

an>

Title: Further discussion on the Budget (Railway) 2016-17, and Demands for Grants on Accounts Nos 1 to 16 in respect of Budget (Railways), 2016-17 and Demands for Supplementary Grants (Railways), 2015-16 (Discussion concluded).

HON. SPEAKER: Item Nos.12 to 14 to be taken up together. Those Members who want to lay their speeches can lay them on the Table.

***श्री बहादुर सिंह कोली (भरतपुर):** भारतीय रेलवे सम्पूर्ण विश्व में सबसे बड़ा रोजगार देने वाला विभाग है, भारतीय अर्थव्यवस्था को गति प्रदान करने में रेलवे का महत्वपूर्ण योगदान है, आज के भारत को चमकाने में भारतीय रेलवे की अहम भूमिका है।

माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत 2016-17 का रेल बजट एक ऐतिहासिक बजट के रूप में सदैव याद किया जाएगा। इस बजट में रेलवे को आधुनिकीकरण एवं विकास पथ पर तेजी से दौड़ाने के लिए रेल बजट का जो खाका तैयार किया गया वह एक मील का पत्थर साबित होगा। भारतीय रेल को यात्रा का सुरक्षित साधन बनाना एवं रेलवे की क्षमताओं का विस्तार करना इस बजट का मुख्य उद्देश्य रहेगा।

रेलवे आशानुसार तत्पक्षी नहीं कर पाया, यह धरातल सच है तथा हम सभी इससे भली-भांति परिचित हैं। स्वच्छता व सुरक्षा एक बहुत बड़ी चुनौती थी और इन दोनों विषयों को इस बजट में पूरी तरह से प्राथमिकता की सूची में रखाकर स्वच्छ भारत मिशन के अंतर्गत जैव शौचालय का निर्माण एवं सभी रेलवे स्टेशनों पर सी.सी.टी.वी. कैमरे को चौकसी के अंतर्गत लाना एक सराहनीय कदम है।

माननीय प्रधानमंत्री जी के सपनों को साकार करने के लिए इस बजट में राहत पट्टाने के लिए यात्री किराया एवं माल भाड़े में वृद्धि नहीं करके आम नागरिकों को राहत देने का कार्य किया है। साथ ही, सवासी गाड़ियों में अनारक्षित टिकटधायु सवासी डिब्बे बढ़ाने का ऐतान कर महत्वपूर्ण कदम उठाया है एवं साथ ही, वरिष्ठ नागरिकों का कोटे में पचास प्रतिशत की बढ़ोतरी की गयी है और महिला सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए सवासी गाड़ियों में मध्य भाग को आरक्षित कर महिला सुरक्षा पर विशेष ध्यान रखा गया है। रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधाओं का विस्तार कर युवाओं एवं सभी यात्रियों को इसका लाभ लेने के लिए सराहनीय कदम है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र भरतपुर (राजस्थान) में रेलवे से संबंधित बहुत लम्बे समय से चली आ रही मांगों की ओर आकर्षित कर निवेदन करना चाहूंगा। मेरा संसदीय क्षेत्र भरतपुर संभाग होने के साथ-साथ विश्व स्तर पर पश्चिमों की नगरी के रूप में जाना जाता है तथा यहां पर विश्व विख्यात केवला देव नेशनल पार्क पक्षी विहार स्थित है जिसको देखने के लिए देशी एवं विदेशी पर्यटक भारी संख्या में आते हैं। इसके साथ ही यह बताना चाहता हूँ कि फतेहपुर सीकरी की दरगाह जो विश्वविद्यालय है, भरतपुर जंक्शन से मात्र 10 कि.मी. की दूरी पर स्थित है। माननीय रेल मंत्री जी मैं अपना ध्यान गरीब रथ गाड़ी संख्या 12910/12909 जो दिल्ली व मुंबई से चलकर भरतपुर जंक्शन लेकर गुजरती है किन्तु भरतपुर जंक्शन पर इसका ठहराव नहीं है, इस संदर्भ में भारी संख्या में पर्यटकों के आवागमन को ध्यान में रखते हुए गरीब रथ गाड़ी संख्या 12910/12909 का ठहराव भरतपुर जंक्शन पर किया जाना आवश्यक है।

हमारी सरकार ने रेलवे का लाभ आम जनता को अधिक से अधिक मिले पर प्रबल विचार किया है, इस संदर्भ में मेरा अनुरोध है कि वर्तमान में दिल्ली से मथुरा तक जाने वाली ईएमयू को भरतपुर जंक्शन तक विस्तारित करने की कृपा की जाए, भारी संख्या में व्यापारी वर्ग भरतपुर संभाग से दिल्ली को प्रतिदिन आवागमन करते हैं तथा भरतपुर का व्यापारिक संबंध सीधा दिल्ली के बाजारों से है इसलिए ईएमयू का विस्तार भरतपुर जंक्शन तक आवश्यक हो गया है।

मंत्री जी एक महत्वपूर्ण मांग जो बहुत लम्बे समय से चली आ रही है। हमारे देश का सबसे बड़ा धार्मिक आस्था का केन्द्र ब्रज क्षेत्र गोवर्धन धाम है जहां प्रति वर्ष करोड़ों की संख्या में भारतवासी पर्यटकों को हेतु निरन्तर आते रहते हैं। रेल मार्ग के अभाव में लोगों की परेशानी बढ़ जाती है, अतः मेरा अनुरोध है कि भरतपुर जंक्शन (राजस्थान) से कोसी रेलवे स्टेशन (उत्तर प्रदेश) के लिए नई रेल मार्ग परियोजना स्वीकृत कराए जाने की कृपा करें जिससे हमारे देश के बहुत बड़े धार्मिक आस्था रखने वाले समूह को इस रेल मार्ग का लाभ मिल सके। साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र कर्बा रूपवास होकर आगरा-सवाईमाधोपुर रेलवे लाईन जाती है जो कर्बे के बीचों-बीच होकर गुजरती है। रेलों के आवागमन के समय फाटक बन्द होने के कारण बहुत जाम लगा रहता है, जिससे आम जन को बहुत परेशानी होती है, माननीय रेल मंत्री जी से यहां ओवरब्रिज बनाने की मांग करता हूँ।

माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में रेल मंत्री जी के अथक प्रयास से भारतीय रेलवे को एक नई दिशा प्रदान करने एवं दशा सुधारने का काम किया गया है, अत्यंत सराहनीय है एवं इसमें सम्पूर्ण विकास के लिए मैं अपनी शुभकामनाओं के साथ जनता के हित में प्रस्तुत किए गए बजट की सराहना करता हूँ।

***DR. A. SAMPATH (ATINGAL):** The Railway Budget of 2016-17 intends for the rapid privatization without any sanctity which a Budget should have. It does not have any respect to the declarations already made in The Union Budgets of the preceding Railway Ministers. The concept of extra budgetary resources is mirage. Many of the proposals do not have necessary capital outlays. Hence I express my strong reservations on this year's Railway Budget.

A promise was made in the 2010-11 Union Railway Budget to start a Railway Medical College in Thiruvananthapuram. I have drawn the attention of all the former Union Railway Ministers, General Managers, Southern Railway, Chennai and Divisional Railway Managers, Southern Railway, Thiruvananthapuram about the availability of Railway land in Kadakkavur and also in Nemom (Thiruvananthapuram district) of my Attingal Parliamentary Constituency. But in subsequent Budgets no amount has been earmarked for this Railway Medical College. An announcement was made in the Union Railway Budget 2011-12 about starting of a Coaching Yard at Nemom in Thiruvananthapuram District. Though enough land is available, the same has not found a place in this year's Railway Budget. This has to be started without any delay.

A goods Shed was functioning at Kochuveli (Thiruvananthapuram district) which was disbanded to accommodate passenger terminal. Enough land is available at Kadakkavur which could accommodate a new Goods Shed. The added advantage of Kadakkavur is that it connects the National Highway and State Highways of the southern districts. Or else, the disbanded good shed at Kochuveli should be restarted. Starting of a Mineral Water Bottling plant is a promise made in Union Railway Budget long ago. Though I have repeatedly invited the attention of the Hon'ble Union Railway Ministers in this regard, I am extremely sorry to state that no attention has been paid to this matter so far, by any one. Enough water and land is available at Kadakkavur (Thiruvananthapuram district) which was once a water filling station for steam engines. Another place suitable for Mineral Water Bottling Plant is Akathumuri (near Varkala Sivagiri Railway Station in Thiruvananthapuram district).

Bogies attached in trains running to and from Kerala are found to be outdated and in bad conditions. Frequently the toilets go without water. Hence, bogies may be cleaned and enough water provided throughout their journeys. Safe journey is the right of a passenger. Day to day works, including Passenger Reservation System gets affected for want of a staff at various Railway Stations. Adequate staff should be provided. More PRS centres should be allowed at Kilimanoor and at Peringammala in my constituency. Malabar area feels most neglected in this Budget.

Though a new building is ready to function as Reservation cum Booking office at Varkala in my constituency, the basement floor is kept idle for the

last two years. It actually results in revenue loss to Railways. Shop can be started in this space. At present, many Refreshment stalls in Railway Stations are not properly maintained and enough care is not given for cleanliness. Hence, the catering needs in some of the Railway Stations may please be handed over to Kudumba Shree Units, run by Women's Self Help Groups. This will bring good change in serving food and behavior. The lady passengers and commuters will also feel safe in the presence of these elderly women.

Foot Over-Bridges are to be provided at Nemom, Murukkumpuzha and Kaniyapuram Railway Stations (all in Thiruvananthapuram district). At present, the public is crossing over the Railway track to reach the other end, which is not safe and admissible. The heights of the Platforms may be increased to ensure the safety of the commuters. The roofs of the existing platforms may be extended to provide shelter to passengers during day time and rainy seasons. Varkala, Kadakkavur, Chirayinkeezhu, Murukkumpuzha and Kaniyapuram may be declared as Adarsh Railway Stations.

More than two million Keralites are working, outside the State. They have to perform the largest-distance journeys. Railway is the only connectivity. But the trains are few. And hence the demand for more new trains. Thiruvananthapuram may be connected with Guwahati by a daily train. (via Howrah) A new Bangalore to Nagarcoil Junction and another Hyderabad – Thiruvananthapuram daily train is required urgently for IT professional and students. Increase in frequency of some trains should also be considered, viz-

(i) 2201/2202 LTT Kurla-Kochuveli Garib Rath: from Bi-weekly to Daily

(ii) H.Nizamuddin-Thiruvananthapuram Rajdhani Express should be a daily train.

The train numbers 2223/2224 LTT Kurla-Ernakulam Duronto from bi-weekly to daily and this shall be extended to Kochuveli and a stop may be provided at Varkala. As the southernmost State and a large number of its population living and working in the north Indian States, adequate number of Holiday Special trains should be provided to Kerala.

Varkala is a famous tourist centre and also houses the Sivagiri Pilgrimage Centre of the Samadhi Place of Sree Narayana Guru. Thousands of people are thronging Varkala every day. Hence, it is absolutely necessary to allow stops to all Express and Superfast Trains at Varkala Sivagiri Railway Station (i.e. between Thiruvananthapuram and Kollam Railway Stations). Or else, those trains which at present do not have a stoppage at Varkala should be given a stoppage either at Kadakkavur or at Chirayinkeezhu or at Murukkumpuzha or at Kaniyapuram on alternate basis. The last two stations are nearest to the CRPF Battalion Centre and the Technopark (which is the largest in Asia) and the newly emerging Technocity. It is also nearest to the world famous Shantigiri Ashram.

Late Shri Varkala Radhakrishnan (Veteran MP and former Sepaker of Kerala Legislative Assembly) pressed for stoppage of Train Nos. 16349 & 16350 at Chirayinkeezhu. It was accepted by the Railways and displayed in their website also. But, later same has disappeared from the website of the Railways. It is indeed a shocking matter. Providing stoppage to Train Nos. 16349 and 16350 at Chirayinkeezhu, will be highly beneficial to the ladies and senior citizens also coming to the city during office hours. Chirayinkeezhu is the birth place of famous Cine Star Prem Nazir, whose 25th death anniversary was in 2014.

All new trains starting from Kochuveli and Thiruvananthapuram Central which do not have a stoppage before it reaches Kollam junction should be given stoppage Kadakkavur. All night trains to Thiruvananthapuram Central/Nagarcoil Junction side should be provided with at least two stoppages south of Kollam, preferably Chirayinkeezhu/Nemom respectively.

Nemom Railway Station should be developed as Thiruvananthapuram South Station and the cleaning, coaching and minor overhauling can be done for all trains leaving from Thiruvananthapuram Central.

Angamaly-Sabari route should be extended to Thiruvananthapuram district via Punalur-Vamanapuram-Nedumangad-Aruvikkara-Kattakkada and this can be connected to the new Vizhinjam sea port.

Kadakkavur should be declared as a Heritage Railway Station as it is one century old. Under the Hon'ble Prime Minister's SAGY Programme of adopting villages, I have adopted Anjengo village in my Attingal Parliamentary Constituency. And Kadakkavur Railway Station is the nearest under this adopted Anjengo village. This Railway station has enough land of Railways. Once it was a pride station of south, filling water for steam engines. The huge well is still there. The existing building should be preserved. Hence, Kadakkavur may be made as Heritage Railway Station for the betterment of the passengers and public.

Staff and Pantry catering assistants who know and speak Malayalam should be appointed more in the Kerala Bound trains. The food should be hygienic. Tea-coffee without sugar should also be provided in the bogies.

All the existing vacancies should be filled up at the earliest. The safety of the passengers should not be compromised.

Regular meetings should be held with the MP's, MLA's and the District Collector concerned to sort out the issues.

***DR. K. KAMARAJ (KALLAKURICHI):** Indian Railways is one of the prime movers of the Indian public and the economy. The Railway Minister trying to address the problems faced by the Indian railways are decades of under investments, neglect of nearly Rs. 5 lakh pending Railway projects which has resulted in heavy track congestions and consequently low freight speeds of about 25 km/h and 70 km/h for passengers trains. The end results of the above are poor customers' service, accidents, uncompetitive tariffs and low internal services. Seventh Pay Commission recommendations have also added woes to burden in the Railways.

The Railways share in freight and passenger traffic has declined to 36% and 19% in the year 2012 respectively from 62 and 28% in the year 1981. The Railway Minister in the budget has emphasized on removing operational bottlenecks and consolidating infrastructure development to decongest railways and thus speed up the logistics components of product cost, which are highest in the world. It is doubtful whether Indian Railways can achieve the targeted increase in freight loading of almost 8% when the core sector is growing just at 1.9%.

I welcome the following budget announcements namely: Rail Auto Hub in Chennai, and North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai, dedicated measures to improve passenger amenities including use of technology, issues related to safety of women, greater access to differently-abled and senior citizens. I also welcome step that the Railways Minister has not increased freight rates and passengers fares. Unfortunately, he has not made any attempts to reduce freight rates due low oil prices prevailing in the World and pass on the benefits to the general public who are affected by constant increase in inflation for past several years. It is laudable effort that Railway Minister concentrated his efforts on developing / quadrupling railway lines and electrifications of tracks to reduce cost.

In the Railway Budget, the Minister has spelt three point agenda for growth namely new revenues, new norms and creation of new structures, a pillar of the present budget. It is simply unacceptable that Special Purpose Vehicle (SPV) along with the State Governments for new projects and augmentation of the capacity of existing projects, the terms of understanding are loaded in favor of Railways in the Memorandum Of Understanding (MoU) discussed with the State Governments, in which 75% of equity and the entire land cost are contributed by the States, whereas all the controls are in the hands of the Ministry of Railways. The Railway Minister must address concerns raised by the Tamil Nadu government in the MoU for Special Purpose Vehicle for building projects.

The Railway budget has failed to meet the expectations of people of Tamil Nadu. It is surprising that no specific funds allocation were made for the several projects in Tamil Nadu which are pending for several years as demanded by our Tamil Nadu Chief Minister, Hon'ble "AMMA".

I also request the Minister to allocate adequate funds for Chengalpattu to Tanjore new railway line via Thiruvannamalai and Kallakurichi which was announced in the year 1956. The Railway Minister also must increase fund allocation for Chinnasalem to Kallakurichi new railway line project so that project can be completed at the earliest. I demand the Railways Minister to allocate adequate funds for defunct railways stations at Eyyanur, Sarvay Pudur and Kattukottai which were removed when the Meter Gauge from Salem to Cuddalore was converted into Broad gauge. I also request to Railway Minister to consult the Members of Parliament and the State Governments during the formulation of National Railway Plan so that all parts of the country are connected with Indian Railways, which truly form the backbone of India. The Railway Minister has made honest attempt to bring back the Railways on track, but time only will tell whether he will succeed in his effort.

***श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा)-** भारतीय रेल देश की जीवन रेखा है, इस रेल बजट से करोड़ों लोगों की अपेक्षाएं जुड़ी होती हैं। अतः यह सवाल ताजिमी है कि इस रेल बजट में आम जनता के लिए क्या है? यह रेल बजट भी ठेर सारे वायदों का पिटाया भर लगता है। यह सबबाग है जो वास्तविकता के धरातल से कोसों दूर है। पिछले वर्ष के रेल बजट में जो वायदे किये गये थे, उसे रेल किस हद तक पूरा कर पाई, 100 प्रतिशत एफ.डी.आई. और पी.पी.पी. की बात की गयी थी, पर ठोस परिणाम भी कुछ नहीं आया। किसी भी मुद्दे पर कोई काम ही नहीं हुआ। केवल वादे करके देश की जनता को कब तक लुभाएंगे आप? वर्ष 2015-16 में परिवालन अनुपात (ऑपरेशनल रेखियो) 90 प्रतिशत रहा, जो वर्ष 2016-17 के लिए 92 प्रतिशत है। वित्तीय वर्ष समाप्त होने को है, पर आमदनी के निर्धारित लक्ष्य का मात्र 70 प्रतिशत ही अब तक प्राप्त किया जा सका है। ऑपरेशनल रेखियो बढ़ता जा रहा है और रेल की आमदनी घटती जा रही है। मात्र 8-10 प्रतिशत की कमाई से रेल के विकास का जो दावा किया जा रहा है वह कैसे पूरा होगा। रेल राजस्व का लगभग 64 प्रतिशत माल ढुलाई से प्राप्त होता है, किंतु कुल माल ढुलाई का 30 प्रतिशत से की भी कम हिस्सा रेल के द्वारा हो रहा है और यह लगातार कम होकर परिवहन की तरफ जा रहा है। माल ढुलाई में रेल का हिस्सा बढ़ने की तरफ कोई ठोस प्रयास नहीं किया जा रहा है। वास्तविकता तो यह है कि रेल को घाटे में दिखाकर इसका निजीकरण करने की गहरी साजिश इस सरकार के द्वारा की जा रही है।

अगर रेल में सुरक्षा की बात करें तो रेल में मानवसहित फाटक लोगों की जान के लिए आज भी खतरा बने हुए हैं और हमारे मंत्री महोदय बुलेट ट्रेन का खान दिखवा रहे हैं। रेलगाड़ियों के समय-पातन पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है, परंतु हाई स्पीड ट्रेन की बात की जा रही है।

आज भारतीय रेल की छवि किस प्रकार की है? भारतीय रेल में भीड़ और मारामारी है पर सपना बुलेट ट्रेन का है। हकीकत और सपने में काफी फासला है। यहां बुलेट ट्रेन की मंठनी तकनीक में निवेश के बजाय आम जनता के लिए गाड़ियों की संख्या बढ़ाये जाने की जरूरत है, रेल यादियों की लगातार बढ़ती संख्या के बावजूद लगातार दूसरे वर्ष भी किसी नई ट्रेन की घोषणा नहीं हुई है, जिससे मौजूदा ट्रेन में यात्री बदहाली में यात्रा करने को मजबूर हैं। गाड़ियों में भीड़ इतनी ज्यादा होती है कि लोगों को जनरल डिब्बे के शौचालय तक में खड़ा होकर यात्रा करनी पड़ती है एवं यादियों को तमाम तरह की परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है।

यात्री किराया न बढ़ाये जाने का दावा रेल मंत्री जी कर रहे हैं, किंतु यह सर्वविदित है कि पिछले वर्ष यात्री किराये में किसी न किसी प्रकार से दो-तीन बार वृद्धि की गयी। लोकल ट्रेन का भाड़ा बढ़ाया गया, ऑनलाईन आरक्षण शुल्क एवं रहीकरण शुल्क दोगुना कर दिया गया। अग्रिम आरक्षण की अवधि 4 महीने कर आम आदमी की परेशानी और बढ़ा दी गयी, क्योंकि एक आम आदमी 4 महीने पहले अपनी यात्रा की योजना नहीं बना सकता है, ये बिल्कुल अव्यवहारिक है और इसे 2 महीने किये जाने की आवश्यकता है। कुल मिलाकर कहा जाये तो इस बजट में कुछ भी नया नहीं है और आम जनता को कोई भी सहूलियत नहीं दी गयी है।

भारतीय रेल में बढ़ती हुई दुर्घटनाएं भी गंभीर चिंता का विषय है। औसतन सात में से छः दुर्घटना मानवीय भूल के कारण हो रही हैं। अखिर भारतीय रेल इन पर नियंत्रण क्यों नहीं कर पा रही है? इसकी वजह बिल्कुल साफ है, पहला कारण- कर्मचारियों की कमी, जिसके कारण उनका कार्यभार बढ़ जाता है और उनकी कार्यक्षमता घट जाती है, जो अंततः मानवीय भूल में बदल जाती है, दूसरा प्रमुख कारण, रेल का अपने निम्नतम श्रेणी गुण "सी" के द्वारा संरक्षा सुनिश्चित करवाना है। इस कारण किसी भी दुर्घटना में किसी गुण "सी" कर्मचारी को बलि का बकरा बना दिया जाता है और अधिकारी बेदाग बच जाते हैं। रेल में गुण "सी" श्रेणी के कर्मचारी द्वारा संरक्षा सुनिश्चित किया जाना घोर आपत्तिजनक है, क्योंकि जिस कर्मचारी के हाथ में सुधार करने का कोई अधिकार नहीं है, उसे दोषी ठहराकर व्यवस्था में सुधार नहीं किया जा सकता है।

पिछले वर्ष जून 2015 में मध्यप्रदेश के इटारसी स्टेशन पर रूट इंटरलॉकिंग सिस्टम में भीषण आग लग गई और पूरा सिस्टम जल कर राख हो गया। इसमें रेल को 1000 करोड़ से ज्यादा का नुकसान उठाना पड़ा एवं 3200 से ज्यादा गाड़ियां प्रभावित या रह हुईं। 1 महीने से ज्यादा समय रेल यातायात को सुचारु करने में लगा, परंतु जब इंतवारी रिपोर्ट सामने आई तो कई गड़बड़ियां

सामने आइए और प्रमुख कारण अनाधिकृत रूप से की गयी इलेक्ट्रिकल केबल की वायरिंग को माना गया। इन सबके लिए मात्र दो सीनियर सेवक इंजीनियर को दोषी ठहराया गया और किसी भी अधिकारी को जिम्मेदारी नहीं ठहराया गया। यहां यह उल्लेखनीय है कि ये दोनों सीनियर सेवक इंजीनियर रेल के निम्नतम श्रेणी में काम करने वाले ग्रुप "सी" कर्मचारी हैं।

में ये जानना चाहता हूँ कि दुर्घटनाओं के लिए रेल में, एक ग्रुप "सी" कर्मचारी को दोषी ठहराया जाना, जिसके पास व्यवस्था में सुधार लाने का कोई भी अधिकार प्रदत्त नहीं है, क्या उचित है? रेलवे बार-बार एक ग्रुप "सी" कर्मचारी को दोषी ठहराती है, ये बिना विचार किये की उनका ये कदम क्या व्यवस्था में कोई सुधार ला रहा है या नहीं? ये रेलवे का बहुत ही गैर-जिम्मेदाराना रवैया प्रदर्शित करता है, जिसमें लाखों लोगों की जान जोखिम में पड़ सकती है; रेल में अधिकारी रेल संरक्षा की जिम्मेदारी से मुक्त हैं और उन्हें प्रदत्त प्रशासनिक शक्तियों का इस्तेमाल जन कल्याण में नहीं हो पा रहा। 'Power without responsibility' और 'Responsibility without power' दोनों ही हास्यापद हैं और रेलवे में यही हो रहा है।

आज रेलवे अनेक डिप्लोमा और ग्रेजुएट इंजीनियरों को नियुक्त कर रही है, परंतु मुझे संदेह है कि उन्हें सिस्टम में उचित रूप से इस्तेमाल किया जा रहा है क्योंकि रेलवे उन्हें अपने निम्नतम श्रेणी ग्रुप "सी" में अन्य श्रमिकों के साथ रखती है; जबकि छठे वेतन आयोग की सिफारिशों के बाद केंद्र एवं राज्य सरकार के विभिन्न विभागों ने अपने इंजीनियरों को ग्रुप "बी" का दर्जा दे दिया है; इन रेल इंजीनियरों के द्वारा मुझे एक ज्ञापन सौंपा गया, जिसमें इन्होंने अपनी समस्याओं और मांगों को सामने रखा है, अन्य विभागों के इंजीनियरों की तुलना में इनका "सोशल स्टेटस" कम किये जाने से इनके बीच घोर निराशा है; साथ ही, इनका कहना है कि रेलवे इन्हें कोई प्रोन्नति भी नहीं देता।

मीडिया में प्रकाशित खबरों के माध्यम से भी मुझे पता चलता है कि ये रेल इंजीनियर रेल संरक्षा सुनिश्चित किये जाने के बजाय, अपनी मांगों के समर्थन हेतु धरना-प्रदर्शन, रैली, कैंडल मार्च, मशाल जुलूस, काला दिवस आदि विद्रोह-कलापों में संलग्न हैं। इनकी ऊर्जा, कार्य के बजाय दूसरी अन्य गतिविधियों में खर्च हो रही है; ये बहुत ही चिंता का विषय है। रेल में जिन लोगों को संरक्षा सुनिश्चित करना है, आज यदि वे सड़क पर प्रदर्शन कर रहे हैं, तो रेल में संरक्षा कौन सुनिश्चित कर रहा है? निश्चित ही, इससे रेल संरक्षा प्रभावित हो रही होगी, पर रेलवे बोर्ड इस ओर कोई भी ध्यान नहीं दे रहा है। इन इंजीनियरों की समस्याओं के समाधान हेतु कोई कदम रेलवे बोर्ड नहीं उठा रहा। क्या रेलवे बोर्ड का रेल संरक्षा के प्रति यह लापरवाह रवैया नहीं है? इस कारण भविष्य में होने वाली दुर्घटनाओं के प्रति कौन जिम्मेदार होगा?

ये रेल इंजीनियर गाड़ियों के सुरक्षित परिवालन एवं आधारभूत संरचनाओं के विकास में अहम भूमिका अदा करते हैं। रेल मंत्री जी का बूटेट ट्रेन का सपना इन लोगों के योगदान के बिना संभव नहीं, किंतु यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि रेलवे में इनके लिए कोई प्रोन्नति नहीं है; ये जिस पद पर नियुक्त किये जाते हैं, वहीं से रिटायर होते हैं। रेलवे में आज अंग्रेजों के समय का पुराना सिस्टम चल रहा है जहां technocrats को जानबूझकर powerless बनाने हेतु ग्रुप "सी" में श्रमिकों के साथ रखा गया है।

इनके कार्य अनुभवों को रेल मैनेजमेंट में बेहतर उपयोग करने की रेल की कोई योजना ही नहीं है। जबकि किसी भी अच्छे संस्थान में अपने अनुभवाती इंजीनियरों को प्रोन्नति देकर उनके अनुभवों का लाभ उठाया जाता है; रेलवे ने अपने technocrats का विकास ही रोक दिया है और इसी कारण आज रेल का भी तकनीकी विकास रूक-सा गया है। आज रेल दूसरे देशों से नई तकनीकों के आयात के भरोसे चल रही है, हम जापान से बूटेट ट्रेन का आयात कर रहे हैं जबकि जापान में रेल की शुरुआत भारत के बाद हुई। भारत में रेल की शुरुआत 1853 में हुई और जापान में 1872 में, परंतु जापान ने 1964 में बूटेट ट्रेन बना ली और हम आज 2016 में जापान से बूटेट ट्रेन की महंगी तकनीक खरीद रहे हैं।

सवाल ये है कि ऐसी स्थिति क्यों आई? कारण स्पष्ट है कि हमने अपने technocrats को उचित स्थान और प्रोत्साहन नहीं दिया। नहीं तो आज दूसरे देश हमसे technology खरीद रहे होते। जिस संस्थान में इंजीनियर को उचित स्थान और प्रोन्नति नहीं दी जाएगी, वह संस्थान कैसे प्रगति कर सकता है? निष्कर्ष यही निकलता है कि भारतीय रेल गलत मैनेजमेंट के हाथों में है और इसकी गलत नीतियां रेल के पतन के लिए जिम्मेदार हैं। अगर नीति निर्धारित करने वाले रेलवे बोर्ड मेम्बर्स अपने वातानुकूलित परिवेश से बाहर निकल जमीनी हकीकत को जानने की कोशिश नहीं करेंगे तो सही नीतियां कैसे बनेंगी?

मुझे ये भी पता चलता है कि सौ से ज्यादा सांसदों ने और कई केंद्रीय और राज्य मंत्रियों ने भी रेलवे बोर्ड को इनके समर्थन में पत्र लिखा है। लेकिन अब तक रेलवे बोर्ड द्वारा इस संबंध में कोई भी कदम नहीं उठाया गया है। हर बार रेलवे बोर्ड ने बस ये जबाव दिया कि कुछ पुराने नियमों के कारण इनकी मांगें नहीं मानी जा सकती। मैं ये जानना चाहता हूँ कि रेलवे में नियमों में संशोधन हेतु कौन अधिकृत है? अगर कोई नियम किसी सिस्टम में सुधार के आड़े आ रहा है तो क्या किया जाना चाहिए? हमें उस पुराने सिस्टम को ही बरकरार रखना चाहिए या फिर नियमों में बदलाव करना चाहिए? और अभी की परिस्थितियों में रेलवे बोर्ड क्या कर रहा है? यह पुरानी व्यवस्था को बरकरार रख रहा है और नियमों में सुधार करने का कोई प्रयास करने को तैयार नहीं। मैं ये जानना चाहता हूँ कि क्या रेलवे बोर्ड का ये रवैया उचित है?

सौ से ज्यादा सांसदों के प्रति रेलवे का इस प्रकार का गैर-जिम्मेदाराना रवैया बहुत ही आपत्जनक है; रेलवे बोर्ड की यह अवधारणा है कि वह किसी के प्रति जबाबदेह नहीं है सर्वथा अनुचित है। रेल हम सबकी की है न कि कुछ खास लोगों की संपत्ति। करोड़ों लोगों की जान की सुरक्षा के साथ प्रत्यक्ष रूप से जुड़ी हुई संस्था के मैनेजमेंट का इस प्रकार का निरंकुश रवैया क्या किसी भी प्रकार से उचित है?

