांगें हैं, तो मेरा 90% भाषण वही है, जो पिछले रेल बजट पर मैंने दिया था। नया भाषण तो तब तैयार करें, जब जनता की पुरानी मांगें पूरी हों। मुझे उम्मीद है कि आप ये मांगें पूरी कर देंगे तो मैं अगले रेल बजट पर कुछ नया बोल दूंगा, वरना अगले रेल बजट पर मैं लिख कर दे दूंगा कि वही पुरानी सी.डी. आप सुन लेना, इसका कोई फायदा नहीं होगा।

राजपुरा से भटिण्डा का ट्रैक डबल हो, क्योंकि उस पर तीन थर्मल प्लांट्स हैं। उस ट्रैक पर बिजली का प्रबंध किया जाए, क्योंकि इसे अपडेट करने की जरूरत है।

सभापति महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया और मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्री जी मेरी इन मांगों पर ध्यान देंगे, वे उन पर हमदर्दी से गौर करेंगे।

धन्यवाद।

श्री भरत सिंह (बलिया) : महोदय, इस सीट से बोलना चाहता हूं।

माननीय सभापति : ठीक है, बोलिए।

श्री भरत सिंह : अधिष्ठाता महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया।

माननीय रेल मंत्री जी ने भारतीय रेल में सुविधाओं के विस्तार एवं यात्री सुविधाओं की बेहतरी के लिए जो महत्वपूर्ण प्रावधान किए हैं, उसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देता हूं। यात्री किराए एवं मालभाड़े में कोई वृद्धि न करके रेल मंत्री जी ने जनता को बहुत राहत प्रदान की है। रेलवे के उपलब्ध संसाधनों के उच्चिकरण एवं यात्री ट्रेनों की औसत गति को बढ़ाने एवं रेल यात्रा को सुगम तथा सुरक्षित बनाने के लिए रेल मंत्री जी द्वारा किए गए प्रावधान सराहनीय हैं। रेल मंत्री जी ने पूरे भारत को ईकाई के रूप में देखते हुए बिना किसी भेदभाव के समग्र रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं तहलिल से इस रेल बजट का स्वागत करता हूं।

महोदय, मैं उत्तर प्रदेश के सर्वाधिक पिछड़े जिले बलिया से चुनकर आता हूँ। बलिया का अपना एक गौरवमयी इतिहास रहा है। इसी बलिया के मंगल पांडे, वित्तू पांडेय, लोकनायक जयप्रकाश, पूर्व प्रधानमंत्री आदर्शपूर्ण चंद्रशेखर जी, इतने सुविख्यात महापुरुष रहे हैं। आजादी की लड़ाई में बलिया ने योगदान दिया, तीन जिले हिन्दुस्तान के इतिहास में स्वर्णाक्षरों में अंकित हैं, बलिया, मिदनापुर और सतारा। अटल जी जब प्रधानमंत्री थे, उस समय तय हुआ था कि इन तीनों जनपदों को मिलाने के लिए एक ऐसी ट्रेन चलाई जाएगी, जो तीनों जिलों तक जाएगी, लेकिन आज तक वह कार्यान्वित नहीं हुई।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभू जी और रेल राज्य मंत्री माननीय श्री मनोज सिन्हा जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वाराणसी, बलिया और छपरा रेल लाइन के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य माननीय रेलमंत्री जी के नेतृत्व में किया जा रहा है। बलिया में हमने मांग की थी, 23 नवंबर को रेल मंत्री माननीय सुरेश प्रभू जी और रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी गए थे। हमने बलिया रेलवे स्टेशन पर 24 डिब्बे के वाशिंग पीट की मांग की थी। इस बजट में इसका प्रावधान हो गया है। इसके लिए मैं दोनों मंत्रियों का मैं हृदय से स्वागत और अभिनन्दन करता हूँ।

मान्यवर, मैं यह कहना चाहता हूँ कि आजादी के इतिहास में इतना योगदान करने वाले बलिया के लिए कोई सुटेबल ट्रेन नहीं है। मैंने पिछले बजट में भी यह उल्लेख किया था। रेल राज्य मंत्री जी हम लोगों के बीच में बैठे हुए हैं। ... (व्यवधान) आपके सामने एक एन्जांपल है। मैं रेल राज्य मंत्री जी का भी ध्यान आकर्षित करूंगा कि बिहार से बहुत रेल मंत्री हुए, एक से एक ट्रेनें बिहार से चली हैं, जितनी ट्रेनें चल रही हैं, सब उस समय के तत्कालीन रेल मंत्रियों के सौजन्य से चली हैं। आज पहली बार उत्तर प्रदेश से रेल राज्य मंत्री हमें मिले हैं। माननीय श्री सुरेश प्रभू जी तो हैं ही, तो मैं यह चाहूंगा कि बलिया से एक ट्रेन आप अवश्य दिल्ली के लिए चलाएं। यह बहुत बड़ा और ऐतिहासिक कार्य होगा। हम लोग चलते हैं, तो 36 घंटे में बलिया पहुंचते हैं, बलिया से चलते हैं तो 36 घंटे में दिल्ली पहुंचते हैं। बलिया से ऐसी ट्रेन चले, जो रात में बलिया से चले सुबह दिल्ली पहुंचे और रात में दिल्ली से चले सुबह बलिया पहुंचे, ऐसी ट्रेन चलनी चाहिए। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री जी से मांग करता हूँ।

18.00 hours

साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ, हिन्दुस्तान का कोई स्थान ऐसा नहीं है। ... (व्यवधान) उस ट्रेन का नाम मंगल पांडेय के नाम पर रख दीजिए। ... (व्यवधान) मंगल पांडेय जी के नाम पर रख दीजिए, चन्द्रशेखर जी के नाम पर रख दीजिए, वित्तू पांडेय जी के नाम पर रख दीजिए, किसी के भी नाम पर रख दीजिए, हम उसका स्वागत करते हैं।

अधिष्ठाता महोदय, मैं एक चीज कहना चाहता हूँ। आप घबराइए नहीं। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप एक मिनट रुकिए। इस पर काफी माननीय सदस्य बोलने वाले हैं, 6 बजे समय समाप्त हो रहा है, यदि सदन की सहमति हो तो दो घंटे के लिए और समय बढ़ा दिया जाए।

अनेक माननीय सदस्य : महोदय, ठीक है।

माननीय सभापति : अब आप बोलिए।

श्री भरत सिंह : अधिष्ठाता महोदय, आपको धन्यवाद। मैं यह कहना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान का कोई ऐसा शहर नहीं है, जहाँ बलिया के लोग न हों। चाहे दिल्ली हो, मुम्बई हो, कोलकाता हो, सूरात हो, अहमदाबाद हो, हर जगह बलिया के लोग हैं।

मान्यवर, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि अब जब बलिया में वाशिंग पीट बन रहा है, एक साल में बन जाएगा, तो मुम्बई के लिए, दिल्ली के लिए, अहमदाबाद के लिए, सूरात के लिए, हर जगह के लिए बलिया से भी ट्रेन चलाई जानी चाहिए, यह मैं आपसे कह रहा हूँ। कोलकाता के लिए निश्चित रूप से, दिल्ली के लिए भी चलाइए, कोलकाता के लिए भी चलाइए। आप दिन दुर्घटनाएं होती हैं, छठ के अवसरों पर दुर्घटनाएं होती हैं। इसलिए छठ, दशहरा और दीपावली पर स्पेशल ट्रेनें बलिया के लिए चलनी चाहिए। बलिया रेलवे स्टेशन के सुन्दरीकरण, सुविधा विस्तार के लिए, सुरमनपुर रेलवे स्टेशन, रेवती में ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री भरत सिंह : मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूँ।

माननीय सभापति : अब समय नहीं है।

श्री भरत सिंह : अधिष्ठाता महोदय, एक मिनट दीजिए, हम लोग आपके पुराने परिचित हैं। ... (व्यवधान) देखिए, मैं जब सांसद नहीं था, करमदीनपुर रेलवे स्टेशन पर हम लोग दिन भर धरना दिए थे, सारनाथ एक्सप्रेस, डाउन को रोकने के लिए। रेवती, करमदीनपुर, ताजपुर इन स्टेशनों पर सारनाथ एक्सप्रेस, डाउन को रोकवाने की व्यवस्था की जाए। साथ ही बलिया, छपरा और बनारस के बीच के जितने स्टेशन हैं, सभी में यात्री सुविधाओं को बढ़ाया जाए। धन्यवाद। ... (व्यवधान)

*SHRI PREM DAS RAI: There is a need to bring the attention of the Government a glaring error in the Railway Budget.

The Sivok-Rangpo railway line has been under construction since 2009. It is an integral rail line for accelerating the socio-economic development of the people of Sikkim and there must be an endeavor to finish the project in a fast-tracked manner. The project has progressed at a very slow rate. It was stuck in environmental litigation, but has now been cleared by the Supreme Court; therefore the construction of the railway line must be expedited. While Rs. 3375.42 crores were the anticipated costs of the project, less than Rs. 200 crores has been spent on it.

Further, in this year's Railway Budget, the sanctioned cost of the entire project is listed as Rs. 359.86 crores. It is my sincere hope that this is only a clerical error, and will be corrected as soon as possible. If the sanctioned cost has indeed been reduced to 1/10th of the estimated cost last year, it is completely against the focus on development of the North East that the Government purports to have.

The rail line is listed for completion by May 2016. It is my sincere hope that budgetary errors for the project are corrected and the project is completed in a timely manner.

श्री प्रेम सिंह चन्द्रमाजरा (आनंदपुर साहिब) : महोदय, जो रेल बजट पेश हुआ है, मैं अपनी और अपनी पार्टी शिरोमिण अकाली दल की ओर से इस बजट का स्वागत करता हूँ और माननीय रेल मंत्री जी और मिनिस्टर ऑफ स्टेट (रेलवेज) का धन्यवाद भी करता हूँ। स्वागत इसलिए करता हूँ, क्योंकि मैं इस रेल बजट को हिस्टोरिकल बजट मानता हूँ, इसलिए मानता हूँ कि पहले जो बजट पेश किए जाते थे, उसमें जो हमारे पंजाबी में कहावत है, आगे दौड़, पीछा छोड़, आगे प्लान्स बनाई जाती थीं, पिछली कमप्लीट नहीं होती थीं। इस बजट में नई बात आई है कि जो ऑलरेडी सिस्टम रेलवे का है, उसको बिल्ड करने की बात की है, मजबूत करने की बात की है। सबसे बड़ी बात यह है कि यात्रियों को सुविधाएं देने के लिए, सुरक्षा देने के लिए विशेष ध्यान रखा गया है।

रेलवे स्टेशंस और रेल कोचेज में जो सुविधाएं दी गई हैं, उनकी बहुत तर्का हो चुकी है, मैं डिटेल् में नहीं जाना चाहता। मैं कह सकता हूँ कि यात्रियों का इससे रेलवे पर बहुत विश्वास बढ़ा है और रेलवे को आगे बढ़ाने में ये सुविधाएं, रेल यात्रियों में विश्वास पैदा करेंगी, मुझे इस बात का पूरा ज्ञान है। मैं दूसरी बात कहना चाहता हूँ कि लोगों की जेब पर बोझ डालने की जगह माननीय रेल मंत्री जी ने अपने रिसोर्सेज को मोबलाइज किया है और रेल विभाग को आगे ले जाने की बात कही है, मैं समझता हूँ कि यह रेल बजट में नयी बात है। जहां तक धन्यवाद की बात है, मैं सबसे पहले उनका इसलिए धन्यवाद करना चाहता हूँ कि उन्होंने देश में दो रेलवे स्टेशनों का सुंदरीकरण करने की बात की है। वे दोनों हमारे सिख संप्रदाय के पवित्र स्थान हैं - श्री अमृतसर साहिब और श्री हुजूर साहिब नांदेड़।

बजट से पहले श्री आनंदपुर साहिब से श्री अमृतसर साहिब तक, सिखों के दो पवित्र स्थान हैं - श्री अकाल तख्त साहिब और श्री केशवगढ़ साहिब, पिछले वर्ष माननीय मंत्री जी वहां गये, वहां उन्होंने रेल चलायी है, उसके लिए मैं उनका आभारी हूँ, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ और उनकी पृथक् भी करता हूँ। मैं भगवंतमान जी को कह रहा था कि सरकार जो अच्छी बातें करती है, उनकी सिफत भी करनी चाहिए। इस बजट में, उन्होंने दो-तीन बातें ऐसी कही हैं, जिन्हें सरकार ऑलरेडी कर चुकी है। उन्होंने साहिबजादा अजीत सिंह नगर मछाली से राजपुरा तक नई रेल लिंक का प्रोजेक्ट कर दिया है, इसके लिए मैं अपनी एवं पंजाब की ओर से माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ और उनका धन्यवाद करता हूँ कि 65 वर्षों में जो काम नहीं हुआ था, उसे दो वर्षों में हमारी सरकार ने करके दिखा दिया। आधा पंजाब, आधा हरियाणा और राजस्थान के लोगों को उससे बहुत सुविधा मिलेगी। कम से कम 70 किलोमीटर की दूरी चंडीगढ़ से गंगानगर, भटिंडा का काम हो गया। मैं समझता हूँ कि उसका काम जल्दी शुरू हो जायेगा। दूसरा, राजपुरा से पटियाला, भटिंडा डबल ट्रैक का काम भी शुरू हो गया है। मैं उसके लिए भी उन्हें धन्यवाद देता हूँ।

18.07 hours (Dr. Ranta De (Nag) in the Chair)

मैंडम, मैं आपके माध्यम से सरकार से कुछ विनितियां भी करना चाहता हूँ। भारत सरकार की ओर से गुरु गोविन्द सिंह जी का 350वां जन्म दिन राष्ट्रीय स्तर पर मनाने का फैसला हुआ है। यह माननीय प्रधानमंत्री जी ने किया है। उसके लिए मैं कहना चाहता हूँ कि जिन रेलवे स्टेशनों को मॉडर्नाइज करना है, उनमें श्री आनंदपुर साहिब, जो गुरु गोविन्द सिंह जी की कर्मभूमि है, जहां पिछले वर्ष माननीय मंत्री जी जा कर आये हैं। श्री आनंदपुर साहिब वह स्थान है, जहां से खालसा पंथ को बढ़ाया गया और जहां से जात-पात और ऊंच-नीच के भेदभाव का खात्मा करके बराबरी और नेशनल इंटीग्रिटी का जो एक मैसेज दिया गया, वह आनंदपुर साहिब की धरती है, जहां से गुरु तेगबहादूर साहिब शहादत देने के लिए दिल्ली के चांदनी चौक में आये। गुरु गोविंद सिंह जी के 350वें जन्म दिन पर मैं चाहता हूँ कि आनंदपुर साहिब के रेलवे स्टेशन को मॉडर्नाइज किया जाये और वहां एक्सप्रेस की सहूलियत दी जाये। वहां प्लेटफॉर्म बनें एवं अन्य सुविधाएँ हों। ऐसे ही साहिबजादा अजीत सिंह नगर मछाली, गुरु गोविंद सिंह जी के एल्डर सन, चमकौर साहिब में शहीद हुए थे, उनके नाम पर बना शहर है। मछाली, राजधानी चंडीगढ़ से जुड़ा हुआ शहर है। उस रेलवे स्टेशन को भी मॉडर्नाइज किया जाये, क्योंकि वहां से रेल सिधी राजपुरा जायेगी और स्टेशन बढ़ेगा, इसलिए वहां के लोगों को और अधिक सुविधाएँ मिलनी चाहिए।

मैं चाहता हूँ कि श्री आनंदपुर साहिब से गढ़शंकर तक की दूरी 20-22 किलोमीटर की है। जैसे राजपुरा-मोहाली रेलवे लिंक बनी है, ऐसे श्री अमृतसर साहिब से श्री आनंदपुर साहिब से दूरी कम से कम 80 किलोमीटर कम हो जायेगी। यहाँ से समझता 20 किलोमीटर का एक मिशिंग लिंक है।... (व्यवधान) एक दोआबा शहीद भगत सिंह जी का क्षेत्र है। भगत सिंह जी का शहीदी दिवस, 23 मार्च को आ रहा है। दोआबा क्षेत्र से दिल्ली की दूरी कम से कम 70 किलोमीटर कम हो सकता है अगर 20 किलोमीटर का स्ट्रेच यहाँ से समझता तक का बन जाए।

ये हमारी कुछ ऐसी जरूरतें हैं। नंगल डैम से सहारनपुर तक एक रेल चलती है। लोग हरिद्वार जाना चाहते हैं। वह ट्रेन रात को वहां ठहरती है। मैं चाहता हूँ कि वह ट्रेन हरिद्वार तक जाए। ऐसे ही उना से चंडीगढ़ तक जनशताब्दी ट्रेन चलती है। खास रेलवे स्टेशन और उसके आसपास बहुत से गांव और शहर पड़ते हैं। जनशताब्दी ट्रेन का वहां स्टॉप हो।... (व्यवधान) ऐसे ही चंडीगढ़ से अमृतसर के लिए जनशताब्दी ट्रेन चलती है। उसका स्टॉप भी खास में हो जाए तो बहुत अच्छा होगा। इसके लिए हम आभारी रहेंगे। मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ।

SHRI V. PANNEERSELVAM (SALEM): Respected Madam Chairperson, I express my indebtedness to our beloved leader hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma for giving me an opportunity to speak on the discussion on Railway Budget 2016-17.

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

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

Although many new initiatives were announced in this Railway Budget, what comes as a relief to commuters is that the Railway Minister has not announced a hike in passenger fares.

Railways has been the lifeline of crores of poor and middle-class people. Senior citizens have a reason to rejoice as the lower berth quota reserved for that category will be increased by 50 per cent. To help mothers, baby foods, hot milk and hot water will be made available on stations is welcome. Major stations to be brought under CCTV surveillance is really the need of the hour which will ensure the safety and security, and it is also crucial for assisting police in railway stations.

There are many innovative plans announced in this Railway Budget. Hon. Railway Minister has set a target to commission 1,000 MW of solar power, to evolve models to determine revenue potential of at least 20 stations and come up with an idea to lease out huge tracts of land available adjacent to our rail network to promote horticulture and tree plantation. These are required to be implemented with utmost care and caution.

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

In a letter written to the hon. Prime Minister, on 11th February 2016, hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma had stated that the Tamil Nadu State Government had prioritized three projects for implementation through the SPV, with the joint participation of the Railways - Chennai-Thoothukudi Freight Corridor, Chennai-Madurai-Kanyakumari and Madurai-Coimbatore High Speed Passenger Rail Links.

The Tamil Nadu State Government had also indicated its willingness to enter into an MoU. I request the Railway Minister to consider entering into an MoU for early implementation, with the participation of the State and the Railways.

It is heartening to see that the Government will partner with Tamil Nadu for developing suburban systems in Chennai by innovative financing mechanism. Since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government's equity contribution to the SPV at market value.

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

Our beloved Leader, hon. *Amma*, has demanded many Railway projects out of which 10 are very important and needs to be implemented at the earliest. These are completion of doubling for Chennai - Kanyakumari line; Sriperumbudur - Guindy freight line; Chennai - Thoothukudi freight corridor; High-speed passenger rail link between Chennai-Madurai-Kanyakumari; High-speed passenger rail link - Madurai to Coimbatore; High-speed passenger rail link - Coimbatore to Chennai; Chennai - Bengaluru high speed rail link; Chennai - Bengaluru freight corridor; Avadi - Guduvancheri rail link; and Avadi / Tiruvallur - Ennore port link.

In the same letter, *Amma* had mentioned about 22 Railway Projects, which have been announced in the earlier Railway Budget, but works have not commenced due to want of funds. I, on behalf of our AIADMK Party, request the hon. Minister to allocate sufficient funds for early completion of these projects.

As a Member of Parliament from Salem Parliamentary Constituency and on behalf of the people of my Constituency, I request the hon. Minister to introduce a day-time train to and from Salem to Chennai. This is a long-pending demand of the people of this region. I have raised this issue on the floor of the House many times and the Government had also promised to fulfill the demand, but there is no mention about this important train service in this Budget. Therefore, I humbly request the Government to introduce the Salem-Chennai day-time train immediately.

I once again wish to convey my sincere thanks to our hon. Chief Minister, *Amma*, for this opportunity to speak in this august House. Thank You, Madam.

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYANAGAR): Thank you, Madam, for giving me an opportunity to speak in this august House on the Railway Budget.

The hon. Railway Minister, Mr. Prabhu, in his first Railway Budget speech proposed the operating ratio for 2015-2016 at 88.5 per cent as against a targeted operating ratio of 91.8 per cent in 2014-2015 and 93.6 per cent in 2013-2014. As per a leading English newspaper published in July 2015, the Indian Railways has improved its operating ratio at 91.3 per cent for the year 2014-2015. It means that the Indian Railways is spending 91.3 paise to earn 100 paise, that is, one rupee. No doubt that it is a good achievement in comparison to the operating ratio of 93.6 per cent of the previous year. A lower figure of operating ratio is therefore regarded better and is indicative of better financial health of the society.

But surprisingly, the hon. Minister, Mr. Prabhu, in his second Railway Budget speech stated that the institution will aim for an operating ratio of 92 per cent while the expected operating ratio was 90 per cent as announced by the hon. Prime Minister in September 2014. The operating ratio is a key measure of efficiency. So, lower the operating ratio, better it is for the profitability of an entity.

Let us come to the point of Wi-Fi connection. It is mentioned in the Railway Budget that Wi-Fi connection will be made available in 400 stations. Madam, you cannot imagine the despicable condition of toilets at railway stations, especially in rural areas where there is no water facility. Railway stations are not properly cleaned even after an interval of six months or more. With due regards to the 'Make in India' and 'Digital India' projects, I believe that cleaning toilets should be a priority. Sufficient water, especially safe drinking water, should be made available in all railway stations and the restrooms. The food provided on board should be adequate and should meet minimum health requirements. The provision for different kinds of foods must be available at all railway stations, especially where long duration trains halt.

Madam, another shameful problem about which I wish to speak is that of sexual harassment of female passengers. Government should ensure property security and safety of women passengers. In case of any violation or complaints, appropriate action must be taken to efficiently redress grievances of the victims.

Madam, I would like to place some of those demands which I had already placed in this House before the hon. Minister, Shri Prabhu Ji, about which I also wrote a letter to him, but I did not get any positive results from his end. I would, once again, like to place my demands.

My first demand is about shuttle train service from New Garia Station to Canning Station; from New Garia to Laximkantapur; from New Garia to Diamond Harbour; and one local train service from Sealdah to Joynagar-Mozilpur.

My second demand is about construction of a level-crossing at Piyali Station on Sealdah-Canning railway line.

My third demand is about the three railway projects, which are the dream projects of the then hon. Minister of Railways, Kumari Mamata Banerjee. One railway project is from Canning to Godkhali *via* Bhangonkhali; another one is from Joynagar to Moipith *via* Jamtala; and the last one is from Namkhana to Bakkhali.

Thank you, Madam, for giving me an opportunity to speak.

SHRI VINOD KHANNA (GURDASPUR): Respected Madam, I thank you very much for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget.

I stand here to support the Railway Budget presented on 25th February 2016. At the outset, I want to congratulate both the Railway ministers and their entire team for presenting a very balanced Budget. I call this a balanced Budget because our hon. Railway Minister has on one hand focussed on increasing the revenues without resorting to passenger tariff hike, and on the other hand he has ensured that every rupee is used for optimal productivity.

Madam, I remember that in the past, when Railway Ministers used to present Railway Budgets, they used to give a huge list of new trains, new railway lines, new projects, etc., but none of those projects saw the light of the day. I salute our Railway Minister because he is trying to expedite the backlog of the past while providing for the future needs of the people. He has been successful in overhauling the age-old bottlenecks by delegating powers to the DRM level. For the first time in the history of the Indian Railways, our Minister has given a Vision Document and laid out the priorities for 2020. The priorities set out include reserved accommodations in trains on by 2020.

Increase overall speed of mail/express trains to 80 kilometres per hour and zero direct discharge of human waste and many more facilities and amenities for the passengers.

Our Railway Minister's long term vision includes three New Freight Corridors – North-South, East-West and East-Coast Freight Corridors. The ongoing freight corridor, which is the largest infrastructure projects undertaken by railways, is going to be completed by 2019. Our hon. Railway Minister has also promised speedy completion of Katra-Banihal section of the J&K railway line.

Keeping in view the Prime Minister's "Make in India" initiative, two factories for heavy duty locomotives have been approved in Bihar.

While addressing the problems of persons with special abilities, the Minister has introduced one time registration for providing concession, online booking of wheel chairs, special toilets, Braille-enabled coaches etc. For senior citizens, the hon. Minister has increased the lower quota berths and also provisions for more escalators and lifts in stations.

Our Minister has laid special emphasis on safety of passengers. The Indian Railways has entered into partnership with Rail Technical Research Institute, Japan and Korean Railway Research Institute to provide a road map for zero accident in Indian Railways.

For the poor travellers, our hon. Minister has provided Anthyodaya Express and Deen Dayalu coaches. I would request the hon. Minister to start the Anthyodaya Express from Pathankot to Benaras and Pathankot to Patna. I shall now come to the issues relating to my constituency.

There is a demand for a second entry to the Pathankot Cantt. Railway Station from Jammu-Jalandhar highway side. This second entry would reduce considerably the presence of traffic in Pathankot town and also be easily accessible to the residents of nearby Himachal Pradesh and Jammu and Kashmir. Secondly, there is a long standing demand for construction of ROB at level crossing on Sujampur-Pathankot railway line. Thirdly, there has been little progress on the sanctioned projects for construction of a new railway line between Qadian and Beas. A survey has started but for some reason, there were some hitches and it had stopped. I would request the Minister to look into this matter and complete this project as early as possible because it would benefit about ten lakh people of that area.

A very important issue in Pathankot is of the narrow gauge line. This narrow gauge railway has started during the British-*raj*. It starts from Pathankot and goes up to Jogindernagar in Himachal Pradesh. At that time, the population of Pathankot was very small. Today, the city of Pathankot has really expanded on both sides of the railway line. We have these railway level crossings that run through the city. Every time, the train comes, these crossings are closed and the entire city just comes to a standstill because of the traffic. May I request the hon. Minister to really take this issue very seriously because every time the train comes to Pathankot city, the entire city comes to a standstill? If the narrow gauge station can be shifted outside the Pathankot city, it will solve all the traffic problems of the city. The other possible way to solve this problem is to have an elevated track over all the level crossings that run into Pathankot. So, I would urgently request the Minister to look into this and resolve this problem as early as possible.

Also, a provision of the ROB in lieu of the railway crossing on S-8A on the narrow gauge on National Highway leading to Dharamshala road from Pathankot bypass is required very immediately.

Some other demands of my constituency are:

1. Conversion of railway crossing D-10 into 'C' category was approved in 1992-93. However, the project has not seen the light of the day.
2. Reopening of railway gate No. C-51 at Km. 29.23 Northern Railway between village Hardowal Khurd and Hardowal Kalan.
3. Providing halt at Paniar, District Gurdaspur for the benefit of passengers of that area.
4. Provision of escalator at Pathankot railway station as well as Pathankot Cantonment for the aged and ailing commuters.
5. Daily passengers travelling from Pathankot to Amritsar by DMU are facing problems as there is no provision for toilets in DMU. As the travel time is more than three hours, commuters face a lot of problems. If toilets can be provided in DMU coaches, the passengers would be really benefited. Also, additional coaches should be provided as the traffic has increased considerably.

I hope our hon. Railway Minister would look into these issues raised by me and direct the concerned to take necessary steps. Thank you, Madam, once again for giving me this opportunity.

श्री रमेश विधुडी (दक्षिण दिल्ली) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं धन्यवाद करता हूँ। भारतीय रेल ने न सिर्फ देश के विकास का बहुत बड़ा हिस्सा है अपितु देश की लाइफ लाइन है जो कांग्रेस की 60 साल की राजनीति के चक्कर में ब्लड प्रेशर का शिकार हो गई थी। अब रेलवे माननीय प्रभु जी और मनोज जी की देखरेख में चलने लगी है। जिन दुविधाओं की बात माननीय अटल जी ने की थी कि जो कि संसद में बैठे कांग्रेस के लोगों द्वारा ही लाई गई और उसे कर्मयोगी श्री प्रभु जी और मनोज जी के नेतृत्व में बिना झुके, बिना थके, बिना थमे इसे दूर किया जाने लगा है। पिछले एक वर्ष से भारतीय रेल में जो बदलाव आए हैं, वह आज हमें ही नहीं बल्कि आम जनता को भी दिखाई दे रहे हैं।

पिछले साल की भारतीय रेल की उपलब्धियों को संक्षेप में कहूँ तो कहा जा सकता है कि रेलवे ट्रान्सफार्म हो गई है। कांग्रेस राज के गंदे स्टेशन आज स्वच्छ होने लगे हैं। असुरक्षित स्टेशन सुरक्षित हैं। रेलवे की कालोनियों के बारे में मैंने माननीय मंत्री जी को निवेदन किया, वहां लोग नारकीय जीवन जी रहे थे, आज वहां रोड बनने लगे हैं और सफाई होने लगी है। आज रेलवे कांग्रेस के नेताओं और उनके लोगों के लिए ही नहीं बल्कि आम जनता के लिए डेडिकेटेड है। कॉम्पलेक्स रेलवे प्रब्लम के स्मार्ट सॉल्यूशन हैं। एक महिला के साथ गलत व्यवहार होता है तो कार्यवाही खुद रेल मंत्री करते हैं। कैपिसिटी तैक की जगह एफिफिशेंसी ने ली है। कांग्रेसी रेल मंत्रियों के हवा हवाई आंकड़ों की जगह आज ग्राउंड रिजल्ट्स हैं जो कि यात्रियों को दिखा रहे हैं। बिजवासन में 450 करोड़ की 2009 में योजना बनाई गई थी कि आठ लाइन का मेगा रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा और साउथ, हरियाणा और राजस्थान की ट्रेन वहीं से जाएंगी। 2009 में चुनाव आने थे, लेकिन पता नहीं कि ये पिछले वर्षों में कहां धूमिल हो गई हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इसे देखें और तुरंत शुरू करें ताकि दिल्ली में ट्रेफिक का बर्डन कम हो सके।

माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के रेलवे को भारतीय विकास की रीढ़ बनाने की विज़न को प्रभु जी ने मूर्त रूप दे दिया है। इसमें पिछले वर्ष की रेलवे रिफार्म संबंधी 139 घोषणाओं पर कार्यवाही शुरू हो गई थी जिसके कार्यान्वयन की रिपोर्ट हमारी सरकार ने पहली बार संसद में पेश की है। हमारी सरकार कितनी ट्रान्सपैरेंट और कितनी एकाउंटेबल है इसका जीता जागता प्रमाण रेलवे है। कांग्रेस ने जिस रेलवे को ट्रस्ट-भ्रष्ट बना दिया था, उसकी धुलाई और सफाई प्रभु जी और मनोज जी द्वारा की जाने लगी है। हमें पूरा विश्वास है कि इस सरकार के नेतृत्व में रेलवे को जनता की रेलवे बना सकेंगे।

अगर रेल बजट की उपलब्धियों की बात कही जाए तो पिछले साल के औसतन निवेश की तुलना में इस बार रेलवे में दुगुना निवेश किया गया है। किराया नहीं बढ़ाया गया। भारतीय रेल ने पिछले साल के बजट में 8720 करोड़ रुपए बचाए हैं। इंडियन रेलवे वर्ष 2016-17 में 1.8 लाख करोड़ के रेवेन्यु पर फोकस कर रहा है। यह पिछले सालों के दस साल के रेल बजट से दस फीसदी अधिक होगा। 2020 तक आम आदमी की लंबी समय से चली आ रही आशाओं को पूरा करने की उम्मीद इस बजट में है जो कि कांग्रेस के कार्यकाल में नहीं हो पाया था। 1600 कि.मी. रेलवे लाइन का विद्युतीकरण और इस साल और 2000 कि.मी. रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया जाएगा जो कि पहले औसतन छः वर्ष में 4.3 कि.मी. था और हमारी सरकार ने इसके मुकाबले में 7.3 कि.मी. प्रतिदिन की रफ्तार से किया है। 2017-18 में लगभग 13 कि.मी. प्रतिदिन, 2018-19 में 19 कि.मी. प्रतिदिन रेल लाइन जोड़ने का एतिहासिक रिकार्ड होगा।

रेलवे के बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए कांग्रेस शासन के समय ठेके के लिए छः वर्ष में 13,000 करोड़ रुपए दिए थे वहीं इस सरकार ने पिछले दो वर्षों में 24,000 करोड़ रुपए दिए हैं।

महिलाओं की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए महिला यात्रियों के लिए अलग से पहली बार हेल्प लाइन नं.182 दी गई है। विपक्ष हमारी सरकार को आम जनता विरोधी कहती है। इस बार आम लोगों के लिए अन्वयोदय एक्सप्रेस जो पूरी तरह अनरिजर्व्ड होगी, टिकट कैंसिल करने के लिए 139 नं. शुरू किया गया है जिससे गरीब से गरीब आदमी भी अपना टिकट कैंसिल करा सकेगा। रेलवे को स्मार्ट बनाने के लिए 400 से अधिक स्टेशंस पर वाई-फाई की सुविधा भी दी गई है। अभी मैं बोल रही थीं, यात्रियों की समस्या को देखते हुए ट्रेन्स में जीपीएस, वेज डिसाप्ते लगाये जाएंगे जिससे यात्रियों को आने वाले स्टेशंस की जानकारी मिल जाएगी।

अंत में, मैं कहना चाहूँगा कि रेल बजट के बाद विपक्षी पार्टीज के नेताओं के व्यूज पढ़े जिसमें मुझे सबसे ज्यादा हंसी माननीय पूर्व रेल मंत्री नीतीश कुमार जी की बातों पर आई। जिस बिहार के विकास को उन्होंने पैसेंजर ट्रेन बना दिया था, वह रेल मंत्री रहे थे, जिसमें से लोग आज उनकी मातृ चार महीने की सरकार में उतर उतर कर बिहार के लोग भाग रहे हैं और कह रहे हैं कि हमसे गलती हो गई है। जहां से लोग प्रदेस छोड़कर भाग रहे हैं, अगर वे लोग इतना ही एफिफिशेंट थे तो लोग क्यों बिहार को छोड़कर, मां-बाप को छोड़कर भागे थे। वे बिहार के मुख्य मंत्री जिन्होंने वर्ष 2013 से अभी तक केवल बहानेबाजी की राजनीति की है। वह आज रेल के विकास पर सवाल उठा रहे हैं।

महोदया, यह बात वो समझते हैं कि रेल का कितना विकास हुआ है जो लोग इस देश की प्रगति के बारे में जान रहे हैं। अगर नीतीश जी नहीं समझ पाए तो पटना रेलवे स्टेशन पर उनको जाकर देखना चाहिए कि वहां की स्थिति कैसी है। उनके लिए जनता से पूछें, नीतीश कुमार एंड पार्टी ने जिनको बाढ़ी कहा था, उन्हीं बाढ़ी लोगों ने बिहार राज्य के हिस्से को रेल बजट में 3100 करोड़ रुपया दिया है। पूरा देश समझ रहा है कि रिमोट कंट्रोल किसके पास है और देश का विकास कौन कर रहा है।

महोदया, माननीय रेल मंत्री जी यहां पर बैठे हुए हैं। इसी प्रकार से दिल्ली के अंदर पांच रेलवे स्टेशंस साउथ दिल्ली पार्लियामेंट के अंदर पड़ते हैं। जो शाहबाद है, वहां पर एक अंडरब्रिज द्वारका को जोड़ने वाला हो क्योंकि वहां पर लोगों को तीन कि.मी. घूमकर आना पड़ता है। मंत्री जी, अगर आप इसको ध्यान में रखें और द्वारका के लोगों के लिए एक अंडर ब्रिज बन जाए और एक तुंगलकाबाद, ओखला और पालम रेलवे स्टेशंस हैं जिनमें सफाई की व्यवस्था आप देखिए।

मेरे पास कांग्रेस के समय के पुराने फोटो हैं। मैं कांग्रेस के समय में एज.एम.एल.ए. मंत्रियों के पास जाकर मिलता था तो वे कहते थे कि हमारे पास पैसा ही नहीं है तो कॉलोनियों में विकास नहीं होगा, टेंयलेट्स नहीं बनेंगे। आज मैं उनको कहना चाहता हूँ कि तुंगलकाबाद और ओखला रेलवे स्टेशन के टेंयलेट को जाकर देखिए। एक वर्ष में सुधरे हैं। आप इंस्पेक्शन करके बताएं तो जो विकास का काम हमारे मंत्रियों ने किया है, वह पहले कभी नहीं हुआ। पिछले 60 वर्ष में रेल को लोग ऐसे समझते थे कि जैसे कूड़ेदान है, रेल से सवारी करने के लिए अपनी किरमत को कोसते थे। आज रेलवे में विकास का काम हुआ है और 'सबका साथ, सबका विकास' बात को ध्यान में रखते हुए हमारी सरकार विकास का काम कर रही है। जो मैंने उपलब्धियां गिनाई हैं, मैं इस संसद को आपके माध्यम से बताना चाहूँगा कि श्री नरेन्द्र मोदी जी जैसे जननायक प्रधान मंत्री जो हमारे देश को मिले हैं, उसी तरह से सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी जैसे सबसे स्मार्ट रेल मंत्री के रूप में भी हमें मिले हैं जिन्होंने कांग्रेस के विकास न होने देने की भरपूर कोशिशों के बावजूद भी इस देश की रेलवे को न सिर्फ मजबूती प्रदान की है बल्कि उसे स्मार्ट और सस्टेनेबल बनाया है।

मैं माननीय मोदी जी का, प्रभु जी का और मनोज सिन्हा जी का अभिनंदन करना चाहूँगा जिन्होंने उम्मीद और विकास की नयी किरण सबको दी है और यह साबित किया है कि इस देश में 'सबका साथ, सबका विकास' ही सार्थक सत्य है। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): Hon. Chairperson, thank you for giving me the opportunity to speak. I stand up on behalf of my party Telugu Desam Party and my leader Shri N. Chandrababu Naidu in support of Rail Budget today.

Railway is a very important part of today's India and it is a true representation of Indian diversity in terms of social, cultural, economical- in all aspects. If there is anything that can represent India today, then the organization that we have to look to is the Indian Railways. If you look at the Indian Railways, there has been a huge paradigm shift from the Railway Budgets that have been happening over the years. Over the years, Governments after Governments, Ministers after Ministers have focused on making false claims and unfulfilled promises like laying out new lines and new trains but none of them have moved forward and none of them have seen the light of the day. But I truly congratulate the present Minister Shri Suresh Prabhu and also his aide Shri Manoj Sinha for showing true capacity, calibre, confidence and character in showing good direction in finishing up the backlog projects and also giving a very good sense of direction for the Indian Railway for the future.

The best thing about today's Government is that they believe in completing the projects that had been pending for many years while targeting the problems of passengers, which is more than a political sense to this Budget. अगर इस बार का रेल बजट देखें और पिछली सरकारों के रेल मंत्रियों को देखें तो जिस भी राज्य से वे संबंधित होते थे, उन राज्यों में ही रेल चलती थी और दूसरे राज्यों को अनदेखा किया जाता था लेकिन पड़ती बार एनडीए सरकार आने के बाद, नरेन्द्र मोदी जी प्रधानमंत्री बनने के बाद ऐसा हो रहा है कि इंडियन रेलवे का काम पूरे देश में चल रहा है, पूरे देश के यात्रियों को ध्यान में रखते हुए निर्णय लिया गया है। I truly congratulate Government of India for all the steps taken.

Moving into some of the effective changes that have come through the Budget, one of the worst things of Indian Railways has always been the cleanliness part. बहुत सालों से ऐसा लगता था और हम इस सोच तक आ गए थे कि भारतीय रेल यात्रियों को जे जाती है या कूड़ा ट्रांसपोर्ट किया जाता है। And then Shri Narendra Modi, to transform India completely from the ground level, launched the Swachh Bharat Scheme. I truly appreciate the concern taken by the Indian Railways in integrating the Swachh Bharat as Swachh Rail and taking up as a very prestigious scheme and the success it has seen. I am saying it is successful because I have seen in my own constituency of Srikakulam the stations have gotten better. They are looking a lot more better. The facilities that are provided have seen a lot of changes. So, I truly congratulate the Railway Ministry for taking up the Swachh Bharat also.

There are additional 2,500 water vending machines and 17,000 bio-toilets proposed; smart coaches using the natural talent pool of our country are also being integrated. All these changes will be really appreciated by the passengers.

If you look at the passenger fares, it is a very welcome thing that they have not increased the passenger fares. But there might be a point where it might get inevitable to increase the fares for the passengers but when that kind of a stage comes, I request the Railway Department to keep in mind that the railway fares should not be directly proportional to fulfilling the profit bracket of the Budget but it has to be directly proportional to the kind of services that we provide to the passengers. अगर यात्रियों को अच्छी सुविधाएं देते हैं तो जरूर बढ़ाना चाहिए। आज यात्री पूरे विश्वास के साथ ज्यादा खर्च करने के लिए तैयार है, लेकिन उसे सारी सुविधाएं मिलनी चाहिए, जितने पैसे वह दे रहा है।

We have also seen that the speed of the trains has been taken as a good concern. If you look at it, Uday, Tejas, Hamsafar, Antyodaya Express, and Deen Dayalu Coaches have all been announced. My only request to the Railway Department is that क्योंकि हम ग्राउंड लेवल पर देखते हैं, हम यात्रियों के साथ बातें करते हैं, हमसे वे सूचना लीजिए। Whenever they decide these things they should take the opinion of hon. Members of Parliament to make sure that they are given to the most under-penetrated and underserved areas of this country which are the rural regions, the tribal regions and the hilly regions.

