12.03.2015

C O N T E N T S

Sixteenth Series, Vol. VIII, Fourth Session, 2015/1936 (Saka)
No.13,Thursday, March 12, 2015/Phalguna 21, 1936 (Saka)

S U B J E C T	P A G E S
OBITUARY REFERENCE	11
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos.221 to 224	13 - 68
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.225 to 240	69- 113
Unstarred Question Nos.2531 to 2760	114- 532

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE 533-552

MESSAGE FROM RAJYA SABHA 553

SUBMISSION BY MEMBERS

(i) Re: New evidence which has come to light in respect of release of Masrat Alam, separatist leader from Jammu & Kashmir. 554-555

(ii) Re: Reported statement made by a Retd. Judge denigrating Mahatma Gandhi and Subhash Chandra Bose 559-561

MATTERS UNDER RULE 377 562-575

(i) Need to optimize the utilization of funds collected under Building and Other Construction Workers‟ Welfare Cess Act, 1996 for the welfare of labourers.

Shri Om Birla 562

(ii) Need to introduce flight either on UdaipurJaipur-Kolkata or Udaipur-Jaipur-Mumbai route.

Shri Arjun Lal Meena 563

(iii) Need to put to use a new underground water reserves exploration technology named as „God Energy Technology‟ invented by a Geologist from Bundelkhand region of Madhya Pradesh.

Shri Prahlad Singh Patel 563

(iv) Need to frame a land-policy to enable private Institutions and Trusts to set up new schools in Delhi.

Shri Maheish Girri 564

(v) Need to set up a new unit of Hindustan Fertilizers Corporation Limited in Gorakhpur, Uttar Pradesh.

Yogi Adityanath 564-565

(vi) Need to improve the capacity of jails and living conditions of prisoners in the country.

Shri Sharad Tripathi 565

(vii) Need to improve BSNL connectivity in Amreli district of Gujarat.

Shri Naranbhai Kachhadia 566

(viii) Need to construct a rail-cum-road bridge on river Brahmaputra to provide rail connectivity in middle Assam.

Shri Rajen Gohain 566

(ix) Need to curb pilferage of coal from the coal mines of central Coalfields Limited, Bharat Coking Coal Limited and Eastern Coalfields Limited in Jharkhand.

Shri Ravindra Kumar Pandey 567

(x) Need to shift the Railway Goods Yard from Jorhat town, Assam.

Shri Kamakhya Prasad Tasa 567-568

(xi) Need to withdraw subsidy on export of meat.

Shri Chand Nath 568

(xii) Need to revise the tender rates for the works under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Maldaha Uttar Parliamentary Constituency, West Bengal.

Shrimati Mausam Noor 569

(xiii) Need to provide adequate irrigation and cold storage facilities to flower and vegetable growers in Dindigul Parliamentary Constituency, Tamil Nadu.

Shri M. Udhayakumar 569-570

(xiv) Need to accord approval to the proposal of the Government of Tamil Nadu to interlink Palar and Pennaiyar rivers and allocate sufficient funds for rejuvenation of the Palar river.

Shrimati K. Maragatham 570-571

(xv) Need to put a moratorium on payment of interest on debt by Government of West Bengal.

Prof. Saugata Roy 571

(xvi) Need to put in place adequate security measures for safety of documents in Government Departments and Offices.

Shri Sultan Ahmed 571-572

(xvii) Need to set up a hospital equipped with all modern medical facilities in Thane, Maharashtra.

Shri Rajan Vichare 572-573

(xviii) Need to provide reservation to women in State Bar Councils, Bar Council of India and Medical Council of India.

Shri B. Vinod Kumar 573

(xix) Need to dispense with the provision in service rules of 51 Battalion of India Reserve requiring mandatory service in Union Territories of Lakshdweep, Daman and Diu and Dadra and Nagar Haveli.

Mohammed Faizal 574

(xx) Need to initiate steps for setting up the Kisan Channel Telecast Centre in Hisar, Haryana.

Shri Dushyant Chautala 575

RAILWAY BUDGET(2015-16) – GENERAL DISCUSSION;
DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS) 2015-16
DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 2014-15
RESOLUTION RE: APPOINTMENT OF PARLIAMENTARY COMMITTEE
AND
RESOLUTION RE: RECOMMENDATION TO RAJYA SABHA 576-1085

Dr. Kambhampati Haribabu 576-579

Dr. Sidhant Mohapatra 580-582

Shri Jugal Kishore 583

Shri Prahlad Singh Patel 584-585

Prof. Ravindra Vishwanath Gaikwad 586-587

Shri Hemant Tukaram Godse 588-591

Shrimati Riti Pathak 592

Shri Anto Antony 593-594

Shri Chintaman Navasha Wanga 595-597

Shri Ram Chandra Paswan 598-599

Shri Harish Meena 600-601

Shri Devji M. Patel 602-605

Shri Rajkumar Saini 606-608

Shri Nalin Kumar Kateel 609-613

Shri P.C. Gaddigoudar 614-616

Shri S.R. Vijaya Kumar 617-619

Shri Tariq Anwar 620-622

Shri Anandrao Adsul 623-625

Dr. A. Sampath	626-635
Shrimati Kamla Patle	636-637
Shri P. Karunakaran	638-643
Kumari Shobha Karandlaje	644-647
Kumari Sushmita Dev	648-650
Shri Bhairon Prasad Mishra	651-652
Shrimati Butta Renuka	653-655
Shri R. Gopalakrishnan	656-659
Shrimati Krishna Raj	660-661
Shri P.R. Sundaram	662-663
Shri A. Arunmozhithevan	664-665
Shri G. Hari	666-669
Shri M. Udhayakumar	670-672
Shri Ajay Mishra Teni	673-674
Dr. Kirit P. Solanki	675-677
Shrimati Arpita Ghosh	678-679
Shri Janardan Singh Sigriwal	680-681
Shri Bahadur Singh Koli	682-684
Shri Prem Singh Chandumajra	685-686
Shri Nandi Yellaiah	687-688
Shri Varaprasad Rao Velagapalli	689-691
Shri Bhanu Pratap Singh Verma	692-693
Shrimati R. Vanaroja	694-696
Shrimati P.K. Sreemathi Teacher	697
Shri Sunil Kumar Singh	698-700
Dr. Bhola Singh	701-703
Shri Shivkumar Udasi	704-708
Shri A.T. Nana Patil	709-712
Shri Rajan Vichare	713-714

Shri Ramesh Bidhuri	715-716
Shrimati Santosh Ahlawat	717
Shrimati Hemamalini	718-719
Shri Vijay Kumar Hansdak	720-721
Shri A. Anwhar Raajhaa	722-726
Shri Ramsinh Rathwa	727-728
Shri Naranbhai Kachhadia	729-730
Shrimati Pratyusha Rajeshwari Singh	731-735
Shrimati Rita Tarai	736-739
Shri M.K. Raghavan	740-742
Dr. Mahendra Nath Pandey	743-744
Shri Prasanna Kumar Patasani	745-752
Dr. Sunil Baliram Gaikwad	753
Shri Akshay Yadav	754-756
Shrimati Jyoti Dhurve	757-758
Shri Badruddin Ajmal	759-762
Shri S.P. Muddahanume Gowda	763-765
Shri Arka Keshari Deo	766-767
Shri Krishna Pratap	768-770
Shri Hariom Singh Rathore	771-772
Shri P.C. Mohan	773-774
Dr. Tapas Mandal	775-776
Shri Sukhbir Singh Jaunpuria	777-778
Shri Kaushalendra Kumar	779-781
Shri Ashok Mahadeorao Nete	782-783
Shri Bhartruhari Mahtab	784-789
Shri Adhir Ranjan Chowdhury	790-797
Shri Bharat Singh	798-800
Dr. Thokchom Meinya	801-803

Shri B.N. Chandrappa	804-809
Shri Dushyant Chautala	810-812
Dr. Yashwant Singh	813-814
Shri Vinod Khanna	815-818
Shri Ramesh Chander Kaushik	819-820
Dr. Bharatiben D. Shyal	821-822
Shri Keshav Prasad Maurya	823-824
Shri C.N. Jayadevan	825-826
Shri M. Rajamohan Reddy	827-831
Shri Rajveer Singh (Raju Bhaiya)	832-833
Shri C. Gopalakrishnan	834-835
Shri Chhedi Paswan	836-837
Shri Ram Prasad Sarmah	838-840
Shri Devusinh Chauhan	841
Shri P.R. Senthilnathan	842-845
Shri Kanwar Singh Tanwar	846-847
Shri R. Radhakrishnan	848-849
Shri Vinod Kumar Sonkar	850-851
Shri Tamradhwaj Sahu	852-853
Shri Gopal Shetty	854-855
Shrimati M. Vasanthi	856
Shri P.P. Chaudhary	857-861
Shri Arjun Lal Meena	862
Adv. Joice George	863-864
Shri Vidyut Baran Mahato	865-866
Shrimati Mala Rajyalakshmi Shah	867-868
Shri S. Selvakumara Chinnaiyan	869-870
Shri Lallu Singh	871-873
Shri Sharad Tripathi	874

12.03.2015

Shri Kamal Bhan Singh Marabi	875-875A
Shri Banshi Lal Mahato	876-876B
Shri Virender Kashyap	877-881
Dr. Mamtaz Sanghmita	882-883
Shri D.S. Rathod	884
Shrimati Anju Bala	885-886
Shrimati Darshana Vikram Jardosh	887-892
Shri Sumedhanand Saraswati	893-894
Shri Shailesh Kumar	895
Shri Bhagwant Khuba	896
Shri Prem Das Rai	897
Shri Jai Prakash Narayan Yadav	898-900
Shri B. Sriramulu	901-902
Shri Pashupati Nath Singh	903-906
Shri Chandu Lal Sahu	907-908
Dr. Boora Narsaiah Goud	909
Shri Alok Sanjar	910-911
Shrimati Rakshatai Khadse	912-914
Shri V. Elumalai	915-916
Shri Ramdas C. Tadas	917
Shri Satypal Singh	918
Dr. Heena Vijaykumar Gavit	919-921
Shrimati. Bhavana Pundalikarao Gawali	922
Shri Rajeev Satav	923-926
Shrimati. Ranjanben Bhatt	927
Dr Pritam Gopinath Munde	928-929
Dr. Ravindra Kumar Ray	930-935
Shri Hari Manjhi	936
Shri N.K. Premachandran	937-940

Dr. Prabhas Kumar Singh	941-944
Shri Nagendra Kumar Pradhan	945-948
Shri Dilipkumar Mansukhlal Gandhi	949-952
Kunwar Pushpendra Singh Chandel	953-955
Shri Birendra Kumar Chaudhary	956
Shri Ram Charan Bohra	957-958
Shri Prataprao Ganpatrao Jadhao	959-961
Shri Rahul Shewale	962-965
Shri Raju Shetty	966
Shrimati Ranjeet Ranjan	967-971
Shri Chandrakant Khaire	972-975
Shri Rameshwar Teli	976
Shri Ravinder Kushawaha	977-979
Shri Rajendra Agrawal	980-985
Shri Ramswarup Sharma	986-987
Shri Anil Shirole	988-989
Shri Harinarayan Rajbhar	990-991
Dr. Ramesh Pokhriyal "Nishank"	992-999
Shri Vishnu Dayal Ram	999-1006
Shri Ajay Tamta	1007
Shri Daddan Mishra	1008-1014
Shri Nana Patole	1015-1020
Shri Karadi Sanganna Amarappa	1021-1023
Shrimati Meenakashi Lekhi	1024-1028
Shri Mukesh Rajput	1029-1030
Shri Rajen Gohain	1031-1035
Dr. Subhash Ramrao Bhamre	1036-1037
Shri Bhola Singh	1038-1039
Shri Sadashiv Lokhande	1040

Shri Krupal Balaji Tumane	1041
Shri Dharmendra Kumar	1042
Shri Jagdambika Pal	1043-1046
Dr. Sanjay Jaiswal	1047
Shrimati Priyanka Singh Rawat	1048-49
Shrimati Neelam Sonker	1050-1051
Shrimati Kothapalli Geetha	1052-1053
Shri Suresh Prabhu	1056-1081
Resolution- Adopted	1081
Demands- Voted	1082-1085
RESOLUTION RE: CONDEMNING STATEMENT OF JUSTICE MARKANDEY KATJU AGAINST FATHER OF THE NATION MAHATMA GANDHI AND SUBHASH CHANDRA BOSE	1054
CANCELLATION OF THE SITTING	1055
APPROPRIATION (RAILWAYS) VOTE ON ACCOUNT BILL,2015	
Motion to Introduce	1086
Motion to Consider	1086
Clause 2,3 and 1	1086(a)
Motion to Pass	1086(a)
APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL,2015	
Motion to Introduce	1086 (a)
Motion to Consider	1087
Clause 2,3 and 1	1087
Motion to Pass	1087

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions 1101

Member-wise Index to Unstarred Questions 1102-1106

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions 1107

Ministry-wise Index to Unstarred Questions 1108-1109

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Sumitra Mahajan

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri Arjun Charan Sethi

Dr. M. Thambidurai

Shri Hukmdeo Narayan Yadav

Prof. K.V. Thomas

Shri Anandrao Adsul

Shri Pralhad Joshi

Dr. Ratna De (Nag)

Shri Ramen Deka

Shri Konakalla Narayana Rao

Shri Hukum Singh

SECRETARY GENERAL

Shri Anoop Mishra

LOK SABHA

Thursday, March 12, 2015/Phalguna 21, 1936 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

OBITUARY REFERENCES

माननीय अध्यक्ष : मुझे सभा को दो भूतपूर्व सदस्यों श्री राम सुन्दर दास और श्री सदाशिवराव दादोबा मांडलिक की दुःखद मृत्यु के बारे में सूचित करना है।

श्री राम सुन्दर दास बिहार के हाजीपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हुए दसवीं और पंद्रहवीं लोक सभा के सदस्य थे।

श्री राम सुन्दर दास पंद्रहवीं लोक सभा के दौरान कार्य मंत्रणा समिति, सामान्य प्रयोजनों संबंधी समिति और ऊर्जा संबंधी समिति के सदस्य रहे थे।

इससे पूर्व, श्री राम सुन्दर दास अप्रैल, 1979 से फरवरी, 1980 तक बिहार के मुख्य मंत्री रहे थे। वे वर्ष 1968 से 1977 तक बिहार विधान परिषद और वर्ष 1977 से 1980 तक बिहार विधान सभा के सदस्य भी थे।

श्री राम सुन्दर दास का 94 वर्ष की आयु में 6 मार्च, 2015 को पटना में निधन हो गया।

श्री सदाशिवराव दादाबो मांडलिक महाराष्ट्र के कोल्हापुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हुए बारहवीं, तेरहवीं, चौदहवीं और पंद्रहवीं लोक सभा के सदस्य थे।

एक योग्य संसदविद्, श्री मांडलिक ने अपने लम्बे और सक्रिय सार्वजनिक जीवन के दौरान विभिन्न संसदीय समितियों के सदस्य के रूप में कार्य किया।

इससे पूर्व, श्री मांडलिक वर्ष 1972 से 1978 और वर्ष 1986 से 1998 तक महाराष्ट्र विधान सभा के सदस्य रहे। उन्होंने वर्ष 1993 से 1995 तक महाराष्ट्र सरकार में सिंचाई, शिक्षा और पुनर्व्यवस्थापन राज्य मंत्री के रूप में कार्य किया।

श्री सदाशिवराव दादोबा मांडलिक का 80 वर्ष की आयु 10 मार्च, 2015 को कोल्हापुर, महाराष्ट्र में निधन हो गया।

हम अपने पूर्व साथियों के निधन पर गहरा शोक प्रकट करते हैं और मैं सभा की ओर से और अपनी ओर से शोक संतप्त परिवारों के प्रति संवेदना व्यक्त करती हूं।

अब सभा दिवंगत आत्माओं के सम्मान में थोड़ी देर मौन खड़ी रहेगी।

<u>11.04 ½ hrs</u>

(The members then stood in silence for short while)

… (*Interruptions*)

प्रो. सौगत राय (दमदम) : अध्यक्ष महोदया, सरकार के सब बड़े मंत्री देश के बाहर चले गये हैं, यह क्या बात है...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: I have received notices of Adjournment Motion.