मैं सदन से ये निवेदन करता हूँ कि रेल इंजीनियरों को ग्रुप "बी" का दर्जा दिलवाने एवं इनके फेडरेशन को मान्यता दिलवाने में उनका समर्थन करें ताकि उन्हें अपनी समस्याओं के निदान हेतु सड़क पर प्रदर्शन न करना पड़े और एक उचित प्लेटफॉर्म मिले, जहां वे अपनी समस्याएं सरकार के समक्ष रख सकें। जिससे निश्चित ही रेल संरक्षा में उल्लेखनीय सुधार आएगा और दुर्घटनाओं में कमी आएगी, क्योंकि रेल की संरक्षा की जिम्मेदारी इसके ग्रुप "सी" से हटाकर उच्चतर श्रेणी ग्रुप "बी" पर आ जायेगी।

***श्री रामसिंह राठवा (छोटा उदयपुर)-** मैं, माननीय रेलमंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसका स्वागत एवं समर्थन करता हूँ। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र छोटा उदयपुर जो आदिवासी क्षेत्र है, के लिए मांग करता हूँ कि प्रतापनगर से छोटा उदयपुर जो डेम्प ट्रेन चल रही है, उसे दिन में चार बार चलाना जरूरी है। आज प्रतापनगर से छोटा उदयपुर जो ट्रेन चल रही है, उन चार ट्रेनों में से तीन ट्रेनों में शौचालय की कोई सुविधा नहीं है, जिसकी वजह से बच्चे, महिलाएँ और सीनियर सिटीजन और बीमार लोगों को भारी परेशानी उठानी पड़ती है। मैं मांग करता हूँ कि सभी ट्रेनों में शौचालयों की सुविधा उपलब्ध करायी जाये।

प्रतापनगर से छोटा उदयपुर के बीच बड़े रेलवे स्टेशन पर पैसेंजर्स को टिकट लेने के लिए जो सुविधा है, वह बहुत ही कम है; इसके लिए टिकट काउंटर ज्यादा समय तक खुला रहे और मुसाफिरों को सुविधा रहे, उसके लिए दूसरी टिकट काउंटर भी खुलवाई जाये, ताकि बड़ौदा से छोटा उदयपुर के बीच जो पैसेंजर आते-जाते रहते हैं, उनको जो भारी परेशानी उठानी पड़ती है, उस परेशानी से दूर रहे; और दूसरी बात बड़ौदा और छोटा उदयपुर के बीच पार्सल की भी सुविधा उपलब्ध नहीं है। आज बड़ौदा और छोटा उदयपुर के बीच धीरे-धीरे उद्योग काफी संख्या में स्थापित हो रहे हैं और उद्योगों को रेलवे के मालवाहक डिब्बों की काफी मांग है। अतः मालवाहक डिब्बे मुहैया करवाये जाये।

छोटा उदयपुर से धार तक नयी रेल लाइन का बहुत धीमी गति से काम चल रहा है। छोटा उदयपुर से अलीराजपुर का बजट करीब 175 करोड़ है, जो इस बार रेलमंत्री जी ने सिर्फ 35 करोड़ ही दिया है, वह बहुत ही कम है। मैं मांग करता हूँ कि नई रेल लाइन को ज्यादा-से-ज्यादा बजट देने की जरूरत है; यह लाइन वनवासी क्षेत्र से गुजर रही है, जिसकी वजह से रेल मार्ग शुरू होने से आदिवासी क्षेत्र का विकास होगा। प्रतापनगर, छोटा उदयपुर, अलीराजपुर और धार तक लाईन को पूर्ण करना और जल्दी पूर्ण करना बहुत जरूरी है।

आज छोटा उदयपुर, प्रतापनगर तक रेल लाइन चल रही है और छोटा उदयपुर से मुंबई तक कोई ट्रेन नहीं चल रही है। मुंबई तक की ट्रेन की सुविधा दी जाये और साथ-साथ छोटा उदयपुर से अहमदाबाद जाने के लिए सीधी ट्रेन चलायी जाये। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि दोनों तरफ से उक्त रूट पर ट्रेन चलायी जाये।

मेरे क्षेत्र से प्रतापनगर से जम्बूसर तक की दूरी करीब 49 कि.मी. है और जम्बूसर से समन 24 कि.मी. है, जो नैरोगेज है। उन्हें नेज परिवर्तन करके ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। जिसकी वजह से मध्य गुजरात के पैसेंजर और आदिवासी क्षेत्र के विकास के लिए ये लाइन ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। ये लाइन करने से समनी से भरूच और दहेज और वहां से भावनगर तक आने-जाने के लिए बहुत छोटा रास्ता बन जाता है और भावनगर से जलमार्ग के लिए फेरीबोट भी चलने वाली है, तो मध्य गुजरात से भावनगर जाना बहुत सुविधाजनक रहेगा। मैं मांग करता हूँ कि जो मेरा क्षेत्र डभोई से समलाया नैरोगेज है, उसको भी ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है; ये लाइन शुरू होने से डभोई से दिल्ली तक की सीधी लाइन पैसेंजर्स को मिल जायेगी। और ये लाइन बनने से वाघोडीया-मंजूसर-समलाया जी.आई.डी.सी. को जोड़ने वाली लाइन मिल जायेगी। ये लाइन जोड़ने से पैसेंजर और मालवाहक डिब्बे जड़ने से रेलवे को भी फायदा होगा और

पैसेजों को भी फायदा होगा।

चाणोद और नर्मदा नदी का बहुत बड़ा धार्मिक महत्व है। धार्मिक दृष्टि से बहुत सारे श्रद्धालुओं का आना-जाना रहता है और मातृ-पितृ का तर्पण होता है। यहाँ पूजा के लिए देश ही नहीं, बल्कि विदेश से भी चाणोद आते-जाते रहते हैं। पहले डबोई से चाणोद तक रेल लाइन चलती थी, अब बंद हो गयी है। मैं चाणोद तक की ये पुरानी रेल लाइन को डेरिटेज रेल लाइन चलाने की मांग करता हूँ। क्योंकि चाणोद श्रद्धालुओं के लिए पूजा-पाठ व इसके अलावा आजादी के समय में तात्या टोपे और पेशवा और ऐसे बहुत सारे महानुभाव महापुरुषों ने इस चाणोद में आश्रय लिया था। इसलिए चाणोद ऐतिहासिक स्थल भी है। इसी को ध्यान में रखते हुए डबोई रेल लाइन को डेरिटेज रेल लाइन चलाने का प्रावधान किया जाये।

मेरे चुनाव क्षेत्र में केवडीया कॉलोनी, जहाँ सरदार सरोवर बांध बना है, जो गुजरात के लिए बहुत महत्व का बांध है। यह गुजरात के लिए जीवनरेखा की तरह है। वहाँ विश्व की सबसे बड़ी लौह पुरुष सरदार वल्लभ भाई पटेल की प्रतिमा बनने जा रही है। केन्द्र सरकार ने इस प्रतिमा के लिए बजट का भी प्रावधान किया है और आने वाले दिनों में यह बहुत बड़ा टूरिस्ट महत्व का स्थान बनने जा रहा है।

मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ कि आने वाले दिनों का ध्यान में रखते हुए अभी जो ट्रेन राजपीपला तक चल रही हैं, उनको केवडीया तक चलाने के लिए राजपीपला से केवडीया तक नयी रेल लाइन बिछाने का प्रावधान किया जाये और उसके बाद केवडीया से तनखला और तनखला से छूछापूरा रेल को नैरोगेज से परिवर्तन करके ब्रॉडगेज किया जाये।

मेरे क्षेत्र में चांपानेर जो पुराना नैरोगेज रेलवे स्टेशन था, आज चांपानेर वर्ल्ड डेरिटेज में शामिल हुआ है। चांपानेर से जुड़ा हुआ पावागढ़, जो महाकाली का तीर्थस्थान है, लाखों श्रद्धालु देवीदर्शन और वर्ल्ड डेरिटेज चांपानेर को देखने और समझने के लिए आते हैं। मेरी मांग है कि पुरानी नैरोगेज लाइन पर हालोल से शिवराजपुर, चांपानेर, पानीमाइन्स तक गेज परिवर्तन करके लोगों को और श्रद्धालुओं को आने-जाने की सुविधा देकर ये ब्रॉडगेज लाइन तुरंत परिवर्तन करने के लिए बजट में सम्मिलित किया जाये।

***श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर) :** माननीय सुरेश प्रभु जी द्वारा रेल तंत्र, जोकि इस देश का तंत्रिका तंत्र रूपी है, को सुदृढ़ व सशक्त करते हुए विश्वस्तरीय रेल सेवा की दिशा में ले जाने वाला बजट है। साधारण जन, नःशक्त जन, वृद्धजन एवं महिलाओं को समर्पित यह बजट अत्यन्त स्वागत योग्य है, सराहनीय एवं प्रशंसनीय है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र एवं आसपास के जिलों के हजारों लोग दक्षिण भारत के सभी छोटे बड़े शहरों में निवास करते हैं तथा वहाँ की अर्थव्यवस्था में उनका विशिष्ट योगदान है। जोधपुर को दक्षिण भारत से जोड़ने के लिए जोधपुर चैन्नई के मध्य साप्ताहिक रेल पिछले 15 वर्षों से चल रही है जिसको प्रतिदिन किये जाने की मांग गत 15 वर्षों से की जा रही है किन्तु अभी भी पूरी नहीं हुई है। ठीक इसी प्रकार की स्थिति बैंगलुरु एवं अन्य दक्षिण भारतीय शहरों के लिये भी है। किन्तु लगातार अनसुना किया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए मांग करता हूँ कि इस समस्या का समाधान किया जाये।

जोधपुर के उपनगरीय स्टेशन भगत की कोठी पर एक एफओबी बनाते हुए उसका दूसरी दिशा में एक और द्वार खुलवाने का प्रस्ताव भी पिछले एक वर्ष से रेल बोर्ड में लंबित है। भगत की कोठी अंत्यार्द्धीय रेल का स्टेशन है तथा दूसरी ओर द्वार खुल जाने से हजारों लोगों को 5 कि.मी. तक घूम कर जाने से निजात मिल जाएगी। इस सम्बद्ध में शीघ्र कार्यवाही का मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ।

मेरे संसदीय क्षेत्र में तूणी जं. स्टेशन है जहाँ दक्षिण भारत से आने वाली रेलों के ठहराव की मांग भी कई वर्षों से लंबित है। बाड़मेर की तरफ जाने वाले अनेक यात्रियों को तूणी से गुजर कर जोधपुर स्टेशन पर उतरना होता है तथा वापस बाड़मेर की ओर जाने के लिये पुनः तूणी ही जाना होता है जिससे कि समय व धन का व्यर्थ अपव्यय होता है। अतः तूणी पर दक्षिण से आने वाली रेलों के ठहराव को सुनिश्चित करने की दिशा में शीघ्र कार्यवाही की आवश्यकता है।

***SHRI OM BIRLA (KOTA):** I congratulate honourable Minister Suresh Prabhuji for presenting a budget aimed at bringing the life of railways back on track, much of which he had to face thanks to the legacy of the past. I wholeheartedly support the budget proposal presented in the august House.

While he set out on a tough task of restructuring railways in the upcoming year, the Ministry has not shirked its responsibilities and promises announced last year. As the Honourable Minister said, all 139 announcements made last year have been implemented or have been put into action.

Whenever, the media coverage over budget commences in the first half of February, two terms are heard quite often. 'Will there be a bitter pill?'; 'Will it be a populist budget?' It was norm in budgets to please people on budget day by announcing new trains, and as the time passes, hope that many of the promises are forgotten. Very few believed that presenting a good budget can shed both these terms and the Honourable Minister has achieved this.

For the first time, the Railway Ministry has come out with an implementation report on budget day so that the people of this country can analyze the status of previous year's budget promises. As I highlighted, the Minister has ensured all of them are implemented or put into action.

While handling the commitment he has made in the last budget, the Honourable Minister has never shied away from discussing the drop in numbers in passenger and freight revenue in 2015-16. As it's often stated, to solve a problem, you need to accept there exists one. Prabhuji has accepted it and hence the well - planned approach adopted to restructure the railways. Like the health of a mother is vital to the health of a child, the service and welfare of passengers depends on the efficiency of railways. The benefit of this budget is not only for the people, but for the performance of railways in the long run.

Bio-toilets, emphasis on cleanliness in all types of coaches and on stations, providing internet facilities, better quality of food and to top it up, bringing in new coaches will go on a long way in encouraging rail travel for passengers. I welcome the announcement of unreserved super-fast Antyodaya Express and Deen Dayalu coaches in long-distance trains.

One of the points that hasn't been given much attention is the formation of the Special Railway Establishment for Strategic Technology and Holistic Advancement (SRESTHA) to power research in the sector along with an analytics team. These steps will help in keeping a track of the development and flag off concerns rather than let them fester.

At the same time, the ministry has adopted a long term and medium term goal in improving the infrastructure of railways. The decision to invest Rs. 8,50,000 crores in the next five years till 2019-20 is a step in the right direction. Compared to the UPA, who spent 53,000 crores on Capital Expenditure in their last year, the NDA government has given a new fillip with a 128% rise in 2016-17 with a capital expenditure of one lakh 21 thousand crore rupees.

I would like to focus my attention towards elaborating on freight traffic which has occupied a significant part of the discourse. I would like to put my

thoughts in a simple example. Let's pick a small stretch from this Parliament House to Rashtrapati Bhavan. If there are 10 cars heading towards the President's House there won't be much traffic. However, bowing to populist demand, without increasing the size of the road, if there are 50 cars, probably the movement will slow down. And when you add 200 cars, there will definitely be chaos. At the same time, if I keep aside cars carrying goods to allow passenger cars to reach on time, what happens to the cars with goods? This was like filling two liters of water in a bottle capable of holding 500 ml. There was never much value attached to understanding and improving efficiency of freight traffic, the main area for the ministry's revenue. Everyone keeps criticizing drop in freight traffic. Yes, poor planning of the past and slowdown in economy has played a role. But for the first time, the Minister has taken a bold step to bring in a pilot project with a time-tabled freight corridor. At the same time, the Minister has made key announcements in this area i.e. review of the freight rate structure to make it more competitive and equally important is to expand the goods being carried via freight than the existing 10 commodities.

If there is decongestion of routes, the trains will run on time, if freight services are punctual through separate corridors, why won't people prefer rail, why wouldn't freight be competitive? These are vital measures and steps like track doubling, electrification have been undertaken in full swing. The rail budget has taken a different path in setting the base for a robust system rather than superficial make-up.

And finally I wish to highlight the importance given to transparency in this process. The commencement of managing this entire tender and bidding process online will create a fair platform with 100% transparency.

Another step which promises to step up the inflow of money for railways is the focus of non-tariff revenue. This amount was Rs.6,229 crore this year, whereas in the upcoming financial year, the non-tariff revenue target only in advertising itself is worth Rs.10,000 crore. These largely untapped areas will be a key focus as emphasized by the Honourable Minister.

While the opposition is busy criticizing the budget, the ministry has already begun implementing the promises. Bar-coding of railway tickets has been started in New Delhi and the all-important Rail auto hub was inaugurated in Walajabad, Chennai Division.

Now I wish to highlight some issues pertaining to my constituency, Kota and Bundi. I hope the Railway Minister will address these concerns.

Keeping in mind the expansion of Kota city, half the population lives closer to Dakniya Talav station, a D-class railway station. I am thankful to him that my request for increasing the level of the platform and related passenger facilities was taken note of and the tender process has begun. However, my request is that since this station falls on the important route between Mumbai and Delhi, the budget should take care of this Dakniya Talav Railway station. This location has also been notified under the loop line as sent by the Zonal Officer. Development of this station will help the population of Kota.

There are few more key requests pertaining to my constituency.

Train No.05613, 05614 between Kota and Jhalawar were commissioned on temporary basis and were renewed every three months. Keeping in mind the frequent travelers on this line and it being an important route, these two trains should be made permanent for the convenience of the passengers.

Similarly 098087 and 098088, Kota-Nizamuddin Holiday Special has been introduced on a temporary basis as holiday train. Keeping in mind the convenience for passengers travelling frequently between my constituency and New Delhi, there is a need for this train to be continued on a permanent basis.

My third request is, 22982 Kota-Ganganagar superfast train has been introduced permanently. However, the route needs to be extended till Jhalawar. If approved, this will go a long way in facilitating easier movement for people of Ramganj Mandi in my constituency where this train will have a scheduled stop.

I urge the Honourable Minister to run a MEMO train between Kota to Nagda for the convenience of the people. Train No.09838 – Kota-Jhalawar needs to be extended till Baran so that more passengers can take benefit of the train.

Kota is an educational hub where thousands of students study. Hence I have requested many of the trains mentioned below to be run on permanent basis. At present, these are running twice weekly or running temporarily.

19803 – Kota to Jammu Tawi and 19805 – Kota to Udhampur are both running weekly, and this needs to be run daily. Similarly, Jaipur to Pune 12939, 12940 runs twice a week. Both these trains need to be run on permanent basis. Train No.12911, 12912 Haridwar-Valsad which runs through Kota, should be run on daily basis instead of the weekly schedule at present. Train 12975, 12976, Jaipur-Mysore runs twice weekly and needs to be run regularly keeping in mind the passenger traffic.

A new train should operate between Kota to Udaipur and extended till Ahmedabad. Similarly, to improve connectivity to Bihar, the Rail Ministry should introduce new trains to different parts of the state. As of now, Kota-Patna Express 13230 is the only direct train between the two important stations. Similarly, a new train needs to be introduced connecting the Kota-Gwalior route to Gorakhpur, Allahabad and Varanasi.

I also urge the Minister to take note of some of stops required for trains at important locations as mentioned below. Though little steps, these decisions will go a long way in ensuring improved revenue through passengers who has little access to major destinations via railways.

Dakniya Railway station in Kota has become an important halt keeping in mind the expansion of population in Kota. Hence, 12903, 12904 Golden Temple, 12905, 12906 Jaipur-Mumbai superfast should have a halt at Dakniya Talav. Moreover, the Janshatabdi Express between Kota to Delhi should start from Dakniya Talav.

Similarly, Keshoraipatan in Bundi District is a religious destination. Hence it is important to have Janshatabdi, Mewar Express, Ranthambore Express and Dayodaya Express stop at Keshoraipatan. Ministry of Tourism has also focused on improving access to religious places in India. These steps will improve connectivity to Keshoraipatan and thereby encourage more tourists to visit this place.

Similarly, Ajmer-Jabalpur express should have a halt at Indragadh, Bundi district. Taleda in Bundi district should be included as one of the halts for Dehradun Express.

At present, the train originating from Kota till Jhalawar departs at 19.15 hours. However, if this train is pushed back 45 minutes to 20:00, it will also act as a connecting train for passengers coming from Chittor and Janshatabdi coming from Nizamuddin. This will not only be convenient for people but also improve the passenger traffic on the route.

Jaipur-Chennai Express runs on a daily basis. However, it originates from Ramganj Mandi only on three out of the seven days. Hence, I would urge the Minister to ensure the train originates from Ramganj Mandi permanently.

I would like to bring to the notice of the honourable Minister that, in the 2014 budget, a new train between Bandra and Jaipur via Nagda, Kota was announced. I urge the Minister to extend the train till New Delhi and in the process have halts at Ratlam, Chittor, Bundi, Kota, Sawai Madhopur.

And finally, one of the important matters pertaining to my constituency is for construction of an over bridge between Kota and Ranpur. An underpass or an over bridge needs to be constructed in Modak. The stretch between Keshoraipatan towards Bundi requires a railway over bridge.

Now I would like to highlight the need for new rail lines and projects to be undertaken which are vital for providing the common man access to rail services.

Jhalawar-Baran-Sheopur Railway Project

Mandalgadh-Shahpura-Kokdi

Jhalawad-Aagar-Ujjain

Jhalawar-Chabda

Jhalawar - Bhopal

Ramganj Mandi-Nemach-Bari Sadri

Bhawani Mandi-Mandsaur-Pratapgad-Banswada

***श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा)-** राजस्थान में रेलवे में नवाचार की दृष्टि से भारतीय जनता पार्टी के नेतृत्व में एन.डी.ए. की सरकार आने के बाद से गति आ रही है। मेरे लोकसभा क्षेत्र भीलवाड़ा के रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की सुविधाओं की दृष्टि से इलेक्ट्रॉनिक चार्ज डिस्प्ले, पर्याप्त बैठने की व्यवस्था, स्वचालित सीढ़ियां, सुंदर एवं स्वच्छ प्लेटफॉर्म, ऑटोमेटिक टिकट वैलिंग मशीनें लगने जैसे बड़े काम हुए हैं। जिला मुख्यालय के रेलवे स्टेशन पर इस तरह की सुविधाएं अपने आप में ऐतिहासिक हैं तथा आमजन में अच्छी प्रतिक्रिया मिली है। मैं सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि भीलवाड़ा रेलवे स्टेशन अजमेर एवं चित्तौड़गढ़ जंक्शन के मध्य स्थित है। भीलवाड़ा को देश दुनिया में टेक्सटाईल सिटी के नाम से जाना जाता है। पूर्व में यहां मीटर गेज लाईन थी, जिसे माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व वाली एन.डी.ए. सरकार ने आमान-परिवर्तन कर ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया। मीटर गेज रेलवे लाईन के समय भीलवाड़ा से हैदराबाद के लिए प्रतिदिन ट्रेन उपलब्ध थी, परंतु वर्तमान में हैदराबाद के लिए केवल तीन दिन ही ट्रेन हैं। गाड़ी नं. 12719 तथा गाड़ी सं. 17019 हैं, इसे प्रतिदिन किया जाना आवश्यक है। इसी प्रकार मीटर गेज के समय गुजरने वाली सभी ट्रेनों का ठहराव भीलवाड़ा स्टेशन पर अनिवार्य रूप से होता था, वर्तमान में ट्रेन नं. 22695/22696 जयपुर-यशवंतपुर जो सप्ताह में एक दिन चलती है, उसका ठहराव भीलवाड़ा स्टेशन पर नहीं है, इसका ठहराव यहां होना अत्यंत आवश्यक है। भीलवाड़ा से मुम्बई के लिए सप्ताह में तीन दिन ट्रेन 22996 है। मुम्बई के लिए प्रतिदिन ट्रेन चलाई जाये ताकि भीलवाड़ा का व्यापार व उद्योग और गति से बढ़ सके। इसी प्रकार गाड़ी सं. 19601 जोकि उदयपुर से न्यू जलपाईगुड़ी के मध्य सप्ताह में एक दिन चलती है, भीलवाड़ा में टेक्सटाईल उद्योग में काम करने वाले कामगार उतर प्रदेश व बिहार से आते हैं, इस ट्रेन से रेलवे को अच्छी आमदनी होती है, इसलिए इसके फेरे बढ़ाये जाये। इस पूरे क्षेत्र से दक्षिण भारत के लिए ट्रेन की सुविधा न के बराबर है, इसलिए दक्षिण भारत जाने वाली ट्रेन जो अजमेर से चलती है, ट्रेन नं. 12978 मरूसागर एक्सप्रेस अजमेर से अर्नाकुलम को उदयपुर या चित्तौड़गढ़ जंक्शन तक बढ़ाये जाने से भीलवाड़ा जुड़ जायेगा। गाड़ी सं. 22632 बीकानेर से चेन्नई वाया जयपुर तथा गाड़ी सं. 12968 जयपुर से मद्रास ये दोनों ट्रेनें सप्ताह में एक दिन रविवार को चलती हैं। गाड़ी सं. 22632 अणुवृत्त एक्सप्रेस को फुलेरा जंक्शन से अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़गढ़-रतलाम होकर चेन्नई चलाये जाने से रेलवे की आय बढ़ने के साथ-साथ चार लोकसभा क्षेत्रों का जुड़ाव दक्षिण भारत से हो जायेगा।

***श्री सुमेधानन्द सरस्वती (सीकर)-** मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु जी द्वारा 5 फरवरी 2016 को पेश किए गए 2016-17 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं इस अवसर पर माननीय रेल मंत्री को बधाई भी देना चाहता हूँ कि बड़ा ही पेश किया विजनरी बजट पेश किया है। रेल के विकास के बिना विकसित भारत की कल्पना नहीं की जा सकती है।

इस सरकार से पूर्व की अधिकतर सरकारों ने रेलवे को राजनीतिक हथियार के रूप में प्रयोग किया था। एक के बाद एक परियोजनाएं घोषित कर दी जाती थीं, लेकिन वे परियोजनाएं आज तक पूरी नहीं हुई हैं। केवल जनता को गुमराह किया जाता था, केवल वायदे किये जाते थे। अधिकांश वायदे पूरे नहीं हो पाते थे। ऐसे में बजट का कोई औचित्य नहीं रह जाता है। हर वर्ष लक्ष्य निर्धारित किए जाते तथा उन्हें निर्धारित समय पर पूरा किया जाए। हमारी सरकार इसी दिशा में आगे बढ़ रही है। बजट में यह कहा गया है कि वर्ष 2020 तक सभी रेलगाड़ियां समय पर चलेंगी जोकि अत्यंत ही सराहनीय है। सुपरफास्ट एवं एक्सप्रेस गाड़ियां तो फिर भी काफी हद तक समय पर चलती हैं, लेकिन सवारी गाड़ियां विलंब से चलती हैं जिनमें आम आदमी यात्रा करता है। आम आदमी के प्रति यह सोच सरकार की बहुत अच्छी है। सरकार की यह सोच भी सराहनीय है कि सबको जब चाहे तब टिकट उपलब्ध करने के सार्थक प्रयास कर रही है। यात्रियों को टिकट लेने के लिए लम्बी लाइनों में लगना पड़े, इस हेतु "ऑपरेशन पांच मिनट" की शुरूआत एक अत्यंत ही सराहनीय कदम है। इस हेतु सरकार 1780 ऑटोमेटिक टिकट वैलिंग मशीनों की व्यवस्था कर रही है और 225 केश-इन-कॉर्ड एवं स्मार्ट कार्ड वाली टिकट वैलिंग मशीनें भी उपलब्ध कराएगी। आरक्षित टिकटों हेतु ई-टिकटिंग हेतु वर्तमान 2000 टिकट प्रति मिनट की क्षमता को 7200 टिकट प्रति मिनट किया जा रहा है। जिससे लोग आसानी से आई.आर.सी.टी.सी. की साइट पर जाकर आसानी से टिकट बुक कर सकेंगे। यह सब माननीय प्रधानमंत्री जी के मार्गदर्शन में हो रहा है, जो हमेशा ही सूचना प्रौद्योगिकी और तकनीक के उपयोग पर जोर देते हैं।

सरकार ने स्वच्छता पर विशेष जोर दिया है। लगभग 17000 बायो-टॉयलेट्स बनाए गए हैं, जिससे रेल ट्रेक स्वच्छ नहीं होंगे एवं गंदगी भी नहीं फैलेगी। साथ ही, "ए" ग्रेड के स्टेशनों पर एस.एम.एस. के माध्यम से यदि किसी कोच में सफाई करनी है तो उसकी व्यवस्था की गई है। इसी प्रकार कैटरिंग सुविधाओं में भी काफी सुधार किया गया है एवं और सुधार किये जाने की व्यवस्था की गई है।

समर्पित मालभाड़े गलियारा का काम अब तेजी पकड़ने लगा है। इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र को भी फायदा होगा। मैं आशा करता हूँ कि सरकार दिल्ली-मुम्बई समर्पित मालभाड़े गलियारे को प्राथमिकता

पर पूरा करेंगे। इसके लिए आवश्यक धनराशि का प्रावधान बजट में किया गया है। अतः मैं माननीय मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ।

रींग्स में या रींग्स के पास लोजिस्टिक पार्क बनाया जाए, क्योंकि समर्पित मालभाड़ा गतिविधि में जयपुर से निकटस्थ स्थान रींग्स ही है। साथ ही, रींग्स राष्ट्रीय राजमार्ग पर भी स्थित है। यह लोजिस्टिक पार्क सीकर-झुंझुनू, चुरू-बीकानेर, श्रीगंगानगर, आदि स्थानों से आने वाले माल (सड़क एवं रेलमार्ग) को मुम्बई-अहमदाबाद-दिल्ली आदि महत्वपूर्ण जगहों पर सुगमता से भेजा जा सकेगा।

रेल बजट वर्ष 2016-17 में राजस्थान हेतु 1405 करोड़ रूपए दिए गए हैं, जो पिछले वर्ष की तुलना में 531 करोड़ रूपए अधिक है। इसमें नई लाइनों के लिए 127 करोड़ रूपए आमान-परिवर्तन कार्य हेतु 229 करोड़ रूपए तथा रेल ट्रेक के दोहरीकरण हेतु 979 करोड़ रूपए आवंटित किए गए हैं। कुल मिलाकर दो रेल लाइनों का विद्युतीकरण, तीन नई रेल लाइनों को मंजूरी प्रदान की है एवं साथ ही, छह नई रेल लाइनों को सर्वेक्षण का प्रावधान किया गया है। जयपुर-बीकानेर लाइन के दोहरीकरण हेतु सर्वे होगा एवं 12 आर.ओ.बी. एवं 31 आर.ओ.बी. भी बनाने का प्रावधान किया गया है। सवाईमाधोपुर-जयपुर-रींग्स की 188 किलोमीटर रेल लाइन का विद्युतीकरण होगा। इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र को फायदा होगा। मैं माननीय रेलमंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि यह विद्युतीकरण रींग्स से वाया सीकर-बीकानेर-श्रीगंगानगर तक किया जाए। यह रेल लाइन रणनीतिक रूप से बहुत महत्वपूर्ण है। भिवानी से लुहारू के बीच नई रेल लाइन प्रस्तावित की गई है। यह रेल लाइन बनने से मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को दिल्ली के लिए लुहारू से दो रेल मार्ग मिल जाएंगे। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इस कार्य को प्राथमिकता से पूर्ण कराएं। नीमकाथाना-नवलगढ़-फतेहगढ़-रतनगढ़ रेल लाइन का सर्वे का काम भी होगा, यह अत्यंत ही स्वागतयोग्य है।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की मांगों पर आता हूँ। मैं माननीय रेलमंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि आमान-परिवर्तन के बाद सीकर-लुहारू मार्ग पर रेल सेवाएं आरम्भ कर दी गई हैं। साथ ही, कहना चाहता हूँ कि अभी इस मार्ग पर केवल एक ही एक्सप्रेस गाड़ी (सप्ताह में केवल दो दिन) एवं प्रतिदिन 2 सवारी गाड़ियां चलाई जा रही हैं। अभी जो रेलगाड़ियां चल रही हैं, वे अपर्याप्त हैं। इस मार्ग पर रेल सेवाएं बढ़ाने के लिए मैं आपसे (माननीय रेल मंत्री जी) रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से कई बार मिल चुका हूँ। मुझे अधिकारियों ने आश्चर्य किया था कि दिल्ली स्थित शकूरबस्ती रेलवे स्टेशन का विस्तार कार्य पूरा हो जाने पर शकूरबस्ती सीकर के बीच प्रतिदिन रात के समय एक्सप्रेस रेल सेवा प्रारंभ कर दी जाएगी। मैं इस संबंध में अद्यतन स्थिति जानना चाहता हूँ एवं एक बार फिर से अनुरोध करता हूँ कि सीकर-दिल्ली के बीच प्रतिदिन एक्सप्रेस गाड़ी रात के समय शीघ्र प्रारंभ की जाए। साथ ही, सीकर एक्सप्रेस जो सप्ताह में दो दिन चलती है, उसे नियमित किया जाए एवं इस गाड़ी में सैकेण्ड सीटिंग आरक्षित श्रेणी उपलब्ध कराई जाए, क्योंकि दिन के समय शयनयान श्रेणी आरक्षण (स्लीपर वलास रिजर्वेशन) की आवश्यकता कम होती है।

चुरू-सीकर मार्ग पर आमान-परिवर्तन का काम चल रहा है। आशा करता हूँ कि यह काम निर्धारित समय पर पूरा होगा। इसके बाद सीकर-जयपुर का आमान-परिवर्तन किया जाएगा। मैं इसके लिए आपका आभार व्यक्त करता हूँ। अजमेर से निजामुद्दीन (दिल्ली) के बीच सप्ताह में दो दिन एक जन शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलती है। यह रेलगाड़ी शेष दिनों में अजमेर में खड़ी ही रहती है। यद्यपि व्यस्त समय में इसे होली-डे स्पेशल के रूप में अजमेर-सराय रोहिल्ला के बीच चलाया जाता है। मेरे क्षेत्र के निवासियों की मांग है कि इस गाड़ी को गुरुवार को छोड़कर प्रतिदिन चलाया जाए। साथ ही, इस गाड़ी में कुछ अनारक्षित कोच भी जोड़े जाएं। चुरू-सीकर आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है, इसलिए सीकर-बीकानेर के बीच न तो कोई सीधी रेल सुविधा है एवं न ही लुहारू से कोई लिंक रेल सेवा उपलब्ध है। चण्डीगढ़ से बांद्रा वाया नीमकाथाना, रींग्स एक्सप्रेस गाड़ी सप्ताह में दो दिन चलती है। मैं मांग करता हूँ कि इस गाड़ी को नियमित किया जाए, इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों का चण्डीगढ़ के लिए सीधी रेल सेवा उपलब्ध हो सकेगी।

सीकर-झुंझुनू से बड़ी संख्या में लोगों को जयपुर जाना होता है। अतः मैं मांग करता हूँ कि सीकर-लुहारू के बीच सवारी गाड़ी (दिन में कम से कम दो फेरे और) चलाई जाए। साथ ही, झुंझुनू जिते से बड़ी संख्या में लोगों का विभिन्न कार्यों के लिए सीकर आना होता है। अतः दिन के समय यदि सीकर-लुहारू के बीच दो सवारी गाड़ियां चलेगी तो लोगों के लिए लाभदायक होगा।

अक्सर रेलवे द्वारा कहा जाता है कि अभी दिल्ली सराय रोहिल्ला पर जगह नहीं होने से दिल्ली सीकर के बीच रात को गाड़ी चलाना अभी संभव नहीं है, यह सेवा शकूरबस्ती स्टेशन का विस्तार कार्य पूर्ण होने पर ही चालू हो पाएगी। मेरे क्षेत्र के लोगों की लंबे समय से मांग रही है कि दिल्ली-हरिद्वार के बीच गाड़ी चलाई जाए। अतः इसके मद्देनजर मेरा सुझाव एवं मांग है कि दिल्ली से हरिद्वार के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए, जिससे सराय रोहिल्ला स्टेशन पर स्थान की समस्या एवं दिल्ली-सीकर के बीच रात के समय एक्सप्रेस गाड़ी की समस्या का समाधान हो जाएगा।

मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने 50 प्रतिशत बर्थ महिलाओं एवं वरिष्ठ नागरिकों के लिए आरक्षित करने का निर्णय लिया है। यह सरकार महिलाओं एवं वरिष्ठ नागरिकों के प्रति संवेदनशील है। स्टेशनों पर छोटे बच्चों के लिए जरूरी दूध एवं अन्य खाद्य वस्तुओं की व्यवस्था किए जाने का प्रावधान किया जा रहा है। अनारक्षित डिब्बों में एवं सवारी गाड़ियों में मोबाइल चार्जर लगाए जाएंगे, जो कि सराहनीय है।

मुझे आशा है नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि माननीय मंत्री जी मेरी मांगों पर विचार कर उन्हें पूरा करेंगे। अंत में मैं दूरगामी, जनहितैषी एवं महिलाओं, बच्चों एवं वरिष्ठ नागरिकों के लिए विशेष रूप से कल्याणकारी बजट देने के लिए धन्यवाद देते हुए वर्ष 2016-17 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***SHRIMATI KOTHAPALLI GEETHA (ARAKU):** At the outset, I would like to convey my wholehearted gratitude and thanks to the Honourable Railway Minister on presentation of the railway budget, as the Common Man's budget. Railways have always been the means of transportation of a common man and since independence the amenities that have been provided to the passengers have taken a backseat. Though there was always a constant rise in the fares, the passenger comfort and amenities declined over a period of time and the coaches were in a bad condition. But during the last budget the Railway Minister announced that passenger amenities will be given top priority. This was just not a formal announcement, we have seen considerable increase in the services and amenities in the past one year. The Hon'ble Minister has ensured that the commitment to the country was honored and was successful in partly reviving the fame of the Indian Railways and I wholeheartedly congratulate the Hon'ble Minister for his achievements. I also congratulate the Minister for his pace in completing the ongoing projects which are pending since ages.

Coming to my constituency which is completely a tribal constituency with no great rail connectivity, we had just very few issues pending before the Ministry but for the past 2 decades. The sanction of glass coaches for Araku has been a pending demand for the past 2 decades which could not take shape, and I am grateful for the Hon'ble Minister for making this dream come true and sanctioning the coaches. The budget amount was also released and the coaches are in the manufacturing stage. I also thank the Railway Minister for his initiative in modernization of the railway stations which is a step ahead in transforming the railways into passenger friendly means of transport.

Now coming to the present budget, I thank the Hon'ble Minister for sanctioning almost Rs.1200 crores towards the laying of tracks as well as finishing the ongoing projects for the state of Andhra Pradesh. I would like to put forth before the Hon'ble Minister one issue that is of sentiment to the people of Andhra Pradesh. A special railway zone has been a part of the promises to the state of Andhra Pradesh as per the AP Reorganization Act 2014. The people of Andhra Pradesh have been curiously waiting for Minister to kindly speed up the process as the government is committed to the cause of resolving all issues and also in fulfilling the conditions laid down in the said Act. A railway zone with Visakhapatnam as the headquarters may be considered positively for which the people will remain grateful to you.

I greatly appreciate the Government's development philosophy with high priority of passengers, with no hike in passenger fares. I appreciate the steps taken by the government during last 12 months and successful completion of last budget commitments. Nav Arjan or New revenues focus on

new sources of revenue. Nav Manak or New norms (optimizing outgo on each activity), and Nav Sanrachna or New Structures (revisiting all processes, rules, and structures).

I appreciate the safety steps initiated towards the security of passengers at level crossings by eliminating all unmanned level crossings by 2020, which will be highly useful in avoiding of the accidents and save the lives of many people. Providing CCTV's to all major stations will also effectively monitor the safety and security of passengers as well as women passengers. The commitment towards the women safety is also greatly commendable.

It is the need of the hour to provide for the hygienic conditions in the railways. The steps taken for hygienic bio toilets under Swatch Bharat mission and additional toilets in other stations with commitment is highly appreciated across the country. Personally, I am happy to hear about cleaning of toilets instantly at the simple SMS, waste segregation and recycling centres, and introduction of 'AYUSH' systems in 5 Railway hospitals. e-marketing for products produced by the Self-Help groups and encouragement for sourcing of products from SC/ST entrepreneurs.

I sincerely thank for the customer centric amenities such as increasing the quota for senior citizens and women travelers, Deen Dayal coaches for long distance trains for unreserved passengers and providing coaches with water and higher number of mobile charging points. I is also welcome the fact for allowing local cuisines and Children's menu, baby foods made available for travelling mothers.

Once again, I would like to congratulate the Hon'ble Minister of Railways for his great initiative in reforming and reviving the Indian railways into a customer friendly railways through many of his great and wonderful initiatives, and also in his great commitment to keep it in reach of a common man of the country. With this I support the Railway budget.