Technology is also being brought in a very big way. I really congratulate and it is very heartening to see the way technology is being implemented in the Railways today. I keep looking at Twitter and it is a welcome change that the Railway Minister Shri Prabhu or the Ministry itself gets in to deal with many of the issues that the local passengers face. They interact on social media and many of them have been sought through the Internet. That is a very good thing. Technology can offer many solutions to today's problems that the Railways is facing. Some of them could be related to ticket booking, grievance or complaints redressal scheme or real-time train updates or ordering food or solutions to internal problems that the Railways face. All of these could be effectively countered with good use of technology. We have the IRCTC which is the biggest electronic booking website today. There are a lot of problems which IRCTC is facing today. अगर कोई जाता है तो उसे पता नहीं होता है कि कहां से बुकिंग होती है या कहां से क्या काम होगा। We are the biggest software exporter in the world. पूरी आईटी की दुनिया भारत में है। हम अपने लोकल ह्यूमन रिसोर्स को यूज करके क्यों न इसमें पूरी तरह से इन्वैल्व्ड करके टेक्नोलोजी की हर दिशा में उन सभी को शामिल करके और बेहतरीन काम किया जाए। मेरी यही मांग रेलवे डिपार्टमेंट से है। They have proposed 100 Wi-Fi stations which they will be increasing to 400 stations but instead of stations they should also consider including Wi-Fi in the coaches, in the trains also. That would be a much better benefit to the passengers who are travelling. जो स्टेशंस पर बैठे हैं, उनके लिए अच्छी सुविधाएँ हैं, लेकिन जो ट्रेन में यात्रा कर रहे हैं, उनके लिए भी बेहतरीन सुविधाएँ दी जा सकती हैं, जब वाई-फाई की सुविधा ट्रेनों में भी देने लगेगी।

In terms of safety, we have faced a challenge with regard to unmanned gates. बहुत-सारे एक्सीडेंट्स हो रहे थे। Very poor people were losing lives unnecessarily because of these unmanned gates. They have all been closed; around 350 manned level crossings have been closed, 1000 unmanned level crossings, 820 ROB/RUB, completed in current year. I truly appreciate the concern that the Government has shown and the kind of work it has done. I take deep pride in telling that in my constituency of Srikakulam - Waltair Division is an East Coast Railway - they have taken a prestigious project and have constructed three subways in a record time of four hours. It was unbelievable for me also but I truly appreciate the Indian Government for doing record breaking things. Usually it used to take over four days around 16 hours but they have done it in four-and-a-half hours. I would like to mention this in my speech.

Freight has been a good source of earning for the Indian Railways. Over the years we have seen that the prices are slightly more than the prices that the other countries offer. But we are subsidising it for the passengers' fare. पैसेंजर फेयर्स को हम नहीं बढ़ाते हैं, तो अभी सारा पैसा फ्रेट से ही आ रहा है। It is a good thing but my only request is that whatever freight people are paying they should get good benefit for the payment. उसको कैसे सुधारा जाए? फ्रेट ट्रेन्स का टाइम-टेबल भी हमें निर्धारित करना चाहिए। यदि ऐसा होगा, तो जो जितने पैसे देते हैं, उसके हिसाब से उनको भी वह सुविधा मिलेगी। For that the Government has also proposed the dedicated freight corridor which is a very innovative and appreciative move and I would like to congratulate the Government for that also.

In terms of fund generation, अभी स्टेट गवर्नमेंट्स को भी इंचोल्व किया गया है। ...(*Interruptions*) Madam, please give me five minutes more.

HON. CHAIRPERSON : You will get only one minute more.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU: Madam, I have very important points to make. Please give me five minutes.

HON. CHAIRPERSON: There are so many speakers to speak.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU: So, joint ventures have been done with the State Governments. ज्वाइंट वेंचर्स में प्रॉब्लम कुछ नहीं है but I have seen locally that ROBs/RUBs are also being done with the help of the State Government. इसे 50 : 50 के बेसिस पर किया जा रहा है।

HON. CHAIRPERSON: Why are you explaining all these things? You may just place your demand.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU: Madam, you have to be little descriptive also. When Railway is doing 50:50 State Governments are not coming forward. Whenever you enter into a JV, these are all big projects that you are doing so, you should have a very time-bound effective manner in which you can tell the State Governments also, you can have a hold on them also that they have to give sufficient priority to these railway projects whenever they take them. I appreciate the move.

There is still no clarity with regard to PPP model. There is a lot of land. In small stations also there are acres of land which is lying unused. The local youth can use them with creative innovative ideas but there has to be a clear, structured PPP model. I would request the Government to take up some kind of a model to get this process started. I know that the Opposition is also criticizing this kind of PPP model but you take the first step. Even if you make some kind of mistake, we can all sit together and bring about the necessary changes. We can learn from the mistakes and do the necessary changes.

I would like to thank the Government for giving all these things for Andhra Pradesh especially:

- Dedicated Freight Corridor from Kharagpur to Vijayawada.
- Tirupati, which is an international pilgrimage destination, has been allotted fund for the beautification and improvement of passenger amenities at the Station.
- Madam, Rs.100 crore has been allocated for Vijayawada Metro Rail project.
- Rs.200 crore have been sanctioned for Kotpalli-Narsapur railway line which has been pending for 40 years.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU: Madam, please give me two minutes more.

- Rs.80 crore for Vijayawada-Bhimavaram-Nidadavolu railway line.
- Allocation of Rs.180 crore for Nadkudi-Srikalahasti.
- Rs.150 crore for Gudur-Duvvada line
- Rs.50 crore for a new line between Kazipet and Vijayawada.

Madam, I would like to thank the Government of Andhra Pradesh and Nara Chandrababu Naidu Garu also for doing this but there is one request which is still pending. There was a lot of hope that in this Railway Budget a Railway Zone for Andhra Pradesh would be mentioned. This has been a long pending demand. It has not started yet. Especially in our area, which is the Waltair Division, we have been receiving step-motherly treatment for so many years since our Division has been with the Kolkata Division, South Coast Railway. Right now, in the East Coast Railway we have a region of 25 per cent but the funds that are being spent on us are just 10 per cent. This request has been mentioned in the Andhra Pradesh Reorganisation Act also. This is the right of the people of Andhra Pradesh. You also know that the State has been recently divided.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU : Madam, I will conclude in two minutes. You should know that whenever a person is wounded, the treatment has to be done right then. If you wait for 30 days and do the treatment, it will never be successful. Andhra Pradesh is a wounded State right now.

श्री नारायणभाई काछड़िया (अमरेली) : महोदया, आज मैं वर्ष 2016-17 के रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ, आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

मैं सर्वप्रथम माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहूँगा, जिन्होंने समूह भारत की परिकल्पना के साथ हम सभी भारतीयों में गर्व की भावना जागृत की है। साथ ही माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ और साथ ही रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी के प्रति भी दिल से आभार व्यक्त करता हूँ। इस बजट के माध्यम से रेल मंत्री जी ने रेलवे की आर्थिक व्यवस्था सुधारने का सफल एवं सार्थक प्रयास किया है, बल्कि रेल की क्षमता, सुरक्षा, संरक्षा, स्वस्थता एवं मनोबल बढ़ाने के लिए एवं निवेश की तंगी को समाप्त करने के लिए प्रभावशाली कदम उठाए हैं। भारतीय रेल हमारी अर्थव्यवस्था की हड्डी मानी जाती है। इस बजट ने रेलवे की आर्थिक व्यवस्था सुधारने के साथ ही आम आदमियों को सुविधा देने के लिए अच्छा काम किया है। माननीय रेल मंत्री जी ने बड़े चुनौती भरे समय पर रेल बजट प्रस्तुत किया है, लेकिन इस बजट में खर्चों को सीमित रखते हुए यात्रियों की सुविधा की गुणवत्ता बढ़ाने पर जोर दिया गया। इसके लिए भी वह धन्यवाद के पात्र हैं। आधुनिकीकरण हेतु स्पष्ट टिफ्टिकोण है, जिसमें सेवाओं पर जोर दिया गया है। माननीय मंत्री जी ने सोशल मीडिया, आईटीआरएमएस प्रणाली, बायो टॉयलेट, स्टेशनों पर वाई-फाई, ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन, टिकट क्षमता में वृद्धि आदि विभिन्न तकनीकी-आर्थिक प्रणालियों पर जोर दिया है।

महोदया इस देश में सरकारी सेवाओं के उपयोग हेतु पहला अधिकार देश के गरीब एवं असह्य व्यक्तियों का होता है, इसके लिए सरकार ने वरिष्ठ नागरिकों को नीचे की बर्थ में 50 प्रतिशत एवं महिलाओं 33 प्रतिशत आरक्षण का प्रावधान किया है। इसके लिए भी रेल मंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं। इस बजट में विशेषकर महिलाओं के कोच की निगरानी हेतु सीसीटीवी कैमरे लगाने अथवा रेलगाड़ी में सत के समय सुरक्षा कर्मियों की संख्या बढ़ाने का प्रस्ताव भी किया है। एक सशक्त कदम यह भी है कि ओवरब्रिज एवं अंडरब्रिज पास बनाने एवं मानव रहित समपाशों पर गार्ड का प्रबंध करने का निर्णय लिया गया है। दिव्यांग लोगों एवं बुजुर्गों के लिए इस बजट में सारथी सेवा, स्पेशल टॉयलेट, व्हील चेरर की व्यवस्था करने की घोषणा की गयी है। यात्रियों की सुविधा का पूरा ध्यान रखा गया है। हमसफर, अन्वयोदय, तेजस और उदय नाम से नई गाड़ियां चलाने की घोषणा की गयी है, इसके लिए भी मैं उनको धन्यवाद देता हूँ।

महोदया, मैं अपने क्षेत्र के बारे में माननीय रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि वर्ष 2009 से महुआ-सूरत ट्रेन के लिए बार-बार रेल मंत्री से मिला हूँ, सभी 12 एमपीज के साइन के साथ, सभी को लेकर हम गए हैं। अभी सूरत की एमपी श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश ने भी यह बताया है कि महुआ-सूरत ट्रेन को प्रतिदिन चलाने के लिए बार-बार हमने चिट्ठी लिखी है। मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेली के दस लाख से ज्यादा लोग सूरत में बसते हैं और योजना अना-जाना करते हैं, इसलिए इस वीकली ट्रेन को प्रतिदिन चलाना चाहिए। इसके लिए मैं बार-बार मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ, अगर वह हमारा

यह एक काम कर दें तो उसके लिए भी मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। मेरी तीसरी मांग यह है कि मेहसाणा-सूरत, जो श्रीमती जयश्रीबेन पटेल के संसदीय क्षेत्र में आता है, उसको भी मैं मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ और अमरेली में, जो अभी डरसा, जितलसर, खोजड़िया लाइन के गेज परिवर्तन के लिए मंजूरी मिल गयी है, फण्ड आवंटन किया गया है, 26 फरवरी को उसका टेंडर भी निकल चुका है, मेरा संसदीय क्षेत्र अमरेली, जो खोजड़िया से 16 किलोमीटर दूरी पर है, उससे यह पूरा डिस्ट्रिक्ट छूट गया है, इसलिए इस 16 किलोमीटर मीटर गेज लाइन का भी ब्रॉडगेज लाइन में कन्वर्जन किया जाए।

मेरा क्षेत्र गरियाधर और पालिटाना है। पालिटाना भारत में ही नहीं, बल्कि विश्व में जैनियों का एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है। लेकिन वहां रेल की व्यवस्था न होने के कारण यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है। पालिटाना से गरियाधर तक रेल लाइन का सर्वे हो चुका है, लेकिन अभी तक इसके निर्माण के लिए कोई फंड आवंटित नहीं किया गया है। मेरी आपसे मांग है कि इस रेल लाइन के निर्माण हेतु शीघ्र ही फंड आवंटित कराकर निर्माण कार्य शुरू कराया जाए।

अंत में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि अमरेली-चत्ताला-घाडी-विसावदर-तलाता रेल लाइन का तीन वर्ष पूर्व सर्वे हो चुका है, लेकिन फंड आवंटित नहीं हुआ है, जिसके कारण काम आगे नहीं बढ़ रहा है। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि इस बारे में भी वह अपने जवाब में बताएं।

मेरा क्षेत्र काफी पिछड़ा हुआ है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र यानि सौराष्ट्र की ओर आप ध्यान दें। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

SHRIMATI ANUPRIYA PATEL (MIRZAPUR): Hon. Chairperson, I rise to welcome the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji on 25 February, 2016 which truly fulfils the aspirations of common man and the common citizens of India are extremely happy and satisfied that this time no hike has been proposed in the passenger fares. I congratulate the hon. Minister for his to decision to revise the Freight Policy because Railways earns most of its internal revenue from freight traffic which contributes almost 65 per cent to the internal revenue and in the past six decades the freight traffic contribution has come down from 90 per cent to almost 30 per cent with most of the share moving towards roads, considering which revision is a good idea and the proposal to expand the Railway Freight Basket and increase the number of bulk commodities from 10 to 45 is really a step which is worthy of all appreciation. I would also like to thank the hon. Minister for the idea of a dedicated freight corridor and an Action Plan in this regard to recapture the freight traffic through containerization or RORO, Roll on – Roll off is also a welcome step. Particularly because the RORO service will revolutionize the concept of transportation as it is like a 'train coming to our doorstep'.

18.57 hours (Dr. P. Venugopal *in the Chair*)

I would also like to congratulate the hon. Minister for making efforts to increase the non-tariff revenue by way of steps like redevelopment of stations; advertising at stations; monetization of land along railway tracks; improving parcel service etc. The Budget talks of improving amenities from bio-toilets to changing boards for babies, automatic ticket vending; online booking of wheel chairs for the elderly patients and differently abled, travel insurance policy, clean my coach service, Wifi services, reservation of 33 per cent for women and reservation of lower berths for elderly people. A lot of such initiatives which are customer and passenger friendly make the Budget extremely promising.

I would also like to congratulate the hon. Minister for deciding to develop a National Railway Plan for the first time in order to integrate railways with other modes of transport.

However, the only thing that raises my anxiety level is the observation made by the Committee on Restructuring of Railways that the expenditure on staff is extremely high and unmanageable. The salaries, pensions and fuel take away almost 68 per cent of the railway earnings. The Depreciation Reserve Fund has also been decreasing over the years which are primarily meant for our asset maintenance and we are unable to bring down our operating ratio that means we are spending more paisa to earn or generate one rupee.

I would like to request the hon. Railway Minister to enlighten the House about how these grave issues will be addressed by the Budget that we have for this year.

With these words, I conclude.

Thank you.

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): Hon. Chairperson, Sir, thank you very much for giving me this opportunity. This is the third Railway Budget after this Government has come to power. In all these three Budget, except for some amounts being allocated for doubling, I feel that the State of Kerala has been totally neglected and left out.

Due to paucity of time I would just like to make two points regarding the State of Kerala, especially the Central Travancore, Central Kerala. As you know Central Travancore, especially my constituency, Kottayam, is densely populated and the Kottayam Railway station is the hub of road transport, water transport and rail transport and this is the busiest railway station in Central Travancore.

19.00 hours

The whole of India knows the most known pilgrimage centre, the Sabarimala. The devotees come by rail to Kottayam and then proceed towards Pamba or the Sabarimala by road. Millions of devotees visit this place. But we find that Kottayam Railway Station does not have the facility to hold such a huge crowd. For the last couple of years, I have been requesting the Government of India, specially the Ministry of Railways, to upgrade the railway station and also improve the facilities taking into consideration the devotees visiting this place. But to our dismay, no allocation has been made whereas in the same region, places where the passenger traffic and revenue are less than the Kottayam Railway Station have been provided funds. I have no problem in giving them funds but priority should be given to places where revenue and passenger traffic are more. If you compare the statistics, you may find that Kottayam Railway Station has much more revenue and passenger traffic than other railway stations for which you have sanctioned funds in this Budget.

So, while replying to this discussion, I request you to make a provision for the improvement of Kottayam Railway Station.

Another point which I would like to mention is, during the Budget, 2013-14 and 2014-15, the Ministry of Railways had announced a Coaching Terminal at Kottayam but later on, no provision had been made for taking off such a project. Now, the State Government has announced a mobility hub in Kottayam where the Coaching Terminal is supposed to come. That means, road transport, rail transport and water transport will be in the same region.

I request the Government of India, the Ministry for Railways, to take up the previously announced project of the Coaching Terminal at Kottayam. It is very necessary to take up this mobility hub project.

Lastly, during a couple of years back, the Ministry had announced a job for each family whose land has been taken away by the Railway Ministry for the development of rail or doubling work. But such an action has not been taken by the Railways. I hope that immediate action will be taken to give jobs to those families whose land has been taken away for rail development.

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : सभापति जी, मैं सबसे पहले पारखी आदमी को धन्यवाद दूंगा क्योंकि जोहरी डी डीए की परख कर सकता है, इसलिए नरेन्द्र मोदी जी ने जोहरी होने के नाते आपकी परख की है। वे जोहरी थे इसलिए आपको परख लिया और फिर आपको उन्होंने अपनी टीम का आईकन बनाया। आपको धन्यवाद देने से पहले नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना पड़ेगा कि एक पारखी की तरह आपको देखा। आप हमारे बहुत पुराने मित्र हैं। मैं पहले से आपको जानता हूँ और पहले भी आपने बिजली मंत्री के रूप में बेहतरीन काम किया है। मनोज जी भाजपा में से हैं और उसमें से उन्हें खोजा गया यह अलग बात है। लेकिन बाहर से खोजने की जो एटिच रही, उसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं। मैं आपको अंतःकरण से, दिल से स्वास तौर पर क्योंकि मैं कृतघन नहीं हो सकता हूँ इसलिए पहले बधाई दूंगा कि जो योजना बिहार से बाहर जा रही थी, खास कर मेरे क्षेत्र के लिए 20 हजार करोड़ रूपए की दी है, मैं बार बार नरेन्द्र मोदी जी से मिला, उन्होंने जिस प्रयास के साथ छपरा और उस इलाके के लिए जो कि एशिया की सबसे बड़ी योजना जिस क्षेत्र के लिए प्रथम दी इसके लिए मैं अंतःकरण से, हृदय से, मन से, दिल से और बिहार के दस करोड़ लोगों की ओर से, पूर्ववत् की ओर से आप दोनों व्यक्तियों को बहुत-बहुत धन्यवाद और बधाई देता हूँ कि आपने महसूस किया कि विकास की प्रगति के बिहार के दर्द को महसूस किया। आपने चुनाव में जो कदम था, उसके लिए आपने कोशिश की और इतना ही नहीं साहबगंज, कटिहार, मनिहारी, गंगा ब्रिज और मुंगेर के लिए बड़ी परियोजना, जहां 12 तारीख को नरेन्द्र मोदी जी और आप शायद जा रहे हैं।

महोदय, बिहार के बहुत सारे मिनिस्टर रहे हैं, लेकिन मुझे आश्चर्य होता है कि कोसी सीमावर्त इलाके में एक किलोमीटर भी सड़क नहीं बिछाई गई। आपने नई रेलवे लाइन के रूप में रंजीत रंजन जी के क्षेत्र से अररिया से गलगलिया, सुपौल, कुस्सेला से बिहारीगंज, बिहपुर से वीरपुर, बिहारीगंज से सिमरी बख्तिवारपुर और सहरसा से कुसेसर स्थान इन सारी योजनाओं को लेने का प्रयास किया है। मैं बहुत ही विनम्रता के साथ कहूंगा कि आपने अतीत से सीखा, वर्तमान में आपने दुनिया को उम्मीद जगाकर भविष्य की योजनाएं ली हैं, ताकि दुनिया के सम्मान के साथ भारत का सम्मान रेलवे के विकास के साथ खाड़ा हो सके। आपने निश्चित रूप से एक ऐसे बजट का प्रयास किया है। इसके लिए मैं आपकी सराहना करता हूँ कि आपने बहुत ही बेहतरीन तरीके से उम्मीद और विश्वास जगाया है। अब इसे कहां से लायेंगे, कैसे करेंगे, निश्चित रूप से मैं समझता हूँ कि यह आपके मैनेजमेंट की बहुत बड़ी जिम्मेदारी होगी।

महोदय, मैं दो-चार बातें और कहना चाहता हूँ कि हमारी रेलवे अंग्रेजों के समय की रेलवे है। आज भी जो आपके सांसद हैं, उनका उतना रिस्पैक्ट नहीं है, उससे ज्यादा आपके डीआरएम, जीएम का रिस्पैक्ट है। मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि आपके सांसद लोकतांत्रिक व्यवस्था और मूल्यों से चुनकर आते हैं। इनका रिस्पैक्ट आपके पदाधिकारी डीआरएम, जीएम वगैरह उनके क्षेत्र में कैसे करें, यह सुनिश्चित होना चाहिए। आप काम अच्छा कर रहे हैं, लेकिन आम लोगों तक आपके कामों की चर्चा आज भी नहीं है और वह काम एक सांसद ही कर पायेगा, वह आपके पदाधिकारी नहीं करेंगे, इस बात को आप मानकर चलिये। आपके पदाधिकारी बहुत मेहनती हो सकते हैं, वे रेलवे विभाग में अच्छा काम कर सकते हैं, निश्चित रूप से मैं उन्हें उसके लिए बधाई दे सकता हूँ। लेकिन यदि आम आदमी की बात होगी तो जो आपके सांसद हैं, जो जनप्रतिनिधि हैं, वही आपकी भावनाओं को अंतिम व्यक्ति तक पहुंचायेगा। इसलिए उनके रिस्पैक्ट का ध्यान रखिये।

मैं आज आपसे कहना चाहूंगा कि बिहार, झारखंड, बंगाल और उत्तर प्रदेश, हम साउथ की बात इसलिए नहीं करेंगे, क्योंकि इतनी लम्बी ट्रेन में वहां के आम आदमी दिल्ली नहीं पहुंचते हैं। लेकिन जो हमारे इलाके के लोग हैं, उनकी दुर्गति ट्रेनों में बहुत ज्यादा होती है। आप रेलवे में वाई-फाई लगाये, हमें कोई दिक्कत नहीं है। अच्छी बात है, हमें प्रगति करनी चाहिए। लेकिन सबसे पहले स्टेशन पर शौचालय, पुत्रीशाला, स्टेशन पर सुरक्षा, स्टेशन का प्लेटफार्म आदि की उचित व्यवस्था हो। बार-बार स्वच्छता के बारे में कहा जाता है, लेकिन स्वच्छता कहां से होगी। जनरल बोगियों का हिंदुस्तान में कितना अभाव है, यह आप भी जानते हैं। एक जनरल बोगी में कितने आम आदमी बैठते हैं, बाथरूम में दस आदमी बैठकर आते हैं। मैं आपके लिए जनरल बोगी का फोटो खींचकर लाया हूँ, एक जनरल बोगी में दोनों तरफ बड़ी-बड़ी चादर बांधकर उस पर दो-दो आदमी बैठकर आते हैं। वह फोटो मैं लाया हूँ, मैं आपको विलप दिखाऊंगा। बाथरूम में दस आदमी, एक सीट पर 14,15 और 16 आदमी एक डिब्बे में मिनिमम 400-600 आदमी घुसकर जाते हैं।

महोदय, मैं आपसे बहुत ही विनम्रता के साथ कहना चाहूंगा कि आप स्टूडेन्ट्स के लिए भी कुछ कीजिए। जो बिलो पार्वर्त लाइन लोग हैं, जब वे किसी भी प्रतियोगिता में फंजाम देने के लिए जाते हैं तो उन्हें कुछ न कुछ छूट मिलनी चाहिए। आप चाहे जिस भी तरीके की छूट दें, लेकिन छात्रों को छूट देना आवश्यक है। बिलो पार्वर्त लाइन के बहुत सारे छात्र पैसों के अभाव में प्रतियोगिता में नहीं जा पाते हैं, जबकि केवल ट्रेन ही ऐसी व्यवस्था है, जिसकी आम आदमियों तक पहुंच है।

इसके अलावा मैं मजदूरों के बारे में भी कहना चाहता हूँ कि जो महिलाएं अपने बच्चों के साथ बिना परिवार के सफर करती हैं, उनके लिए स्पेशल बोगी की व्यवस्था होनी चाहिए। आपने तेजस, हमसफर, उदय और उत्कृष्ट चार-चार ट्रेनें दी हैं, मैं चाहूंगा कि सहरसा से वैशाली का आप विस्तार करें, सहरसा से यात्रि की ट्रेन की पटना के लिए शुरूआत करें, जो एक भी नहीं है। इन तीनों ट्रेन हमसफर, तेजस और उदय सहरसा से पूर्णिया में सुपरफास्ट की व्यवस्था करें। मेरा आपसे आग्रह है कि आपने जिस तरीके से सुरक्षा और महिला की बात कही है, आज सुरक्षा की स्थिति सही नहीं है। आप बिल्ली को रखवाली देते हैं। जिसको सुरक्षा देते हैं, वही आम आदमी को तूटता है। सबसे बड़ी बात है कि आम आदमी, गरीब आदमी और मजदूरों का टिकट कंफर्म इसलिए नहीं होता है कि आपके पास बड़ी रेलवे लाइन नहीं है। आपके पास बहुत अत्याधिक लाइन नहीं है।

मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हम लोगों की स्थिति क्या है। रशिया, अमेरिका, चीन, ब्राजील, साउथ अफ्रीका, जर्मनी आदि से भी हम लोग कहां हैं - 6397, 18390, 50,000, 86,000, आपको सारी चीजों का पता है कि दुनिया में भारत की स्थिति क्या है और हमारा कोच पुराना हो चुका है, हमारे सिन्नल पुराने हो चुके हैं, रेलवे लाइन पुराने हैं, पुल पुराने हैं, एक्सिडेंट में हम पूरे विश्व में सबसे ऊपर से तीसरे स्थान पर हैं। कैसे आप एक्सिडेंट को रोके? सुरक्षा कितना गंभीर सवाल है? स्वच्छता कितना गंभीर सवाल है? जब तक आप आम आदमी को, मजदूर को जाने के लिए पूरे कोच और डिब्बा की व्यवस्था नहीं करेंगे, तब तक स्वच्छता की व्यवस्था नहीं हो सकती है।

अंत में अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि मेरे यहां स्तीपर फैक्ट्री बंद है। वह बन कर तैयार है, लेकिन वालू नहीं हो रही है। तेजस और हमसफर ट्रेनों को सहरसा से चलाने की व्यवस्था, यात्रि ट्रेन और साथ-साथ नई रेलवे लाइन, जो बीहपुर टू बीरपुर है और सहरसा से कुसेसर ... (व्यवधान)

अंत में मैं रेलवे मंत्री जी से एक आग्रह करूंगा कि सभी विभागों में जो अध्यक्ष आपने बनाया है, मैंने आपसे मिल कर भी कहा था कि उसके लिए आप एक व्यवस्था बनाएं ताकि आपके और पदाधिकारी के बीच में एक समन्वित व्यवस्था की जाए और आपकी बातों और क्षेत्र की बातों में बेहतरीन तरीके से अध्यक्ष और सांसद के बीच समन्वय हो और आप तक पहुंचाने का एक माध्यम हो। रेलवे मंत्रालय के द्वारा आप अपने पदाधिकारी को आधिकारिक रूप से सूचित करें कि उनकी क्या जिम्मेदारी है और उनके वे ऑफ वरिफिक क्या हैं।

*SHRI P.R. SENTHILNATHAN (SIVAGANGA): I express my indebtedness to our beloved leader Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA for giving me an opportunity to express my views on the Discussion on Railway Budget 2016-17.

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

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

I take this opportunity to furnish the Railway demands of the people of Tamil Nadu and my Sivaganga Parliamentary Constituency for consideration and speedy implementation.

Trichy-Rameshwaram Dual Railway track line required. Karaikudi-Mudurai new railway track line required (Distance 100 km). Karaikudi-Kanniyakumrai via (Devakottai - Thiruvadanaï -Ramnad) new Railway track line required. (This route is always researched one). Pudukottai - Thondi vai (Aalangudi-Aranthangi) new track line required. Kurakudi-Kovai vai (Thirupathur - Singampunari -Kottampattai - Dhindugal -Palani) new track line required.

The trains must take stoppage in Thirumayam railway station in Pudukottai District and Kollal railway station and Muthanenthal Railway Station in Sivagangai district.

Considering the increase in the number of Passengers travelling by Silambu Express (1681/16182), the train may be operated daily instead of weekly twice. Considering the increase in the number of Passenger travelling by Rameswaram -Coimbatore Express (16617/16618), the train may be operated daily instead of weekly once.

Considering the increase in the number of Passenger travelling by Pondicheery -Kanyakumari Express (16861), the train may be operated daily instead of weekly once.

Considering the increase in the number of Passenger travelling by Rameshwaram -Bhuvaneshwar Express (18495/18496), the train must be given as a permanent stoppages in Sivagangai, Devakottai, Pudukottai stations and also this train must be operated daily.

Considering the increase in the number of Passenger travelling by Rameshwaram -Varanasi Express (14259/14260), the train must be given as a permanent stoppages in Sivagangai, Devakottai, Pudukottai stations and also this train must be operated daily.

The over bridge or subway must be constructed at Sriramnagar Karaikudi railway crossing between Kottaiyur and Karaikudi Road.

The over bridge or subway must be constructed at Ariyakudi Railway Gate near Karaikudi Railway Station and NH 210 to Ariyakudi Road.

The over bridge or subway must be constructed at Kallal Railway Crossing in Kalaiyarkovil road.

The over bridge or subway must be constructed Panangudi railway crossing in Vetriyyur road.

The over bridge or subway must be constructed at Nattarsrasankottai railway crossing at Natarajapuram road.

The over bridge or subway must be constructed at Sivagangai railway crossing in Ilayankudi road.

The over bridge or subway must be constructed at Manamadurai railway junction in Manamadurai bye pass and Sivagangai Road.

The over bridge or subway must be constructed at Kallal railway junction at Kuruthampattu road.

During the rainy season the rain water fills up the subways and there is no way for the water to drain. This makes the subways unfit for use during rainy season. Some provision must be made to drain the water from subways.

It would be of great help if the Pallavan Express which stops at Karaikudi can be extended upto Manamadurai.

Karaikudi-Thoothukudi railway track inspection has completed long back but no steps have been taken for laying this route.

No progress appears to have been made in the broad-gauge conversion work on the Karaikudi -Pattukottai-Thiruvapur rail-line for the last 2 ½ years, which should be geared up to ensure speedy completion.

Until the work is completed and the train services resumed, the Kamban Express which has now been stopped, be made operational through Trichy on daily basis to minimize the huge crowd in the Rameswaram - Chennai-bound trains and to avoid the inconvenience being faced by the travelling public.

There is no announcement of trains in every railway stations in Sivagangai District (Karaikudi, Devakottai, Sivagangai, Mana Madurai, Chettinad), so arrangements must be made for announcing the arrival and departure of trains.

LED display lights provided for coach position are not working properly during the arrival of the train, that misleads passengers to find their exact coach position .

Special trains must be arranged from Chennai and other location during the festival session.

The name board must be placed in all the poles in railway station.

The Reservation Ticket Counter and Unreserved Ticket Counter are merged and made as a single counter in Sivagangai (SVGA) Railway Station.

People suffer a lot to get their tickets. Kindly take necessary steps to separate reservation ticket counter and unreserved counter. RO water facility must be there at the station. The SVGA Railway Station must be provided with sufficient lights for the length of the entire platform. During the power cuts, the emergency lighting and genset is also needed .

The work of construction of over-bridge near the new entrance at the Karaikudi Railway Junction is yet to be commenced though it is approved by the Department. The 3rd and 4th platform at Karaikudi Railway Station (KKDI) must be extended with full shelter facility. Adequate lightings must be done along the shelter of platform and emergency lights and genset during the power cuts is needed. Karaikudi Railway Station must be fitted with escalator as more number of passengers travel in all the trains that come across in the junction.

The Railway platform at Devakottai (DKO) Railway Station has to be raised to level of the last footstep of the train and the number of shelters in the platforms of Devakottai Railway Station has to be increased. The DKO Railway Station must be provided with sufficient lights for the length of the entire platform. During the power cuts, the emergency lighting and genset is also needed. RO water facility must be provided there. The working time for Reservation Counter is up to 5.00 PM. And interval time between 12.00 PM to 3.00PM is also made. During this interval time, the reservation is closed. The working time of Reservation Counter must be extended from 8.00 AM to 8.00 PM.

RO water facility must be provided at Manamadurai Railway Station and it must be fitted with escalator as this Station is the junction of Trains from Madurai and Trichy towards Rameshwaram. Adequate Lightings must be done along the shelter of the platform, and emergency lights and genset during the power cuts is needed. The working time for Reservation Counter is up to 5.00 PM. And the interval time 12.00 PM to 3.00PM is also made. During this interval time, the reservation counter is closed. The working time of Reservation Counter must be extended from 8.00 AM to 8.00PM.

The railway platform at Chettinadu Railway Station has to be raised to the level of the last footstep of the train. RO water facility must be provided there. Adequate Shelter, lightings must be done along the length of the platform, and emergency lights and genset during the power cuts is needed. The working time for Reservation Counter is up to 5.00 PM. And the interval time 12.00 PM to 3.00 PM is also made. During this interval time, the reservation counter is closed. The working time of Reservation Counter must be extended from 8.00 AM to 8.00PM.

Pudhukottai Railway Station is the main junction for the trains that comes from Trichy to Rameshwaram and vice-versa. More number of passengers use this junction as Pudukottai town is the main business place for the people in nearby villages. Pudhukottai Railway Station must be fitted with escalator as more number of passengers travel in all the trains that come across in the junction. RO Water facility must provided there.

It will be great help for the People of Tamil Nadu if the above requests are taken into consideration and the required steps are taken at the earliest. I hope the Hon'ble Minister will act positively.

श्री राजवीर सिंह (सजू भैया) (एटा) : माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। यह एक ऐतिहासिक बजट है। ऐसा रेल बजट जो बिना भेदभाव के बनाया गया है कि हर प्रदेश में रेल बजट में कहीं न कहीं बरसात हुई है। मैं अपने प्रधान मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री प्रभु जी एवं सिन्हा जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने यह रेल बजट लाने के बाद आम जनता के दिल को छुआ है। मान्यवर जो सवुधाएं दी गई हैं, यात्री किसए में और मालभाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है। नयीब लोगों के लिए, बड़े लोगों के लिए, मध्यम वर्ग के लोगों के लिए चार-चार ट्रेनों चलाई हैं और जो अति व्यस्त मार्ग हैं, उस पर डबल डैकर ट्रेन चलाने का भी प्रवधान किया है। महिलाओं को प्लेटफॉर्म कैटरिंग की लाइसेंस की व्यवस्था, जो आज तक नहीं थी, यह बहुत ही सशहनीय कदम है। महिलाओं व बुजुर्गों के लिए लोअर बर्थ का 50 परसेंट का कोटा जो आज तक नहीं हुआ है, वह इस बजट में हुआ है। मान्यवर 17 हजार जैव शौचालयों का जो निर्माण है, वह भी इस बजट में किया गया है। ट्रेनों की सवारी के डिब्बे में बढ़ोतरी की गई है। अधिकांशतः रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा भी दी गई है। सामान्य डिब्बों में कूड़ेदान की व्यवस्था की गई है। प्लेटफॉर्म पर दवाईयों की व्यवस्था की गई है जो आज तक नहीं थी। 311 रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरों की व्यवस्था कराई गई है। प्रत्येक सवारी डिब्बे के बीच में महिलाएं सुरक्षित रहें, इसके लिए भी व्यवस्था की गई है। ऑन लाइन बुकिंग की व्यवस्था की गई है। खाने के ऑन-लाइन ऑर्डर देने की भी व्यवस्था की गई है। मान्यवर मैं कितनी ऐसी चीजें गिनवाऊं कि इस रेल बजट में इतनी सुविधाएं दी गई हैं, फिर भी हमारे विपक्ष के लोग विरोध करने से बाज़ नहीं आ रहे हैं। अरे अपनी अन्तरआत्मा की आवाज को खोलो, उसे दबाओ मत और जो अच्छाई है, उसे अच्छा बोलने की कोशिश करो, हिम्मत करो।

मान्यवर, मैं एटा लोक सभा से चुनकर आता हूँ। मेरे जनपद में दो जिले हैं कासगंज और एटा। इस बजट में एटा से कासगंज सर्वे में लिया गया है, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को और प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। दो सर्वे और आए हैं, एटा से अलीगढ़ को जोड़ेंगे, यह भी सर्वे में आया है और तीसरा कासगंज से अलीगढ़ को जोड़ा जाएगा, यह भी सर्वे में आया है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि ये सर्वे पहले भी दो बार हो चुके हैं, प्रभु जी चले गए हैं, मैं प्रभु जी से भी निवेदन करना चाहता था, मैं तो ऊपर वाले प्रभु जी से भी और नीचे वाले प्रभु जी से भी एक निवेदन करना चाहता हूँ कि हे प्रभु, आप अंतर्दामी हैं, आप सबके दिल की बात जानते हैं, इस बजट में जितनी बरसात हुई है, वह सिर्फ सर्वे न होकर वह रेल लाइन जमीन पर उतर जाए, मैं ऐसा निवेदन मंत्री जी से करना चाहता हूँ।

मेरी एक और माँग है, माननीय सिन्हा जी, हमारे रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं, एटा से टूटला के लिए एक ट्रेन चलती है, उसको आग्रा तक जोड़ दिया जाए तो काफी लोगों को उससे मदद मिलेगी और यह लाइन ऐसी है, जो प्रॉफिट में आ रही है। मैं घाटे का कोई सौदा नहीं बताऊँगा। हे प्रभु, दया करो, बस अब रखा नहीं जा रहा। बरसात की बूंदें तो हो गई हैं, रेल बजट में लाइन सर्वे में आ गई, लेकिन मैं गाँव का आदमी हूँ और आप भी सभी गाँव से आते हैं। मैं यह भी जानता हूँ कि गर्म जमीन हो और थोड़ी बहुत बूँदें पड़ जाएं तो उमस पैदा हो जाती है, गर्मी पैदा हो जाती है और वह उमस तब खत्म होती है, जब भरपूर बरसात होती है। भरपूर बरसात से मेरा मतलब यह है कि हे प्रभु, सर्वे तो आ गया, रेलवे लाइन भी बिछवा दो तो मैं मान लूँगा कि पूरी बरसात हो गई है। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget for 2016-17.

Sir, it is an admitted fact that the Indian Railways is the lifeline of our country, that is, India and is the unique integrator of modern India with a major role in its socio-economic development of our country.

This is the second Budget of Shri Suresh Prabhu and the third Railway Budget of the NDA Government at the Centre. Most of the hon. Members of this House and even outside this House, everybody is appreciating the endeavour and the effort taken by the hon. Minister Suresh Prabhuji along with Manoj Sinhaaji. We are not disputing the integrity, earnest efforts and the hard work done by them. I also take this opportunity to congratulate them for having taken sincere efforts to improve the position of Indian Railways during these two years.

But what is the reality which we have to look into? We have to have introspection amongst ourselves when we congratulate and appreciate this Budget. If you go through the Railway Budget, there are 141 paragraphs and I have gone through all the paragraphs.

Sir, if you may kindly see, the Railway Budget is talking about a lot of things regarding toilets, upgradation of technology in respect of customer services, ticketing, vendor machines etc., all these things are well elaborated. But the question which I would like to ask the hon. Minister is this. What about the fiscal position of Indian Railways? There are only three paragraphs, 8, 9 and 10 and the last 2 ½ pages regarding the fiscal performance. This is the only thing in respect of the state of affairs of finance.

Sir, what is a Budget? A Budget is the total income and expenditure and also the real fiscal position of Indian Railways, what are the issues to be addressed and how they will be addressed. These things are not explained in the Budget Speech except that of the detailed explanation in respect of amenities, customer experiences, railway gates etc. These things are well illustrated.

Why is it so? It is not because of lack of knowledge of a budget. It is not because of lack of experience of the hon. Minister. It is not well explained because of the sole reason that the fiscal performance of the Indian Railways is not in a good shape compared to last year. If you go through each and every detail of it, it would be very clear. That is why, the fiscal position of the Indian Railways is not elaborated in the Budget Speech but other things are well explained in the Budget Speech. So, the crux of the issue is this. The focus should be given to the fiscal position of the Indian Railways.

Let us analyse the Budget and the Budget figures. I am directly going to the Budget figures. In 2015-16, the hon. Minister had anticipated passenger earnings growth at 16.7 per cent and an amount of Rs. 50,175 crore. In freight traffic, an increase of 85 million tonnes was expected. The gross traffic receipt was Rs. 1,83,575 crore; operating ratio was 88.5 per cent. That was the anticipation in the 2015-16 Budget. What is the real position? After a long time – this is the first time in the Indian Railways – there is a five per cent decline in the passenger traffic. That is a very alarming situation as far as the Indian Railways is concerned. Nowhere, in no year, in the Indian Railways, the passenger traffic has ever declined like this. Why is it so? That is why I am saying that it is to be introspected. You have expected a growth of 16.7 per cent and what has happened is decline in the number of passengers by five per cent. So, what is the fiscal performance? This is my first point. Secondly, you have expected an increase of 85 million tonnes in respect of the freight traffic. What was the growth that we have got? It is only five million tonnes. As far as operating ratio is concerned, it was expected that the operating ratio will be maintained at 88.5 per cent, but it has come to 90 per cent.

Coming to 2016-17 Budget, the present Budget, what is the anticipation? Passenger traffic is expecting a growth of 12.4 per cent. Last year, a growth of 16.7 per cent was expected and there is a decline in the passenger traffic earning. Again we are expecting 12.4 per cent growth in passenger earning at about Rs. 51,012 crore. That is less than that of the Budget estimate of 2015-16. What is the fiscal performance of the Indian Railways? That means the Budget estimate of 2016-17 is less than that of the Budget estimate of 2015-16.