… (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : यह क्या हो रहा है? आप लोग बैठिए।

…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: I have received notices of Adjournment Motion from Shri Tamradhwaj Sahu and Shrimati Ranjeet Ranjan. Though the matters are important enough, they do not warrant interruption of business of the day. The matters can be raised through other devices after the Question Hour. I have, therefore, disallowed the notices of Adjournment Motion. There is no suspension of Question Hour; according to procedure, it is not there. So, I am not allowing that.

… (*Interruptions*)

शहरी विकास मंत्री, आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री एम. वैंकैय्या नायडू) : गृह मंत्री जी राज्य सभा में हैं। वे यहां आएंगे ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : करूणाकरण जी, आपका कॉलिंग अटेंशन 17 मार्च को लगा हुआ है।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बैठ जाइए। ऐसा नहीं होता है। मुझे मालूम है। मैं देख लूंगी।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अभी नहीं अलाऊ कर रही हूँ। बाद में करेंगे। सबको मालूम है, यह विषय हो गया है, चर्चा हो गई है, प्लीज आप बैठिए।

11.07 hrs

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न काल। प्रशन संख्या -221, श्री उदय प्रताप सिंह।

(Q. NO. 221)

श्री उदय प्रताप सिंह : अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे नदियों से जुड़े महत्वपूर्ण विषय पर प्रश्न पूछने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। महोदया, मंत्रालय से जो जवाब मिला है, उसमें यमुना नदी के शुद्धिकरण के लिए सरकार ने योजना बनाई हैं, मैं सबसे पहले तो इस देश के प्रधान मंत्री माननीय नरेंद्र मोदी जी को और इस विभाग को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि सन् 1993 से यमुना नदी और गंगा नदी के सफाई अभियान पर जो धीमी गति से काम चल रहा था, उसके लिए अलग से नदी सफाई अभियान और देश के सफाई अभियान के लिए एक प्रोग्राम बनाया और अलग से एक मंत्रालय बनाया, जिसके लिए मैं माननीय प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। दिल्ली में यमुना नदी के पानी के परिशोधन के लिए 1656 करोड़ रूपये व्यय की बात मंत्रालय ने की है एवं नजफगढ़ सपलिमेंट्री, शहादरा आदि जगहों से आने वाले जो सीवेज हैं, उनके पानी को साफ करने के लिए भी 1357 करोड़ रूपये की बात कही है। मैं आपके माध्यम से यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह 1656 और 1357 करोड़ रूपये लगा कर हम यमुना नदी की निर्मलता का लक्ष्य पूरा कर पाएंगे क्योंकि निर्मलता अविरलता पर निर्भर करती है। जब तक अविरल धारा नहीं रहेगी तब तक हम नदी के निर्मल जल की कल्पना नहीं कर सकते हैं। मैं आपके माध्यम से यह जानना चाहता हूँ कि जो यह पैसा हम इसकी निर्मलता के ऊपर खर्च कर रहे हैं, क्या माननीय मंत्री जी यह बताएंगे कि यमुना नदी अविरल बहे, इसके लिए मंत्रालय की कोई कार्य योजना है? और कुछ चुनिंदा शहरों को छोड़ कर, शुरू से आखिर तक हमारी यमुना नदी शुद्ध रहे, साफ रहे, इस पर मंत्रालय क्या काम कर रहा है?

प्रो. सौगत राय : मैडम, सुश्री उमा भारती जी कहां है? क्या वे भी बाहर गई हुई हैं? ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मेरे पास उनकी चिट्ठी आई हुई है, इसलिए उन्होंने राज्य मंत्री को अथोराइज़ किया है। I know it. आप क्यों प्रश्न करते हैं?

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ये भी मंत्री हैं न?

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: What is all this?

सौगत राय जी, यह कोई तरीका नहीं है, आप बैठिए।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ये संबंधित मंत्रालय के राज्य मंत्री हैं। आप बैठिए।

…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: He is also a Minister. What is this? This is not the way. When I have allowed him, who are you to question that? I have allowed him.

प्रो. सांवर लाल जाट : माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय सदस्य से कहना चाहता हूँ कि मैं आपको पूरी जानकारी देना चाह रहा हूँ, जवाब सरकार की तरफ से कौन दे, इस पर माननीय सदस्यों को ज्यादा आपत्ति नहीं होनी चाहिए। यह आसन की व्यवस्था है। आसन अपने आप जो कहेगा कि कहां क्या इंटरवेन करना है, हम करेंगे। …(व्यवधान) आपको जो जानकारी चाहिए, वह आप ले लीजिएगा।

महोदया, माननीय सदस्य ने बहुत गहरी चिन्ता व्यक्त की है, मैं भी इस बारे में चिन्तित हूँ और पूरा देश इस बारे में चिन्तामय है कि वास्तव में पुराने जमाने में जो नदियाँ थीं, हमारी सभ्यता का विकास नदियों के किनारे ही हुआ था। नदियों के किनारे पर आदमी अगर रात को भी जाता था और वहाँ सो जाता था तो आनन्द से नींद आती थी। आज वे धाराएं जो उस तरीके से बहनी चाहिए, उस प्रकार की व्यवस्था धीरे-धीरे खत्म हो रही है। कई जगह साल भर बहने वाली नदियाँ हैं, उसमें दस-पन्द्रह दिन ही पानी रहता है। रेनी डेज कम हो रहे हैं। सारी व्यवस्थायें चेंज हो रही हैं और इस वजह से माननीय सदस्यों का, पूरे देशवासियों का चिन्तित होना स्वाभाविक है। माननीय प्रधानमंत्री जी ने भी इस दिशा में सबसे पहले कदम उठाया है, चाहे नदियाँ हों, चाहे देश हो, हर जगह साफ-सफाई और व्यवस्था ठीक होनी चाहिए। मानव और मानव के स्वास्थ्य के लिए यह बहुत ही आवश्यक है। मैं प्रधानमंत्री जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि उन्होंने इस दिशा में प्राथमिकता देकर कदम उठाए हैं।

माननीय सदस्य ने कहा कि क्या सरकार इस प्रकार का प्रयास करेगी, जिससे नदी अविरल धारा के रूप में निरन्तर बहती रहे, ओरिजनल जिस प्रकार पहले के जमाने में नदियों के किनारे पर मन लगता था, उस प्रकार से मन लगे। इस बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि हमारी सरकार आने के बाद हम निरन्तर इस दिशा में प्रयत्नशील हैं, हम ट्रीटमेंट पलान्ट लगा रहे हैं।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : क्या हो गया? आप यह कैसे तरीके अपना रहे हो? आप सुनिए तो सही।

प्रो. सांवर लाल जाट : आज प्रदूषण का मुख्य कारण यह है कि शहरीकरण की वजह से सीवरेज, इंडस्ट्रीज का पोल्यूटेड वाटर नदियों में जाता है और इस वजह से नदियों में पानी अवरूद्ध होता है, पानी की धारायें भी कम आ रही हैं, पहले की बनिस्पत बरसात कम हो रही है। इन सारी चीजों के कारण वह स्वरूप अब नहीं है, इसलिए सरकार ने यह व्यवस्था की है कि ट्रीटेड वाटर ही नदियों के अंदर जाए, जिससे पानी शुद्ध रहे। मैं आपकी जानकारी में यह भी लाना चाहता हूँ कि तीन बांध जो बहुत लंबे समय से विचाराधीन हैं, हमने उस दिशा में भी कदम उठाने का प्रयास किया है। इसमें एक रेणुका है, दूसरा किशाऊ और तीसरा लखवर है, इन तीनों बाँधों का निर्माण प्रारम्भ करके शीघ्र ही इन्हें बनायेंगे, जिससे उनमें पानी स्टोरेज करेंगे और जब पानी नदी के अंदर नहीं आता है, उस समय उस पानी को छोड़ें, जिससे दिल्ली की पानी की समस्या का भी समाधान होगा और नदी का स्वरूप ओरिजनल रूप से उस लेवल को कम से कम मेंटेन करे जिससे नदी की गन्दगी भी बहती हुई चली जाए और बरसात के मौसम के अन्दर जो फ्लड आदि की व्यवस्था होती है, उस वजह से भी नदी साफ होती है। मैं माननीय सदस्य को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि आगामी 10 वर्षों के अन्दर हमारा प्रोजेक्ट है और पुरानी जो धाराएं हैं, उस हिसाब से ही ये रहें, इस प्रकार का प्रयास सरकार का रहेगा।

श्री उदय प्रताप सिंह : महोदया, मेरे मूल प्रश्न में जो तीसरे नम्बर पर मेरा प्रश्न था कि मध्य प्रदेश में नदियों को निर्मल एवं स्वच्छ बनाने के लिए सरकार द्वारा किए जा रहे कार्य का ब्यौरा। उत्तर में हमें इसका जवाब नहीं मिला है, इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि यमुना शुद्ध होनी चाहिए, यह हमारे देश की और धर्म की प्राथमिकता है, गंगा शुद्ध रहे, यह हम सबकी प्राथमिकता है। मध्य प्रदेश की हृदय रेखा माँ नर्मदा है, आप भी उसी प्रदेश से आती हैं और इन्दौर शहर आपका संसदीय क्षेत्र है। माँ नर्मदा का जल आचमन भी करता है और स्नान भी करता है। मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूँ कि प्रदेश की सरकार ने, माननीय मुख्यमंत्री शिवराज सिंह चौहान साहब ने हमारे प्रदेश में नर्मदा के ऊपर 1300 करोड़ रूपए खर्च करने की योजना बनाई है। राष्ट्रीय स्तर पर गंगा और यमुना के ऊपर काफी पैसा जा रहा है, काम भी हो रहा है, लेकिन राष्ट्रव्यापी सोच के साथ इस मंत्रालय को हमारी दूसरी प्रमुख नदियों, चाहे सरयू हो, गोमती हो, नर्मदा हो, पर भी काम करने की आवश्यकता है।

महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जो राज्य सरकार नर्मदा के ऊपर अपनी सीमित संसाधनों में पैसा खर्च कर रही है, क्या भारत सरकार नर्मदा किनारे आने वाले मध्य प्रदेश के 52 शहरों में जल के शुद्धिकरण के लिए, सीवरेज आदि शुद्ध होकर नर्मदा नदी में जाएं, इसके लिए क्या भारत सरकार की कोई योजना है, जिससे मध्य प्रदेश में भी हमें लाभ मिल सके।

प्रो. सांवर लाल जाट : माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय सदस्य से निवेदन करना चाहता हूँ कि भारत सरकार की जो स्थिति है, वह एडवाइज़री की है। कोई भी स्टेट गवर्नमैंट हमसे राय मांगती है या उसके संबंध में जो भी एक्सपर्ट राय या सहायता वे हमसे चाहते हैं, वह हम उपलब्ध करवाते हैं। दूसरा, वहाँ आवश्यकता होने पर हम फंडिंग की व्यवस्था भी करते हैं और उसमें भी मदद करते हैं। वॉटर स्टेट सब्जैक्ट है और इसलिए माननीय सदस्य ने जो अनुरोध किया कि 1300 करोड़ रुपये की कोई योजना नर्मदा के संबंध में माननीय मुख्य मंत्री जी ने यहाँ पर भिजवाई है, मैं उनको आश्वस्त करना चाहता हूँ कि उसका परीक्षण करके जो मदद होगी, वह हम करवाएँगे। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वह तो ऑलरेडी खर्च कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी आप कुछ बता रहे थे।

प्रो. सांवर लाल जाट : माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं यह निवेदन कर रहा हूँ कि मध्य प्रदेश की सरकार अगर 1300 करोड़ रुपये खर्च कर रही है, तथा और मदद की आवश्यकता महसूस करे और भारत सरकार के पास वह प्रस्ताव भेजे तो भारत सरकार एक्ज़ामिन करवाकर निश्चित रूप से मदद करेगी।

श्री राम कुमार शर्मा : माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि बिहार में गंगा बेसिन प्राधिकरण के तहत कुल राशि 2010 से 2014 तक साढ़े चार साल में मात्र 45 प्रतिशत की राशि ही अब तक खर्च की गई है। बिहार की जो स्थिति है, उसकी वास्तविक प्रगति 31 प्रतिशत ही है। यदि इसी तरह का कार्य होता रहा तो शायद पुरानी यादें ताज़ा हो जाएँगी कि राम तेरी गंगा मैली की मैली ही रह गई। सरकार हम सबकी गंगा और बिहार की अन्य नदियों को कब तक स्वच्छ और निर्मल बनाने के लिए कृत-संकल्प है?

प्रो. सांवर लाल जाट : माननीय अध्यक्ष महोदया, यह सवाल पूरे भारत की नदियों के बारे में नहीं था, यमुना के संबंध में ही था। माननीय सदस्य की जो चिन्ता है, निश्चित रूप से मैं सरकार की तरफ से जो मदद होगी, वह करवाने की व्यवस्था करूँगा।

माननीय अध्यक्ष : श्री रवीन्द्र गायकवाड़। उपस्थित नहीं।

श्री चंद्रकांत खैरे जी। आपने उनको बाहर जाने को तो नहीं बोल दिया!