***श्री गढ़ल करवां (चुरू)-** ये चुनौती भरा समय है, अर्थव्यवस्था में मंदी है, ऐसी कठिन परिस्थितियों में माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में यात्री किराया और मातभाड़े में बढ़ोतरी किए बिना लोगों को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं देने की कोशिश की है, हर क्षेत्र को कुछ न कुछ दिया है, साथ ही रेलवे की आय बढ़ाने के लिए अहम कदम उठाए हैं, यह पूरी तरह से आम आदमी का बजट है, बजट में जितने भी उपाय किए गए हैं, उससे अधिकतम आम आदमी को फायदा होगा, इससे रेलवे के ढांचे में सुधार होगा। पहली बार सामान्य कोच के डिब्बे बढ़ाए गए हैं, चार वर्ष में 95 प्रतिशत ट्रेनें सही समय पर चलने का वादा किया है और 2020 तक प्रत्येक यात्री को कंपर्म टिकट मिले, इसका भी वादा किया है, बुजुर्गों, महिलाओं को आरक्षण में प्राथमिकता मिले, युवा वर्ग के लिए ऑनलाइन भर्ती की आकर्षक घोषणा की गई है। यात्री गाड़ियों की औसत रफ्तार 80 किलोमीटर प्रति घंटा होगी, सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाने का वादा भी रेलवे का सही कदम है। अंत्योदय, हमसफर, तेजस और उदय नाम की चार ट्रेनें चलाई जाएंगी, इनमें से अंत्योदय पूरी तरह से अनारक्षित बोगियों वाली गाड़ी होगी, अगले पांच वर्षों में 8.5 लाख करोड़ रुपये से रेलवे के बुनियादी ढांचे को सुधारने पर खर्च किया जाएगा। मंत्री जी ने बजट में रेल यात्रा को सुरक्षा, संरक्षा और सुविधा के लिहाज से बेहतर बनाने का भरपूर दिशा दिया है। रेलवे अपने सचिवों में कटौती करने की दिशा में कदम बढ़ा चुका है, ये उम्मीदों से भरा बजट है। सातवें वेतन आयोग के कारण पड़ने वाले बोझ ने वर्ष 2016-17 के मुनाफे को बहुत हद तक प्रभावित किया है।

रेल बजट में चौकीदार विहीन सभी समारोहों को समाप्त करने की घोषणा की गई है, जहां समारोह नहीं है, वहां की स्थिति क्या होगी, विचारणीय पूर्ण है। बीकानेर-दिल्ली रेल लाइन का निर्माण 100 वर्ष पूर्व किया गया था, उस समय मानव सहित/मानव रहित रेल समारोह की मांग नहीं हुआ करती थी, इस रेल लाइन पर, विशेष रूप से संसदीय क्षेत्र चुरू में इनका भारी अभाव है, 5 से 10 कि.मी. तक एक भी रेलवे क्वॉसिंग नहीं है, जबकि अन्य क्षेत्र में प्रत्येक 1 कि.मी. पर रेलवे क्वॉसिंग है। इसके अभाव में सैकड़ों वर्षों के ग्रीमिण रास्ते एक गांव से दूसरे गांव व खेतों में जाने के रास्ते बंद हो गए। भारी वाहनों की बात तो छोड़िये, किसान अपने खेतों में ऊँआँ-ट गाड़ी तक नहीं ले जा पा रहा है। किसान अपने खेत छोड़ नहीं सकता, रेलवे क्वॉसिंग के अभाव में खेत व गांवों में जा नहीं पा रहा है। मजबूरन उन्हें अनाधिकृत रूप से रेल लाइन को पार करना पड़ रहा है। हमेशा उनके जीवन को खतरा बना रहता है। तोहारू-रतनगढ़, सादुलपुर- हनुमानगढ़, सादुलपुर-झुम्पा, रतनगढ़-सरदारशहर, रतनगढ़-डेगाना खण्ड पर काफी ऐसे गांव हैं, जहां एक गांव का दूसरे गांव से व खेतों से संपर्क टूट गया है। यहां रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण किया जाए। रेल अण्डर ब्रिज निर्माण के लिए रेल मंत्रालय को अपनी नीति को बदलना होगा। राज्य सरकारों के पास इनके निर्माण के लिए धन नहीं है, इनका निर्माण रेलवे को करना चाहिए। मेरे क्षेत्र में यह एक विकट संकट पैदा हो गया है। जब तक इन मार्गों पर रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण नहीं होगा तब तक रेल मंत्री जी की सुरक्षा का विजन कैसे पूरा होगा। रेल बजट में रतनगढ़-फतेहपुर, सरदारशहर-सूरतगढ़, सरदारशहर-तारागढ़-राजगढ़ सर्वे की घोषणा की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभारी हूँ, उक्त घोषित तीनों ही मार्ग मेरे क्षेत्र में आते हैं, इससे बहुत बड़ा क्षेत्र रेल सेवाओं से जुड़ जाएगा। सरदारशहर-हनुमानगढ़, सीकर-सातासर-बीदासर-नोखा रेल लाइन के लिए सर्वे किए हुए काफी समय हो गया है, इन मार्गों पर भी रेल लाइन डालने के कार्य को स्वीकृति किया जाए। जोधपुर-दिल्ली ससय रोहित्ला वाया रतनगढ़ सहाह में दो दिन चलने वाली गाड़ी सं. 14705/14706 को नियमित करते हुए इसका विस्तार हरिद्वार तक किया जाए। हावड़ा-जैसलमेर, बांद्रा-जम्मूवाही वाया रतनगढ़ विवेक एक्सप्रेस, बांद्रा-दिसार सामाहिक गाड़ियों को सहाह में तीन-तीन दिन किया जाये। बीकानेर हरिद्वार वाया रतनगढ़ गाड़ी का संचालन किया जाए। दिसार-भादरा नई रेल के लिए सर्वे किया जाए, सामरिक दृष्टि से यह क्षेत्र अत्यंत महत्वपूर्ण है। भादरा-नोहर स्टेशन के मध्य सोती बड़ी व रतनगढ़-सरदार शहर के मध्य हुडेरा हॉल्ट स्टेशन कायम किया जाए एवं सादुलपुर जं. के पूर्व साईड में सी.142 पर घोषित ओवर ब्रिज की संपूर्ण राशि जारी की जाये। इसकी मांग काफी समय से की जा रही है।

***श्री देवजी एम. पटेल (जांसी)-** देश में आज भी रेल छोटी व लंबी यात्रा का सबसे सस्ता माध्यम है। देश में एक कोने से दूसरे कोने की यात्रा का इससे सुगम दूसरा कोई माध्यम नहीं है। भारतीय रेल देश की धड़कन है। इसका देश की तरक्की में अहम योगदान है। यह संस्कृति सभ्यता की पहचान है। भारत को एक सूत्र में जोड़ने का कार्य करती है। प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष लाखों रोजगार के अवसर उपलब्ध कराती है। सिनेमा कलाकारों, यात्रा वृत्तों से लेकर अर्थ जगत में रेलवे की भूमिका सराहनीय है। हम कह सकते हैं-भारतीय रेलवे देश की रीढ़ है। इतना महत्वपूर्ण महकमा आजादी के बाद से राजनीति की शेट चढ़ गया था। ऐसा पहली बार हुआ है कि यह रेल बजट किसी प्रदेश का न होकर इसमें सारे देश की झलक दिखाती है। हमारी सरकार ने रेलवे से राजनीति के रेड सिग्नल हटा दिया है। रेलवे की कार्यशैली में अब राजनीति के बजाय राज्यनीति है। सुविधा और सहयोग की परिस्थितियों पर अब केंद्र राज्य सरकारें मिलकर चलेंगी। कभी बंगाल तो कभी बिहार या किसी एक राज्य की चाहतों में अटकता रहा सुदेश प्रभु जी का रेल बजट अब राजनीतिक आगुहों और पूर्वाग्रहों से आजाद होकर ज्यादा राष्ट्रीय रंग-रूप के साथ निकला है। बजट में घोषणाएं नहीं बल्कि उनके अमल और रेलवे की पूरी कार्यशैली बदलने की दिशा स्पष्ट दिखाती है। लम्बे अरसे के बाद ऐसा हुआ है कि रेल मंत्रालय मुख्य सत्ताधारी दल के पास आया है। गठबंधन सरकारों का युग आने के बाद पिछले कुछ समय से रेल मंत्रालय सहयोगी दलों के पास ही रहा। सहयोगी दल किसी राज्य या क्षेत्र विशेष से होते थे। नतीजतन उनके बजट में उनके अपने सियासत हित ज्यादा रहे। राजनीतिक मजबूरियों के चलते रेलवे में सुधार की प्रक्रिया धीमी रही। घोषणाओं और सियासतों की मानसिकता डाली रही। अपने क्षेत्र में सियासी हित साधने के लिए रेलवे के संसाधनों के दुरुपयोग से भी नहीं चूके। माननीय नरेंद्र मोदी जी की सरकार बनने के साथ ही रेलवे के कार्यालय के संकेत दिए थे। प्रधानमंत्री जी ने रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने का लक्ष्य रखा था। हमारे रेल मंत्री जी ने पहले बजट में ही रेलवे की सोच को अलग करने के संकेत दिए थे। अब दूसरे बजट में सुविधा, सहयोग, संपर्क और सामर्थ्य की तरफ रेल को बढ़ाने के लिए बिना किसी शोर के आगे बढ़ गए हैं। इस कड़ी में सबसे अहम घोषणा है-राज्यों में रेलवे के विस्तार से लोगों को रोजगार और सद्दलित्व में सक्रिय भूमिका होगी। मंत्रिमंडल ने रेल आधारित परियोजनाएं शुरू करने के लिए राज्य सरकारों के साथ संयुक्त उद्यम का सृजन करने की अनुमति प्रदान की है, इसका असर दिखने लगेगा। अब रेलवे के स्वामित्व की साझेदारी सहकारी संघवाद की भावना को मजबूत बनाने के लिए नई संभावनाएं सृजित होंगी। इन परियोजनाओं से खासतौर से पिछड़े इलाकों को समर्थ बनाने की जबरदस्त संभावनाएं हैं। यह बजट यात्रियों की सुरक्षा और उनकी मूलभूत सुविधाओं को विशेष ध्यान दिया गया है। आज चलती ट्रेन में यात्रियों को सोशल मीडिया के जरिए उनको भोजन से लेकर उनकी शिकायतों पर पूरा ध्यान दिया जा रहा है। रेलवे, महिलाओं और वरिष्ठ नागरिकों के लिए विशेष सुविधाओं के साथ-साथ उनका पूरा ख्याल रखने का प्रयास कर रहा है। यह पहली बार हुआ है कि ट्रेन में सफर कर रहे छोटे बच्चे को भोजन तथा दूध उपलब्ध कराया गया हो। इतनी सारी बातें ही बजट को खास बनाती हैं। यही बात सिद्ध करती है कि हमारे रेल मंत्री और प्रधानमंत्री देश के नागरिकों के लिए कितने सजग हैं। यह बजट अनेक विशेषताओं को लिए हुए है, लेकिन इसकी सबसे बड़ी व प्रमुख विशेषता है यात्री किराया से लेकर मातभाड़े तक में किसी भी प्रकार की बढ़ोतरी नहीं की गयी है और यात्रियों की सुविधाओं का पूरा ध्यान रखा गया है। साथ ही, रेलवे को आधुनिक बनाने में कोई समझौता नहीं किया गया है। रेल मंत्री ने 2015-16 के लिए 8 हजार 720 करोड़ रुपये की बचत कर राजस्व की अधिकांश कमी को पूरा कर लिया है। श्री प्रभु जी ने रेलवे को और

सुविधासुक्त बनाने के क्रम में भारतीय रेल में यात्रियों को और अधिक सुविधाएं देने का प्रस्ताव किया गया है। 65000 अतिरिक्त बर्थ और 2500 वाटर वॉडिंग मशीनें उपलब्ध करायी जा रही हैं। 17000 बॉयो-टायलेट प्रदान किये जाएंगे। सुविधाओं के साथ तकनीकी रूप से भी रेलवे आधुनिक युग के अनुसार कदम से कदम मिलाकर चलने को तैयार हो रहा है। अब रेलवे विश्वस्तरीय होने की दिशा में चल पड़ा है। बड़ी लाइन पर पिछले 6 वर्षों में लगभग 4.5 किलोमीटर प्रतिदिन की औसत की तुलना में 7 कि.मी. प्रतिदिन और 2018-19 में 19 कि.मी. प्रतिदिन तक बढ़ जायेगा। रेल मंत्री ने कहा है कि आंतरिक ऑडिट उपायों के अंतर्गत कमियों का पता लगाने के लिए और नुकसान को रोकने के लिए कुछ क्षेत्रों में रेल परिवालन की जांच का कार्य विशेषज्ञता प्राप्त टीमों को सौंपने का प्रस्ताव है। साझेदारी-राज्य सरकार के साथ 6 समझौता-पत्र ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। बजट दस्तावेजों में 44 नई साझेदारियों के कार्यों का उल्लेख किया गया है। जिसमें लगभग 5300 कि.मी. कवर होगा जो 92,714 करोड़ रूपए मूल्य की है। इस बजट में गुणवत्ता में सुधार करने के साथ-साथ अनारक्षित यात्रियों के लिए भी अनेक कदम उठाये गए हैं, यानि सबका साथ-सबका विकास के नारे को हकीकत में बदला गया है, जो निम्न प्रकार से है है-

- 1) अंत्योदय एक्सप्रेस अनारक्षित सुपरफास्ट सेवा,
- 2) दीनदयालु सवारी डिब्बे-पेयजल और बड़ी संख्या में मोबाइल चार्जिंग के पोइंट अनारक्षित सवारी डिब्बों में,
- 3) पैसेंजर ट्रेनों की रफ्तार 80 कि.मी. प्रतिघंटा होगी।

आरक्षित यात्रियों के लिए भी निम्न सुविधाएं प्रदान की गयी हैं-

- 1) हमसफर-पूर्णातः वातानुकूलित 3 ए.सी. सेवा जिसमें भोजन के विकल्प की सेवा मौजूद है,
- 2) तेजस- तेजस भारत में रेलगाड़ी यात्रा के भविष्य को दिखाएंगी। 130 कि.मी. प्रति घंटा और उससे अधिक गति पर चालित होगी,
- 3) उदय- सबसे व्यस्त मार्गों पर यात्रिकालीन डबल डेकर, उत्कृष्ट डबल डेकर वातानुकूलित यात्री एक्सप्रेस जिसमें वहन क्षमता के लगभग 40 प्रतिशत बढ़ाने की संभावना है।

में इस अवसर पर अपने संसदीय क्षेत्र जालौर-सिरोही से संबंधित समस्याओं की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, जिससे जालौर-सिरोही के नागरिक भी कदम से कदम मिलाकर देश के साथ चल सकें। जालौर-सिरोही-उदयपुर रेलवे लाईन सर्वे की घोषणा की गयी है। इसके लिए रेल मंत्री जी को जालौर-सिरोही के नागरिकों की ओर से धन्यवाद देता हूँ। आशा करता हूँ कि यह सर्व कार्य जल्द से जल्द पूरा कर इसे रेल मार्ग से जोड़ा जाएगा। हमारे यहां आबूरोड रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में घोषणा की गई थी, परंतु अभी तक कार्य प्रारंभ नहीं किया गया है। आबूरोड के साथ-साथ जालौर-यानीवाड़ा भीनमाल मोदरन आदि स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित किया जाए।

1- चेन्नई-जाधेपुर एक्सप्रेस अप डाउन 16125/16126 तीन दिनों का लम्बा सफर तय करती है, इतनी लंबी दूरी की ट्रेन में पेन्ट्रीकार नहीं होने से इसमें सफर करने वाले यात्रियों को काफी असुविधा होती है। इस ट्रेन में पेन्ट्रीकार लगाया जाए तथा इसके फेरे भी बढ़ाने की आवश्यकता है।

2- बीकानेर से दादर के बीच सप्ताह में दो दिन चलने वाली बीकानेर-दादर सुपरफास्ट ट्रेन नं. 12489/12490 के फेरे बढ़ाने की आवश्यकता लंबे समय से महसूस की जा रही है। यात्री भार को देखते हुए इसके फेरे पर्याप्त नहीं हैं। यदि इस गाड़ी को नियमित कर दिया जाए तो रेल राजस्व में इजाफा होगा, साथ ही साथ यात्रियों को लंबी प्रतीक्षा सूची से भी राहत मिलेगी।

जोधपुर-भीलड़ी (54821) सवारी गाड़ी है, उसे पालनपुर तक बढ़ाया जाए।

3- आज आज़ादी के कई दशक बीत जाने के बाद भी जालौर जिला जयपुर प्रदेश मुख्यालय से नहीं जुड़ पाया है। ट्रेन नं. 22478 प्रतिदिन सुबह जयपुर से 6.00 बजे चलकर 10.40 तक पहुंच जाती है और यह ट्रेन दिनभर जोधपुर में खड़ी रहती है। इस ट्रेन को 233 कि.मी. आगे यानीवाडा तक बढ़ाया जा सकता है। इससे रेलवे के राजस्व में भी भारी वृद्धि होगी साथ ही साथ यहां के नागरिकों को जयपुर तक की यात्रा सुगम हो जाएगी।

4- उत्तर-पश्चिम रेलवे के अंतर्गत समदड़ी-भीलड़ी रेल लाइन को ब्रूंडेज में तब्दील करते हुए करीब पांच वर्ष हो गये हैं, लेकिन यात्री सुविधाओं का नितांत अभाव है। नाम मात्र की यात्री गाड़ियां इस रूट पर चल रही हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र जालौर-सिरोही के लगभग सात लाख लोग दक्षिण भारत के विभिन्न शहरों में रहते हैं। इसके अलावा, बाड़मेर, जैसलमेर, पाली, जोधपुर जिले में लाखों लोग निवास करते हैं तथा अपने व्यवसाय के सिलसिले में बंगलुरु, चेन्नई, दारुनगिरी, कोयम्बटूर, हुबली, ईरोड, हैदराबाद आते-जाते रहते हैं, परंतु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से कई कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। अहमदाबाद से दक्षिण की ओर चलने वाली सभी ट्रेनों का टिकट काउंटर खुलते ही बुक हो जाते हैं। इस क्षेत्र को दक्षिण से जोड़ने से रेलवे के राजस्व में भारी वृद्धि होगी तथा नागरिकों को काफी सुविधा हो जाएगी। इसलिए वर्तमान में जालौर एवं पालनपुर को सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए।

क) बेंगलौर से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी

ख) हैदराबाद से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी

ग) कोयम्बटूर से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी

घ) चेन्नई से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी

5- बाड़मेर-राजवंतपुर-जोधपुर ए.सी. एक्सप्रेस 14805/14806 जो सप्ताह में एक दिन चलती है, इसके फेरे बढ़ाये जाये, ताकि दक्षिण भारत के प्रवासियों को इसका लाभ मिल सके। इस ट्रेन में सामान्य श्रेणी के भी डिब्बे जोड़े जाए। दक्षिण भारत में जालौर, बाड़मेर जिले के प्रवासी लाखों की संख्या में रहते हैं तथा उनका अपनी मातृभूमि के गांव आना-जाना लगातार बना रहता है।

6- रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशानुसार चार करोड़ से आठ करोड़ की पैसेंजर आय का स्टेशन ""बी"" श्रेणी में आता है। सिरोही रोड स्टेशन की पिछले अनेक वर्षों से लगातार वार्षिक आय चार करोड़ से अधिक है। मार्बल पत्थर, मंदिर निर्माण, शिल्प कला आदि की वजह से यह क्षेत्र ""शिल्प कला हब"" के नाम से विश्व विख्यात है। इस क्षेत्र में दो बड़े सीमेंट प्लांट हैं। माल ढुलाई से हर वर्ष करोड़ों रूपए की आय अजमेर रेल मण्डल को रही है। इन प्लांटों में हजारों श्रमिक कर्मचारीगण कार्यरत हैं, जो भारत के विभिन्न राज्यों से हैं, परंतु दूरदराज से आने वाले इन यात्रियों को महत्वपूर्ण ट्रेनों की स्टॉपिज नहीं होने के कारण यहां के यात्रियों और ग्रामीणों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। अतः यात्रियों और ग्रामीणों की समस्याओं को देखते हुए महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों जैसे आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916), गरीब रथ एक्सप्रेस (12215/12216) का ठहराव सिरोही रोड रेलवे स्टेशन पर दिया जाये।

7- डी.एम.यू. (79437/79438/79431/79342) फास्ट ट्रेन आबूरोड से सुबह 5 बजे रवाना होकर 10 बजे अहमदाबाद पहुंचती है। अहमदाबाद से 3.30 पर रवाना होकर रात्रि में 8.15 पर आबूरोड पहुंचती है। यह ट्रेन रातभर आबूरोड खड़ी रहती है, इस ट्रेन को फालना तक बढ़ाने से ग्रामीण किसान और व्यापारियों को पालनपुर, मेहसाना एवं अहमदाबाद तक यात्रा करना अत्यंत सुविधाजनक हो जाएगा। साथ ही ट्रेन को फालना तक करने से रेलवे मंत्रालय को राजस्व भी काफी वृद्धि होगी।

8- जोधपुर-मेडता-बीकानेर जाने हेतु स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन से कोई ट्रेन नहीं है। बीकानेर-बांदा-बीकानेर (14707/14708) ट्रेन हमेशा स्वरूपगंज से गुजरती है। स्वरूपगंज के आसपास लगभग 100 गांवों की आबादी है। सड़क मार्ग बहुत महंगा एवं असुविधाजनक है। ग्रामीण जनता की सुविधा हेतु बीकानेर-बांदा-बीकानेर का ठहराव स्वरूपगंज स्टेशन पर करायें। इंटरसिटी ट्रेन अजमेर-अहमदाबाद-अजमेर (19411/19412) तथा आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916) और हरिद्वार मेल (19105/19106) का ठहराव भी स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन होने से नागरिकों को काफी सुविधा होगी।

9- सिरोही रोड रेलवे स्टेशन पिंडवारा तहसील में पड़ता है, रेवेन्यु रिकॉर्ड में इसका नाम पिण्डवारा है तथा सिरोही जिला केंद्र से इसकी दूरी लगभग 40 कि.मी. है। सिरोही रोड कोई राजस्व गांव नहीं है। अतः इस स्टेशन का नाम बदल कर पिंडवारा रेलवे स्टेशन रखा जाए। जिससे इस मार्ग पर सफर करने वाले यात्रियों को भ्रम की स्थिति न रहे।

में इस बजट का स्वागत करता हूँ।

***श्री कांति लाल भूरिया (रतलाम):** रेल बजट पर चर्चा में माननीय सदस्यों द्वारा अपन विचार व्यक्त किये गये हैं। जैसा कि सभी अवगत है कि रेल आवागमन का महत्वपूर्ण साधन है, विशेषकर मध्यम वर्ग, गरीब वर्ग के लिए एक अत्यंत ही सुलभ और व्यवस्थित साधन है।

माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है, वह निराशावादी है एवं किसी भी वर्ग के लिए सहित नहीं है। पिछले 2 वर्षों में 11 बार यात्री किराए में वृद्धि की गई है एवं प्रगतिशील बजट होने का सपना दिखाया गया है। सुविधाओं का नाम पर यात्रियों को कुछ भी नया आभास नहीं हुआ है। सभी निराश और मजबूर हैं।

रेलवे हेतु राजस्व जुटाने में ज्यादा प्रयास नहीं किये गये हैं, जिससे कि यात्रियों हेतु अच्छी सुविधाएं दिए जाने का वादा पूरा किया जाना संभव प्रतीत नहीं होता एवं दीर्घकालीन योजनाओं को समय रहते पूरा किया जाना तो दूर की बात है।

नई रेलगाड़ियों का पर्याप्त संख्या में नहीं चलाए जाने की घोषणा का उल्लेख रेल बजट में नहीं होने से यात्रियों को कोई भी सुविधा नहीं मिलना तय है तथा सीमित संख्या में रेल में सफर करने हेतु यात्री मजबूर हैं। रेलों में सीटों/आयिकाओं की संख्या पर्याप्त नहीं होने से यात्रियों को आरक्षण उपलब्ध नहीं होता और वह विपण्न होकर या तो अनारक्षित स्थिति में यात्रा करते हैं या उन्हें अपनी यात्रा की तिथि में परिवर्तन करना पड़ता है, जिससे कि उन्हें अत्यधिक असुविधाओं का सामना करना पड़ता है।

रेल लाइनों का दोहरीकरण एवं आमान-परिवर्तन में विलंब होने से रेल गाड़ियों की गति में इजाफा एवं यात्रा में अनावश्यक देरी होना आवश्यक है। अतः इस समस्या को दूर करने हेतु रेल मंत्रालय को और अधिक प्रयास करने हेतु अभी से कामर कसनी पड़ेगी।

रेलवे के इतिहास में एक अनोखी घोषणा किए जाने से असमंजस की स्थिति पैदा हो रही है। रेल गाड़ियों में अनारक्षित कोचों को दीनदयाल बोनी नाम दिया गया है, इससे रेल यात्रियों को सुविधाएं दिए जाने के स्थान पर बोनी को नाम दिए जाने से मेरी समझ में नहीं आ पा रहा है कि यह कौन-सा प्रयोग है कि बोनी को नाम दिए जाने से रेल यात्रियों को किस प्रकार की सुविधा उपलब्ध कराई जाने हेतु प्रेरित किया जाएगा। हम बोणियों को नाम दिए जाने का विरोध करते हैं।

इस रेल बजट की सबसे विस्मयकारी घोषणा मुम्बई-अहमदाबाद के बीच बुलेट ट्रेन का चलाया जाना रेल यात्रियों को अच्छी सुविधाएं दिए जाने के पीछे उनसे सुविधाएं छीनने का प्रयास है। वस्तु स्थिति यह है कि इस छोटे से कोरीडोर के निर्माण हेतु एक लाख करोड़ का व्यय होने का अनुमान है एवं इसे बनाने हेतु अधिक समय लगना स्वाभाविक है। यह प्रयोग भारत जैसे राष्ट्र में किया जाना अव्यवहारिक तो है ही और अलाभप्रद योजना की श्रेणी में आता है। इतनी बड़ी धनराशि से हम रेल यात्रियों को कई सुविधाएं उपलब्ध करायकर संतुष्ट करने में सफल हो सकते हैं, जिसमें रेलवे का कार्याकल्प समाहित है।

इसी तारतम्य में आपसे अनुरोध करता हूँ कि मुझे अपने संसदीय क्षेत्र रतलाम-झाबुआ की कुछ ज्वलंत समस्याओं को रखने हेतु भी थोड़ा-सा समय प्रदान करें।

1. दाहोद-इंदौर नई रेल लाइन को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाये।
2. धार-छोटा उदयपुर नई रेल लाइन को भी प्राथमिकता मिले।
3. भूमि अधिग्रहण में मध्य प्रदेश के किसानों को नियमानुसार भूमि की कीमत से चार गुना मुआवजा दिया जाना चाहिए।
4. रतलाम को आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा के पश्चात भी इस दिशा में कोई ठोस कार्यवाही नहीं हुई है।
5. रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरपुर लाइन में भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही में देरी।

***श्री चंद्रलाल साहू (महासमंद):** मैं सदन में प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ। 2014 के लोकसभा चुनाव के पश्चात प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जो एन.डी.ए. की सरकार बनी है, वह सभी मोर्चों में उत्कृष्ट कार्य कर रही है, इसमें कोई दो मत नहीं है कि विगत 2 वर्षों में बुनियादी सुविधाओं के क्षेत्र में विशेष ध्यान दिया जा रहा है। कई क्षेत्र जो आज़ादी के पश्चात से उपेक्षित रहे हैं उन पर महता दी जा रही है, जो सराहनीय है। इस बजट में चार स यानि सुरक्षा, सुविधा, स्वच्छता एवं सेवाओं को प्रमुखता दी गई है जो कि विगत कई वर्षों से उपेक्षित रहा है।

बजट में विजन के बारे में उल्लेख किया गया है, जिसे की 2020 में हासिल करने का लक्ष्य रखा गया है, वह आम आदमी की इच्छाओं को ध्यान में रखकर बनाया गया है और इससे भारतीय रेल को न सिर्फ एक नई दिशा मिलेगी बल्कि इसकी दिशा में भी अपेक्षित सुधार की संभावना बनेगी।

पूर्व में रेल विभाग हमेशा से राजनैतिक स्वार्थों की बलि चढ़ता रहा है, लेकिन अब लगता है कि यह प्रवृत्तन मौजूदा सरकार में बदल रहा है। अब रेल बजट समग्र राष्ट्र को दृष्टि में रख कर बनाया जा रहा है, इससे देश के विकास में पूर्ण सहयोग मिलेगा।

वर्तमान की सरकार आर्थिक रूप से कमज़ोर वर्गों पर विशेष ध्यान दे रही है। अंत्योदय एक्सप्रेस एवं दीनदयाल कोच इसके उदाहरण हैं। दिव्यांगों के लिए सुविधाओं का विस्तार सरकार की संवेदनशीलता को दर्शाता है, मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को साधुवाद देना चाहता हूँ।

रेल बजट में सामाजिक दायित्व एवं आर्थिक विकास को आधार बनाया गया है। यह सत्य है कि रेल के विकास की उपेक्षा कर देश के विकास के बारे में कल्पना भी नहीं की जा सकती है। पूर्व में तंबित योजनाओं पर कार्य प्रारंभ करना, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर कार्य, जम्मू-कश्मीर में रेल परियोजनाओं पर कार्य प्रारंभ कर, इसे मेक इन इंडिया से जोड़ना सरकार के विकासोन्मुखी स्वरूप को दर्शाता है।

रेल मंत्री जी ने रेलवे के कार्याकल्प के लिए कई योजनाओं की घोषणा की है तथा कई परियोजनाओं पर कार्य भी प्रारंभ हो चुका है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद के साथ आग्रह करना चाहता हूँ कि भारत वर्ष के कई क्षेत्र जो पर्यटन के क्षेत्र में महत्व रखते हैं किंतु परिवहन सुविधाओं के अभाव में उपेक्षित हैं। इन क्षेत्रों को रेलवे के द्वारा बड़े शहरों से जोड़ने से पर्यटन के विकास के साथ क्षेत्र का आर्थिक विकास भी संभव है। मेरे राज्य छत्तीसगढ़ में सांस्कृतिक विविधता एवं प्राकृतिक सौंदर्य से परिपूर्ण ऐसे कई क्षेत्र हैं जो पर्यटन केंद्र के रूप में विकसित किये जा चुके हैं। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इन क्षेत्रों को भी रेलवे के नेटवर्क से जोड़ा जाये ताकि क्षेत्र के साथ राष्ट्र विकास में तेजी आ सके। मैं अनुरोध करना चाहता हूँ कि 1857 की क्रांति में छत्तीसगढ़ के अमर आदिवासी शहीद वीर नारायण सिंह को श्रद्धा सुमन अर्पित करके छत्तीसगढ़ से प्रारंभ होने वाली छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस को शहीद वीर नारायण सिंह के नाम पर करने संबंधी निर्देश जारी करेंगे। साथ ही, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि मेरे लोकसभा क्षेत्र के बागबाहर रेलवे स्टेशन में पुरी-यूरत एक्सप्रेस, दुर्ग-जगदलपुर, पुरी-गांधीधाम, पुरी-शिर्डी एक्सप्रेस, विश्वास्थापदनम-एल.टी.टी. आदि

ट्रेनों के स्टॉपेज एवं राजधानी एक्सप्रेस को प्रतिदिन संचालित करने की मांग को भी पूरा करने का कष्ट करेंगे।

मैं रेलवे की अनुदान मांगों का समर्थन करते हुए माननीय प्रधानमंत्री जी, रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देता हूँ।

***श्री रविन्द्र कुशवाहा (सलेमपुर):** वर्तमान रेल बजट में माननीय प्रधानमंत्री के स्वच्छ भारत अभियान को साकार करने का सहायनीय प्रयास किया गया है जिसकी शुरुआत गत वर्ष के रेल बजट से ही कर दी गयी है। इस दिशा में पहल करते हुये पर्यावरण एवं हाऊस कीर्पिंग निदेशालय का गठन कर दिया गया है। अभी तक 5000 डिब्बों में इस्टीमेट तैयार जा चुके हैं और 74 रेलगाड़ियों को ऑन बोर्ड हाऊस कीर्पिंग सेवा के तहत सूचीबद्ध किया गया है। इसी तरह कुछ चुनिंदा रेलवे स्टेशनों पर सी श्रेणियों के लिये डिस्पोजबल बिस्तर उपलब्ध कराये गये हैं और 400 अन्य रेलगाड़ियों को शीघ्र ही इस सूची में दर्ज करने का प्रस्ताव किया गया है। वर्ष के अंत तक इस योजना में कुल 1000 ट्रेनों को शामिल कर लिया जायेगा।

माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट प्रस्ताव में रेल यात्रा के दौरान किसी भी अप्रिय घटना में जान-माल के नुकसान से यात्रियों को बड़ी राहत दिलाने के लिये यात्रा बीमा शुरू करने का सहायनीय कठम उठाया है। इसके लिये बीमा कंपनियों की तरफ से वैकल्पिक बीमा उपलब्ध कराने का प्रयास किया जायेगा। इससे यात्रियों को होने वाले वित्तीय नुकसान की भरपाई हो पायेगी। मैं माननीय रेल मंत्री से मांग करता हूँ कि वह भारतीय रेलवे की तरफ से बीमा कंपनी स्थापित करने का प्रयास करे जिससे रेलवे को पर्याप्त आमदनी होने के साथ ही प्रभावित यात्रियों को जल्द से जल्द वित्तीय राहत उपलब्ध हो सकेगी। इसके साथ ही आरक्षण करते समय ही बीमा का विकल्प चुनने की व्यवस्था की जाये। रेल बजट में कहा गया है कि प्रत्येक सवारी डिब्बे में वरिष्ठ नागरिक कोटा 50 फीसद किया जायेगा जिसके फलस्वरूप प्रत्येक रेलगाड़ी में बुजुर्गों के लिये करीब 120 निचली बर्थें उपलब्ध होंगी। इसी प्रकार बुजुर्गों की सुविधा को ध्यान में रखते हुये स्टेशनों पर अधिक एक्सप्रेस और लिफ्ट उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है जो स्वागत योग्य है। बजट प्रस्ताव में महिला सुरक्षा को ध्यान में रखते हुये सवारी डिब्बों में महिलाओं के लिये बीच की सीटें आरक्षित करने की व्यवस्था की गई है। इतना ही नहीं ट्रेनों में बच्चों के खानपान का विशेष इंतजाम करने के साथ ही स्टेशनों पर शिशु आहार, गर्म दूध और गर्म पानी उपलब्ध कराने का भी प्रस्ताव है।

देश की आर्थी आबादी को पूरा हक देने के लिये भी रेल बजट में चिंता की गई है। माननीय प्रधान मंत्री की इस अवधारणा को साकार करने की कोशिश की गई है कि महिलाओं के आर्थिक सशक्तिकरण के बगैर देश प्रगति नहीं कर सकता। इसे अमली जामा पहनाने के लिये कैटरिंग यूनिट ठेकों में महिलाओं को 33 फीसद आरक्षण दिये जाने का प्रस्ताव है। इसके अंतर्गत रेलवे के खानपान इकाइयों के ठेके में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, पिछड़ा वर्ग, महिलाओं और दिव्यांगों को आरक्षण दिया जायेगा। इस प्रत्येक आरक्षित श्रेणी में महिलाओं के लिये 33 प्रतिशत का उप कोटा भी शुरू किया जायेगा। मैं चाहता हूँ कि गैर आरक्षित कोटे में भी महिलाओं के लिये 33 फीसद का उपकोटा निर्धारित किया जाये ताकि इस श्रेणी की महिलाओं के साथ भेदभाव नहीं हो सके। रेलवे की खानपान सेवाओं में अभी भी अधिक सुधार की जरूरत है। सबसे अधिक परेशानी रेल यात्रियों को शुद्ध पेयजल की होती है। भारतीय रेलवे में प्रतिदिन करीब ढाई करोड़ लोग यात्रा करते हैं जिन्हें रोज 25 लाख बोतल पानी की जरूरत पड़ती है। लेकिन प्रतिदिन करीब 6.15 लाख बोतल रेल नीर का उत्पादन होता है। जाहिर सी बात है कि यात्रियों को नकली ब्रांड का प्रदूषित पानी पीने के लिये मजबूर होना पड़ता है जो अवैध वैडरों द्वारा स्टेशनों और रेल गाड़ियों में बेचा जाता है। इसके चलते बड़े स्टेशनों पर अवैध वैडरों की भारी भीड़ होने के कारण यात्रियों को असुविधा होती है।

मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि समस्त भारतीय रेल में अवैध वैडरों द्वारा सालाना करीब पांच हजार करोड़ का व्यवसाय किया जाता है जिसमें आई.आर.सी.टी.सी.के कुछ अधिकारियों और रेलवे पुलिस की मिलीभगत होती है। इससे रेलवे को भारी घाटा उठाना पड़ता है क्योंकि रेलवे वैध वैडरों से कुल बिक्री का 12.5% लाइसेंस फीस लेती है। यदि इन अनधिकृत वैडरों के कारोबार पर अंकुश लगा दिया जाये तो रेलवे को सालाना भारी आमदनी होगी और बड़े स्टेशनों पर अपराध भी कम होंगे। इसी प्रकार पेयजल की कमी को पूरा करने के लिये ब्रांडेड कंपनियों से खुली निविदा आमंत्रित करने की व्यवस्था की जाये और प्रत्येक बोतल का अधिकतम सुदरा मूल्य 10 रुपये से निर्धारित कर दिया जाये क्योंकि एक बोतल पानी के निर्माण में केवल 4 से 5 रुपये का खर्च आता है। इस व्यवस्था से रेलवे की आय तो बढ़ेगी ही यात्रियों को सस्ता एवं गुणवत्तापूर्ण पेयजल भी उपलब्ध होगा। रेल बजट में विविध वस्तुओं के स्टालों के बारे में खान-पान नीति की समीक्षा करने का उल्लेख है। गत वर्षों में जब खानपान की नई नीति बनाई जाती रही तो आरक्षित वर्ग के विविध वस्तुओं के वैडरों को विस्थापित करने की कोशिशें की जाती रही हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से मांग करता हूँ कि नई नीति बनाने समय विविध वस्तुओं के छोटे लाइसेंसियों विशेषकर आरक्षित वर्ग के हितों को संरक्षण दिया जाये ताकि उनकी रोजी रोटी पर कोई आंच नहीं आ सके। साथ ही खान-पान नीति की पुनः समीक्षा की जाये क्योंकि इसके कारण देश के विभिन्न अदालतों में वाद चल रहे हैं और छोटे लाइसेंसियों का भविष्य अंधकार में है जबकि बड़े लाइसेंसि मालामाल हो रहे हैं।

मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्री प्रभु भाई नागरभाई वसावा (वसावा):** यह रेल बजट तीक को तोड़ने वाला है। इसमें रेल को राजनीतिक हथियार बनाने के बजाय उसे जनपयोगी व ग्राहकों के प्रति जवाबदेह बनाने पर ज़ोर दिया गया है। 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 प्रगति, चलो 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 भी किया गया है। रेल मंत्री जी ने गरीबों के लिए अन्त्योदय एक्सप्रेस ट्रेन और टीनटयाल सवारी डिब्बे, मध्यम वर्ग के लिए हमसफर तथा उत्तम वर्ग के लिए तेजस गाड़ियां प्रमुख हैं। उदय नामक रात्रि कालीन डबल डेकर उत्कृष्ट व यात्री एक्सप्रेस का लाभ सभी वर्गों को मिलेगा। धार्मिक पर्यटन की संभावनाओं का दोहन करने के लिए आस्था शक्ति ट्रेने चलाई जाएगी। अब स्टेशनों पर आधुनिक प्रवेश व्यवस्था शुरू की जाएगी।

रेलमार्गों की क्षमता हीनता जैसी समस्याओं को पिछले एक साल में काफी हद तक दूर किया जाएगा। इस दिशा में यह रेल बजट और भी पुख्ता इंतजाम करेगा। विशेषकर, किसानों, कामगारों, दिव्यांग और गरीबों के लाभ के लिए कार्य कर रही है। सबका साथ-सबका विकास एक नारा नहीं है, यह हमारे सभी विचारों और कार्यों में व्याप्त है। माननीय रेल मंत्री जी ने शिशुओं और महिलाओं की कठिनाइयों को दूर करने के लिए गाड़ियों में बच्चों के खान-पान के पदार्थ भी उपलब्ध करायेंगे, इसमें शिशु आहार गरम दूध और गरम पानी भी उपलब्ध कराया जायेगा और गाड़ियों के शौचालयों में शिशुओं को सुविधा मुहैया करायी जायेगी। हमारे प्रधानमंत्री जी के आदेश से जापान सरकार के सहयोग से अहमदाबाद से मुंबई तक एक ढाई स्पीड पैसेंजर कॉन्डिडोर का कार्य किया जा रहा है। हमारे प्रधानमंत्री जी ने जो कौशल विकास की घोषणा की थी, उसकी भागीदारी करके कौशल विकास के लिए उत्कृष्ट केंद्र को भी रेल विभाग के द्वारा विकसित करने की जो घोषणा माननीय रेल मंत्री जी ने की है, वह एक सहायनीय कदम है।

मुझे आज इस बात की अत्यंत प्रसन्नता है कि हमारे रेलमंत्री जी ने हजीरों पोर्ट को रेलवे लाईन से जोड़ने की घोषणा की और इसके साथ-साथ किम-शायन और सचिन-मस्तान के साथ गुजरात में आठ और ब्रिज का निर्माण और 36 सव्से पुल का भी निर्माण करेगा। यह एक अत्यंत सहायनीय सौगात हमारे माननीय

प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी ने दी है। हमारे गुजरात के जन मानस की ओर से माननीय रेल मंत्री जी का हार्दिक अभिनंदन करता हूँ। इसके साथ-साथ बड़ौदा की रेलवे नेशनल अकादमी को विध्वंसित करने को बचाने हेतु जो घोषणा की है, इससे इस इलाके के आदिवासियों को बहुत ही लाभ प्राप्त होगा।

मुझे यह कहते हुए गर्व हो रहा है कि हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी ने जा रेल बजट पेश किया है, उसी से दिखाई देता है कि सबका साथ-सबका विकास हो रहा है।

***श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव):** मैं अपने माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु द्वारा संसद में पेश किए गए रेल बजट का समर्थन करता हूँ। यह पहली बार है कि माननीय रेल मंत्री जी ने समाज के सभी वर्गों की अपेक्षाओं को ध्यान में रखते हुए एक अत्यंत ही संतुलित बजट पेश किया है। लगातार पिछले तीन सालों से न तो यात्री भाड़े में बढ़ोतरी की गई और न ही माल भाड़े में बढ़ोतरी की गई

हैं। यात्री भाड़े में बढ़ोतरी न किए जाने से जहां देश के आम नागरिकों तथा विशेष रूप से गरीब वर्ग के लोगों को बड़ी राहत मिली है, वहीं दूसरी ओर माल भाड़े में बढ़ोतरी न किए जाने के कारण महंगाई में रोक लगेगी तथा आम जरूरतों की चीजों की कीमतों को बढ़ने से रोकने में मदद मिलेगी, क्योंकि आम जरूरत की अधिकांश चीजों की दुलाई रेलवे द्वारा ही की जाती है।

चार नई ट्रेने- अंत्योदय, तेजस, हमसफर और उदय चलाने का निर्णय निश्चय ही सराहनीय है। हमारे अधिकांश गरीब आम यात्री बिना आरक्षण के ही यात्रा करते हैं। पूरी की पूरी अंत्योदय एक्सप्रेस अनारक्षित होगी, इससे इन यात्रियों को दूर-दराज की यात्रा करने में काफी सहुलियत होगी।

माननीय रेल मंत्री जी के मिशन 2020 में सम्मिलित निम्नलिखित लक्ष्य जहां एक ओर यात्रियों के सफर को आसान बनाएंगे, वहीं दूसरी ओर उनकी सुरक्षा भी सुनिश्चित होगी।

1. 2020 तक हर यात्री को मिलेगा कंफर्म टिकट,
2. 2020 तक ट्रेनों में बॉयो-टॉयलेट लगाए जाएंगे,
3. 2020 तक मानवरहित फाटक खत्म किए जाएंगे,
4. 2020 तक बड़ी लाइनों के लक्ष्य पूरे होंगे,
5. 2020 तक 95 फीसदी ट्रेनों को समय से चलाने का लक्ष्य

माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में समाज के सभी वर्गों का पूरा-पूरा ख्याल रखा है। जहां एक ओर उन्होंने महिलाओं के सीट आरक्षण कोटे में बढ़ोतरी की है, वहीं दूसरी ओर वरिष्ठ नागरिकों के लिए भी सीट आरक्षण कोटे में बढ़ोतरी की है। इससे महिलाओं और वरिष्ठ नागरिकों को रेलों में आरक्षण सुनिश्चित करने में अत्यधिक मदद मिलेगी।

रेल मंत्री का यह बजट हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी के इस विज़न को साकार करने में काफी दृढ़ तक कामयाब होगा कि तेजी और कुशलता के साथ काम हो। मुझे पूरी आशा है कि रेल मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेल 2020 तक बड़ी लाइनों का काम पूरा करने के लक्ष्य को हासिल करने में अवश्य ही कामयाब होगा।

यहां मैं रेल बजट की निम्नलिखित खास बातों का उल्लेख करना चाहूंगा, जो निश्चय ही सराहनीय हैं-

- पैसेंजर ट्रेनों की रफतार 80 किलोमीटर प्रति घंटा होगी।
- शोशल मीडिया रेलवे के लिए शिकायतों का प्लेटफॉर्म।
- हर बड़े स्टेशन पर सी.सी.टी.वी. सर्विलांस की सुविधा।
- अंत्योदय और हमसफर ट्रेन चलेगी जिसकी रफतार 130 किलोमीटर प्रति घंटा होगी।
- 139 पर फोन करके टिकट कैंसिल किए जाने की सुविधा होगी।
- संवाहन अनुपात 92 फीसदी हासिल करने की कोशिश करेंगे अर्थात् रेलों को समय पर चलाने के लिए हर संभव प्रयास किए जाएंगे।
- रिटायरिंग रूम की बुकिंग ऑनलाइन होगी।
- सभी स्टेशनों पर वाई-फाई उपलब्ध कराएंगे।
- मौजूदा वित्त वर्ष की समाप्ति तक 17 हजार अतिरिक्त जैविक शौचालय चालू होंगे।

उपरोक्त सभी बातों को देखते हुए कहा जा सकता है कि माननीय रेल मंत्री जी ने आम आदमी की जरूरतों का ध्यान में रखकर रेल बजट बनाया है तथा सबसे ज्यादा ध्यान कस्टमर सर्विस और रेल यात्रा को हाईटेक बनाने पर दिया है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र जलगांव से सैंकड़ों रेलगाड़ियां जाती हैं। मगर वहां उनका ठहराव न होने के कारण हमें उनका लाभ नहीं मिलता था, क्योंकि ट्रैफिक ज्यादा होने के कारण वहां गाड़ियों को ठहराव नहीं मिलता था। इसलिए मैं 2009 से मांग कर रहा हूँ कि जलगांव-भुसावल चौथी लाइन और भुसावल से मनमाड तीसरी लाइन की मेरी मांग को आपने इस बजट में मंजूर किया और साथ ही साथ चालीसगांव-धुलिया के विद्युतीकरण को भी मंजूर किया है, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ।

इस अवसर पर मैं अपने संसदीय क्षेत्र जलगांव की रेल से संबंधित निम्नलिखित कतिपय समस्याओं की ओर इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। बढ़ते यातायात के कारण मेरे जलगांव क्षेत्र में आम जनता को निम्नलिखित लेवल क्वॉसिंभों पर अत्यधिक कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है तथा घंटों ट्रैफिक जाम रहता है तथा वहां ऊपरी पुल बनाए जाने की तत्काल आवश्यकता है-

1. कजगांव ता. भदगांव में कि.मी. 347/12-14 पर लेवल क्वॉसिंभ संख्या 126,
2. कजगांव में कि.मी. 422/4 एण्ड 5 पर लेवल क्वॉसिंभ संख्या 149,
3. दुध फेडरेशन जलगांव पर कि.मी. 304/8-9 पर लेवल क्वॉसिंभ संख्या 148,
4. शिवाजी नगर में कि.मी. 420/9-11 पर ऊपरी पुल पुनर्निर्माण,
5. असोदा ता. जलगांव ऊपरी पुल का निर्माण,
6. जलोद ता. अमलनेर ऊपरी पुल का निर्माण

हालांकि रेलवे उपरोक्त ऊपरी पुलों को ग्रेयडिंग आधार पर बनाने के लिए तैयार है, परंतु स्थानीय निकाय व राज्य सरकार पिछले कई सालों के लगातार सूखे के कारण वित्तीय संकट में हैं तथा उक्त पुलों के निर्माण हेतु अपना हिस्सा देने में असमर्थ हैं। अतः मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि यात्रियों को होने वाली कठिनाईयों को देखते हुए उक्त ऊपरी पुलों का निर्माण रेलवे अपने कोष में से करवाने का कष्ट करे।

कुछ समय पहले रेलवे ने मेरे जलगांव क्षेत्र में जलगांव, धरणगांव, चालीसगांव, चाचोरा और अमलनेर स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों के रूप में विकसित करने की घोषणा की थी, परंतु अभी तक इस पर काम चालू नहीं हुआ है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इन स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों के रूप में विकसित करने का काम जल्द से जल्द चालू किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र से कतिपय रेलों के विभिन्न स्टेशनों पर ठहराव के बारे में अनुरोध प्राप्त हुए हैं, जिनका ब्याँस निम्नलिखित है। इन सभी अनुरोधों को मैं पत्र के माध्यम से पहले ही रेल मंत्रालय को भेज चुका हूँ।

रेल का नाम ठहराव स्टेशन

हुतात्मा एक्सप्रेस नगरदेवला और महसावद

सेवाग्राम एक्सप्रेस नगरदेवला

महाराष्ट्र एक्सप्रेस नगरदेवला

विदर्भ एक्सप्रेस पाचोरा

अमरावती एक्सप्रेस पाचोरा और चालीसगांव

महानगरी एक्सप्रेस चालीसगांव

सचखंड एक्सप्रेस चालीसगांव

पुणे-पटना एक्सप्रेस जलगांव, चालीसगांव और पाचोरा

गोवा एक्सप्रेस चालीसगांव

कर्नाटक एक्सप्रेस चालीसगांव

नवजीवन एक्सप्रेस धरणगांव

पुशी-अहमदाबाद एक्सप्रेस पाचोरा

नागपुर-पुणे गरीब रथ जलगांव और चालीसगांव

माननीय रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि वह मेरे जलगांव क्षेत्र के निवासियों की उपरोक्त मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर उल्लिखित ट्रेनों के अपेक्षित स्टेशनों पर ठहराव अनुमोदित करने का कष्ट करें।

आपने जो दो ट्रेन चालू करवाई थी 1). भुसावळ से धुले पैसेंजर और 2). भुसावळ-मुम्बई एक्सप्रेस ये दोनों गाड़ियां ने पूरे जिले में बहुत बड़ा काम किया था और रेलवे को भी अच्छा राजस्व प्राप्त होता था। मगर ये दोनों ट्रेनें बंद करवा दी गई हैं।

मेरी बहुत सालों से रेल मंत्री जी से मांग थी मगर आपने वह काम किया था। वह बंद होने के कारण हमारे जिले की जनता में बड़ी नाराज़गी व्याप्त है। फिर से वापस आप इन दोनों ट्रेनों को शुरू करवाये, यही मेरी मांग है। आप अपने सप्लीमेंट्री बजट में जरूर इसकी घोषणा करें।

मैं जलगांव की जनता की ओर से माननीय मंत्री जी का हार्दिक धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने जनता की पेशानियों को ध्यान में रखते हुए पिंपाण में रेल फाटक संख्या 147 पर ऊपरी पुल के निर्माण हेतु रेल बजट में 50 करोड़ रूपयों का प्रावधान किया है। मैं एक बार पुनः माननीय रेल मंत्री जी को एक संतुलित रेल बजट पेश करने के लिए धन्यवाद करता हूँ तथा रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***अ. रमेश पोखरियाल निशंक (हरिद्वार):** मैं रेलवे बजट 2016-17 पर अपने विचार प्रस्तुत कर रहा हूँ। संपूर्ण देश ने देखा है और महसूस किया है कि पिछले दो वर्षों में चाहे देश की अर्थव्यवस्था या रेलवे का आर्थिक प्रबंधन हो सर्वत्र एक नया परिवर्तन दिखा है। एक ऐसा नया परिवर्तन जिसे प्रत्येक भारतीय के साथ विश्व के अन्य देशों ने महसूस किया है। स्वतंत्र भारत के इतिहास में समृद्ध, श्रेष्ठ, गौरवमयी, भारत के निर्माण की प्रक्रिया में रेलवे को मिली प्राथमिकता से हर देशवासी के मन में नयी ऊर्जा, नये उत्साह और नयी स्फूर्ति का संचार हुआ है। मेरा पूर्ण विश्वास है कि पिछले वर्ष की भांति इस वर्ष भी राश्ट्रीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सुशासन, गरीबी उन्मूलन, सामाजिक आर्थिक परिवर्तन, रोजगार सृजन का नया अध्याय लिखने में यह रेल बजट महत्वपूर्ण भूमिका निभायेगा। चाहे वह पर्यटन का क्षेत्र हो, नयी सामाजिक पहल हो, मानव संसाधन विकास हो, ऊर्जा और पर्यावरण संरक्षण और प्रबंधन की बात हो, या फिर संसाधन जुटाने का प्रश्न हो, अथवा प्रबंधन प्रणालियों में गुणात्मक सुधार की बात हो। सभी क्षेत्रों में मा.रेल मंत्री ने अपनी दूरदर्शिता, नियोजन क्षमता, नेतृत्व और अद्भुत प्रखरता का परिचय दिया है। मैं रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु एवं रेल राज्यमंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को राष्ट्र निर्माण के लिए अति महत्वपूर्ण रेल बजट के लिए बधाई देता हूँ।

मेरा सदैव से यह मानना रहा है कि किसी भी महत्वाकांक्षी योजना के लिए एक विजन और मिशन की आवश्यकता होती है। सफलता इस बात पर निर्भर करती है कि इन दोनों का बेहतर समावेश कैसे हो। इस बजट में इन दोनों का विशिष्ट समन्वय स्थापित कर मा. मंत्री महोदय ने समृद्ध राष्ट्र निर्माण के स्वप्न को साकार करने की अद्वितीय पहल की है। प्रधानमंत्री का विजन है कि रेलवे देश के विकास में रीढ़ की हड्डी की भूमिका निभाए बिना किराया बढ़ाए अवस्थापना विकास के लिए इतने ज्यादा संसाधन जुटाना अपने आप में अद्वितीय उपलब्धि है। वर्ष 2016-17 के लिए 1.21 लाख करोड़ के संसाधन जुटाए गए हैं जबकि 2013-14 तक 48,100 करोड़ रुपये का प्रावधान था।

रेल केवल अवस्थापना से जुड़ी परिवहन व्यवस्था नहीं है बल्कि, भारत माता का धमनी तंत्र है जो प्रत्येक भारतीय को चाहे वह सूदूरस्वर्ती अरुणाचल प्रदेश में रहता हो या श्रीनगर, कश्मीर या कन्याकुमारी में, सभी को आपस में एकता के सूत्र में पिरोता है।

रेल मंत्रालय द्वारा नये राजस्व की प्राप्ति के लिए सदैव किराया बढ़ाने का सहारा लिया है। रेलवे द्वारा मालढुलाई के क्षेत्र में नया बाजार प्राप्त करने की कोशिशें की हैं। राजस्व के नए स्रोत जुटाने के लिए रेलवे द्वारा विशेष प्रयास किए गए हैं। रेलवे के सभी संसाधनों का उपयोग अधिक से अधिक मुनाफा कमाएं। इस मंशा के साथ अंतर्राष्ट्रीय मानकों के तहत सभी खरीद करने का फैसला किया गया है। सहयोग, संवाद, कल्पनाशीलता को बढ़ावा देने की मंशा से रेलवे ने कई कदम उठाए हैं।

वर्ष 2016-17 में राजस्व जुटाने के लिए एक लाख 84 हजार आठ सौ बीस करोड़ का महत्वाकांक्षी लक्ष्य रखा गया है। कुल मिलाकर कुछ नया करने की धारणा को धरातल पर लाते हुए माल और सवारी गाड़ियों की अधिक गति, समयबद्धता, स्वर्ण चतुर्भुज पर तेज गति की गाड़ियां, जीरो वेस्ट डिस्चार्ज, प्रौद्योगिकी से सुरक्षा की सुनिश्चिता आदि पर जोर दिया गया है।

बतौर रेल मंत्री अपने पिछले वर्ष के भाषण में मा0 मंत्री जी ने स्वीकार किया था कि पिछले कई दशकों में रेलवे सुविधाओं में व्यापक सुधार नहीं हुआ है। इसका मुख्य कारण जहां एक ओर निवेश में भारी कमी रही वहीं दूसरी ओर प्रबंधन पद्धतियों, प्रणालियों, प्रक्रियाओं में भारी अकुशलता एवं निगरानी तंत्र की भारी विफलता रहा है। कुल मिलाकर रेल मंत्रालय कम घोषणा मंत्रालय ज्यादा हो गया था। नित नई घोषणाएं होती थी परन्तु उन्हें क्रियान्वित किए जाने के लिए समुचित साधन जुटाने में सब मौन रहते थे। देशवासियों से यह छलावा आखिर कब तक होगा। यह उनके अद्भुत प्रबंधन क्षमता का ही कमाल है कि जहां एक भी पैसा रेल किराया न बढ़ा हो, वही व्यापक संसाधन जुटाए गए हैं। चार नई ट्रेनों की घोषणा इस रेल बजट में की गयी है और सबसे बड़ी बात है कि 8700 करोड़ रुपये बचाकर अपने आप में (cost compression) कास्ट कंप्रेशन की नयी मिसाल प्रस्तुत की है।

हमेशा वित्तब से चलने के लिए बढनाम भारतीय रेल के लिए 95 प्रतिशत ऑनलाइन लक्ष्य रेल परिवालन में आने वाले आमूलतूल परिवर्तन की ओर स्पष्ट संकेत करता है।

इस बजट से पहली बार ऐसा अहसास हुआ है कि देश में रेलवे की बागडोर एक ऐसे संवेदनशील मंत्री के हाथ में है जो सभी लोगों की चिंता करता है। चाहे वह आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग की बात हो या

वरिष्ठ नागरिकों की सभी की रेल यात्रा सुविधाजनक हो, इसका विशेष ध्यान मंत्री जी ने इस बजट में रखा है। दीनदयाल उपाध्याय जी के एकलम मानवतावाद और अन्त्योदय के विचार को प्राथमिकता देते हुए रेल मंत्री जी ने पिछड़े उपोक्षित व गरीबों का इस बजट में विशेष ध्यान रखा है।

स्पेशल किस्म की चार तरह की ट्रेनों चलाने का प्रस्ताव इस बजट में किया गया है जो कि एक सराहनीय कदम है।

- (1) **हमसफर** - इसमें गरीब रथ की तरह सिर्फ एसी-3 कोच होंगे तथा बोगियों में खान-पान की व्यवस्था भी होगा।
- (2) **अन्त्योदय** - इसमें अनारक्षित कोच ही होंगे।
- (3) **तेजस** - यह गाड़ी 130 कि०मी० प्रतिघंटे की स्पीड से चलेगी। इसमें लोकल खासियत वाला खाना ऑनबोर्ड मिलेगा तथा वाई-फाई की सुविधा भी होगी।
- (4) **उदय** - इसमें उत्कृष्ट डबल डेकर एयरकंडीशंड यात्री ट्रेन बिजी रुट्स पर ओवरनाइट चलेगी। इसके अलावा,

हर एक ट्रेन में 120 तोअर बर्थ सीनियर सिटिजंस के लिए आरक्षित होंगी। इसमें पोर्टेबल वाटर सर्किट तथा मोबाइल चार्जिंग प्लाइंट की व्यवस्था होगी।

मैं बताना चाहता हूँ कि रेलवे के विकास की जो भविष्यवाणी योजना मा० मंत्री ने तैयार की है वह निश्चित रूप से भारतीय रेलवे का कार्याकल्प कर देगा। अगले पांच वर्षों में हम अपनी प्रतिदिन यात्रियों को ले जाने की क्षमता को 50 प्रतिशत बढ़ाने की व्यवस्था कर रहे हैं तो शंकाएं व्यक्त की जा नहीं थीं। लोग पूछ रहे थे क्या 2019 तक हम प्रतिदिन अपनी रेलगाड़ियों में तीन करोड़ से अधिक यात्रियों को यात्रा की सुविधा दे पाएंगे। अगर देखा जाये तो अफ्रीका और यूरोप के अधिकतर देशों की समूची जनसंख्या को हम अपनी रेल के माध्यम से एक दिन में यात्रा कर पाएंगे। प्रति दिन यात्री संख्या की बात की जाये तो यह अपनी तरह का विश्व का सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क होगा। परन्तु जिस प्रकार माननीय रेल मंत्री जी ने संसाधनों को जुटाने में जिस कुशल क्षमता का परिचय दिया है उससे संशय के बादल छंटने लगे हैं। रेलवे के लिए डेढ़ लाख करोड़ जुटाने हेतु भारतीय जीवन बीमा से सहमति हुई है।

गत वर्ष कुशल वित्तीय प्रबंधन के चलते 8720 करोड़ की रिकार्ड बचत हुई। इस वर्ष रेलवे का राजस्व एकत्रीकरण की संभावना एक लाख 84 हजार आठ सौ बीस (1,84,820) करोड़ रुपये है जो कि पिछले वित्त वर्ष के मुकाबले 10.1 प्रतिशत अधिक है। वर्ष 2016-17 का कैपिटल बजट 1.21 लाख करोड़ है जो कि अपने आप में एक बड़ी उपलब्धि है।

माननीय रेल मंत्री का यह संकल्प है कि देश के नागरिकों को रेलवे की सुविधा जन सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित की जाये। पहली बार लगने लगा है कि भारतीय रेल विमान कंपनियों से टक्कर देने की स्थिति में है। मुख्य रूप से रेलवे ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं -

- 2020 तक सभी को जब चाहें तब कन्फर्म टिकट/ आरक्षण मिलेगा।
- आज की स्थिति यह है कि पहले बुकिंग शुरू होने के बावजूद बिजी रुट्स पर टिकट पहले ही दिन वेटिंग में आ जाता है माननीय रेल मंत्री जी ने इन बिजी रुटों पर डबल डेकर ट्रेनों चलाने का एलान किया है जो कि एक सराहनीय कदम है।
- इस कदम से पैसेंजर कैपसिटी 40 प्रतिशत बढ़ेगी तथा रेलवे का रेवेन्यू भी बढ़ेगा।
- वर्ष 2020 तक 95 प्रतिशत रेलगाड़ियां समय पर चलेंगी।
- मिशन स्पतर के तहत मालगाड़ियों की स्पीड भी बढ़ाई जायेगी।
- सभी रेलवे की पंचुअलिटी 78 प्रतिशत है जो यूपीए सरकार के दौर से एक प्रतिशत कम है।
- प्रतिदिन 19 हजार ट्रेनों का नेटवर्क है इनमें से 12 हजार पैसेंजर ट्रेनों और सात हजार मालगाड़ियां चलती हैं।
- 2020 तक हरेक रेलवे क्रासिंग पर गार्ड की व्यवस्था होगी।
- सभी देश में 11 हजार क्रासिंग पर गार्ड तैनात नहीं हैं तथा 40 प्रतिशत रेल हादसे इन्हीं वजहों से होते हैं।

वर्ष 2015-16 में नियुक्तियों को ऑनलाइन बनाने की दिशा में महत्वपूर्ण प्रगति हुई है। पारदर्शिता को बढ़ावा देने के लिए सोशल मीडिया का व्यापक प्रयोग किया जाना एक महत्वपूर्ण कदम है। यह अत्यन्त हर्ष का विषय है कि सामान्य रेल यात्रियों की समस्याओं का सोशल मीडिया से निराकरण करने में रेल मंत्री ने रूपाति अर्जित की है। सुशासन की दृष्टि से देश में रेलवे के अंतर्गत चल रहे सभी प्रोजेक्टों की समयावधि दो वर्ष से घटाकर 6-8 महीने कर दी गयी है। जी०एम०/ डीआरएम के क्रियाकलापों को समयबद्ध समीक्षा सुनिश्चित की गयी है। रेलवे में आंतरिक आडिट को ज्यादा सशक्त किया गया है ताकि विभिन्न स्तरों पर बर्बादी को रोका जा सके।

संयुक्त उपक्रमों को बढ़ावा देने के उद्देश्य से 44 नए संयुक्त साझेदारियों की सहमति बनी है जिसके तहत 5300 कि०मी० पर कार्य किया जायेगा। इन साझेदारियों की कुल लागत 92714 करोड़ रुपये है।

लुमडिंग, सिल्वर स्टैंड पर ब्राउजिंग कार्य प्रारंभ किए जाने की योजना है ताकि बसक घाटी को देश से जोड़ा जा सके। अगरतला को ब्रांडगेज नेटवर्क के तहत जोड़ा गया है।

क्यावकत-भैरवी और अरुणाचल जीरीनम गेज परिवर्तन प्रोजेक्ट के तहत मिजोरम, मणिपुर को ब्रांडगेज के तहत लाया गया है।

कटडा-बनिहाल संभाग से ऊधमपुर, श्रीनगर बारामूला रेल लिंक प्रोजेक्ट पर संतोषजनक कार्य चल रहा है।

आपदा से गूस्त एवं सामरिक रूप से महत्वपूर्ण उतराखंड प्रदेश की तरफ ध्यान देने के लिए मैं माननीय मंत्री जी का प्रदेश की जनता की ओर से विशेष रूप से आभार एवं धन्यवाद करना चाहता हूँ जिन्होंने पहली बार उतराखंड के लिए 458 करोड़ रुपये की रिकार्ड राशि आवंटित की है।

यह अत्यन्त हर्ष का विषय है कि पुरानी सभी 139 घोषणाओं पर कार्य किया जा रहा है। 2500 कि०मी० की ब्रांडगेज रेलवे लाइन का लक्ष्य रखा गया है जबकि 1600 कि०मी० के विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा गया है।

पूरेक दिन 7 कि०मी० ब्रांडगेज रेलवे ट्रैक बनाने का महत्वाकांक्षी लक्ष्य रखा गया है जबकि पिछले 6 वर्षों में यह कुल 43 कि०मी० का निर्माण किया गया।

वर्ष 2017-18 में यह लक्ष्य 13 कि०मी० एवं वर्ष 2018-19 में 19 कि०मी० प्रतिदिन का लक्ष्य रखा गया है।

वर्ष 2016-17 में रेलवे विद्युतीकरण का लक्ष्य 50 प्रतिशत बढ़ाकर 2000 कि०मी० कर दिया गया है जबकि वर्ष 2016-17 में 2800 कि०मी० के ट्रेक निर्माण का लक्ष्य रखा गया था।

2 हजार स्टेशनों पर 20 हजार डिस्टो स्क्वीन लगाए जाएंगे।

मनोरंजन के लिए गाड़ियों में एफएम रेडियो स्टेशन की व्यवस्था भी होगी।

टिकट बुकिंग के समय बीमा की सुविधा भी दी जायेगी हालांकि ये सुविधा ऑफ़लाइन होगी जिससे आम यात्री को सहूलियत होगी।

जैसा कि मैंने कहा है कि आपने जहां संपूर्ण देश के लिए, हर कर्म के लिए कुछ न कुछ किया है, वहीं मेरा विनम्र निवेदन है कि मेरे दुर्गम पर्वतीय आपदाग्रस्त प्रदेश की रेलवे की परियोजनाओं के लिए इस बजट में समुचित व्यवस्था करने की कृपा करें। पूरा उतराखंड आपकी ओर आशा भरी निगाहों से देख रहा है। जैसा कि मैंने पूर्व में आपको आग्रह किया था उतराखंड सामरिक और पारिस्थितिकी की दृष्टि से अत्यन्त संवेदनशील राज्य है। देश की सुरक्षा और अस्मिता की रक्षा के लिए अपना सर्वस्व न्यूनीकरण करने वाला यह प्रदेश पिछले कई दशकों से रेलवे विकास के मामले में उपेक्षा का दंश झेल रहा है।

मेरा अनुरोध है कि चारखाम यात्रियों को लाभ पहुंचाने हेतु एवं देश-विदेश के पर्यटकों को सुविधा प्रदान करने हेतु कर्ण प्रयाग लाइन पर अविनाश कार्य प्रारंभ किया जाये। इसके लिए समयबद्ध कार्ययोजना बनाकर इसके लिए अधिक से अधिक धनराशि का आवंटन किया जाना चाहिए।

इसके अतिरिक्त, ऋषिकेश-डोईवाला के बीच सीधा संपर्क स्थापित करने हेतु लाइन बिलाने हेतु शीघ्र अति शीघ्र कार्य प्रारंभ किया जाये। इससे न केवल क्षेत्रीय जनता को लाभ होगा वहीं विभिन्न पर्वों पर हरिद्वार, ऋषिकेश आने वाले लाखों श्रद्धालु लाभान्वित होंगे।

मेरा आपसे यह भी आग्रह है कि देवदंड से झबरेड़ा होते हुए रुड़की रेल मार्ग पर कार्य प्रारंभ करवाया जाये। आपको अवगत कराना चाहता हूँ कि इस मार्ग पर भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया प्रारंभ होकर

कई किसानों को मुआवजा मिल चुका है परन्तु यह परियोजना लटकी हुई है।

लक्सर क्षेत्र के सिख बंधुओं के लंबे समय से चली आ रही मांग पर लाहौरी एक्सप्रेस को एथल बुजुर्ग स्टेशन पर हॉल्ट प्रदान करने की कृपा करें ताकि श्रद्धालु विभिन्न तीर्थस्थलों पर सुगमतापूर्वक जा सकें।

हरिद्वार-ऋषिकेश क्षेत्र को गढवाल, कुमाऊं के पर्वतीय अंचलों से जोड़ने एवं 3000 एवं उत्तराखंड के मध्य रेल संपर्क मार्गों को सुदृढ करने हेतु देहरादून, हरिद्वार, नजीमाबाद एवं कोटद्वार स्थित स्टेशनों का उन्नयन किया जाये तथा रेलमार्ग को दोहरीकरण करने के काम में तेजी लायी जाये।

में निवेदन करना चाहता हूँ कि टनकपुर-बागेश्वर रेल मार्ग के कार्य में तेजी लायी जाये जिससे न केवल क्षेत्रीय जनता लाभान्वित होगी बल्कि नेपाल जाने वाले यात्रियों को सुविधा के साथ सामरिक महत्व की अन्य योजनाओं को क्रियान्वित करने में सुगमता हो सकेगी। नेपाल के साथ द्विपक्षीय व्यापार को भी इससे बढ़ावा मिलेगा।

जनहित में पीरूमधरा स्टेशन पर संपर्क क्रांति एवं रानीखेत एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

जैसा कि आपको ज्ञात है हरिद्वार क्षेत्र सम्पूर्ण विश्व की आध्यात्मिक राजधानी है। ऐसे में देश विदेश से लाखों लोग यहां आते हैं। मुम्बई, जयपुर, कलकत्ता, बैंगलूर आदि महानगरों से हरिद्वार के लिए तेज गति की गाड़ियां चलाई जाएं जिससे प्रवासी, तीर्थयात्री और पर्यटक सुगमता पूर्वक हरिद्वार और ऋषिकेश आ सकें।

हरिद्वार आने वाली सभी गाड़ियों को शरावाला होते हुए ऋषिकेश तक भेजा जाए ताकि हरिद्वार क्षेत्र में यातायात की विण्डती व्यवस्था में सुधार लाया जा सके और पहाड़ से आने वाले यात्रियों को भी सुविधा मिल सके।

हरिद्वार, देहरादून, रूड़की की सभी रेलवे क्रासिंग पर ओवर हेडब्रिज बनाएं जाएं ताकि इन क्षेत्रों में यातायात के जाम से लोगों को निजात मिल सके और हरिद्वार-रूड़की में मोनो रेल सुनिश्चित की जाये।

हरिद्वार के ऐतिहासिक और सांस्कृतिक महत्व को देखते हुए देश के सभी मुख्यालयों से हरिद्वार के लिए रेल सम्पर्क उपलब्ध कराने हेतु रेल गाड़ियां चलाई जाएं।

चातू कार्यों के लिए उत्तराखण्ड को 458 करोड़ रूपया नए कार्यों के लिए 1838 करोड़ रूपया तथा रेलवे लाइन विद्युतीकरण के लिए 104.64 करोड़ रूपए को जो प्रावधान बजट में किया है, उसके लिए मैं आपको बधाई देते हुए आभार प्रकट करता हूँ।

एक बार पुनः मैं माननीय मंत्री जी को विकासोन्मुखी रेल बजट पर बधाई देना चाहता हूँ तथा आशा प्रकट करता हूँ कि समृद्ध सर्वश्रेष्ठ भारत का सपना साकार होगा।

***SHRI MULLAPPALLY RAMACHANDRAN (VADAKARA):** While going through the budget, we can see that Hon'ble Minister Shri Suresh Prabhu is banking totally on Public-Private Participation (PPP). I do not intend to delve into details of the shortcomings in the budget as my Hon'ble colleague have already covered most of it and also because of paucity of time. I therefore intend to mention only the deep disappointment suffered by the state of Kerala and more particularly the Malabar region of Kerala.