Coming to the freight traffic also, it is the same; Rs. 1,17,933 is also lower than that of the previous year's Budget estimate. The gross traffic receipt is more or less the same. Coming to the operating ratio, yes, there is a justification; the Seventh Pay Commission is coming. Definitely, additional financial burden will come. So the operating ratio will be 92 per cent. The efficiency of the Railways depends on the operating ratio. Hon. Suresh Prabhu ji, in the last Budget, has said to us that the operating ratio will be brought down to 88.5 per cent. Now in the 2016-17 Budget, you are going to enhance it and anticipating an operating ratio of 92 per cent. Is it a better performance of the Indian Railways during the last one year? My definite point is, there is a total failure as far as the fiscal performance is concerned.

Regarding the mobilization of resources, I do accept that you aim at additional mobilization of resources by way of collecting Rs. 8.5 lakh crore by five years' plan. What have you collected last year? Rs. 1.5 lakh crore is to be collected from the Life Insurance Corporation of India. That has not been fulfilled so far. That is also a plan of five years. Additional resources mobilization has to be done through JV, PPP, FDI, SPV. Has anything been done during the last one year? I do appreciate the strenuous efforts, honest efforts taken by the hon. Minister in building up the Indian Railways in a better form but the fiscal position has not yet improved. It is declining like anything. We are not able to mobilize additional resources as we have expected. That is the position which we are facing.

Regarding the plan expenditure also, last year's plan expenditure was Rs. 1.1 lakh crore; it is just Rs. 1.21 lakh crore in the current Budget. There is just an increase of 21 per cent.

My criticism is only in respect of the fiscal position of the Indian Railways. The Government is not able to address the issue of the fiscal stress which is being faced by the Indian Railways. At the same time, when I am criticising the Government, I do appreciate the Government and the hon. Minister regarding the fiscal progress which the Railways have achieved during the last financial year, especially in respect of expenditure. It is a record as far as the Planned Expenditure is concerned. It is also a record in respect of gauge conversion, doubling of lines, electrification, etc. I fully appreciate the endeavours taken by the Minister by measuring the physical progress in constructing and completing the works. I also welcome the introduction of Antyodaya Express and Deen Dayal coaches.

I am having four suggestions and with these suggestions I will conclude my speech. The first suggestion is to improve the efficiency of the Indian Railways by reducing the operating ratio. Secondly, in order to mobilise the resources, the resources of the profit making PSUs may be utilised for enhancing the capacity of the Indian Railways like that of the LIC. Third suggestion is regarding the commercial utilisation of the surplus land. That is well-established in this Budget also. The fourth suggestion is to improve other sources of revenue by advertisement and other means so as to have additional resources.

With these suggestions, I would like to thank the Minister for having adequate representation to our Constituencies. I would like to suggest to the hon. Minister for the completion of Punalur-Shencottah Gauge Conversion by the next year. As far as the pilgrim station is concerned, Punalur Station, which is very close to Sabarimala Lord Ayyappa Temple, should be developed as a pilgrim station. Second entry, that is Quilon, has to be completed at the earliest.

With these words, I once again, caution the Government regarding the fiscal position of the Railways.

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): Sir, at the outset, I would like to appreciate the sub-quota of 33 per cent for women in reserved categories and 50 per cent reservation of lower berth for senior citizens in the Railway Budget.

Now, I would like to quote a few figures which would highlight where the Railways is heading to. There would be a projected increase of roughly Rs. 28,600 crore in staff costs and pension outgo in 2016-17. The impact of 7th Pay Commission in the financial year 2016-17 is Rs. 21,000 crore. Market borrowings in the financial year 2016-17 would be Rs. 20,000 crore.

In the past one year, indirectly, in a number of ways, there has been hike in fares. For example, cancellation charges of a second class confirmed ticket, if 48 hours remain, have gone up from Rs. 30 to Rs. 60. Similarly, in regard to 3rd AC, the cancellation charges have gone up from Rs. 90 to Rs. 180. In the case of 2nd AC, cancellation charges have gone up from Rs. 100 to Rs. 200. Tatkal charges have been hiked by 33 per cent. Hence, the Railway Minister cannot say that he has not hiked passenger fares.

In the Budget, it has been stated that earning per passenger-kilometre has gone up by 8.8 per cent in the current year and is budgeted to rise by 12 per cent in the next fiscal year. How would you explain this? Immediately after his presentation of the Rail Budget, markets refuse to cheer and Sensex dips 113 points. The Minister has proposed to increase capital outlay for the Railways by 21 per cent to Rs. 1.21 lakh crore. How? Would he achieve this feat without fiddling with indirect hikes which affects passengers, and market borrowings for which we need to pay hefty interests?

The traffic receipts targeted for 2015-16 were at Rs. 1,83,578 crore. The revised estimate was Rs. 1,67,834 crore. Sir, if you look at the trend, by March the actual would be less than that. So, there would be a shortfall of almost 10 per cent. Actual passenger numbers have fallen almost by 200 million and yet the targeted increase is 81 million passengers. Actual freight tonnage per kilometer has also fallen. If the Railway growth comes down from 17 per cent to 5 per cent then there would be a direct reflection of it on the GDP of our country.

Sir, this Railway Budget has not shed any light on how to engage with the huge Railway workforce like the Railway Protection Force, running hospitals and schools.

Sir, I would request the hon. Railway Minister to include a number of hugely popular religious destinations in West Bengal like Kalighat, Dakshineswar, Belur Math, Tarakeswar, Furfura Sharif under Special Tourist Trains.

We have great respect for our Railway Minister. But why is the Minister trying to change the name of the trains, which had been initiated by the former Union Minister of Railways, Mamata Benerjee during 2009 to 2011? Now, she is the Chief Minister of West Bengal.

Sir, now, I would touch upon the demands relating to my Constituency. There has been a long pending demand for construction of a ramp to use the foot over bridge at Khamargachi Station, Hooghly District, Howrah Division, Eastern Railways. At present, the passengers have to climb 220 steps one side to cross the foot over bridge at the said station. Due to 220 steps to cross, people usually take convenient route, which is very dangerous, that is, they cross the tracks to buy tickets at the booking centre which is located at a long distance. So, this bridge has to be dismantled and ramped.

Sir, there is a heavy passenger traffic between Katwa and Sealdah Stations. I would request the hon. Railway Minister to give a train from Katwa to Sealdah Station.

There is also a need for expansion of the subway at Bhadreswar Station. Bhadreswar is a town and municipality area covered by the Kolkata Metropolitan Authority. But due to narrow subway, railway passengers, particularly and common public, in general face extreme hardships to pass under the Bhadreswar Station. So, I would request the hon. Railway Minister to order for expansion of the subway at Bhadreswar Station at Hooghly District, Howrah Division, Eastern Railways.

Sir, there is also a need for construction of a foot over bridge at Bandel Railway Junction Station and Chinsurah Station. Chinsurah is the headquarters of the Hooghly District, Bardwan Division. During rainy season, these two station roads get submerged under water, and the passengers face extreme difficulties to pass the subway. I would, therefore, request the hon. Minister to consider my demand of construction of a foot over bridge at these two stations.

In the end, I would request the hon. Railway Minister to complete the pending projects 2009-10, 2010-11 and 2011-12 in West Bengal by allocating sufficient money.

With these few words, I conclude. Thank you very much.

श्री विजय कुमार हॉसदाक (राजमहल) : सभापति महोदय, सामान्यतः बैंक बेंचर्स से यह एक्सपेक्ट किया जाता है कि वे कम बोलें और कम काम करें। मैं स्कूल-कॉलेज में भी बैंक बेंचर रहा हूँ और इसके बावजूद भी मैं रेलवे की डिमांड्स के लिए डी.आर.एम. के ऑफिस से लेकर, जी.एम. की ऑफिस से लेकर मेम्बर (ट्राफिक) और ओ.एस.डी. और आपके ऑफिस तक भी जा चुका हूँ। कोई जगह ऐसी बाकी नहीं रह गयी है, जहाँ मैं नहीं गया हूँ। यह तीसरी बार अपनी डिमांड्स को लेकर मैं फिर से आपके समक्ष खड़ा हूँ। मैं किसी नई ट्रेन की मांग नहीं कर रहा हूँ, सिर्फ एक ट्रेन के समय में बदलाव की और कुछ ट्रेनों की ठहराव की मांग कर रहा हूँ। लेकिन, तीसरी बार यहाँ से खड़े होकर बोलने के बावजूद भी मुझे लगता है कि मैं अपने क्षेत्र के लिए जिस बेसिक नीट्स की बात कह रहा हूँ, वह रेलवे की तरफ से अभी तक पूरी नहीं की गयी है। जहाँ-जहाँ मुझे इसके लिए मीटिंग्स में जाने के लिए बोला गया है, मैं वहाँ-वहाँ गया हूँ।

महोदय, मैं एक मुख्य डिमांड करना चाहूँगा कि हमारे साहेबगंज जिला में गंगा पुल हमारे राजमहल लोक सभा संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। वहाँ पर अभी साहेबगंज से लेकर बिहार के लिए गंगा पुल बनने वाला है। अगर उसमें रेल पुल को भी जोड़ दिया जाएगा, तो अच्छा होगा, क्योंकि हमारा जो क्षेत्र है, वह माइनिंग क्षेत्र है। इससे आपको नॉर्थ-ईस्ट के साथ एक कनेक्शन मिल जाएगा। नॉर्थ-ईस्ट से आने वाली ट्रेनें, जो सामान्यतः मालदा होकर गुजरती हैं, उन्हें साहेबगंज की तरफ से एक और रूट मिल जाएगा और आपको इससे बिजनेस भी काफी मिलेगा।

फेरर्स तो बढ़ाए नहीं गए हैं, लेकिन कुछ चीजों पर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षण करना चाहूँगा। ई-टिकटिंग, रिजर्वेशन, तत्काल कोटा, कैंसिलेशन, फेयर ऑफ प्रीमियम टिकट्स, कैंसिलेशन ऑफ्टर डिपार्टर, ये सारे सेक्टर्स हैं, जहाँ कहीं न कहीं आम लोगों को झेलना पड़ता है और सारी जगहों पर एक तरह से एयरटा पैसा काटा जा रहा है। मैं चाहूँगा कि इस तरफ आपका ध्यान रहे।

झारखंड के हमारे उस संथाल परगना क्षेत्र के लिए मैं स्पेशियली बोलना चाहूंगा, बाकी तो झारखंड के बारे में बहुत कुछ बोल चुके हैं, झारखंड के हमारे 12 एमपीज आपकी तरफ हैं, उसके बाद भी झारखंड की तरफ आप लोगों का थोड़ा सा ध्यान रहता नहीं है, मैं उस चीज की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा, क्योंकि हमारा माइनिंग स्टेट है तो भाड़ा गाड़ी देने में कहीं कोई दिक्कत नहीं होती है, मालगाड़ी देने में कहीं कोई दिक्कत नहीं होती है, लेकिन जब नई गाड़ी की जहां बात होती है तो झारखंड के लिए बहुत दिक्कत हो जाती है। बिहार और बंगाल में तो सबको मिल गया है, लेकिन झारखंड ही एक ऐसी जगह है जो बाकी रह गई है, मैं कहना चाहूंगा कि सिर्फ भाड़ा, सिर्फ माइनिंग के लिए ही उस जगह को इस्तेमाल न किया जाए, वहाँ के जो लोग हैं, उन पर भी थोड़ा ध्यान दिया जाए। झारखंड से पूरे देश को कुछ न कुछ खा रहा है और अगर झारखंड को कुछ मिल जाए तो हमें लगता है कि सभी को बहुत खुशी होगी। विशेषकर मैं कहूंगा कि वहाँ पर जितनी भी ट्रेनें चलती हैं, तगभंग-तगभंग जितनी ट्रेनें हैं, सारी ट्रेनें हमें लगता है कि आउटडेटेड बोगीज होंगी, कपड़े जितने दिए जाते हैं, वे सारे के सारे गन्दे रहते हैं। अगर स्थानों की व्यवस्था के बारे में कहा जाए तो राजधानी ट्रेन तक में उचित व्यवस्था नहीं है, चाहे आप धनबाद राजधानी कह लीजिए, राँची राजधानी कह लीजिए, किसी में बढ़िया व्यवस्था नहीं है। हम चाहेंगे कि इस ओर आपका थोड़ा ध्यान आकर्षण हो।

एक बार फिर से, ऐसा नहीं होगा कि मैं अपनी डिमांड्स को, कहीं यह बोला न जाए कि ये बोले नहीं हैं, फिर से मैं रिपीट कर देता हूँ कि आपका ध्यान हमारी डिमांड्स की ओर जाए। भागलपुर-वनांचल एक्सप्रेस 13403, जो राँची से भागलपुर की ओर आती है, उसका समय पाँच बजे के बाद किया जाए। रामपुरहाट से पाकुड़ भागलपुर होते हुए नई दिल्ली तक एक्सप्रेस ट्रेन, क्योंकि तारापीठ से मैंने पिछली बार भी कहा था, बंगाल, बिहार, झारखंड सबको छूते हुए दिल्ली की ओर गाड़ी आएगी तो कहीं न कहीं सबको फायदा होगा। 15662 राँची-कामाख्या एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए। 13409 मालदा-जमालपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस का तालझारी स्टेशन पर ठहराव हो। 14003 मालदा-नई दिल्ली-आनन्दविहार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए। निम्न ट्रेनों का पाकुड़ में ठहराव हो, 12041 शताब्दी एक्सप्रेस, 12516 गुवाहाटी-तिरुवेन्दूर एक्सप्रेस, 12510 गुवाहाटी-बेंगलुरु एक्सप्रेस, 12514 गुवाहाटी-सिकन्दराबाद एक्सप्रेस, 12346 सरायवाट एक्सप्रेस, 12378 पदातीक एक्सप्रेस, गुमानी-बरहवा के बीच के अवस्थित बोनीडांगा लिंक केबिन को जंक्शन बनाया जाए।

झारखंड आंदोलन के समय हमारी पार्टी, माननीय सुप्रिमो, माननीय गुरू जी के आह्वान पर एक बात निकली थी, अबूत बाबूत बतावा, झारखंड राज्य उन हटावा, कैसे लेंगे झारखंड, लड़ के लेंगे झारखंड। अगर इतनी बार बोलने के बाद भी हाथ जोड़कर हमारी छोटी-छोटी डिमांड्स पूरी नहीं हो सकती हैं, तो इसके बाद कहीं न कहीं हमें ट्रेन की पटरी पर ही बैठकर अपनी डिमांड्स को पूरा करना पड़ेगा, धन्यवाद।

श्री राम टहल चौधरी (राँची) : महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 2016-17 के लिए रेल बजट का आय-व्यय का लेखाजोखा प्रस्तुत किया गया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

आदरणीय प्रधानमंत्री जी, आदरणीय सुरेश प्रभू जी, आदरणीय रेलवे राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी, प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व में देश की समृद्धि और विकास कार्यों में सफलता प्राप्त करने वाला यह बजट देश को सुविधाजनक ढंग से यात्रा करने में सहायक और कामयाब होगा। यह बजट आम आदमी की आकांक्षाओं को पूरा करने वाला बजट है। इसमें किराया न बढ़ाना और अधिक सुविधाएं उपलब्ध कराने का ध्येय है। प्रधानमंत्री जी की जन एवं कुशल नेतृत्व की छाप इस रेलवे बजट में है और यह संतुलित एवं ऐतिहासिक बजट है।

मैं आंकड़ों पर न जाकर कहना चाहूंगा कि इस बजट में बहुत से काम किए गए हैं, जिसमें महिलाओं को सुविधा, चूड़ों को सुविधा और रेलवे लाइन, रेलवे स्टेशनों की साफ-सफाई, पहले भी हम लोग देखते थे, तो वहां सड़ें नहीं हो पाते थे। लेकिन आज रेलवे स्टेशन पर आदमी आराम से खड़ा होते हैं। उसमें सभी तरफ विकास की ओर ध्यान दिया गया है। उसमें सफाई का भी ध्यान रखा गया है, लैंड का विस्तार करना और विद्युतीकरण का कार्य भी सम्मिलित है। मैं झारखंड प्रदेश से चुन कर आया हूँ, वह आदिवासी बहुल क्षेत्र है और सबसे ज्यादा जरूरत झारखंड से मिलता है। मेरा संसदीय क्षेत्र राँची झारखंड की राजधानी है, जो झारखंड के बीचों-बीच स्थित है, जहां पर रेलवे की कई समस्याएँ हैं और मैं उन समस्याओं को पत्र के माध्यम से एवं लोक सभा के माध्यम से माननीय मंत्री के सामने कई स्तरों पर बराबर रखता रहा हूँ। राँची से मुंशी, बरकाकाना एवं मुंशी चांडिल स्टेशनों पर सुविधा अपग्रेड करने के लिए उन्होंने बजट में प्रावधान किया है। छोटे-छोटे रेलवे स्टेशनों का सुन्दरीकरण एवं लाइन का दोहरीकरण का प्रावधान बजट में किया गया है, जिनके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी ने इन परिस्थितियों में साहस दिखाया है और उन्होंने रेल किराये एवं माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है जिसके लिए देश की जनता माननीय प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करती है। हमारा संसदीय क्षेत्र राँची झारखंड की राजधानी है, लेकिन यहां से रेल सेवा कुछ ही शहरों तक सीमित है, जिसके कारण दूसरे कई शहरों में आने-जाने के लिए कई रेल सेवा बदलनी पड़ती है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि रेल मंत्री जी द्वारा झारखंड की राजधानी के दौरे के दौरान राँची से अर्नाकुलम भाया काटपाड़ी (भिलोर) रेल सेवा परिवालन की घोषणा की गयी है और उसकी टाइमिंग भी बतायी गयी है, यह असाधारण में आया है, परन्तु अभी तक उस ट्रेन का परिवालन नहीं हुआ है। यहां इस ट्रेन की बहुत जरूरत है, बड़ी संख्या में लोग यहां से इधर-उधर आते-जाते हैं, उस ट्रेन को शीघ्र शुरू किया जाये। राँची से बड़ी संख्या में तीर्थयात्री और लोग पंतजलि में इलाज और योग के लिए हरिद्वार आते-जाते हैं। मैं इसकी बराबर मांग करता रहा हूँ कि राँची से हरिद्वार, भाया लखनऊ, एक ट्रेन शीघ्र चालू की जाये।

छात्र, छात्राएँ, व्यवसायी एवं उद्योगपति हटिया, यशवंतपुर (बेंगलुरु) के बीच हमेशा यात्रा करते हैं लेकिन उनकी टिकटें कई दिनों, महीने तक वेटिंग लिस्ट में रहती हैं। अभी हटिया से यशवंतपुर के बीच दो ही दिन ट्रेन चलती है, मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि उसे कम से कम पांच दिन चलायी जाये। राँची पुरुलिया सड़क, टाटी सिलवे रेलवे लाइन का पिछले बजट में ही प्रावधान किया गया था, बजट में यह आया है, परन्तु उसका काम अभी शुरू नहीं हुआ है। मैं टाटी सिलवे के पास में रेलवे लाइन ओवर ब्रिज शीघ्र बनाने का आग्रह करता हूँ, क्योंकि वहां घंटों तक जाम लगा रहता है।

दूसरा, टाटी सिलवे रेलवे स्टेशन तिरुलडीह रेलवे स्टेशन, ठेसालॉग रेलवे स्टेशन, लेटेमदा रेलवे स्टेशन, झिमड़ी रेलवे स्टेशन, गंगाघाट रेलवे स्टेशन एवं कई छोटे-छोटे रेलवे स्टेशंस हैं, जहां शौचालय, यात्री सीट्स, एवं अन्य जनसुविधाएँ नहीं हैं, उन्हें वहां उपलब्ध कराया जाये। झारखंड की राजधानी राँची से दिल्ली एक ही राजधानी ट्रेन मात्र दो दिन इधर और उधर से चलती है, उसे प्रतिदिन चलाया जाये। उसमें नयी बोगी दी जाये और खान-पान में भी सुधार हो, यह मेरा आपसे आग्रह है। लंबी दूरी तय करने वाले ट्रेनों में खान-पान की सुविधा नहीं है। अगर मैं उन ट्रेनों का नम्बर बताऊंगा तो काफी समय लगेगा... (व्यवधान) टाटा पैसेंजर ट्रेन जो भाया मुंशी, झालदा होते हुए जाती है, उस ट्रेन को मुंशी से तिरुलडीह चांडिल होते हुए चलाई जाये तो उससे गरीब किसानों को काफी लाभ होगा।

राँची के नामकुम रेलवे स्टेशन में पैदल पुलिया में आधा किलोमीटर जाने के लिए अभी पांच-छः किलोमीटर की दूरी तय करनी पड़ती है। इसलिए वहां ऊपरी पुल और ओवरब्रिज में जहां कोयले से रेलवे को काफी आमदनी है, वहां के लिए ऊपरी पुल की मांग करता हूँ क्योंकि आए दिन वहां दुर्घटनाएं होती रहती हैं। चांडिल में पुरुषोत्तम एक्सप्रेस रोकने और गरीब रथ के खेतारी में ठहराव के लिए आग्रह करता हूँ। खेतारी स्टेशन जो कोयला क्षेत्र है, वहां एक मिनट का ठहराव चाहता हूँ। हटिया-लौहखंड रेलवे लाइन में नयाटोली सुदान के पास जो फाटक था, उसे बंद कर दिया गया है। मैं चाहता हूँ कि वहां रेलवे लाइन की

निचली पुलिया बनाई जाए। बरकाकाना मुंशी रेलवे लाइन में ग्राम बसारुली के पास दो रेलवे फाटक थे। उन दोनों को बंद कर दिया गया है। सब किसानों के खेत उस पार पड़ते हैं। इसलिए वहां निचली पुलिया का निर्माण कराया जाए। इससे 10-12 पंचायत के लोग लाभान्वित होंगे... (व्यवधान) वहां हमेशा खतरा बना रहता है। इन्हें उपर्युक्त सभी समस्याओं का शीघ्र समाधान करने की सरकार से मांग करता हूँ। मैं अपने लोकप्रिय प्रधान मंत्री जी, रेल मंत्री जी, रेल राज्य मंत्री जी को हार्दिक बधाई देता हूँ।

ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to speak on the General Discussion on the Railway Budget 2016-17. Since I am representing the aspirations of the people who are not connected with the Indian Railway as there is no railway line in my constituency, I have got special reasons to congratulate this Government for their efforts to complete the railway lines in a time-bound manner.

I have a case to say before this House that how our projects are being delayed. The Angamali-Sabari rail is a project proposed to be connected with the most sought pilgrimage station Sabarimala, which is a pilgrimage centre in the South India. The railway project was announced in the Railway Budget during 1997-98 and the construction of the project started in 2006. The original length of that railway project was 116 kilometres which was reduced to 112 kilometres. From 2006 to 2016, we could complete only 6 kilometre of this project.

The entire land has been notified for acquisition process and people are not in a position to exercise their rights over it. They are suffering both economically and socially as they cannot make use of their property because of this notification.

The original sanctioned cost of the project was Rs.1526 crore. Out of that, we have spent only Rs.106 crore. Last year, there was an allocation of Rs.5 crore for the project which has been increased to Rs.18.5 crore in the Revised Estimates. But, according to my information, no money has been spent for that purpose. The land acquisition process has already been completed for construction of 16 kilometres but the Southern Railway Authority is not earmarking this fund. In fact, all the MPs from Kerala have met the hon. Railway Minister, Suresh Prabhu ji with a request to speed up the work on this as well as other projects in Kerala.

In the meantime, the Chief Administrative Officer, which was originally seated at Kochi has been transferred to some other place. There is no Chief Administrative Officer for looking after the developmental activities in Kerala. We were assured that the Office of the Chief Administrative Officer has been restarted in Kochi. But till date nothing has happened on that count. The entire work of Kerala has been under the supervision of the Chief Administrative Officer, Chennai. Steps are being taken to reallocate or divert the funds allotted for Sabari rail for some other projects under the Southern Railways and nothing is going to happen to the Sabari Rail project this year also.

In this year's Budget, there is an allocation of Rs.20 crore under the Special Fund and Rs.20 crore under the EBR Section. Earlier the cause of delay in construction of this railway was the dispute for cost sharing proposal between the State of Kerala and the Central Government.

The State Government has agreed to share 50 per cent cost and they have issued a government notification also in that regard. An MoU has already been signed for the purpose of constructing all the projects in Kerala. There is an allocation also made in the Railway Budget. I urge upon the hon. Minister to speed up the work and that there should be some kind of mechanism to monitor the execution of these works under a partnership framework or even by establishing an SPV for that purpose. Something should be done for fulfilling the aspirations of the people of Idukki district which is a remote district in Kerala that has not been connected with the Indian Railway. People have long been aspiring for that.

Not only that, we can connect Sabarimala pilgrim centre also with a railway line. That will help the entire people of South India who visit the pilgrim centre. People are coming from Karnataka, Tamil Nadu and even Andhra Pradesh. Every year lakhs and lakhs of people are coming to Sabarimala.

Another project in this year's Budget is Dindigul-Sabarimala railway line. Hon. Minister was kind enough to include this project and there is some allocation for the survey of this line. The problem is that the proposed line is running through the Periyar Tiger Reserve. Since it is a wildlife sanctuary, there will not be any possibility of getting the environmental nod from the Ministry. So, I would request your goodself to change the proposed line to Dindigul-Tevaram-Nedukandam-Kumili Sabarimala route so that we can get environmental clearance for it which would help in completing that project. Thereby, it will be a feasible project on that count also.

Once again, I place my appreciation on record regarding the efforts being made for speedy completion of projects. I urge upon the Government to extend the benefit of such efforts, which are being taken by the Government, to the Sabarimala rail project. There should also be some special efforts made to complete that project in a time bound manner in order to fulfil the aspirations of the people and for the purpose of mitigating the agonies which are being suffered by the landowners on account of long delay in acquiring their lands. There is no problem of land acquisition there. People are ready to give their lands for this purpose, but the Government is not taking steps to acquire their lands by paying them compensation. So, please do something for completion of that work.

Thank you very much.

SHRI P.C. MOHAN (BANGALORE CENTRAL): Sir, I am thankful to you for having given me an opportunity to speak a few words on the Railway Budget.

First of all, I would like to congratulate the Railway Minister for giving a balanced and very realistic Budget and that too, without increasing the freight. Now, all the pending projects, which were announced by the previous UPA Government during its tenure of ten years, are getting completed.

I represent Bangalore Central parliamentary constituency. Bangalore has got more than a crore of population. The interesting point is that Bangalore has more than 50 lakh vehicles also. It is the IT capital of India. It is becoming difficult for the people to move from one place to another. People take hours to move in and around the city. The road transport system is fully saturated. So, it is our duty to ease the traffic-related difficulties and to help the people of Bangalore to ease their daily travelling experience.

I thank the Railway Minister and am very grateful to him for announcing the suburban train which was a long pending demand of citizens of Bangalore. It had been pending for years. I am thankful to the hon. Minister for announcing suburban trains to Bangalore. Lakhs of people living in and around Bangalore come to the city for work, for education and for many other things. As I told earlier, in the IT hubs in White Fields, lakhs of people from villages also come to work and to earn their livelihood.

Suburban railway system has many advantages. It can carry a large number of people on the existing railway infrastructure. So, not much of new investment is needed. It can provide cheaper transport to the poor people who work hard for their daily living. For metro, in fact, we had to invest thousands of crores, which we are already doing.

I propose that the most innovative way to introduce suburban train system in Bengaluru is to complete the Coaching Depot that is proposed to

be constructed at Byappanahalli. Already, land is there and there is no requirement for any land acquisition for it. The plan is also ready. So, I request the Ministry to immediately take up the work in a time-bound manner and finish it early so that pressure on the City Railway Station and Yeshwantpur will ease down.

If you see the rail map and the movement of trains, you can see that trains from various directions criss-cross at Byappanahalli. Now, if we build a Coaching Depot at Byappanahalli and terminate long-distance trains at Byappanahalli, then we will be able to free-up a lot of path and reduce congestion at Bengaluru and Yeshwantpur Railway Stations. It is estimated that 100 trains can be terminated and dealt at Byappanahalli Coaching Depot when it is built. This free path can be used to run suburban trains to places in and around Bengaluru.

We require suburban trains in peak hours between 6 am to 10 am and 6 pm to 10 pm. Most of the long-distance trains are also coming during peak hours. Hence, I request the Ministry to take up the Byappanahalli project in a time-bound manner so that pressure on City Railway Station and Yaswantapur will be less.

As we all know that almost 200 trains arrive and depart at the City Railway Station, and more than 1.5 lakh people also use the Railway Station. So, I request the Railway Ministry to take up the matter with the State Government to create an SPV for the suburban train like the one that is created in Mumbai (MRVCL) and the funds also can come for it. Actually, the urban transport system is a State subject, but as the population is growing, the Railways have to cooperate. In the SPV model, the Karnataka Government also gives money. It should provide funds to procure rolling stocks like coaches and DEMU trains should be bought and start running the suburban trains.

Automatic signaling from Whitefield to Bengaluru City Station also must be installed and a suburban service started immediately. Last year also in the Railway Budget the Minister announced, and I contributed Rs. 1 crore from my MP Fund. Ultimately, I have taken up the full station. Its cost came to Rs. 1.76 crore. My request to the Railway Minister is that they should talk to the State Government and start suburban trains immediately. Even if any more amount out of the MP Funds of mine is required further, I am ready to give it, but I request the Minister to start the suburban trains immediately. Thank you, Sir.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, the extended time for this discussion is over. I have a long list of speakers who wish to speak on the Railway Budget. If the House agrees, then the time for the discussion may be extended by one more hour.

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes, Sir.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIHA NAIDU): Hon. Chairman, Sir, I am thankful that you have extended the House and Members have agreed. I would like to remind the Members, including Mr. Venugopal and others, that we have a total of 21.50 hours before 16th and in that 12 hours will go to Budget and we have four Bills also. You have allotted 3 hours and 2 hours like that for those Bills, and then some other issues also. Keeping all these things in mind, firstly, we have to complete the Railway Budget discussion today and reply tomorrow, and then take the General Budget. So, tomorrow and day-after tomorrow also you must be ready to sit a little late. This is my suggestion to all.

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): At least allow some important issues to be raised during the 'Zero Hour'.

SHRI M. VENKAIHA NAIDU : Yes, every day you are having it.

SHRI K.C. VENUGOPAL : Let us have 2-3 important issues.

SHRI M. VENKAIHA NAIDU : All right.

20.00 hours

श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी जिस तरह से बजट रखा है मैं आज बहुत खुश हूँ क्योंकि और मुम्बई को एलिवेटेड ट्रेन मिली है, मैं जब चुनाव में खड़ा हुआ था, उससे पहले से मांग कर रहा था। मैं बजट के लिए इसलिए भी धन्यवाद करता हूँ कि माइक्रो टैवल पर इतना सोचा गया है, मुझे नहीं लगता कि इतना कभी रेलवे अधिकारियों ने सोचा होगा लेकिन माननीय मंत्री जी ने सोच कर बहुत कुछ किया है। मालगाड़ियों को समय सारणी के अनुसार चलाना, गाड़ियों से मल-मूत्र का डिस्चार्ज समाप्त करना, छोटी बात नहीं है। माननीय प्रधानमंत्री जी स्वच्छ भारत अभियान की घोषणा कर चुके हैं। इसे लेकर गाड़ियों में मल-मूत्र के डिस्चार्ज समाप्त करना, रेल परियोजना को अगले तीन-चार वर्षों में पूरा करना, रेल संपर्क व्यवस्था खास तौर से जयगढ़, दिधी, महाराष्ट्र के रेक्स बंदर, पाशदीप, लोको फैंवट्री, राज्य सरकार के साथ संयुक्त उद्यमों का सृजन करने की अनुमति आदि तकनीकी चीजें आई हैं। दिव्यांग खास तौर से ब्रेल लिपी की बात कही गई है यानी जो अंधा है उसे ब्रेल लिपी की मदद से जानकारी मिलेगी। सीनियर सिटिजन के लिए एस्कलेटर होंगे, गाड़ियां होंगी। ऊर्जा क्षेत्र में 3000 करोड़ की बचत, अनाश्रित यात्रियों के अंत्योदय, टीन टयाल की व्यवस्था, हमसफर, तेजस, उदय नाम की ट्रेन और जननी सेवा बजट में है। आज महिला दिवस है, महिला जागृति वर्ष मनाया जा रहा है, माननीय रेल मंत्री जी ने जननी सेवा की बात कही है। अगर मां के साथ बच्चा होता है तो उसकी क्या जरूरतें होती हैं, उसे दूध मिलना चाहिए, गर्म मिलना चाहिए या ठंडा मिलना चाहिए, खाने की क्या चीजें मिलनी चाहिए, इतनी छोटी चीजें जिस मंत्री ने सोची हैं, उसकी जितनी सराहना की जाए कम होगी।

मुझे जो फंक्शनल चीजें दिख रही हैं, उनके बारे में बताना चाहता हूँ। आरपीएफ, रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स, यूपीएससी के अधिकारीगण हैं। आईपीएस अधिकारी को उनके ऊपर लाने का सोचा है। 82 बैज के आईपीएस के अधिकारी 80 बैज के आईपीएस अधिकारी से ऊपर होगा। क्यों? इसके लिए होम मिनिस्ट्री और आप की मिनिस्ट्री में जो झगड़ा चल रहा है, इसे जल्दी खत्म करना चाहिए और आरपीएफ अधिकारियों को न्याय देना चाहिए।

सुरक्षा की व्यवस्था में हमने रेलवे की प्रोटेक्शन के लिए कमांडो फोर्स बनाई। मुम्बई सॉफ्ट टारगेट है लेकिन कमांडो की ट्रेनिंग हरियाणा में करेंगे और फायरिंग की ट्रेनिंग शोलापुर में करेंगे। मेरी मांग है कि इसे एक ही जगह किया जाए। इस तरह की दिक्कतें क्यों हो रही हैं? आपने देखा है कि जितने भी बम विस्फोट मुम्बई में हुए हैं, रेल में हुए हैं। सॉफ्ट टारगेट है, यह कोई छोटी बात नहीं है। आपको आरपीएफ वालों को यहां लाना पड़ेगा। आप उनकी ट्रेनिंग शोलापुर में कीजिए ताकि कमांडो और फायरिंग की ट्रेनिंग एक ही जगह मिल सके क्योंकि फायरिंग रेंज यहां है, हरियाणा में नहीं है। आप खुली जगह को कमर्शियल यूज कीजिए।

राज्य सरकार ने फोर्स बन किया है, रेलवे पुलिस प्रोटेक्शन को भी इस तरह से फोर्स बन करना चाहिए। मुम्बई पोर्ट्स उनकी स्वयं की रेल है। मैंने पहले भी सुझाव दिया था, मुम्बई पोर्ट्स की रेल जाती

है, अब इसका इस्तेमाल न तो मुम्बई पोर्ट्स कर रही है और न हम कर रहे हैं। कोस्टल रेलवे कार्पोरेशन बना है। मैं आपसे विनती करता हूँ कि मुम्बई रेलवे में जो कोस्टल रेलवे कार्पोरेशन बना है, इसके साथ ज्वाइंट वेंचर कीजिए ताकि दिन में यात्री जा सकें और रात में मालगाड़ियों के लिए इस्तेमाल कर सकें। मुम्बई में 75 लाख लोग रोज लोकल ट्रेन से यात्रा करते हैं। उनकी सुविधा के लिए मेरी यह मांग है।

मुम्बई में बारिश होने से कभी-कभी घंटों तक गाड़ियां चलना बंद हो जाती हैं, स्टेशनों के बीच में खाड़ी हो जाती है। पुरुष तो नीचे उतर जाते हैं लेकिन महिलाओं क्या करें? गर्भवती और बुजुर्ग महिलाएं उतर भी नहीं पाती हैं। मेरी आपसे मांग है कि महिलाओं के कोच स्पेशल बनाए जाएं जिसमें टाएलेट की व्यवस्था हो ताकि महिलाओं को सुविधा मिल सके।

तीसरी बात यह है कि हमारा जो नांदेड़ का स्टेशन आता है, वह सेन्ट्रल रेलवे तक आता है। बहुत सालों से मांग चल रही है। उसे साउथ सेन्ट्रल में भेजा गया है। उसकी वजह से यह होता है कि वहां उन्होंने पिछले साल स्पेशल 150 ट्रेन्स चलाई और महाराष्ट्र को केवल 15 टी। क्यों? उनका सारा ध्यान उधर होता है और उनका कोई विरोध नहीं है।

इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि नांदेड़ का जो स्टेशन है, वह सेन्ट्रल रेलवे के अंदर लाइए ताकि लोगों को सुविधा मिले। आपने आयुष सेवा रेल के अस्पताल में शुरु की, फंड की बात कही है, एम.पी. लैंड की बात कही गई है। मैं उन 124 में से एक हूँ जिसने लिखकर दिया कि एम.पी.लैंड फंड रेल के अस्पताल में लांज़ी के लिए लिया जाए, स्वच्छता के लिए लिया जाए।

कल तक हमारे पास रेल के खिलाड़ी बहुत माहिर थे। आज खेल नहीं होता है और जो वलास शी और वलास फोर्थ की नौकर भर्ती होती है, वहां भी लोकल भर गये हैं। नौकर भर्ती में पहले डीओपीटी की भी गाइडलाइन्स थीं। आज ऐसी अवस्था है कि रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड में सारा रिक्रूटमेंट बाहर से हो रहा है। उसके लिए लोगों के मन में अशांति है... (व्यवधान) मैं अपनी बात समाप्त ही कर रहा हूँ। ... (व्यवधान)

छत्तपति शिवाजी महाराज हमने स्टेशन को नाम दिया लेकिन उनका स्टेवू नहीं लगाया। मैं आपसे मांग करता हूँ कि जल्दी से जल्दी स्टेवू लगाया जाए और जो हमारे रिटायर्ड आर्मी ऑफिसर होते हैं, जो हमारे जवान हैं, उनको रेलवे की पुलिस फोर्स में अगर जगह दे देंगे क्योंकि 35 साल में वह रिटायर होता है। उसको रेलवे पुलिस में रखाए। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

डॉ. वीरेंद्र कुमार (टीकमगढ़) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। जनकल्याणकारी बजट लाने के लिए देश के प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी का और रेल मंत्री आदरणीय सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी का मैं हृदय से धन्यवाद करना चाहता हूँ कि यह जो बजट आया है, इस रेल बजट में जहां भविष्य का सपना तो है ही बल्कि यह वर्तमान को भी सुविधाजनक बनाने के सार्थक प्रयास हमारे माननीय मंत्रियों के द्वारा किये गये हैं। हमारे पूर्व के सभी साथियों ने मंत्रालय के द्वारा इस बजट में जो जनकल्याणकारी योजनाएं बनाई जा रही हैं, उन योजनाओं के बारे में बताया गया। इस बजट में जहां बुजुर्गों के लिए 50 प्रतिशत आरक्षण यानी लगभग 120 बर्थ उपलब्ध होंगी, वहीं बुजुर्गों के लिए स्टेशनों पर एसकेलेटर्स और लिफ्ट्स की संख्या बढ़ाये जाने का परिणाम क्या हुआ है, मैं इस बजट के आने के बाद झांसी के प्लेटफॉर्म पर खड़ा हुआ था। वहां पर मैंने बुजुर्गों की जो चर्चाएं सुनीं, ये जो सुविधाएं रेलवे बजट में बढ़ाई जा रही हैं, इसके लिए बुजुर्गों ने हृदय से धन्यवाद दिया है। दिव्यांगों के लिए जो विशेष शौचालय और व्हील चेयर जैसी सुविधाओं के लिए उनको धक्के खाने पड़ते थे, अब उनको धक्के नहीं खाने पड़ेंगे। जो दिव्यांगी यात्री हैं, उनके लिए ऑनलाइन व्हील चेयर की बुकिंग होगी और एटिबाधितों के लिए ब्रेल एंड बैंड सवारी डिब्बों की जो घोषणा हुई है, इसका पूरे देश में और हमारे एटिबाधितों ने हृदय से स्वागत किया है। उनके लिए रेल मित्र सेवा शुरु की गई है और बैटरी चालक कचारे जाने का वास्तव में दिव्यांगों के लिए एक समर्पित बजट है। रेलवे स्टेशनों पर सौ वाइ-फाई सुविधा उपलब्ध कराने और आगे चलकर सौ स्टेशनों पर प्रयास किये जा रहे हैं, यह वास्तव में सहायनीय कदम है। कुतियों के लिए जो सहायक का दर्जा दिया गया है, इससे कुतियों के मन में एक सम्मान की भावना आई है और उनको नयी वर्दी दिये जाने से भी उनके अंदर काम करने की भावना बढ़ेगी और इसके साथ साथ जो सामूहिक बीमा सुविधा देने का जो सरकार ने विचार किया है, इससे उनके परिजनों के मन में भविष्य के प्रति एक निश्चिन्ता का भाव आ रहा है।

महोदय, पिछले दिनों समाचार पत्रों में इस तरह के समाचार पढ़ने को मिले कि कोई महिला ट्रेन में यात्रा कर रही है, उसके बच्चे के लिए दूध उपलब्ध नहीं हो रहा था तो उसने एसएमएस से रेल मंत्री जी को ट्वीट किया और अगले स्टेशन पर रेलवे स्टेशन का पूबन्धक उस महिला के बच्चे के लिए दूध पाउडर और बिस्किट लेकर स्वयं उपस्थित हुआ। यह अच्छे दिनों की शुरुआत नहीं है तो क्या है? इसी तरह से कई बुजुर्ग यात्री यदि बीमार हो जाते हैं और रेल मंत्री जी को ट्वीट किया तो अगले स्टेशन पर स्टेशन प्रबंधक डॉक्टरों को लेकर खड़ा है। यही अच्छे दिनों की शुरुआत है कि रेल मंत्रालय के द्वारा जो सहायनीय प्रयास किए जा रहे हैं, इनका पूरे देश में सर्वत्र स्वागत किया जा रहा है।

महोदय, मेरे क्षेत्र की तलितपुर-सिंगरौली रेल लाइन बरसों पुरानी योजना है। यह हमारे 6-7 सांसदों को जोड़ने वाली योजना है। इस रेल लाइन पर आजादी के 68 साल बाद पहली रेल लाइन चलना शुरू हुई है जो झांसी से चलकर टीकमगढ़ तक आती है। एक माह पहले रेलवे लाइन का विस्तार पूरा हो चुका है। पूरी रेल चलाकर छतरपुर तक इसका दायल पूरा हो चुका है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि सीआरएस इंस्पेक्शन के काम को शीघ्रतापूर्वक करवाकर इस ट्रेन को छतरपुर तक बढ़ाया जाना चाहिए। पन्ना टाइगर फॉरेस्ट रिजर्व एरिया के कारण रेल का कार्य बाधित हो रहा है, तो वहां एक सुरंग बनाकर या ऊपर से ब्रिज बनाकर इस तलितपुर-सिंगरौली रेल लाइन के कार्य को पूरा किया जाना चाहिए। हमारे क्षेत्र में बुंदेलखंड बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। पूर्ववर्ती सरकारों के समय कोई काम नहीं किया गया केवल घोषणाएं की गयीं। युवा नेता उस क्षेत्र में जाते थे, लेकिन वहां कोई काम नहीं हुआ। हमारी सरकार आयी है तो वह काम करेगी। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि पिछले 68 बरसों में एकमात्र ट्रेन चलना शुरू हुई है। अभी खुजराहो से छतरपुर-टीकमगढ़ और यहां से आते हुए भोपाल-इंदौर तक एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाए जाने से हमारे प्रदेश के बंधुओं को, बुंदेलखंड के बंधुओं को भोपाल जो कि मध्य प्रदेश राज्य की राजधानी है, शासकीय कार्य के लिए जाने में सुविधा हो सकेगी, वहीं टीकमगढ़-छतरपुर-बुंदेलखण्ड के छात्र बड़ी संख्या में इंदौर पढ़ने के लिए जाते हैं, उनको ट्रेन की सीधी सुविधा हमारे क्षेत्र से प्राप्त हो सकेगी।

इसी तरह से हमारे क्षेत्र से लोग मजदूरी करने के लिए हरियाणा-दिल्ली- पंजाब जाते हैं। छतरपुर से एक ट्रेन मजदूर एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली तक चलाई जानी चाहिए जिससे कि हमारे यहां के मजदूर सीधे यहां तक आ सकें। बुंदेलखंड में मिनस्ट्रस बड़ी मात्रा में उपलब्ध होते हैं। यहां रेल सुविधा बढ़ाने से रोजगार के अवसरों का सृजन होगा। छतरपुर बुंदेलखंड का एक प्रमुख उद्योग क्षेत्र है, जहां रोजगार के अवसरों को बढ़ाने के लिए रेल कोच फैक्टरी बनाए जाने की आवश्यकता है। इसी तरह से टीकमगढ़ में रेलवे का विध्वंसितालय एवं प्रशिक्षण केंद्र खोले जाने से क्षेत्र का शैक्षणिक एवं औद्योगिक विकास होगा। हमारे क्षेत्र में डुमरा स्टेशन है। डुमरा स्टेशन के नजदीक शिंगपुर स्थान है, जिसे छोटा जलियावाला बाग कहा जाता है। आजादी के समय बड़ी संख्या में देश की स्वतंत्रता के लिए उस क्षेत्र के लोग एकत्रित हुए थे जहां ब्रिटिश शासनकाल में गोली चलाई गई थी और सैकड़ों की संख्या में लोग शहीद हुए थे। यहां 15 अगस्त के अवसर पर इस शहीद स्थली पर जाने के लिए डुमरा स्टेशन से शिंगपुर जाने के लिए क्योंकि पहले वहां स्टापेज था लेकिन अब वह स्टापेज बंद कर दिए गए हैं अतः ऐसी शहीद स्थली पर जाने के लिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि पूर्व के समान डुमरा स्टेशन पर पुनः स्टापेज प्रारम्भ किया जाए। टहरका स्टेशन पर भी पहले ट्रेन रुकती थी, वह स्टापेज बंद कर दिए गए हैं। ये स्टापेज पुनः प्रारम्भ किए जाने चाहिए। हमारे क्षेत्र में और एक महत्वपूर्ण पर्यटन केंद्र है। सम्माननीय प्रधानमंत्री जी ने भी मन की बात में और एक पर्यटन केंद्र के बारे में उल्लेख किया था। इस पर्यटन केंद्र के स्टेशन पर सभी गाड़ियों का स्टापेज दिया जाना चाहिए। और, निवाड़ी और हरपालपुर के दो नम्बर प्लेटफॉर्म के विस्तार के साथ फुट ओवर ब्रिज और तीन स्टेशनों के बाद रेलवे ओवर ब्रिज बनाए जाने की आवश्यकता है। हमारा एनएच-76 आगरा, मिर्जापुर मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग होने के कारण यहां बहुत बार दोनों तरफ बड़े-बड़े जाम लग जाते हैं। मैं आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहता हूँ कि इन तीनों स्टेशनों के पास रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। अपनी वाणी को विराम देता हूँ।

SHRI PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR): Hon. Chairman, today is a great day for me that I could greet Hon. Venkaiahji for his announcement that Bhubaneswar is the first capital of the country – we have been requesting for this and you have honoured us – to be the first

smart city of the country.