...(व्यवधान)

श्री चन्द्रकांत खैरे : माननीय अध्यक्ष महोदय, जैसे गंगा नदी की क्लीनिंग की बात की जाती है, वैसे ही यमुना जी और उसके बाद नर्मदा नदी भी हैं। महाराष्ट्र में सबसे बड़ी नदी गोदावरी है जो नासिक में

त्र्यंबकेश्वर से निकलती है। नासिक में अभी कुम्भ भी होने वाला है। वह गोदावरी नदी हमारे पैठन तक आती है और पैठन से आगे फिर नांदेड़ होकर तेलंगाना, और वहाँ से आंध्र प्रदेश जाती है। दक्षिण भारत की सबसे बड़ी नदी यह गोदावरी नदी है। मैंने मंत्री जी को भी लैटर लिखा था कि जैसे गंगा क्लीनिंग का आपका प्रोजैक्ट है, जैसे यमुना का भी कर रहे हैं, उसी तरह से हमारी गोदावरी नदी का भी करना चाहिए। उसका कारण मैं आपको बताता हूँ कि आज नाद षष्ठी है। आज संत एकनाथ महाराज का पुण्य दिवस है। आज पाँच लाख लोग हमारे पैठन क्षेत्र में आए हुए हैं। महाराष्ट्र की दूसरे नंबर की सबसे बड़ी यात्रा वहाँ होती है और लाखों लोग उस नदी में नहाते हैं। नदी का पानी बहुत गंदा हो चुका है। इसके लिए मैं कहना चाहता हूँ कि उसी तरह से आप गोदावरी नदी का क्लीनिंग का प्रोग्राम भी हाथ में लीजिए क्योंकि वह दक्षिण भारत जाती है।

माननीय अध्यक्ष : अभी तो केवल यमुना नदी की बात है।

श्री चन्द्रकांत खैरे : आज पाँच लाख लोग नाद षष्ठी के लिए, संत एकनाथ महाराज के पुण्य दिवस के लिए वहाँ जमा हैं। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपको सजैशन नहीं देना है, कोई प्रश्न हो, तो पूछना है।

श्री चन्द्रकांत खैरे : उसी तरह से कुम्भ को ध्यान में रखते हुए क्या गोदावरी नदी की भी क्लीनिंग का पूरा प्रोजैक्ट क्या आप हाथ में लेंगे?

प्रो. सांवर लाल जाट : अध्यक्ष महोदया, गोदावरी और नर्मदा का भी दक्षिणी भारत में उसी प्रकार का स्वरूप है, जैसे हमारे यहाँ गंगा का है। निश्चित रूप से माननीय सदस्यों का अपने-अपने एरिया में है। यह प्रदूषण और गंदगी जिस प्रकार से फैल रही है, हम सबका दायित्व बनता है कि उसके अंदर भागीदार बनकर उस अभियान में सफलता प्राप्त करें, साफ-सफाई हो। इस दिशा में सरकार की तरफ से मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूँ कि गोदावरी के लिए भी आवश्यकता होने पर निश्चित रूप से सरकार विचार करेगी।

माननीय अध्यक्ष : हेमामालिनी जी आप पूछें, आपका यमुना से गहरा संबंध है।

श्रीमती हेमामालिनी: अध्यक्ष महोदया, बहुत ही दुख के साथ यमुना की दुर्दशा के बारे में कहना पड़ रहा है जिसे हम सब जानते हैं। पिछले कई सालों से हमारे बृजवासियों को सिर्फ आश्वासन दिया गया है, लेकिन हुआ कुछ नहीं है। इस वक्त यमुना में जो गंदा पानी बह रहा है, उसे शुद्ध करने के लिए वेस्ट ट्रीटमेंट मैनेजमेंट प्लांट लगाया जायेगा, जिससे यमुना शायद साफ हो भी जाये, लेकिन मुझे नहीं लगता है।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न पूछिये, आपने इसे उठाया था।

श्रीमती हेमामालिनी : अगर ऐसी ही स्थिति रहेगी तो आने वाली पीढ़ियां यही सोचेंगी कि मथुरा-वृन्दावन में क्या सचमुच यमुना बहती थी। मैं मंत्री जी से यही जानना चाहती हूं कि यमुना को शुद्ध करने के लिए पानी की आवश्यकता है, जो हरियाणा और पंजाब से आ सकता है, जिसे दोनों सरकारें देने के लिए तैयार नहीं हैं। अगर ऐसी ही परिस्थिति रहेगी तो क्या होने वाला है। कैसे ये स्वच्छ और निर्मल पानी लेकर आएंगे, how are you going to restore the holy river and bring back the glory of Yamuna? I want to know what your action plan is.

प्रो. सांवर लाल जाट: माननीय अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्या की चिन्ता स्वाभाविक है और आजकल जिस प्रकार के हालात बन रहे हैं, आने वाले समय में क्या होगा, यह तो नेचर अपने आप व्यवस्था करती है। मैं आपको बताता हूं...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ऐसा नहीं है। आप एक्शन प्लान बताओ।

प्रो. सांवर लाल जाट: आप पूरी बात सुन लें।...(व्यवधान) पूरी बात सुनकर बात करें, क्या एक-एक शब्द के ऊपर बोलेंगे और खड़े हो जाएंगे। ...(व्यवधान) माननीय अध्यक्ष महोदया, मेरे कहने का मतलब है कि उत्तराखण्ड में बाढ़ आई, क्या आपने कल्पना की थी? प्रकृति अपने आप व्यवस्था ठीक करती है।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सांवर लाल जी, आप आसन की ओर देख कर बात करें।

प्रो. सांवर लाल जाट: अध्यक्ष महोदया, मैं आपकी तरफ देख कर ही जवाब दे रहा हूं। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूं कि इसके लिए सरकार की तरफ से जो एक्शन प्लान है, वह मैं आपके सामने पढ़ रहा हूं। इस कार्ययोजना में चिन्हित जोर दिए जाने वाले क्षेत्र जैसे नदी तट के साथ बने वर्तमान मल-जल परिशोधन संयंत्रों का पुनरुद्धार तथा अद्यतनीकरण, चिन्हित नगरों में 100 प्रतिशत सीवरेज अवसंरचना सुनिश्चित करना, नालों में प्रदूषण नियंत्रण के लिए स्वस्थाने परिशोधन, प्रमुख औद्योगिक समूहों में औद्योगिक प्रदूषण नियंत्रण और यमुना नदी के तट पर स्थित नगरों के लिए अनिवार्य ठोस अपशिष्ट प्रबन्धन परियोजनाएं शामिल हैं। यमुना नदी बेसिन के लिए अनुसन्धान एवं विकास अध्ययनों, जी.आर.एस. आधारित आंकड़ा मानचित्रण तथा स्थानिक विश्लेषण को सुविधाजनक बनाने के लिए एक समग्र निगरानी केन्द्र स्थापित किया जायेगा। इन क्रियाकलापों की कुशल निगरानी के लिए स्थानीय समुदायों को सक्रिय रूप से शामिल किए जाने का भी प्रस्ताव किया गया है।

इन सब बातों के आधार पर निश्चित रूप से मैं माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहता हूं कि आने वाले समय अन्दर यमुना साफ होगी।...(व्यवधान)

(Q. NO. 222)

SHRI M.K. RAGHAVAN : Hon. Speaker Madam, thank you for giving me this opportunity.

As we know, the State discoms are losing heavily due to higher cost than revenue earned and also due to poor managerial and operational practices of distribution companies. It is noted that the commercial losses for discoms in the country is around Rs 37,836 crore in 2011-12, after subsidy. Apart from this, the concept of Aggregate Technical & Commercial loss should also be effectively implemented for proper overall efficiency of transmission and distribution. In order to understand the status of these discoms, a statutory auditing concerning all aspects including power purchase, distribution, excess billing etc needs to be carried out. In this context, we all know that recently the Comptroller and Auditor General of India claimed to have made significant breakthrough in their audit of Delhi discoms.

According to sources, the auditors have found that several high value customers of most of the discoms were paying their bills in cash, which is against rules. These customers had bills of lakhs of rupees every month.

The private power discoms challaneged the CAG's right to audit their books. But the hon. Delhi High Court refused to stay the Government order, asking the discoms to give their accounts for auditing by CAG.

So, I would like to know from the hon. Minister, through you, Madam, the measures that have been taken by the Government to undertake compulsory auditing of all the discoms, both in the public and private sectors, by a statutory body like CAG, as demanded by the Government of Delhi and upheld by the hon. High Court of Delhi.

SHRI PIYUSH GOYAL: Hon. Speaker, Madam, the first good news is, I have a bad throat and so my answers will not be very long today.

माननीय अध्यक्ष : यह कोई गुड न्यूज़ नहीं है। वैसे, आप उत्तर अच्छा देते हैं।

SHRI PIYUSH GOYAL: Hon. Member has raised a very valid point. The whole nation is concerned that the discoms losses should be brought down and for that reason, in the appropriate tariff policy the Government has provided that the State Electricity Regulatory Commission, which is the appropriate Commission, shall – I am repeating the word 'shall' – also institute a system of independent scrutiny of financial and technical data submitted by the licensor.

The Central Government does not have powers to interfere in the working of the State discoms. This is a federal structure of Government. Should the Central Government start interfering in any of the State discoms, there will immediately be a complaint that we are coming in the way of the *sanghiya dhancha* or the federal structure of the nation. Therefore, we have provided that the State Regulatory Commission, which is an independent body, shall look into the financial affairs of the companies.

In the case of Delhi, the State Government of Delhi, under Section 20 of the Comptroller and Auditor General's (Duties, Powers and Conditions of Service) Act, 1971, was empowered to ask for audit of accounts of certain authorities or bodies under certain circumstances. Accordingly, the State Government has sought an audit which is underway. I am not privy to the findings of the CAG. That is between the CAG and the hon. Delhi High Court. Since the Delhi High Court has said that the audit may go on, the findings will then be submitted through the directions of the Court.

But, if you have any authentic information on the lines of what you have said, I would urge upon you to give it to the State Government and the appropriate Commission, which is the Delhi Electricity Regulatory Commission, will take necessary action in the matter.

SHRI M.K. RAGHAVAN : Madam, Speaker, there are instances where the discoms resort to load shedding rather than purchase of power. It is reported that there is over 18000 MW of power available for distribution without any takers. Most of the discoms also resort to non-recovery of receivables, pilferage, etc.

adding to losses. It is also known that preference is given to private power generators, thus purchasing power at higher rates over the public sector generators available at lesser rates.

With the recently announced debt restructuring package of Rs.1.90 lakh crore for the discoms, what measures have been taken to restore the financial health of these discoms and also the views of the Government on the V.K. Shunglu and the B.K. Chaturvedi Committees?

SHRI PIYUSH GOYAL: The Hon. Member seems to have far more knowledge about how the discoms are giving preference to private companies and not the State companies and that they are preferring to buy more expensive power than cheap power.

I would urge the hon. Member to certainly place all that information before the State Regulatory Commission or probably the Anti Corruption Division, because they are empowered to immediately act on it and pull up the officials concerned. As far as the Central Government is concerned, as I said earlier, we cannot interfere in the purchase of power by the State discoms or their franchises or licensees.

Having said that, there is a very prescribed procedure called the Merit Order Dispatch by which based on the pricing of different power sources, the discom is obligated to buy from the cheapest power supplier. For those where there is a PPA and they cannot purchase power, they have to pay for the standing charges or the fixed charges.

I would like to inform the hon. Member that this Central Government is very conscious that despite the federal structure, nature and our inability to interfere directly, there is always an indirect way to persuade and incentivise the States. Unfortunately, the FRP package that you alluded to had some provisions to try and encourage States to improve and reform their system. But that was never implemented. There were no penalties imposed on the States which did not implement that. Therefore, it remained a non-starter.

The new Government has now initiated two Schemes – the Deen Dayal Upadhyay Gram Jyoti Yojana and the Integrated Power Development Scheme in which while we have kept a certain per cent of the amount to be invested as a loan, we have also said that half of that loan will be converted to a grant in the event of three conditions. One, the project is completed on time; two, transmission, distribution and power theft, all these losses are brought down as per a plan trajectory; and three, the subsidy required to be given to the discoms is paid upfront by the State. We, therefore, believe that we will be able to incentivise the truant States to set their house in order. From our side, we would urge all the hon. Members to go back to their States and their Governments and persuade them to rationalise their working to improve their working so that these AT&C losses can be brought down to zero.

HON. SPEAKER: Shri Maheish Girri – not present.

SHRI K.N. RAMACHANDRAN : Madam, first I want to thank our Minister for providing Kudankulam Power Plant to Tamil Nadu. Our sincere thanks to him for that.

I want to know eagerly the steps taken by the Government for providing transmission corridor and distribution system to Tamil Nadu. Now summer is coming. Tamil Nadu is a speedily growing State. This is our Amma's request to you to solve this issue.

SHRI PIYUSH GOYAL: Madam Speaker, this is actually a question which is part of Q.227 today.

At the outset I must compliment the State Government of Tamil Nadu and hon. Amma for having supported Kudankulam project and helping us to start that project in time. In recognition of the support that the State Government of Tamil Nadu gave, the Central Government thought it prudent that a significant share of the unallocated power should rightfully go to the State of Tamil Nadu. Accordingly, we have given 100 MW from Phase-I and additional 100 MW from Phase-II to the State of Tamil Nadu.

Having said that, we do understand that transmission corridors to the south are a constraint. Over several years of planning, I think the nation lost an opportunity to create a larger transmission capacity so that no part of India ever suffers from lack of power. The southern region certainly has more demand. We have got down to implementing the current transmission lines expeditiously.

I am happy to inform the hon. Member that by June another 2000 MW will start flowing to all the southern States. That will ameliorate your problem to some extent. I am also happy to inform the hon. House that the Government of India has started a Rs.26000 crore investment transmission scheme dedicated for south India. It is the Raigarh-Pugalur-North Trichur line which by 2018-19 will flow 6000 MW additional power to south India. That will be a significant step towards our dream to give 24/7 power to all Indians.

श्रीमती रंजीत रंजन: अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से प्रश्न पूछना चाहती हूं कि 'राजीव गांधी ग्रामीण विद्युतीकरण योजना' और दीनदयाल उपाध्याय ग्राम ज्योति योजना' दोनों में क्या अन्तर है? क्या आप गांवों में ज्यादा बिजली पहुंचा रहे हैं, या ज्यादा फण्ड दे रहे हैं? उन दोनों में क्या अन्तर है, क्या सिर्फ नाम का अन्तर है? बिहार को कितने मेगावाट बिजली की जरूरत है, अभी वहां कितनी बिजली मिल रही है? बिहार पर केन्द्र सरकार का कितना कर्ज है?