There are twelve railway stations, big and small, falling in the stretch of the railways in my constituency, Vatakara.

Speaking about the bigger railway stations, I could quote Tellicherry, Vatakara, Koyliandy and Mahe as the most prominent ones both with regard to passenger and freight movement. Tellicherry is the commercial capital of this area and all stations assume significance because of the tourist potentials of the Malabar region.

Way back in 2009, the railway department had declared these four stations as 'Adarsh' Railway Stations. The department is becoming a laughing stock in the eyes of the public as not even basic improvements have been made on these "model" railway stations. Whatever little improvements have been made at stations like Mukkali railway station and the neighboring ROBs/under bridges have been with funds allocated from my MPLADS. I made these allocations despite other heavy demands on the MPLADS Funds because the cause of lifting the platform and the need for the under bridge was genuinely urgent.

I have time and again placed before the Railway Minister the need for favourable consideration of the Tellicherry-Mysore railway line in view of the possibility of reducing the distance between Kerala and northern states through such a line. It is sad no note that this does not find mention in the budget.

As people's representative from Vatakara Lok Sabha constituency and as one who fully understands the difficulties and needs of the travelling public, I had taken up some important issues concerning the Railways with the Hon'ble Minister and the department.

I reiterate these requirements as none of them have found a place in this railway budget.

Tellicherry-Mysore Railway Line: Ever since the British period, it has been pending demand of the people of Kerala to have a Railway line from Tellicherry to Mysore. Such a Railway line will considerably reduce the distance from Kerala to all the North Indian States. Three socio-economic feasibility surveys were already conducted by the Railways for this line. But no progress is seen. This proposed line will stretch only 130 Kms from Tellicherry to Mysore. The State Governments of Kerala and Karnataka would be happy to participate jointly in such a venture as such a line will be instrumental in the overall socio-economic development of Kerala and Karnataka also.

Electrification of Railway Line from Kozhikkode to Mangalore: The electrification of Railway Line from Palakkad to Kozhikkode has already been completed. Speedy steps may be taken to complete the further electrification from Kozhikkode to Mangalore.

Cold Storage Facility at Badagara Station: During the last interim Railway Budget, Badagara station was selected for setting up of cold-storage facilities for preserving vegetables, fruits etc. Establishment of cold storage facility was proposed under Central Railways Warehousing Corporation. But the construction works for the same has not started yet. I urge the Hon'ble Minister to ensure early completion of this project.

Escalator facilities at Tellicherry and Badagara stations: Tellicherry and Badagara are two important 'A' Class Railway stations along Shornur-Mangalore route and these two stations fetch huge revenue to the Railways by way of passenger and goods traffic. Any study would show this. As part of modernization and improving amenities at these stations, escalator facilities should be provided at these stations.

Face-lifting and beautification of Stations: Tellicherry, Badagara, Mahe, Quilandy have been declared as 'Aadarsh' Railway Stations. However, passenger amenities need to be provided at these stations. Quilandy Railway station was built during the British time and it is an important station since then. It is unfortunate that this station is in a most dilapidated condition and the proposed reconstruction of this station may be completed at the earliest.

Expansion of Platform at Mukkali Railway Station: I have already allocated an amount of Rs. 50 Lacs from MPLADS for expansion of the platform at Mukkali Railway station. Mukkali station may become a "Model" minor station after the completion of this work. It is distressing that 4 long years have lapsed since the allocation was made and the work has not been completed. The works may be expedited so as to avoid further cost escalation and all necessary directions may be given to inaugurate the Model station without any delay.

Construction of Underpass at Onchiyam: I have allotted an amount of Rs. 50 Lakhs from MPLADS for the construction of underpass at Onchiyam. The work was proposed in the 15th Lok Sabha period but is yet to be completed. The sheer criminal delay in implementing the projects under MPLADS is unpardonable and this has brought slur and ill name for the Railways.

New building for Vellarakkad Railway Station: Construction of new building for Vellarakkad Railway Station has already been completed. The inauguration of the building is pending for no reason. I draw the attention of the Minister to this.

Raising and Extension of Platforms in minor stations: The minor railway stations in the state are mostly with short platforms. The passengers in minor stations have much difficulty to step into the trains or to get off trains at the platform. The raising and extension of platforms will help to avoid many casualties. It is an important demand from the regular / daily passengers who rely on these minor stations for travel. Time and again, I have raised the issue of the minor but important stations like Nadapuram Road, Jagnath Temple Gate, Iringal and Chemanchery which need extension. It is painful that no action has been taken to raise or extend these platforms for the safety and convenience of the commuters at these stations.

Possibility of underpasses: Examine the possibility of underpasses at Nandi, Kottakkadave (Arangadath) and expedite the underpass work at Quilandy (Bappangate). There is great demand for an underpass between Moorad Bridge and the Palayad junction at Vatakara.

Stoppage for more trains: Long pending demand for allowing stoppage for below mentioned trains in the respective stations would benefit a large number of passengers.

Vatakara

11097/11098 - Ernakulam – Pune

16311/16312 - Bikaner Express

12431/12432 - Thiruvananthapuram-Nizamudin Rajdhani

Quilandy

16345/16346 - Thiruvananthapuram-Lokmanyatilak

Thalassery

12997/12998 - Trivandrum-Hapa

12483/12484 - Kochuveli-Amritsar

Payyoli

Stoppage for Express Trains as Payyoli is uplifted as Municipality.

Security and hygiene are basic requirements of the travelling public and although the Minister has made some mention of both aspects including the food, early action to bring this into force needs to be ensured. Bed bugs and dirty linen are the curse of the railways and no steps seem to be taken to curb this.

I conclude by requesting the Hon'ble Minister to kindly see that the genuine requirements mentioned by me are considered favorably to benefit lakhs of passengers who depend on this most favoured people's mode of transport.

*SHRI R. GOPALAKRISHNAN (MADURAI): I had pointed out again and again a number of projects since last two Railway Budgets. The pending projects pertaining to our Madurai Constituency have not been considered at all. Madurai has a railway junction that has direct link with all the parts of the country. It is centrally located in Tamil Nadu State. It is a tourism hub attracting thousands of people every day from all over the world.

Unfortunately, I do not find allocation of adequate funds for both the ongoing and the new project which are important for the economic and overall development of Madurai City and the surrounding districts.

Hence, I urge upon the Ministry of Railways to expedite the completion of all pending projects in Tamil Nadu in a time bound manner.

While augmenting the efficiency through these measures, it will also be necessary to improve or to upgrade Koodalnagar Station as a satellite railway terminal.

This is a feasible suggestion. Because already there is a proposal to make Koodalnagar as an Adhaar Station. It handles 30,000 passengers every day and is situated just 3 kms away from Madurai Junction. There is also a need to provide a stoppage to all the trains passing by Koodalnagar, Thiruparankundram and Thirumangalam. This will de-congest the Madurai Railway Station. The infrastructure/facilities in and around Madurai Railway Stations have to be stepped up.

Our Government of Tamil Nadu ably guided by our revered leader, Puratchi Thalaivi Amma had taken up with the Centre already that complete doubling work of Chennai – Kanyakumari must be given top priority. The Government of Tamil Nadu has also insisted that Chennai-Kanyakumari via Madurai line, Madurai-Coimbatore and Coimbatore – Chennai lines must have high speed passenger rail link. Our persistent demand for Chennai – Thoothukudi freight corridor is also pending with the Railways.

The Railways are not carrying out the sanctioned projects on their own. Unfortunately, they fail to carry out even when State Governments like the Government of Tamil Nadu are coming forward to fund such projects.

Our Manbumigu Amma, Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu had already listed out about 10 projects which would be crucial for the development of rail transport in the State. Out of those 10 projects, three projects have been given top priority. They are namely (i) Chennai-Tuticorin Freight Corridor; (ii) High Speed passenger rail link – Chennai – Madurai – Kanyakumari; and (iii) High Speed Passenger rail link – Madurai to Coimbatore.

Tamil Nadu Government has already indicated that it would be willing in principle to enter into MoU with the Indian Railways to set up a Special Purpose Vehicle (SPV) to promote these projects.

When I mention about the modern coach facilities, I want to stress on the need to provide modern coaches to Pandian Express, the pride of entire Tamil Nadu. Pandian Express and Vaigai Express are the face of change in the railways' advancement. At this point of time, I would like to stress upon the need to link Madurai with Karaikudi via Melur and I urge upon the railways to take up this new railway line project at the earliest to bring out a socio-economic change in that area.

There is already a direct rail link between Madurai and Bengaluru. But unfortunately, the load of passengers cannot be accommodated by the single train in operation. An additional train between Madurai and Bengaluru may be introduced with a First AC coach.

I have already written to the Railway Minister about the need to upgrade and modernize further the Madurai Junction. Recently, a multi-tier two-wheeler parking slot was opened in Madurai Junction. As part of further development, a multi-tier four-wheeler parking slot may also be considered and executed.

Here, I would also like to point out that three decade long pending project between Madurai-Bodinayakanur is to be considered for implementation on war-footing speed.

Therefore, I urge upon the Hon'ble Railway Minister to meet the needs of Tamil Nadu and especially Madurai which will definitely pay rich dividends to railways.

***श्री रामचरण बोहरा (जयपुर शहर)-** मैं रेलवे बजट 2016-17 का समर्थन करता हूँ। यह बजट बहुत ही सराहनीय, दूरदर्शी, व्यवहारिक एवं अत्यंत प्रगतिशील है, जो राष्ट्र निर्माण में सहयोग करेगा। पिछले बजट में 8720 करोड़ रूपए की बचत का देश की जनता हृदय से स्वागत करती है।

दूसरी ओर माननीय रेल मंत्री प्रभु जी ने अपने बजट भाषण में सूचित किया कि 2015-16 के बजट में जो 139 उद्घोषणाएं की थी, उन सभी पर कार्रवाई प्रारंभ की गई, जो स्वागतयोग्य है, क्योंकि ये सभी देश को प्रगति के पथ पर ले जाने में सहायक सिद्ध होंगी।

यू.पी.ए. के समय में एक परम्परा-सी बन गई थी कि जो भी रेल मंत्री बनता था, वह अपने राज्य और खासकर अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर ज्यादा ध्यान देता था, चाहे वह नई गाड़ी चलाने के बारे में हो या रेलवे प्रोजेक्ट की स्थापना का विषय हो, लेकिन वह घोषणा मात्र रह जाती थी। लेकिन आदरणीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु जी और श्री मनोज सिन्हा जी बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने ऐसी मानसिकता को दरकिनारा कर दिया है। अभी तक उन्होंने जो रेल बजट पेश किये हैं, उनमें उनकी व्यापक दृष्टि रही है, उनकी नज़र भारत के हर हिस्से पर गई है और जिस हिस्से में जो कमियां नज़र आई, उनको दूर करने की उनकी प्राथमिकता रही। इसलिए मैं माननीय प्रधानमंत्री एवं मंत्री जी को हृदय से बधाई देता हूँ कि उन्होंने देश के समग्र विकास की ओर अपना ध्यान एकत्रित रखा न कि दूसरे रेल मंत्रियों की तरह संकुचित मानसिकता को अपनाया।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने एक ओर तो यात्री किराया नहीं बढ़ाया और दूसरी ओर रेल यात्रियों की सुख-सुविधा का पूरा ध्यान रखा। रेल मंत्री जी ने तीनों पीढ़ियों का पूरा भरपूर ध्यान रखा है। शिशुओं के लिए बेबी फूड, गर्म पानी व वॉशिंग बोर्ड की सुविधा प्रदान की जायेगी। महिलाओं के लिए टैल्पटाईन सेवा और हर श्रेणी में 30 प्रतिशत कोटा निर्धारित करने का लक्ष्य रखा है और सुरक्षा की दृष्टि से पूर्णतया ध्यान रखा। इसके साथ ही साथ हर कोच में सी.सी.टी.वी. लगाने का प्रस्ताव रखा है, युवाओं के लिए 100 स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा होगी और एप के जरिए टिकट मिलेंगे, बुजुर्गों के लिए 50 प्रतिशत निचली बर्थ का कोटा निर्धारित किया जायेगा, दिव्यांगों के लिए व्हील चेयर की ऑनलाईन बुकिंग होगी। इस तरह से हर श्रेणी के व्यक्ति का ख्याल रखा गया है।

इसके अलावा, माननीय रेल मंत्री जी ने ऐलान किया है कि पार्सल बुकिंग में सुधार होगा और यह सभी ऑनलाईन होगा। यात्री ट्रेनों की औसतन स्पीड 80 किलोमीटर प्रति घंटा होगी। 408 स्टेशनों पर ई-केटरिंग की सुविधा होगी। साथ ही साथ देश में दो रेल इंजन फैक्ट्री का निर्माण होगा, जिसमें आधुनिक रेल इंजन तैयार होंगे।

रेल मंत्री जी द्वारा चार नई रेलगाड़ियां चलाने का ऐलान भी स्वागत योग्य है। ये रेलगाड़ियां हैं- तेजस जो 130 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलेगी। इसमें मनोरंजन, वाई-फाई और खाने की व्यवस्था होगी। दूसरी गाड़ी है- हमसफर- इसकी सभी बोगी ए.सी.-3 होंगी और खाने का भी विकल्प होगा। तीसरी रेलगाड़ी है-उदय - यह डबल डेकर ए.सी. होगी। यह रेलगाड़ी अति व्यस्त मार्ग पर सिर्फ रात में चलेगी और इसमें 40 प्रतिशत अधिक यात्री सफर कर सकेंगे। चौथी रेलगाड़ी है- अंत्योदय- यह लंबी दूरी की सुपरफास्ट रेलगाड़ी होगी। इसमें सिर्फ जनरल बोगी होंगी ताकि गरीब व्यक्तियों को सहूलियत हो सके।

यह कहने में कोई संदेह नहीं है कि यह बजट आम जनता का बजट है और देश के लिए बहुत लाभदायक है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत ही आभारी हूँ कि राजस्थान और विशेषकर मेरे संसदीय क्षेत्र जयपुर के लिए कुछ घोषणाएं की हैं, जैसे- जयपुर सहित 6 लाईनों का सर्वे करना, जैसलमेर से भ्रमर, पर्वतसर-किशनगढ़ और कोटा-रामगंज, मंडी-भोपाल, नई लाईन बिछाना और जयपुर-सवाईमाधोपुर और बांटीकुई से भरतपुर के रूट का विद्युतीकरण करना शामिल है।

अंत में, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र जयपुर की कुछ समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

1. पुरूषोत्तम एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12802 जोकि दिल्ली और पुरी के बीच चलती है, उसका विस्तार जयपुर तक किया जाये। जिसकी घोषणा माननीय मंत्री जी ने रांची (झारखंड) में एक कार्यक्रम में की थी। इससे जयपुर से पुरी के बीच सीधी सुविधा उपलब्ध हो पाएगी।
2. नई रेलगाड़ी जयपुर से शिरडी के मध्य प्रारंभ करना अति आवश्यक है क्योंकि जयपुर राजस्थान की राजधानी होने के साथ एक महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल भी है तथा जयपुर से शिरडी यात्रियों का आना-जाना बहुत रहता है, क्योंकि शिरडी एक बहुत बड़ा धार्मिक स्थान है।
3. अजमेर-जम्मूतवी पूजा एक्सप्रेस का कटरा तक विस्तार किया जाये। इससे नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता नहीं होगी और वैष्णो माता के दर्शनार्थियों की सुविधा को देखते हुए इस गाड़ी का विस्तार करना अति आवश्यक है, जिससे कि वृद्ध और विकलांगों को आराम मिल सके।
4. जोधपुर-बाड़मेर के बीच रात्रि में एक पैसेंजर रेलगाड़ी चलती है, जिसमें एक ए.सी. 3 टायर कोच एवं एक स्लीपर कोच लगाया जाये, जिससे जोधपुर से जाने वाले विसातू और बाड़मेर के यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके और (बाड़मेर-जोधपुर व विसातू के दर्शनार्थियों एवं व्यापारियों की पुरजोर मांग है) ये सुविधा मिलने से सभी यात्रियों को लाभ मिलेगा।
5. जयपुर-सवाईमाधोपुर के बीच एक शटल सेवा रेलगाड़ी प्रारंभ की जाये जिससे कि दैनिक यात्रियों, मजदूर, युवा विद्यार्थी, कृषक एवं दूध, सब्जी व्यवसाय से जुड़े लोगों को सुविधा मिल सके।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि दिल्ली-जयपुर-अहमदाबाद रेलमार्ग को हाईस्पीड अपग्रेडेशन में शामिल नहीं किया गया है यह रूट बहुत ही महत्वपूर्ण है। इस रूट पर राजधानी और शताब्दी ट्रेन बहुत समय से चल रही है। मुम्बई-अहमदाबाद रूट को पहले ही हाईस्पीड रूट में बदला जा रहा है, अगर दिल्ली-जयपुर-अहमदाबाद रेल रूट को भी इसमें शामिल कर लिया जाये तो सारा रूट दिल्ली से मुम्बई तक इसमें शामिल हो जायेगा। अगर दिल्ली से जयपुर तक का रेल यात्रा का समय कम हो जाएगा तो जयपुर शहर दिल्ली के सेटेलाइट टाऊन का काम करेगा जिससे कि दिल्ली रूट पर जनसंख्या का दबाव कम होगा।

अंत में, मेरा माननीय मंत्री जी से एक और निवेदन है कि जैसे आपने दिल्ली में और नई दिल्ली स्टेशनों की ट्रेन और यात्रियों से बोझ हटका करने के लिए हजरत निजामुद्दीन, सराय रोहिल्ला और आनंद विहार आदि रेल टर्मिनल बनाये हैं, उसी तर्ज पर जयपुर रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों और यात्रियों की भीड़ कम करने के लिए सांगानेर और धानवया स्टेशनों को (सेटेलाइट टर्मिनल) रेल टर्मिनल बनाने की आवश्यकता है। पूर्व बजट में भी सब अर्थन स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी।

मैं आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास के साथ माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि मेरे इन सुझावों को जल्द से जल्द कार्यान्वयन करेंगे।

*SHRIMATI BUTTA RENUKA (KURNOOL): I would like to place on record, on behalf of my party, our sincere appreciation for your efforts to make Indian Railways economically viable by embarking upon cutting wasteful and unproductive expenditure on the one hand and by attempting to prevent leakages etc. on the other.

You can be rest assured of our full support in this endeavour. I am happy that the operating ratio for the next year will be improved to 92% from this year's 90%. I am also happy to note that the Capex growth has doubled during the current year over the average of the last five years.

I am happy that action is initiated on 139 budget announcements of 2015-16. I am particularly happy that children's menu items on trains, baby foods, hot milk and hot water would be made available.

Many initiatives have been announced for improving the quality of travel for all passengers. We welcome them and request you to ensure that it will be implemented as promised. We also welcome implementation of New Freight corridors that are aimed at improving economic viability of the country.

Now, coming to our State, we expected justice for states like AP which have received raw deal in several of last budgets. That did not happen so far. Even though, AP Government had sought several new rail projects for the state during his recent meeting with the Hon'ble Railway Minister, the railway budget seems to have ignored almost all proposals.

New Railway lines connecting the AP capital city Amaravathi also were not announced in the Rail Budget 2016.

The people of Rayalaseema Region have no rail connectivity to reach Amaravathi. The proposal to sanction a railway line from Rayalaseema to Amaravathi also was not considered in this Budget.

Only Rs. 200 crore for Kotipalli- Narsapuram line and Rs. 50 crore for Pithapuram- Kakinada line were sanctioned to AP. At this rate, when will these projects be completed?

The Budget does not mention about the construction of the third Railway line connecting Vizag-Chennai and Doubling works between Guntur-Guntakal.

The people of my constituency have a long time desire to have a new railway line between Kurnool and the Holy city Mantralayam. I have represented this on more than one occasions. Kindly consider this request at the earliest.

There was also no mention about the allocations to Kadapa-Bangalore new railway line works which are progressing at an extremely slow pace despite the project getting nod in the Railway Budget of 2008-09. Similarly, many of the new trains announced in the budgets have not yet begun to operate.

The railway zone promised at Visakhapatnam in the thirteenth schedule of Reorganization Act has so far not seen the light of the day.

In a poor country like India, Railways, all said and done, has emerged as the poor man's main transport; every Indian thinks that Railways are his or her own. Therefore, any attempt to improve the profitability of the Railways at the cost of this social obligation and without keeping in mind poor man's affordability will become counterproductive.

I request the Minister to kindly attend to the above mentioned demands/promises urgently.

***योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर)-** मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ। माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट को देखकर मुझे यजुर्वेद की पंक्तियां याद आती हैं। **""वयं राष्ट्रं जागृयाम पुरोहिताः""** अर्थात् राष्ट्र की उन्नति सबका कर्तव्य है। भारतीय रेल भारत के परिवहन व्यवस्था की रीढ़ कही जाती है। आम भारतीयों की जीवन रेखा है। सामाजिक एवं आर्थिक विकास के साथ-साथ संपूर्ण राष्ट्र की एकता की जो प्रतीक है, उस भारतीय रेल के विकास के बारे में राजनीतिक संकीर्णताओं से ऊपर उठकर प्रस्तुत यह रेल बजट एक व्यवहारिक एवं दूरदर्शी सोच का उत्तम प्रयास है। यह निश्चित ही कहा जा सकता है कि यह मा. प्रधानमंत्री की उन भावनाओं का समर्थन करता है जो भारतीय रेल को राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था के प्रमुख स्तम्भ के रूप में स्थापित करने का उनका सपना है।

आज़ादी के बाद से ही भारतीय रेल और आम जन राजनीतिक संकीर्णताओं का शिकार रही है। भारतीय रेल के हितों की अनदेखी करने का ही दुष्परिणाम है कि भारतीय रेल आज जिन स्थितियों में कार्य कर रही है, वह उसके अस्तित्व के लिए स्वयं एक गंभीर चुनौती दिखा देती है। अनुपयोगी परियोजनाओं को प्राथमिकता देना तथा राजस्व की दृष्टि से और आम जन के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाओं की अनदेखी, यह भारतीय रेल की एक निर्यात बन गई थी। इन सबसे उबरने का एक उत्तम प्रयास इस बजट में देखने को मिल रहा है। राजनीतिक लाभ-हानि से ऊपर उठकर आम जन और भारतीय रेल के बेहतर हितों को देखकर एक व्यावहारिक और दूरदर्शी सोच का यह बजट है। यह अत्यंत सराहनीय प्रयास है। भारतीय रेल के सामने जो प्रमुख चुनौतियां हैं, उनमें- 1. सुरक्षा एवं संरक्षा, 2. समयबद्धता, 3. स्वच्छता, एवं 4. रेलवे की परियोजनाओं में शुविता एवं पारदर्शिता।

इन सभी का समावेश प्रस्तुत रेल बजट में देखने को मिल रहा है। बिना यात्री किराया बढ़ाए, रेलवे के स्वयं के खर्चों में कटौती करके तथा डीजल खरीद और बिजली खर्च में कटौती करके माल डुलाई और अन्य संसाधनों एवं श्रोतों से आमदनी बढ़ाने का एक बेहतर प्रयास इस रेल बजट में दिखाई दे रहा है। जबकि लगातार यात्री किराया और मालभाड़ा बढ़ाने का दबाव होने के बावजूद जो बेहतर करने का प्रयास हुआ है, वह रेल बजट में है।

हम सब जानते हैं कि भारतीय रेल के सामने अंतर्राष्ट्रीय मंटी के कारण हमारी अर्थव्यवस्था पर पड़ रहे प्रभाव और सातवें वेतन आयोग और बढ़े हुए उत्पादकता संगत बोनस का प्रभाव गंभीर चुनौती के रूप में साड़ी थी।

मालभाड़ा में लगातार हो रही गिरावट तथा परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी में भी गिरावट एक गंभीर चिंता का विषय है। इस दृष्टि से भारतीय रेल के पुनर्गठन, पुनर्निर्माण और उसके पुनरुद्धार के लिए जो प्रावधान रेल बजट में किए हैं, वह स्वागतयोग्य हैं।

रेल बजट में रेलवे की कार्ययोजना को तीन भागों नव अर्जन, नव मानक, एवं नव संरचना के रूप में रखकर मात्र राजस्व में बढ़ोतरी के लिए केवल किराए पर ही निर्भर न करके मालभाड़ा नीति तथा परंपरागत सोच को बदलने और राजस्व के नए श्रोतों का दोहन करने पर बल दिया गया है। नव मानक में रेलवे की कार्यकुशलता के मापदण्डों और खरीद प्रक्रिया में सुधार करने के साथ-साथ खर्च होने वाले 1-1 रूपरेखा की पारदर्शिता सुनिश्चित करने का प्रावधान तथा नव संरचना के अंतर्गत सहकारिता, सहयोग, सृजनात्मकता और संवाद पर विशेष बल दिया गया है।

यह बजट व्यवहारिक एवं दूरदर्शी सोच का बजट है, जिसमें भारतीय रेल को सीमित क्षमता और गति के अवरोधों से मुक्त करने तथा आम जन की आकांक्षाओं पर खरी उतरने वाली शानदार और यादगार बनाने वाले लक्ष्य के साथ-साथ पर्यावरण के लिए अनुकूल सामाजिक प्रतिबद्धताओं के साथ-साथ अपनी आर्थिक सुदृढ़ता को भी सुनिश्चित कर सके, अत्यंत महत्वपूर्ण है। इसके लिए मिशन 2020 तक गाड़ियों में आवश्यकता के अनुसार आरक्षण उपलब्ध कराना, विश्वसनीय सेवा, प्रतिबद्धता के साथ मालगाड़ियों को समय सारिणी के अनुसार चलाना, संरक्षा रिकॉर्ड में पर्याप्त सुधार के लिए उच्च स्तरीय तकनीक का इस्तेमाल करना, बिना चौकीदार वाले समपार फाटकों को चौकीदार सहित करना, समय पालन लगभग 95 प्रतिशत तक पहुंचाना, माल गाड़ियों की औसतन रफ्तार 50 किलोमीटर तक बढ़ाना तथा मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की औसतन रफ्तार 80 कि.मी. तक बढ़ाना, स्वर्णिम चतुर्भुज पर सेमी हाईस्पीड का कुशलतापूर्वक संचालन, रेल गाड़ियों से मल-मूत्र के सीधे डिस्चार्ज को समाप्त करना।

भारतीय रेल की कार्यकुशलता अब स्पष्ट दृष्टिगोचर हो रही है। पिछले वर्ष की गई 139 घोषणाओं पर अब तक कार्यवाही प्रारंभ हुई है। रेलवे की परियोजनाओं के लिए अब फंड जुटाने में समस्या नहीं है। मा. रेल मंत्री के प्रयास से भारतीय जीवन बीमा निगम ने सीमित शर्तों पर 1.5 लाख करोड़ का निवेश करने की सहमति दी है।

पहली बार भारतीय रेल 2500 कि.मी. अतिरिक्त बड़ी लाईन चालू करने के अपने महत्वाकांक्षी लक्ष्य से आगे निकली है। यह पिछले वर्ष से लगभग 30 प्रतिशत अधिक है। 2016-17 में यह लक्ष्य 2800 कि.मी. रखा है।

पिछले 6 वर्षों में मात्र 4.3 कि.मी. प्रतिदिन के औसत के मुकाबले भारतीय रेल 7 कि.मी. की रफ्तार से बड़ी लाईन बनाने में सफल हुई है। आगामी लक्ष्य 2017-18 में लगभग 13 कि.मी. प्रतिदिन तथा 2018-19 में लगभग 19 कि.मी. प्रतिदिन का लक्ष्य रखा गया है। इसमें क्रमशः 2017-18 में 9 करोड़ श्रम दिवस तथा 2018-19 में 14 करोड़ श्रम दिवस रोजगार का सृजन भी होगा।

रेलवे का विलुतीकरण न केवल पर्यावरण हितैषी है, अपितु यह अधिक किफायती भी है। इस वर्ष अब तक का सर्वाधिक 1600 कि.मी. का विलुतीकरण हुआ है तथा 2016-17 में यह लक्ष्य 1800 कि.मी. का रखा गया है।

बजट में प्रेट कॉरिडोर परियोजना की प्रगति तथा पोर्ट कनेक्टिविटी पर हुए कार्य की प्रगति एक सराहनीय प्रयास है। पूर्वोत्तर के सुदूर क्षेत्रों त्रिपुरा, मिजोरम, मणिपुर, अरुणाचल के साथ ही जम्मू-कश्मीर के उधमपुर, श्रीनगर, बारामूला रेल लिंक परियोजना पर हो रहा सफलतापूर्वक प्रयास भारतीय रेल के राष्ट्रव्यापी स्वरूप को प्रदर्शित करता है।

माननीय प्रधानमंत्री के "मेक इन इंडिया" अभियान से प्रेरित होकर भारतीय रेल ने 40,000 करोड़ की लागत से दो रेल इपजन कारखाने लगाने का जो कार्य प्रारंभ किया है, यह भारत के औद्योगिक विकास में एक नई गति प्रदान करेगा, साथ ही साथ, रोजगार के नए अवसर भी पैदा करेगा। भारतीय रेल ने अपने कामकाज में 100 प्रतिशत पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए सोशल मीडिया का भी बेहतर उपयोग किया है। पहली बार मंत्रालय और रेल बोर्ड से क्षेत्रीय रेलों को दिए गए अधिकार और उनकी जवाबदेही भी सुनिश्चित हुई है।

भारतीय रेल जिस संरक्षा की चुनौती से जूझ रही है, उसमें पिछले कई वर्ष दुर्घटनाओं में 20 प्रतिशत की कमी होना संरक्षा रिकॉर्ड को बेहतर बनाता है। इसके लिए जापान और कोरिया के साथ मिलकर जो कार्य प्रारंभ हुए वह शून्य दुर्घटना के लक्ष्य को प्राप्त करेगा। साथ ही, पिछले एक वर्ष में 350 चौकीदार वाले लेवल क्रांशिंग और 1 हजार बिना चौकीदार वाले लेवल क्रांशिंग समाप्त किए गए। पहली बार भारतीय रेल अपना स्वयं का विश्वविद्यालय स्थापित कर रहा है।

रेल बजट में अनारक्षित यात्रियों के लिए अंत्योदय एक्सप्रेस तथा दीनदयाल सवारी डिब्बे की व्यवस्था तथा आरक्षित यात्रियों के लिए हमसाफर, तेजस और उदय रेलगाड़ियों को चलाने की घोषणा रेल गाड़ियों को विश्वस्तरीय बनाने में मदद करेगी। पिछले 1 वर्ष में 17 हजार जैव शौचालय और अगले वित्त वर्ष के लिए 30 हजार जैव शौचालय का लक्ष्य **""स्वच्छ रेल और स्वच्छ भारत""** अभियान को एक नई दिशा देगा।

यात्री बीमा रेल यात्रियों की सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित करने का एक बेहतर प्रयास है तथा रेलवे के विश्रामालयों की घंटे के आधार पर बुकिंग, जननी सेवा तथा स्मार्ट सवारी डिब्बे का प्रस्ताव

स्वागतयोग्य है। रेलवे के हावागत विकास की दृष्टि से किए जा रहे प्रयास जिनमें निर्माण, परिवालन और अनुरक्षण में 100 प्रतिशत प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति जिनमें- 1. उपनगरीय गलियारा परियोजनाएं, 2. हाईस्पीड ट्रेन का परिवालन, 3. डेडिकेटेड ट्रेट लाईने, 4. ट्रेन सेटों सहित चल स्टॉक, इपजन एवं सवारी डिब्बे का निर्माण अनुरक्षण सुविधाएं, 5. रेल विद्युतीकरण, 6. सिग्नल प्रणाली, 7. ट्रेट टर्मिनल, 8. पैसंजर टर्मिनल, 9. रेल लाईन/साइडिंग से संबंधित औद्योगिक पार्क में अवसंरचना, 10. द्रुत गति परिवहन प्रणाली, आदि पर विश्व बैंक की मदद से अध्ययन प्रारंभ हुआ है, जो एक सशक्त प्रयास है।

भारतीय रेल की परियोजनाओं को अमलीजामा पहनाने के लिए आय के स्रोत भी भारतीय रेल ने बिना किसी मालभाड़ा और किराया बढ़ाए हुए रेल बजट में जो प्रस्ताव हैं, वे इस प्रकार हैं-

1. खाली भूमि और स्टेशन इमारतों के ऊपर के स्थान के अधिकारों के वाणिज्यिक उपयोग के जरिए स्टेशनों का पुनर्विकास।
2. रेलपथों के आस-पास की भूमि को बागवानी तथा वृक्षारोपण के लिए पट्टे पर देकर और सौर ऊर्जा उत्पादन के लिए भूमि का मौद्रिकरण।
3. डाटा, सॉफ्टवेयर जैसी सॉफ्ट परिसंपत्तियों और भारतीय रेल द्वारा नःशुल्क मुहैया कराई जा रही कुछ सेवाओं से मौद्रिकरण और वेबसाइटों पर ई-कॉमर्स गतिविधियां बढ़ाना।
4. विज्ञापन राजस्व बढ़ाने और को-ब्रांडिंग के लिए एजेंसियों के साथ साझेदारी करने के लिए स्टेशनों, ट्रेनों और बड़े स्टेशनों के बाहर रेलपथ के आस-पास की भूमि पर विज्ञापन।
5. कंटेनर ट्रेन ऑपरेटर्स के लिए सेक्टर खोलने सहित मौजूदा पार्सल नीतियों को उदार बनाकर पार्सल कारोबार की ओवरहॉलिंग, पार्सलों की ऑनलाईन बुकिंग और ई-कॉमर्स जैसे बढ़ते सेक्टरों के लिए रेल सेवाओं का विस्तार करना।