Therefore, I would like to tell you that we are also grateful to Shri Suresh Prabhuji and Shri Manoj Sinha. You have very good Ministers. I request you that the way you have declared Bhubaneswar as Smart City, you can declare Puri and Bhubaneswar as the world class station for our people and for our State. Your predecessors, the last Governments also announced but failed to do it. My hon. Chief Minister also requested you and our delegation met the hon. Minister Prabhuji when Shri Manoj Sinha was there. We had also requested that the word 'commitment' is the key to all success. We had demanded Rs 5,000 crore and according to your commitment, you have allotted Rs 4,862 crore. You have committed and done the needful for the first time in the history of Railway Budget.

For your kind information, Odisha has been highly neglected since the time of Independence till today. For the first time, hon. Minister, according to the demands of our Chief Minister Shri Patnaik, all the MPs and also the delegation headed by the hon. Speaker of Odisha. I was also in the delegation. I am grateful to you. I have nothing to comment. The only thing that I can request you is that for Smart City, we need Metro or Mono Rail to run from Cuttack to Bhubaneswar, from Bhubaneswar to Khurda, which is the cultural and historical Capital, from Khordha to Puri and Konark via Jatni. By that, we can promote the world class tourism. By that, we can promote the economy. There are three world heritage sites in Odisha, nowhere else in the globe. One is the biggest temple of the globe that is Shri Mandir at Puri, another is the Lingaraj Mandir, the greatest Shiva temple and the third is Konark. Within a radius of 60 kilometres, there are three world heritage sites. With this Metro or Mono Rail, not only our State would be developed, but it will also help in promoting the economic condition of the country. We are talking about Vibrant India and Digital India. So, we should make it.

Then my last request that I would make to Shri Venkaiah Naidu is that you and the hon. Prime Minister Modi started your election campaign from Puri. Because of the blessings of Lord Jagannath, you people could come to power. The hon. Prime Minister has already announced a bullet train. I appreciate that you have already declared a bullet train from Ahmedabad to Mumbai which would take hardly one hour. That is Prime Minister's State and I appreciate that. But a bullet train should have been run from Delhi to South India. So, when you started your election campaign to honour the people of Odisha and also got the blessing of Lord Jagannath, I request that you should start the bullet train from Bhubaneswar to Delhi. Our State has demanded and nobody is hearing it.

For the first time, you are sanctioning about R. 50,000 crore. Therefore bullet train is not a very big thing and I am very hopeful about it.

Dr. Kulamani Samal, my hon. Colleague has demanded that the train which runs from Puri and goes up to Paradip should have been named after the renowned poet Sarala Devi to promote the culture and language of Odisha. It should be called the Sarala Devi Superfast Train.

Another request is that in one place, Bhusandpur which is the biggest village of the State the platforms should be according to the needs of the people. I think, to promote it, you can sanction good money.

I am also grateful that you have already sanctioned my request to Sitaram Kesari Chhaka. The money has already been allotted but the work has not yet started. Kindly start it. Kindly start the work on Khurda-Bolangir line also which is the only line from west to east in Odisha. It should have been started on a war footing. Our Chief Minister Shri Naveen Patnaik has sanctioned 50 per cent out of our State Exchequer and has also given free land. This is the only railway line that is linking the State from west to east through adivasi, downtrodden and poor people's areas. It goes through KBK. It should have been started on a war footing.

Another part you can examine is that it is not being executed properly and therefore money is also returned. This time, whatever money has been sanctioned must be utilised. It should be executed in time. So, you do it in time.

मैं क्या कहूँ आप लोगों को, मैं क्या गुजारिश करूँगा, यह उड़िया के कल्चर को आप भूल नहीं सकेंगे, ऐसा कल्चर विश्व में नहीं है। Nowhere in the world exists a more richer culture than that of Odisha, Respect our culture and then only you will flourish.

श्री एम. वैकैर्या नायडू : सभापति जी, जगन्नाथ जी की दया और अनुग्रह से हम यहां तक पहुंच गए, इसलिए सबसे पहले जगन्नाथ जी की पुरी को हमने हेरिटेज सिटी के रूप में घोषित किया है। यह हमें आपको याद दिलाता चाहता हूँ। उसके बाद भुवनेश्वर आया, किसी ने सोचा भी नहीं, लेकिन भुवनेश्वर स्मार्ट सिटी में आया। इसका श्रेय मुझे नहीं जाता है, इसका श्रेय आप लोगों को जाता है क्योंकि आप लोगों ने यहां मेहनत की, यहां के जनप्रतिनिधि, यहां के अधिकारीगण, यहां की जनता, सभी ने मिलकर अच्छा पूज्य भेजा और जगन्नाथ जी की कृपा के कारण वह पहले नंबर पर आ गया।

श्री गोपाल शेट्टी (मुंबई उत्तर) : धन्यवाद सभापति जी। वर्ष 2016-17 के लिए एक अच्छा रेल बजट सम्माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी ने प्रस्तुत किया है, इसलिए मैं उनका अभिनन्दन करना चाहूँगा। मैं ज्यादा अभिनन्दन इसलिए नहीं करूँगा कि पूरे विपक्ष ने उनका अभिनन्दन किया और मीडिया के लगभग सारे लोगों ने उनकी सराहना की है। 26 फरवरी के दो दिन पहले जब मीडिया के लोगों ने मुझसे पूछा कि मुंबई शहर के लिए आप क्या मांगना चाहते हैं, तो मैंने कहा कि मुंबई शहर के लिए मैं बहुत कुछ नहीं मांगूँगा क्योंकि एमएएआरसी के माध्यम से बहुत से छोटे-छोटे काम हो रहे हैं। खासकर मेरे क्षेत्र में - बोरीवली, कांटीवली, मलाड, दहिसर परिसर में छोटे-छोटे काम बहुत बड़े पैमाने पर हो रहे हैं, लेकिन हर साल मुंबई में जो 3500 लोग गिरकर, कटकर, क्राँसिंग करते समय मरते हैं, उनकी आत्मा को शांति मिले और नई घटनाएं न घटें, इसलिए एलिवेटेड कॉरीडोर की बहुत मांग है। रेल मंत्री जी को इसकी घोषणा करनी चाहिए और साथ ही यह किस तरह से होगा, कब होगा, इसके बारे में भी बोलना चाहिए। यह बात मैंने बजट से पहले कही थी। मैं फिर एक बार इस बात को दोहराता हूँ। बजट के बारे में रेल मंत्री जी जब कल अपना भाषण करेंगे, तब इसका खुलासा हो, मैं यह मांग करना चाहूँगा। साथ ही, एलिवेटेड कॉरीडोर बनने में बहुत समय लगेगा, उस बीच के समय में कोई अन्य उपाय-योजना करते हुए, मुंबई शहर के लोगों को दिलासा मिले, इसके लिए मनोज सिन्हा जी, आपको प्रसास करना चाहिए। रेल प्रवासी संघ के लोग कहते हैं कि टाइम टेबल में अगर हम फेरबदल करते हैं तो 30 प्रतिशत ज्यादा सुविधा हम लोगों को दे सकते हैं, ऐसी उनके पास एक प्लानिंग है। इसके लिए पिछले बजट में रेल मंत्री जी ने भी यह बात कही थी, लेकिन वह अभी भी इंप्लीमेंट होती नहीं दिखाई देती है।

मैं चाहूँगा कि मुंबई रेल प्रवासी संघ के लोगों के साथ आपको तुरंत बैठक करनी चाहिए और उनके पास क्या योजना है, उस बारे में विचार करके आपको आगे बढ़ना चाहिए। हमारे रेलवे के अधिकारियों की एक मानसिकता बन गई है कि वे जो सोचते हैं वही होना चाहिए। मुझे लगता है कि हमारी सरकार को अब इस बारे में अलग सोच रखनी चाहिए और उनकी मानसिकता को बदलना चाहिए। जिससे मुंबई शहर के लोगों को और सुविधा मिल सके।

मैं रेल मंत्री जी से यह भी चाहूँगा कि बी.पी.टी. के बारे में नितिन गडकरी जी ने जो निर्णय लिया है, वह बहुत साल बाद एक अच्छा निर्णय लिया गया है कि सभी झोंपड़पट्टीवासियों को महायात्रा सरकार के रूट्स के मुताबिक पर्याय जगह दी जाएगी। रेलवे में भी इस तरह का इश्यू लम्बे समय से लम्बित है। मैं चाहूँगा कि एक सरकार में दो विभागों के अलग-अलग कायदे होने से गड़बड़ी हो

सकती है। हम भारतीय जनता पार्टी के लोग तो मानते हैं कि एक देश, एक प्रधान और एक विधान। इसलिए रेलवे को भी इस बारे में निर्णय करके मुम्बई शहर में रेल पट्टी के बगल में जो बड़े पैमाने पर लोग बसे हुए हैं, उन्हें न्याय देना चाहिए।

रेलवे के स्टॉल्स के बारे में दो साल पहले भी मुम्बई के हम सभी सांसदों ने कहा था कि पिछली सरकार ने 2010 के कायदे के हिसाब से 50-50 या 100-100 स्टॉल्स जिनके पास हैं, उन सारे लोगों के लाइसेंस तो रिन्यू कर दिए, लेकिन जिनके पास एक, दो या तीन स्टॉल्स हैं, उन सभी का लाइसेंस रेंसिल करके शिट्टिंग कर दी। हम सबने कहा था कि जो बड़े लोग हैं, जिनके पास इतने स्टॉल्स हैं, उनका ठेका कैंसिल कीजिए और जिनके पास एक या दो स्टॉल्स हैं, उनका ठेका कैंसिल नहीं करना चाहिए। इसे लेकर इन छोटे वेंडर्स को सुप्रीम कोर्ट तक न्याय लेने के लिए जाना पड़ा। हम चुने हुए सांसदों से 20-20 और 25-25 लोग आकर कहते हैं, लेकिन रेल अधिकारी मानते नहीं हैं। सुप्रीम कोर्ट में जाने के बाद इन लोगों को न्याय मिला। अगर ऐसा ही होना है तो फिर यह लोक सभा किसलिए है, हम सांसद और सरकार किसके लिए हैं? इसका हमें जवाब मिलना चाहिए। मैं कहना चाहता हूँ कि ऐसे दोषी अधिकारियों पर कार्रवाई करने के बारे में सोचना चाहिए।

मुम्बई शहर और बाकी जगहों पर जो टिकट वेंडिंग मशींस लगाने का एक अच्छा निर्णय रेल मंत्री जी ने लिया है, लेकिन इसमें भी ऐसा प्रावधान किया गया है कि मशींस लगाने का ठेका रिटायर्ड रेल अधिकारियों को दिया जाएगा। मैं मांग करना चाहता हूँ और जनता के बीच भी मैंने कहा है कि रिटायर्ड लोगों को यह काम नहीं देना चाहिए, क्योंकि उन्हें तो पहले से ही पेंशन मिलती है। जो बेरोजगार हैं, उन्हें काम मिलना चाहिए। मैंने यह भी कहा था कि जो दिव्यांग हैं, उन्हें यह काम मिलना चाहिए। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा कि उन्होंने दिव्यांग लोगों के बारे में निर्णय लिया। लेकिन केवल दो प्रतिशत आरक्षण उनके लिए तय किया है। यह बहुत पुराना कायदा बना हुआ है जो बाबा आदम और अंग्रेजों के समय का बना हुआ है और उसी पर आप अमल कर रहे हैं। यह दो प्रतिशत बहुत कम है और ऐसे लोगों की संख्या बहुत ज्यादा है। इसलिए मैंने आपको पत्र लिखकर मांग की है कि कम से कम यह कोटा 20 प्रतिशत होना चाहिए। बचे हुए जो 80 प्रतिशत हैं, उनमें देखिए कि 20 प्रतिशत रेलवे के जो रिटायर्ड अधिकारी हैं, जिनकी दयनीय स्थिति हो गई है, उन्हें देंगे तो कोई हर्ज नहीं है। बाकी के सारे स्टॉल्स बेरोजगार युवकों को मिलाने चाहिए।

मैं एक बात और कहना चाहूँगा। बजट ट्रेन जो मुम्बई-अहमदाबाद रूट के लिए प्रस्तावित है, कई लोग इस बारे में टीका-टिप्पणी करते हैं। इससे हम जैसे लोगों को वेदना होती है। यह प्रोजेक्ट कोई नरेन्द्र मोदी जी नहीं लेकर आए हैं, मुम्बई वी.टी. से लेकर दिल्ली तक का जो फ्रेट कॉरिडोर बन रहा है, उसका 80 प्रतिशत काम पूरा हो गया है। इस ट्रेक पर नई ट्रेन चलने से लोगों को और सुविधा होगी। इसके अलावा आने वाले दिनों में अन्य राज्यों और शहरों में भी इसे शुरू किया जा सकता है। इसके लिए पैसा भी जापान दे रहा है, हम अलग से बजट में इसके लिए कोई प्रावधान नहीं कर रहे हैं। इसलिए इस बारे में देश के लोगों के सामने एक स्पष्ट चित्र जाना चाहिए और विस्तार से इसका खुलासा रेल मंत्री जी को अपने जवाब में करना चाहिए।

सभापति जी, मैं दो मिनट और लेना चाहूँगा। मुम्बई शहर में हर साल 3500 लोग रेल दुर्घटनाओं में मरते हैं। उनकी आत्मा बहुत दुखी होती है। हम यहां आठ घंटे से अपनी बाड़ी की प्रतीक्षा कर रहे हैं। इसलिए मुझे कम से कम आठ मिनट बोलने का मौका तो देना चाहिए।

मैं मुम्बई शहर के लिए कोई नई मांग नहीं करना चाहता। मुम्बई के लिए रेलवे के पास पैसा कैसे आए, इस बारे में कुछ कहना चाहूँगा। मनोज सिन्हा जी, मुम्बई शहर में रेलवे का रिडवलपमेंट पूरे स्ट्रक्चर का करना पड़ेगा। उसके साथ-साथ सभी स्टेशंस का भी रिडवलपमेंट का प्लान है। महाराष्ट्र में पहले कांग्रेस पार्टी की सरकार थी। उन दिनों रेलवे में तीन एफ.एस.आई. की मांग कर रहे थे। वह फाइल पड़ी हुई है। महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री तुरंत निर्णय लेते हैं। अगर ये तीन एफ.एस.आई. हमें मिलते हैं तो सारे रेलवे स्टेशंस रिडवलप हो जाएंगे। इस कारण इसमें बड़े पैमाने पर पैसा आएगा। इसलिए मेरी मांग है कि इस पर तुरंत निर्णय लिया जाए।

जो वेलांगनी ट्रेन पिछली बार हमने शुरू किया था, उसे कंटीन्यू करें। वह सप्ताह में दो-तीन बार कैसे चले, उस बारे में विचार करें। एक ट्रेन आपने बोरीवली से वाया वसई-टीवा लाइन से मंगलौर तक चलाई। यह ट्रेन महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटक और केरल चार राज्यों से गुजरती है और वहां की जनता को इसका लाभ मिलता है। यह ट्रेन सप्ताह में दो या तीन चले, उस बारे में भी आप विचार करें।

मैं चाहूँगा कि राज्य सरकारें भी सामने आकर रेलवे में अपना योगदान दें और कई राज्य सरकारें ऐसा कर भी रही हैं। मैं चाहूँगा कि महाराष्ट्र सरकार के साथ आप बैठकर मुम्बई और महाराष्ट्र को जो-जो सुविधाएं चाहिए आने वाले दिनों में, इस बारे में उसका भी सहयोग लीजिए। इसके अलावा पब्लिक पार्टिसिपेंट के माध्यम से भी बहुत बड़ा काम हो सकता है और इसे गति देनी चाहिए।

मैं अंत में एक बात और रेलवे के फायदे के लिए बताना चाहूँगा। जो प्रिवेट पार्टिसिपेंट्स हैं, बहुत बड़े दाता हैं। आप एल.आई.सी. से अगर पैसा लेंगे तो ब्याज के साथ उसे वापस देंगे। मुझे एक व्यक्ति मिला, वह गुजरात में एक स्टेशन पर 200 करोड़ रूपए खर्च करना चाहता है। वह गुजरात में सिर्फ एक स्टेशन पर दो सौ करोड़ रूपया खर्च करना चाहता है, वह भी फ्री में, ऐसे ही बहुत सारे लोग पैसा देना चाहते हैं... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Now nothing would go on record.

...(Interruptions)â€! *

****SHRI JHINA HIKAKA (KORAPUT):** I express my views on Railway Budget 2016-17. It is interesting to note that this time Railway Budget has been based upon the intension to modernize the system. It is a passenger friendly budget focusing upon the installation of mobile charging facility at all stations, wi-fi connections, baby food in trains, bar coded tickets, vacuum bio-toilet, built-in dustbins, Deen Dayal Coaches, GPS based digital display, 24 hours helpline number, etc.

I am thankful to the Minister of Railways, Shri Suresh Prabhu that in this budget, there is provision for doubling and electrification of the route from Singapore road to Koraput and from Koraput to Jagdalpur in Odisha. This route will be immensely helpful for the people of the Southern Odisha, especially to the tribal people. It is a matter of pleasure that the new Rail lines like Jayapur to Malkanagiri and from Jayapur to Nabarangpur in Odisha have been sanctioned. We hope the Government would take steps to expedite the construction for laying the same rail lines to meet the aspirations of the people of my region.

However, I would also draw the attention of Railway Minister towards the following demands of the people of my region: to introduce a second passenger train to run from Koraput to Bhubaneswar; to introduce a link express from Koraput to New Delhi; to initiate the laying up of new rail line from Thiruwalli to Gnpur in Odisha; to lay a new rail line from Rayagada to Gopalpur; to shift the rail station from market side to the town side at Maniguda Rail Station in Koraput region of Odisha; and to declare Rayagada as a new Railway division.

I am also of the view that along with the modern facilities, the security for passengers including women should be given importance. The food being served in the trains should also be in the standard parallel to the proposed modernization of Railways.

However, I wholeheartedly support the budget and urge upon the Minister to take action to spread rail transportation facilities in the undeveloped as well as in tribal areas to bring the people to mainstream society.

PROF. A.S.R. NAIK (MAHABUBABAD): Sir, I thank you for giving me this opportunity to express my views on the Railway Budget presented in this august House by our hon. Minister of Railways. Before expressing the views on the Budget, I convey my heart-felt greetings to all the women colleagues on the occasion of the International Women's Day.

Our Party is already in favour of the budget and we appreciate the new innovations and more facilities which have been provided to passengers. It is a welcome thing. In my Constituency which is in Telangana, there is reservation for the upliftment of SC/ST on the basis of their predominant population and their socio-economic conditions. Nearly 134 parliamentary constituencies are reserved for SCs/STs but there is no special provision or privilege in the General Budget or the Railway Budget or in MPLAD for their over all development. So, I do not know how they are going to reach their expectations. They are suffering since long.

My constituency is a reserved constituency for tribal where seven Assembly segments are there. Out of seven, six are reserved for the tribals. There are a few demands and requests from the tribals. Already my constituency is a disturbed constituency. The adivasis are facing many problems in my constituency. But their minimum demands have not been considered by the Railway Minister. For the last two years, I am trying for that. I have approached him personally also.

The first demand is for a new line. It was sanctioned in the year 2013-14. It is a new Railway line from Manuguru to Ramagundam which covers 180 villages in four districts. It is called a coal corridor. There is Medaram festival which is a tribal's festival celebrated in Yettu Nagaram but there are no facilities. Nearly 4000 buses are run for this. So the line which was proposed for tribal constituency should be given.

The second line is from Bhadrachalam to Kovvuru. Nearly 100 kilometres distance will be reduced if this line is constructed from Secunderabad to Vizag. It is a very convenient railway line. Another request is for a new line from Pandurangapur to Sarapaka, Bhadrachalam which is a pilgrim centre. Sitaram Swamy Devalaya is there and it is visited by millions of people every year. Late Sri Bangaru Laxman the then Minister laid a foundation stone for this line. I would request the Minister to consider this issue. It is a question of only 13 kilometres. The foundation stone was laid by late Sri Bangaru Laxman, the then State Minister. But still it is pending.

Then I would request you to re-introduce a passenger train in between Dornakal and Yellendu. The coal mines are there and they require goods trains. But the Railways is unable to re-start this train.

Sir, my another request is that in the State Re-Organisation Bill it was mentioned that a Railway Coach Factory would be commissioned in Kazipet. That project is still pending. I would like to request the hon. Railway Minister to kindly to give preference to this project. If the Government fulfils its commitment, then only they can expect something from the people. Thank you.

श्री सी.आर.चौधरी (नागौर) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। सबसे पहले मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहूँगा, जिन्होंने एक विजनरी, एक डाइनेमिक और इस प्रकार बजट दिया है, जो आम व्यक्ति के काम आ रहा है तथा आम पैसैजर्स को किस प्रकार सुविधाएं दी जा सकती हैं, इसलिए उनके विजन को प्लास हमारे दोनों मंत्री, श्री सुरेश प्रभु और श्री मनोज सिन्हा जी का मैं हृदय से बहुत आभार प्रकट करता हूँ कि किये का एक पैसा भी बढ़ाये बगैर उन्होंने इतना शानदार बजट पेश किया है, जिसमें सारे क्षेत्रों और सारे राज्यों का पूरा ध्यान रखा गया है, इसके लिए मैं उन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, क्योंकि रेलवे को कहते हैं, Railways are the lifeline of the country. But in the last few years it was known as the political line. यानी इसके द्वारा दिल्ली में जन्मे रहने के लिए कई बार पोलिटिकल डिजिजन्स करते थे, झूठे वायदे कर देना, नई-नई घोषणाएं कर देना। वे जो बातें थीं, उनकी इस बजट में घोषणा न करके they believe in action. They believe in work. इसीलिए कहा जाता है कि अब बोलने की जरूरत नहीं है, अब काम बोलना शुरू होगा, हमारा काम बोलेगा। इसलिए मैं पुनः इन्हें एक बार फिर से हृदय से धन्यवाद देता हूँ। चूंकि समय बहुत कम है, इसलिए मैं इस मौके पर सजेस्ट करना चाहूँगा कि आपने जो बजट पेश किया है, उसमें बच्चे से लेकर वरिष्ठ नागरिक तक Right from infants to senior citizens तक जो सुविधाएं दी हैं, महिलाएं के लिए भी सुविधाएं दी हैं और सारे वर्गों को ध्यान में रखकर आपने वर्ष 2016-17 का बजट बनाया है, वह बहुत ही शानदार बजट है। क्योंकि आम आदमी को क्या चाहिए, वह गाड़ी में बैठे तो साफ-सुथरी कोच मिले, जगह मिल जाए, टिकट की व्यवस्था हो जाए, आम आदमी ये सारी सुविधाएं चाहता है और वे सारी सुविधाएं आपने दी हैं।

महोदय, इस समय मैं आपको कुछ सुझाव देना चाहूँगा, क्योंकि बाकी इस बजट में हमारे सभी पक्षों के विद्वान साथियों ने बहुत कुछ बातें कही हैं। I just want to give some suggestions. The first thing is about decentralisation of power. आपने टेंडर वगैरह को डीसेंट्रलाइज कर दिया है, लेकिन एक चीज को डीसेंट्रलाइज जरूर करें कि रेल के स्टाफेज का जो मामला है, विद्वान दि जोन, एट लीस्ट जनरल मैनेजर के अंडर जो एक ही स्टेट में ट्रेन चल रही हो, एक ही जनरल मैनेजर के अंडर वह ट्रेन हो तो उसका स्टाफेज कहां होगा। Why is he sending the file to the Railway Board? Why should it not be decided at the level of the General Manager? आज मुझे एक छोटे से रेलवे स्टेशन के लिए मंत्री महोदय को अप्रोव करना पड़ता है और श्री मनोज सिन्हा साहब को हमारे इलाके की सारी पब्लिक ने एक-दो स्टाफेज के लिए अर्ज किया है। But that is a long process. आपने कहने के बावजूद भी the file has come to the Railway Board but it has not been decided. मंत्री महोदय यहां मौजूद हैं, मेरा निवेदन है कि कृपया within the Zone, within the range of the General Manager, even it may be of Express Trains उसमें स्टाफेज का उसी लैवल पर निस्तारण करना चाहिए। These files should not be sent to the Railway Board.

इसके अलावा recruitment should be time-bound. टाइम बाउंड रिक्तमैन्ट होना चाहिए। आज रेलवे के अंदर रिक्तमैन्ट टाइम से नहीं होने से काफी नुकसान हो रहा है।

मेरा थर्ड प्वाइंट यह है कि रेलवे की प्रोपर्टी पर काफी अतिक्रमण है। आपने अभी पांच से दस परसेन्ट जो इंकम का नवअर्जन का फार्मूला अपनाया है, जितने अतिक्रमण है, आप उन्हें हटवायें और उस प्रोपर्टी का सदुपयोग किया जाए। वास्तव में कोर्ट में अतिक्रमण पर पचासों सालों से केस चल रहे हैं, मैं समझता हूँ कि गवर्नमैन्ट यह सोचे कि इसे रेल ऑफ किया जाए, डिस्पोज ऑफ किया जाए तो वह भी किया जा सकता है। इस पर आप एक कमेटी बनाकर निर्णय करें।

महोदय, 311 स्टेशंस पर आपने सीसीटीवी कैमरे लगाकर सुरक्षा का प्रबंध किया है। Why do you not do it for all the 408 stations? सारे एवन और ए कैटेगरी के सारे स्टेशंस को इस कैटेगरी में लाया जाए, उन सारे स्टेशंस में इसी साल यह व्यवस्था करें। क्योंकि 311 और 408 में ज्यादा फर्क नहीं है। बाकी स्टेशन वाले अनावश्यक रूप से सोचेंगे कि हमारे यहां इस साल क्यों नहीं किया? कृपया इस सुरक्षा के लिए कुछ करें। दूसरा, रेलवे की जमीन में से कई नाते जाते हैं और अर्बन लोकल बांडीज जो हैं, सफाई वगैरह कराने की जिम्मेदारी उनकी होती है। रेलवे और उनके आपसी अनबन से कई बार नाते ओवर पलो होते हैं, झगड़े चलते हैं, आपने देखा था, पर्वतसर के अंदर आपके सामने लोगों ने प्रॉब्लम्स रखी थीं। ऐसे ही हमारे डेगड़ा के अंदर है कि रेलवे की जमीन में से नाते जा रहे हैं, लेकिन आने जा कर उनकी कोई सफाई नहीं हो पा रही है। इसके ऊपर आपको ध्यान देना है।

I am now coming to the problems of my own constituency, Nagaur. सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद का पिटारा देना चाहूँगा कि बीकानेर-जयपुर इंटरसिटी का नाम तैलन कर दिया गया है, यह एक लोक देवता की घोड़ी के नाम पर किया है, इसके लिए आपको धन्यवाद देते हैं। दूसरा, 23 साल से पर्वतसर और मकराना के बीच में, एक ट्रेन बंद थी, 19 जनवरी को माननीय राज्य मंत्री महोदय आपने पधार कर उसको चालू करने का काम या, उसके लिए भी आपको धन्यवाद देते हैं। एक बैंग्लोर से बीकानेर जो ट्रेन चल रही है, उस ट्रेन का जो स्टॉपिज नागौर तक किया है, उसके लिए आपको धन्यवाद देते हैं। Nagaur Headquarters is having a population of more than 1.5 lakhs. There was no stoppage earlier at that place. एक आपने जयपुर टू फुलेस टू डेंगाणा तक जो डबल लाइन का निर्देश दिया है, उसके लिए भी धन्यवाद। ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude. I have a long list of Members who want to speak.

SHRI C.R. CHAUDHARY: Sir, please allow me to speak for two minutes. I have been waiting for this opportunity to speak on the Railway Budget for the last four to five days. फुलेस से डेंगाणा तक जो किया, उसके लिए भी धन्यवाद। सबसे बड़ा है कि किशनगढ़ पर्वतसर के बीच में जो रेलवे लाइन आपने डिजिटल की है, उसके लिए पूरे जिले की ओर से, पूरे राजस्थान की ओर से आपको हार्दिक धन्यवाद देते हैं। We want a new railway line between Nagaur and Didwana. वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है, उससे आपको थोड़ा फायदा होगा क्योंकि राजस्थान में जिप्सम का सबसे बड़ा भण्डार है, वह जाइल है। वहां पर कोई रेलवे लाइन नहीं है। यदि यह रेलवे लाइन बनती है तो डायरेक्ट दिल्ली से जुड़ जाएगा। जितनी आपकी सीमेंट इंडस्ट्रीज हैं, वहां जिप्सम जाता है, लाइमस्टोन की दोनों माइंस वहीं हैं। इसी प्रकार से मेणता से पुष्कर जो है, यह रेलवे लाइन पहले की घोषित है, कृपया उसको बनवाने का कष्ट करें। मेरी सबसे बड़ी मांग है कि सशय रोहिल्ला से दिल्ली, जब से मैं आया हूँ तब से एक ही बात कहता हूँ कि इसको सातों दिन चलाया जाए और हरिद्वार तक चला दिया जाए। हम चार-पांच एम्पीज़ ने मिल कर आप दोनों से निवेदन किया था कि कृपया ट्रेन नंबर 22482 को आने चलाया जाए। Yashwantpur-Bikaner railway line is a great demand of the people residing in Bengaluru. इस ट्रेन को कम से कम चार-पांच ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Nothing is going on record.

...(Interruptions)â€*

श्री कान्ति लाल भूरिया (स्तलाम) : सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, वह निराशावादी है। मैं कांग्रेस पार्टी की तरफ से इसके विरोध में बोलने के लिए सज़ा हुआ हूँ।

सभापति महोदय, इस बजट में सरकार की तरफ से बढ़ा-चढ़ा कर कहा गया है। कहावत है कि पुसनी बॉटल में नई शराब डालने का काम इस सरकार ने किया है। रेल मंत्री जी ने तुभावना, जुमनेबाजी का बजट रखा है। अपनी कमी उजली बताने के लिए असफल कवायद भी उन्होंने की है। मैं उनको बधाई देता हूँ। लेकिन आज आज देश में स्थिति इतनी खराब है कि वहां पर सुविधा के नाम से जो बात की जा रही है और पिछले समय की यूपीए सरकार और उससे पहले कांग्रेस सरकार की रेलवे के मामले में जो व्यवस्था हुई थी, परंतु उस बात को भुला कर जो भी दिखा रहा है, वह दो साल के अंदर ही हुआ है, 18 महीनों के अंदर ही हुआ है। यह कभी संभव हो सकता है? कोई जादू की छड़ी तो थी नहीं कि आपने घुमा दिया और सारा का सारा सथावत हो गया। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय, मैं सदन का और रेल मंत्री जी का भारतीय रेलवे के आदर्श के वाक्ये के बारे में याद दिलाना चाहता हूँ।

ताइफ लाइन ऑफ इंडिया यानी भारत देश की जीवन रेखा रेल है। इस आदर्श वाक्य का मतलब यह होता है कि रेलवे देश के उन इलाकों को देश की मुख्य धारा से जोड़े जो विकास की धारा से पिछड़े हैं, आदिवासी इलाके हैं, क्योंकि हमारे आदिवासी क्षेत्रों की उपेक्षा हो रही है। जब सरकार की प्राथमिकता है कि आदिवासी क्षेत्रों में प्राथमिकता से रेल लाइन की बिछावट होनी चाहिए, पर आदिवासी क्षेत्रों में जो पुरानी योजनाएं थीं, उनको भी उन्होंने नजरंदाज किया है।

महोदय, रेल मंत्री अपने मंत्रालय के आदर्श वाक्य को ही भूल गए। मैं उन्हें याद दिला रहा हूँ कि कैसे भूल गए, यह समझ के बाहर है। आदर्श वाक्य से यूपीए सरकार मध्य प्रदेश में, उससे जुड़े गुजरात, राजस्थान, उसमें यूपीए सरकार ने कई योजनाएँ आदिवासी क्षेत्रों की, वहाँ पर राजीव जी का सपना था कि आदिवासी क्षेत्रों को मुख्य धारा से जोड़ा जाए, उन क्षेत्रों को जोड़ने से विकास होता है, उद्योग बढ़ता है, मजदूरी मिलेगी, आवागमन होगा, मगर इस बात को छोड़कर, जब बड़ी-बड़ी महत्वपूर्ण योजनाएँ लागू की थीं, आपके दाहोद से इंदौर, वह साढ़े सात सौ करोड़ की थी, आज वह 16 सौ करोड़ हो गई, उन्होंने उसे रोक रखा है। जब यूपीए सरकार थी, वह योजना गुजरात से चलते-चलते मध्य प्रदेश बार्डर पर आ गई थी, उसको भी उन्होंने छोड़ दिया। उदयपुर से धार 6 सौ करोड़ की योजना थी, आज वह 12-15 सौ करोड़ की हो गई। अब जो योजनाएँ चल रही हैं, पैसा 500 करोड़, 1000 करोड़ रूपए लग गया, उस योजना में नाम मात्र का पैसा दिया है।... (व्यवधान) इससे आज वहाँ सब लोग परेशान हैं।

महोदय, अभी आज यहाँ पर राज्य मंत्री महोदय हैं, यहाँ पर इतनी महत्वपूर्ण चर्चा चल रही है तो रेल मंत्री जी को यहाँ पर उपस्थित रहना चाहिए था। रेल मंत्री जी उपस्थित नहीं हैं, हम किससे बात करें?... (व्यवधान) इसी तरह से इस बात को देखें कि झुंजरपुर, राजस्थान से लेकर बांसवाड़ा और रतलाम, वह रेलवे लाइन बांसवाड़ा-झुंजरपुर शुरू हो गई, पर जैसे ही एनडीए सरकार आई, माननीय नरेन्द्र मोदी, प्रधानमंत्री जी ने कहा था कि मेरी सरकार आने दो, मैं रेलवे इंदौर पहुँचा दूँगा, झुंजरपुर से रतलाम होती हुई उधर निकाल दूँगा। उन्होंने बड़े-बड़े आश्वासन दिए थे, अच्छे दिन लाने की बात कही थी, अच्छे दिन तो आए नहीं और वह योजना आज दम तोड़ रही है। इसकी क्या वजह है? क्यों आदिवासी क्षेत्रों की आप लोग उपेक्षा करते हैं? आपकी कथनी और करनी में बहुत बड़ा अंतर है, इस बात को आपको समझना चाहिए।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, please address the Chair.

श्री कान्ति ताल भूरिया: महोदय, इसी तरह से उन्होंने कहा था कि हम रेलवे बजट में किराया नहीं बढ़ाएंगे। आपने बताया कि नहीं बढ़ाया, आपने कहा कि भाड़ा नहीं बढ़ाया। आपने पिछले समय में दरवाजे के पीछे से 11 बार किराया बढ़ाया। 11 बार डेढ़ साल में किराया बढ़ाया। आप रिपोर्ट उठाकर देखा लीजिए, अपने विभाग वालों से पूछ लीजिए। 11 बार आपने किराया बढ़ाया और रेल बजट पेश करते वक्त कहा कि हमने किराया नहीं बढ़ाया। आपके रेलवे प्लेटफॉर्म पर कोई वीआईपी आते हैं, शादी के बाद अपनी बहन-बेटी को छोड़ने जाते हैं, उसके टिकट का भी आपने दोगुना किराया बढ़ा दिया है। उसका भी आपने बढ़ा दिया है, रेलवे टिकट का बढ़ा दिया और देश की जनता को गुमराह करने के लिए यहाँ पर कहा कि नहीं, हमने कोई किराया नहीं बढ़ाया। आप इस तरह से देश की जनता को घोखा मत दीजिए। जनता सब जानती है, सब समझती है।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Nothing is going on record.

...(Interruptions)â€! *

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चितौड़गढ़): महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।... (व्यवधान) हिन्दुस्तान के यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में आदरणीय सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा साहब ने जो जानदार और शानदार बजट पेश किया है, उसका मैं समर्थन करने के लिए खाड़ा हुआ हूँ।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: The time is already over.