श्री पीयूष गोयल : अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य ने बहुत अच्छा प्रश्न पूछा है। उनको जानकारी होगी, वह उस दल से सम्बन्धित हैं, जिसने उस पूर्व स्कीम को देश के सामने रखा था। हम सब को शुरू में ऐसा लगा था कि वह बहुत अच्छी स्कीम है, उससे देश को लाभ होगा। जब हमने गहराई से उसे देखा और पहचाना तो ध्यान में यह आया कि बिजली गांवों तक पहुंचती है, लेकिन बिजली गांवों तक पहुंचने के बाद वह घरों तक कम पहुंचती है। ट्रांसफॉर्मर्स की कैपेसिटी कम है या 10 घरों तक बिजली पहुंच गयी तो यह कहा जाता है कि गांवों का विद्युतीकरण हो गया और अब वहां बिजली की जरूरत नहीं है। वह गांव इलेक्ट्रिफायड है, 10 प्रतिशत घर और गांव इलेक्ट्रिफायड है। ...(व्यवधान) जब यह जानकारी मेरे समक्ष रखी गयी और प्रधानमंत्री जी का निर्देश है कि देश के 125 करोड़ लोगों तक बिजली पहुंचानी है तब 'दीनदयाल उपाध्याय ग्राम ज्योति योजना' की कल्पना की गई। इस योजना द्वारा ट्रांसमिशन, सबट्रांसमिशन और डिस्ट्रिब्यूशन नेटवर्क को तेजी से बढ़ाकर 'राजीव गांधी ग्रामीण विद्युतीकरण' के काम को बिना रोके उसे अगले चरण तक ले जाने के लिए,...(व्यवधान) हमने ढाणियों को भी इसमें सम्मिलित किया

है। ...(व्यवधान) 'राजीव गांधी ग्रामीण विधुतीकरण योजना' को आगे लेकर जाने के लिए किस प्रकार से हर घर तक, ...(व्यवधान) किस प्रकार से हर ढाणी तक,...(व्यवधान) किस प्रकार से कम कैपेसिटी वाले ट्रांसफार्मर्स की जगह ज्यादा कैपेसिटी वाले ट्रांसफर्मर्स लगाये जायें।...(व्यवधान) इन सभी योजनाओं को जोड़ते हुए गांव में हर घर तक बिजली पहुंचे।...(व्यवधान) इस प्रकार की योजना हमने पेश की है।...(व्यवधान)

SHRI RABINDRA KUMAR JENA : Madam Speaker, thank you for giving me the opportunity to raise a question on the power sector. I come from the State of Odisha and Odisha is the pioneering State in terms of privatization of power distribution system. I must thank the hon. Minister, through you, that the country virtually needed a Minister like him who is so dynamic and committed to give power to all of us. I must thank him on behalf of all of us.

Very recently an incident has taken place in the State of Odisha. The Odisha Electricity Regulatory Commission has cancelled the licence of three distribution companies which were being held by M/s Reliance. The reason is that they could not fulfil the commitment which they made to bring in development in the power distribution system. The hon. Minister, in his reply, has said that the Centre, though it is a State Subject, continues to provide help to the States. My submission to the hon. Minister, through you, is that keeping in view the kind of losses that the people of Odisha have suffered, will the Central Government come in to bridge that gap and provide support? That is the demand of the people of Odisha.

SHRI PIYUSH GOYAL: I thank the hon. Member for his kind words.

Madam Speaker, since the former Power Minister was getting very agitated, may I very respectfully submit that I have acknowledged and I have said that the Rajiv Gandhi Gramin Vidyutikaran Yojana did start the process. But the hon. ex. Minister does know that once 10 per cent of the homes were electrified, the village was considered as electrified. Therefore, large parts of India -- the reports are that nearly 4.8 crore homes – continued to be without electricity after eight to nine

years of the earlier scheme. Therefore, we have tried to improvise on that, take it to the next level, use the existing infrastructure available so that power can go to every home.

As regards the supplementary raised by the hon. Member from Odisha, since the SERC has cancelled the licences, obviously the State Government will now take over the distribution of power in that State. … (*Interruptions*) The Centre cannot fund the losses; the losses are something which the State Government will have to take it on its own and will have to set right. … (*Interruptions*) The Centre cannot provide for the losses of the State.

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA : Madam, he is misleading the House.… (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : इस तरह डिस्टर्ब नहीं करते।

…(व्यवधान)

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA : Madam, I would like to ask a supplementary.… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Shri Deepender Singh Hooda is going to put a supplementary.

… (*Interruptions*)

SHRI DEEPENDER SINGH HOODA : Madam Speaker, on the point that the former Power Minister and the current Power Minister are deliberating upon, it is stated in paragraph 1 of page 2 of the written reply of the Minister as:

> "The ongoing scheme of RGGVY in 12th and 13th Plans is subsumed in DDUGJY as a distinct component for rural electrification."

So, I am sure, if the scheme was not successful, it would not have been renamed like the way it is said.

My supplementary is about DISCOMS. We all know that financial health of DISCOMS is paramount in ensuring the sustainability of power supply especially in rural areas as we look towards the future and I appreciate the efforts which the Minister is making. The Government is deliberating upon amending the

Electricity Act and is opening up the DISCOM sector. At the same time, the current financial health of DISCOMS in some of the States is worrisome including the State of Haryana. The incumbent Government has actually decided to reduce the number of hours of supply in rural areas from 18 hours to 12 hours a day under the garb of improving the financial health of the DISCOMS.

I would like to seek a reply from the Minister, if that is actually going to improve the health of DISCOM in Haryana.

SHRI PIYUSH GOYAL: Madam Speaker, just to correct his wrong perception, I have obviously written that it is subsumed in the new scheme. मैंने राजीव गांधी विद्युतीकरण योजना को किसी भी बात में यह नहीं कहा कि वह बहुत गलत थी या उसे बंद करना चाहिए। मैंने स्पष्ट कहा था कि उसमें जो कमियां थीं, खास तौर पर कि कुछ घरों को बिजली मिली या 25 केवीए का ट्रांसफार्मर लगा जो जल गया। मैं जहां जाता हूं लोग कहते हैं कि ट्रांसफार्मर जल गया। हमने उसे सुधारने की कोशिश की है और उस स्कीम के अंतर्गत उसे सुधारते हुए आगे बढ़ा रहे हैं। माननीय सदस्य ने डिसकॉम का प्रश्न पूछा। बहुत अच्छा प्रश्न है। हम सब लोग यही पूछ रहे हैं कि क्यों राजस्थान में इतना बुरा हाल मिला जब नई सरकार आई, क्यों हरियाणा में इतना बुरा हाल मिला जब नई सरकार आई। ऐसी क्या जादू की छड़ी थी कि हजारों-करोड़ों रुपये का नुकसान पांच-पांच, दस-दस वर्ष की सरकारों ने किया जिससे नई सरकार के पास आज इतना पैसा भी नहीं है कि वह बिजली खरीद सके। डिसकॉम की हालत के लिए राज्य सरकारों को जिम्मेदारी लेनी पड़ेगी। हरियाणा, आंध्र प्रदेश, तेलंगाना, हरियाणा में इतने वर्षों तक किसकी सरकार थी और क्यों इतने लॉस हुए जबकि पूर्व सरकार ने वर्ष 2012 में फाइनैंशियल रीस्ट्रक्चरिंग पैकेज दिया। उस पैकेज के तहत शार्ट टर्म लोन को लॉग टर्म बॉड में कन्वर्ट करने की सुविधा पूर्व ऊर्जा मंत्री ने दी। उन सब सुविधाओं के बावजूद राज्य सरकारों ने अपने कारोबार को ठीक नहीं किया। यही कारण है कि आज देश में बिजली होते हुए भी कई सरकारें जनता को बिजली नहीं दे पा रही हैं। अब हम इस बारे में पूरी तरह स्टडी कर रहे हैं और कोई मार्ग निकालेंगे। मैं उम्मीद करूंगा कि आप सब आशीर्वाद देंगे कि वह मार्ग निकालते हुए सबका सहयोग मिलेगा।

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: Madam, I am on a point of order.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्नकाल में क्या प्वाइंट ऑफ आर्डर है? अगर आपको उनका उत्तर ठीक नहीं लगता तो आप लिखित में दीजिए, फिर उसका उत्तर मिलेगा। प्वाइंट ऑफ आर्डर कैसे हो सकता है?

…(व्यवधान)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Madam, this is for your consideration. I am not interfering with the procedure. This Question is dealing with audit of DISCOMS. Many State Governments have been affected by this. My request is that we need a thorough discussion on audit of DISCOMS.

माननीय अध्यक्ष : आप वह मांग लीजिएगा, मैंने कहा है। उसमें प्वाइंट ऑफ आर्डर वगैरह कुछ नहीं है। क्वेश्चन ऑवर में क्या प्वाइंट ऑफ आर्डर क्या है, आपको अगर उनका उत्तर ठीक नहीं लगता या उन्होंने कुछ गलत लगता है तो आप लिखित में दे दीजिए। फिर उसका उत्तर मिलेगा, प्वाइंट ऑफ आर्डर कैसे हो सकता है।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्नः 223 श्री सुशील कुमार सिंह - उपस्थित नहीं।

(Q. NO. 223)

श्री नाना पटोले : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि आपने जिन 21 संस्थाओं को काली सूची में डाली है, बहुत सी संस्थाओं ने नाम बदलकर पुनः एन.जी.ओ तैयार किया गया है, जनता के पैसे का लूट करने का काम करती हैं हालांकि कई संस्थाएं अच्छा काम करती हैं। बहुत सी संस्थाएं इस माध्यम से जनता के पैसे का लूट करते हैं। क्या सरकार का इस बारे में एक कड़ा कानून लाने की मंशा रखती है?

श्री चौधरी बीरेन्द्र सिंह: मैडम, जिन एन.जी.ओ को हमने ब्लैक लिस्ट किया है वह दो तरीके से किए हैं। एक तो कपार्ट ने किया है, दूसरे राज्य सरकारों व अन्य संस्थानों द्वारा इन्क्वायरी की गई और यह पाया गया कि कई एन.जी.ओ. के क्रेडन्शियल ठीक नहीं थे, इन एन.जी.ओ का काम ठीक नहीं था। राज्य सरकारों व अन्य संस्थानों ने हमसे सिफारिश की कि इन एन.जी.ओ को ब्लैक लिस्टेड किया जाए। दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि एन.जी.ओ परिभाषित नहीं है, सही तौर पर माना जाए तो सोसायटी एक्ट के अंदर जो सोसायटी रजिस्ट्रड है या ट्रस्ट के तहत कोई सोसायटी रजिस्टर्ड है या किसी और प्रावधान के तहत इंटिटी है, उन सब को यह अधिकार था कि वे सोशल एक्टिविटी या गांव के विकास के काम कर सकते हैं, लेकिन हमने ठीक तरह से जिनका कामकाज ठीक नहीं पाया , उन सभी को ब्लैक लिस्टेड कर दिया गया है। माननीय सदस्य ने कहा कि दूसरे नाम से भी वह पहुंचने की कोशिश कर सकता है। अगर कोई ऐसी बात हमारे नोटिस में आएगी तो हम ऐसे एन.जी.ओ को आगे काम नहीं देंगे। अगर माननीय सदस्य के पास कुछ ऐसी सूची है तो बता दें। हम उनको नजदीक नहीं आने देंगे।

DR. ANUPAM HAZRA : I would like to ask the hon. Minister, through you, whether any initiative has been taken to modify the monitoring mechanism of the performance of the NGOs. Why is the Ministry not taking any initiative to display the entire list of blacklisted NGOs in their website concerned? Thank you.

SHRI CHAUDHARY BIRENDER SINGH: Madam Speaker, for the last three and half years, we have not given any fund to any of the NGOs under the CAPART. So, there is no question of some of the NGOs not working. The list which is available with us is also available with the respective States and other agencies, which have recommended the blacklisting of certain NGOs.

As far as mechanism for monitoring is concerned, for every scheme, under the NRLM or under the sub-component of the NRLM, which is the Deen Dayal Upadhyaya Grameen Kaushalya Yojana, we have the mechanism. Through that mechanism only the institutions are selected so that they can be given the work for skill training.

श्री राधेश्याम बिश्वास : मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं, स्टेट गवर्नमेंट के रिकोमेन्डेशन आने के बाद जो ब्लैक लिस्टेड होता है, सभी जानते हैं कि एन.जी.ओ को फंड सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से दिया जाता है। जब हम डिस्ट्रीक्ट लेबल पर मोनिटरिंग करते हैं तो उसका पता नहीं चलता है, क्या आप ऐसा कोई मैक्निजम सोच रहे हैं जिसके तहत एम.पी. को भी इसमें जोड़ दिया जाए।

श्री चौधरी बीरेन्द्र सिंह : अध्यक्ष महोदया, एमपीज को सिर्फ इस काम के साथ जोड़ने की बात नहीं है। मनरेगा के तहत जो भी स्कीम्स हैं, उस बारे में बहुत से आदरणीय सांसदों का अनुरोध है कि हमें भी उसके साथ जोड़ा जाये।

मैडम, जिन राज्यों में दूसरे दलों की सरकारें हैं और केन्द्र में किसी दूसरे दल की सरकार है, चाहे पहले यू.पी.ए. सरकार थी या आज एन.डी.ए. की सरकार है, वह एक समस्या है। मैं सोचता हूं कि इसमें एमपीज का कन्सर्न भी उचित है। एमपी किसी सड़क के निर्माण की बात कहें और वह सड़क निर्माण का काम भी पूरा हो जाये, लेकिन उद्घाटन के समय उन्हें कोई न बुलाये या पत्थर पर उनका नाम न लिखे आदि, ये सारी बातें सही नहीं हैं। हम चाहते हैं कि एमपीज का उसमें पूरा दखल हो। उसके लिए हम नयी गाइडलाइन्स बनायेंगे। चाहे मनरेगा की बात हो, प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना की बात हो या स्किल डेवलपमैंट की बात हो, ये सारे बहुत बड़े प्रौजेक्ट्स हैं, इसलिए इनमें हम नयी गाइडलाइन्स इश्यू करेंगे। उस पर हम विचार भी कर रहे हैं।

डॉ. वीरेन्द्र कुमार : अध्यक्ष महोदय, देश में बहुत बड़ी संख्या में एनजीओज देशी-विदेशी मदद से काम कर रहे हैं। इनमें से अधिकांश एनजीओज शिक्षा, स्वास्थ्य, पर्यावरण आदि के नाम पर काम कर रहे हैं। लेकिन देखने में आ रहा है कि एनजीओज जिन क्षेत्रों में काम करने के नाम पर विदेशों से पैसा ले रहे हैं, वहां पर व्यावहारिक रूप में कोई परिणाम नजर नहीं आ रहा है, बल्कि इन एनजीओज के कर्ता-धर्ता आलीशान इमारतों और चमचमाती गाड़ियों के साथ वैभवता का जीवन जी रहे हैं। देश में लगभग 24 लाख एनजीओज काम कर रहे हैं, जिनमें से मात्र 10 परसेंट ही अपनी बैलेंसशीट जमा करते हैं। क्या सरकार के पास ऐसे एनजीओज की सूची है, जिन्हें 100 करोड़ रुपया या उससे अधिक रुपया विदेशों से प्राप्त हुआ है?