भारतीय रेल एक प्रबंधन के अंतर्गत संचालित दुनिया के सबसे बड़े उपक्रम में से एक है। लगभग 12.5 से 13 लाख कर्मियों का हित और उनको प्रशिक्षित करने का प्रयास अनुशंसनीय है। मैं मा. रेल मंत्री को प्रस्ताव करता हूँ कि रेलवे के विभिन्न कर्मियों से जुड़ी हुई समस्याओं का निराकरण अचलित हो। उनमें-

1. लोको पायलट से जुड़े एसोसिएशन ने मुझे एक ज्ञापन दिया है, जिसे मैंने माननीय रेल मंत्री के पास प्रेषित किया है। इस पर सल्लुभूतिपूर्वक विचार किया जाए।
2. रेलवे के जूनियर और सीनियर सेवक इंजीनियर को ग्रेड-बी का स्केल देने की मांग लंबे अर्से से चली आ रही है, इस पर भी सल्लुभूतिपूर्वक विचार किए जाने की आवश्यकता है।

मैं माननीय रेल मंत्री को हृदय से बधाई देता हूँ कि उन्होंने गोरखपुर की चिर प्रतीक्षित परियोजनाओं को इस बजट में स्थान दिया है। इनमें गोरखपुर में लोको इलेक्ट्रिक शेड स्थापित करने की मंजूरी, सहजनवां से बांसगांव होते हुए दोहरीघाट तक रेलवे लाईन, बस्ती से बांसी होते हुए कपिलवस्तु तक रेलवे लाईन, आनंद नगर से महाराजगंज होते हुए घुघली तक रेलवे लाईन, बहराइच से श्रावस्ती होते हुए बलरामपुर तक रेलवे लाईन, गोरखपुर से डोमिनगढ़ तक रेल लाईन का तिहरीकरण आदि प्रमुख मांगों को स्वीकृत करने के लिए मैं हृदय से साधुवाद देता हूँ और आभार व्यक्त करता हूँ।

पूर्वतर रेलवे गोरखपुर से जुड़ी हुई कुछ महत्वपूर्ण मांगों को मैं माननीय रेल मंत्री के संज्ञान में लाता हूँ, इनमें-

1. गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच एक तेज रेलगाड़ी का संचालन किया जाए।
2. गोरखपुर-कोलकाता के बीच एक हप्तार रेलगाड़ी का संचालन किया जाए।
3. गोरखपुर-इलाहाबाद के बीच एक उदय रेलगाड़ी का संचालन किया जाए।
4. गोरखपुर-हरिद्वार के बीच चलने वाली देहरादून एक्सप्रेस को नियमित किया जाए।
5. गोरखपुर-लखनऊ रेलखण्ड के बीच जनपद गोरखपुर में सूरजकुण्ड तथा सहजनवां में निर्माणाधीन ओवर ब्रिज का निर्माण तत्काल कराया जाए।
6. पिपराइच, पीपीगंज तथा कैम्पियरगंज करबे में स्थित रेलवे समपार फाटक पर ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए।
7. पिपराइच, पीपीगंज, सहजनवां डोमनिगढ़ तथा कैम्पियरगंज रेलवे स्टेशनों पर प्रमुख यात्री गाड़ियों का ठहराव दिया जाए तथा इन सभी स्टेशनों के प्लेटफॉर्म को अपग्रेड किया जाए।
8. पूर्वतर रेलवे के अधिकतर समपार फाटकों पर रेलवे की भूमि पर स्थित मार्ग अत्यंत खराब स्थिति में हैं, इनका प्राथमिकता के आधार पर नवनिर्माण किया जाए।
9. माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी द्वारा स्वच्छ भारत अभियान को सभी रेलवे स्टेशनों तथा सभी रेलगाड़ियों में भी साफ-सफाई की अच्छी व्यवस्था करके सफल बनाया जाए। अधिकतर रेलवे स्टेशनों के प्लेटफॉर्म, बाहरी स्थलों तथा रेलगाड़ियों की स्थिति ठीक नहीं है। रेलवे जंक्शनों पर पर्याप्त मात्रा में शौचालय नहीं हैं। इन सभी समस्याओं का भी प्राथमिकता के आधार पर समाधान किया जाए।
10. रेलवे अस्पताल की स्थिति अभी भी अत्यंत खराब है, इसे प्राथमिकता के आधार पर पर बेहतर सुविधाओं से सुलभ किया जाए, जिससे प्रत्येक रेलकर्मी को बेहतर स्वास्थ्य सुविधा प्राप्त हो सके।
11. गोरखपुर रेलवे स्टेशन के बाहर पट्टी व्यवसायियों ने देता, खोमचा, रेहड़ी लगाकर न केवल यातायात को बाधित किया है अपितु विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन की शोभा को धूमिल भी कर रहे हैं। नगर निगम/जी.डी.ए. के साथ वार्ता करके रेलवे स्टेशन के बाहर देता, खोमचा व रेहड़ी लगाने वालों का पुनर्वास किया जा सकता है। इससे रेल की आय भी बढ़ेगी तथा स्टेशन की गंदगी भी दूर होगी।

*SHRIMATI P.K. SHREEMATHI TEACHER (KANNUR): I would like to lay the following proposals for new Railway Lines in Kannur district which was not included in the Budget.

A Fourth Platform in the eastern side is inevitable taking into account the increase in the number of passengers. Hence Fourth Platform may be constructed urgently.

The linking of Kannur Airport through rail line with a Railway station at the proposed Kannur Airport would facilitate multi modal access to the Airport. Necessary approvals may be accorded and sufficient provision may be provided for development of rail infrastructure for connecting proposed Kannur Airport with existing rail infrastructure.

Government of India is proposing to develop Azhikkal Port under Sagarmala scheme. It is highly essential to connect the Port with Railway line. Hence necessary funds may be provided to conduct survey of Valapattanam Azhikkal Port byline and execution of work.

The survey work of Thalassery – Mysore line had been conducted long back. The execution of the above line may be taken up.

Survey report of third line between Shornur and Mangalore is being finalized. Steps may be taken to execute the work of third line between Shornur

and Mangalore.

A lot of Trains are originating and terminating from / at Kannur Railway station. Previously, there was a project to construct Pitlane for the maintenance of

incoming and outgoing trains. Hence Pitlane may be constructed at Kannur station.

Three existing Railway lines and yard at Kannur Railway station are in an unhygienic condition due to lack of concrete aprons. Urgent steps may be taken to construct Aprons in all the three existing lines of Kannur Railway Station.

*SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): The whole country including me were eagerly waiting for Hon'ble Railway Minister's budget with a lot of hope and anxiety. However, with regret I have to say that I have tried to discover one but failed. I could not find anything which a poor or even a common man aspires for as additional trains, or fare relief or redressal of their core issues.

Following NDA Government's footsteps to appease the vote bank without doing any real good to the people's aspirations, the Hon'ble Minister has disappointed us and the people of the country for a second time. Kindly allow me to share my observations on this budget.

The first impression I got from the budget speech was that it was a repeat of the last year budget. It was a *status quo* budget. There have been no new ideas, whether big or small in the Minister's speech.

The speech seems to be in line with the grand tradition of using big words and slogans, for which this Government is infamous. Perfect at rephrasing, the same services are renamed – Tejas instead of Rajdhani, Hamsafar instead of Garib Rath, Antyodaya instead of Janta Express.

I was going through the Budget of last year as compared to this year and I found that some statements of 2015 Budget speech, for instance Elimination of Unmanned Level Crossings, Train Collision Avoidance Device, Mission Zero Accident for Safety and construction of ROB/RUB, have been copied and pasted as it is in the Minister's speech this year also.

Most favourite slogan of Prime Minister 'Sabka Saath, Sabka Vikaas' does not reflect in this year's rail budget. There has been a visible bias towards the constituencies of the Prime Minister and the projects like Rail college in Vadodra, Bullet train from Ahmedabad to Mumbai, smart coaches only from Varanasi to Delhi including Mahanama Express, have been announced to please him.

I am not against development but for a uniform overall growth and development in the country, especially the backward regions. I appeal to the minister to look beyond these constituencies as he is a Minister for the whole country.

Throughout the year the Rail Minister used media and email etc., inviting comments suggestions of people to improve services and I understand large number of suggestions have been received. I feel it was only a populist measure again and response of the people have been dumped because, still Rail Minister continuously kept on saying in his speech that there is a need for innovative financial mechanisms, joint ventures, PPP's, non-tariff revenue, etc.

While Railways proposes a slew of new initiatives, there is not much talk about the road map for mobilization of resources. The Minister has not come out with specifics on how he would meet the grand outlay of over 1.21 lakh crore rupees for the financial year.

The budget statement shows there has been a net reduction in Gross Traffic Receipts by Rs. 15,744 crore in RE 2015/16 along with a dip in passenger earnings and freight earnings.

Now, firstly, projected 'gross traffic receipt' of Rs. 1.83 lakh crore in 2015-16, Government garnered Rs. 16,000 crore less i.e. Rs. 1.67 lakh crore. This year i.e. 2016-17, he expects to collect Rs. 1.84 lakh crore i.e. an increase of 10% over last year's Rs. 1.67 lakh crore. Is it doable?

Secondly, of projected 'passenger traffic revenue' of 2015-16, the Government garnered nearly Rs. 5,000 crore less. This year i.e. 2016-17, he expects to collect Rs. 51,012 crore i.e. a 12.4% increase over last year. Is it doable?

Thirdly, of projected 'freight revenue' of Rs.1.21 lakh crore in 2015-16, Government garnered Rs. 8,000 crore less i.e. Rs. 1.13 lakh crore. Surprisingly, Rail Minister has kept a revenue target of Rs. 1.18 lakh crore in 2016-17, which is even less than the projected target of last year. With pessimism in his projections, how does he propose to meet the target?

Fourthly, internal resource generation diminished too. In such a gloomy situation, funding for ambitious projects might take a hit. It would be challenging for the government to meet the investment target of Rs. 1.2 lakh crore over the next Fiscal Year given that freight and passenger traffic have remained flat while expenses continue to increase.

Further, the Railways' surplus after payment of dividend to the Central Government in 2016-17 is expected to decrease by 26% from 2015-16 (RE) to Rs. 8,479 crore. In 2015-16, the net surplus decreased by 20% to Rs.11,402 crore, which means a decreasing trend in surplus fund and an increasing trend in expenditure.

The important point is, if Railway growth has come down from the projected 17% to 5%, then this is a reflection directly on the GDP growth of the country. If Railways don't grow, then the country's economy cannot grow.

Depreciation Reserve Fund is being used to artificially boost operating ratio. It would like to draw your attention towards how this Government is cooking up numbers and artificially boosting the operating ratio figure. Appropriation to Depreciation Reserve Fund is just Rs.3200 crore from the estimated Rs.8,100 crore.

Appropriation to this fund makes the operating ratio look healthier than it actually is and is a conventional trick in the trade. The O.R. instead of 92

would have been close to 100 per cent had the Railways made adequate provision for depreciation based on the actual requirement of replacement of over aged assets.

CAG backs this observation and says: Contribution to the DRF weren't made on the basis of historical costs, the expected useful life and the residual life of the assets, but were dependent on the working expenditure.

The MoU between Indian Railways and Life Insurance Corporation to raise Rs. 1.5 lakh crore over the next five years was actually signed in March 2015. In October 2015, LIC subscribed about Rs. 2,000 crore only, of corporate bonds from the Indian Railways, beginning the investment deal to be carried out over the next five years. This is far less than the required average of Rs.30,000 crore per year to fulfill the deal over the five years.

There is not a definite roadmap for restructuring of the railway board. The entire plan may end up interfering in the autonomy of the Railway Board in the name of introducing professionalism in Board.

The ministry's promise of letting Railway Board function at an arm's length seems hollow. Railway Board is likely to become a front for pleasing corporate lobbies at the cost of the Railways social obligations and its role of the national transporter.

There is no dearth of capable and experienced people in Indian Railways itself. In fact there is no parallel organization in the country to provide such expertise. Induction of outside experts and professionals may be only as advisors, if at all needed.

The Minister has declared that Joint Ventures with State Governments should be the means to fund new rail projects. While the Joint Ventures with states might work for resourceful states like Tamil Nadu or Telangana, it will be an additional burden on poor states like Bihar, Orissa and North Eastern States. It is a huge burden on State Governments – Is this cooperative Federalism?

For every rail project the State demands, they are expected to bring around 50% of the funding to the table. Are all States in the country ready for this? How is the translating into cooperative federalism? This looks like an attempt to shift burden from Railway's resources to the state exchequers.

Since the BJP led Government came into power, we have seen that centrally sponsored schemes have received major cuts in funding. This has largely made state governments responsible to fund the social sector.

Although the people were assured of safety 2014-15 was a Black Year for Safety. Again a Zero Accident Regime has been assured in the budget, and the railway minister himself has said that, "We have to go a long way in realizing our objective of a zero accident regime."

In 2013-14, i.e. last year of the UPA, 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 in rail accidents has gone up to 64 as per the reply of Government in a response to a Question in the Lok Sabha.

Rail Minister announced that there is no fare hike. Fact remains that Modi government hiked passenger fare by 18.55% over last 20 months i.e. 14.20% in June, 2014 and 4.35% in November, 2015. As against this, Congress Party did not hike the passenger fare by even one paise in its period of ten years between 2004 and 2014.

Similarly, there was 7% freight fare hike in June, 2014 and an another inflationary hike in February, 2015 with freight fare of grains and pulses being increased by 10%, coal by 6.3%, cement by 2.7% and iron ore by 0.80%.

Burdening of ordinary user did not stop here with Modi Government hiking platform tickets by 100% in March, 2015 (Rs. 5/- to Rs. 10/-), ticket cancellation charges by 100% (November, 2015) and Tatkal charges by 33% (December, 2015).

bl ctV ds fy, rks ;gh lp gksxk fd gkFkh ds nkar [kkus ds vkSj vkSj fn[kkus ds vkSj] D;ksafd buds dkjukes ,sls gSa fd xjhcksa dh tsc [kkyh dj nh vkSj mUgSa irk gh ugha pykA ,sls gh mudk iSlk fy;k x;kA

Besides letting down the ordinary Rail passengers, entire business community and Sensex have given a thumb down to Shri Suresh Prabhu's 'Rail Budget'. Sensex has fallen below 23000 and most rail stocks derailed by 2% to 5%.

I come from the southern state of Karnataka where I am a frequent traveler by train. Over the last couple of years, I have travelled by trains like Udyan Express, Sholapur-Yeshvantpur Express, Basava Express, Bidar-Yeshvantpur express, etc. and with deep regret, I would like to say that the coaches being used in the southern states are old, unclean and are under very poor condition.

It is also unfortunate that all new coaches are diverted to favorite regions in north India and junked coaches are put into service in southern states showing a clear bias and discrimination.

The maintenance of toilets in these trains, even in the higher classes of travel is very disappointing. Equally dirty is the situation of the stations in the following towns – Deval Ganugapura, Shahabad, Yadgir, Saidapur and Chittapur. They are in urgent need of a clean up and I hope that the funds under Swachh Bharat Abhiyan would be put to good use so that passengers can have cleaner and healthy stations.

At this juncture, I wish to draw your attention towards my home state of Karnataka and the constituency of Gulbarga which suffer from pendency of a huge number of vital railway works and projects, apart from poor service.

a) Construction of Road Overbridges near Mother Teresa School in Gulbarga and on Gulgarga-Afzalpur Road have completely stopped or slowed down despite allocation of funds in the 2013-14 and 2014-15 budgets.

b) For the year 2014-15, the UPA Government sanctioned 3 railway divisions namely Jammu, Assam and Gulbarga. The budget provision of Rs. 5 Crore has also been made for Gulbarga railway division. Further, the State Government has given the required land of 3602 acres free of cost. Now, the land is in possession of the Railways. However, the Railway Division is not yet functional. I would like to make a request to the Hon'ble Minister to expedite the completion of this work in the interest of the backward region of Hyderabad-Karnataka.

c) Gulbarga Division is divided in three zones and for various issues one is to approach different offices which cause delay and harassment. If it is attached to Hubli, this problem of running around can be resolved and work can be completed in time.

d) Another important project to which I would like to draw your attention is the – Construction of Railway Bogie Factory at Kadechur, Yadgir District. The 1st phase of work is nearing completion. However, no funds have been allocated for the 2nd phase which requires construction of staff and workers' quarters and other supporting infrastructure.

e) Construction of Pit lines at Gulbarga and construction of Gadag-Wadi new railway line was also sanctioned during the year 2014-15. This project is an important project which connects East to West i.e. Hyderabad-Karnataka and Mumbai-Karnataka. For this project, the State Government has already committed to share 50% of the cost. However, the work has not yet begun.

f) These works were sanctioned in 2014-15 and one pit line which on the Wadi-Gulbarga line is completed but not operational. It still requires basic facilities like water. Another pit line was sanctioned on Gulbarga-Bidar new railway line. This work still has not yet started.

g) Construction of Gulbarga-Bidar new railway line as per schedule was to be completed by December, 2015. But the project has run into time and cost overruns.

h) The Yellanka Railway Station is currently in a very shabby condition. It requires overall development as a 'Model Station'. There is not even a proper approach road to the station.

i) In the budget for 2016-17, a meagre amount has been provided for the doubling work from Yellanka to Penukonda. From Penukonda, further on to Maharashtra, there is already a double line. So, all the trains coming from different parts of the country get stuck at Penukonda. To ease out this traffic congestion, it is important to start doubling this railway line. Further, more allocation of funds to this project is extremely essential in the best interest of railway commuters and on time service.

j) Railway Terminus at Bengaluru – during the year 2014-15, the Bruhat Bengaluru Mahanagar Palika has handed over the land at Binny Mills to the Railways for construction of new terminus. The work has not yet started.

k) Hassan-Bengaluru new railway line was sanctioned in 1996-97. This new railway line connects Bengaluru to Hassan on to Mangaluru via Sakaleshpur. It serves the dual purpose of passenger convenience and port connectivity. It is a strategic project for the local economy which should have been completed long ago. However, the pace of work is extremely slow. It requires faster completion in the interest of the public.

l) My request to the Rail Minister is to expedite existing projects and concentrate on their execution at the earliest without prejudices and discrimination.

***SHRI HEMANT TUKARAM GODSE (NASHIK):** I thank Honorable Railway Minister Suresh Prabhu Ji for sanction of new railway line of Nashik-Pune in the Rail budget 2016-17. It will be a milestone for development of my Nashik constituency, which will also will help for public transport and trade.

Following are some demands from Rail Ministry to be considered.

1. New Rajdhani Express is also necessary for fast train on the central railway line for connection of Delhi as maximum part of Maharashtra will be covered.

2. Nashik is known as Religious city, also there is a demand for Nashik- Ajmer and Nashik -Tirupati trains.

3. Bhusawal to Igatpuri local train is also necessary to connect small cities in between .

4. It is necessary for extension of local train from Kasara up to Igatpuri as more of Nashik people travel daily.

5. Also expansion of Kurshan machine is necessary as the entire infrastructure such as road, 33 KV transformer light, water supply, quarters and hospital is ready. As railway do repairs and maintenance work from outsourcing agency, it will be economical and also employment will be generated.

6. For connectivity of two states Gujarat and Maharashtra, provisions should be made for survey of Nasik -Surat or Nashik- Vapi new railway Line as it would be beneficial for public transport and trade of two states.

I would like to request Honorable Railway Minister Suresh Prabhu Ji to consider my above demands in the Supplementary Budget 2016-17.

***श्री रामदास सी. तडस (वर्धा)-** 2016-17 के रेल बजट पर माननीय रेलमंत्री जी का भाषण और बजट में रेल यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाएं अत्यंत लोक कल्याणकारी और व्यवहारिक कदम हैं। इस बजट से साबित हुआ है कि यह सरकार घोषणा की सरकार नहीं बल्कि कार्य संस्कृति में जान भरने वाली सरकार है। पूर्व में लंबी घोषणाओं की परिपाटी थी, लेकिन वर्तमान सरकार ने वर्तमान संसाधन के अनुसार रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने का विज़न है।

हमें गर्व है कि मैं राष्ट्रपिता महात्मा गांधी और भूदान आंदोलन के प्रेरणा विनोबा भावे जी की कर्मस्थली क्षेत्र के सेवक के रूप में जनता की सेवा करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की रेल से संबंधित समस्याओं के निराकरण हेतु आपके सामने निम्नलिखित मांगों को रखना चाहता हूँ-

1. राष्ट्रपिता महात्मा गांधी एवं आचार्य विनोबा भावे के नाम पर सेवाग्राम स्टेशन से मुंबई और पुणे के लिए नई ट्रेन चालू करने की आवश्यकता है।
2. वर्धा (जं.) स्टेशन पर वर्ग 2 के प्रतीक्षालय से जोड़कर टेंयलेट तथा बाथरूम का निर्माण कराये की आवश्यकता है।
3. वर्धा स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नं. 1,2,3 तथा 4 पर पूर्ण रूप से छत का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
4. वर्धा स्टेशन पर अतिरिक्त पादचारी मार्ग (फुट ओवर ब्रिज) का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
5. सेवाग्राम स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नं. 2,3 तथा 4 पर पूर्ण रूप से छत का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
6. सेवाग्राम स्टेशन ज्येष्ठ नागरिक, दिव्यांग एवं मरीज के लिए रैम्प का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
7. द्विगणघाट रेल स्थानक पर पूर्ण रूप से छत का निर्माण कराए जाने की आवश्यकता है।
8. द्विगणघाट रेल स्थानक पर ज्येष्ठ नागरिक, दिव्यांग एवं मरीज के लिए रैम्प का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
9. द्विगणघाट रेल उड़्डाण पुल (आर.ओ.बी.) के लिए (मेगा ब्लॉक) मंजूर करने की आवश्यकता है।
10. चांदूर रेल स्थानक पर प्लेटफॉर्म नं. 1 व 2 पर छत का निर्माण तथा यात्रियों के बैठने हेतु पर्याप्त सुविधा की आवश्यकता है।
11. चांदूर रेल स्थान पर प्लेटफॉर्म तथा निकामी गेट के बाहर लाईट की व्यवस्था कराए जाने की आवश्यकता है।
12. चांदूर रेल स्थानक पर टेंयलेट तथा बाथरूम एवं पीने के पानी की व्यवस्था कराए जाने की आवश्यकता है।
13. धामणगांव रेलवे स्थानक पर महिलाओं की सुरक्षा के लिए रेल पुलिस चौकी स्थापित कराए जाने की आवश्यकता है।
14. धामणगांव रेल स्थानक पर ज्येष्ठ नागरिक, दिव्यांग एवं मरीज के लिए रैम्प का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
15. धामणगांव रेल स्थानक पर टेंयलेट तथा बाथरूम एवं पीने के पानी की व्यवस्था कराए जाने की आवश्यकता है।
16. वरूड एवं मोर्शी रेल स्थानक पर टेंयलेट तथा बाथरूम एवं पीने के पानी की व्यवस्था कराए जाने की आवश्यकता है।
17. वरूड एवं मोर्शी के संतारा उद्योग को बढ़ावा देने हेतु रेल वैगन उपलब्ध कराया जाये एवं रेल वाणिज्य केंद्र की आवश्यकता है।
18. वरूड स्टेशन तथा बेनोडा स्टेशन पर शौचालय, स्वच्छ पेयजल एवं कवरशेड की स्थापना कराई जाये।
19. नरखेड-अमरावती रेल मार्ग का विद्युतीकरण के कार्य में गति लाने की जरूरत है।
20. नागपुर-अमरावती (12110-12111) इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ी एवं जबलपुर-अमरावती एक्सप्रेस (12159-12160) का चांदूर रेलवे स्थानक पर ठहराव दिया जाए।
21. नवजीवन एक्सप्रेस (12655-12656) का पुलगांव रेलवे स्थानक पर ठहराव दिया जाए।
22. यशवंतपुर-इंदौर-यशवंतपुर (16301-16302) एक्सप्रेस एवं जयपुर-सिकंदराबाद-जयपुर का मोर्शी तथा वरूड रेलवे स्थानक पर ठहराव दिया जाए।
23. पुलगांव जहां देश का बहुत बड़ा एम्बुलेशन डिपो है, इसलिए पुलगांव-आर्वा-आमला नैरोगेज रेल सेवा को ब्रॉडगेज रेल सेवा में बदलने की आवश्यकता है।

***श्रीमती सकुंतला लागुशी (वर्योडर):** मेरे प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री श्रीयुत नवीन पटनायक जी के आग्रहपूर्वक उड़ीसा प्रदेश के लिए जो रेल बजट प्रावधान सुनिश्चित किए हैं, उसके लिए मैं अपने मुख्यमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी समेत माननीय प्रधानमंत्री जी को बधाई देती हूँ। उड़ीसा का मेरे संसदीय क्षेत्र वर्योडरी के लिए बांसपानी-बड़बील नई रेल लाईन की स्वीकृति एवं बड़ा जामुदा/बड़बील लाईन में दो रेलवे रेल ओवरब्रिज निर्माण के लिए जो आर्थिक व्यवस्था आपके द्वारा की गयी है, उसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करती हूँ।

साथ ही, मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ उपयोगी तथ्य आपके सामने रखना चाहूंगी जो कि आने वाले समय में रेलवे के लिए लाभदायक साबित होंगे। आपको जानकर खुशी होगी कि मेरा क्षेत्र वर्योडर भारतवर्ष की सबसे बड़ी लौह अयस्क एवं अन्य खनिज पदार्थों के अपार भण्डार के लिए जाना जाता है। इसलिए अंग्रेजों के शासन काल में ही जिस समय नागपुर रेलवे भारत का एक मातृ रेलवे संस्थान के रूप में कार्य करता था। उसी समय से ही इन्हीं प्राकृतिक संपदाओं को देश में विभिन्न हिस्सों में पहुंचाने के लिए रेलवे लाईन की व्यवस्था की गई थी।

इसी स्वरूप से मेरे जिला की बड़बील बड़ा जामुदा समेत बोलानी खदान और बांसपानी जैसी खानों तक रेलवे लाईन की व्यवस्था हुई थी। परंतु शेड के साथ कहना चाहूंगी कि अंग्रेजों के जाने के बाद इस क्षेत्र में अपार संभावना रहते हुए अतिरिक्त रेल लाईन बिछाने के लिए 50 वर्ष प्रतीक्षा करनी पड़ी। तभी बांसपानी से उड़ीसा का दूसरा इस्पात नगर जखपुस कलिंगा नगर तक रेल लाईन का पूराण संभव हुआ।

आपको निश्चित जानकारी होगी कि मेरे क्षेत्र का नया गढ, चिरौली, बांसपानी, देवघर, बड़बील, बोलानी खदान जैसे रेलवे लोडिंग पोर्ट सालाना उच्च आय कोटि के पोर्ट के लिए जाने जाते हैं। इन रेलवे लाईन के साथ देश के विभिन्न लाईनों को जोड़ने से आर्थिक रूप से वे लाईनें लाभदायक साबित होंगी, क्योंकि इन सभी स्थानों में माल ढुलाई जैसा व्यावसायिक गतिविधियाँ पहले से ही हैं। जितना अधिक से अधिक लाईनें इन स्थानों तक जोड़ी जाए, रेल विभाग के लिए उतना ही लाभदायक होगा एवं देश का हर हिस्से तक इन प्राकृतिक संपदाओं को पहुंचाया जा सकेगा।

साथ ही साथ ऐतिहासिक रूप से अखिलेला का शिकार हुए देश का इन्हीं आदिवासी बाहुल्य क्षेत्रों के लोगों के लिए यातायात की सुविधा होगी और इनका सामाजिक, आर्थिक विकास हो सकेगा।

मैं विस्तारपूर्वक कुछ रेल लाइनों को इन स्थानों के साथ जोड़ने की प्रार्थना करूंगी।

1. साउथ इस्टर्न रेलवे के अंतर्गत रूपसा बांगरीपोसी रेल लाइन को वर्योडर जिला के देवघर या बांसपानी वाया चम्पुआ के साथ जोड़ा जाए। इसकी लंबाई 100 कि.मी. के लगभग होगी। इसके द्वारा खनिज संपदाओं को पश्चिम बंगाल में स्थित हल्दिया बंदरगाह एवं उड़ीसा में निर्माणाधीन घामरा बंदरगाहों तक पहुंचाने में सबसे कम दूरी की लाइन प्रभावित होगी। इसी लाइन के निर्माण से बांसपानी से टाटानगर के लिए भी अतिरिक्त रेल लाइन की सुविधा हो जाएगी।

2. टाटानगर से बादाम पहाड़ रेल लाइन को वर्योडर तक प्रसारित किया जाए, इसके द्वारा टाटानगर और उड़ीसा के जाजपुर स्थित कलिंगा नगर को जोड़ने से देश के दो महत्वपूर्ण इस्पात शहरों को आसानी से जोड़ा जा सकता है, इसके लिए केवल 70 कि.मी. के लगभग लाइन बिछाने की आवश्यकता होगी।

3. तातवार प्रमुख कोयला उत्पादन हेतु जानी जाती है। तातवार से घामरा नई रेल लाइन के लिए आपने सर्वे किया है। इस लाइन को तातवार से तेलकोई, वयोडर, आनंदपुर होते हुए घामरा तक सर्वे किया जाए एवं इस लाइन को शीघ्र निर्माण करने हेतु आर्थिक व्यवस्था करायी जाए।

4. भुवनेश्वर से नई दिल्ली वाया वयोडर के बीच राजधानी जोकि टाटानगर होकर राजधानी 22823/

22824 जो कि सप्ताह में 4 दिन आती-जाती है, इसको अतिरिक्त दो दिन वाया वयोडर होकर चलवाई जाए।

5. टाटानगर से अमृतसर तक जो सुपरफास्ट गाड़ी चलती है, वह टाटानगर पहुँचकर बहुत देर तक खड़ी रहती है। इस ट्रेन को टाटानगर से आगे बड़बील, वयोडर होते हुए जाजपुर तक कस दी जाए, जिससे कि इन क्षेत्रों के लोगों को भी इस टाटानगर-अमृतसर सुपरफास्ट का फायदा मिल सके।

6. विशाखापट्टनम से टाटानगर वाया बड़बील चलने वाली गाड़ी को नई दिल्ली तक चलवाया जाए, इसके द्वारा तीन आदिवासी जिला वयोडर, मयूरभंज, चाईबासा, पश्चिम सिंहभूम के लोगों को दिल्ली आने-जाने की सुविधा मिल सकती है।

मैं अपनी इन्हीं सब प्रस्तावों/मांगों के साथ इस बजट का समर्थन करती हूँ।

***श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर):** उपरोक्त विषयान्तर्गत निवेदन है कि भारत सरकार के रेल मंत्री जी ने वर्ष 2016-17 के लिए जो रेल बजट पेश किया है, उसके लिए हम आभार प्रकट करते हैं, साथ में निम्नांकित सुझाव सम्मिलित करने के लिए निवेदन करते हैं।

1. बीकानेर में रेलवे फाटक की समस्या लंबे समय से चली आ रही है और कई बार इस संबंध में अकगत भी कराया जा चुका है। रेलवे बाईपास की बजाय एलिवेटेड रोड विजीबल मांग रही है, लेकिन उसमें 50 प्रतिशत राशि मंत्रालय द्वारा प्रस्तावित की जाये, ऐसी मांग है। रेल मंत्रालय यदि 50 प्रतिशत राशि वहन करता है तो शीघ्र ही इस समस्या से निजात मिल सकती है। इस हेतु राज्य सरकार से भी प्रस्ताव मंत्रालय को दिया जा चुका है।

2. बीकानेर से बहुत अधिक संख्या में हरिद्वार हेतु यात्री जाते हैं तथा बीकानेर-हरिद्वार ट्रेन में सफर करते हैं किंतु एकमात्र ट्रेन से यह भार कम नहीं हो पाता है और हरिद्वार जाने के लिए यात्रियों की मारामारी रहती है। वर्तमान रेल बजट में हमसफर ट्रेन की घोषणा की गयी है। अतः बीकानेर-हरिद्वार हेतु हमसफर ट्रेन की घोषणा की जाती है तो यह अत्यंत लाभकारी होगा और बहुत अधिक पड़ने वाले यात्री भार को कम करने में भी सहायता मिल सकेगी।

3. अनूपगढ़-बीकानेर नई रेल बिछाने के लिए रेल मंत्री जी से निवेदन किया जा चुका है। अनूपगढ़-बीकानेर तक की रेल लाइन भारत-पाक अंतर्राष्ट्रीय सीमा के साथ जुड़ी हुई होने के कारण भारतीय सेना के लिए भी महत्वपूर्ण है और भारतीय सेना ने भी अपनी प्राथमिकता से अपने बजट के तहत जो नई रेल लाइन के प्रोजेक्ट रेल मंत्रालय को सौंपे हैं, उसमें अनूपगढ़-बीकानेर नई रेल लाइन का प्रोजेक्ट भी सम्मिलित है। इस हेतु रक्षा मंत्री जी एवं रेल मंत्री को निवेदन किया जा चुका है कि अनूपगढ़-बीकानेर वाया छतरगढ़ रेल लाइन जिसकी सहमति प्राथमिक तौर पर भारतीय सेना ने रेल मंत्रालय को दे रखी है यदि इस प्रोजेक्ट को रेल बजट में सम्मिलित किया जाता है तो इस क्षेत्र के निवासियों और सेना की आवश्यकता को देखते हुए रेल की सुविधा का लाभ उनको प्राप्त हो सकेगा और सामरिक दृष्टि से भारतीय रेल की आधारभूत संरचना सुदृढ़ हो सकेगी।

***SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD):** At the outset, I congratulate Hon'ble Railway Minister for giving a very forward looking and constructive budget, which I call an inclusive budget. I would like to put forth the following request and proposals with regard to my state of Karnataka in general and Dharwad in particular.

Additional budgetary Demands from the State of Karnataka

a) New Lines

- 1) Bagalkot-Kudachi (142kms),
- 2) Tumkur- Chitradurga-Davangere (199.7km)

b) Doubling

- 1) Yeswantpur-Yelhanka with overhead equipment,
- 2) Arsikere -Tumkur (96km),
- 3) Miraj-Londa(183km),

c) Survey for new lines.

The following new lines proposals for which the engineering surveys are completed and reported to Railway Board. These new lines constructions very important for the overall Railway development of this region and requested to recommend their inclusion in the budget.

- a) Gadag-Haveri -53 km under cost sharing basis with state Govt.
- b) Almatti-Koppal -125 km under cost sharing basis with State Govt.
- c) Yadagir -Alamatti under cost sharing basis with State Govt.

d) Hubli -Ankola New-Board -Gauge Line:This is a dream project capable of ushering in a new era of economic growth of the region is almost on the edge of being approved by G.O.I. Recently the National Green Tribunal has given its nod to Railways to approach the state government to build this line.

e) Introducing New Trains: Hubli - Dharwad twin cities in northern part of Karnataka is the main link between the industrial and trade corridor of Mumbai at one end and Bangalore- Chennai at the Southern end. Presently, there are limited number of trains to many major cities like Pune, Mumbai, Bangalore, Hyderabad, Chennai and so on. Hubli being the HQ of SWR, the number of these trains are felt to be far less than required. Thus, there has been a long standing demand for the following new trains:-

1) Bangalore -Varanasi new train via Tumbur- Hubli- Belgaum. There is a long standing demand from people of Karnataka for a direct express train from Bangalore to Varanasi via interior Karnataka i.e. Davangeri, Haveri, Hubli-Belgaum. There is a growing traffic to Varanasi being a holy pilgrimage centre. Hence this long left dream of people be realized through introducing a new Express train from Bangalore / Yeshwantpur to Varanasi via Tumbur, Davangeri, Haveri, Hubli Belgaum, Pune and other places.