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी: कुछ लोग हैं, जो इस देश में चाहे तो स्क्वैप बेचकर बजट लाए होंगे या फिर इस देश के हजार फीट... (व्यवधान) कान्ति ताल जी यह भूल गए कि सारा बजट इनका पवन बंसल जी ले गए।... (व्यवधान) अभी तक जितने बजट पेश हुए, उसमें या तो स्क्वैप बेचकर बजट लाया गया या फिर कोई आधारभूत ढाँचे का निर्माण नहीं किया गया। हिन्दुस्तान आज़ाद होने के बाद यह पहला बजट होगा जिसमें न तो यात्री किराया बढ़ाया गया, न ही मालभाड़ा बढ़ाया गया, बल्कि आधारभूत संरचना में इतना काम किया गया जितना हिन्दुस्तान आज़ाद होने के बाद पहले कभी नहीं हुआ। मैंने भी अभी तक के इतिहास में चाहे डबलिंग हो या ट्रिपलिंग हो या इलैक्ट्रिफिकेशन करना हो, चाहे नई रेल लाईन डालनी हो या ब्रॉडगेज का निर्माण हो, इस प्रकार का काम मैंने भी पहले कभी नहीं देखा। आपने देखा होगा कि इस बजट में पहली बार चाहे आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. हो, मैंने देखा कि पिछले दो वर्षों में जितने आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. पिछले दो वर्षों में बने, पिछले साठ वर्ष इनकी सरकार रही लेकिन पहले कभी इतने आर.ओ.बी. या आर.यू.बी. नहीं बने। चाहे रेलवे स्टेशनों के मॉडिफिकेशन का काम हो या स्वच्छता का काम हो, चाहे सिग्नल लाइन का मॉडिफिकेशन का काम हो, चाहे लिफ्ट लगाने या एस्केलेटर लगाने का काम हो, इतना काम पहले कभी नहीं हुआ। मैं इतना ज़रूर कहना चाहता हूँ कि जिस प्रकार से माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने नेशनल हाइवेज़ बनाने की सोची थी, जिसकी पहले किसी ने कल्पना भी नहीं की होगी। उन्होंने 2001 में इसका निर्माण किया और 2004 में इसे सचू को समर्पित कर दिया। वे इस देश की वर्तमान पीढ़ी और आने वाली पीढ़ी के लिए भी एक उदाहरण पेश करके गए और ऐसा ही काम रेल मंत्रालय ने किया और वह काम अभी शुरू हुआ है। इस कार्यकाल में उस काम को भी अंजाम देने का काम यह सरकार कर रही है।

मैं ज्यादा पुरानी बातों में नहीं जाना चाहता। मैं तो इतना ही कहना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंदर एक रेलवे लाईन है जिसकी आज़ादी के बाद से ही माहोली बड़ी सादरी के निर्माण की मांग हो रही थी। इस सरकार ने न केवल उसकी स्वीकृति दी बल्कि दो माह में उस काम को पूरा करने का टैंडर भी दे दिया। वह काम कोई कर सकता है तो नरेन्द्र मोदी जी की सरकार कर सकती है। मैं इतना ज़रूर कहना चाहता हूँ कि आज रेल ऐसा साधन है कि जो पूरी दुनिया को राष्ट्रीय एकता के सूत्र में बाँधता है। उसमें आगरा से लेकर मगध और कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक के लोग यात्रा करते हैं क्योंकि आम आदमी के लिए यात्रा करने का सबसे सस्ता साधन यदि कोई है तो वह रेलवे है। आज चाहे कश्मीर में, हमारी यादियों में रेल ले जाने का काम हो, चाहे पूर्व में त्रिपुरा में बड़ी लाईन ले जाने का काम हो, चाहे गुजरात के रेगिस्तान में रेल लाईन ले जाने का काम हो, यह काम अगर किसी ने शुरू किया तो एनडीए की सरकार और नरेन्द्र मोदी जी की सरकार में यह काम शुरू हुआ।

मैं एक दो बातें और कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। आपने मुझे यहाँ बोलने का अवसर दिया है तो मैं अपने संसदीय क्षेत्र की बात करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र में भी एक नहीं, अनेक काम ऐसे हुए हैं। अभी कान्ति ताल जी बोल रहे थे कि इनकी सरकार में 2008 में अहमदाबाद से उदयपुर का काम शुरू हुआ और आठ सालों में उन्होंने सिर्फ 80 लाख रुपये और हमारी सरकार ने सिर्फ एक साल में सवा तीन सौ करोड़ रुपये का बजट देकर उस काम को अंजाम तक पहुँचाने का काम किया है। छोटे-मोटे काम तो इतने किये हैं कि उनकी कल्पना नहीं कर सकते। आदरणीय मनोहर पारिकर साहब चले गए। आपने माहोली से बड़ी सादरी आपने आमामान परिवर्तन का कार्य कर दिया। मैं आदरणीय मनोज सिन्हा साहब से कहना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र का सिर्फ एक काम है जिसको मैं करने के लिए कहता हूँ। बड़ी सादरी से छोटी साजड़ी लेकर नीमच और नीमच से जोधपुर कैंट, जो सेना की टफ्टि से भी महत्वपूर्ण काम है, उसको पूरा करने का मैं आपसे हाथ जोड़कर आग्रह करता हूँ। एक काम और है। जो हमारी बांद्रा गाड़ी जयपुर, अजमेर और उदयपुर से चलती है जो तीन दिन वहाँ से और तीन दिन यहाँ से चलती है, उसको रेगुलर चलाया जाए। साथ ही कुछ दिनों में लोग कभी अफ़ज़ल की बरसी मनाते हैं कभी मकबूल बह की मनाते हैं। रेल में चूँकि राष्ट्रीय एकता का एकमात्र सूत्र दिखता है, देश भर के लोग उससे आते हैं, रेलवे स्टेशन पर या रेल के डिब्बों में हमारे शहीद, जिन्होंने इस देश की आज़ादी के लिए शहादत दी, ऐसे शहीदों के चित्र और उनकी जीवनी इसमें अंकित कराने का काम करें ताकि जो लोग दिग्भ्रमित हो गए हैं, उनको भी कुछ सद्बुद्धि आए। जिन लोगों ने भारतमाता के टुकड़े करके प्रधान मंत्री की कुर्सी हासिल की, उन लोगों को भी कोई सद्बुद्धि मिलेगी।

सभापति जी, मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ। चूँकि मेरा संसदीय क्षेत्र बहुत बड़ा है, मेरे संसदीय क्षेत्र में तीन डीआरएम और तीन ज़ोन लगते हैं - जबलपुर, जयपुर और मुम्बई। मैं चाहता हूँ कि मेरा जो चितौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र है, वह एक ही क्षेत्र में आ जाए, एक ही ज़ोन और एक डीआरएम ऑफिस वहाँ हो जाए ताकि सारी समस्याओं का समाधान वहाँ हो सके। मैं चाहता हूँ कि उज्जैन में बहुत बड़ा महाकुंभ भी हो रहा है। वहाँ ऐसी कई ट्रेनें लगाई जाएँ ताकि लोगों को सुविधा हो सके। साथ ही वहाँ बहुत बड़ी सीमेन्ट इंस्ट्री भी है, मार्बल उद्योग भी है, वेदान्ता का हिन्दुस्तान ज़िन्क का बहुत बड़ा प्लांट भी है।

वहां एक कंटेनर डिपो भी बनाया जाये, ताकि व्यावसायिक टर्स्टि से भी वहां के लोगों को लाभ मिल सके। मैं इतना और निवेदन करना चाहता हूं कि आज उदयपुर में हो, चाहे चित्तौड़गढ़ में हो, सैकिण्ड एंटी हो, चाहे अन्य काम हो, इन कामों को तो आपने किया ही... (व्यवधान)

मैं एक मिनट में अपनी बात खत्म कर रहा हूं। मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि यह जितनी योजनाएं हैं, चाहे आप रतलाम से हमारी डुंगरपुर बांसवाड़ा हो, राजस्थान में हिन्दुस्तान के आजाद होने के बाद जितना बजट नहीं मिला, उतना आपने अभी दिया है और पिछले बजट से 550 करोड़ इस रेल बजट में आपने राजस्थान को दिया है, चूंकि राजस्थान पर्यटन की टर्स्टि से, चाहे हैरीटेज की टर्स्टि से, चाहे हमारे सैक्चुरी की टर्स्टि से, और कई टर्स्टि से राजस्थान एक ऐसा प्रदेश है, जो आगे बढ़ रहा है और पर्यटन के मामले में बहुत आगे है तो ऐसे में आपने रेलवे लाइन में बहुत पैसा दिया है तो आने वाले समय में भी हमने जिस प्रकार से जितनी रेल लाइनें मांगी हैं और कुछ आपने आशा केन्द्र बनाने का काम शुरू किया है, टूरिज्म सर्किट के नाम से, अजमेर को तो आपने उसमें शामिल कर लिया। अब उदयपुर, चित्तौड़गढ़ और उज्जैन को आप एक टूरिज्म सर्किट के नाम से उसमें जोड़ने का काम करें, ताकि उस क्षेत्र के लोगों को उससे लाभ मिल सके।

एक अंतिम बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। कल हमने शिव की आराधना कर ली, आज शक्ति की आराधना कर ली और आज प्रभु से और आदरणीय मनोज सिन्हा साहब से और परिंकर साहब से अंतिम बार मैं कहता हूं कि नीमच से बड़ी सादड़ी और फिर मावली से हमारी राई मारवाड़ तक जोड़ दी जाये, ताकि एक बहुत बड़ा काम से वहां की जनता को एक राहत मिलेगी। यही बात कहकर मैं इस बजट पर सहमत हूं और इसका समर्थन करता हूं।

***SHRI RAMESHWAR TELI (DIBRUGARH):** The Railway Budget, 2016 presented by the Hon'ble Railway Minister Shri Suresh Prabhuji is a welcome step on the part of the Government for the Country in general and the North-East in particular. I thank the Hon'ble Railway Minister for increasing the allocation of the North-East Frontier Railway (NFR) to Rs. 40,000 crore from Rs. 35,065 crore. The announcement made by the Railway Minister in his budget speech that better connectivity to the north eastern states is of utmost importance for the railways really deserved kudos.

I would like to request the Hon'ble Railway Minister to initiate appropriate action for electrification of railway lines which has been long pending demand of the people of Assam.

I would like to request the Hon'ble Railway Minister to re-open the Bogapani Railway station in Tinsukia district of Assam which had been closed several years back. The re-opening of the railway station at Bogapani will go a long way in helping the railway commuters who are in great distress due to the sudden closure of the station.

To conclude, I once again congratulate the Railway Minister for presenting a pragmatic, dynamic and a people friendly budget.

Thank you.

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : सभापति महोदय, मैं तो इससे शुरू करना चाहूंगा कि If the train does not stop at your station, then it is not your train. आज यह मानसिकता देश के अन्दर है कि रेल दे दो, रेल दे दो। मैं सरकार को बधाई देता हूं कि पिछले दो सालों से ट्रेन का लालच छोड़कर ट्रेन की सुविधाओं को सुधारने के लिए सरकार ने कदम उठाये हैं। खास तौर पर सुरेश प्रभु जी का आभार प्रकट करूंगा, क्योंकि पिछले दिनों जब वे हिसार में आये तो मैंने रेलवे कर्मचारियों के वार्डन उनको दिखाने का काम किया और उस दर्द को उन्होंने समझा और इस बजट के अन्दर 23 नये वार्डन उन छोटे कर्मचारियों के लिए उन्होंने बनाने का काम किया, जो पिछले 40 सालों से टूटे वार्डनों में रहने का काम कर रहे थे। एक बहुत लम्बी मांग थी कि हिसार में लम्बे रूट की गाड़ियां नहीं आती थीं। हरियाणा का अधिकतम हिस्सा छूट जाता था। मैं आभार प्रकट करूंगा कि पिछले बजट में जिस वाशिंग यार्ड के लिए एक हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था, सरकार ने उस हिसाब जंक्शन की अहमियत समझ कर 9.5 करोड़ रुपये इस साल के बजट के अन्दर उस वाशिंग यार्ड के लिए लाने का काम किया।

पूरे देश के अन्दर एक बहुत अहम जरूरत थी, ओवर दि काउण्टर ड्रस की, बेसिक सैनीटरी आइटम्स की, छोटे-छोटे बत्तों की रिवायरमेंट की चीजों की और सरकार ने इस बजट के अन्दर मैजोरिटी बड़े स्टेशनों के अन्दर ओ.टी.सी. सैण्टर्स बनाने की जो बात की है, उसके लिए मैं सरकार को बहुत-बहुत बधाई देता हूं। यहां इलैक्ट्रिफिकेशन एक बहुत अहम हिस्सा है, आज के दिन रेलवेज का, चूंकि डीजल और कोल इंजन से आज पोल्यूशन होता है, एन.जी.टी. भी निरन्तर कदम उठा रही है कि पोल्यूशन को रोक जाये, वहां सरकार ने लगभग दो करोड़ रुपये का प्रावधान हिसार लोक सभा क्षेत्र के अन्दर इलैक्ट्रिफिकेशन का किया है। मैं उसके लिए भी सरकार का आभार प्रकट करूंगा। आज जहां हम रेल की बात करते हैं, मैंने बहुत से साथियों को सुना, सब साथी सरकार का आभार प्रकट कर रहे थे कि आपने एक्सकेलेटर्स दिये, एलीवेटर्स दिये, माननीय मंत्री जी यहां बैठे हैं, मैं एक गुजारिश आपसे करूंगा, आज अगर आप स्टेशन पर जाते हैं, चाहे नई दिल्ली चले जाइये, चाहे हिसार चले जाइये, जहां-जहां डबल डेकर ट्रेस की प्रोवीजंस आपने रखी है, वहां-वहां आपने जो फुट ओवरब्रिज थे, उनको दोगुनी हाइट पर ले जाने का काम किया है। आज अगर हम लुटियंस दिल्ली का नवशा देखें, उस समय गौरी ने सोचा था कि अगर हमने सड़कों के ऊपर से कुछ बनाना शुरू कर दिया तो शायद एरिया ज्यादा यूटीलाइज़ होगा, जो व्यवस्था है, उसमें लोगों को तंगी आएगी और ब्रिज बनाने का काम किया।

-
-
-

21.00 hours

आज हम यूरोप में चले जाएं, तो किसी भी रेलवे स्टेशन पर यात्रियों को ऊपर से नहीं जाना पड़ता, बल्कि अंडरवेज बनाकर उन्हें मूलभूत सुविधाएं, चाहे वह दिव्यांगों के लिए स्लोप देने की हो, चाहे आम नागरिकों के लिए सीढ़ियों की हो, उसे रेलवे लाइन के नीचे से निकालने का काम किया जाता है। मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि इस पर भी सोच-विचार करने का काम करें।

पिछले रेल बजट की स्पीच में मैंने आग्रह किया था कि अगर आज कोई रेल दुर्घटना हो जाती है, तो हमें हर यात्री को मुआवज़ा देना पड़ता है। जिस तरह प्रधान मंत्री फसल बीमा योजना की बात करते हैं, प्रधान मंत्री जन-धन योजना के तहत बीमा की बात करते हैं, तो वर्यो नहीं हम रेलवे के अन्दर टिकट में सर्वार्ज जोड़ कर हर यात्री को इंश्योरेंस देने का काम करें, जिससे हमारी सरकार को बायी-बायी से किसी को शैशत के तौर पर मुआवज़ा न देना पड़े, बल्कि उसकी टिकट के अन्दर ही हम उसके लिए मुआवज़ा देने का काम कर पाएं।

माननीय सभापति महोदय, मैं मार्क ट्वेन की एक कोट को पढ़ना चाहूंगा - "Railroads are like a lie; you have to keep building to keep it alive." मैं यह आग्रह करूंगा कि उस असत्य को और आगे ले जाने का काम न करें। आज जब हम बजट खोलते हैं तो इतने वायदे होते हैं और ये आज के नहीं, सिन्हा जी देख रहे हैं, ये आज के नहीं, बल्कि जब नीतीश कुमार जी थे, लालू प्रसाद यादव जी, ममता जी, उसके बाद हमारे खड़गे जी थे। अब आपकी सरकार है। जब आपकी सरकार आई, तो दो रेलवे लाइन के लिए सर्वे की घोषणा की गयी। इसके लिए दस-दस लाख रूपए दिए गए और वह सर्वे फिजीबल सर्वे था कि हिसार को चंडीगढ़ से सिरसा को चंडीगढ़ से जोड़ने के लिए उकलाना-नखाना का कनेक्शन किया जाएगा। आपको जो रिपोर्ट आई, उसके अंदर भी वह फिजीबल आया। मगर, आज तक उसके लिए कोई कदम नहीं उठाया गया। इस बजट के अन्दर भी 400 करोड़ रूपए के प्रावधान वाले हिसार-अग्वा-सिरसा-फतेहबाद जो लाइन है, उसकी घोषणा कर दी गयी। मगर, जब हमने बजट की बुकलेट्स खोली, तो उसके अंदर मात्र दस लाख रूपए थीं। दस लाख रूपए में तो सरकार केवल सोच-विचार जरूर कर सकती है, लेकिन रेल लाइन लाकर नहीं दे सकती।

महोदय, मैं आग्रह करूंगा कि हम कदम उठाएं, तो ऐसे कदम उठाएं कि उसे उसके पूरे लास्ट एण्ड तक पहुंचाने का काम करें। जिस तरह हमारे कांग्रेस के सांसद बोल रहे थे कि हमने यह लाइन बनाई और आज वह लाइन रूक गयी। आपकी पार्टी के सांसद बोल रहे थे कि यह लाइन आपने रोकी हुई थी और हमने उसको पूरा करवाया। मेरा यह आग्रह है कि देश की बढ़ोतरी के लिए, देश के विकास के लिए हम जो भी घोषणा करें, उसके लिए ऐसे प्रावधान करके जाएं कि वह अपने आखिरी छोर तक पहुंचने का काम करें।

मैं एक-दो आग्रह आपसे अपने प्रदेश के लिए करूंगा। आज जिस तरह हम हृदय की बात करते हैं, हमारे सारे हेरिटेज साइट्स को, हमारे सारे धार्मिक संस्थाओं को जोड़ने की बात करते हैं, तो आज हरिद्वार को अमृतसर के साथ जोड़ने के लिए एक बहुत अहम हिस्सा महाभारत की लड़ाई का है और वह है कुरुक्षेत्र। बहुत लम्बे समय से कुरुक्षेत्र-हरिद्वार रेलवे लाइन लम्बित पड़ी है। आपसे आग्रह करता हूँ कि इस लाइन को पूरा करवाने का काम करें।

मुझ से पूर्व बोलने वाले सभी सांसद आज यह बात कर रहे थे कि हमारे रैलियों को पूर्ण तौर पर, आखिरी छोर तक सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए। माननीय परिंकर साहब यहां बैठे हैं। मैं उन से भी आग्रह करूंगा कि अगर हम सिरसा को इलाहाबाद से जोड़ने का काम करेंगे, तो वह केवल 23 किलोमीटर का पैव है, मगर दिल्ली को पाकिस्तान के साथ अनूपगढ़ बॉर्डर तक जोड़ने के लिए वह एक सीधी लाइन मिलेगी। इस पर भी जरूर सोच-विचार करने का काम करें।

माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि मेरा लोक सभा क्षेत्र भी तीन रेलवे डिवीजंस में आता है - अम्बाला, बीकानेर और दिल्ली। आज अगर किसी डी.आर.एम. के साथ बैठक करनी पड़ती है, तो छ: घंटे ट्रेन की यात्रा करनी पड़ती है। आपसे आग्रह करता हूँ, क्योंकि उत्तर भारत की यह जरूरत है कि एक नयी रेल डिवीजन बने। इसलिए पहले भी 22 एकड़ ज़मीन नेवली सुई गांव के लोगों ने रेल विभाग को देने की बात की थी। अगर आप चाहते हैं कि वह डिवीजन बने, तो मैं जरूर अपनी ओर से भी यह प्रस्ताव दूंगा कि उस डिवीजन को बनाने का काम आप पूरा करें।

गुड़गांव के अन्दर सिटी सेन्टर तक मेट्रो है। पर, गुड़गांव का जो ग्रामीण क्षेत्र धनकोट है, जहां से हमारे पार्लियामेंट के कर्मचारी भी मेट्रो से चढ़ कर आते हैं, कृपया सोच-विचार करके पुराने गुड़गांव से छोते हुए धनकोट गांव तक उस मेट्रो लाइन को जोड़ने का काम करें।

आखिर मैं, आपसे एक आग्रह करूंगा कि हिसार-सिरसा को हमारे प्रदेश की राजधानी चंडीगढ़ से जोड़ने के लिए, जो लगभग 210 किलो मीटर का पैव है, उसके लिए मैं किसी स्पेशल ट्रेन की मांग नहीं करता, बल्कि मैं यह मांग करता हूँ कि जो डेमू है, अगर उसे भी आप सात कोचेज की चलाएं, तो सुबह से लेकर शाम तक हमारी राजधानी के लिए जो बेसिक सुविधाएं हैं, उसे भी हम पूरी तौर पर कर पाएंगे।

सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, I have a long list of speakers. If the House agrees, the time for the discussion may be extended by one more hour.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

श्री लल्लू सिंह (फैजाबाद) : माननीय अधिष्ठाता महोदय, आपने रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, जिस देश में हर क्षण करोड़ों की संख्या में लोग रेलवे ट्रैक पर यात्रा कर रहे हों ऐसे विशाल देश में यात्रियों को बेहतर सुविधा मिले, यह सरकार के बेहतर उत्तरदायित्व का बोध है। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में, माननीय सुरेश प्रभु जी, रेल मंत्री और मनोज सिन्हा जी के द्वारा प्रस्तुत यह बजट समय की शिता पर अमित हस्ताक्षर साबित होगा। आने वाले दिनों की रेल व्यवस्था इसकी पुष्टि करेगी।

माननीय रेल मंत्री ने रेल बजट में यात्री सुविधाओं को प्रमुखता देने के साथ ही इसके हावागत संसाधनों में वृद्धि करके अगले कुछ वर्षों में जो तस्वीर आंकित की गई है, उससे रेल की व्यवस्था विश्व के अन्य देशों की रेल व्यवस्था के सापेक्ष बेहतर होने की उम्मीद है।

मान्यवर, बजट संकेत करता है कि रेल व्यवस्था में आमूलतः परिवर्तन दिखाई पड़ेगा। बजट घोषणाओं का दस्तावेज नहीं है, यह यथार्थ के करीब दिखेगा, जरूरत बस थोड़े से इंतजार की है।

माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किया गया बजट बहुआयामी है। इसके जरिए देश के लोगों को बेहतर सुविधा मिलेगी। माननीय रेल मंत्री ने देश के विभिन्न भागों के साथ ही गैरे संसदीय क्षेत्र के लिए भी रेल बजट में विभिन्न परियोजनाओं की घोषणा की है। इसमें बाराबंकी से फैजाबाद होते हुए अकबरपुर रेलवे ट्रैक का दोहरीकरण, फैजाबाद से मनकापुर रेलवे ट्रैक का विद्युतीकरण, फैजाबाद-बस्ती नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण सहित तमाम ऐसी परियोजनाओं की घोषणा की गई है, जिसके लिए हम अपने क्षेत्र के पूज्य साधु-संतों की तरफ से, क्षेत्र की जनता की तरफ से हम माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देते हैं।

माननीय रेल मंत्री जी ने इस देश में कई परियोजनाओं की घोषणा की है जिससे देश के विभिन्न धार्मिक एवं ऐतिहासिक स्थलों को रेलवे के माध्यम से जोड़ने का खाका आस्था सर्किट के माध्यम से खींचा गया है, लेकिन थोड़ी सी पीड़ा है। माननीय मंत्री जी शायद भूल गए कि आस्था का प्रमुख केन्द्र अयोध्या है, जो सप्तपुरियों में प्रथम है, वह आस्था सर्किट से गायब है। इसलिए हमारी मांग है कि माननीय मंत्री जी आस्था सर्किट में अयोध्या को लाने का काम करें।

आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से हमारी दूसरी मांग है, जहां भगवान श्रीकृष्ण जी ने पूरब से पश्चिम इस देश को जोड़ने का काम किया, वहीं प्रभु श्रीराम ने उत्तर से दक्षिण को जोड़ने का काम किया है, इसलिए अयोध्या से रामेश्वरम तक पिछले कई वर्षों से हम मांग कर रहे हैं कि अयोध्या से, फैजाबाद से रामेश्वरम तक नई रेल देने की घोषणा माननीय मंत्री जी करें। इसी के साथ-साथ अयोध्या से प्रयाग होते हुए चित्तूर तक नई इंटरसिटी ट्रेन चलाई जाए। इसी के साथ-साथ फैजाबाद से मुंबई जो सप्ताह में तीन दिन ट्रेन चलती है, उसे प्रतिदिन करने की घोषणा माननीय मंत्री जी करें। इसी के साथ-साथ तीन स्थानों पर ओवर ब्रिज का निर्माण, मौदहा रेलवे स्टेशन, फैजाबाद, बांदकपुर रेलवे स्टेशन, दमोद और जखनिया ओवर ब्रिज एनईआर का निर्माण कराने का कष्ट करें।

अपनी तरफ से और अपने क्षेत्र की जनता की तरफ से माननीय मंत्री जी को हम धन्यवाद देते हैं और विश्वास करते हैं कि आस्था सर्किट से अयोध्या को जोड़ने की माननीय मंत्री जी इसी सदन में घोषणा करेंगे, धन्यवाद।

SHRIMATI K. MARAGATHAM (KANCHEEPURAM): Hon. Chairperson, I express my sincere thanks to our beloved leader, the hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi Amma, for giving me an opportunity to speak on the discussion on the Railway Budget 2016-17.

In his Budget Speech, the hon. Railway Minister said: "These are challenging times, may be one of the toughest." Indeed, it is truly a very challenging task for the Railway Minister to cater to the needs of different cross sections of society, length and breadth of the country.

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

I take this opportunity to furnish in this august House, the demands concerning railways of the people of Tamil Nadu, particularly my Kancheepuram Constituency for consideration and speedy implementation.

There is a need to speed up the construction of a subway at Level Crossing No. 45 between Thirukalukundram and Chengalpattu as the work is progressing very slow.

I would request for early completion of rain water channel at Level Crossing No. LC-54, Chengalpattu-Thirukalukundram Railway Crossing.

Similarly, I would also request for provision of an escalator facility in Chengalpattu Railway Station as many foreign tourists and aged people board trains from this station.

Sir, there is a need to set up a Railway Reservation Centre at Siruseri and Maduranthakam in Kancheepuram.

I demand for stoppage of Trains No. 16101/Rameshwaram Express and 16713/Rameshwaram Express at Maduranthakam Railway Station.

Train No. 40801/40802, Chennai Beach-Kancheepuram EMU does not stop at Nathapettai, Old Seevaram, Villiambakkam and Reddipalayam. I would request the hon. Minister to please see the stoppage is given at these stations.

I would request for sanction of the Mahabalipuram to Puducherry and Guduvanchery to Avadi *via* Sriperumbudur and Irungattukottai Railway route. This project was conceived way back in 2008.

Sir, construction of Rail Over Bridge at Othivakkam is still pending even after Rs. 7 crore were sanctioned. This is a very important place where an ROB is necessary to avoid traffic jams. I would, therefore, request the hon. Railway Minister to expedite this project.

Sir, in the end, I would urge upon the hon. Railway Minister to take necessary steps to expedite these long pending railway demands of the people of my Constituency Kancheepuram.

With these words, I conclude. Thank you.

श्री भगवंत खुबा (बीदर): सभापति महोदय, वर्ष 2016-17 के रेल बजट पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको हृदय से धन्यवाद देता हूँ। जब रेल मंत्री, माननीय श्री सुरेश प्रभु जी 25 तारीख को रेलवे बजट सदन में प्रस्तुत कर रहे थे तो मुझे थोड़ा याद आ रहा था कि चुनाव से पूर्व माननीय प्रधानमंत्री जी इस देश के नागरिकों को कुछ नारा दिये थे - 'एक भारत - श्रेष्ठ भारत', 'सबका साथ - सबका विकास' और 'अच्छे दिन आयेंगे'। उन्हीं बिन्दुओं के लिए अपने रेलवे मंत्री माननीय सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी, दोनों बधाई के पात्र हैं, मैं दोनों को बधाई देता हूँ, मैं उन्हें बधाई इसलिए देता हूँ कि पिछले छः साल में नये रेलवे लाइन का प्रोजेस सिर्फ चार किलोमीटर प्रतिदिन था, सिर्फ एक साल के अंदर उन्होंने इसे सात किलोमीटर प्रतिदिन बढ़ाया और आने आने वाले बजट में करीब 13 किलोमीटर प्रतिदिन रेलवे लाइन बिछायेगे और दूसरे साल में 19 किलोमीटर प्रतिदिन नयी रेलवे लाइन बिछायेगे, इसके लिए माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। केवल इतना ही नहीं कई छोटे-छोटे अन्य बिन्दु हैं - रेलवे यात्री अपने प्रवास के समय जो कठिनाइयाँ उठाते थे, पहले रेल बहुत गंदगी से भरा हुआ रहता था, माननीय प्रधानमंत्री जी के 'स्वच्छ भारत' अभियान के तहत रेलवे मंत्रालय भी 'स्वच्छ रेल - स्वच्छ भारत' का नारा देते हुए, बीस महीने के अंदर संपूर्ण रेलवे स्टेशंस, रेल बोमिशों में स्वच्छता का अनुभव करा रहा है इतना ही नहीं, तकरीबन 17 हजार बायो-टॉयलेट्स इस बार बनाये जा रहे हैं। साथ ही करीब 475 स्टेशनों में टॉयलेट्स बनाए जाएंगे। सबसे अहम चीज जो विश्व में पहली बार रेलवे मंत्रालय इंटीग्रेटेड कर रहा है, वह बायो-वैक्यूम टॉयलेट हैं। इसके लिए मैं एक बार और मंत्रालय को बधाई देता हूँ। पहले जब स्टेशन पर लोग टिकट खरीदने आते थे तो काफी समय लग जाता था। समय में कटौती करने के लिए एक मिनट में करीब 7,200 टिकट देने का प्रस्ताव किया गया है, डिजिटल इंडिया के अंतर्गत मौनीटर और मेनटेनेंस स्विच टू आईटी प्लेटफार्म किया गया है, इतना ही नहीं, अगर रेलवे में सफर करते समय स्वच्छता चाहिए तो एसएमएस के जरिए स्वच्छता हो सकती है। विकल्प के आधार पर ट्रेन बदलने की सुविधा की गई है। इससे काफी प्रवासी लोगों को सुविधा मिलेगी।

मैं कर्नाटक, बीदर पार्लियामेंट्री कौन्सिलरों से आता हूँ। पहली बार कर्नाटक के लिए 2,765 करोड़ रुपये बजट में आवंटित किए गए हैं, पिछली यूपीए सरकार से तीन गुना ज्यादा दिया गया है। इसके लिए मैं दोनों मंत्रियों को बधाई देता हूँ। मेरे क्षेत्र में बीदर-गुलबर्गा के लिए नई लाइन का काम खत्म होने वाला है। इसके लिए 40 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। मैं इस दिसम्बर में उसका सम्पूर्ण काम पूर्ण करने के बारे में आग्रह करता हूँ। दो नई लाइन - गुलबर्गा और तातूर का सर्वे हो चुका है... (व्यवधान) मैं उसके लिए बधाई देता हूँ। बोधन और बीदर नई लाइन के बारे में कहा गया है। मैंने मुम्बई-तातूर बीदर तक एक्सप्रेस करने के बारे में मांग की थी। वह अभी तक नहीं हुआ है। मैं आग्रह करता हूँ कि उसे किया जाना चाहिए। बीदर-खानापूर में पिटलाइन का काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है। पिछली बार जीएम ने कहा था कि उसे मार्च में कम्प्लीट कर दिया जाएगा। उसे पूरा करवाया जाना चाहिए। गुलबर्गा में डिजीजन घोषित हुए तीन साल के करीब हो चुके हैं। वह भी करवाया जाना चाहिए। यादगिर में नई कोच फैक्ट्री के लिए 70 करोड़ रुपये आंतरिकी रेलवे खर्च कर चुका है। उसे दूसरे फेज में लेकर कम्प्लीट किया जाना चाहिए। अगर यशवंतपुर-बीदर को तातूर तक एक्सप्रेस किया जाए तो रिवैन्यू और बढ़ जाएगा। मैं मॉल कुंटा के पास आर्यूबी की एक साल से मांग कर रहा हूँ। वह भी किया जाना चाहिए। एक्सप्रेस ट्रेन का कमलनगर में स्टॉपेज किया जाना चाहिए। बीदर और मुम्बई के लिए जो ट्रेन हफ्ते में एक बार चलती है, उसे प्रतिदिन किया जाना चाहिए। वाडी गदग लाइन को तुरंत गति से किया गया तो अच्छा होगा।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। एक बहुत व्यापक, ठोस रेल बजट, विकासोन्मुख रेल बजट माननीय मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने लोक सभा में रखा है। इसके लिए श्री सुरेश प्रभु और रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा को अपनी ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। साथ ही कहना चाहूंगा कि आपकी ऐसी मंशा है कि आप रेल के माध्यम से देश का विकास करना चाहते हैं और देश के लोगों को अच्छी से अच्छी रेल सुविधा देना चाहते हैं।

मैं आपके सामने कुछ सुझाव रखना चाहता हूँ। मैं बिहार के औरंगाबाद संसदीय क्षेत्र से चुन कर आता हूँ, यह इलाका दक्षिण बिहार का पिछड़ा और वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित है, मेरा एक सुझाव है, दिल्ली से कोलकाता मेनलाइन है, उसको दिल्ली कोलकाता ग्रांडकोट लाइन से जोड़ने के लिए कई वर्षों से एक रेल लाइन बिहटा-औरंगाबाद प्रस्तावित है इसकी दूरी 118 किलोमीटर है। यह ऐसे भाग को रेल सुविधा से जोड़ेगा जो पिछड़ा है, उग्रवाद से प्रभावित है, 50-60 किलोमीटर तक कोई भी रेल लाइन वहां के लोगों को नसीब नहीं है। इस परियोजना की लागत 400 करोड़ रुपये है लेकिन मात्र सांकेतिक तौर पर 2 करोड़ रुपये इसके लिए प्रावधान किया गया है जिससे कुछ भी काम होने वाला नहीं है। मेरा निवेदन है कि इसमें कम से कम इतनी राशि का प्रावधान करें कि कुछ काम आने लड़े। 2007 से यह रेल परियोजना प्रस्तावित है, इसका सर्वे भी हो चुका है। दूसरा काम जो कई वर्षों से चल रहा है यह बहुत बड़ी परियोजना है और देश के लिए अच्छी योजना है, दिल्ली से दानकुनी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर, आपने फ्रेट कॉरिडोर के निर्माण के लिए ज्यादा धन दिया है लेकिन इसमें और ज्यादा धन उपलब्ध कराकर परियोजना को कम से कम समय में पूरा करें तो यह देश की अर्थव्यवस्था में बहुत ही सहायक होगा। इसके साथ मेरे संसदीय क्षेत्र के अधीन दो आरओबी हैं, जो रफीगंज से पूरब है और दूसरा गुरारू से पश्चिम है, दोनों जगह स्टेट हाईवे ग्रांटकोड लाईन क्रास करता है, बड़ी संख्या में वहां गाड़ियों का आना-जाना है, रेलवे का फाटक बंद होने से लोगों को असुविधा होती है। मेरा अनुरोध है कि रफीगंज और गुरारू में आरओबी का निर्माण कराया जाए। मैं केवल रेलवे से मांग ही नहीं कर रहा हूँ बल्कि रेलवे की आमदनी कैसे बढ़े, मुझे इसकी भी चिंता है। गया में रेलवे के पास कई एकड़ में जमीन है जो बहुत ही प्राइम लोकेशन पर है जहां व्यावसायिक गतिविधियां हो सकती हैं जहां रेल अपने लिए कुछ कर सकता है, रेलवे वहां मॉल बना सकता है वहां शॉपिंग कम्प्लेक्स बना सकता है। उससे साल में रेलवे को करोड़ों रुपये की आमदनी हो सकती है। मेरा निवेदन है कि इसका सदुपयोग किया जाए, एक गाड़ी गया से मद्रास तक चलती है इस गाड़ी को बंगलौर तक कर दिया जाए जिससे बिहार के लोगों को अच्छी रेल सुविधा मिले जिससे बिहार के लोग सीधे उसी गाड़ी से सीधे बंगलौर पहुंच सकेंगे। एक बहुत ही पुराना रेल लाइन प्रस्तावित है जो गया-रफीगंज-मानिकरपुर जो मध्य प्रदेश में है, जिसके लिए सर्वे भी हुआ था मगर उस पर कोई

काम आगे नहीं बढ़ सका। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस काम को आगे बढ़ाया जाए और इस क्षेत्र के पिछड़े लोगों की सहूलियत के लिए इस रेल लाइन का निर्माण कराया जाए।

हमारे संसदीय क्षेत्र के विभिन्न स्टेशन हैं जिसमें एन स्टेशन है जो ए ग्रेड का स्टेशन है, जिला मुख्यालय का स्टेशन है, एन रोड में जितनी भी गाड़ियां वहां से गुजरती हैं, जो गाड़ियां वहां नहीं रुकती हैं, मैं किसी एक गाड़ी का नाम नहीं लेना चाहता, वहां सारी गाड़ियों का ठहराव होना चाहिए जो वहां से गुजरती हैं। वह बहुत ही ज्यादा राजस्व देने वाला स्टेशन है, ए ग्रेड का स्टेशन है जहां से प्रति वर्ष 10 करोड़ से ज्यादा रेलवे को आमदनी होती है। फेसर, जाखिम, रफीगंज, गुरारू और पराईया स्टेशनों पर कम से कम सुपरफास्ट गाड़ियों का ठहराव किया जाए ताकि वहां की जनता को लाभ मिल सके। उस स्टेशन से चार-चार राजधानी गाड़ियां गुजरती हैं लेकिन हम लोगों को केवल राजधानी गाड़ी गुजरते हुए देखने को मिलता है न हम वहां उतर सकते हैं न चढ़ सकते हैं, वह पूरा इलाका वामपंथी उन्नाव से प्रभावित है, यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा का भी सवाल है। इसलिए निवेदन होगा कि ए.एन. रोड स्टेशन पर कोई एक राजधानी, चाहे आप हवड़ा राजधानी का ठहराव दे दें या सियालदाह राजधानी का ठहराव दे दे, लेकिन कम से कम एक राजधानी का ठहराव जरूर दें।

माननीय सभापति जी, मैं मंत्री जी के बगल से इसलिए बोल रहा हूँ, ताकि यह मेरी बात ज्यादा सुन सकेंगे और उस पर गौर करेंगे, तो बड़ी कृपा होगी। धन्यवाद।

PROF. RICHARD HAY (NOMINATED): Hon. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity. I heartily compliment the hon. Minister of Railways for presenting a very pragmatic and innovative Budget, which focuses on all round development of the Indian Railways.

Everyone must appreciate this mammoth organisation, which is the 4th largest railways in the world catering to 1.25 billion people, the largest employer in the world, is taking up more challenging task on a time bound basis.

I would like to specially request the hon. Minister of Railways to ensure that the proposed long distance trains pass through my State Kerala, which is an end destination and as many Keralites work in different parts of the country. Similarly, I request the hon. Minister very humbly to extend the Delhi-Chennai Dedicated Freight Corridor to Kerala too so that our State also gets the benefit of this flagship project.

I would also bring to the attention of the hon. Minister a very important matter regarding the Tellicherry-Mysuru railway project. The Tellicherry-Mysuru railway is equally important for Karnataka and Kerala since this is the shortest route between Mangaluru and Bengaluru via Mysuru. The actual distance from Tellicherry to Mysuru is 145 kilometres. Through this rail line, passengers can save at least four hours in their journey time making this the preferred route between Mangaluru and Bengaluru via Mysuru. This railway line will help in the faster growth of Malabar area of Kerala and the coastal districts of Karnataka especially the Mangaluru region.

During the time of the Maharaja Wodeyar of Mysuru in 1910, the English East India Company started the survey in this regard, which was left incomplete because of the World War. In 1955, Pandit Jawaharlal Nehru sent Lal Bahadur Shastri to Tellicherry to personally study the ground reality. During his visit in 1956, Shastri ji had given assurances to the local people that the project would be

implemented without delay. The survey was restarted the same year in 1956. But it was discontinued halfway due to the unexpected resignation of Mr. Shastri ji. The survey conducted by the Railways during 2006 was not factual. Therefore, I humbly request the hon. Minister of Railways to conduct an independent re-survey under supervision of a man of repute for unwavering ethical standards like Mr. E. Sreedharan. Thank you.