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इन तमाम गैर-सरकारी संगठनों के लिए कोई मॉनीटरिंग तंत्र विकसित किया जायेगा तथा इनकी वास्तविकता को जानने के लिए इन गैर-सरकारी संगठनों में शासकीय तंत्र की भागीदारी सुनिश्चित करने के लिए कोई प्रयास किया जायेगा?

श्री चौधरी बीरेन्द्र सिंह : अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य की पहली बात का जवाब यह है कि रूरल डेवलपमैंट डिपार्टमैंट की किसी भी स्कीम में कोई भी महाशय यह नहीं कह सकता कि कोई एनजीओ विदेशी है। हमारे यहां कोई एनजीओ विदेशी नहीं है, जिसे हमने काम दिया हो। दूसरी बात इन्होंने 24 लाख एनजीओज की संख्या बतायी है। यह सही बात है कि जिसे कोई काम न मिलता हो, वह एनजीओ बना लेता है। यह भी आजकल खास बात हो गयी है।...(व्यवधान) मेरा अपना खुद का विश्वास है कि एनजीओज को इस भावना से आना चाहिए कि हमें कुछ करके दिखाना है। ऐसा कई राज्यों में है। Kerala is one example in the country where they think that this is their duty. So, wherever we have the best credentials of the NGOs, we would try to see that they are only being given the work. I can assure the House this much.

(Q. NO. 224)

श्री राम चरित्र निषाद : अध्यक्ष महोदया, सबसे पहले मैं ह्रदय से आपको धन्यवाद देता हूं। मैंने न तो लॉ ग्रेजुएशन की है और न ही मैं लॉ एक्सपर्ट हूं, लेकिन मैं इसी पर सवाल पूछना चाहता हूं। वर्तमान समय की लॉ कमीशन 20वीं कमीशन है। लॉ कमीशन अपनी रिपोर्ट समय-समय पर सरकार को देती रहती है। लॉ कमीशन को गठित और संचालित करने में सरकार के करोड़ों रुपये खर्च होते हैं, लेकिन इस कमीशन के गठन के बावजूद भी गरीबों को इसका लाभ नहीं मिलता।

मैं आपके माध्यम से सरकार और मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या लॉ कमीशन की रिपोर्ट पर समयबद्ध तरीके से निर्णय लेने की कोई प्रक्रिया सरकार की है?

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Hon. Speaker, this Question is pertaining to the Civil Procedure Code. So, I will restrict my area to that only.

Practically, the Civil Procedure Code contains the provisions relating to the procedure of suits and civil proceedings. As far as the CPC is concerned, it is in the Concurrent List of the Constitution. So, only the States are the administering authority and hence their views need to be taken as far as implementing the Law Commission's Report is concerned.

We seek the response of the State Government for bringing in any enactment. As soon as we receive the Law Commission Report, we write to all the State Governments wherein we seek their views and responses. Only after their responses, we go ahead because it is in the Concurrent List; and they are the administering authority. We ourselves *suo motu* cannot go ahead with the Reports of the Law Commission.

It is very clear from the past experience that when we write to the State Governments, proper views from them are not received. As far as CPC is concerned, I can say that the 178 Report was submitted as early as 2001; the 192nd Report in 2005; the 221st Report in April, 2009; the 238th Report in 2011, and the 240th Report in 2012, etc. pertain to the amendment to the CPC. We have written from day one to the State Governments. Still various State Governments have not responded at all. My friends from West Bengal should not mistake me – whenever

we write to the West Bengal Government, right from 2001, on not even one occasion, the State Government has responded to the letters written by us.

HON. SPEAKER: Mr. Minister, you respond to only Civil Procedure Code.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Except a few State Governments, all the State Governments have given their response.

माननीय अध्यक्ष : जो अच्छा है, वह बताइए।

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: On one occasion, a reminder was sent to them – kindly refer to this Department's Official Memorandum of even number dated 15th December, 2009, and its 20th reminder dated 7th November, 2014. Even after writing 20 times also, we are not getting the response.

My friend's question is this. Why are you not implementing the Reports submitted by the Law Commission? The reason is that as far as CPC is concerned, which is in the Concurrent List, so, we need to take their suggestions. Only then, can we go ahead.

श्री राम चरित्र निषाद : माननीय अध्यक्ष जी, वर्तमान में सभी कोर्टस में तीन करोड़ से ज्यादा केस पैंडिंग हैं। वर्तमान में केसिस के निपटारे के लिए सरकार के पास सिर्फ 12 से 13 जज हैं। अगर हम देश की सवा सौ करोड़ की आबादी के हिसाब से देखें तो दस लाख की आबादी पर 12 से 13 जज आते हैं। विकसित देशों में दस लाख आबादी पर कम से कम 40 से 50 जज हैं। गांव, जिला और निचले स्तर पर 70 फीसदी केस कोर्ट में हैं। सुप्रीम कोर्ट में जज की रिटायरमेंट 65 वर्ष में होती है और और हाई कोर्ट में 62 वर्ष में होती है। मेरा कहना है कि आज अगर सुप्रीम कोर्ट के आधार पर हाई कोर्ट के जजों की उम्र ही ठीक कर दी जाए तो ज्यादा केसिस का निपटारा इसी में हो जाएगा। क्या सरकार की कोई ऐसी योजना है?

HON. SPEAKER: Do you have any question?

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Practically, appointment of Judges of the Supreme Court or the High Courts is within the domain of the Judiciary. The independence of the Judiciary should not be encroached upon by the Central or the State Governments. Of course, I do concede that there are vacancies in various courts, right from the Subordinate Courts, the High Courts and the Supreme Court.

We have repeatedly been requesting the Chief Justices and State Governments during the meetings to see that all these vacancies are filled up.

12.00 hrs

SHRI P.P. CHAUDHARY : Thank you, Madam Speaker for giving me an opportunity to raise supplementary question. In the justice delivery system, so far as the civil matters are concerned, there are two important aspects which relate to the process of disposal of the cases. One is process of trial of civil suit and another is process of execution of the decree. So far as the process of trial of civil suit is concerned under Order 21, 160 rules are there. In 60 rules, in year 2002 amendment has been made. I appreciate and extend my thanks to the hon. Minister that he has given the reply that there is no problem so far as the trial of the civil suit is concerned.

But the second equally important aspect is about the execution of the decree. Out of 40 rules under Order 21 which deals with execution of the decree, amendment in only two rules has been made. So far as the process of execution of the decree part is concerned, still there is delay. It is a well-known saying in the legal parlance that justice delayed is justice denied, and justice hurried is justice buried. To strike the balance, my question to the hon. Minister is whether there is any proposal with the Government to visit the provisions of Order 21 with respect to the execution of the decree for amendment of the rules.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Of course, Madam, in various reports of the Law Commission, they have observed that as far as executions of the decrees are concerned, there are certain constraints. But in 2002 amendment, of course, there is a clause where a court is not to execute decree against a person or property

outside the local limits of its jurisdiction. It is also there. We are just getting the report. We are getting the views of the various State Governments also. As far as execution is concerned, certainly the Government will consider and we will take necessary steps to ensure that. As far as the constraints of execution of decrees are concerned, we will take care of them.

____

<u>12.02 hrs</u>

PAPERS LAID ON THE TABLE

HON. SPEAKER: Papers to be laid.

THE MINISTER OF RURAL DEVELOPMENT, MINISTER OF PANCHAYATI RAJ AND MINISTER OF DRINKING WATER AND SANITATION (SHRI CHAUDHARY BIRENDER SINGH): I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Rural Roads Development Agency, New Delhi, for the year 2013-2014, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Rural Roads Development Agency, New Delhi, for the year 2013-2014.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

(Placed in Library, See No. LT 1943/16/15)

वस्त्र मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 क की उप-धारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)-

(एक) ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन लिमिटेड, कानपुर के वर्ष 2013-2014 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) ब्रिटिश इंडिया कारपोरेशन लिमिटेड, कानपुर का वर्ष 2013-2014 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(Placed in Library, See No. LT 1944/16/15)

पेयजल और स्वच्छता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम कृपाल यादव): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखत पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ :

(1) वर्ष 2015-2016 के लिए पेयजल और स्वच्छता मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगें।

(Placed in Library, See No. LT 1945/16/15)

(2) वर्ष 2015-2016 के लिए पेयजल और स्वच्छता मंत्रालय का परिणामी बजट।

(Placed in Library, See No. LT 1946/16/15)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING (SHRI PON RADHAKRISHNAN): I beg to lay on the Table:-

(1) A copy of the National Highway01s Fee (Determination of Rates and Collection) Third Amendment Rules, 2014 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R.2(E) in Gazette of India dated 1st January, 2015 under sub-section (3) of Section 9 of the National Highways Act, 1956.

(Placed in Library, See No. LT 1947/16/15)

(2) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 10 of the National Highways Act, 1956:-

(i) S.O. 311(E) published in Gazette of India dated 4th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 222 (Kalyan-Andhra Pradesh Border Section) in the State of Maharashtra.

(ii) S.O. 461(E) published in Gazette of India dated 18th February, 2014, making certain amendments in the Notification No. S.O. 3315(E) dated 31st October, 2013.

(iii) S.O. 2307(E) published in Gazette of India dated 29th July, 2013, authorising the Additional Joint Collector, Chittoor, Chittoor District as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 4 in the State of Andhra Pradesh.

(iv) S.O. 382(E) published in Gazette of India dated 12th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 8 (Beawar to Baghana Section) in the State of Rajasthan.

(v) S.O. 577(E) published in Gazette of India dated 26th February, 2014, authorising the Officers, mentioned therein, as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 65 (Jodhpur-Pali Section) in the State of Rajasthan.

(vi) S.O. 1965(E) to S.O. 1967(E) published in Gazette of India dated 2nd July, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of different stretches of National Highway No. 11 in the State of Rajasthan.

(vii) S.O. 3659(E) published in Gazette of India dated 13th December, 2013, authorising the Officers, mentioned therein, as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 71 in the State of Punjab.

(viii) S.O. 3510(E) published in Gazette of India dated 27th November, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 89 in the State of Rajasthan.

(ix) S.O. 3511(E) published in Gazette of India dated 27th November, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 89 in the State of Rajasthan.

(x) S.O. 321(E) published in Gazette of India dated 4th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 15 (Zeera Section) in the State of Punjab.

(xi) S.O. 322(E) published in Gazette of India dated 4th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 15 (Ferozepur Section) in the State of Punjab.

(xii) S.O. 3317(E) published in Gazette of India dated 2nd November, 2013, making certain amendments in the Notification No. S.O. 357(E) dated 13th February, 2013.

(xiii) S.O. 3318(E) published in Gazette of India dated 2nd November, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 11 on the stretch of land connecting to National Highway No. 15 in the State of Rajasthan.

(xiv) S.O. 3648(E) published in Gazette of India dated 12th December, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 11 in the State of Rajasthan.

(xv) S.O. 3084(E) published in Gazette of India dated 9th October, 2013, authorising the Officers, mentioned therein, as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 29E (New NH No. 24) in the State of Uttar Pradesh.

(xvi) S.O. 3512(E) published in Gazette of India dated 27th November, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 8 (Beawar to Baghana Section) in the State of Rajasthan.

(xvii) S.O. 570(E) published in Gazette of India dated 26th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 71 (Sangrur-Patran-Khanauri upto Punjab/Haryana Border Section) in the State of Punjab.

(xviii) S.O. 784(E) to S.O. 790(E) published in Gazette of India dated 14th March, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of different stretches of National Highway No. 78 (Katni-Shahdol-Anupur to M.P./CG border Section) in the State of Madhya Pradesh.

(xix) S.O. 316(E) and S.O. 317(E) published in Gazette of India dated 4th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of different stretches of National Highway No. 15 (Amritsar Section) in the State of Punjab.

(xx) S.O. 576(E) published in Gazette of India dated 26th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 65 (Jodhpur-Pali Section) in the State of Rajasthan.

(xxi) S.O. 641(E) published in Gazette of India dated 4th March, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 113 (Nimbahera to Pratapgarh includes Badi Bypass Section) in the State of Rajasthan.

(xxii) S.O. 642(E) published in Gazette of India dated 4th March, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 79 (Chittorgarh to Neemuch [MP Border] includes Shambbhupura & Nimbahera Bypass Section) in the State of Rajasthan.

(xxiii) S.O. 643(E) and S.O. 644(E) published in Gazette of India dated 4th March, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of different stretches of National Highway No. 113 (Nimbahera to Pratapgarh includes Badi Bypass Section) in the State of Rajasthan.

(xxiv) S.O. 2039(E) published in Gazette of India dated 5th July, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation 6 of National Highway No. 8 (Baghana-Gomti Choraha Section) in the State of Rajasthan.

(xxv) S.O. 2484(E) published in Gazette of India dated 19th August, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 79 (Chittorgarh to Neemuch [MP Border] Section) in the State of Rajasthan.

(xxvi) S.O. 457(E) published in Gazette of India dated 18th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 233 (Indo Nepal Boarder to Varanasi Section) in the State of Uttar Pradesh.

(xxvii) S.O. 2412(E) to S.O. 2415(E) published in Gazette of India dated 7th August, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of different stretches of National Highway No. 71 (Sangrur-Patran Khanauri Road upto Punjab/Haryana Border Section) in the State of Punjab.

(xxviii) S.O. 318(E) and S.O. 319(E) published in Gazette of India dated 4th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of different stretches of National Highway No. 15 (Tran-Taran Section) in the State of Punjab.

(xxix) S.O. 2485(E) published in Gazette of India dated 19th August, 2013, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 113 (Nimbahera to Pratapgarh Section) in the State of Rajasthan.

(xxx) S.O. 312(E) published in Gazette of India dated 4th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 113 (Nimbahera to Pratapgarh includes Badi & Chhoti Sadri Bypass Section) in the State of Rajasthan.

(xxxi) S.O. 278(E) published in Gazette of India dated 28th January, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and 7 operation of National Highway No. 233 (Indo Nepal Boarder to Varanasi) in the State of Uttar Pradesh.

(xxxii) S.O. 2333(E) and S.O. 2334(E) published in Gazette of India dated 12th September, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of different stretches of National Highway No. 111 (New NH No. 130)(Bilaspur-Ambikapur Section) in the State of Chhattishgarh.

(xxxiii) S.O. 2578(E) published in Gazette of India dated 1st October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 200 (New NH No. 49)(BilaspurUrdawal Section) in the State of Chhattishgarh.