2) A new train from Hubli to Jodhpur is another long pending demand from this region. Though there are already two trains running to Jodhpur and Ajmer from this route the passengers from this region hardly get the confirmed tickets. Therefore a new train from Hubli to Jodhpur needs to be introduced.

3)A new train from Hubli to New Delhi Via Gadag, Bijapur, Sholapur is long pressed demand of this region.

4)A new Ex-Train from Hubli to Mangalore connecting coastal region to hinterland is a long pressed demand. This Train should run via Hassan and Arasikere to cater to the needs of these regions.

5)Hubli- Chennai : Presently there is a weekly Train No. 17314 and 17313 running from Hubli to Chennai. There is a lot of demand for this train since it is weekly ones is not able to cater fully to the needs of people who frequently travel to Chennai. In this background, it is requested to make this train daily.

6) Hubli- Kochivell Train : Presently the Train No. 12777/78 between Hubli and Kochivell runs once a week. This is the only train connecting this region to state of Kerala and the travelling public is increasing day by day. In this view, it is requested to make this train tri-weekly to cater to the growing needs of public.

f) Increasing frequency of Trains.

1) Yeshwantpur- Nizamuddin Karnataka Sampark Kranti Express which was running via Hubli for two days' in week is now running additional two days in form of Yeshwantpur - Chandigarh Train No. 22685-22686 via Delhi which means now four days in week. But, still our demand for its running daily via Hubli is not met. So, it is pressed that this Chandigarh train should run now for 7 days in week via Hubli. There is also a need to introduce emergency quota from Hubli towards Yeshwantpur.

2) Bangalore -Jodhpur, 16505/6 Gandhidham, 16209/10 Mysore-Ajmer Train: please run each train as daily in view of its overwhelming demand and rush in these train, where WL is more than 500.

g) Increase in Passenger quota for Yeshwantpur -Dadar Trains.

h) Sanctioning New Railway Divisions in Karnataka: There has been a long standing demand to bring Gulbarga and Mangalore regions of Karnataka within the fold of S.W.R. New Gulbarga Division is already announced. Mangalore need to be carved out as new division for the better and well coordinated administration of the Zone. This demand is repeated for every budget.

i) Establishing Railway University : Establish Railway University at Dharwad: Hubli -Dharwad in Karnataka is second largest city and HQs of SWR. It is a fast growing city with all kinds of infrastructural amenities built. There is already a multi-disciplinary Railway Training Centre function at Dharwad with vast area. In this background, it is suggested a Railway University to be established at Dharwad and upgrading the above Training Institute.

j) Improvement of Hubli Workshop: Hubli workshop is established in 1885. Over the period with change in requirement of Railways, this workshop adopted for different activities. At present this workshop is carrying POH of Broad gauge coaching stock at an average of 90 coaches POH/month and 60 coaches IOH/month apart from POH of BOVZI break vans. " C" category repairs of box N wagons. Manufacture of new BVZI break vans.

1) For carrying out this activity, Hubli workshop has to take the coaches/ wagons from open line and hand over the same after repairs back to open line. There is no separate track for these activities and hence there is difficulty in exchanging the coaches on day to basis, since the preferences is to be given for movement of trains/goods. The main line of traffic movement is getting congested due to increase in trains every year. To overcome the difficulty, it is suggested to lay a separate track advancement to EMD line for handing over the repaired coaches to traffic with the capacity of stabling minimum 10 to 18 coaches exclusively for the use of Hubli workshop outside the east gate side of Hubli workshop sufficient Railway land is available at this place. This work may be proposed under lump sum works programme (LSWP) list of approved works or any other head.

2) The present pit line for final checking of POH/IOH repaired coaches is not sufficient since the numbers of AC coaches is considerably increased. it is suggested to construct additional pit line adjacent to the present pit line with a capacity of 04 coaches with Crane facility to lift the coaches. This will also help in taking extra workload in future.

k) Reducing Expenditure:One of the important agendas of this Government is to reduce unnecessary expenditure in the process of Governance.

16 zonal HQ offices and 71 Divisions are working under Ministry of Railways. Each zonal HQ Office is working under General Manager assisted by Principal Heads of the departments and under them, there are several officers assisting them. The main issue involved here is, each PHOD is allotted with special Coach for his inspection movements over that Railways and on occasions it will be moved to other destination also. Now it can be seen that 16 zones x 15 inspection coaches -240 coaches are involved in just inspection. There are complaints from many sources that the inspection coaches are attached to mail / express trains and over Hubli division almost all the coaches will be moving on Friday night towards Bangalore or Mysore under guise of inspection, carrying the families and friends of officers for enjoyment sake. Thus, instead of inspection coaches the officers can travel in 1st class or 2nd class Ac to inspect and to ascertain the actual problem of railways. Only head of zonal Railways i.e. only General Manager should hold one inspection carriage.

***SHRIMATI PRATYUSHA RAJESHWARI SINGH (KANDHAMAL):** I represent Kandhamal Parliamentary Constituency of Odisha. This is one of the most backward and tribal dominated district of the state in spite of being very rich in natural resources. Of all the states of India, Odisha has the largest number of tribes, as many as 62. In terms of percentage they constitute a 24% of the total population on the state, it is sad that 7 districts of Odisha have not witnessed railway since independence, including Kandhamal.

For development of any area, communication in all forms, i. e. road, railway, port, airway and telecommunication is a must. Khurda-Bolangir, under construction of course, will pass through my constituency touching Nayagarh, Daspalla and Boudh. The rail link was first surveyed in 1945 by then Bengal -Nagpur Railway (BNR) administration which found the route important as it connected most backward, undivided districts of Bolangir, Kalahandi, Koraput and Phulbani with Bhubaneswar. Smaller towns of Kandhamal such as Daspalla, Banigochha, Mahipur and Boudh were also part of the line. The Chief Minister, Shri Naveen Pattnaik has fulfilled his promise of providing free land, including private land for the Daspalla - Bolangir railway stretch, and sharing 50% of the total expenditure of the project. Now that the project is under construction, many entrepreneurs are exploring setting up of industries along this Railway line. I request completion of this project at the earliest through expeditious construction.

Another railway line Sampalpur-Bhrampur, which has already been surveyed, is a remunerative project with rate of return more than 14%, it passes through Phulbani and Bhanjagar. Odisha government wants to take it up under SPV. I request to form the SPV and get work started at the earliest since it is a crucial matter of communications gap.

Bhadrachalam - Talcher via Lanjigarh -Phulbani is another prospective remunerative line, I request a survey to be sanctioned for this project.

***SHRIMATI RITA TARAI (JAJPUR):** The Railway Budget, in general, should take into account the following factors in my constituency, Jajpur, Odisha. Most of the Railway stations have not seen any progress in the last 7 decades. Basic amenities are missing.

I would like to invite the kind attention of the Hon'ble Minister to the fact that the priority agenda of the Government of India is to bridge the gap between India and "Bharat ", Sabka Saath Sabka Vikash which is prime agenda of our Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modiji, which stresses upon rural infrastructural development and bridging the gap between villages and cities. The Indian Railways, therefore, accords priority to improving and promoting strategic stations that can enhance the access of countryside to towns facilitating business, commerce, trade, tourism, communication and marketing thereby an all out development.

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

In this connection, the Haridaspur Railway station, an old Railway station established during the British days, can perform a vital role to serve the goal set by the Nation besides contributing to revenue of Indian Railways. Haridaspur railway station is situated mid way between Cuttack and J.K Road, approximately 45 kms distance from each. It is 4 kms from Chandikhol, 15 kms from the Buddhist Heritage triangle that includes Lalitgiri, Udayagiri, Ratnagiri, Langudi. It is located at the crossing-point of Daitari-Chandikhole (NH-200) and Chandikhole-Paradeep (NH-5A) and Chennai - Kolkata (NH-5).

For kind information of the Hon'ble Minister, the ongoing railway line from Haridaspur to Paradeep port will be a significant advancement in the coming couple of years, so it needs improvement of carrying capacity of the station. Besides, the railway station is situated in an ideal location which can be used by tourists to visit the Buddhist Heritage triangle that includes Lalitgiri, Udayagiri, Ratnagiri, Langudi. It has tremendous potential to be developed as a connecting point for the international tourists who currently have no option but to use Bhubaneswar/ Cuttack as the connecting station. This upgradation will bring great convenience to international tourists and help develop the local economy and promote tourism. For which, the Haridaspur station platform needs up gradation and all train must halt at Haridaspur station. Train like Rajdhani Express, Porusottam express, Nandankanan express, Neelanchal express, Dhauli express, and all express trains, etc. should also stop at Haridaspu r Station.

Besides this the Railway stations in the Jajpur district i.e. Dhanamandal, Bairi, Jenapur, Baitarani Road, Korai, Jakhapura and J.J.K.R Road need urgent attention and due care for their development.

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

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

Jajpur town with national mainstream. The New railway line preliminary survey/ work may be initiated from Jajpur Road to Dharma port via Jajpur town. The district administration has also submitted their report regarding survey work to GM Railway East Coast.

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

In this connection, I would request the Hon'ble Minister to take needful action for a technical study for extending rail connectivity to Dharma Port which is owned by Group via Jajpur Town and take appropriate steps for sanctioning funds to ensure improvement of the above mentioned Railway Stations in conformity to the set of goals of Government of India.

***SHRIMATI POONAM BEN MAADAM (JAMNAGAR):** First and foremost, I would like to congratulate and extend my sincere thanks to our Rail Minister, Shri Suresh Prabhu Ji, on presenting a transformative, dynamic, passenger-friendly and most importantly, women-centric budget.

Quoting our PM, Shri Narendra Modi Ji at United Nations Sustainable Development Summit, New York on September 25, 2015, he mentioned that "Our development is intrinsically linked to empowerment of women....."

Translating these words into action, we have witnessed a very progressive Railway Budget that re-iterates that for the first time ever there has been a Railway Budget where women have been the focus with 33% sub-quota for women in all reserved categories on trains. 24x7 helpline will be set up specifically for women and provisions of CCTV for enhanced safety will be there. Further, there has been no such Railway Budget in the past which is holistically aimed at taking care of senior citizens, women and children.

With a view to not burden the common man, the budget has specifically kept passenger fares unchanged while announcing a few new passenger initiatives. Also, the Minister has promised to rationalize freight rates in the next few months to make it more competitive.

Moving on to one of the many takeaways from the Rail Budget is that there has been a switch from mere announcements of new lines and projects in favour of execution. This is an extremely important step to improve the financial health of the railways in India.

Secondly, another important shift is that of zero-base budgeting. This is a major announcement, which means that projects and costs will be repeatedly evaluated every year or more frequently to ensure that they continue to make economic sense.

The Railways have set an ambitious operating ratio target of 92% in 2016-17 catering to the economic health of the Railways, while also target efficiency and punctuality of trains. The Minister has also shared his plans to more dedicated freight corridors to link metro cities to improve freight traffic.

I believe this policy in transformation is a Paradigm-shift in nation's economy. The special arrangement of the 'Super-fast trains' for the poor through launch of Antodaya Express and Deen-Dyalu rail coaches, emphasize the commitment of our government to the economically weak.

Besides, cleanliness and upgradation remains a top priority, keeping the focus on investment. The plan for next year is Rs.1.21 lakh crore- up a healthy 21 percent from this year's actual budget, which was achieved in full.

This budget will have been taken long-term positive impact on the national economy by effective execution, enhanced capital investment and infusion of technology along with IT in the Railways.

Appropriate steps have been taken towards fulfilling the Government's promise to enhance connectivity in the backward areas of the country.

With this, I would like to draw your attention to issues pertaining to my constituency, Jamnagar.

I am very thankful to the Minister for announcing Aastha circuit trains to connect important pilgrim centres, of which the temple city of Dwarka has been included. I would like to place my demand to expedite the process for this and also request facilitation provision of passenger amenities and upgradation of the station at the earliest.

This could be included under the landmark decision of the Cabinet to re-develop 400 stations through PPP and also explore possibility of availing multi-lateral financial investments for the development of stations, while partnering with State Governments. Finally, aligning my demands with the Government's agenda of 1,600 kms of electrification this year and 2,000kms proposed for the next year, I would request electrification of Rajkot to Okha rail route of my constituency.

As a suggestion, the induction of Shatabdi Express between Ahmadabad and Dwarka is a longstanding demand of people of my constituency. If a fast train like Shatabdi Express is introduced, the journey period can be reduced to half. The intended high speed train service (Ahmadabad-Dwarka) will be a major boost in connectivity between the Industrial hubs in Gujarat (Jamnagar and Rajkot) to the state capital of Ahmadabad. Also these towns are the hubs for the casting / forging and brass component industries.

Further, due to the strategic location of Jamnagar city, all three wings of the Armed Forces i.e. Indian Army, Indian Air Force and Indian Navy have units/establishments in Jamnagar will be benefitted. A high speed train line with Ahmadabad would provide a major respite to the men in uniform.

Courtesy the Government's flagship 'Digital India', the Railway Sector would optimize the facilities that it can offer; hence Wi-Fi at 100 railway stations has been announced this year and 400 for next year, with enhanced capacity of e-ticketing system.

With this, I would like to specially mention that this budget will be an important tool towards the renovation of the nation. The best thing is that the State Governments are also enthusiastically participating in the expansion of our Railways. A detailed road-map in this direction has also been presented. Along with that, an effort has been made to seek the co-operation of passengers and the Railway Employees as well. This will go a long way in democratization of decision-making process. Cost optimization, efficiency in management and accountability to the consumer is the focus of our Government, which is reflected in this budget.

Once again, I extend my congratulations to the Railways Minister, Shri. Suresh Prabhu Ji, the vision of our Prime Minister, Shri Narendra Modi Ji and to the entire Rail Family.

***श्री बरिन्द्र कुमार चौधरी (झंझारपुर)-** 2016-17 के रेल बजट में यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। माननीय रेल मंत्री जी ने संसद में 2016-17 का रेल बजट पेश करते हुए रेलवे की उपलब्धियों, योजनाओं के निष्पादन और आगामी महत्वपूर्ण परियोजनाओं की जानकारी दी है।

श्री प्रभु जी ने कहा कि प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की अभिकल्पना और नेतृत्व ने भारतीय रेल को बेहद प्रोत्साहन दिया है। रेल मंत्री ने भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाना ही उनकी दृढ़ इच्छा है। रेल मंत्री जी ने 2020 तक आम आदमी की लंबे समय से चली आ रही आशाओं को पूर्ण करने की वचनबद्धता भी जताई है। उन्होंने कहा कि सार्वजनिक-निजी भागीदारी के अंतर्गत स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए मंत्रिमंडल की स्वीकृति भी मिल चुकी है।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि 2015-16 के लिए आठ हजार सात सौ बीस करोड़ रूपए की बचत होने से राज्य के अधिकांश कामों को पूरा कर लिया जाएगा। उन्होंने कहा कि वर्ष 2016-17 के लिए परिचालन अनुपात का निर्धारित लक्ष्य 92 प्रतिशत है।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि 7वें वेतन आयोग का तात्कालिक प्रभाव शामिल करने के बाद साधारण संचालन व्यय को 11.6 प्रतिशत तक सीमित रखना, डीज़ल और बिजली खपत में योजनाबद्ध कटौती, 1,84,820 करोड़ रूपए के राज्य सृजन का निर्धारित लक्ष्य है।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि 2015-16 के लिए 139 बजट उद्घोषणाओं पर कार्यवाई प्रारंभ की गई है।

☞ 2015-16 के लिए जीवन बीमा निगम के जरिए सुनिश्चित वित्तपोषण,

☞ 2500 किलोमीटर बड़ी आमामान लाईनों को चालू करना,

☞ 1600 किलोमीटर का विद्युतीकरण चालू करना,

☞ वर्ष 2016-17 में 2800 किलोमीटर रेलपथ को चालू करने का लक्ष्य निर्धारित,

☞ बड़ी आमामान लाईनों पर पिछले 6 वर्षों में लगभग 4.3 कि.मी. प्रतिदिन के औसत की तुलना में 7 कि.मी. प्रतिदिन करने का लक्ष्य है।

सह वर्ष 2017-18 में लगभग 13 कि.मी. प्रतिदिन और वर्ष 2018-19 में 19 कि.मी. प्रतिदिन तक बढ़ जायेगा।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि मेक इन इंडिया के तहत दो लोका फैक्ट्री के लिए नीलामी को अंतिम रूप दे दिया गया है। ट्रेन साईट की मौजूदा खरीद को 30 प्रतिशत तक बढ़ाने का प्रस्ताव है। पारदर्शिता के लिए वर्ष 2015-16 में ऑनलाइन भर्ती शुरू की गई है। अब सभी पदों के लिए इस प्रक्रिया को अपनाया जाता है। सोशल मीडिया को पारदर्शिता लाने में उपकरण के रूप में प्रयोग किया गया है।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि रेल विश्वविद्यालय की मुक्ति के तहत प्रारंभ में बड़ोदरा स्थित भारतीय राष्ट्रीय रेल अकादमी की पहचान की गई है।

डिजिटल इंडिया के अंतर्गत ट्रैक प्रबंधन प्रणाली (टी.एम.एस.) एप्लीकेशन शुरू की गई है, इन्वेंटरी प्रबंधन मॉडल की इन्वेंटरी में 27,000 एम.टी. की कमी आई है। जिसमें 64 करोड़ रूपए की बचत हुई है और 53 करोड़ रूपए मूल्य के समतुल्य 22,000 एम.टी. स्वरूप विनिम्न किया गया है।

श्रेणियों के यात्रियों को "रेल बंधु" सभी क्षेत्रीय भाषाओं में उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र झंझारपुर, बिहार में सकी-निर्मली, झंझारपुर, तौकड़ा आमामान-परिवर्तन कार्य को दो साल में पूरा करवाने की कृपा की जाये।

***SHRI B. SRIRAMULU (BELLARY):** I convey my profound thanks to the Railways Minister for presenting yet another commendable proposal to inject freshness and new life to our Railway which was almost paralyzed during the UPA regime owing to bad financing.

It is the sheer determination, prudent management and innovative thinking of our Railway Minister and the encouragement of our Prime Minister that the railway is coming back to the tracks after being derailed for almost a decade.

I sincerely thank the Railway Minister for his steely resolve to rejuvenate, restructure and reorganize the ailing sector.

The initiative of the Government to rationalize the tariff structure, Rail Mitra Sewa, hourly booking of Rest Rooms, cleanliness in coaches, there are many schemes for the common man.

This is a rail budget with a vision to make the life of the common man better, rationalizing expenditure, creating avenues for employment; a Rail university in Vadodara, giving impetus to Make in India are among the many positives of the budget.

I am particularly thankful to the Railway Minister for increasing the budget 2016-17 by 19 per cent from the previous year in the outlay for Karnataka. The suburban rail system for Bengaluru, Hubballi -Ankola new line and others would help augment the revenue, besides opening opportunities for the people of Karnataka to a great extent.

As we all know that the Ministry 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 our 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 would like to request the Hon'ble Shri Suresh Prabhu Ji for considering the new line between Almatti and Koppal, which can drastically reduce the distance between Vijayapura and Bengaluru.

Moreover, the unmanned Railway crossings should also get a lift in my constituency, Bellary so that rail and road traffic can be smoothened besides averting any mishap. Alternatively, the Railways should think of constructing over bridges or under bridges to avert such inconveniences to the people of Bellary.

I am happy that two new line surveys- Gulbarga -Latur (148 kms) and Dharwad-Lokapur (95kms) -have been ordered. Also Line doubling between Netravati Bridge- Mangaluru Central, Birur-Shivamogga, and Sakleshpur-Subrahmanya Road too have been sanctioned.

I also request the Railway Minister to provide a time line to the sanctioned new lines- Nanjangud-Nilambur (236kms), Mysuru-Kushalnagar (85kms), Talaguppa-Siddapura (16kms), Bangarpet-Mulbagal (40kms), Talaguppa-Honnar (82kms), and Dharwad- Belagavi (91kms) -to be executed under the extra-budgetary resources funding. Also, as regards the work progress on kotturu-Harihara via Harappanahalli (65 kms) in this budget, we got good response.

I understand the resource constraint of the Minister but would humbly request him to consider my proposals.

***श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर):** आदरणीय प्रयाणमंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी के कुशल नेतृत्व में विश्वभर में भारत का नाम ऊँचाई पर है और वैश्विक स्तर पर कई देशों ने खुले हाथों से आर्थिक मदद का सहयोग देकर (एम.ओ.यू.) भी साईन किये हैं। साथ ही मेक इन इंडिया की सफलता के कारण रेल यात्रियों की सरकार से काफी उम्मीदें बढ़ी थी। इस उम्मीद पर खदे उतरने की माननीय रेल मंत्री जी ने काफी हद तक सफल प्रयास किये हैं। इसलिए मैं रेल मंत्री जी का अभिनंदन करके आभार प्रकट करता हूँ। महज महाराष्ट्र संबंधी कई रेल परियोजनाएँ पिछली सरकार की घोर उदासीनता तथा लापरवाही के कारण पूरी नहीं हो सकी थी और परियोजना पूरी न होने के कारण यात्रियों की हालत खस्ता हो रही थी। यात्रियों की हालत को ध्यान में रखकर पुयनी तंबित पड़ी परियोजनाओं को पूरा करने को प्राथमिकता दी है। यात्रियों की सुरक्षा का ख्याल रखते हुए हर बड़े स्टेशन पर सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाने को मंजूरी प्रदान करने के साथ-साथ हर एक गाड़ी में दिव्यांगों के लिए अलग टॉयलेट की व्यवस्था की गई है। देश के कुल 400 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा देने की भी व्यवस्था इनफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी के क्षेत्र में भी रेल ने कदम रखा है। सभी ट्रेनों में टीनटयाल अनारक्षित कोच लगाने के साथ-साथ रेल यात्रियों को यात्रा हेतु टिकट लेते वक्त ही उनके यात्रा के दौरान बीमा सुरक्षा प्रदान करने का एक ऐतिहासिक निर्णय लिया गया है। जिसे आज तक कुली से संबंधित करते थे, उनके भ्रम की कीमत जानकर अब आगे वे कुली के बजाय "सहायक" के नाम से संबोधित किया जाएगा तथा उन्हें "रिक्त डेवलपमेंट प्रोग्राम" से जोड़कर उनके भ्रम की सराहना की है। इस बजट में यह विशेषता है कि देश भर में चार नई किरम की ट्रेने चलाने का ऐलान किया है।

1. हमासफर - इसमें सिर्फ ए.सी. कोच होंगे,
2. तेजस - यह ट्रेन 130 कि.मी. प्रतिघंटा की रफतार से चलेगी,
3. अंत्योदय - इसमें सारे कोच अनारक्षित होंगे,
4. उदय - यह ओवरनाईट डबलडेकर ए.सी. चलेगी।

इस बजट की विशेषता यह है कि सीनियर सिटीजनस के लिए प्रत्येक रेलगाड़ी में 120 सीटें तथा महिलाओं के लिए हर कोच में 30 सीटें आरक्षित रखी जाएंगी। ऐस निर्णय तब लिए जाते हैं जब सरकार सामान्य जनता के प्रति उत्तरदायी होती है। पिछली सरकार को जनता से कुछ नाता ही नहीं था। अब जनता भी खुश है, क्योंकि अच्छे दिन के लिए यह एक सच्चा बजट है और जनता भी समझ रही है कि मोदी सरकार सामान्य जनता के प्रति संवेदनशील है।

जहां तक अहमदनगर संसदीय क्षेत्र से संबंधित परियोजनाओं का सवाल है, इस रेल बजट में इसका ख्याल रखकर रेल मंत्री जी ने अहमदनगर संसदीय क्षेत्र की तंबित परियोजना को पूरा करने के लिए 3500 करोड़ रूपए की राशि मंजूर की है और कार्य शुरू करने के लिए धनराशि आवंटित की है। अहमदनगर होकर जाने वाली "दौंड-मनमाड" रेल लाईन जो सिंगल लाईन थी, उसे दोहरीकरण करने हेतु 937.77 करोड़ रूपए की राशि मंजूर की, यह एक ऐतिहासिक निर्णय लिया गया, जो तमाम अहमदनगर जिले की जनता का सपना था, वह अब पूरा होने जा रहा है। साथ ही साथ अहमदनगर स्टेशन पर यात्रियों की यातायात की सुविधा हो इसलिए एस्केलेटर (स्वचलित सीढ़ियां) के साथ 6 मीटर चौड़ा ऊपरीपुल की भी मंजूरी प्रदान की गयी है। मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए जो मंजूरी प्रदान की गयी तथा धनराशि आवंटित की गयी है, वह इस प्रकार है:-

1. दौंड-मनमाड लाईन का दोहरीकरण के लिए सर्वे के मुताबिक 937.77 करोड़ रूपए की लागत वाले कार्य को मंजूरी प्रदान की गयी तथा कार्य शुरू करने के लिए राशि भी आवंटित की गयी। राशि (लक्ष्य) 1.00 करोड़ रूपए।
2. पुणे-अहमदनगर (वाया काष्टी-केडगांव) इस प्रकल्प को बजटीय मंजूरी रूपए 19.94 करोड़ के साथ कार्य शुरू करने के लिए राशि आवंटित की गई है। राशि (लक्ष्य) 1.00 करोड़ रूपए।
3. अहमदनगर-बीड-परली, इसका वर्तमान स्थिति में काम चालू है, इस प्रकल्प के लिए 202 करोड़ की मंजूरी मिली है। राशि (लक्ष्य) 2020.00 करोड़ रूपए।
4. दौंड-मनमाड लाईन पर नीचे दी गयी जगहों पर लेवल क्रॉसिंग बदले सब-वे गेट नं. 14 बेलबंडी, 16

- विसापुर, 11 श्रीगोंदा, 23 रंजगांव, 02 काष्ठी, 24 अकोलनेर। राशि (लक्ष्य) 30.00 करोड़ रूपए।
5. अहमदनगर-एस्केलेटर सहित (स्वचलित सीढ़ियां) 6 मीटर चौड़ा उपरी पुल 382.05 करोड़ रूपए की मंजूरी मिली और कार्य शुरू करने हेतु। राशि (लक्ष्य) 1.00 करोड़ रूपए.
 6. बेलापुर-नेवास-शेवगाव-नेवराई-बीड, इस मार्ग का पहला सर्वे सन 1920 में हुआ था। अब इसका दोबारा सर्वे करके मैसे रेल मंत्रालय से लगातार पत्राचार किया और अब इसे नए सिरे से इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वे के लिए 34.50 लाख रूपए मंजूर किये गये और सर्वे कार्य शुरू करने हेतु रूपए। राशि (लक्ष्य) 18.00 करोड़ रूपए.
 7. शिरडी-शनिशिंगणापुर लाईन का सर्वे अद्यतन करने के लिए बजटीय आवंटन। राशि (लक्ष्य) 1.00 करोड़ रूपए.
 8. पुणे-नासिक नई लाईन सर्वे कार्य पूरा करने के लिए रूपए 1212 करोड़ की राशि मंजूर हो गयी है और कार्य शुरू करने हेतु राशि आवंटित की गयी है। राशि (लक्ष्य) 01.00 करोड़ रूपए.
 9. शिर्डी-शहापुर-घोटी नई लाइन का यातायात सर्वेक्षण सर्वे तथा इंजीनियरिंग सर्वे के लिए। राशि (लक्ष्य) 17.05 करोड़ रूपए.
 10. घाटनांदुर-श्रीगोंदा-दौंड-केज-मांजरसुबा-पाटोदा-जामखेड़, इस नयी प्रस्तावित लाईन के सर्वे के लिए राशि। राशि (लक्ष्य) 21.50 करोड़ रूपए.
 11. पुनतांबा-शिर्डी कार्यरत लाईन अद्यतन करने हेतु। राशि (लक्ष्य) 109 करोड़ रूपए.
 12. शिर्डी रेल स्टेशन के प्लेटफॉर्म नं. 1 व 2 पर यात्रियों के बैठने के लिए 3 सीटों वाली बैंच, कोच गार्डिंग प्रणाली के साथ प्लेटफॉर्म पर राशि 5.88 करोड़ रूपए।
 13. अहमदनगर रेल स्टेशन प्लेटफॉर्म नम्बर 1 और 2 पर छत तथा गेट दुरुस्ती और दो नंबर प्लेटफॉर्म पर जनसुविधा केंद्र। राशि (लक्ष्य) 1.00 करोड़ रूपए।

इसके साथ ही अहमदनगर स्टेशन के महत्त्व को ध्यान में रखकर स्थानीय क्षेत्र विकास हेतु मेरी कुछ मांगें इस प्रकार हैं-

1. दौंड-मनमाड लाईन से गुजरने वाली सभी साप्ताहिक ट्रेनों को अहमदनगर स्टेशन पर ठहराव देना।
2. शिरडी-मुम्बई, शिरडी-पंढरपुर, पुणे-जम्मू आदि गाड़ियों के लिए राहुरी तथा बेतबंदी स्टेशनों पर ठहराव देना।
3. साप्ताहिक एक्सप्रेस कोल्हापुर-निजामुद्दीन (गाडी सं. 12147/12148) ट्रेन जो 35 घंटे का सफर करती है उसे पेंदी कार लगवाना।
4. कोल्हापुर-गोंदिया महाराष्ट्र एक्सप्रेस ट्रेन को एसी कोच की सुविधा प्रदान की जाए।
5. दौंड-मनमाड लाईन पर/श्रीगोंदा-बेलवंडी काष्ठी स्टेशन के नजदीक चार/ नगर तहसील में देहरे और राहुरी तहसील में राहुरी तथा बाग्बोरी स्टेशन के नजदीक, प्रत्येक में एक जैसे तीन आर.ओ.बी. की नितांत आवश्यकता है।

उपरोक्त मांगों के बारे में मैसे सेंट्रल रेलवे के महाप्रबंधक तथा सोलापुर मंडल के प्रबंधक की सांसद के साथ हुई बैठक में उनको अवगत कराया था और उन्होंने भी इस संदर्भ में आगे रेलवे बोर्ड की सिफारिश करने के लिए अनुमोदन दिया था। उसे ध्यान में रखकर आम जनता की सुविधा के लिए उपरोक्त सुविधा प्रदान करने पर विचार करें।

इस रेल बजट में एक व्यापक रेल सुधार का प्रयास किया गया है, यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधा देने का काम किया है। सही मायने में अब इंडियन रेल भारतीय रेल बनने जा रही है। जिसमें पूरे देश को समान भाव से देखा गया है और विज्ञान रफतार भी है। इसी का सम्मान करते हुए मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

HON. SPEAKER: Now, the Hon. Minister of Railways.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Hon. Speaker Madam, I wish to thank you for allowing me to make this presentation on the various demands and ideas that were raised by as many as 104 Members of Parliament who spoke. Of course, there have been many more who have laid their statements on the Table of the House. Let me take this opportunity to thank each one of them for being part of this discussion, being part of the process. I know most of them, an overwhelming number of them, maybe 90 to 95 per cent of them have appreciated these efforts of making Railways better and this Budget for 2016-17 is one more step which will also hasten this process of making this national asset, a most precious national asset, a far better organization than what it is now. So, I really thank each one of them for doing that. Literally the Members burnt the midnight oil because yesterday the discussion went on almost till midnight. Therefore, I really wish to thank each one of the Members who participated.

The Budget for 2016-17 was made in very challenging times. It was the toughest year. There was tepid growth of economy, especially in the core sector; international slowdown and there was the 7th Pay Commission. The, National Council for Applied Economic Research which made a report on freight has said very interestingly that the shortfall in loading is due to factors extraneous to Railways. This was on account of less imported coal, cement, iron ore, depressed steel demand, decentralized procurement of foodgrains and global slow-down which have impacted the loading containers by almost 8.80 million tonnes. So, this has been really extraneous reasons which affected the Budget. But despite that, I am very happy to say that we could make a lot of efforts and I will come to it.

The strategy we adopted was really speaking a three-pronged strategy. One is obviously the capacity augmentation because all the Members want more capacity to be created. For the first time, we have also tried to add new sources of revenue, not only from traditional sources but also from non-rail operation which has to happen because globally the non-rail operations account for as much as 35 per cent in some cases. Therefore,

this was another strategy, and then there was cost operations optimization. This is probably an unprecedented effort in Railways where we are not just increasing the revenue but we are also targeting the reduction in the cost of operation. This is probably for the first time we are trying to do it on such a large magnitude. I really wish to thank all the Members for appreciating this.

This year the Plan Budget is Rs 1,21,000 crore. Some Members asked about how we are financing. I will come to it. It is 21 per cent higher than the expected Plan for the previous year. Even in the year 2015-16, the year which will close in the next few days, we will surpass the target of commissioning 2,500 kilometres of broad gauge line. In 2016-17, we will be commissioning 2,800 kilometres of broad gauge line. In this Budget, 90 new projects involving a total investment of Rs 1,26,172 crore covering about 8,432 kilometres have been included. In railway electrification, which is also the demand of several Members of parliament, 1,600 kilometres is to be electrified in 2015-16 and next year it will be 2,000 kilometres. So, we are really trying to work on this. So, this is the strategy for capacity augmentation.

The second is the new sources of revenue. We have already started doing a full market study because we have been seeing that Railways has been traditionally depending on very few commodities. It is a very risky business if you depend on a few commodities. If there is a slowdown for whatever reasons, you will not be able to do the business properly. So, we are trying to do a proper study. We are also starting Roll-on Roll-off pilot time tabled freight trains multi-point loading. We are also giving a big push for expanding containerization and this is something in which opening of part-load good sheds for containers is already being planned. Building terminal capacity to handle increased conventional and new traffic, modernization of goods shed and load site warehousing has already been started. This is to bring in more revenues to the Railway from traditional source that is the freight which is the two-third of the revenue.

On passengers, we are already estimated to grow at one per cent, the point that you made but the increase of 12.4 per cent is because actually we are running new train services like Tejas and Hamsafar which will be covering costs completely. So, here we will not be losing money.

We will also add capacity for unreserved and reserved travel with more than three air-conditioned coaches where the same number of passengers will yield higher revenues. Working out such permutations while retaining the same number of passengers we would be able to recover higher revenues from them.

The non-fare revenues is something which we will have to pay a lot of thrust. I am happy that some Members mentioned about it. The new strategy we are doing is revamping the parcel business; advertising will be increased at least six times. These are activities we are working on. Monetizing data and software is something which for the very first time we are trying to do; not only in India, probably anywhere. The amount of data the Railways collects is huge. Eight billion passengers travel by the Railways every year. This is the largest number anywhere. So, why should we not use the data available to us and try to monetise it so that we can start to earn revenue? All of this in turn will ensure the long-term financial viability of the Railways. This should be the concern of all of us because this is a national asset. This, in turn, will help us to bring more money for different projects that the Members of Parliament keep talking about. This is the monetising of land.. This year, we have done a great effort. This year it will again increase. This is for revenue augmentation.