श्री विद्युत वरन महतो (जमशेदपुर): सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी को धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने समृद्ध भारत की परिकल्पना के साथ हम सभी भारतीयों में गर्व की भावना जागृत की है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री आदरणीय श्री सुरेश प्रभु एवं आदरणीय मनोज जी का मैं हृदय से आभारी हूँ। भारतीय हमारी अर्थव्यवस्था की रीढ़ मानी जाती है।

महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र जमशेदपुर, झारखंड राज्य की औद्योगिक राजधानी होने के कारण एक मिनी भारत के रूप में जाना जाता है। माननीय रेल मंत्री आदरणीय सुरेश प्रभु जी एवं मनोज जी का मैं आभार प्रकट करना चाहता हूँ, जिन्होंने मेरे अनुसंधान पर एक ऐतिहासिक निर्णय लेते हुए दुर्गो एक्सप्रेस का बोर्डिंग टाटानगर में दिया। इसके साथ-साथ देश के विभिन्न राज्यों में लगभग 32 जगहों पर बोर्डिंग की सुविधा दी। मैं दोबारा माननीय मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि महत्वपूर्ण निर्णय लेते हुए रेल लाइन के विस्तार हेतु 15 करोड़ रुपये का आबंटन किया, जो रेलवे लाइन चांडिल, बोडाम, पोटमदा, कांठिन, बाधवान होते हुए झाड़गाँव मुख्य लाइन को जोड़ेगा तथा टाटा नई दिल्ली एवं कोलकाता दोनों महत्वपूर्ण शहर को जोड़ने का काम करेगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र चक्रधरपुर डिवीजन रेलवे को 40 प्रतिशत राजस्व देने का काम करता है। जमशेदपुर लोक सभा क्षेत्र के लोगों की वर्षों पुरानी मांग लिखित है। जिन लाइनों का सर्वे हो चुका है जैसे बुडामारा, बहरागोड़ा होते हुए बणापोसी से ओडिसा तक एवं कांडू से नामकुम तक नई रेल लाइन तथा टाटा से बादाम पहाड़ होते हुए वाया बालेश्वर होते हुए भुवनेश्वर को जोड़ा जाये। जिससे लाइन जोड़ने से टाटा भुवनेश्वर की दूरी सौ कि.मी. कम हो जाएगी एवं दोहरीकरण की आवश्यकता है।

माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी एवं मनोज जी का मैं आभार प्रकट करते हुए उन्हें याद दिलाना चाहता हूँ कि झारखंड की राजधानी राँची में माननीय मुख्य मंत्री के साथ एक विशेष कार्यक्रम की उन्होंने घोषणा की थी कि पुरुषोत्तम एक्सप्रेस जो दिल्ली में 18 घंटे रुकी रहती है, उसे जयपुर तक एक्सटेंड किया जाएगा। इसलिए हमारी मांग है कि उसको अखिलमब एक्सटेंड किया जाए। इसके साथ ही कुछ नयी ट्रेन्स की मांग भी आपके समक्ष रखना चाहता हूँ- टाटानगर से अहमदाबाद, टाटानगर से बक्सर, टाटानगर से

जयनगर, सुपौल तथा तराई क्षेत्र, टाटानगर से कटियार, टाटानगर-सिटी-भागलपुर की मांग भी पूरी की जाए। साथ साथ टाटा से जो जसवंतपुर के लिए सप्ताह में एक दिन ट्रेन चलती है, कम से कम उसे पांच

दिन चलाया जाए। घाटशिला-घतविंजर के बीच में चरनौड़ा में डॉल्ट एवं पुरुषोत्तम को दो मिनट का ठहराव, हल्दी-पोकरवन, उड़ीसा के सिथिरसहाय में एक डॉल्ट स्टेशन जुगशाला-चाकुली-आसनबनी, बारीगोड़ा-गोविंदपुर में आरओबी का निर्माण, साथ-साथ चाकुलिया-घाटशिला-जादूगोड़ा-आसन-गोविंदपुर स्टेशन के प्लेटफॉर्म को ऊंचा किया जाए तथा इसके साथ ही सभी स्टेशंस पर शौचालय का निर्माण किया जाए। धन्यवाद।

श्री अभिषेक सिंह (राजनंदगांव) : महोदय, मैं सबसे पहले आदरणीय रेल मंत्री जी को और आदरणीय रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वह इतने घेरों के साथ सभी सांसदों के महत्वपूर्ण सुझावों के ऊपर विचार कर रहे हैं। मैं जिस राज्य छत्तीसगढ़ से आता हूँ और जिस राजनंदगांव जिले से मैं आता हूँ, उन दोनों का भारतीय रेलवे के साथ महत्वपूर्ण लगाव है। छत्तीसगढ़ जो

एसईसीआर के अंतर्गत रेलवे को पूरे देश में से सर्वाधिक रवेन्यु देने वाला राज्य है, उसके साथ-साथ राजनंदगांव जिला, जहां से छत्तीसगढ़ में रेलवे की शुरुआत हुई थी। मैं माननीय कांग्रेस सदस्यों के भाषणों और मीडिया में उनके द्वारा दिए गए बयानों को देख रहा था। उन्होंने भारतीय रेल की फाइनेंशियल हेल्थ को लेकर विंता व्यक्त की है। हम सब भी माननीय कांग्रेस सदस्यों की विंता से सहानुभूति रखते हैं और लगभग 60 वर्षों में भारतीय रेलवे की जो उपेक्षा हुई है, उसी का नतीजा है कि आज भारतीय रेलवे इस चरण पर आकर खड़ा हुआ है। मैं इस सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूँ, माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने इस बजट में महत्वपूर्ण बदलाव लाते हुए पहली बार दलगत राजनीति से ऊपर उठकर व्यक्तिगत दलगत राजनीति की महत्वाकांक्षा का जो जरिया रेलवे बन गया था, उससे हटकर इस देश को प्रगति पर ताने के लिए रेलवे के महत्वपूर्ण संसाधनों का संशोधन किया है। उसमें विकास की एक नयी दिशा दी है।

महोदय, पिछले लगभग एक दशक की यदि मैं बात करूँ तो रेलवे के अंदर जितने भी फंड्स का उपयोग हुआ है, उनमें से 60 प्रतिशत फंड का प्रयोग उन प्रोजेक्ट्स के लिए हुआ था जिनका आरओआर नैगेटिव था। मैं अपने क्षेत्र की सबसे प्रमुख मांग जो मंत्री जी ने पूरी की है, लगभग डोंगरगढ़ से खैरागढ़-कवर्धा और विलासपुर 270 कि.मी. की रेलवे लाइन को स्टेट के साथ ज्वाइंट वेंचर करके पूर्ण किया है। उसके लिए मैं पूर्ण रूप से साधुवाद अदा करता हूँ। अपने क्षेत्र में मैं मांग करता हूँ कि जो डेडीकेटेड फ़ैट कोरीडोर के अंतर्गत इस बजट में दस लॉजिस्टिक पार्क को स्थापित करने का निर्णय लिया गया है। वह मेरे क्षेत्र में हो सके।

अपने क्षेत्र में राजनंदगांव से लेकर बोरतालाब तक के स्टेशंस को जो अभी नागपुर मंडल में आता है, उसको रायपुर मंडल में शामिल किया जाए, ऐसी मांग मैंने पहले भी की थी और इसमें कुछ शुरुआत भी हुई है और मुझे खुशी भी हुई है तथा मुझे उम्मीद है कि आने वाले समय में यह मांग पूरी होगी। डोंगरगढ़ पूरे छत्तीसगढ़ प्रदेश का सबसे प्रमुख धार्मिक स्थल है। इसे पर्यटक सर्किट में शामिल किया जाए जिससे उस क्षेत्र के विकास को बढ़ावा मिल सके। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि रेलवे में महिलाओं के लिए एक डेडीकेटेड बोगी की व्यवस्था की जाए तो बहुत अच्छा होगा। धन्यवाद।

श्री जनार्दन सिंह सीनीवाल (महाराजगंज) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को एक ऐतिहासिक रेल बजट प्रस्तावित करने के लिए मैं हृदय से धन्यवाद करता हूँ। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की नयी सोच, नयी कार्य-प्रणाली तथा नयी खोज के अनुरूप एक भारत श्रेष्ठ भारत को विश्वस्तार पर स्थापित करने का जो सपना है, आज उसी के अनुरूप माननीय रेल मंत्री एवं माननीय रेल राज्य मंत्री जी ने बिना रेल किराया बढ़ाये रेल के विकास एवं यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा के लिए जो रेल बजट पेश किया है, वह अत्यंत ही सराहनीय है।

जैसा कि मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में वर्णित किया है कि आज तक रेल भाड़ा बढ़ाकर ही रेलवे राजस्व में वृद्धि किया जाता रहा है परंतु इस रेल बजट में इसके अतिरिक्त मालभाड़ा की नीतियों में परम्परागत सोच को बदलकर नयी सोच के अनुरूप आधुनिक नीति बनाकर तथा दूसरे अन्य संसाधनों के द्वारा राजस्व अर्जित कर रेल के विकास तथा यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा का काम किया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी की इस दूरदर्शिता के लिए भी मैं धन्यवाद करता हूँ। यह माननीय रेल मंत्री जी की ही दूरदर्शिता है कि आज रेलवे में निवेश करने के लिए उद्यमियों का ध्यान आकृष्ट हुआ है और मुझे विश्वास है कि निवेश के क्षेत्र में भी रेल मंत्री जी के ज्ञान का ताभ रेलवे को मिलेगा।

रेलवे मात्र यात्री व माल ढोने का ही साधन नहीं है। अपितु, यह पूरे देश को एकसूत्र में पिरोने का माध्यम भी है। यही नहीं लाखों लोगों को रोजगार देने के अतिरिक्त रेल से जुड़े लोगों जैसे मजदूर, वेंडर, शिक्शा चालक, टैक्सी चालक आदि तथा जो अन्य लाखों लोग इससे जुड़े हुए हैं, की जीविकोपार्जन का संसाधन भी प्राप्त होता है। यही नहीं जैसे माननीय रेल मंत्री जी ने जो लक्ष्य रखा है कि आने वाले वर्षों में करोड़ों लोगों के लिए रोजगार का सृजन किया जाएगा। गांवों में रोजगार के अवसर बढ़ाने के लिए रेल खादी ग्रामोद्योग और महिला स्वयं सहायता समूह को आंशिक सहायता देकर रोजगार सृजन का विचार किया है। यह एक अत्यंत ही सराहनीय कदम है।

इस रेल बजट में बिहार को प्राथमिकता देने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का कृत आभारी हूँ जैसे मढ़ौरा जनपद में रेल इंजन निर्माण कारखाना, मधेपुरा में रेल डिब्बों का निर्माण-कारखाना, दीघा से पहलेजा घाट पर रेल-सह-सड़क पुल का निर्माण कर इसे चालू करने तथा गंगा पर नई रेल पुल के निर्माण की स्वीकृति प्रदान करने पर एक बार फिर से मैं हार्दिक शुभकामनाएँ देता हूँ।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मैं आग्रह करता हूँ कि उतार बिहार विशेषकर सारण, सीवान जिला, जिसके अंतर्गत मेरा संसदीय क्षेत्र महाराजगंज भी है, तथा पूर्वी उतर प्रदेश जो आर्थिक दृष्टिकोण से अत्यंत पिछड़ा क्षेत्र है, के विकास के लिए मेरा कुछ निवेदन है।

महाराजगंज में रेलवे की बेकार पड़ी लगभग 50 एकड़ जमीन में सारण, सीवान एवं गोपालगंज जिला के लिए रैक यार्ड बनाया जाए।

तोक नायक जय प्रकाश नारायण जी की जन्मभूमि जिला सारण के छपरा से महात्मा गांधी की कर्मभूमि जिला पूर्वी चम्पारण के चकिया तक नई रेल लाइन बनाया जाए।

एकमा एवं महाराजगंज, दाउदपुर रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाया जाए। मांडी ग्रामीण रेलवे स्टेशन का निर्माण शीघ्र पूरा कर उसे चालू कराया जाए। छपरा एवं सीवान रेल पथ में माने एवं पियाली ग्राम के बीच रेलवे हॉल्ट बनाया जाए। महाराजगंज-मधरख रेल लाइन के कार्य को गति प्रदान करते हुए उसे शीघ्र पूर्ण कराया जाए। बरौनी से गुड़गांव तक एक नई सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए ताकि गुड़गांव में रहने वाले लाखों बिहारवासियों सहित पूर्वांचल के लोगों को सीधे आवागमन की सुविधा मिल सके। वर्तमान में चल रही राजधानी (गुवाहाटी-नई दिल्ली भाया बलिया) को प्रतिदिन चलाया जाए। छपरा शहर के जगदम कॉलेज के पास रेलवे क्वारिंज तथा छपरा शहर के ही श्याम तक के पास 51 नं. रेलवे क्वारिंज पर उपरगामी पथ बनाया जाए। एकमा एवं महाराजगंज एवं दाउदपुर रेलवे स्टेशनों पर आरक्षण केन्द्र खोला जाए। दाउदपुर रेलवे स्टेशन पर मौर्या एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। प्रत्येक ट्रेनों में एक किसान कोच लगाया जाए। एकमा में ग्वालियर-झांसी तथा आमपाली एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव किया जाए। पटना से दीघा-सोनपुर रेल पुल, छपरा, सीवान, गोरखपुर होते हुए एक नई राजधानी ट्रेन चलाई जाए।

श्री लखन लाल साहू (बिलासपुर) : महोदय, आज महिला दिवस है और मैं माताओं को, बहनों को तथा बेटियों को अपनी ओर से महिला दिवस की बहुत-बहुत बधाई देता हूँ और अभिनंदन करता हूँ इन शब्दों के साथ कि वे कोमल हैं कमजोर नहीं, शक्ति का नाम ही नारी है, जग को जीवन देने वाली मौत भी मुझसे डारी है।

महोदय, मैं रेल बजट के लिए श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व की सरकार में इस बजट में प्रस्तुत हमारे क्षेत्र की बहु प्रतीक्षित मांग जिसका कि मेरे सहयोगी साथी ने भी उसका उल्लेख किया बिलासपुर से डोंगरगढ़ आपने इसे स्वीकृति प्रदान की है। ब्रिटिश काल से मांग चल रही थी जिसमें बिलासपुर से मुंगेली, मुंगेली से कवर्धा, खैरागढ़, डोंगरगढ़ के लिए रेल लाइन के लिए मैं अपनी ओर से, अपने क्षेत्र की ओर से आपका हृदय से आभारी हूँ तथा अभिनंदन करता हूँ। इस बजट में सभी वर्गों के लिए चाहे वे बच्चे हों, युवा हों, बुजुर्ग हों, महिला हों या गरीब हों, आपने सभी वर्गों के लिए प्रावधान किया है। आपने यह प्रयास किया है कि यह बजट सर्व-स्पर्शी हो सके। इसके बाद भी कुछ बातें मेरे क्षेत्र में हैं।

आपको मातूम है कि बिलासपुर रेलवे जोन सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला जोन है। कुछ विषयों के बारे में पूर्व से ही मांग होती आ रही है, उनमें से कुछ इस प्रकार हैं-

जोनल मुख्यालय बिलासपुर में अंतर्राष्ट्रीय हॉकी स्टेडियम की स्वीकृति हुई है। पिछले वर्ष से ही उसके लिए बजट का आवंटन हो गया था, परंतु उसका निर्माण नहीं हो पा रहा है। मेरा आग्रह है कि उसे पूरा कराया जाए।

दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे के जोनल मुख्यालय बिलासपुर में रेलवे मेडिकल कॉलेज की स्थापना की मांग वर्षों से चली आ रही है, उसे भी पूरा करने की कृपा करेंगे।

इसके साथ ही छत्तीसगढ़ के अलग राज्य बन जाने के कारण तथा बिलासपुर के रेलवे जोन का मुख्यालय होने के कारण वहाँ पर एक रेलवे ट्रिब्यूनल कोर्ट की स्थापना की जाए।

दो ट्रेनों, राजधानी एक्सप्रेस तथा दुर्ग-निज़ामुद्दीन एक्सप्रेस बिलासपुर से गुजरती हैं, मेरा आग्रह है, मेरे साथी ने इसका समर्थन किया है कि राजधानी ट्रेन सप्ताह में मात्र दो दिन चलती है, इसे रेगुलर

किया जाए। छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति, जो दुर्ग से निज़ामुद्दीन तक चलती है, उसे भी तेज़तर किया जाए।

मेरा आग्रह है कि यह रेल बजट हर भारतीय के लिए सर्व-स्पर्शी बन सके, जो हमारा नारा है- "सबका साथ, सबका विकास" के संबंध में मैं "नवम् बुद्ध अवतार भगवान श्री मायानंदजी चैतन्य" की भावना के अनुसार एक कविता आपके बीच रखना चाहता हूँ, उसके बाद मैं अपनी बात को विराम दूँगा।

"तुम गढ़ो विश्वजन सत् सुख का सोता है,
ईश्वरी धर्म सो विश्व रूप होता है।
उसमें नहीं ईसा, जैन, हिन्दू, इस्लामी,
नहीं दर्शन, मत, पथ, संप्रदाय परगामी,
नहीं बड़ा, न छोटा, गृही भेखवा स्वामी,
नहीं मंत्र-तंत्र-यंत्रादिक वा सतनामी,
जो सब नामों का अहंकार धोता है,
ईश्वरी धर्म सो विश्व-धर्म होता है।"

आपने मुझे इस विषय पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देते हुए, अपनी वाणी को विराम देता हूँ।

SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE): Mr. Chairman, Sir, thank you so much for this opportunity to speak.

At the outset, I must congratulate and thank the hon. Minister of Railways for virtually taking the Railways out of the ICU. The Railways was in an Intensive Care Unit and he has taken enormous steps to see that the Railways is out of the ICU.

Mr. Chairman, Sir, the Railways have appointed so many Committees for making various recommendations, while no other department in the world has made those many number of Committees. Invariably, most of the Committees have recommended that implementation is the key to success in Railways.

If we look at what has happened, in 2005, there was announcement of a Dedicated Rail Freight Corridor. It took one year to appoint its Managing Director in that Dedicated Rail Freight Corridor; and it took four more years to sack that Managing Director which means all most five years had gone without doing much of a job. So, what was the result? The result was that Rs. 25,000 crore worth project has become Rs. 1,00,000 plus crore project. That is how the Indian Railways have lost and the country has lost.

The good part in this Budget is that a lot of focus has been given to the implementation part. So, we must thank the Railway Minister for putting a lot of focus on the implementation part.

Having said that, I will come to a couple of key issues which are of concern to us because we expected a lot more from Shri Suresh Prabhu Ji and his team.

One of the biggest criteria for the operating ratio is that the operating ratio in the Budget was declared as 92 per cent, which is a key concern for us. Added to this, if you look at the indefinite postponement of allocation to the Depreciation Reserve Fund, it makes the scenario more complicated. Obviously, everybody is looking at a more better operating ratio for the Railways to make it more financially viable.

The second and the most important part is that I come from Balasore, which is in the northern part of Odisha, and we come under the South Eastern Railway. Historically, post Independence, year after year, we have lost. We have been deprived of various developments that took place under the South Eastern Railway. Since its Headquarters is in Kolkata, whether it is due to that reason or otherwise, we do not know. We sincerely urge upon the Railway Minister to see that we are out of the South Eastern Railway and we are made a part of the East Coast Railway.

We would urge upon the Hon. Minister to name Balasore Railway Station in the name of Fakir Mohan Senapati, who was virtually the saviour of Odiya language. This is our sincere demand.

The last demand is to provide a passenger train service from Balasore to Nilgiri where already goods train is plying. It is a meagre investment. The earlier Railway Minister had already announced that it had been approved. But the fact is that it has not been approved. I myself have checked it. I would urge upon the hon. Railway Minister to see that this particular project for a railway passenger connectivity from Balasore to Nilgiri which is a tribal-dominated area, is done. Thank you very much.

0

श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। यह देश बहुत बड़ा भूभाग है और आप जानते हैं कि अनेकता में एकता भारत की विशेषता है, यह बात रेलवे द्वारा प्रतिबिम्बित होती है। देश की एकात्मकता और अखण्डता को बल प्रदान करने वाला यह रेल ही है। सर्वप्रथम मैं प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के कुशल नेतृत्व एवं मार्गदर्शन में एक कर्मयोगी, दूरदर्शी रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी द्वारा पेश इस प्रगतिशील, ऐतिहासिक रेल बजट के लिए उन्हें एवं कर्मयोगी यशस्वी रेल राज्यमंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को हार्दिक बधाई देता हूँ।

महोदय, आज मैं बड़े दर्ज के साथ यह कहना चाहता हूँ कि यह बजट कुशलता, समग्रता, समरूपता और पूरी पारदर्शिता के साथ एक संतुलित बजट है। साथ ही, वर्ष 2016-17 के रेल बजट द्वारा विजन को यथार्थ की ओर ले जाने का कदम उठाया गया है, वह अत्यंत ही सराहनीय है। इस बजट के माध्यम से खासकर यात्रियों की सुविधा को विशेष ध्यान में रखते हुए कियाए में वृद्धि न करते हुए अधिक से अधिक सुविधाओं के साथ-साथ बच्चों के लिए जननी सेवा के तहत परिवार के साथ सफर कर रहे छोटे बच्चों के लिए ट्रेनों में भोजन, गर्म दूध और गर्म पानी का प्रावधान, महिलाओं की सुरक्षा के लिए 24 घण्टे महिला सुरक्षा हेल्पलाइन, बुजुर्गों के लिए प्रत्येक ट्रेन में 120 सीटें, ऑनलाइन व्हील चेयर की सुविधा, दिव्यांगों के लिए प्रथम श्रेणी के स्टेशनों पर विशेष शौचालय, स्वच्छ रेल-स्वच्छ भारत मिशन के अन्तर्गत में रेलगाड़ियों में 17,000 जैव शौचालय, 475 स्टेशनों पर अतिरिक्त शौचालय, युवा छात्रों के लिए इंटरशिप, रेल कर्मचारियों के कौशल विकास प्रशिक्षण,

कुतियों को यात्री सहायक के रूप में आने लाने, हमसफर, तेजस, उदय और पंडित दीन दयाल जी की स्मृति में अन्त्योदय नाम से ट्रेन के परिचालन करने तथा दीन दयाल जी सवारी डिब्बा की घोषणा तथा नई तकनीक डिजीटल इंडिया पर जोर देते हुए हेल्पलाइन नम्बर 139 से टिकट रद्द करने की सुविधा, 400 स्टेशनों पर वाई-फाई, पी.ए. सिस्टम संस्थापित करके गाड़ियों में मनोरंजन की व्यवस्था, अहमदाबाद से मुंबई तक एक हाई स्पीड पैसेंजर कॉन्सीडोर, रेल पटरियों के आस-पास भूमि पर बागवानी तथा वृक्षारोपण का उपयोग, सभी बड़े स्टेशनों पर सीसीटीवी, प्रायोगिक आधार पर बार कोड वाले टिकट, हैंड हेल्ड टर्मिनल द्वारा टिकट बिक्री, मिशन जीरो दुर्घटना के मिशन में बिना चौकीदार वाली लेवल क्रॉसिंग्स को समाप्त करना जैसी सुविधा का प्रावधान रखा गया। इसके लिए मैं इस बजट की जितना प्रशंसा करूँ, वह कम है।... (व्यवधान) महोदय, मुझे बोलने के लिए दो मिनट समय दीजिए। मैं आपकी जानकारी के लिए कहना चाहता हूँ कि रेलमंत्री जी ने जो बजट पेश किया है... (व्यवधान) मुझे एक मिनट समय दीजिए। मैं रेल मंत्री श्री प्रभु द्वारा देशभर की, विशेषकर बिहार की सभी तम्बित परियोजनाओं को अधिकाधिक राशि, लगभग 3100 करोड़ रुपये पदान कर उन्हें गति देने के लिए इस रेल बजट में समुचित प्रावधान कर गति तथा हमारी विस्तारित मांगों भागलपुर विक्रमशिला से गंगा पार कटरिया रेललाइन की राशि सहित स्वीकृति के लिए बिहार की जनता की तरफ से साधुवाद देते हैं।

हमारे संसदीय क्षेत्र बक्सर, जो महर्षि विश्वामित्र की तपोभूमि तथा माता अद्वित्या के अवतरण स्थल एवं वामन भगवान का अवतरण स्थल है, जो धार्मिक दृष्टिकोण से अति महत्वपूर्ण है, जिसे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने भी मिनी काशी को चरितार्थ करते हुए सभी दृष्टिकोण से विकसित करने की बात कही थी, अतः इसकी महत्ता को देखते हुए बक्सर के स्टेशन को एक अत्याधुनिक सुविधा युक्त आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए, एवं पिट प्वाइंट यथा ट्रेन ठहराव सह रेलवे यार्ड की समुचित व्यवस्था की जाए। साथ ही, महर्षि विश्वामित्र सहित भगवान राम दरबार का चित्र बक्सर स्टेशन तथा वहां से खुलने वाली गाड़ियों में लगाया जाए तथा महर्षि विश्वामित्र की पावन तीर्थस्थली बक्सर में आपका स्वागत है, इस आशय के बोर्ड बक्सर स्टेशन पर लगाए जाएं। बक्सर स्टेशन से प्रतिदिन बिहार एवं उत्तर प्रदेश के कई जिलों की बहुत बड़ी आबादी यात्रा करती है। यह क्षेत्र तीर्थारण के साथ-साथ व्यावसायिक दृष्टि से भी काफी प्रगतिशील है। तीर्थारण के साथ-साथ आजादी की लड़ाई की एक क्रांतिकारी एवं ऐतिहासिक भूमि के रूप में सुप्रसिद्ध रहा है। अतः बक्सर स्टेशन पर सभी राजधानी एक्सप्रेस, विक्रमशिला एक्सप्रेस, सीमांचल एक्सप्रेस, अर्चना एक्सप्रेस, सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस सहित सभी रेलगाड़ियां, जिनका ठहराव नहीं है, उनका ठहराव सुनिश्चित किया जाए। साथ ही, गंगा-दामोदर एक्सप्रेस, टाटा पटना दुर्ग एक्सप्रेस को बक्सर तक विस्तारित किया जाए। दुमराव तथा स्युनाथपुर स्टेशन के पास ओवरब्रिज बनाया जाए। दुमराव स्टेशन पर संघमित्रा एक्सप्रेस, लोकमान्य तिलक पूर्वा एक्सप्रेस, पटना मथुरा कोटा एक्सप्रेस का ठहराव तथा स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए। स्युनाथपुर स्टेशन से कुछ ही दूर पर अवस्थित बाबा ब्रह्मेश्वर नाथ मंदिर एक तीर्थस्थली है तथा यहां पशुओं का सोनपुर के बाद राज्य में दूसरा बड़ा मेला लगता है। अतः स्टेशन के आधुनिकीकरण के साथ-साथ, मथुरा पटना एक्सप्रेस, भागलपुर दादर एक्सप्रेस, भागलपुर अजमेर शरीफ एक्सप्रेस, मगध पटना एक्सप्रेस, कुर्ता एक्सप्रेस, भागलपुर दिल्ली गरीबस्थ आदि ट्रेनों का ठहराव जनहित में आवश्यक है। यहां महिला प्रतीक्षालय, शौचालय एवं पानी आदि की भी समुचित व्यवस्था की जाए। भभुआ रोड पटना जाने वाली इंटरसिटी को कर्मनाशा छोटे हुए मुगलसराय जंक्शन तक वाया गया और आस, दोनों इंटरसिटी एक्सप्रेस को कर्मनाशा स्टेशन छोटे हुए मुगलसराय तक चलाया जाए। कर्मनाशा में महाबोधि एक्सप्रेस का ठहराव तथा दुर्गावती में फुटओवरब्रिज बनाया जाए। साथ ही, बक्सर के पुनिया, गोविनापुर में समपार पथ की व्यवस्था की जाए तथा दुर्गावती के विहरी में भी ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए।

इसके अतिरिक्त, आस से मां मुंडेश्वरी घाम तक नई रेल लाइन का विस्तार, बक्सर से रामगढ़ छोटे हुए मां मुंडेश्वरी घाम तक नई रेल लाइन एवं मुंडेश्वरी घाम से विंध्याचल तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य कर निर्माण किया जाए। साथ ही, बलिया जंक्शन से गंगा नदी पार करते हुए, गंगौली, भोजपुर, दुमराव, विक्रमगंज, डिहरी तक नई रेल लाइन बिछाने की कार्यवाही की जाए।

इसके अतिरिक्त मेरे गृह क्षेत्र भागलपुर में पूर्व रेल मंत्री द्वारा घोषित रेल मंडल कार्यालय, डीआरएम ऑफिस की स्थापना शीघ्र कराई जाए। यह वर्ष 2001-02 में बिहार विधान सभा से सर्वदलीय प्रस्ताव स्वीकृत होकर केंद्र सरकार को भेजा गया था। वहां पर गौहाटी राजधानी एक्सप्रेस को रेशमी शहर भागलपुर छोकर परिचालित कराया जाए तथा सूत्र एक्सप्रेस में दो ए.सी. एवं दो स्लीपर बोगी को जोड़ते हुए प्रतिदिन परिचालित कराया जाए तथा फरक्का एक्सप्रेस में भी दो ए.सी. एवं दो स्लीपर बोगी जोड़ी जाएं। भागलपुर से बैंगलौर तथा चेन्नई के लिए एक तीव्र गति वाली ट्रेन चलाई जाए। वयूत साहबगंज लाइन के बचे हुए हिस्से का रेल पटरी के दोहरीकरण का काम शीघ्र कराया जाए तथा भागलपुर स्टेशन पर तथा वहां से खुलने वाली सभी गाड़ियों में प्राचीन बिहुला बाला कथा पर आधारित मंजूषा कला की पेंटिंग लगाई जाए।

मुगलसराय जंक्शन पर शहीद हुए पंडित दीन दयाल उपाध्याय जी के नाम से स्टेशन का नामकरण करते हुए, उनकी आदमकट प्रतिमा उक्त स्टेशन पर स्थापित की जाए। साथ ही बांका जिला के बाराहाट स्टेशन का नामकरण आजादी की लड़ाई में शहीद सतीश के नाम पर करते हुए आदमकट प्रतिमा स्थापित की जाए तथा रेलवे स्टेशन से मुख्य सड़क तक पथ निर्माण कराया जाए। साथ ही कुछ सुझाव के साथ यथा सभी दूरस्थ गाड़ियों में खान-पान एवं बेडशीट की मुलाई एवं स्वच्छता की समुचित व्यवस्था की जाए। सभी बेरोजगार युवाओं को टेलीफोन-एसटीडी की सुविधा, जो पहले से प्राप्त है, एसटीडी नहीं चलने के कारण वे भ्रुखमरी की स्थिति में हैं। अतः एसटीडी के साथ स्टॉल पर क्लॉकरी, फ्लूटी एवं मिनरल वाटर आदि की व्यवस्था की जाए। विक्रमशिला एवं तिनसुकिया ब्रह्मपुत्र मेल प्रतिदिन काफी विलम्ब से चलती हैं, इनको नियत समय पर चलाया जाए।

"छुक छुक कर चलती यह रेल, 24 घण्टे का यह खेल,

भारत की जीवन रेखा यह रेल, देश की धड़कन है यह रेल,

जो सबका कराए आपस में मेल, यही है हमारा भारतीय रेल,

सबका साथ सबका विकास का हमसफर करता यह रेल॥"

जय हिन्द, जय भारत।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Shri Ravindra Kumar Pandey.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record.

...(Interruptions) * /

1

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : सभापति महोदय, देश के यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में और भारत सरकार के रेल मंत्री श्रद्धेय सुरेश प्रभु जी के कुशल रेल बजट के निर्माण और साथ ही साथ रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी के प्रयास और सहयोग से रेल बजट के प्रस्ताव के पक्ष में मैं बोलने के लिए स्वाइड हुआ हूँ।

रेल हमारे जीवन की जैसे लाइफ लाइन है, जैसे ही भारत की भी लाइफ लाइन कही जाती है। बिना यात्री किराया और माल भाड़ा बढ़ाए सारी व्यवस्था को सड़ा करना, अपने आपमें एक बड़े अजूबे का विषय है। एक कहावत है - प्रभु की माया, कहीं धूप, कहीं छाया। वही दृष्टि आज हमें देखने को मिल रही है। यू.पी.ए सेकंड में जितनी भी रेलगाड़ियों की घोषणा की गई थी, वे सब कागजों के खेल में पड़ी रह गईं। हम रेल मंत्री जी को धन्यवाद देंगे कि उन्होंने झारखंड राज्य के लिए इस रेल बजट में जितनी भी घोषणाएं की हैं, निश्चित रूप से वे समय पर पूरी होंगी। खासकर मेरे लोक सभा क्षेत्र गिरिडीह की।

सभापति जी, अगले वित्तीय वर्ष में करीब 1 लाख 25 करोड़ रुपए का केपिटल बजट भारतीय रेलवे के लिए ऐतिहासिक बजट है। इससे पहले कभी भी किसी वित्तीय वर्ष में भारतीय रेल को इतना पैसा केपिटल बजट की मद में नहीं मिला है, मैं इसके लिए रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। डिजीटल इंडिया का प्रयोग रेलवे में दिखाई दे रहा है, रेलवे बोर्ड का द्वाइटर सेल यात्रियों के लिए सुखद अनुभव कराता है। सातवें वेतन आयोग के वित्तीय बोझ के कारण अगरे रेल मंत्री जी ने भारतीय रेल का ऑपरेटिव रेश्यो सिर्फ 9.2 रखने की बात कही है, तो यह बड़ी जिम्मेदारी की बात है।

सभापति महोदय, पिछले दो रेल बजटों में नई ट्रेन चलाने का प्रावधान नहीं किया गया है। लेकिन जो पुरानी व्यवस्थाएं हैं, उन्हें कैसे पूरा किया जाए, इसकी व्यवस्था जरूर की गई है। मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वहाँ तीन डिवीजन हैं। हमारे पूर्व वक्ता कह रहे थे कि हमारे डिवीजंस से सबसे ज्यादा धन रेलवे को मिलता है। धनबाद, आग्रा और आसनसोल डिवीजनों के क्षेत्र में गिरिडीह क्षेत्र आता है। मेरा मंत्री जी से आग्रह होगा कि राजेन्द्र नगर-दानापुर-हावड़ा जो ट्रेन जाती है, मैंने स्वयं मिलकर उनसे आग्रह किया था कि उसमें हावड़ा और पटना के लिए जो कोच लगता था, उसे हटा दिया गया है। मैं चाहूँगा कि उसे लगाने की कृपा रेल मंत्री जी करें। गोमुद में जो समपार है, उसका लगभग डेढ़-दो साल पहले शिलान्यास हुआ था। मंत्री जी ने आश्चर्य भी किया है कि हम बहुत जल्द उस काम को कराएंगे। हम आग्रह करेंगे कि वर्तमान में एक ई.एम.यू. ट्रेन बरकाखाना से आसनसोल तक चलाई जाए। एक ट्रेन पलामू एक्सप्रेस बरकाखाना में 16 घंटे तक खड़ी रहती है। उसे गोमुद से चलाया जाए। जैनिचों का विश्व प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पारसनाथ है। पारसनाथ जंक्शन से गिरिडीह लाइन से उसे जोड़ने का प्रावधान सर्वे में भी किया गया है। साथ ही साथ गिरिडीह-कोडरमा रेल लाइन जो गिरिडीह से कोवाड़ तक अग्रूा है, उसको पूर्ण करवाया जाए।

महोदय, मैंने आपके माध्यम से कुछ ट्रेनों का ठहराव दिया है, हमें आशा है नहीं पूर्ण विश्वास है कि मंत्री महोदय इसको पूर्ण कराने का काम करेंगे... (व्यवधान) माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि हमारे धनबाद डिवीजन में दामोदर वेती कॉर्पोरेशन का बहुत बड़ा संस्थान है, वहाँ ट्रेनों के ठहराव के लिए 18605-18606 रांची-जयनगर एक्सप्रेस, 1810318104 टाटा नगर-अमृतसर एक्सप्रेस, 12831-12832 रांची-नई दिल्ली सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, 12831-12832 धनबाद-भुवनेश्वर गरीब रथ और आद्रा से खानूडीह मेमू ट्रेन का विस्तार गोमो तक, महुदा में गोरखपुर-शाहीमार एक्सप्रेस का ठहराव और धनबाद डिवीजन में गरीब-गुरबा को ट्रेन में मुंगफली नहीं बेचने दी जा रही है। मेरा मंत्री महोदय से आग्रह होगा कि धनबाद डिवीजन में ट्रेन में हॉकरों को मुंगफली बेचने की सुविधा पहले से थी, उसको बहाल किया जाए। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

2

श्री सुनील कुमार सिंह (वतारा) : सभापति महोदय, मैं वर्ष 2016-17 के बजट के लिए आदरणीय मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी को बहुत-बहुत बधाई दूँगा। आपके और हमारे पास समय का अभाव है इसलिए मैं उस चर्चा में न जाकर सीधे अपने क्षेत्र पर आता हूँ। मैंने पहले भी बार-बार आग्रह किया है कि मेरे क्षेत्र की वतारा-गया रेल लाइन परियोजना वर्ष 2006-07 से ही बनने की प्रक्रिया है और आज तक नहीं बना है, मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि उस पर ध्यान दें। इसके अतिरिक्त बरवाडिह-चिरिमिरी रेल लाइन, जिसके बारे में संकेश जी ने अपनी चर्चा में रखा था और जो पिछले 80 साल से तंबित है। वतारा-शिवपुर-टोरी रेल लाइन जो कोल कनेक्टिविटी के अंतर्गत आता है, उसके लिए आग्रह करूँगा। मेरे क्षेत्र के दो रेलवे ओवर ब्रिज एक टोरी स्टेशन के निकट चंदवा-डोमी पथ पर, एक लातोहर स्टेशन के निकट लातोहर-सरयू पथ पर और फूट ओवर ब्रिज बरवाडीह जंक्शन पर, छिपादोहर रेलवे जंक्शन पर और महुआ मिलान स्टेशन पर इसके साथ-साथ मैंने कुछ यात्री सुविधाओं के लिए माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा था, महुआ-मिलान टोरी, लातोहर और बरवाडीह स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने हेतु।

माननीय महोदय, मैं यह भी कहना चाहूँगा कि मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वह अत्यंत पिछड़ा क्षेत्र है, परंतु रेल राजस्व की दृष्टि से धनबाद रेल मंडल लगभग प्रति वर्ष 10 हजार 3 सौ करोड़ रुपये डिस्पेंच के माध्यम से देता है। जिसमें मेरे क्षेत्र का योगदान लगभग 4 हजार करोड़ रुपये आता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह भी आग्रह करूँगा कि जिन रेल लाइनों के बारे में मैंने अभी कहा है, अगर वे रेल लाइन पूरा होने के बाद लगभग तीन साल के अंदर अपने व्यय को वापस नहीं करती हैं तो वह इन योजनाओं में हाथ नहीं लगाएं।

22.00 hours

यह भी मैं उनसे आग्रह करूँगा और साथ ही साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट के बारे में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। चूंकि समय नहीं है, इसलिए मैं सिर्फ उल्लेख करूँगा कि आपने पेज 46 के 16 नम्बर पर कहा है कि आर्थिक दृष्टि से व्यावहारिक रेल परियोजनाओं को फंड मिलने का पूरा भरोसा है और अगले तीन-चार साल में ये योजनाएं पूरी हो जायेंगी। साथ ही साथ आपने एक्शन टेकन रिपोर्ट में 81, 82 और 83 में जो कहा है कि हम स्टेट के साथ पार्टनरशिप करेंगे, मैं यह ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि झारखंड देश का वह राज्य है, जिसने 2003 में ही रेलवे के साथ पार्टनरशिप की, पैसा दिया और फिर 2012 में भी पार्टनरशिप की। इसलिए आप इन योजनाओं को जरूर ध्यान में रखें।

मैं एक बार फिर से माननीय मंत्री जी को पिछले रेल बजट 2015-16 के पेज संख्या 31 में साझेदारी बनाने में उन्होंने जो कहा था कि कोयला, लोहा, सीमेंट इत्यादि के लिए उनकी व्यवस्था जो बनेगी, उसमें वह करेंगे, लेकिन ऐसा हमारे क्षेत्र के साथ नहीं हुआ है। साथ ही साथ उन्होंने नेटवर्क की क्षमता वृद्धि की बात कही है। मैंने जो बरवाडीह-चिरिमिरी रेल लाइन की बात कही है, वह 400 किलोमीटर कोलकाता से मुम्बई के बीच की दूरी को कम करने वाली एक योजना है, जो भारत को निश्चित रूप से आर्थिक विस्तार देगी और साथ ही साथ उन्होंने पिछले बजट के पृष्ठ संख्या 31 के पैरा 81 में दूरस्थ और पिछड़े क्षेत्रों में रेल नेटवर्क के विस्तार को कहा था कि यह अग्रदूत का काम करता है। इसलिए मैं इन योजनाओं की चर्चा करता हूँ और सिर्फ एक बात कहना चाहूँगा कि यह देश का दुर्भाग्य है कि पूर्व की सरकारों ने इन क्षेत्रों को पिछले अरसी सालों से इतना वंचित रखा। अभी जो भूरिया जी कह रहे थे कि आदिवासी क्षेत्र की उपेक्षा की जाती रही है। सच्चाई यह है कि अगर अरसी सालों से उपेक्षा नहीं होती तो छत्तीसगढ़ और झारखंड का यह भूभाग आज उग्रवाद का दंश नहीं झेलता। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि वतारा लोक सभा की ये जितनी लम्बित परियोजनाएं हैं, ये पूरे पूर्वी भारत को आर्थिक विकास की दिशा देगी, इसलिए मेरा आग्रह होगा कि आप इन योजनाओं को माननीय मंत्री जी के माध्यम से पूरा करवायें।

अंत में एक बार फिर एक सार्थक और अच्छे बजट के लिए विपरीत स्थितियां रहने के बाद भी एक अच्छा बजट लाने के लिए मैं माननीय मंत्री, श्री सुरेश प्रभु और श्री मनोज सिन्हा जी को बहुत-बहुत बधाई देते हुए अपनी बात को समाप्त करूँगा। धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, 30 more Members want to speak on this. If the House agrees, we may extend the time of the House till 11 p.m.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

3

श्री अजय मिश्रा देवी (खीरी) : सभापति महोदय, मैं सदन में प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ। भारत की परिस्थिति व विविधता के कारण परिवहन के लिए रेल का बड़ा महत्व है। जब हमारा देश आजाद हुआ तो सड़कों के अभाव व कई जगहों पर रेल की लाइनों न होने के कारण जरूरत थी कि रेल लाइनों का विस्तार करके पूरे देश को सस्ता व सुविधापूर्ण परिवहन उपलब्ध कराया जाए। मैं यह तो नहीं कहता कि इस क्षेत्र में कोई काम नहीं हुआ, परंतु यह निश्चित है कि जैसा योजनाबद्ध विकास होना चाहिए था, वह नहीं हुआ। चूंकि रेल के परिवहन से बहुत सारे देश जुड़े थे, इस देश की बहुत बड़ी जनसंख्या रेल से जुड़ी थी, इसलिए हमारी पूर्ववर्ती सरकारों ने रेल का राजनीतिकरण किया और रेल का उपयोग राजनीति करने के लिए किया।