(xxxiv) S.O. 2579(E) published in Gazette of India dated 1st October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 221 in the State of Andhra Pradesh.

(xxxv) S.O. 2603(E) and S.O. 2604(E) published in Gazette of India dated 10th October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of different stretches of National Highway No. 65 (Jodhpur-Pali Section) in the State of Rajasthan.

(xxxvi) S.O. 2639(E) published in Gazette of India dated 15th October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 29E (New NH No. 24) in the State of Uttar Pradesh.

(xxxvii)S.O. 2636(E) published in Gazette of India dated 15th October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 15 (Suratgarh-Sriganganagar) in the State of Punjab.

(xxxviii) S.O. 2637(E) published in Gazette of India dated 15th October, 2014, authorising the Special Land Acquisition Officer, Cooch Behar O/o the District Magistrate, Distt.-Cooch Behar, West Bengal as the competent 8 authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 31 in the State of West Bengal.

(xxxix) S.O. 2638(E) published in Gazette of India dated 15th October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 27 (Allahabad to Uttar Pradesh/Madhya Pradesh Border Section) in the State of Uttar Pradesh.

(xl) S.O. 2640(E) published in Gazette of India dated 15th October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 89 (Nagaur Bypass)(Nagaur-Bikaner Section) in the State of Rajasthan.

(xli) S.O. 2641(E) published in Gazette of India dated 15th October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 28C (New NH No. 927) in the State of Uttar Pradesh.

(xlii) S.O. 2745(E) published in Gazette of India dated 22nd October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 4 in the State of Andhra Pradesh.

(xliii) S.O. 2747(E) published in Gazette of India dated 22nd October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 43 (New NH No. 30) (DhamtariJagdalpur Section) in the State of Chhattisgarh.

(xliv) S.O. 2744(E) published in Gazette of India dated 22 nd October, 2014, authorising the Officers, mentioned therein, as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 67 in the State of Andhra Pradesh.

(xlv) S.O. 2746(E) published in Gazette of India dated 22nd October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 221 (Vijayawada to Bhadrachalam Section) in the State of Andhra Pradesh.

(xlvi) S.O. 2743(E) published in Gazette of India dated 22nd October, 2014, regarding rates of fees to be recovered for the use of the Permanent Bridge, namely, Sanjay Setu Bridge from the users of National Highway No. 28C (Barabanki-Nanpara-Rupaidiah Section) in the State of Uttar Pradesh.

(xlvii) S.O. 2790(E) published in Gazette of India dated 29th October, 2014, making certain amendments in the Notification No. S.O. 2825(E) dated 23rd November, 2010.

(xlviii) S.O. 2882(E) published in Gazette of India dated 12th November, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 222 (New NH-61) (Maharashtra/Telangana border to Nirmal Section) in the State of Telangana.

(xlix) S.O. 2883(E) published in Gazette of India dated 21st November, 2014, authorising the Officers, mentioned therein, as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 70 in the State of Punjab.

(l) S.O. 369(E) published in Gazette of India dated 10th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 66 (Tindivanam-Krishnagiri Section) in the State of Tamil Nadu.

(li) S.O. 2276(E) published in Gazette of India dated 8th September, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 67 (Nagapattinam-Thanjavur Section) in the State of Tamil Nadu.

(lii) S.O. 1656(E) published in Gazette of India dated 1st July, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of Chennai Bypass (Phase-I) in the State of Tamil Nadu.

(liii) S.O. 2283(E) published in Gazette of India dated 8th September, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and 10 operation of National Highway No. 49 (Madurai-Ramanathapuram Section) in the State of Tamil Nadu.

(liv) S.O. 2000(E) published in Gazette of India dated 6th August, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 45C (Vikravandi-KumbakonamThanjavur Section) in the State of Tamil Nadu.

(lv) S.O. 1338(E) published in Gazette of India dated 21st May, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 67 (Thanjavur-Tiruchirappalli Section) in the State of Tamil Nadu.

(lvi) S.O. 797(E) published in Gazette of India dated 15th March, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 45 Ext (Project Chainage) (DindigulTheni and Kumuli Section) in the State of Tamil Nadu.

(lvii) S.O. 1171(E) published in Gazette of India dated 30th April, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 67 (including bypass)(Trichy-Karur Section) in the State of Tamil Nadu.

(lviii) S.O. 1024(E) published in Gazette of India dated 3rd April, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 45C (Vikravandi-KumbakonamThanjavur Section) in the State of Tamil Nadu.

(lix) S.O. 1169(E) published in Gazette of India dated 30th April, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 7 (Madurai-Kanniyakumari Section) in the State of Tamil Nadu.

(lx) S.O. 2279(E) published in Gazette of India dated 8th September, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 46C (Krishnagiri to Walajahpet Section) in the State of Tamil Nadu.

(lxi) S.O. 2712(E) published in Gazette of India dated 20th October, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 45 Ext. (Dindigul-Theni-Kumuli Section) in the State of Tamil Nadu.

(lxii) S.O. 2683(E) published in Gazette of India dated 20th October, 2014, making certain amendments in the Notification No. S.O. 344(E) dated 14th February, 2011.

(lxiii) S.O. 2511(E) published in Gazette of India dated 25th September, 2014, making certain amendments in the Notification No. S.O. 345(E) dated 14th February, 2011.

(lxiv) S.O. 443(E) published in Gazette of India dated 18th February, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 7A (Palayamkottai-Thoothukudi Section) in the State of Tamil Nadu.

(lxv) S.O. 802(E) published in Gazette of India dated 15th March, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 45 Ext. (Dindigul-Theni-Kumuli Section) in the State of Tamil Nadu.

(lxvi) S.O. 2463(E) published in Gazette of India dated 23rd September, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 226 (Thanjavur-Manamadurai Section) in the State of Tamil Nadu.

(lxvii) S.O. 1423(E) published in Gazette of India dated 2nd June, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 45C (Vikravandi-KumbakonamThanjavur Section) in the State of Tamil Nadu.

(lxviii) S.O. 2387(E) published in Gazette of India dated 16th September, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 45C (Vikravandi-KumbakonamThanjavur Section) in the State of Tamil Nadu.

(lxix) S.O. 102(E) published in Gazette of India dated 8th January, 2014, regarding acquisition of land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 219 in the State of Andhra Pradesh.

(lxx) S.O. 103(E) published in Gazette of India dated 8th January, 2014, authorising the Revenue Divisional Officer, Parvatipuram, as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 43 (New NH No. 26) in the State of Andhra Pradesh.

(lxxi) S.O. 104(E) published in Gazette of India dated 8th January, 2014, authorising the Revenue Divisional Officer, Jammalamadugu, as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 67 (MuddanuruJammalamadugu Section) in the State of Andhra Pradesh.

(lxxii) S.O. 105(E) published in Gazette of India dated 8th January, 2014, authorising the Officers, mentioned therein, as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 43 (New NH No. 26) in the State of Andhra Pradesh.

(lxxiii) S.O. 106(E) published in Gazette of India dated 8th January, 2014, authorising the Revenue Divisional Officer, Kadapa, therein, as the competent authority to acquire land for building, maintenance, management and operation of National Highway No. 340 (RayachotyKurbalakota Section) in the State of Andhra Pradesh.

(lxxiv) S.O. 3073(E) published in Gazette of India dated 5th December, 2014, regarding rates of fees to be recovered for the use of Railway Over Bridge at Padannakkad in the State of Kerala.

(lxxv) S.O. 2925(E) published in Gazette of India dated 17th November, 2014, regarding rates of fees to be recovered from the user of the Varapuzha Bridge in the State of Kerala.

(lxxvi) S.O. 535(E) published in Gazette of India dated 17th February, 2014, regarding rates of fees to be recovered for the use of the Arapuzha Bridge in Calicut Bypass of National Highway No. 17 in the State of Kerala.

(lxxvii) S.O. 3253(E) published in Gazette of India dated 22nd December, 2014, regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 11 (Agra-Bharatpur Section) in the State of Uttar Pradesh.

(lxxviii) S.O. 389(E) published in Gazette of India dated 6th February, 2015, making certain amendments in the Notification No. S.O. 900(E) dated 21st April, 2008.

(lxxix) S.O. 346(E) published in Gazette of India dated 4th February, 2015, regarding rates of fees to be recovered from the user of Nellore Bypass Section on National Highway No. 5 in the State of Andhra Pradesh.

(lxxx) S.O. 229(E) published in Gazette of India dated 23rd January, 2015, regarding rates of fees to be recovered from the users of section, mentioned therein.

(lxxxi) S.O. 50(E) published in Gazette of India dated 6th January, 2015, regarding rates of fees to be recovered from the users of section, mentioned therein.

(lxxxii) S.O. 254(E) published in Gazette of India dated 28th January, 2015, making certain amendments in the Notification No. S.O. 1096(E) dated 4 th August, 2005.

(lxxxiii) S.O.3164(E) published in Gazette of India dated 12th December, 2014, containing corrigendum to the Notification No. S.O. 869(E) dated 4th March, 2014.

(lxxxiv) S.O. 34(E) published in Gazette of India dated 2nd January, 2015, making certain amendments in the Notification No. S.O. 1096(E) dated 4th August, 2005.

(lxxxv) S.O. 250(E) published in Gazette of India dated 28th January, 2015, making certain amendments in the Notification No. S.O. 1096(E) dated 4 th August, 2005.

(lxxxvi) S.O. 33(E) published in Gazette of India dated 2nd January, 2015, making certain amendments in the Notification No. S.O. 1096(E) dated 4th August, 2005.

(lxxxvii) S.O.131(E) published in Gazette of India dated 12th January, 2015, containing corrigendum to the Notification No. S.O. 689(E) dated 4th March, 2014.

(lxxxviii) S.O.132(E) published in Gazette of India dated 12th January, 2015, declaring highways, mentioned therein, as new National Highways.

(lxxxix) S.O. 251(E) published in Gazette of India dated 28th January, 2015, making certain amendments in the Notification No. S.O. 1096(E) dated 4th August, 2005.

(xc) S.O. 252(E) published in Gazette of India dated 28th January, 2015, containing corrigendum to the Notification No. S.O. 775(E) dated 4th March, 2014.

(xci) S.O. 3162(E) published in Gazette of India dated 12th December, 2014, directing Border Roads Organization to exercise the function relating to the development and maintenance of the stretches, mentioned therein.

(xcii) S.O. 3163(E) published in Gazette of India dated 12th December, 2014, making certain amendments in the Notification No. S.O. 1096(E) dated 4 th August, 2005.

(xciii) S.O. 2738(E) published in Gazette of India dated 21st October, 2014, regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 74 (Kashipur-Sitarganj Section) in the State of Uttarakhand.

(xciv) S.O. 2776(E) published in Gazette of India dated 28th October, 2014, regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 205 in the State of Tamil Nadu.

(xcv) S.O. 2909(E) published in Gazette of India dated 13th November, 2014 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 24 in the State of Uttar Pradesh.

(xcvi) S.O. 3075(E) published in Gazette of India dated 5th December, 2014 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 24 (Shahjahanpur Bridge) in the State of Uttar Pradesh.

(xcvii) S.O. 3119(E) published in Gazette of India dated 10th December, 2014 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 7 (Nagpur-Hyderabad Section) in the State of Maharashtra.

(xcviii) S.O. 3120(E) published in Gazette of India dated 10th December, 2014 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 71 (Punjab/Haryana Border-Jind Rohtak Section) in the State of Haryana.

(xcix) S.O. 3121(E) published in Gazette of India dated 10th December, 2014, regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 67 in the State of Tamil Nadu.

(c) S.O. 3123(E) published in Gazette of India dated 10th December, 2014 making certain amendments in the Notification No. S.O. 403(E) dated 5th February, 2009.

(ci) S.O. 3124(E) published in Gazette of India dated 10th December, 2014, regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 8B (Porbandar to Rajkot to Bamanbore Section) in the State of Gujarat.

(cii) S.O. 3167(E) published in Gazette of India dated 12th December, 2014 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 5 (Bhubaneshwar to Balasore Section) & (Jagatpur to Chandikol Section) in the State Odisha.

(ciii) S.O. 3239(E) published in Gazette of India dated 18th December, 2014 making certain amendments in the Notification No. S.O. 896(E) dated 26th March, 2014.

(civ) S.O. 3319(E) published in Gazette of India dated 30th December, 2014 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 3 in the States of UP, Rajasthan and Madhya Pradesh.

(cv) S.O. 3320(E) published in Gazette of India dated 30th December, 2014 making certain amendments in the Notification No. S.O. 760(E) dated 18th March, 2009.

(cvi) S.O. 3321(E) published in Gazette of India dated 30th December, 2014 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 205 in the State of Tamil Nadu.

(cvii) S.O. 20(E) published in Gazette of India dated 1st January, 2015 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 31 (Guwahati to Nalbari-Bijni Section) in the State of Assam.

(cviii) S.O. 48(E) published in Gazette of India dated 6th January, 2015 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 547 in the State of Madhya Pradesh.

(cix) S.O. 49(E) published in Gazette of India dated 6th January, 2015 regarding rates of fees to be recovered from the users of National Highway No. 91 (Ghaziabad- Aligarh Section) in the State of Uttar Pradesh.

(3) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at item No. (i) to (xxxi) of (2) above.

(Placed in Library, See No. LT 1948/16/15)

(4) A copy of the Notification No. S.O.3316(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated 30th December, 2014, regarding authorisation of surveyors in case of cargo ships issued under sub-section (3) of Section 458 of the Merchant Shipping Act, 1958.

(Placed in Library, See No. LT 1949/16/15)

<u>12.02 ½ hrs.</u>

MESSAGE FROM RAJYA SABHA

SECRETARY GENERAL: Madam Speaker, I have to report a message received from the Secretary General of Rajya Sabha:-

> "In accordance with the provisions of rule 127 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to inform the Lok Sabha that the Rajya Sabha at its sitting held on the 11th March, 2015 agreed without any amendment to the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015 which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 3rd March, 2015."

12.03 hrs.

SUBMISSION BY MEMBERS

(i) Re: New evidence which has come to light in respect of release of Masrat Alam, separatist leader from Jammu & Kashmir.