The third is cost optimisation of operations. This year, Rs. 1,500 crore are being saved on account of this. This is directly on quantitative terms. On electricity, an annualised saving of Rs. 3,000 crore is to be achieved by the end of this year, a year before commitment. We are also working on administrative expenses to be curtailed. This has happened this year. An austerity drive has been planned to really reduce it in a substantive manner. This is something which was the strategy. This strategy has been implemented in a big way. I will come to it later. This is something which has happened.

I talked about the capital expenditure on the Plan side. I am very happy to say that we have been able to increase the Plan size to make Railways sustainable. If you do not invest in Railways, the present operation itself will suffer. At the same time, I really feel that I should accept all the demands of all the Members of Parliament. But how can I do that unless I have more resources available? The resources can come through capital expenditure. Capital expenditure will create new lines, will actually add capacity. To do that, we have to increase the Capex. Therefore, we are working on that.

For every rupee we spend in the Railways we have a five times better impact on the economy as a whole. So, if one rupee is invested in the Railways, five rupees will be the benefit that will accrue to the economy. Therefore, we have decided to increase the capital expenditure on the Plan side.

There are some very illustrious Members sitting here. They know that the Finance Ministry was the sole source of giving revenue outside of the Railways' own resources. The Railways has suffered because the Finance Ministry again has a similar problem like the Railways have. Therefore, because of the competitive demands on the Ministry of Finance from the social sector, from the infrastructure sector, we were not able to get the type of money we wanted. If the Finance Ministry gives more money that adds to fiscal deficit. In reality, if the fiscal deficit goes beyond a particular level, it affects all segments of the economy. If the fiscal deficit increases, the rate of interest will go up; it will affect the Railways' borrowing programme; it will also affect the corporate borrowing programme; it will affect the Government borrowing and the State Government borrowing; it will impact everybody. So, we decided that we would not only be relying on the capital expenditure coming from the Main Budget but we would also do on our own. What was the result, Madam? I am very happy to say that in the last few years our capital expenditure has increased considerably. I will come to it later to tell you how we have been able to increase it from previous ten years to now. But I would like just to give an outline because many of the Members have asked for it. I will give only few figures.

For Assam and the North-East, in 2013-14, we were able to put in Rs. 2,330 crore; last year, for 2015-16, it was, Rs. 5,368 crore, which is more than double; this year again, it is Rs. 5, 043 crore. In the case of Bihar, the 2013-14 allocation was Rs. 1,244.8 crore; we had increased it last year to Rs. 2,849 crore; this year, it has been increased again to Rs. 3,222 crore. For Jammu and Kashmir, it was only Rs. 1,044.7 crore in 2013-14; this year, we have taken it to Rs. 1,558 crore. I can go on and on but just talking about Karnataka for 2013-14, the allocation was Rs. 909.4 crore; we have increased it to Rs. 3,129 crore this year.

In Kerala the allocation was Rs.260.4 crore in 2013-14 which has gone up to Rs.1,098 crore in 2015-16 and Rs.1,016 crore in 2016-17.

In the same way I can talk about Odisha, one of the States I want to mention because it is a State which has been far neglected despite the fact that it has huge natural resources which can fuel the growth in the economy as a whole. In 2013-14 the allocation was Rs.812 crore, last year we made it Rs.2,712 crore and this year it is Rs.4,380 crore. This I am telling not to make any political capital but wherever it was needed we have tried to increase it.

In the case of West Bengal in 2013-14 it was Rs.1,604 crore and this year it is Rs. 2,827 crore. So, I am just giving you some figures to show that we are trying to increase the allocation.

In Assam and North East, if you compare previous ten years figures, it has gone up by 151 per cent, 97 per cent in case of many States but I am deliberately not mentioning the NDA ruled States. In most of the other States like Odisha it has gone up by 292 per cent. In Tamil Nadu it has gone up by 77 per cent. In fact, we wanted to give more. I have requested the hon. Chief Minister to sign an agreement with us so that we can take it forward. I know, right now we cannot do anything because of elections but post elections we will definitely work on it.

All I am trying to say is this was possible only because of increasing the capital expenditure. In the last ten years, the average electrification was 807 kms. This year, it has reached 1500 Kms. So, it has increased almost hundred per cent. During 2008-2014, 658 ROB/RUB/subways were constructed as against an average of 1,037 during the years 2014-16. So, we have achieved more on all fronts. I will just give you an example.

During UPA-I, the average new line added per year was 1,477 kms. Which of course, thanks to Shri Kharge, we have achieved 1,520 kms. Now, I am happy to say the average of last two years is 2,292 kms. So, we have increased the speed of implementation and we are trying to take it to the new level.

Talking about implementation, I am very happy to say that the Budget for the year 2015-16 was said to be a good Budget by many but a question was asked as to whether it is a dream Budget and how we will implement it. Madam, I am happy to say that as a first step in the Railways we have attached an Action Taken Report on all the points that were mentioned in my previous Budget speech. I am very happy to say that 139 of those points have been attached. I would request all the Members to go through it.

In 2015-16 the speed of commissioning of Broad Gauge track was seven kms. per day as against an average of 4.3 kms. a day in the last six years. This speed will increase to about 13 kms. per day in 2017-18 and 19 kms. per day in 2018-19. This is something which we are trying to do.

I will give you another example. This is all done through a combined wisdom of all of you. We delegated powers to General Managers which has resulted into faster decision-making. One General Manager has written a letter to our Finance Commissioner saying that tenders of about Rs.75 crore are now getting finalised in 83 days as opposed to 500 days earlier due to delegation of power. So, this has resulted into faster action and, therefore, we are trying to monitor it very rigorously.

There is e-*Sameeksha*, a weekly monitoring IT based mechanism has been developed. My colleague, Shri Manoj Sinha, myself and also the Chairman Railway Board monitor it every week to make it happen.

We have also started seven missions for key areas like 25T Axle Load, Zero Accident, Procurement and Consumption Efficiency, Accounting Reforms, Network Utilisation, Increasing Speed and Commissioning of 100 new Freight sidings. We have also signed MoUs with various zones so that we can take it forward.

Madam, some Members have asked me about the utility of debt and how this will be affecting us. I would just like to give you some flavour of it and I fully understand that everybody has a right to ask such questions. German Railways have a debt of 16 billion Euros. Chinese Railways, which is talked about as a great organisation which has been able to achieve faster delivery, debt in 2013 was 420 odd billion US Dollars. China Railway Corporation has 2.84 trillion Yuan assets with a debt of 4.68 trillion Yuan. So, the debt is more than the asset. The asset to debt ratio is 62 per cent. Japan has a debt of 32 billion Dollars. As against this, I am very happy to say that our debt is hardly anything. It is not substantial. So, I want to assure that this is not going to result into any challenge.

We have already talked about private participation. Some Members have raised an issue about private participation. I would like to tell you that private participation in Railways was started in 2002 when Adipur-Mundra Port Project was sanctioned. Subsequently, I am happy to say that all the succeeding Ministers from all the Parties supported the idea. In fact, in all the Budget speeches they have been mentioning about PPP. So, this is not something which we can say that we have invented but this is something which we really need to take forward to make sure that this will result into different advantage to different kinds of people.

One of my colleagues raised an issue as to why we should have PPP. I would like to mention only about two States. In Kerala the State Government has 11 PPP projects costing Rs.10,56.44 crore. In West Bengal there are 13 projects – this is from the official website of the Government – costing Rs.1472 crore. This is something which even State Governments want to do and rightly so because without PPP, without getting additional funding how are you going to fulfil the aspirations of a large number of people who want better services and better facilities. What I have told you about the PPP is PPP project of the State Government for various purposes. So, I support their idea.

This year, as I said, our Capex is Rs.1,21,000 crore. You wanted to know how we are going to get it. Madam, Rs.34,220 crore is coming from the Ministry of Finance as a gross Budgetary support. Internal generation will bring in Rs.7000 crore; Rs.7160 crore is depreciation, development fund is Rs.2515 crore, safety fund is Rs.10,780 crore and extra budget resources are Rs.59,325 crore. This is something which is going to be the source of funding. This is completely financially tabulated figure. It is not something that we are just talking about. I am very happy to say that Railways are gearing up to meet the growing demand of different sectors, segments and different States. To meet that we are actually trying to create new resources and we are going to make it happen.

Madam, Members have asked me about the operating ratio. I explained in the beginning that there was a shortfall in the revenue, which was completely extraneous to the Railways but we came up with the due plan and saved as much as Rs. 8720 crore of expenditure so that we could achieve an operating ratio of 90 per cent. I do not want to give any promise but we are still working to improve this operating ratio this year itself.

We have already got more revenue. We are working on February-March Plan. We are also working after the presentation of the Budget. I am not promising but maybe we will be able to improve this ratio further. Our next year's target is 92 per cent.

I may tell you that after every Pay Commission the operating ratio has shot up by several points. This time it has gone up marginally because, as I mentioned earlier our strategy is that we are restricting the growth of working expenses to only 11.6 per cent which includes the Pay Commission liability. We are also trying to reduce the plan diesel and electricity consumption, not the amount. Amount will be saved anyway. We are trying to reduce by way of energy conservation. We are going to generate revenue, which is also targeted, as I mentioned earlier, by bringing in all points together. This is something which will be bringing in new benefits to the Railways.

Some Members have raised the issue of depreciation. We have the right to know it. I am very happy to say that depreciation is required for renewal of track, replacement of over-aged wagons and other Railway assets. Accumulated arrears of track renewal has come down from 7,588 kilometres to 5,300 kilometres. So, we have been actually taking up a massive drive to increase it. The number of over age wagons has come down from 14,649 as on 31.3.2008 to 6,177 on 31.3.2014 and has come down further since then. It has been achieved because of improvement in asset quality, due to modernisation, increase in life-cycle, requiring lesser maintenance, standardisation of track structure through 60 kg. rails and PSC sleepers.

I am also happy to say that when we have more and more bio-toilets in the coaches, this will reduce the corrosion of tracks thereby lowering maintenance that is required. So, this will also help us indirectly because this is also one of the reasons of tracks getting corroded.

Expenditure on DRF has remained around Rs.7000 crore to Rs.7,300 crore from the year 2012-13. So, some of the Members who have been just saying that this year we have brought down and therefore, this is a problem, I may tell them that in 2012-13, it was in the region of Rs.7,000 crore to Rs.7,300 crore. In fact, in 2012-13, it was Rs.7,045 crore. Therefore, despite this, we have been able to maintain it. So, I would like to assure the House that DRF is something which should not be deliberated upon.

Madam, let me briefly tell you about some of the issues that were raised by the Members. Many Members wanted to know in this Budget what is there for the common man. I am happy to say that this Budget has everything for the common man. In fact, the common man is the centre of this budget. Therefore, we have started Antyodaya Express. We have started 2-4 new Deen Dayal coaches. We are going to sell tickets through hand-held terminals; sale of platform tickets through ticket vending machines; e-ticketing facilities through debit and credit cards; facility of 139 helpline; bar-coded tickets, progressive CCTV coverage at Tatkal counters; etc. We have started Vikalp which will allow the passengers to have a choice; IRCTC managed catering service which will improve the food quality, etc. We are extending e-catering to 408 stations which means all A1 and A class stations will have this facility. Exploring making mandatory services optional and I can go on and on but there are many things which are actually meant only for the benefit of common man as also for the weaker sections. That is the fundamental reason why our Prime Minister keeps saying that the very existence of the Government is to benefit the weaker sections and the common people. So, there are many more things which are actually targeted for the weaker sections.

I am very happy that some of my sisters have mentioned about how women are going to be benefited from this. I do not want to repeat it but this is something which is for the women, for the Scheduled Castes, for the Scheduled Tribes, for the Self-Help Groups and many others.

Somebody raised an issue about recruitment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes. In 2008, 8146 ST/SC backlog vacancies were to be filled up. Now we have brought down the backlog and now 99.55 per cent vacancies have been filled up. So I am very happy to say that we have been able to do that. Another issue which people have raised is about recruitment. I am very happy to say that we are talking about even stalls where the SC/ST will be properly taken care of.

Some Members have raised the issue about examination and we have already started on line examination which will stop hoodwinking of the people and getting cheated because people claim that they can get them jobs and in turn they get cheated. So, we have started on line examination. We are making sure that to happen in future in all the recruitments including recruitment through recruitment boards.

Madam the speed of the train and not the speed of my speech is something which the people have been talking about. Therefore, I have said that a separate mission is being carried out to improve the speed of trains. The new rolling stock which can run at 200 kilometres an hour is being produced and would be available soon.

Operation audit is being conducted at Ghaziabad-Mughalsarai section which is the major cause of delay in running of loading trains. Most of the Members of Parliament coming from Uttar Pradesh, Bihar and West Bengal suffer because of lack of proper leeway. Therefore, we are conducting the audit at Ghaziabad-Mughalsarai section which is the root cause of the problem.

Now we are starting Tajas which will show case the future of train travel in India operating at speeds of 130 kilometres and above. So, we are actually trying to work on that.

Obviously, the Members have expressed the concern about safety. Though the accidents have come down yet I am not happy with that. As Kharge Saheb would know having been a very distinguished Minister that RUBs and ROBAs are necessary to avoid level crossing because it is the root cause of the accidents. We have planned a massive programme and a central fund for this purpose is being created. This year we are also increasing the fund from Central Road Fund which has increased to Rs.3000 crore. We have created a separate mission for safety under which elimination of all unmanned level crossings and train collision avoidance system will be taken up on a mission mode. We have already started working on that. Anti-falling measures to be undertaken for a city like Mumbai. That is a major problem. We are also working on Web-enabled monitoring instrument in 100 minimum to important bridges to monitor the water level. This also was one of the root causes of the accidents. As you know, in the State of Madhya Pradesh, an accident took place because of this.

Madam Speaker, as you would know station is a place where people are looking forward to development. I have already announced that we are working on a PPP model to develop the stations and in some cases we are also involving the PSUs. These PSUs will be able to take it up on faster bid. The financial bid for Habibganj station, this is not something for which I will take credit; this was going on for some time, has been received and

we will take it forward. Five more stations namely, Anand Vihar, Brijbasan, Chandigarh, Shivaji Nagar and Gandhi Nagar will be out for bidding very soon. The Cabinet has approved for 400 stations development. Stakeholder consultations for model stations are underway. Aesthetic improvement has already happened in many States, in Rajasthan where local art has been depicted in most of the stations.

Madam Speaker, many hon. Members have raised the question about Bullet Trains. Kharage Saab has very rightly said that this Bullet train has been announced to run between Mumbai and Ahmedabad because the hon. Prime Minister can come to Ahmedabad and I can go to meet him. I must compliment the previous Government for being so visionary. When they started talking to Japan about this project when Dr. Manmohan Singh was the Prime Minister, they knew that very soon Shri Modi is going to be the Prime Minister and Shri Suresh Prabhu is going to be the Railway Minister. I really must thank my friends in the Opposition for being so forthright in terms of thinking that they could really realise that Ahmedabad and Mumbai should be chosen for running of the Bullet train. It is the previous Government that decided on this route and not us. So, this route between Ahmedabad and Mumbai is something which we have already started working on and we will take it forward.

Hon. Members have raised a very valid point. In fact, Shri Tariq Anwar also raised this issue. Why should we spend so much on one project? That is the question. Why can we not spend the same amount of money on the rest of the activities? It is a valid question and I will make an effort to answer this. First of all, this is a stand-alone project. This project is more or less on the self-financing mode. The Japanese Government has decided to give us almost the entire cost at an interest rate of 0.1 per cent to be repayable in 50 years and that for the first 15 years we do not have to service it. So, if you ask a banker he will tell you that it is not only free but it is more than that. Eighty-five per cent of this will be manufactured in India. The entire technology of knowing about it and the spin off benefit of this will be felt all across the railway network. In fact, I will tell you something. There was an understanding signed by the previous Government. They said that we should explore the feasibility and that is why they came. I personally requested the hon. Prime Minister of Japan and also our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi prevailed on it and he requested him not to confine this to one project partnership and please come in and help us develop the railway network and try to increase the safety standards of Indian railways because the Japanese standards are the highest and the best in the world. Japan almost has a Zero accident rate. It cannot be surpassed by any other country. So, we requested them to tie up with us. We have already signed an agreement so that our RDSO and Japanese Research Organisation could work with us. So, this again is a benefit to the entire system. This is not just confined to this project. It is not that the money was not available for any other project. Therefore, this is not something which we should keep in mind. I am very happy to say that this high speed train will actually help in all other systems. I will give an example. When the former Prime Minister Shri Atal Bihari Vajpayee started a programme for roads and then subsequent Governments followed it up. It is not the road sector which alone benefited from that programme. We could get the best technology for road making in India. The type of instruments that came in benefited the other sectors as well. So, when we get this technology we will actually be getting the benefit of this technology all across the country. Please do not think that this is one single project. We are talking about complete revamping of the railway network which are taking it forward and are taking it to a new level.

So, please be assured that we are not only focussing on one project but this is something which is part of the project. Our idea is to use the public money exclusively for the development of the network where people travel. But this measure will again benefit the people. Please try to understand this point....(*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Only the Minister's speech will go on record.

(*Interruptions*)

SHRI SURESH PRABHU: States are very important partners and therefore, we are not able to develop the network without getting the States on board. So, we decided to form the Joint Venture Company with the States. I am very happy to say that several State Governments have come forward for it. We are now trying to make new State JVs and therefore, this again will bring in a new paradigm shift in terms of getting cooperative federalism and also getting the States to grow faster. They will decide the priorities. We will work with them and thus the new network development will start. This will open a new avenue for development. This is a new idea that we are trying to bring in. There was an idea of SPV. This is a joint venture. One of the States has agreed for it. Karnataka and most of the 16 States have agreed for it. Kerala has agreed for it. I am very happy about it and I really thank them. Kerala has been at the receiving end for a long time. So, we decided that we will make a Joint Venture Company with them and also take it forward.

As regards North-East and Jammu and Kashmir, they have been the focal point of our activities. This year, in the North-East, we have already commissioned Lumding-Silchar gauge conversion. This has really resulted into benefits for the people. The hon. Member is not present here now. But she was there when we started trains from that part of the country. The first train from Barak Valley to Delhi was also launched very recently. I have done many things which I do not want to repeat as this is part of my Budget speech.

In Jammu and Kashmir also, we have increased the amount. Therefore, we are able to take it forward.

There are many other important information in the Budget which talks about reforming the system itself. One is the project and the other is reforming the system itself. So, we are talking about making sure that we need a regulatory framework about which most distinguished Members of Parliament including the former Prime Minister made a very statesmanly speech yesterday. He really brought out the crux of the problem. One of the things he said is that the fare should really be increased so that it will cover the cost. He has correctly pointed it out. Whenever you raise it, there are more questions raised than the fare rise. Therefore, we are trying to create a new mechanism whereby there will be a proper system that will be put in place. ...(*Interruptions*)

Therefore, we are also trying to structure the Railway Board on a business line forming cross sectoral directorate and it is something on which we are also working. We are also working on planning and investment organisation. We are trying to set up a holding company for the Railway PSUs creating a separate organisation called Special Railway Establishment for Strategic Technology and Holistic Advancement (SRESTHA) for research and development. We are also creating an organisation or a Special Unit for Transportation Research and Analytics (SUTRA) for data analytics expeditions 25 tonne axle load operations increasing the speed and other things will also happen.

All these things will in turn bring in structural reforms and structural changes in the Railways.

We are also happy to say that we are launching a new Central IT-ERP base programme so that all operations will be IT integrated.

I know that when Shri Madhavrao Scindia was the Railway Minister, he started computerisation. We really need a huge push to make enterprise resource planning to be rolled out. This will be a huge project spanning multiple years and would unleash significant benefits through cost optimisation, improve asset utilisation and also bring in the type of efficiency you want.

We are also focussing on transparency in a big way. Already I have said that we have started recruitment online in 2015-16 and now we want to replicate this process for all positions.

Social media is being used. We are also doing all procurement including procurement for works which is now on the e-platform and it has completed the trial process already.

We will have a new transfer policy for officers and as regards sale of scrap, it is 100 per cent computerised through e-auction. So, there is no scope for any wrong doing.

Madam, many Members have raised about religious tourism. There are many religious places which have been mentioned. I am happy that we can also include more places whenever it comes through. But we will definitely take it forward.

Madam, as you know, the Railways are going through a real crisis accumulated over years of time. So, there is no point in doing a blame game on this.

We must try to work together and make sure that Railways remain out of political upmanship with each other. If we do that, the Railways will keep suffering as it has suffered in the past.

My appeal to all the Members in the House is like this. As you have displayed during the debate, you have supported this Budget in a very magnanimous manner. I urge upon you that the journey has just begun. We have a long way to go. Am I saying that we have changed the Railways completely? No. I am not even saying that. But I am definitely saying that the Railways has improved in the last about two years a little more than what it was. But does it mean that we have stopped here? No. We have a long way to go. There are many more things to be brought in and many more things to be changed. To do that, we need multiple stakeholders participation. We need the support and help of each one of you.

Therefore, I request all the hon. Members, irrespective of party affiliations, to please support this effort. We will work together and I will take it forward.

I know that individual Members have raised a number of problems and I appreciate it. I am also a Member of Parliament. In fact, I have been a Member in this House for four terms. Therefore, I know the exact problems which Members of Parliament face. We are trying and attempting to solve some of the problems in this Budget but not all the problems. I am aware of it. But we will definitely make an effort to address several of the challenges as we go along and we look forward to work with you.

I seek the cooperation, support, help and participation of each Member of Parliament to make this happen. Thank you very much, Madam.

श्री महिलकार्जुन खडगे (गुलबर्गा) : मैडम स्पीकर, प्रभु जी ने इतनी स्पीड से बात की है, जैसे कि उन्हें बुलेट ट्रेन पकड़नी है... (व्यवधान)

मैडम, ये लोग जरा खामोश बैठने के लिए क्या लेते हैं, जरा पूछिए आप... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक-एक की स्पीड होती है। उनके काम की भी स्पीड अच्छी है और बोलने की भी स्पीड थोड़ी ज्यादा है। दोनों अच्छा है। प्रत्येक की अपनी स्पीड है।

श्री महिलकार्जुन खडगे : मैडम स्पीकर, इतने स्पीड से उन्होंने कहा और उतने स्पीड में कहीं एक्सीडेंट न हो जाए। इसीलिए, मैंने यह बोला... (व्यवधान) मुझे उसकी फिक्का... थी।

मैडम, मेरा यह पहला वक्तव्य है, क्योंकि उन्होंने पूरी तफसील के साथ अपनी बात यहां पर रखी है। लेकिन, मैंने दो घंटे पहले अपनी रिटर्न स्पीच में चार-पांच पेजेज दिए हैं। शायद उन्हें वह कॉपी नहीं मिली होगी और उसका उत्तर देना ये उचित भी नहीं समझे होंगे। लेकिन, मैं बार-बार उन्हें खत लिखता रहता हूं।

मैडम, इस बार मैं आपके माध्यम से उनसे पूछना चाहता हूं कि यह जो आपने वर्ष 2012-13, वर्ष 2013-14 के फिगर्स देकर फिजीकल टारगेट के बारे में बताया। फिर उसके बाद आपने वर्ष 2015-16 के फिगर्स भी दिए और फिर आपने फिजीकल टारगेट के बारे में बताया कि आपसे भी हमने इसमें ज्यादा पैसे रखे हैं। यह एक है। लेकिन, मैं उसी के साथ यह भी जानना चाहता हूं कि आपका फिजीकल टारगेट क्या है? एक तो फाइनेंशिएल टारगेट होता है, लेकिन उसके साथ ही अगर आपका फिजीकल टारगेट नहीं है, तो निश्चित रूप से इतने पैसे रखने के बावजूद भी वह फिजीकल टारगेट उतना ही रहेगा। उदाहरण के तौर पर, अगर पहले कोई जमीन एक लाख रूपए प्रति एकड़ के हिसाब से मिलती थी, तो आज के जमाने में वह 15-20 लाख प्रति एकड़ है। क्या आपके पैसे इतने तक बढ़े हैं? यह एक प्रश्न है।

दूसरी चीज़, मैं बार-बार कह रहा था कि तीन डिवीजंस, जो असम के हैं, जम्मू-कश्मीर के हैं और गुलबर्गा डिवीजन जो कर्नाटक के हैं, ये तीनों डिवीजंस के बारे में तारट दो साल पहले इस सदन में एलान किया गया था। लेकिन, उसके बावजूद भी हमारी दो सालों से उसके लिए कोशिश चल रही है। हम तो उसके लिए बार-बार खत लिख रहे हैं। शायद मैंने इसके लिए दस खत लिखा होगा। इसके बावजूद भी उसका कोई उत्तर नहीं आ रहा और उसके बारे में कोई काम नहीं हुआ।

तीसरी चीज़, ये दुनिया को तो यह बता रहे हैं क्योंकि ये इतने होशियार हैं, पहले से ही आप चार्टर्ड एकाउंटेंट हैं, तो नैचुरली हिसाब-किताब रखने में ये बड़े माहिर हैं। आपने दुनिया को बताने के लिए बजट में तो फेयर नहीं बढ़ाया, लेकिन बजट से पहले ही आपने उसे पांच बार बढ़ाया और कम से कम 24 औं तक वह बढ़ गया। यह तो खूबी है आपकी, क्योंकि दो महीने पहले ही बढ़ा देना, जो कुछ रिक्लम आता है, आता है, उसके बाद सभी लोग बजट में चुप बैठ जाते हैं और लिखने वाले भी यह लिखते हैं कि बजट में इस बार कुछ नहीं बढ़ा है, बड़ी खुशी हो गई। मैंने भी टीवी पर देखा बहुत से लोगों को अपनी खुशियां जाहिर करते हुए, लेकिन बेचारों को मालूम नहीं है, आपने उनकी जेब से तो पहले ही निकाल लिया है, अब बाद में फिर निकालने की कोई जरूरत नहीं थी।

तीसरा, आपने बुलेट ट्रेन की बात कही, मैं बताना चाहता हूं कि यह हाई स्पीड ट्रेन है, कोई बुलेट ट्रेन नहीं है। हाई स्पीड ट्रेन के लिए हम जितने पैसे खर्च कर रहे हैं, चाहे वह हमको जापान गवर्नमेंट से मिनिमम इंस्ट्रेट में हो या बहुत ही कम दर में वह मिलता हो, लेकिन उसको ठीक ढंग से इस्तेमाल करना जरूरी है, क्योंकि अगर कम से कम आप कोई एक लाख रूपए में कम से कम सात हजार से आठ हजार किलोमीटर तक रेलवे लाइन बिखर सकते हैं तो इसलिए उसकी तरफ आपका ध्यान होना चाहिए। यही मेरी विनती है। आप यह हाई स्पीड ट्रेन कीजिए, लेकिन उसमें एक लाख रूपए

सिर्फ 500 किलोमीटर के लिए खर्च करना ठीक नहीं है। उससे यह भी है कि कम से कम...

माननीय अध्यक्ष : इतना लम्बा भाषण नहीं देना है।

श्री महिलकार्जुन खड़गे : महोदया, मैं भाषण नहीं दे रहा हूँ। कम से कम आप इंडस्ट्रियल कॉन्सीडर को ज्यादा पैसा देकर इसको पूरा कर दीजिए। यह जो सारे एरिया में पड़े हुए काम हैं, उनके लिए कम से कम एक लाख रुपया अपना कैपिटल खर्च करेंगे तो कुछ रिटर्न आ जाएगा। आपका रेवेन्यू भी कम है, आपका रेवेन्यू भी नहीं बढ़ा है, लेकिन आपने कहा है कि हमने रेवेन्यू बढ़ाया है। हमारे फिगर्स तो ऐसे नहीं हैं कि रेवेन्यू बढ़ा हो। ... (व्यवधान) यह 59 थाउजेंड कम हुआ है। सबसे ज्यादा मैं आपसे रिक्वेस्ट करता हूँ कि आप कम से कम जेटली साहब से, जेटली साहब के ऊपर प्रेशर डालकर ग्रांस बजटरी सपोर्ट लेना जरूरी है, क्योंकि यह सोशल सेक्टर है, यह कोई कामर्शियल सेक्टर नहीं है। आप उसमें कमजोरी दिखा रहे हैं और लॉस्ट टाइम जो ग्रांस बजटरी सपोर्ट था, उसमें भी कमी हो गई।

माननीय अध्यक्ष : खड़गे जी, इतना लम्बा भाषण नहीं कीजिए।

श्री महिलकार्जुन खड़गे : महोदया, मैंने भाषण नहीं किया है।

माननीय अध्यक्ष : मालूम है, वलेंटिफिकेशन बाकी लोग भी पूछेंगे।

श्री महिलकार्जुन खड़गे : मैं आपके थू उनसे रिक्वेस्ट करता हूँ कि कृपया करके इन प्वाइंट्स पर आप ध्यान देकर इसका रिप्लाय दीजिए और इस ढंग से अगर आप काम करेंगे तो थोड़ा-बहुत इंप्रूवमेंट हो जाएगा। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वन पर्सन फॉर्म वन साइड। सौगत बोस जी।

â€¦ (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : बहुत दिया है मेरे क्षेत्र में और आपके क्षेत्र में, बैठिए। हम दोनों एक ही जगह काम करेंगे।

â€¦ (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : हो जाएगा, हो जाएगा। मैं बैठी हूँ न, चिंता मत करिए।

â€¦ (व्यवधान)

PROF. SUGATA BOSE (JADAVPUR): Madam Speaker, I wish to seek a very small clarification about the Station Development Policy that the hon. Railway Minister has announced. When I read his Policy it seems to me that the Railways believes itself to be a rentier or a *zamindar*, which will give out certain contracts for station redevelopment to a single bidder.

The question that I have for him is whether the policy leaves room for multiple stakeholders to come together to provide a multiple range of public goods through the PPP model. I say this because railway stations are not like airports. You cannot just give it to one private bidder. If you want to build world class stations – I laud your objective and I praise your objective – then you also have to build world class urban infrastructure. Stations are in the middle of cities or in the centre of towns. In Sonarpur and in Baruipur, the stations are at the city centre.

So, I would like to ask you whether your PPP model will allow for multiple stakeholders, perhaps in collaboration with State Governments, to approach the Railways to redevelop the stations. This has not happened with Habibganj. That is why I am asking you to move from single bidder to multiple stakeholders. Thank you.

माननीय अध्यक्ष : प्रह्लाद पटेल जी, कोई एक वलेंटिफिकेशन हो तो पूछिए, कोई भाषण नहीं।

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल (दमोह) : महोदया, दूसरा कुछ एक्सट्रा नहीं होगा।

जो उत्तर से दक्षिण हीस्क चतुर्भुज की बात हुई है, पिछली बार भी मैंने आपसे कही थी। तलितपुर से रामटेक, बसुधिकल तीन सौ किलोमीटर होगा, जो गोटेगांव से रामटेक का सर्वे पूर्व में हो चुका है।

माननीय अध्यक्ष : हर कोई अपनी कांस्टीटयुंसी का न बोलें।

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल : कांस्टीटयुंसी नहीं, हमारे जो एनडीए के एजेंडे में थे, मैं उस हीस्क चतुर्भुज की बात कर रहा हूँ। तलितपुर से रामटेक के बीच की दूरी कुल तीन सौ कुछ किलोमीटर होगी और उससे उत्तर से दक्षिण की दूरी दो सौ किलोमीटर प्रतिदिन घटेगी। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि इसका काम शुरू हुआ है या कोई सर्वे का काम प्रारम्भ हुआ है? इतना ही मैं जानना चाहता हूँ।

15.00 hours

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Madam Speaker, I do not want to make a speech; I only want to seek a clarification. Yesterday, I just intervened for a few minutes. A project which has been sanctioned during my period – I was there for a short 10 months – out of the past 20 years, NDA Government was there for six years; now, you have taken two years; UPA was there for 10 years. ... (Interruptions) It is not a question of making any allegations against anybody. I know the responsibility. I know how things are going on in this country. Those who are empowered, they can make anything. It is not the question of 'Make in India' or 'Make in Karnataka'. I can give any number of information about the discrimination meted out to Karnataka. I do not want to be provoked unnecessarily by anybody.

We have electrification only from Chennai to Jolarpet. Shri Kharge is aware of it. I have given clearance during my period to take it up to Mysuru, which is a historic city. Twenty years have passed but no doubling of railway line has taken place. I know, hon. Minister is committed to do certain things during your period. I do not want to comment on 'Bullet Train' project. You have taken certain major policy decisions where I have also suggested even to increase the fare of railway traveling. Traveling in our country is too much. Some people may criticize me for this view. But

you have to generate revenue. We have taken a decision about cross-subsidisation by the general revenue to the tune of Rs.2,800 crore during our period.

To connect two major harbours – Chennai and Mangalore – there is only a small gap. This project was sanctioned 20 years ago during my period. Does it require 20 years? So, I can narrate many issues. I do not want to take the valuable time of this House. You have curtailed your speech; the speed with which you made your speech is too much – it was more than the speed of the 'bullet train'. I do not want to make any comment. I would request for doubling of Mangalore-Hassan, Bengaluru-Mysuru, electrification and other projects which were sanctioned for the past 20 years are at various stages of completion. Please see something is done. ...(*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Yesterday, we had enough discussion on the Railway Budget. I do not think any other point is there to be discussed further. Hon. Members, after his speech, you can meet the Minister.

...(*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I know that. Hon. Minister will take care of the demands of Andhra Pradesh, Tamil Nadu, Kerala and other States.

...(*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Shri Devegowda, please take your seat. You have made your point. What is it?

...(*Interruptions*)

SHRI H.D. DEVEGOWDA : People in my hometown are suffering. For the last four years, I am struggling. I have written several letters to your goodself and to the previous Government. Please, Sir, solve the problem. Kindly construct one more railway platform in Holenarasipura Railway Station. ...(*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I cannot allow, hon. Member. Otherwise, everybody will seek clarifications.

...(*Interruptions*)

SHRI SURESH PRABHU: Madam, some clarifications were raised by some Members. Shri Kharge has asked about the physical target. In fact from page 6 to page 8 of the Explanatory Memorandum on the Railway Budget 2016-17, all the physical targets have been given. In addition to this, I have just now mentioned about how physical targets have been achieved. Not just financial targets but I have also mentioned about the physical targets.

About creation of Divisions, I know that many States have demanded it. We have to look into it. I know that they are talking about three but there are many demands for creation of Divisions. With regard to High Speed Railway, we have said that we are trying to focus on that and we have created a Special Purpose Vehicle to implement that.

Prof. Sugata Bose raised a very important issue. I would like to mention that we are definitely willing to look into it. He has raised a very valid point. But we cannot have just a single bid for it. There will be multiple stake holders and how to do it is a very challenging thing because we want to make it a completely transparent process. We are trying to look into that and that is why I talked about the model concessionaire agreement and so we would like to work on it. In fact, I am thinking of creating a new organisation which will take care of development of stations in a very transparent manner.

Madam, our former Prime Minister Deve Gowdaji has raised an issue. I have deliberately not answered it. There are many individual issues that have been raised by various Members. We have considered all the issues and we will try to do as much as possible. But I cannot reply to all the points here because this is a general debate.

With these words, I would request the august House to pass the Demands for Grants on Account. Thank you.

HON. SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2016-17 to the vote of the House.

The question is:

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

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2015-16 to the vote of the House.

The question is:

"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."

Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2015-16 voted by Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Supplementary Demands for Grants voted by the House
1	2	3
16	Assets-Acquisition, Construction and Replacement <u>Other Expenditure</u> - Capital Railway Safety Fund	1,000 1015,58,92,000
	Total	1015,58,93,000

The motion was adopted.

15.08 hours