उदाहरण के रूप में मैं कहना चाहता हूँ कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में जब उन्होंने एक शिलान्यास किया तो मैंने इसी लोक सभा में यह प्रश्न उठाया था कि माननीय मंत्री जी हमारे यहाँ ऐसा एक शिलान्यास हुआ है तो उसके उत्तर में कहा गया कि शूपीए की सरकार ने ऐसे कम से कम 300 शिलान्यास पहले कर रखे हैं, जो केवल राजनीतिक और चुनावी कारणों से किये गये थे और यह उसी का परिणाम था और केवल रेल के क्षेत्र में ही नहीं, हम लोगों ने देखा है, जब 2014 में हमारी सरकार बनी, मंगार्ड, भूषटाचार, सड़कें, आतंकवाद, सीमा की सुरक्षा ऐसे बहुत सारे मामले थे, जिनके कारण देश की दुर्दशा हो रही थी और पूरी दुनिया में भारत का सम्मान घटा था, वैसी स्थिति रेल की भी थी। बहुत सारे साथी उन बातों को कह चुके हैं, जिनको मैं दोहराना नहीं चाहता हूँ। हमारी सरकार ने इंफ्रास्ट्रक्चर खड़ा करने के लिए एक मजबूत काम किया है, हमारे माननीय रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी ने बहुत ही योग्यता से, बहुत ही सक्षमता से पूरे देश में रेल का इंफ्रास्ट्रक्चर खड़ा करने का काम किया है, जिसमें बालिकाओं, महिलाओं को ऐसी सुविधाएं दी जा सकें। मैं उनको धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मेरे क्षेत्र में एक मैतानी बहाइव रेलवे लाइन दी है। गोला में एक फुल साइड का रैक पॉइंट दिया है और पहले से जो ब्रूइनेज का काम हमारा तखनऊ, एसबाग और पीतीभीत लाइन पर हो रहा था, मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि तीनों जो काम हो रहे हैं, इसमें कोई बाधा न आने पाए, इसको समयबद्ध तरीके से पूरा करा दें।

उसके साथ-साथ मेरे लोक सभा क्षेत्र के लखीमपुर नगर में ओवरब्रिज के नीचे रेलवे क्राँसिंग बंद कर दिया गया है, जिससे मेरा शहर दो हिस्सों में बंट गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि शहर के दोनों हिस्सों को आवागमन की दृष्टि से जोड़ने के लिए नगर लखीमपुर रेलवे स्टेशन पर दोनों साइड को जोड़ने वाला ओवरब्रिज बनाया जाए। उसके साथ-साथ लखीमपुर नगर के पास एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है - ओखला, वहाँ पर रेलवे की बहुत बड़ी संपत्ति भी है, लेकिन रेलवे के मानकों के अनुसार वह स्टेशन बंद होने वाला है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि उस स्टेशन को बंद न किया जाए। उसके साथ-साथ पतिया, निघासन, बिलाराया रेलवे लाइन के सर्वे के लिए रेलवे बोर्ड को दिया गया है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि उसका सर्वे करा कर पतिया, निघासन और बिलाराया की नई रेलवे लाइन बिछाई जाए। पुनः मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

4

श्री भोला सिंह (बुलंदशहर) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया है। मैं माननीय प्रधान मंत्री और माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करना चाहूँगा, जिन्होंने इस बजट के माध्यम से जनता को रेलगाड़ियों में मिलाने वाली सारी सुविधाओं का ध्यान रखा है। रेल यात्रियों को हर मूलभूत सुविधा पहुँचाने के लिए इस बजट में प्रावधान रखा है। इसके लिए मैं बहुत-बहुत बधाई देना चाहूँगा। समय की बहुत कमी है, मैं नहीं चाहता कि मेरे बोलने के बीच में आपकी घंटी बज जाए। इसलिए मैं सीधा-सीधा अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहूँगा।

महोदय, मेरा लोक सभा क्षेत्र बुलंदशहर है, जो कि देश की राजधानी दिल्ली से मात्र 70 किलोमीटर की दूरी पर है। बहुत सारे धार्मिक स्थल बुलंदशहर में हैं। बहुत सारे यात्री सैकड़ों की संख्या में नौकरी और व्यापार के लिए दिल्ली आते हैं। बड़ी संख्या में फल सब्जी दूध दिल्ली के लिए सप्लाई होती है। अभी पिछले वर्ष हमारे आदरणीय मंत्री जी ने बुलंदशहर के ऊपर बहुत बड़ी कृपा की थी। एक नई ट्रेन कानपुर से जम्मू के लिए चली थी, मेरे आग्रह पर माननीय मंत्री जी ने जम्मूतली ट्रेन का स्टॉपेज बुलंदशहर में दिया। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को समस्त क्षेत्रवासियों की तरफ से बहुत-बहुत धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र में रेल की स्थिति अभी बहुत अच्छी नहीं है। अभी पूर्व में दो सर्वे हुए हैं, जिसमें एक दादरी से सिकंदराबाद, बुलंदशहर, जंगीराबाद, अनूपशहर, नरौरा के लिए हुआ था। दूसरा चोला से बुलंदशहर के लिए हुआ था। ये दोनों ही बड़ी महत्वपूर्ण लाइन हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि जो सर्वे हुआ है, उस पर नई लाइन बिछाने की कृपा करें। दूसरा, मेरे क्षेत्र में छोटे हुए कुछ ट्रेनों वहाँ से गुजरती हैं, जो डियाई स्टेशन से जाती हैं। एक दादर एक्सप्रेस है, एक मझगाँव एक्सप्रेस है। इन दोनों ट्रेनों का डियाई में स्टॉपेज बना दें। मैं अंत में मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि बुलंदशहर से दिल्ली आने के लिए कोई सीधी रेल नहीं है। मेरा आग्रह है कि बुलंदशहर से दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन चलाने की कृपा करें।

5

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद) : महोदय, धन्यवाद। सबसे पहले मैं देश के प्रधान मंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी को, हमारे रेल मंत्री माननीय प्रभु जी को और रेल राज्य मंत्री, जो सांसदों को मुझे लगता है कि इस देश के इतिहास में इतनी आसानी से उपलब्ध होने वाले सबसे सर्वश्रेष्ठ मंत्री हैं, ऐसे हमारे माननीय सिन्हा साहब का बहुत आभार व्यक्त करता हूँ कि एक अच्छा बजट इस देश को आपके माध्यम से मिला है। मैं केवल 4-5 मिनट में अपनी बात समाप्त करूँगा। सबसे पहले तो मेरा धन्यवाद इसलिए बोलना जरूरी है कि बहुत लम्बे समय से एक मॉग लगातार हम लोग कर रहे थे, विदेश मंत्री माननीय सुषमा स्वराज जी, हमारे प्रदेश के मुखिया माननीय मुख्यमंत्री शिवराज सिंह चौहान साहब, इन्दौर से जबलपुर रेल लाइन जोड़ने के लिए सर्वे के नाम पर तीन-चार साल से बात चलती रही, लेकिन मैं धन्यवाद देता हूँ वर्तमान सरकार को कि हमारी सरकार ने, माननीय मंत्री जी ने, राज्य मंत्री जी ने इन्दौर से जबलपुर को जोड़ने के लिए नई रेल लाइन और उस पर लगभग ढाई हजार करोड़ रूपए के बजट की जो स्वीकृति दी है, उसके लिए मैं बहुत हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी से अपेक्षा है कि वह रेल लाइन इन्दौर-खातेगांव-नसरुवागंज होते हुए बरेली, उदयपुरा से गाडरवासा अभी जाने का उसका प्रावधान है। मेरा अनुरोध है कि अगर उदयपुरा से तेंदुशेड़ा होते हुए कपरेली लाइन में उसको जोड़ा जाएगा तो शायद एक और हमारा जिला, एक और विधान सभा उसमें शामिल होगी और बजट में बहुत ज्यादा अन्तर उसमें नहीं आएगा।

माननीय मंत्री जी से मेरा एक आग्रह है, हमारी स्टैंडिंग कमेटी भी लगातार मॉग करती रही है, पहले भी हम लोगों ने वहाँ से प्रस्ताव भेजे हैं कि जो टैविनकल स्टॉपेज थे, जहाँ पर रेल सफाई आदि के लिए रोकी जाती थी, मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इस देश में जितने टैविनकल स्टॉपेज थे, उनको कामर्शियल स्टॉपेज में परिवर्तित किया गया है। यह काम हो गया है, इसलिए हम आपका बहुत आभार व्यक्त करते हैं, हमारा अकेला इटारसी स्टेशन, जिसे लगभग 12 स्टॉपेज वहाँ पर मिले हैं, इसके लिए हम आपका बहुत आभार व्यक्त करते हैं। माननीय मंत्री जी से मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि हमारे जो छोटे स्टॉपेज हैं, पूर्व वक्ताओं ने कहा है पैसेंजर, फॉरेन पैसेंजर, जी.एम. लेवल पर उनके पास अधिकार अगर आप देंगे तो छोटे-छोटे स्टेशनों पर जो लगातार मॉग हो रही है, उस मॉग की पूर्ति वहाँ पर की जा सकती है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ कि हमारे जो मीसा बन्दी हैं, जिन्होंने इस देश के हित में बड़ी लम्बी लड़ाई लड़ी है, अलग-अलग राज्यों में उनके लिए अलग-अलग तरह की सुविधाएं मिल रही हैं। मैं अनुरोध करना चाहता हूँ कि स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों की तर्ज पर इस देश के मीसा बन्दियों के लिए भी ट्रेन में आरक्षण की और जो अन्य सुविधाएं स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों को दी जाती हैं, इस तर्ज पर उन्हें भी सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी, यह हमारी आपसे अपेक्षा है और मैं इसके लिए आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ।

माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि भोपाल से इटारसी हमारा बहुत महत्वपूर्ण रेलवे ट्रैक है, उस पर अगर आप एक मैमो ट्रेन का प्रावधान करेंगे तो उससे राज्य की प्रगति भी होगी और अप-डाउनर्स को मदद भी मिलेगी। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि एक बड़े स्वतंत्रता संग्राम सेनानी, शिक्षाविद् और पार्लियामेन्टेरियन हरि विष्णु कामथ साहब थे। जबलपुर से भोपाल जन शताब्दी एक्सप्रेस चलती है, अगर उसका नाम श्री हरि विष्णु कामथ एक्सप्रेस किया जाएगा तो उस महान हस्ती के प्रति एक बहुत सम्मान होगा। हमारी बहुत सी मॉगें स्टॉपेज की हैं, मैं केवल तीन मॉगें आपके सामने रखना चाहता हूँ, बाकी लिखित में आपसे अनुरोध कर दूँगा। बनशेड़ी रेलवे स्टेशन है, वहाँ के हमारे साथी, वहाँ के निवासी बहुत लम्बे समय से मॉग कर रहे हैं, जबलपुर-अमरावती एक एक्सप्रेस है, उसके स्टॉपेज की वहाँ पर मॉग कर रहे हैं, कृपया अनुरोध है कि वह स्टॉपेज दिया जाए। सुझावपुर में जबलपुर-नई दिल्ली हमारी जो एक्सप्रेस ट्रेन है, उसका वहाँ पर स्टॉपेज दिया जाए, इससे लोगों को बड़ी सुविधा होगी। हमारा कपरेली रेलवे स्टेशन है, वहाँ इन्दौर-जबलपुर ओवरनाइट एक्सप्रेस है, अगर आप उसका वहाँ स्टॉपेज देंगे तो बड़ी कृपा होगी। पैसेंजर ट्रेन के छोटे-छोटे स्टॉपेज हमारे स्टेशंस पर देंगे तो आपकी बड़ी कृपा होगी। इस अवसर पर मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए कहना चाहूँगा कि गरीबों के लिए और अनारक्षित कोटे के जो हमारे यात्री हैं, उनके लिए हर ट्रेन में जो दो-दो डिब्बे आपने बढ़ाए हैं, उसके लिए मैं भारत सरकार का, रेल मंत्रालय का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

6

SHRI M. MURLI MOHAN (RAJAHMUNDRY): Hon. Chairperson Sir, thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion

on the Railway Budget. I express my sincere thanks for sanctioning East Coast dedicated freight corridor between Kharagpur and Vijaywada via Visakhapatnam which covers a stretch of nearly 1100 kilometres under PPP mode which will augment infrastructure in a number of sectors and give boost a port development in the East Coast, especially two out of three freight corridors under PPP mode would benefit our State of Andhra Pradesh. Similarly, the North-South Corridor from Chennai to Delhi via Vijaywada would cater to most parts of Andhra Pradesh. In this context Shri Chandrababu Naidu Garu, the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh has suggested for considering a DFC from Raipur to Visakhapatnam by inter-linking it with the above two proposed DFCs.

We can have a Diamond Corridor which can play a very significant role in the development of coastal States. Andhra Pradesh can emerge as a suitable logistic hub to promote trade relations between various States and countries so that it will serve the larger interests of Andhra Pradesh and Chhattisgarh, and would also boost up the revenue generation.

However, I am very much disappointed for not considering the establishment of a separate Railway Zone at Visakhapatnam, even though an assurance was made in the AP Reorganization Act, we are at a loss on this issue as to why such decision was not been taken so far even though the NDA Government has come to power nearly two years ago. In this regard, Shri Chandrababu Naidu Garu, hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, along with our Party MPs had met Shri Suresh Prabhu, many a time and requested him o sanction for creation of a new separate Railway Zone at Visakhapatnam.

Establishment of a Railway University at Amaravati which is the new Capital city of Andhra Pradesh, modernisation of Visakhapatnam-Rajahmahendravaram, Vijayawada Railway Station, along with other stations through PPP mode. However, they have been ignored in the Railway Budget which really pains us a lot.

Another issue I want to bring to the kind attention of the hon. Railway Minister is that the existing Rail-cum-Road Bridge running across the river Godavari-Rajahmundry is in a dilapidated condition. This is one of the oldest bridges of the country. There are wide cracks on the pillars and has become very dangerous. Some parts of the bridge has already fallen resulting in the blockade of the road traffic.

In this context, I am to state that there is one more railway bridge situated on the river of Godavari which is having a single railway track because of which the railway traffic at Rajahmahendravarm and other places is badly affected. In fact, there are a number of passengers and goods trains passing on this route. Laying of second railway track on this railway bridge is the need of the hour.

I would like to put forth genuine demand of the public particularly from the coastal districts of Srikakulam, Vijayanagaram, Anakapalli, East and West Godavari and all the districts of the State, for the introduction of Rajdhani Express from Amaravati, the new Capital to New Delhi via Guntur, Vijayawada, Rajahmahendravaram, Visakhapatnam, Rayagada, Raipur and Nagpur.

Thank you, Sir.

7

श्री सुधीर गुप्ता (मंदसौर) : माननीय सभापति महोदय, रेलवे जो भारत की आधारभूत संरचना है, उसके बजट पर आज मुझे बोलने का अवसर मिला है इस बात के साथ कि वक्तो मिलकर कुछ नया करे, पट्टी से उतरी रेल पट्टी पर फिर ले आएँ। इस संकल्प के साथ मोदी जी के नेतृत्व में सम्माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और विशेष रूप से श्री मनोज सिन्हा जी के प्रयासों का यह परिणाम है कि रेल बहुत तेजी से आगे बढ़ रही है। बिना यात्री किराये की वृद्धि किए 65000 अतिरिक्त बर्थों को साथ लेकर 17000 बायो टैंगलेंट्स के साथ 400 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा, 820 आरओबी और आर्यूबी, 2020 तक आम आदमी की लंबे समय से चली आ रही आशाओं को पूर्ण करने के लिए 1 लाख 84 हजार 820 करोड़ के राजस्व के लक्ष्य के साथ 780 स्वचालित टिकट मशीनें, 1600 किलोमीटर विद्युतीकरण, ऐसी कई लोकप्रिय स्थितियों को आपने देश में लाकर खड़ा किया है। अंत्योदय एक्सप्रेस, अनारक्षित सुपरफास्ट ट्रेन टिनदयाल सवारी डिब्बे, पूर्णतः वातानुकूलित हमसफर, तेजस और उदय, पत्कारों के लिए विशेष रियायत, वलीन माई कोच, 30 हजार नए शौचालय, सीएसआर के साथ सामाजिक संगठनों को जोड़ना, 10 नए बेस किचन, डिजिटल डिस्ट्रे बोर्ड, खाली भूमि पर कोल्ड स्टोरेज, रेलवे साइट, लॉजिस्टिक पार्कों का और वेयरहाउसों का निर्माण, निश्चित रूप से यह आदर्श बजट है जो देश के लिए अपने आप में एक नई प्रगति के स्वप्न को पूर्ण करने के लिए आगे बढ़ा है।

माननीय रेल मंत्री जी, माननीय रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी, मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने इस विकास और विस्तार में मध्य प्रदेश का भी पूर्ण ध्यान रखा है और इस विकास और विस्तार में मेरे संसदीय क्षेत्र मंदसौर का भी पूर्णतया आपने ध्यान रखा है। कांग्रेस के दौर में पूरे पांच साल में एक आर.ओ.बी. और आर.यू.बी., जिसका नामोनिशान नहीं था, आपने नौ आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. मेरे संसदीय क्षेत्र को दिये हैं, इसके लिए मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। मैं धन्यवाद इस बात के लिए भी देता हूँ कि नीमच और वित्तौड़ के दोहरीकरण को आपने बजटीय व्यवस्था से जोड़ दिया है। मैं धन्यवाद इस बात के लिए भी देता हूँ कि आपने विद्युतीकरण के हमारे संकल्प को पूर्ण करने के लिए काम किया है। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि उदयपुर से उज्जैन, टूरिस्ट सर्किल जो भारत को पर्यटन की दृष्टि से एक नया स्वप्न पूर्ण करेगा, उस ओर भी आप ध्यान देंगे। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि श्यामगढ़ में एक बेस किचन बना हुआ है, आप जो नये 10 बेस किचन बना रहे हैं, उसके साथ श्यामगढ़ को भी जोड़कर उस बने हुए बेस किचन का उपयोग करेंगे। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि सर्वे में आपने सुवासरा से मंदसौर, नीमच सिंगोली कोटा, मंदसौर से प्रतापगढ़ बांसवाड़ा गोधरा, नीमच से बड़ी सादड़ी का जो सर्वे 1990, 2001 और 2008 में हुआ था, वह किसी कारण से रुका है। उसे आप आगे बढ़ाकर मारवाड़ जंक्शन से नीमच को जोड़ेंगे। ... (व्यवधान) मैं एक मिनट में कन्वल्ड कर रहा हूँ। जावरा से तालातोद, रामगंजमंडी से नीमच, यह आपने सर्वे दिया है, इसे पूर्ण करने का आप प्रयास करेंगे। मैं आप सब लोगों से एक आग्रह और करूंगा, माननीय रक्षा मंत्री जी भी हमारे पास यहां बैठे हैं। नीमच से बड़ी सादड़ी, यह निश्चित रूप से पाकिस्तान बोर्डर तक पहुंचने का और यह मेरा क्षेत्र माननीय रक्षा मंत्री जी और मनोज सिन्हा जी से आग्रह कर रहा हूँ। ... (व्यवधान) हूणों को पराजित करने वाला यह क्षेत्र है, जिससे डर कर चीन ने दीवार बनाई थी। यह मेरा संसदीय क्षेत्र है और वित्तौड़, जिसकी वीरगंगाएं और वीर सारे देश में जानी जाती हैं, इसलिए यहीं रेल पाकिस्तान को पार करते हुए अखांड भारत के स्वप्न को पूरा करेंगी, इसलिए आपसे आग्रह है कि इस स्वप्न को पूरा कराइये।

8

श्री राहुल शेवाले (मुम्बई दक्षिण मध्य) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी का अभिनन्दन करता हूँ और मेरे चुनाव क्षेत्र और मुम्बई के लिए उन्होंने सी.एस.टी. पनवेल एलीवेटिड कोरीडोर जो डिवलेयर किया, उसके लिए मैं उनका आभार मानता हूँ।

मुम्बई में 75 लाख पैसेंजर्स डेली ट्रेवल करते हैं और उसमें एप्रैज 3400 की एक्सीडेंट्स में मृत्यु होती है। लास्ट 2-3 सालों में जब ज्यादा पैसेंजर्स की मृत्यु हो रही थी, तभी माननीय रेल मंत्री जी ने एक कमेटी गठित की और उस कमेटी में सभी सांसद थे और उस कमेटी को कहा कि पूरे रेल पैसेंजर्स हैं और ये एक्सीडेंट्स रोकने के लिए रेलवे को क्या एक्शन प्लान करना चाहिए, यह कमेटी को उन्होंने निर्देश दिया था। उस कमेटी ने एक महीने में पूरी रिपोर्ट बनाई और जो एक्सीडेंट्स हैं और पैसेंजर्स को क्या फैसिलिटीज़ मिलनी चाहिए, उसकी एक रिपोर्ट बनाई और उस रिपोर्ट के तहत कमेटी ने माननीय रेल मंत्री जी को डिमांड की थी, 21 हजार करोड़ अगर मुम्बई लोकल को मिलेंगे तो मुम्बई के जो पैसेंजर्स हैं, उसमें महिला पैसेंजर्स हैं, सीनियर सिटीज़न हैं, सभी को फैसिलिटी मिल

सकती है और जो 3400 एक्सीडेंट्स इसके पहले हुए थे, अगर उनको रोकना है तो एक एक्शन प्लान जो कमेटी ने किया था, वह इम्प्लीमेंट करना चाहिए। उस कमेटी ने लॉग टर्म और शॉर्ट टर्म मैजर्स लिए थे। उसमें उन्होंने सुझाव दिया था कि Provision of emergency medical care for accident victims at suburban stations in phased manner, introduction of 15 more car rakes, particularly during peak hours to reduce overcrowding, implementation of tress-passing control project through MRVC, construction of escalators at every station, more FOB and subways to reduce hazard of crossing tracks, provision of door closing technology, and CBTC system for signalling etc. ये सुझाव कमेटी ने दिये थे, लेकिन माननीय रेल मंत्री जी ने उसमें से 50 प्रतिशत ही जो सुझाव थे, उनके लिए इस बजट में प्रोवीजन किया है। मेरी सभी मुम्बई के नागरिकों के माध्यम से और आपके माध्यम से मांग है कि इस बजट में 21 हजार करोड़ रुपये का जो कमेटी ने सुझाव दिये थे, उसका प्रोवीजन करेंगे तो मुम्बई में जो एक्सीडेंट्स होते हैं, वे एक्सीडेंट्स रोके जा सकते हैं।

इसके बावजूद जो रेल की वेकेंट लैंड है, उसको अगर हम पी.पी.पी. मॉडल से डेवलप करेंगे तो रेलवे को रेवेन्यू मिल सकता है। रेलवे स्टेशनों को पी.पी.पी. मॉडल से डेवलप करेंगे तो रेलवे को रेवेन्यू मिल सकता है। मेरे चुनाव क्षेत्र में दादर रेलवे स्टेशन है, उसको शिड्डेवतप करने का एक प्रोजेक्ट रेलवे मिनिस्ट्री को दिया गया है। मेरे चुनाव क्षेत्र में कुर्ता माओल में जो गुड्स लैन्स हैं, उनको अगर पैसेजर्स ट्रेन में कन्वर्ट किया जाये तो रेलवे को रेवेन्यू मिल सकता है।

महोदय, मेरे क्षेत्र में मानसुर्द क्षेत्र है, जहां आबादी बढ़ रही है। वहां मानसुर्द से सी.एस.टी., मानसुर्द से दादर और अगर मानसुर्द से कुर्ता लोकल चालू करेंगे तो पैसेंजर बढ़ सकते हैं और रेलवे को रेवेन्यू मिल सकता है।

महोदय, मैं बस एक मिनट में समाप्त कर रहा हूं। स्वच्छता के लिए अगर हम स्थानीय संस्थाओं को एडॉप्ट सिस्टम पर स्टेशन देंगे, तो 'स्वच्छ भारत अभियान' के तहत स्वच्छता भी हो सकती है... (व्यवधान)

9

SHRI PRATAP SIMHA (MYSORE): Mr. Chairman, Sir, first of all, I thank you for giving me this rare opportunity. The reason why I am calling it a rare opportunity is this. Now I do not have to face the rabble-rousing Opposition or you do not have to tell 'Please address the Chair'. So, it is a rare opportunity and I thank you for giving me the rare opportunity. I cannot see any Member of the Congress Party sitting in the House. Now the people of India can judge who is intolerant.

HON. CHAIRPERSON: Come to the subject, please.

SHRI PRATAP SIMHA: Okay, Sir. I congratulate the hon. Railway Minister and his able deputy, Mr. Manoj Sinha ji for presenting a wonderful Budget which can change the face of the Indian Railways. I also thank the Railway Ministry for allocating Rs. 2,779 crore for the overall development of Karnataka Railways which is three times bigger than what UPA used to allot us. So I congratulate the Railway Ministry once again.

I represent Mysore and Coorg. Let me tell you a few things about my constituency. For the last two years, we have been honoured with the cleanest city in India. We have got the most beautiful palace and we have got the third largest zoo in Asia and the oldest zoo in India. We have got three national parks and the same number of dams. We have got the Brindavan Garden; we have got the world famous Dasara. You are well aware, I also represent the place where Cauvery takes its birth.

The reason why I am telling all these things is this. As the former Prime Minister of India, Devegowda ji rightly said, railway double tracking between Bangalore and Mysore was first proposed two decades back. It has been over a decade since the work was started. It is yet to be completed. It is a long-pending and ongoing process. I request the Railway Minister and his deputy, Manoj Sinha ji, who is well aware of the condition of the traffic between Mysore and Bangalore, to give some kind of stern warning to the Railway officials to speed up the process and complete the double tracking.

There is one more issue. The Tipu's armoury is a stumbling block to complete the double tracking. For the last two years, we are hearing the same response from the Railway officials that they calling the tender and it is under the process. We are yet to see any good news from the Railway Ministry.

There is a State highway between Mysore and Bangalore. The congestion there is so high, the pressure on the road is so high that we could see at least half-a-dozen accidents every day. So, I would request the Railway Ministry to speed up the double tracking. It will help the people of Mysore as well as Coorg.

Sir, there is one more issue. We do not have any train between Mysore and Bangalore running between 3.30 p.m. and 6.15 p.m. We have a Chamundi passenger train departing at 6.15 p.m. It is highly congested. You simply cannot travel in that train. So I would request the Railway Minister to run one more train at 5.15 p.m. just to decongest the Chamundi passenger train.

I also represent Coorg. As you are very well aware, Coorg is the place where Cauvery takes her birth. In Karnataka, Coorg is the only district which does not have railway connectivity. It is a long pending demand. Every MP has demanded it for the last 30 years. Finally, thanks to the Railway Ministers, Prabhu ji and Manoj Sinha ji. They have understood our problems and given a green signal to the Mysore-Kushalnagar Railway Project. I request him to help us in realising our dream as soon as possible.

Finally, the Urban Development Ministry, under the able leadership of Venkaiah Naidu ji, conducts 'Cleanest City Competition' every year. We have been honoured with that 'Clean City' title for the last two years. I would like to suggest the Railway Minister for conducting the similar kind of competitions among the railway stations. There will be a healthy competition between the DRMs. It will also give some kind of encouragement to the Railway officers.

Thank you, Sir, for giving me this opportunity.

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। सबसे पहले मैं आपसे अनुरोध करूँगा कि हम लोग, चूंकि बहुत समय यहाँ दे रहे हैं तो कुछ ग्रेस मार्क जरूर दे दीजिए।

सभापति महोदय, आज यहाँ पर रेल बजट के समर्थन में बहुत सारे सदस्य बोल चुके हैं। यह गौरव का विषय है कि आजादी के बाद यह जो बजट आया है, यह बहुत ही अभूतपूर्व बजट है। इसका सबसे बड़ा उदाहरण है कि आज विपक्ष की कुर्तियाँ आज खाली हैं। इन लोगों के पास आज आलोचना करने के लिए भी कुछ नहीं बचा है कि यहाँ बैठकर इस बजट की कहीं से कोई आलोचना कर सकें। यह अपने आप में एक ज्वलंत उदाहरण है। जहाँ तक रेल की बात है तो रेल निश्चित ही सेवा का, मालभाड़ा का वाहक तो है ही, लेकिन देश की संस्कृति का एक संगम भी है और एक वाहक भी है। रेल के द्वारा पूरे भारत की संस्कृतियों का जो एक मेल होता है, जो एक संगम होता है, उसके आधार पर अगर धर्मनिरपेक्षता का सबसे ज्वलंत उदाहरण कोई एक हमारा विभाग प्रस्तुत करता है तो वह हमारी रेल ही है। उस रेल पर हमारे वर्तमान प्रधानमंत्री श्रद्धेय मोदी जी सबका साथ, सबका विकास का नारा देकर, अब तक जिस प्रदेश के मंत्री होते थे, उस प्रदेश को ही विशेष पैकेज देकर रेल बजट की इतिश्री कर लेते थे, लेकिन जहाँ तक हमारी सरकार का सवाल है, हम उत्तर प्रदेश से आते हैं। उत्तर प्रदेश का सर्वाधिक हिस्सा होना चाहिए, क्योंकि यह देश की सबसे बड़ी आबादी का प्रदेश है, लेकिन फिर भी हमारी सरकार जिसने सबका साथ, सबका विकास का नारा दिया है, उत्तर प्रदेश में बजट तो दिया ही है, लेकिन जो पूर्वोत्तर राज्य हैं, जहाँ अगर वोट की राजनीति हमारी सरकार करती तो उत्तर प्रदेश की तुलना में, अन्य प्रांतों की तुलना में पूर्वोत्तर राज्य मेघालय, मिजोरम, अरुणाचल प्रदेश जैसे राज्य हैं, उन राज्यों में सदस्यों की संख्या बहुत कम है, लेकिन फिर भी सर्वाधिक बजट हमारी सरकार ने पूर्वोत्तर राज्यों को दिया है, उसके बाद हमारे प्रदेश उत्तर प्रदेश को दिया है। मुझे बहुत सी बातें कहनी थीं, विशेष रूप से हमारी रेल ने जो अभूतपूर्व काम किया है, विश्व में जो एक रिकार्ड बनाया है और बायो वैक्यूम टेंगलेट विकसित किया है, यह हमारी भारतीय रेल का विश्व में सबसे बड़ा रिकार्ड है, जो केवल भारत में अभी स्थापित हुआ है। इसके लिए मैं विशेष रूप से माननीय सुरेश प्रभु जी को और माननीय मनोज सिन्हा जी को बधाई दूँगा।

महोदय, मैं मूल विषय अपने संसदीय क्षेत्र पर आता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी को मैं बधाई दूँगा, जो इन्होंने खलीलाबाद से बांसी होते हुए, दुमरियागंज होते हुए और बहराइच, श्रावस्ती तक रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति प्रदान की है, इसके लिए मैं विशेष रूप से इनको धन्यवाद दूँगा। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत ही अकबरपुर से गोबिंदसाहब जो बहुत पौराणिक स्थान है, गोबिंदसाहब से होते हुए, रामनगर जहांगीरगंज से होते हुए आजमगढ़ को भी जोड़ने की कृपा करें। मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ।

संतकबीर नगर चूंकि संत कबीर की निर्वाण स्थली है, मैं माननीय मंत्री जी से चाहूँगा कि कबीर के नाम पर यहाँ से कोई एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की कृपा करें। विशेष रूप से मैं पुनः अपने रेल राज्य मंत्री जी को हृदय से बधाई देता हूँ, बहुत-बहुत धन्यवाद।

1

श्री देवेन्द्र सिंह भोले (अकबरपुर): माननीय सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देना चाहूँगा कि आपने भारतीय रेल के 2016-17 के प्रगतिनामी, बहुआयामी बजट पर तर्का पर अपने विचार रखने का मुझे अवसर दिया।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री माननीय मनोज सिन्हा जी को भी बधाई देना चाहता हूँ कि उनके नेतृत्व में माननीय प्रधानमंत्री जी की प्रेरणा से भारतीय रेल ने बदलाव की जो यात्रा शुरू की, वह सही दिशा में उचित गति के साथ मंजिल की ओर बढ़ रही है।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने एक बार कहा था कि रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास रीढ़ बनाना मेरा विजन है, यह कहने में कोई संकोच नहीं है कि रेलवे की कमान संभालने के बाद सुरेश प्रभु जी, मनोज सिन्हा और उनका मंत्रालय इसे साकार करने का भरपूर भरसक प्रयास कर रहे हैं और व्यक्तिगत स्तर पर ग्राहक के अनुभव में सुधार राष्ट्रीय स्तर पर अधिकाधिक रोजगार सृजन और आर्थिक प्रगति में अग्रणी बनाने की ओर अग्रसर है। सही अर्थों में भारत की यह सबसे बड़ी संस्था अपने में बदलाव लाकर बढ़ते और बदलते भारत में मिशाल बन कर उठ रही है।

महोदय, इस तथ्य से हम सभी परिचित और सहमत हैं कि रेलवे प्रणाली समूचे भारत का प्रतिबिम्ब है, और हमारे महान देश का मूल स्वभाव नैतिकता, आचार्य व्यवहार सभी कुछ शामिल है। इसमें हमारे विकासशील देश का अथक उत्साह झलकता है तो करोड़ों-करोड़ों भारतवासियों की शाश्वत आशाओं और आकांक्षाओं का प्रतिबिम्ब भी है। इतना ही नहीं, भारतीय रेल सतत प्रयास टह संकल्प और अनन्त उमंग का परिचायक बनकर हम भारतीयों के जीवन अभिन्न अंग बन चुकी है।

महोदय, भारत के आम नागरिक के रूप में भी हम यह अनुभव करते हैं कि विगत वर्ष माननीय सुरेश प्रभु जी एवं माननीय मनोज सिन्हा जी की अनुवायें में रेलवे ने जो बदलाव की यात्रा शुरू की थी, उसके सभी पहलुओं स्पीड, सफाई, कार्यकुशलता और संसाधन जुटाने में उसने महत्वपूर्ण प्रगति हासिल की है। यह सही है लेकिन यस्ता बहुत तम्बा है। महत्वपूर्ण बात यह है कि प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी की अनुवायें में रेलवे के पास मजबूत इरादा है और अपने लक्ष्यों को प्राप्त करने की अदम्य इच्छा है।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की कुछ प्रमुख बातें आपके सम्मुख रखना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय फलक पर रेल बजट की अनभिन्नत सुविधाओं गिनाने के लिए हैं, लेकिन मैं व्यक्तिगत तौर पर अपने संसदीय क्षेत्र अकबरपुर के अंतर्गत जनपद कानपुर नगर एवं कानपुर देहात के लिए की गयी घोषणाओं के लिए माननीय रेल मंत्री जी को विशेषतौर पर साधुवाद देना चाहूँगा। इनमें पनकी-भावपुर में 11 किमी की तीसरी लाइन का निर्माण, भीमसेन-झॉंसी तक 206 किमी दूसरी लम्बी लाइन बिछाना, पामा एवं भीमसेन को बी-श्रेणी स्टेशन बनाना, मैथा में रैंड हंप व हाट एकल साइडिंग सहित डाउन प्लेटफार्म का विस्तार, के अलावा इलाहाबाद-कानपुर व झॉंसी-कानपुर एवं कानपुर-टूंडला मार्गों पर समपार के बजाय दर्जनों हमारे क्षेत्र के ऊपरी सड़क पुलों को बनाये जाने की मंजूरी और कानपुर-अम्बियपुर के मध्य भी सभी ऊपरगामी पुलों को बदले जाने की गुंजाइश है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी की इस उदारता के लिए उनको धन्यवाद देते हुए कहना चाहूँगा कि हमारे अति पिछड़े क्षेत्र की कुछ बहुत ही जायज मांगे अनदेखी रह गयी हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि जहाँ माननीय रेल मंत्री जी ने हमारे क्षेत्र में मेमो ट्रेन देकर तीन जनपदों को जोड़ने का काम किया है, वहीं कुछ ऐसी कुछ चीजों को आपके सामने रखना चाहता हूँ। ... (व्यवधान)

मान्यवर, मैं आपके सम्मुख बहुत महत्वपूर्ण बात रखने जा रहा हूँ। इटावा, ग्वालियर रेल मार्ग के ऊदी से यदि औरैया, सिकन्दर, भोगनीपुर, मूसानगर, घाटमपुर, जहानाबाद होती हुयी बिंदकी रोड स्टेशन पर नयी रेलवे लाइन का निर्माण हो जाये तो कानपुर सेंट्रल स्टेशन की व्यवस्तता एवं दूरी कम हो जायेगी और वहाँ के लोगों को रेलवे सुविधा भी मिलेगी। यदि घाटमपुर क्षेत्र के शम्भुआ स्टेशन जो कि पूर्व में रेलवे विभाग के अधिकारियों की उदासीनता के कारण बंद कर दिया गया था, जिसके चलते उस क्षेत्र में रहने वाले दर्जनों गांवों के किसान, मजदूर, छात्र, शिक्षक आदि रेल यात्री अत्यधिक दूरी तय कर अपने-अपने गंतव्य तक जाते हैं। यदि शम्भुआ स्टेशन को पुनः चालू कर दिया जाये तो हजारों यात्रियों को इसका लाभ मिलेगा।... (व्यवधान)

कौशल विकास और उद्यमिता मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजीव प्रताप रूडी): आज के दिन बहुत सारे माननीय सदस्य रेलवे बजट पर बोल रहे हैं। रेल राज्य मंत्री जी सदन में बैठे हुए हैं, केन्द्रीय मंत्री, श्री मनोहर परिकर जी यहाँ बैठे हुए हैं। इस दो साल की कार्यवाही में हम सब बहुत अधिक समय के लिए यहाँ बैठे हैं। विशेषकर, रेल राज्य मंत्री जी सदन में बैठे हुए हैं, केन्द्रीय मंत्री, श्री मनोहर परिकर जी, श्री मेघवाल जी जो हमारे चीफ व्हिप हैं और अन्य माननीय सदस्य यहाँ उपस्थित हैं। हमारे देश में लोकतंत्र की एक मजबूत परंपरा स्थापित हो रही है, यह आज प्रमाणित हो रहा है। हम सबको बधाई देना चाहेंगे। आज आपने बहुत देर तक सदन का संवतान किया है, जिससे अम्मा आपसे बहुत प्रसन्न होंगी। आज सभी लोग आपसे प्रसन्न हैं। हमारे कैबिनेट मिनिस्टर यहाँ बैठे हैं, ताकि कार्यवाई हो सके।... (व्यवधान) माननीय सदस्य सदन में बोल सकें। माननीय सिग्निवाल साहब यहाँ बैठे हैं, अन्य लोग यहाँ बैठे हैं। मैं आपको बधाई देता हूँ। मैं विशेष रूप से स्टाफ को भी बधाई देता हूँ कि आप सदन को अभी तक चलाने में सहयोग करते रहे हैं। देर रात पूरा देश इसे देख रहा है।

श्री देवेन्द्र सिंह भोले : उत्तर मध्य रेलवे के कानपुर से इटावा रेल मार्ग पर ब्लॉक हट एफएफ रैपातपुर में टिकट वितरण की व्यवस्था एवं गाड़ी संख्या 646587/54588 एवं 64589/64590 आदि का ठहराव किया जाना अत्यंत आवश्यक है। ... (व्यवधान)

मान्यवर, मैथा और रैपालपुर के बीच में ब्लॉक हट है, वहां डेली गाड़ी रूकती है, डीआरएम के आदेश से एम्यूज आता है।

2

श्री मुकेश राजपूत (फर्रुखाबाद) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और माननीय मनोज सिन्हा द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, इसकी हर जगह अच्छी चर्चा हो रही है। लोगों को लगता है कि पहले जो रेल बजट होता था, वह लोक तुभावनी घोषणाओं पर ही आधारित होता था। यह जो बजट घोषित हुआ है, इसमें सही मायने में यात्रियों की सुविधा और जो पुरानी योजनाएं अधूरी पड़ी हुई हैं, उन्हें पूर्ण करके चालू करने के बारे में प्रमुखता दी गई है। यही नहीं, चार सौ रेलवे स्टेशनों को वाई-फाई युक्त किया जाएगा। इसी वर्ष सौ स्टेशन सुविधा युक्त होंगे।

कई सदस्यों द्वारा मंत्री जी की प्रशंसा की गई है। उसके बावजूद मैं अपने क्षेत्र की प्रमुख समस्याओं की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। मंत्री जी द्वारा इस बार फर्रुखाबाद जनपद के लिए चार प्लाई ओवर दिए गए और एक अंडर पास दिया गया। इसके लिए मैं फर्रुखाबाद जनपद और अपनी तरफ से आपका बहुत-बहुत आभार, साधुवाद व्यक्त करता हूँ। फर्रुखाबाद जंक्शन से शिकोहाबाद जंक्शन तक रेलवे विद्युतीकरण के लिए जोड़ा जाएगा। दूसरा, कल्याणपुर स्टेशन से फर्रुखाबाद होते हुए मथुरा को भी विद्युतीकरण के लिए जोड़ा जाएगा। इसके लिए भी मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। एक बहुत महत्वपूर्ण रेलमार्ग है। मंत्री जी, मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ। यदि दिल्ली से पूर्वांचल असम, मिजोरम, अरुणाचल प्रदेश को जोड़ते हैं तो गाड़ियां या तो दिल्ली से बरेली, मुरादाबाद, लखनऊ होकर पूर्वांचल जाती हैं या वारा टुंडला, इटावा, कानपुर होकर पूर्वांचल जाती हैं। यदि आप अलीगढ़ से कासगंज को सीधा जोड़ देते हैं, आपने बजट में इसका प्रस्ताव भी किया है, सर्वे करवाने के लिए पैसा भी आवंटित किया गया है, यह मात्र 64 किलोमीटर रेलमार्ग बनता है, तो तीसरी लाइन सीधे पूर्वांचल को जोड़ने के लिए मिल जाएगी। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इस नई लाइन को स्वीकृत किया जाए।

मैं एक और अनुरोध करूंगा कि फर्रुखाबाद जनपद से कन्नौज, फर्रुखाबाद, मेनपुरी और कानपुर देहात ऐसे कई जनपदों को जोड़ते हुए 24 घंटे में मात्र एक कालिन्दी एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि फर्रुखाबाद के पिछड़े क्षेत्र के लोगों को एक और ट्रेन दिल्ली से जोड़ने वाली दी जाए। सामाहिक ट्रेन 14151/14152 आनन्द विहार-कानपुर एक्सप्रेस की आवृत्ति प्रतिदिन की जाए अथवा सप्ताह में तीन दिन करने का कष्ट करें। धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Shri Ajay Tamta.