गृह मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : माननीय अध्यक्ष महोदया, 9 मार्च को मैंने इसी सदन में जम्मू-कश्मीर के एक सेपरेटिस्ट मसर्रत आलम भट्ट की रिहाई के संबंध में एक वक्तव्य दिया था। जो भी वक्तव्य मैंने दिया था, वह जम्मू-कश्मीर सरकार से प्राप्त सूचनाओं के आधार पर दिया था। उसी दिन मैंने सदन में यह भी कहा था कि जो भी रिपोर्ट जम्मू-कश्मीर सरकार से प्राप्त हुई है, मैं उससे संतुष्ट नहीं हूँ। अब जम्मू-कश्मीर सरकार से रिपोर्ट प्राप्त हो चुकी है, तो वह क्या रिपोर्ट प्राप्त हुई है, उसकी जानकारी देने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। कल मैं इस सदन में उपस्थित नहीं था, तो मुझे जानकारी मिली कि श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया और श्री वेणुगोपाल जी ने मसर्रत आलम भट्ट की रिहाई के संबंध में कुछ प्रश्न खड़े किये थे। मैं समझता हूँ कि जो स्टेटमेंट मैं आज दूँगा, उससे उसका उत्तर भी उनको प्राप्त हो जाएगा।

Madam Speaker, the State Government has informed that 27 criminal cases are continuing against Masarat Alam Bhat. Masarat Alam Bhat has been booked eight times, since February, 2010 under Section 8 of the Jammu & Kashmir Public Safety Act of 1978. The last such detention order was issued by the District Magistrate, Jammu on 15.09.2014. Such detention order issued by the District Magistrate, Jammu is to be approved by the State Government within 12 days of the issuance of such detention order as per Section 8(4) of the Public Safety Act. The detention order issued by the District Magistrate, Jammu on 15.09.2014 was received in the Home Department of Jammu & Kashmir on 09.10.2014 after the lapse of 23 days and hence the same could not be approved.

The State Government has further informed that there were no fresh grounds for detention as verified from the District Magistrate, Jammu. The grounds based on which earlier detention orders were quashed by the hon. High Court and this detention order contained the same old grounds of detention.

The hon. Supreme Court of India had also, in March 2013, observed that if any fresh detention order is issued by the Government of Jammu and Kashmir with respect to Masarat Alam Bhat, the same shall not come into force for a period of one week from the date of communication of the order to enable him to pursue appropriate legal remedy.

After some correspondence with the District Magistrate, Jammu and State Law Department, the State Government wrote to the District Magistrate, Jammu on 04.02.2015 vide their letter No. Home/PD/01/2014 dated 04.02.2015 informing that the detention order dated 15.09.2014 issued by him ceased to remain in force. I would again like to repeat it, Madam Speaker that after some correspondence with the District Magistrate, Jammu and State Law Department, the State Government wrote to the District Magistrate, Jammu on 04.02.2015 vide their letter No. Home/PD/01/2014 dated 04.02.2015 informing that the detention order dated 15.09.2014 issued by him ceased to remain in force.

The District Magistrate, Jammu was further informed that a fresh order can, however, be issued for detention of the detainee after following the procedure prescribed in the Public Safety Act and directions of the hon. Supreme Court.

Thereafter, the detenue was released on 07.03.2015.

The State Government has also informed that a proper system is in place to have an effective surveillance over Masarat Alam Bhat's activities. As and when anything adverse surfaces, appropriate action as envisaged by the law will be taken. The intelligence apparatus and local police work in tandem thereby facilitating planning of advance and adequate deployment of law and order components for maintenance of peace and order in areas likely to be visited by Masarat Alam Bhat and other separatist elements.

The Home Ministry, Government of India, is issuing an advisory to the Government of Jammu & Kashmir on the following lines after receiving information from the Government of Jammu & Kashmir:

(i) All 27 criminal cases registered against Masarat Alam Bhat should be pursued vigorously and steps also taken as per law to challenge the orders pertaining to grant of bail to him in such cases. … (*Interruptions*)

(ii) A close surveillance must be ensured on such of the activities of Masarat Alam Bhat and his other associates and followers, which are detrimental to public order or the unity and integrity of the country in general and the State of Jammu & Kashmir in particular. Anything coming to adverse notice must be promptly reviewed in the light of the Public Safety Act and appropriate action taken immediately.

हमने यह एडवाइजरी भी जारी की है:

(iii) The State Government will ensure that the surveillance and monitoring of the activities of Masarat Alam Bhat and his associates and followers as mentioned above, is done in close tandem with the Central Government security and intelligence agencies in the larger interest of maintaining peace and public order and normalcy in the State.

Thank you.

… (*Interruptions*)

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया (गुना) : मैडम, मेरा एक प्रश्न है।

माननीय अध्यक्ष : इसमें प्रश्न नहीं होता है, आप लिखित में दे दीजिए।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ऐसा नहीं होता है, आप लिखित में दे दीजिए, फिर से जानकारी आ जाएगी।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वह विषय आपने शून्यकाल में उठाया था।

…(व्यवधान)

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया : मैडम, उस समय वहां राष्ट्रपति शासन लागू था।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं, ऐसा नहीं होता है।

क्या मंत्री जी जवाब दे रहे हैं? अगर मंत्री जी जवाब देना चाहें तो आप पूछिए।

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया : मैडम, मंत्री जी सहमत हैं कि ऐसे व्यक्ति को रिहा नहीं किया जाना चाहिए। इसलिए मेरा एक ही प्रश्न है, जैसा मंत्री जी ने पढ़ा है, चार तारीख के ऑर्डर में लिखा है :

> "However, a fresh Order can be issued for detention of detenue after following the prescribed procedure in the Act."

जब राष्ट्रपति शासन लागू था तो दिल्ली की सरकार ने उसकी डिटेंशन के लिए फ्रेश ऑर्डर क्यों इश्यू नहीं किया? उस समय वहां राष्ट्रपति शासन लागू था, वहां जम्मू-कश्मीर की सरकार नहीं थी। मेरा कल एकमात्र प्रश्न था और आज भी वही प्रश्न है कि जब राष्ट्रपति शासन लागू था तो केन्द्र सरकार ने इस चिट्ठी के तहत उस व्यक्ति की डिटेंशन के लिए फ्रेश ऑर्डर क्यों इश्यू नहीं किया? इसका जवाब गृहमंत्री जी सदन को जरूर दें।

श्री राजनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदया, जो भी कार्रवाई हो रही थी, वह स्टेट एक्ट के तहत हो रही थी। इसके साथ ही, वहां राष्ट्रपति शासन लागू होने के बाद जो पत्र जारी किया गया है, उस पत्र को भी मैं यहां पढ़ देना चाहता हूं, शायद आपने उसे देखा भी होगा। उसमें सीधे-सीधे यह लिखा गया है कि चूंकि सुप्रीम कोर्ट और हाई कोर्ट का ऐसा आदेश है कि यदि कोई नया डिटेंशन ऑर्डर जारी करना है तो उसके लिए फ्रेश ग्राउण्ड चाहिए। पुराने ग्राउण्ड्स के आधार पर ऐसा नहीं किया जा सकता है। इसलिए सीधे चार फरवरी को गवर्नर्स रूल के समय जो आदेश जारी किया गया है, उसमें लिखा गया है कि आप फ्रेश ग्राउण्ड्स के आधार पर कार्रवाई कर सकते हैं।

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया : मैडम, फ्रेश ग्राउण्ड की बात नहीं लिखी है।...(व्यवधान)

श्री राजनाथ सिंह : ऐसा लिखा हुआ है।

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया : मैडम, फ्रेश ग्राउण्ड की बात इसमें नहीं लिखी है। मैं इसे पढ़ता हूं:

> "However, a fresh Order can be issued for detention of detenue after following the prescribed procedure in the Act. "

There is nothing here saying 'fresh grounds'. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : उसमें प्रोसीजर की बात लिखी है।

…(व्यवधान)

श्री राजनाथ सिंह : अध्यक्ष महोदया, ज्योतिरादित्य जी ने जो सवाल किया है, उसके बारे में मैं बताना चाहूंगा कि अगर कोई फ्रेश ऑर्डर जारी होगा तो फ्रेश ग्राउण्ड के आधार पर ही जारी होगा।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अब आप वकील मत बनिए, कोई जज मत बनो। बैठिए।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ज्योतिरादित्य जी, प्लीज बैठ जाइए। ऐसा नहीं होता है।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ऐसे चर्चा नहीं होती है, आप इसको फिर से स्टडी कीजिए। बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: Nothing will go on record.

… (*Interruptions*)*

माननीय अध्यक्ष : यह क्या हो रहा है। जोर-जोर से चिल्लाकर कोई बात नहीं होती है।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : उत्तर दिया गया है। प्रोसीजर क्या है, उसको पढ़िए, फिर बात कीजिए। ऐसा नहीं होता है।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : बैठ जाइए। सबसे पहले आप अपनी सीट पर जाइए। यह क्या बात है। बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज चिल्लाइए मत। कुछ भी रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

… (*Interruptions*)*

माननीय अध्यक्ष: ऐसे नहीं होता है, आप बैठ जाएं। मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहती हूं कि अभी शून्य काल नहीं होगा। आज का बिजनेस खत्म होने के बाद हम शून्य काल को लेंगे।

…(व्यवधान)

---

* Not recorded.

12.15 hrs.

(ii) Re: Reported statement made by a Retd. Judge denigrating Mahatma Gandhi and Subhash Chandra Bose

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : अध्यक्ष महोदया, मैंने आपसे एक बहुत ही गम्भीर मुद्दे पर चर्चा के लिए आग्रह किया था। कल राज्य सभा में भी इस पर निंदा प्रस्ताव आया था। महात्मा गांधी और सुभाष चंद्र बोस को दुनिया भर में लोग अपना आइडियल मानते हैं, एब्राहम लिंकन से लेकर नेल्सन मंडेला और हमारे मुल्क के लोग चाहे नौजवान हों या अन्य हों, महात्मा गांधी को श्रद्धा के रूप में देखा जाता है। जिस तरीके काटजू द्वारा जो बयान आया है और उन्होंने महात्मा गांधी और सुभाष चंद्र बोस के बारे में टिप्पणी की गई है, वह हिन्दुस्तान की मर्यादा के खिलाफ है। हिन्दुस्तान और दुनिया इससे आहत हुई है। मैं चाहता हूं कि इस व्यक्ति द्वारा महात्मा गांधी और सुभाष चंद्र बोस के बारे में इस तरह की टिप्पणी की गई है, उसके खिलाफ इस सदन में निंदा प्रस्ताव पारित करना चाहिए। जिससे पूरे देश में यह संदेश जाए कि हम इस तरह की टिप्पणियों की भर्त्सना करते हैं। काटजू जैसे व्यक्ति देश की सर्वोच्च कुर्सी पर न बैठ सकें, इसके लिए सरकार को गम्भीर होना चाहिए कि ऐसा व्यक्ति उच्च कुर्सी पर न बैठे, क्योंकि वह कभी भी कोई गलत निर्णय ले सकता है। इसलिए मैं चाहता हूं कि महात्मा गांधी और सुभाष चंद्र बोस के बारे में जो टिप्पणी की गई है, उस पर निंदा प्रस्ताव सदन में लाया जाए और पूरा सदन एकमत से उसे पारित करे।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री पी.के. बिजू, श्री एम.बी. राजेश, श्रीमती पी.के. श्रीमथि टीचर और डॉ.ए. सम्पत को श्री राजेश रंजन द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI RAJIV PRATAP RUDY): Madam, the point which has been raised by Rajesh Ranjan ji is of course a valid point. Such a statement made by an individual was taken up in the other House is condemnable. … (*Interruptions*) We accept the feelings of this House. Such a remark is a derogatory and we do not accept it and we appreciate the sentiments of the Member and the House would appreciate this point that no one has the freedom to make such statements. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: इन्होंने बता दिया है इसलिए सबको इस पर बोलने की जरूरत नहीं है। आप बैठ जाएं।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: ठीक है, प्रस्ताव ले आएंगे। सब मिलकर उसे बना लेंगे।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : मैडम, मैं भी इस विषय पर कुछ कहना चाहता हूं। मैं काफी देर से हाथ खड़ा कर रहा था आपकी अनुमति के लिए, लेकिन आपने मेरी तरफ देखा ही नहीं।

माननीय अध्यक्ष: मैं सबकी तरफ देख रही हूं, लेकिन जब पूरा सदन सहमत है तो हम एक प्रस्ताव बना लेंगे।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे: मैं यही कहना चाहता हूं कि इसके लिए कन्डेम करके एक रिजोल्यूशन लाने में क्या दिक्कत है? आप इसकी निंदा करके एक प्रस्ताव आप यहां मूव कीजिए, हम सब उसका सपोर्ट करेंगे।

माननीय अध्यक्ष: मैं मना नहीं कर रही हूं, मैंने पहले ही कहा है कि प्रस्ताव लाएंगे।

SHRI RAJIV PRATAP RUDY: Sir, we have already said that. We will request the Speaker Madam to take call on it. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: चार लाइन लिखकर यहां पेश कर देंगे। यह मैंने कह दिया है, इस बारे में मना नहीं किया है। लेकिन पहले प्रस्ताव बना लेते हैं।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक) : यह तो ठीक है, लेकिन जो रिजोल्यूशन बनाया जाए, उसमें महात्मा गांधी और सुभाष चंद्र बोस, दोनों के लिए होना चाहिए, क्योंकि उन्होंने दोनों के खिलाफ टिप्पणी की है।

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Madam, I will not take more than one minute. I will appeal to the hon. Home Minister who is here that it amounts to a hate statement. Therefore, from the Delhi itself, a criminal case should be started against retired Justice Katju for his speech. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: मैं सबकी भावना समझ रही हूं। हम सब मिलकर एक प्रस्ताव बना लेंगे और चेयर की तरफ से सदन में रख देंगे। आपकी बात भी मैं समझ गई हूं।

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Madam Speaker, on behalf of our Party, AIADMK, I thank you very much for having allowed me to condemn the remark made by the Chairman of the Press Council of India, Justice Markandey Katju.

Madam, Justice Katju, in one of his blogs yesterday made a remark saying that the Father of our Nation, Mahatma Gandhi is a British agent and he did a great harm to India by injecting religion into politics. … (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Do not repeat the same.

… (*Interruptions*)

DR. P. VENUGOPAL : He elaborated his statement by saying that ‘by constantly injecting religion into politics continuously for several decades, Gandhi furthered the British policy of divide and rule’.

The remarks made by Justice Katju are highly objectionable and we condemn the remarks.

माननीय अध्यक्ष: सब नहीं बोलेंगे, हम प्रस्ताव ला रहे हैं इसलिए सबको बोलने की जरूरत नहीं है।

...(व्यवधान)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Madam, I have given notice.

HON. SPEAKER: First, you go to your seat.

… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: No, I will not allow. Every now and then, you stand up. Kharge Ji has spoken on this.

… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: No, I am sorry.

12.21 hrs.

MATTERS UNDER RULE 377*

HON. SPEAKER: Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Members may personally hand over text at the Table of the House as per the practice.