3

श्री अजय तमटा (अल्मोड़ा) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और माननीय मनोज सिन्हा जी द्वारा वर्ष 2016-2017 रेल बजट प्रवचन में मील का पत्थर साबित होगा। इस बजट में सभी वर्ग के लोग जो रेल यात्रा करते हैं, उन्हें समावेशित किया गया है। रेल में स्वच्छता का विषय हो या लम्बी यात्रा के दौरान गाड़ियों में ताजे, स्वच्छ भोजन की उपलब्धता, टिकट बुकिंग, सिडकियों पर खड़े यात्रियों की प्रतीक्षा को कम करना, यात्रा के दौरान यात्रियों के लिए विशेषकर महिलाओं को बेहतर सुविधा उपलब्ध कराना जैसे विषय को लेकर एक बहुत अच्छा काम किया गया है। वहीं पंडित दीनदयाल जी द्वारा अंतिम पंक्ति में खड़े व्यक्ति के लिए अनुरोध एक्सप्रेस चलाकर भी बहुत अच्छा काम किया गया है। तीन रेलगाड़ियों, सफर, तेजस और उदय को चलाकर अच्छा काम किया है।

भारत में तीर्थयात्रा एक महत्वपूर्ण आकर्षण रहा है, तीर्थयात्रियों को जोड़ने के लिए माननीय रेल मंत्री महोदय द्वारा आस्था सर्किट चलाना मील का पत्थर साबित होगा। माननीय रेल राज्य मंत्री और माननीय रक्षा मंत्री यहां उपस्थित हैं। मेरा लोक सभा क्षेत्र नेपाल, तिब्बत और चीन का बार्डर आता है इसके अंतर्गत 4 जिले आते हैं। इसे सौभाग्य कहे या दुर्भाग्य 69 साल की आजादी के बाद भी 1 मीटर रेल लाइन मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंदर नहीं है। कोई भी गांव ऐसा नहीं है जहां से प्रत्येक गांव से 5-6 लोग कोई न कोई देश की सैनिक के रूप में काम करता है। सामरिक महत्व की दृष्टि से भी एक तरफ चीन सीमा लगी है जिससे सड़क और रेल लाइन का विस्तार कर लिया है। ब्रिटिश शासन काल में सर्वप्रथम टनकपुर बानेश्वर रेल लाइन का सर्वेक्षण किया गया था, फिर 1992 में इस रेल लाइन का सर्वेक्षण किया गया, जम्मू-काश्मीर और पूर्वोत्तर राज्यों को रेल द्वारा जोड़ने का प्रयास किया जा रहा है वहीं उत्तराखंड की सीमांत क्षेत्र चीन और नेपाल से सटे होने और संवेदनशील होने के कारण रेल लाइन से जुड़ने की आस बांधे हुए हैं। हिमालय राज्य रेल नेटवर्क को विकसित करने का प्रस्ताव राज्य सभा की याचिका समिति द्वारा 141 प्रतिवेदन में टनकपुर-बानेश्वर के विषय में व्यापक विचार-विमर्श किया गया। समिति ने रेल बोर्ड, रक्षा मंत्रालय, तत्कालीन योजना आयोग और वित्त मंत्रालय के उच्च पदाधिकारियों द्वारा इस विषय पर विस्तृत चर्चा की

गई थी। योजना आयोग और रक्षा मंत्रालय द्वारा समिति को अपने इस रेल लाइन को सामरिक रूप से महत्वपूर्ण स्वीकार किया गया। अतः निवेदन है कि इसे रेल बजट में समायोजित किया जाए। रामनगर, चौखुटिया-गैरसैण, हट्टादानी-श्रीठासदेव रेल लाइन के सर्वेक्षण के लिए जिस धनराशि का प्रस्ताव किया गया, मेरी मांग है कि सर्वेक्षण का काम अतिशीघ्र पूर्ण हो। मुम्बई देश की आर्थिक राजधानी है, क्षेत्र की जनता की काफी पुरानी मांग है कि काठगोदाम से मुम्बई तक सीधी ट्रेन सेवा प्रारम्भ हो, मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूँ।

4

DR. K.C. PATEL (VALSAD): Sir, with the blessings of hon. Prime Minister, Narendra Modi Ji, my *rajya guru*, late my mother and father, my family and my wife, this is the first time I am speaking in this august House. I am very much thankful to you. I am coming from Gujarat. मैं गुजरात के उस क्षेत्र से आता हूँ जहां स्वर्गीय गोरखजी देसाई की जन्मभूमि है। हमारे यहां 100 साल पहले पारसी लोग आए थे। डांग क्षेत्र ऐसा है जहां आदिवासी राजाओं ने आजादी की लड़ाई में बहुत सहयोग दिया था। हमारे डांग के राजा को अभी भी सलाम मिल रहा है। देश के किसी भी डिस्ट्रिक्ट में सलाम नहीं मिलता है इसलिए डांग के आदिवासी राजा को सलाम मिलता है। कांग्रेस के क्रांति लाल भूरिया जी बोल रहे थे कि आदिवासियों के लिए बहुत कुछ किया। मैं उनको जवाब देना चाहता हूँ कि मेरे डांग पूजा 100औं ट्राइबल पूजा है, 100औं उनकी पोपूलेशन है, कांग्रेस के लोगों ने 60 साल में यह दशा किया कि उन्होंने अभी तक रेलगाड़ी नहीं देखा है, 60 साल तक उनको रेल गाड़ी में बैठाया भी नहीं है।

HON. CHAIRPERSON : Please speak on the Railway Budget—“Demands for Grants.”

डॉ.के.सी.पटेल (वलसाड) : मैं रेल मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि विल्लीमोस की जो रेलवे लाइन का 3765 करोड़ रुपये का सर्वे हुआ है, विल्लीमोस से वोर्गोई, वोर्गोई से अहवा, अहवा से सतापारा और नासिक को जोड़ दिया जाए। यही मेरी प्रार्थना है। उमरगाम से बलसाड तक रेलवे स्टेशन आता है Vapi is the largest industrial area in Asia. वापी का जो इनकम है, बोरीवली, सूत और वापी। वापी में गुजरात ट्रेन जो बलसाड तक आती है, उसका वापी तक एक्सटेंड किया जाये। वापी में जो उद्योगपति हैं, जो वीपीपीएल के मालिक श्री राजीव भाई सरफ हैं, उन्होंने पीपीपी बेस पर दो प्लेटफार्म तैयार करने के लिए रेलवे को एग्जीमेंट दिया है। हमारी जो गुजरात वकीन है, क्योंकि वापी से सूरिनियन टैरीटरी दमन और दीव और सिलवासा दादर और नगर खेती लगती है, तो मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि गुजरात वकीन वहां तक एक्सटेंड की जाये। मेरे उमरगाम में लोक शक्ति का स्टापेज दिया जाये और वापी में मुम्बई सुपरफास्ट, चंडीगढ़ एक्सप्रेस, गरीब रथ और सूर्यनगरी एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाये। इसके साथ-साथ राजधानी ट्रेन का भी वापी में स्टापेज दिया जाये, यह मेरी प्रार्थना है। वलसाड हमारा डिस्ट्रिक्ट प्लेस है। वहां बांद्रा से पालीताना जो गाड़ी जाती है, उसका स्टापेज दिया जाये। वलसाड में एक मार्ग है जो वन वे है। वहां रेलवे कालोनी है, इसलिए उस मार्ग को दो मार्गीय बनाया जाये, यह मेरी प्रार्थना है। धन्यवाद।

SHRI RAJIV PRATAP RUDY: It was hon. Member's maiden speech. Hon. Chair may make an observation.

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : सभापति महोदय, आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सबसे पहले मैं देश के प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी को धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ, जिनके नेतृत्व में रेल मंत्री आदरणीय श्री सुरेश प्रभु और हमारे राज्य मंत्री आदरणीय मनोज सिन्हा जी ने एक अच्छा, विकासशील और संतुलित बजट पेश किया है। मैं अपने क्षेत्र की मांगें सीधे-सीधे उनके सामने समझ रखना चाहता हूँ।

माननीय सभापति महोदय, वास्तविकता यह है कि देश स्वतंत्र होने के बाद हमारा क्षेत्र बुन्देलखंड के अंतर्गत आता है। उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन के अंतर्गत कानपुर से झांसी तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए माननीय मंत्री जी ने जो 400 करोड़ रुपये दिये हैं, उसके लिए मैं उनका धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ। साथ ही साथ इन्होंने संयुक्त उपक्रम के आधार पर कोंच से भिंड और उर्ई से महोबा नयी लाइन प्रस्तावित की है। निश्चित ही जब यह रेल लाइन बनेगी तब बुन्देलखंड का वहुमुखी विकास होगा।

माननीय सभापति महोदय, मैं सिर्फ एक बात कहना चाहता हूँ कि उर्ई से लेकर जालौन, जालौन से लेकर कोंच और कोंच से लेकर फर्रुखपुर तक नयी रेल लाइन के निर्माण और सर्वे के लिए बजट में पैसा आवंटित किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि हमारे यहां के बुद्धिजीवी लोगों ने आर टी आई के तहत यह पूरा किया था कि फर्रुखपुर से लेकर कोंच तक इसका सर्वे हुआ था नहीं, तो विभाग द्वारा उन्हें बताया गया कि वर्ष 2014 में इसका सर्वे हो गया है। जब इसका सर्वे हो चुका है, तो दोबारा पैसा आवंटित होने का कोई औचित्य समझ में नहीं आता है। इस कारण यहां भ्रम की एक स्थिति पैदा हो गयी है। जालौन के लोगों को यह लगता था कि शायद सबसे पहले इसी लाइन पर ही पैसा प्रस्तावित किया जायेगा। जालौन नगर के लोगों को लगा कि यह सर्वे बहुत पहले हो गया है, लेकिन सांसद जी ने जानबूझकर इस लाइन को नहीं होने दिया है, इसलिए यहां हमारे और आपके नाम से पुतले फूँके गये हैं। हम लोगों ने उन्हें समझाने की बहुत कोशिश की है कि अभी उसका सर्वे नहीं हुआ है। हमने सारे कागज देखे हैं। हमने उन्हें समझाया कि इन्होंने अब सर्वे के लिए पैसा दिया है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि आपने नये सर्वे में जो पैसा रिजर्व किया है, विशेष तौर से अगर पहले सर्वे हो गया है, जो अधिकारियों ने जवाब दिया है, तो कम से कम इसकी जांच होनी चाहिए, ताकि यहां की जनता भ्रम में न रहे। जब पैसा दिया है, तो पछिला सर्वे होने का क्या औचित्य है? यहां की जनता भ्रम में आकर हम सब लोगों की बातों को सुनने के लिए तैयार नहीं है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र से दिल्ली को जोड़ने वाली एक भी ऐसी गाड़ी नहीं है जो दिल्ली से जुड़ती हो। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि आनंद विहार से आए तो कानपुर-इलाहाबाद-मानिकपुर होते हुए सतना-यीवा तक पूर्वांचल एक्सप्रेस चलती है, उसे अगर सीधा कानपुर और झांसी और बांदा-मानिकपुर होकर निकाल दिया जाए तो सीधा जो क्षेत्र है, 200 कि.मी. का जो क्षेत्र है, उसे वहां से जोड़ा जा सकता है। इसी के साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

*116

श्री हरिनारायण राजभर (घोसी) : माननीय सभापति जी, रेल बजट पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

दो वर्ष के बाद हमें किसी बजट पर बोलने का मौका मिला है। इसके लिए भी मैं धन्यवाद देता हूँ। रेल बजट ऐसा आया है, ऐसा लगता है कि आज्ञादी के बाद कोई ऐसा बजट ही नहीं आया है, ... (व्यवधान) जिसकी सराहना पूरे देश का पक्ष-विपक्ष कर रहा है और जनता तो सराहना कर ही रही है। यहां तक कि पप्पू यादव जी ने कहा कि विदेशों में भी इसकी सराहना हो रही है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और हमारे प्रदेश का एक तरह से गौरव और गरीबों की गली को छूकर मनोज सिन्हा जी ने जो रेल बजट में व्यवस्था दी है जबकि हर सरकारों में उत्तर प्रदेश की उपेक्षा होती थी, मगर इन्होंने हमारे प्रदेश में एक रेल व्यवस्था का उदाहरण कायम किया है। मैं बगैर भूमिका के अपनी समस्याएं आपके समक्ष रखना चाहता हूँ। मेरे जिले और क्षेत्र में जो रेल की व्यवस्था हुई है, मैं उसके लिए धन्यवाद देते हुए यह कहना चाहता हूँ कि अभी कुछ काम इसमें बाकी रह गया है, जैसे एक बलिया से झवड़ा गाड़ी चलाई जाती है और कैफियात जो है, दिल्ली से आजमगढ़ तक है और बीच में मऊ छूटा हुआ है, यह मेरा आग्रह है कि दोनों गाड़ियों को मऊ तक कर दिया जाए।

महोदय, एक और पुल जो रतनपुरा में है, चूंकि माननीय मंत्री जी जानते हैं, मैं मांग करता हूँ कि उसको आप बनवा दें। माननीय मंत्री जी का यह पड़ोसी जिला है, मैंने पब्लिक मीटिंग में कहा कि यहां के भी सांसद आप ही हैं और इसका प्रतिनिधित्व आपको ही करना है। यह मैंने आपके सामने कहा। पूर्वांचल यानी बहुत गरीब क्षेत्र है, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि मऊ चूंकि बीच में पड़ता है, इसलिए मऊ में कोच बनाने यानी रेल के डिब्बे बनाने का कारखाना लगाया जाए जिससे यहां के लोगों को रोजगार मिल सके और यहां की गरीबी दूर हो सके। इसके लिए मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और रेल मंत्री जी और विशेष रूप से मनोज सिन्हा जी को धन्यवाद देते हुए आग्रह करता हूँ कि आप उस क्षेत्र से हैं जहां यह स्थिति बनी हुई है, जहां पर बेरोजगारी, गरीबी बनी हुई है यानी यह सदियों से पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, इसलिए मऊ में रेल के डिब्बे बनाने का कारखाना खुलवाया जाए जिससे यहां की गरीबी और बेरोजगारी दूर हो सके। इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

23.00 hours

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, if the House agrees, I may extend the time of the House till 11.30 pm.

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes, Sir.

HON. CHAIRPERSON: Okay.

SHRI RAJIV PRATAP RUDY: Sir, how many speakers are there in the list?

HON. CHAIRPERSON: There are five Members.

SHRI RAJIV PRATAP RUDY : There is no harm to take up the 'Zero Hour' also today. If the time permits we can take the 'Zero Hour' also. I am saying this because there are so many Members present and they want to participate in the 'Zero Hour'.

HON. CHAIRPERSON: Yes, the time is extended for both.

The next speaker is Shri Vishnu Dayal Ram.

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा क्योंकि उन्होंने बहुत कम समय में ही रेलवे की समस्याओं को पहचानकर ठोस निदान की दिशा में सार्थक पहल करते हुए रेल बजट को तैयार किया है। समस्या की पहचान निदान का प्रथम चरण है। पिछली सरकारों ने लोक तुभावन बजट के माध्यम से सीमित ट्रैक पर नई-नई रेल गाड़ियों को चलाना शुरू कर दिया। नए-नए स्टेशनों को बनाना शुरू कर दिया बिना यह सोचे-समझे कि ये रेलगाड़ियां यदि इतनी संख्या में चलेंगी तो इन ट्रैकों का क्या होगा। इसका नतीजा यह हुआ कि आज के दिन में ये सारे ट्रैक सैचुरेटिड हो गए हैं। एक ब्लाक दो घंटे का भी रेलवे को नहीं मिलता है जिसमें इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की जा सके। ऐसी परिस्थिति में माननीय रेल मंत्री जी किसी भी नई रेलगाड़ी की घोषणा नहीं करके और किसी भी नए रेलवे स्टेशन की घोषणा करके मिस एलोकेशन आफ रिसोर्सेस को बंद कर दिया। मैं समझता हूँ कि यह सबसे बड़ी उपलब्धि रेल बजट की है। रेलवे ट्रैक पर रेलगाड़ियों की खतार को बढ़ाना ही आज की समस्या का समाधान है और यह तब तक जारी रखना चाहिए जब तक कि पर्याप्त निवेश, पर्याप्त क्षमता विकास का पूर्ण इंफ्रास्ट्रक्चर का चक्र पूरा नहीं हो सके, जो हमारी मांग की आपूर्ति के अनुरूप होना चाहिए। पैसेंजर सेगमेंट में और फ्रेट सेगमेंट में रेलवे को घाटा को हो रहा है। इस बारे में रेलवे को ध्यान देने की आवश्यकता है। इसके साथ रेल की आय के साधनों में 67 प्रतिशत आय माल जुलाई से, 27 प्रतिशत आय पैसेंजर्स से तथा 5 से 6 प्रतिशत आय साधनों से होती है। अन्य साधनों की आय को बढ़ाने की आवश्यकता है और पैसेंजर सेगमेंट से और फ्रेट सेगमेंट से भी आय बढ़ाने की जरूरत है।

मैं रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने 80 साल पुरानी रेल परियोजना को हमारे यहां स्वीकृति प्रदान की है। उन्होंने बरवाडीह से लेकर चिरीमिरी होते हुए अम्बिकापुर की रेलवे लाइन को स्वीकृति प्रदान की है। मैं मंत्री जी का ध्यान वाया रफीगंज होते हुए डाटनगंज तक शीघ्र बड़ी लाइन बनाने की तरफ दिलाना चाहता हूँ। नई दिल्ली-संची राजधानी ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाए। जपता एवं उटारी रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म की लम्बाई बढ़ाई जाए। बीडीआर पैसेंजर ट्रेन का फेरा बढ़ाया जाए। शक्तिपुंज एक्सप्रेस एवं त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस का रमना रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए। नगरसंतारी रेलवे स्टेशन के पोल नम्बर 47/2 और सोनबरसा के पास पोल नम्बर 47/3 पर रेलवे क्रासिंग बनवाया जाए।

ट्रेन नम्बर 18312 वाराणसी संभलपुर एक्सप्रेस को वेन्नई तक विस्तारित किया जाए। ट्रेन 11447 शक्तिपुंज एक्सप्रेस को जबलपुर से विस्तारित कर मुम्बई तक किया जाए। ट्रेन 13348 पलामू एक्सप्रेस का कजरात नावाडीह स्टेशन पर ठहराव। ट्रेन नम्बर 12321 हावड़ा मुम्बई मेल में पलामू से मुम्बई जाने के लिए एक अतिरिक्त कम्पार्टमेंट जोड़ा जाए। ट्रेन 12835 हटिया-यशवंतपुर एक्सप्रेस में पेंद्रीकार की सुविधा दी जाए। अरुंगी रेलवे स्टेशन पुनः चालू किया जाए। पलामू एक्सप्रेस को पुरानी समय सारणी के अनुसार चलाया जाए।

*118

श्री भैरो प्रसाद मिश्र (बांदा) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

मैं एक अच्छे रेल बजट के लिए माननीय रेल मंत्री जी तथा रेल राज्य मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूँ। उन्होंने महिलाओं के लिए आरक्षित कोटे को बढ़ाकर, वरिष्ठ नागरिकों के कोटे को बढ़ाकर एक सशहनीय कार्य किया है। साथ ही, बच्चों के लिए दूध, खाना और गरम पानी की व्यवस्था करके जननी सेवा शुरू करने का जो काम किया है, निश्चित रूप से वह भी एक सशहनीय प्रयास है। वैटिंग टिकटों को कंफर्म करने के लिए एक समयबद्ध संकल्प व्यक्त किया गया है। विश्वस्तरीय सुविधाओं से लैस चार तरह की नयी ट्रेनें- सफ़र, तेजस, उदय और अंत्योदय चलाने का निर्णय लिया गया है। निश्चित रूप से अंत्योदय जैसे पूर्ण अनारक्षित ट्रेनों से अनारक्षित टिकट लेकर यात्रा करने वाले यात्रियों को बहुत ही सद्दलियत होगी। आस्था सर्किट ट्रेनों से यात्रियों को देश के तीर्थ स्थलों पर भ्रमण करने की सद्दलियत मिलेगी।

माननीय मंत्री जी से मैं अनुरोध करना चाहता हूँ कि चित्तूर देश का एक प्रमुख धार्मिक स्थल है, आस्था सर्किट के तहत जो ट्रेनों को स्थान दिया गया है, उनमें चित्तूर का नाम नहीं है। मेरा अनुरोध है कि उसमें चित्तूर को शामिल किया जाए।

इस बार बहुप्रतीक्षित मांगों को इस बजट में पूरा करने का काम किया है। जैसे मेरे संसदीय क्षेत्र से गुजरने वाली झांसी-मानिकपुर लाइन व खौराड़-कानपुर लाइन के दोहरीकरण की मांग वर्षों से की जा रही थी, लेकिन उसके लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया था। इस बार के रेल बजट में उसके लिए प्रावधान किया गया है, इससे क्षेत्रवासी बहुत प्रसन्न हैं। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देता हूँ।

मेरे क्षेत्र में बरगढ़ में एक स्टापेज दिया गया है। इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ, लेकिन वहाँ बढौसा में बुदेतखंड एक्सप्रेस का स्टापेज मांगा जा रहा था, इसके लिए आंदोलन भी हुआ था और लोग आपसे भी आकर मिले थे, लेकिन वह स्टापेज नहीं दिया गया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि बढौसा में बुदेतखंड एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए और आप उसके लिए घोषणा करने की कृपया करेंगे।

क्षेत्र के कुछ जरूरी काम हैं, जो रह गये हैं। जब आप अपनी मनमोहक मुस्कान से हम लोगों को संतुष्ट करते हैं, तो हम लोग तो संतुष्ट हो जाते हैं, लेकिन क्षेत्र के लोग जब काम देखते हैं, तभी संतुष्ट होते हैं, नहीं तो वे हम लोगों को बहुत परेशान करते हैं। इसलिए कुछ मांगें बहुत जरूरी हैं। इसलिए मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि उनको यथासंभव पूरा करायें। जैसे कानपुर इंटरसिटी है, वह

चित्तकूट से कानपुर तक जाती है, लखनऊ राजधानी है, उसको वहाँ तक बढ़ाने का काम बहुत दिनों से लंबित है। आपके अधिकारी कहते हैं कि वहाँ पर प्लेटफार्म खाती नहीं है, लेकिन कानपुर इंटरसिटी को जरूर लखनऊ तक बढ़ाने का काम पूरा करें। इसके साथ ही इसमें एक वेयर कार लगाने की मांग बहुत दिनों से हो रही है। यह अभी तक नहीं लगायी गयी है। उदयपुर-खजुराहो एक्सप्रेस, जो महोबा से संपर्क क्रांति की तरह विभाजित करके मानिकपुर तक बढ़ाने का प्रस्ताव बहुत दिनों से विवादाधीन है, इसके लिए सर्वे भी हुआ है, लेकिन आज वह काम नहीं हुआ है। इसलिए मान्यवर, उसे मानिकपुर तक बढ़ाने का काम करें। चित्तकूटद्वार तथा मानिकपुर ग्रामीण के नाम से दो हल्ट स्टेशन के लिए सर्वे हो गया है। यह बहुप्रतीक्षित है। मेरा अनुरोध है कि उसको यथाशीघ्र चित्तकूटद्वार और मानिकपुर ग्रामीण हल्ट स्टेशन को बनाने का काम करें। इसके साथ ही दुर्ग एक्सप्रेस और तुलसी एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने का काम करें। इसके साथ ही एक अंतिम निवेदन करते हुए मैं कहना चाहता हूँ, यह कहा जाता है कि ये ट्रेनें इसलिए वहाँ तक नहीं बढ़ पाती हैं क्योंकि वहाँ पर धुलाई की व्यवस्था नहीं है। इसलिए चित्तकूट धाम स्टेशन पर धुलाई की व्यवस्था कराने की कृपा करें। यह व्यवस्था हो जाएगी तो वहाँ पर अन्य ट्रेनें जैसे सरयू एक्सप्रेस, अयोध्या से चित्तकूट का नाता है, उसे चित्तकूट तक बढ़ाना है, लेकिन धुलाई सेन्टर न होने की वजह से इसे वहाँ तक नहीं बढ़ाया जा रहा है।

9

अ. महेन्द्र नाथ पाण्डेय (चन्दौली) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल बजट के समर्थन में अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

20 मई, 2014 को जब केन्द्रीय कक्ष में श्री नरेन्द्र मोदी जी को भाजपा के संसदीय दल का नेता चुना गया, तो उन्होंने संसद की सीटियों को नमन करते हुए कहा था कि मेरी सरकार गरीबों के लिए समर्पित है। गरीबों को समर्पित सरकार की अनेक लोकोपयोगी कार्यक्रम आपके सामने हैं। लेकिन मैं उन सब पर न जाकर, पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी के शताब्दी वर्ष में अनारक्षित और गरीब यात्रियों के लिए जो अंत्योदय एक्सप्रेस उन्होंने चलायी है, यह भारतीय रेल के इतिहास में बहुत ही बड़ा कदम है। मैं इसके लिए रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी की भूरी-भूरी प्रशंसा करता हूँ, उनका अभिनन्दन करता हूँ। जो अनेक बातें तेजस, उदय, हमसफर के बारे में कहीं गयी हैं, ये बड़े ऐतिहासिक निर्णय हैं।

मुख्य बात यह है कि आज रेलवे कम निवेश का शिकार हुआ है। आज रेलवे पर जो दबाव है, वह सबसे अधिक आवागमन का है। लेकिन भारत के 68-69 साल के इतिहास में आज इनफ्लेस्ट्रक्टर के डवलपमेंट में जितना खर्च निवेश हुआ है, उससे बहुत ही कम निवेश रेलवे में हुआ है। जबकि रेलवे उससे छः गुना ज्यादा उपयोगी है। आज रेलवे में पहली बार यह इनवेस्टमेंट बढ़ाया गया है और बिना भाड़ा बढ़ाए, इनवेस्टमेंट पिछली बार से 52 प्रतिशत बढ़ाकर एक लाख करोड़ रुपये का इनवेस्टमेंट पिछले रेल बजट में दिया था और इस बजट में 1 लाख 21 हजार करोड़ रुपये इनवेस्टमेंट करने के बारे में कहा गया है। यह आपका ऐतिहासिक निर्णय है। एलआईसी से डेढ़ लाख करोड़ रुपये का ऋण लिया है, जो तीस साल बाद बहुत ही न्यूनतम दरों पर लौटने के लिए है, यह रेलवे के सुधारने के लिए है। आज कांग्रेस और अन्य सदस्य इस समय सदन में नहीं हैं, नहीं तो मैं कहता कि आज रेलवे के कार्यालय के लिए माननीय सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी का मोदी जी के नेतृत्व में संकल्प है, लेकिन इसकी जो कार्या इन लोगों ने पिछले साठ सालों में बिगाड़ी है, वह कार्यालय के रेलवे को सुधारने का काम यह लोग कर रहे हैं यह भारतीय रेल के इतिहास में राजनैतिक और सामाजिक हर दृष्टि से उल्लेखनीय है। आज तक रेलवे में निर्णय जरूरतों के हिसाब से नहीं बल्कि राजनैतिक कारणों से होते रहे हैं। आज भारतीय रेल, भारतीय जनता और भारत की आवश्यकताओं और आवागमन की जरूरतों के हिसाब से निर्णय हो रहे हैं। पिछले बार के बजट में मीडिया के भाइयों को वह चीज नहीं मिली थी, कहते थे नई रेल की घोषणा नहीं हुई है, लेकिन इस बार नई रेल न चलाकर भी मीडिया ने माना कि रेल बजट में एक क्रांतिकारी रुख अख्तियार कर लिया है, इस नाते उन बातों पर न जाते हुए मैं पुनः इस बजट का समर्थन करते हुए मैं अपने क्षेत्र के बारे में निवेदन करना चाहूँगा।

मेरे क्षेत्र में दीनदयाल जी का पूर्ण स्मरण किया जाता है, मुगल सशय से एकात्मकता एक्सप्रेस शताब्दी वर्ष में चलाकर लखनऊ तक चलाकर रेलवे ने जो योगदान किया है, उसके लिए मैं रेलवे को धन्यवाद देता हूँ और अभिनन्दन करता हूँ। लेकिन मैं चाहता हूँ कि दीनदयाल जी की पुण्यतिथि और पुण्यस्मरण का मुगल सशय स्टेशन है, अंत्योदय ट्रेन यहाँ से नई दिल्ली स्टेशन गरीबों के लिए चलायी जाए। डबल डेकर एसी ट्रेन जो उदय नाम से चलायी जानी है, वह भी यहाँ से चलायी जाए... (व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूँगा। हमारे यहाँ आपने लोहता, कजाकपुर, बावतपुर और काजीपुर, भोजापुर और मद्रकण को भरोसा दिया है, ओवरब्रिज सेशन किया है, इसके लिए धन्यवाद। मझबार, सैयदराजा, आशापुर के लिए जो बजट दिया है, उसके लिए धन्यवाद। मैं यह चाहता हूँ कि यहाँ के सभी आरओबी को भी आप स्वीकृत कर लें और माननीय रेल राज्य मंत्री हमारे पड़ोसी हैं, इन्होंने जब सिधौना का हल्ट बनवाया है तो मैं चाहता हूँ कि हमारे बनारस के उबहाना में भी एक हल्ट दिया जाए। लोहता में... (व्यवधान)

0

श्री ददन मिश्रा (मुरैना) : आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के कुशल मार्गदर्शन में एसएसबी रेल मंत्री आदरणीय सुरेश प्रभु जी, यथार्थवादी रेल राज्य मंत्री और बड़े भाई आदरणीय मनोज सिन्हा जी जो सिर्फ एक रेल मंत्री के रूप में ही नहीं बल्कि हम लोगों के अभिभावक के रूप में खास तौर से उत्तर प्रदेश के वासियों को मार्गदर्शन प्राप्त होता रहता है। एक बहुत प्रगतिशील, दूरगामी और भविष्योन्मुखी बजट प्रस्तुत किया है, जिसके लिए मैं उन्हें बधाई देते हुए बजट का समर्थन करता हूँ।

महोदय, यह बजट कर्ज में डूबे हुए संसाधन विहिन रेलवे में नई आशा और विश्वास का संचार करेगा। इस रेल बजट में भारतीय रेल के अच्छे दिन लाने के लिए मजबूत आधारशिला रखी गई है। देश की जनता के सपने और अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए आधारभूत ढांचे और क्षमता निर्माण की तरफ विशेष ध्यान दिया गया है। हमारे क्षेत्रवासियों को रेल मंत्री जी ने ऐसी सौगात दी है जिसका आभार व्यक्त करने के लिए हमारे पास शब्द नहीं हैं। क्योंकि यह हमारे क्षेत्रवासियों के सपने को साकार करने वाला रेल बजट है। वास्तव में रेल हमारे श्रावस्तीवासियों का एक सपना था। उल्लेखनीय है कि श्रावस्ती हमारे मैदानी इलाके का एकमात्र जनपद होगा, जहाँ एक सेंटीमीटर रेल लाइन नहीं थी। आजादी के बाद से अब तक उसके लिए तमाम आंदोलन होते रहे हैं, मांग उठती रही है। श्रावस्ती को रेल से जोड़ो जैसी तमाम संघर्ष समितियों का गठन हुआ। सन् 2014 के चुनाव के बहुत पहले से विगत सरकारों की उपेक्षा से त्रस्त आकर वहाँ के नागरिकों ने संयुक्त संघर्ष समिति का गठन करके जंतर-मंतर पर धरना और प्रदर्शन किया। आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के विकास के नारे में आस्था व्यक्त करते हुए मुझे वहाँ की जनता ने देश की इस सबसे बड़ी पंचायत में चुनकर भेजा। उसके बाद के हमारे प्रयासों से मंत्री जी अवगत हैं। श्रावस्ती में कई बुजुर्ग ऐसे भी मिल जाएंगे, जिन्होंने आज तक रेल देखी तक नहीं थी। लोगों को विश्वास नहीं हुआ, क्योंकि जिस तरह से 1952 से वहाँ के लोगों की मांग थी और कई सरकारों ने वादे भी किए। वहाँ रेल लाइन की घोषणा पर एक बार तो वहाँ के लोगों ने भरोसा ही नहीं किया, क्योंकि यह उनके सपने को साकार करने जैसी बात थी। विशेषी लोग सोशल मीडिया पर तरह-तरह के कमेंट्स भी कर रहे थे। कभी श्रावस्ती के जंक्शन पर गधे को खड़ा करके पोस्ट भी करते रहे थे। जो श्रावस्ती का भीनगा मुख्यालय है, वहाँ भीनगा जंक्शन लिखकर गधे को पोस्ट करने जैसी बातें कर रहे थे। लेकिन रेल मंत्री जी द्वारा एक बहुत बड़ी सौगात हमारे श्रावस्ती निवासियों को बहसइच, श्रावस्ती, बलरामपुर, अतरौला, डुमरियागंज होते हुए खतीलाबाद तक की एक नई रेल लाइन दी है, उसके लिए हम अपनी ओर से तथा वहाँ की जनता तथा रेल से श्रावस्ती को जोड़ो संघर्ष समिति की ओर से धन्यवाद देना चाहते हैं।

सभापति महोदय, इतनी बड़ी सौगात देने के बावजूद भी हमारे श्रावस्ती जनपद का जो मुख्यालय भीनगा है, वहाँ की जनता अपने को ठगा महसूस कर रही है। यह श्रावस्ती भगवान बुद्ध की ऐतिहासिक तपोस्थली है। वह एक छोर पर है और श्रावस्ती भीनगा मुख्यालय दूसरी छोर पर है। हमारे ये दोनों अलग-अलग प्रस्ताव थे इसलिए गौतम बुद्ध की पावन स्थली को भी रेल लाइन से जोड़ने का काम रेल मंत्री जी ने किया उसके लिए उन्हें धन्यवाद। लेकिन जो हमारा दूसरा प्रस्ताव है बहसइच-भीनगा-सिरसिया-तुलसीपुर-देवीभाटन तक जोड़ने का, उस बारे में मंत्री जी ने विचार नहीं किया। यह इलाका रक्षा से भी सम्बन्धित है, क्योंकि चीन आज हमारे सामने चुनौती बनकर खड़ा हुआ है। चीन ने हमारे सीमावर्ती क्षेत्रों और नेपाल की सीमा पर पहाड़ी इलाकों पर रेल नेटवर्क का जाल बिछा दिया है। इसलिए मंत्री जी को हमारे इस दूसरे प्रस्ताव पर भी ध्यान देना चाहिए।

1

श्री कौशल किशोर (मोहनलालगंज) : सभापति महोदय, माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में हमारे रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा ने बहुत ही अच्छा रेल बजट पेश किया है। मेरे लोक सभा क्षेत्र से मलीहाबाद से इटौंजा तक को रेल लाइन से जोड़ने की घोषणा की है, उसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। हमारे यहाँ काकोरी रेलवे स्टेशन है। यह वही

काकोरी है, जो अमर शहीद चन्द्र श्रेष्ठ जी के समय काकोरी रेल डकैती कांड हुआ था। उसके संशोधिकरण की जरूरत है। मलीहाबाद आम की फसल की एक पूरी बेल्ट है। वहां पर दितावर नगर और मलीहाबाद स्टेशन आते हैं। लखनऊ की तरफ आने वाली ट्रेन अगर दो एक्सप्रेस ट्रेन का स्टोपेज वहां दे दिया जाए और लखनऊ से उधर शाम के समय जाने के वक्त ट्रेन रुक जाएं तो वहां के लोगों को काफी सुविधा होगी। इसी तरह हयौनी स्टेशन कानपुर से लखनऊ की तरफ पड़ता है। वहां करीब 45,000 लोग प्रतिदिन आते-जाते हैं। उस स्टेशन पर एक डी प्लेटफार्म बना हुआ है, जबकि वहां तीन प्लेटफार्म की जरूरत है। वहां पर पढ़ने वाले छात्रों और मजदूर जो वापस चले जाते हैं इसलिए कि ट्रेन लेट आती हैं। वे ट्रेन लखनऊ की तरफ सही समय पर पहुंचें, तो इससे इन विद्यार्थियों और मजदूरों को काफी सुविधा हो जाएगी।

इसके अलावा उसी हयौनी स्टेशन पर एक ओवरब्रिज बहुत पहले से पास है, लेकिन अभी तक उसका निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया। उसे शीघ्र करवाया जाए, जिससे उस क्रासिंग पर जो यातायात ठप होता है, वह सुगम हो जाएगा। रायबरेली से निगोहा, मोहनलाल गंज होते हुए लखनऊ को रेल मार्ग आता है। उस पर दो बार मोहनलाल गंज और निगोहा के बीच में रेल ट्रेक को असामाजिक तत्वों ने काटने का प्रयास किया है। निगोहा स्टेशन और मोहनलाल गंज स्टेशन एसजीपीजीआई जो मेडिकल कालेज है, जहां पूरे उत्तर भारत से मरीज इलाज करने आते हैं। यह एक काफी बड़ा अस्पताल है। वहां पर अगर ट्रेन का स्टोपेज बन जाएगा सुबह के समय आने का लखनऊ की तरफ और फिर लखनऊ से वापस जाने का, तो तमाम लोगों को सुविधा होगी।

मोहनलाल गंज में काफी सीमेंट और कोयला डंप किया जाता है, जिसकी वजह से वहां के लोगों को काफी परेशानी हो रही है, इसको हटाने की जरूरत है। एसजीपीजीआई में लोगों को सुविधा देने की जरूरत है ताकि लोगों को परेशानी न हो। इसी तरह से लखनऊ से सीतापुर की तरफ जो छोटी लाइन जाती थी, वह बड़ी लाइन बन रही है। वहां इटौजा स्टेशन है, अब उसको हॉल्ट बनाने का प्रयास किया जा रहा है, उसको स्टेशन ही बनाया जाए। पहली एक क्रासिंग बनी हुई थी, उसको बंद किया गया है, उसको फिर से क्रासिंग बना दिया जाए। सिधौली स्टेशन पर 114 लोगों को दुकानें अलॉट की गयी थी, वह वर्ष 2017 तक अलॉट की गयी थी, लेकिन उनको हटाया जा रहा है। उनको रिप्लेस करके सिधौली स्टेशन की खाली पड़ी जमीन लेने की है, उन पर उनको दे दिया जाए ताकि उन लोगों की रोजी-रोटी इसी तरह से चलती रहे। इसके अलावा मेरा आपसे अनुरोध है कि बाराबंकी रेलवे मार्ग जो लखनऊ की तरफ आता है, गंगा गंज में एक रेलवे हॉल्ट बना देने का काम किया जाए। मैं कनवल्ड करके हुए यह कहना चाहता हूँ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Nothing more will go on record. Now the House shall take up Zero Hour.

...(Interruptions)â€† *

2

SHRI RAJIV PRATAP RUDY : Hon. Chairman, I must thank you in person that you have stayed back for so long to take up the Zero Hour as well.

Sir, there is a small reference which I would like to make. The Prime Minister is visiting Bihar on the 12th. Many projects have been taken up in Bihar earlier also. There have been several Ministers of Railways from the State of Bihar. But in particular schemes which have been pending for long have been taken up this time. For example, Maroda is in my Constituency where the Prime Minister has sanctioned a diesel locomotive factory for Rs. 20,000 crore. That way Bihar has been rewarded with and given a lot of investments this time. The Prime Minister is going there on the 12th and the hon. Railway Minister is there and hon. Minister of State for Railways Mr. Manoj Singh is there, and he is inaugurating a project which meets the long time demand of connecting Patna to North Bihar through a railway bridge near Patna which is between Sonpur and Patna. So, on 12th the Prime Minister, the Railway Minister and all the Ministers from Bihar are going there. I, therefore, would like to congratulate the Government for this. He is also inaugurating the Munger Bridge, new bridge in Mokama which has been a long pending demand of the State Government. These are important schemes. So, the package which was announced for Bihar, the promise which was made, though we did not form a government there, the Prime Minister is going whole hog to see that it is fulfilled.

जिस प्रकार से प्रधानमंत्री जी ने बिहार के विकास के लिए मन बनाया है और चुनाव के परिणाम चाहे जो भी निकले हों, लेकिन प्रधानमंत्री जी ने बिहार के लिए जो कमिटमेंट किया है, उन्होंने उसे पूरा करने के लिए चाहे वह 20 हजार करोड़ का, 15 हजार करोड़ का मधेपुरा में इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव फैक्ट्री और मरोहड़ा की मीटिंग में भी उन्होंने कहा था, छपरा जो कि मेरा संसदीय क्षेत्र है। हम सरकार को बधाई देना चाहेंगे, विशेष रूप से देश के प्रधानमंत्री को और 12 तारीख को एक महती आम सभा का संबोधन हाजीपुर में करेंगे, जिसमें प्रधानमंत्री लगभग दो बजे दिन में पहुंचेंगे तो आपके माध्यम से, सदन के माध्यम से फिर से एक बार देश की सरकार को और प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहेंगे और बिहार में इन दो बड़ी परियोजनाओं की शुरुआत करने की उन्होंने जो पहल की है। सोनपुर, दिग्गह रेल परियोजना का नामकरण होगा और उसके बाद मुंगेर के मोकामा में जो नया पुल है उसके बारे में। मैं फिर से आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि इतिहास इस सत्र का आपने कायम किया है, 16वीं लोक सभा का पहली बार आपने कायम किया है, इतनी लेट रात 12 बजे तक सभी सदस्य और रक्षा मंत्री जी कैबिनेट मिनिस्टर के रूप में उपस्थित हैं और मनोज सिन्हा जी भी उपस्थित हैं, मैं आपका भी विशेष रूप से आभार प्रकट करता हूँ।