(i) Need to optimize the utilization of funds collected under Building and Other Construction Workers' Welfare Cess Act, 1996 for the welfare of labourers

श्री ओम बिरला (कोटा) : भवन एवं अन्य संनिर्माण कामगार कल्याण उपकर अधिनियम, 1996 के अंतर्गत राज्य सरकारों द्वारा निर्माण लागत का 1 प्रतिशत की दर से उपकर संग्रहित किया जाता है और इसे संबंधित राज्य भवन एवं अन्य संनिर्माण कामगार कल्याण बोर्डों को दिया जाता है ताकि संनिर्माण कामगारों के कल्याण पर होने वाले व्यय को पूरा किया जा सके ।

इस मद में गत तीन वर्षों में लगभग 31 हजार करोड़ रूपये का उपकर विभिन्न राज्यों में संग्रहित किया गया और कामगारों के कल्याण हेतु केवल 4 हजार 500 करोड़ रूपये ही खर्च किए जा सके हैं । यहां उल्लेखित करना चाहता हूं कि केन्द्र सरकार द्वारा भवन एवं अन्य संनिर्माण कामगार अधिनियम 1996 की धारा 60 के अंतर्गत राज्यों को निर्देश भी दिया हुआ है कि कामगारों की कल्याण योजनाओं, मृत्यु प्रसुविधा, दुर्घटना लाभ, अंत्येष्टि सहायता, शिक्षण सहायता, वृद्धावस्था, अपंगता के कारण कार्य न करने पर पेंशन, चिकित्सा बीमा, औजारों की खरीद के लिए सहायता, कौशल उन्नयन, मातृत्व लाभ एवं आवास की मरम्मत एवं निर्माण के लिए अनुदान प्रदान करें । लेकिन कामगारों को सुविधाएं मिल ही नहीं पा रही है ।

अतः सरकार से पुरजोर शब्दों में मांग हैं कि उक्त एकत्रित राशि को श्रमिकों के कल्याण के लिए उपयोग किया जाए तथा राज्यों को श्रमिकों के लिए एकत्रित उक्त राशि को खर्च करने के दिशा-निर्देश दिए जाएं तथा श्रमिकों को दी जा रही सहायता राशि को भी बढ़ाया जाए जिससे श्रमिकों को समय पर मृत्यु प्रसुविधा, दुर्घटना लाभ, अंत्येष्टि सहायता, शिक्षण सहायता, वृद्धावस्था, अपंगता के कारण कार्य न करने पर पेंशन, चिकित्सा बीमा, औजारों की खरीद के लिए सहायता, कौशल उन्नयन, मातृत्व लाभ एवं आवास की मरम्मत एवं निर्माण के लिए सहायता प्राप्त हो सके ।

---

* Treated as laid on the table.

(ii) Need to introduce flight either on Udaipur-Jaipur-Kolkata or Udaipur -Jaipur-Mumbai route.

श्री अर्जुन लाल मीणा (उदयपुर): उदयपुर शहर दक्षिणी राजस्थान का महत्वपूर्ण शहर है । यह देश का एवं विश्व में ऐतिहासिक एवं पर्यटन की नगरी होने के कारण यहाँ पर वर्ष में लाखों देशी एवं विदेशी पर्यटक घूमने के लिए आते हैं । राजस्थान का कश्मीर के नाम से विख्यात यह शहर 'झीलों की नगरी' के नाम से भी जाना जाता है । उदयपुर से प्रदेश की राजधानी जयपुर आने-जाने के लिए नियमित कोई फ्लाइट नहीं है ।

अतः माननीय उड्डयन मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि उदयपुर से जयपुर-कलकत्ता के लिए या उदयपुर से जयपुर-मुम्बई के लिए फ्लाइट संचालित करायी जाए ।

(iii) Need to put to use a new underground water reserves exploration technology named as 'God Energy Technology' invented by a Geologist from Bundelkhand region of Madhya Pradesh

श्री प्रहलाद सिंह पटेल (दमोह) : मध्य प्रदेश के पिछड़े क्षेत्र बुन्देलखण्ड के एक भूगर्भशास्त्री ने जमीन के भीतर जल को तलाशने की भारतीय तकनीक से चार यंत्रों का निर्माण किया है । तकनीक का नाम 'गॉड इनर्जी टेक्नालॉजी' रखा है । पहला यंत्र है 'वाटर रेंज डिटेक्टर' जो पानी की उपस्थिति बतलाता है, दूसरा है 'वाटर एवेलेबिलिटी डिटेक्टर' को पानी की उपलब्धता एवं क्षमता बतलाता है। तीसरा है 'वाटर फ्लो डायरेक्शन डिटेक्टर, जो पानी के प्रवाह की दिशा बतलाता है और चौथा 'वाटर डेप्थ केलकुलेशन डिवाइस' है जो पानी की गहराई 1000 मीटर तक बतलाने का दावा करता है । जबकि दुनिया में चीन ऐसा देश है जिसके पास 500 मीटर तक गहराई जानने की 'इमेजिन' नाम की मशीन है जो केन्द्रीय जल बोर्ड के पास है लेकिन उसका उपयोग प्रारंभ नहीं हो सका है।

अतः केन्द्र सरकार से मेरा आग्रह है कि उपरोक्त बहुआयामी तकनीक है जो आसन्न जल संकट के समाधान के लिए सस्ती, स्वदेशी एवं भरोसेमंद है, को मान्यता प्रदान कर इसका राष्ट्र्व्यापी उपयोग प्रारंभ कराया जाए ।

(iv) Need to frame a land-policy to enable private Institutions and Trusts to set up new schools in Delhi

श्री महेश गिरी (पूर्वी दिल्ली) : शिक्षा विकास का आधार है, हमारे समाज की मूलभूत जरूरत है एवं एक मौलिक अधिकार भी है । दिल्ली में शिक्षा की माँग बढ़ती जा रही है परंतु स्कूलों की कमी है । कोई कितने ही लुभावने वादे करे परंतु राजनीतिक दृष्टिकोण रखना जरूरी है और हम अपनी बात में हमेशा संतुलन रखते हैं । दिल्ली की जरूरत सरकारी स्कूल खोलकर और निजी स्कूलों को बढ़ावा देकर ही पूरी की जा सकती है । ऐसे कई स्कूल खोलने के लिए हमें एक सहायक वातावरण बनाना होगा । यह सहायक वातावरण हम तभी दे पायेंगे जब हम यह जानें कि पिछले कई सालों में निजी स्कूल खुलने क्यों बन्द हो गये हैं ? पिछले कई सालों से दिल्ली में निजी स्कूल न खुलने का यह कारण है कि यदि वे दिलली में जमीन चाहते हैं तो मार्किट रेट पर खरीद सकते हैं । अगर डीडीए की संस्थागत जमीन लेना चाहें तो वह भी मार्केट नीलामी में ही ली जा सकती है । जब से ये पॉलिसी बनी है, नये स्कूल नहीं खुल पाये हैं । ऐसे निजी स्कूल में भी न्यूनतम 25 प्रतिशत या उससे अधिक ईडब्ल्यूएस कोटा रखा जा सकता है । आज की तारीख में लैण्ड पॉलिसी को लेकर निजी स्कूल खोलना कठिन है । इन बातों को ध्यान में रखते हुए एक नीति की जरूरत है, एक सुधार की जरूरत है जिससे एक संस्था ट्रस्ट आदि निजी स्कूल खोल सके, उसका एक प्रावधान बने । दिल्ली में शिक्षा को वाइब्रेंट एवं इकॉनामी को बूमिंग बनाने के लिए इस विषय पर सोचना जरूरी है ।

12.03.2015

(v) Need to set up a new unit of Hindustan Fertilizers Corporation Limited in Gorakhpur, Uttar Pradesh

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): भारतीय उर्वरक निगम लिमिटेड की जो 5 इकाईयां बंद है उनमें से गोरखपुर में भी एक उर्वरक संयंत्र स्थित है । भारतीय उर्वरक निगम लिमिटेड ने सन् 1969 में गोरखपुर में उर्वरक संयंत्र की स्थापना की थी । एक साधारण दुर्घटना के चलते 10 जून, 1990 को इसे बंद कर दिया गया और तब से यह इकाई लगातार बंद चल रही है । इस उर्वरक संयंत्र के बंद होने से पूर्वी उ0प्र0 तथा बिहार के विकास पर बुरा असर पड़ा है । कृषि प्रभावित होने से किसानों की स्थिति बदतर हुई है । देश के कई प्रधानमंत्रियों द्वारा गोरखपुर समेत पूर्वी उ0प्र0 की जनता को बंद पड़े इस उर्वरक संयंत्र को चलाने का आश्वासन अपने-अपने कार्यकाल के दौरान दिया गया था लेकिन यह आश्वासन मात्र घोषणाओं तक ही सीमित रह गया । देश के बंद पड़े इन उर्वरक संयंत्रों के पुनरूद्धार के लिए भारत सरकार ने उर्वरक एवं रसायन मंत्रालय, पेट्रोलियम मंत्रालय, वन एवं पर्यावरण मंत्रालय तथा वित्त मंत्रालय के सचिवों की एक उच्चस्तरीय कमेटी बनाई थी । यह कमेटी पहले ही गोरखपुर समेत सभी बंद पड़े उर्वरक संयंत्रों के पुनरूद्धार की सिफारिश कर चुकी है । बन्द पड़े उर्वरक संयंत्रों के पुनरूद्धार की यह योजना बोर्ड फॉर इन्डस्ट्रियल एण्ड फाइनेन्सियल रिकन्सट्रकशन (बी.आई.एफ.आर.) के पास भेजा गया था । मेरे संज्ञान में आया है कि बी.आई.एफ.आर. ने भी इस संबंध में अपनी सहमति प्रदान कर दी है ।

गोरखपुर स्थित बन्द पड़ा उर्वरक संयंत्र के पास महानगर से सटी 1400 एकड़ भूमि है । जो रेलवे लाईन और सड़क मार्ग के साथ-साथ अन्य बुनियादी सुविधाओं से पूरी तरह जुड़ा हुआ है । भारत सरकार यदि गैस पाईप लाईन की सुविधा जगदीशपुर तथा बरौनी से यहाँ उपलब्ध करा देती हैं तो उर्वरक संयंत्र यहाँ पर आसानी से संचालित हो सकता है । गैस एथोरिटी ऑफ इण्डिया (गेल) ने इस संबंध में सर्वे भी किया है ।

कृपया गोरखपुर में बन्द पड़े उर्वरक संयंत्र के स्थान पर भारतीय उर्वरक निगम लिमिटेड की ओर से ही एक नया उर्वरक संयंत्र स्थापित हो, इस संबंध में कार्यवाही करने का कष्ट करें ।

(vi) Need to improve the capacity of jails and living conditions of prisoners in the country

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): भारत की सभी जेलों में क्षमता से अधिक कैदी हैं । कैदियों की भारी भीड़ के कारण जेल प्रशासन कैदियों को मानवीय सुविधाएं उपलब्ध कराने में असमर्थ है । इसी कारण से कैदी जेलों में अमानवीय जीवन व्यतीत करने के लिए मजबूर हैं । कैदी जीवन का एक पहलू जेलों में भारी भीड़ का होना जिस ओर सरकार एवं न्यायपालिका को ध्यान देने की सख्त आवश्यकता है । जेलों में अत्यधिक भीड़ के कारण समुचित भोजन की व्यवस्था न होना एवं स्वास्थ्य के अनुकूल वातावरण उपलब्ध न होने के कारण विभिन्न बीमारियों से कैदी ग्रसित हो जाते हैं और चिकित्सा सुविधा के अभाव में काल-कल्वित हो जाते हैं । जेल प्रशासन आज भी अंग्रेजी राज के निर्मम एवं अतयाचारी तंत्र की भाँति काम कर रहा है ।

अतः केन्द्र सरकार से मेरा आग्रह है कि क्या सरकार जिसके पास हिरासत में पड़े लोगों को जीने की आधारभूत सुविधाएँ मुहैया करने की कूव्वत नहीं है , किसी विचाराधीन अथवा सजायाफ्ता कैदी को मर जाने के लिए जेल में रखे रहने का अधिकार रखती है ? क्या सरकार ऐसी कोई नीति बनाएगी जिससे कैदियों के मानवाधिकार का हनन न हो और उन्हें शीघ्र न्याय मिल सके ।

(vii) Need to improve BSNL connectivity in Amreli district of Gujarat

श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) : मैं सरकार के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि गुजरात के अमरेली जिले के 167 गांवो में बीएसएनएल की कवरेज की समस्या बहुत ज्यादा है । इन सभी गांवों में से 62 गांवों में कवरेज की स्थिति बहुत ही दयनीय है । उक्त समस्या के समाधान के लिए वर्तमान में 62 गांवों में प्राथमिकता के आधार पर टावर की मंजूरी प्रदान करने से कुछ हद तक यहां के लोगों की मुश्किलों का हल हो सकता है और इसके लिए डीजीएम, बीएसएनएल, अमरेली की ओर से दिनांक 24.05.2010 को डीजी (सीएमटीएस) गुजरात सर्कल कार्यालय, अहमदाबाद को प्रयोजन के लिए भेजा जा चुका है ।

अतः केन्द्र सरकार से मेरा आग्रह हे कि उक्त मामले को गंभीरता से संज्ञान में लेते हुए इन सभी टावरों को लगाने की मंजूरी प्रदान की जाए ताकि कवरेज की समस्या स्थायी रूप से समाप्त हो सके ।

(viii) Need to construct a rail-cum-road bridge on river Brahmaputra to provide rail connectivity in middle Assam

SHRI RAJEN GOHAIN (NOWGONG): The entire state of Assam has been divided into two parts from east to west by the mighty Brahmaputra. The north bank of the Brahmaputra is connected with two railway bridges, one at Jogighopa and the other at Saraighat near Guwahati. Thus the railway communication between both the banks remains a problem in the lower Assam zone of the state. There was enough scope to connect both the banks at the time of construction of Koliabhomora road bridge over river Brahmaputra, but due to reason unknown, that was not done. Now, another road bridge at Koliabhomora adjacent to the existing one is under consideration. This time also, the concerned authority has overlooking the possibility of construction of a rail cum road bridge by which railway connectivity between north and south bank of the Brahmaputra in middle Assam can be made at a comparatively lesser investment, thereby improving the railway network of the entire state.

12.03.2015

(ix) Need to curb pilferage of coal from the coal mines of central Coalfields Limited, Bharat Coking Coal Limited and Eastern Coalfields Limited in Jharkhand

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : झारखण्ड में कोल इंडिया लिमिटेड के विभिन्न कोयला खदानों विशेषकर सीसीएल/बीसीसीएल और ईसीएल में साइकिल और अन्य साधनों से व्यापक पैमाने पर कोयले की चोरी हो रही है । इस कार्य से सरकार को भारी राजस्व का नुकसान हो रहा है । इस कार्य में राज्य के गरीब और निरक्षर लोगों के द्वारा कोयले की चोरी कराई जाती है जो अपनी जान जोखिम में डालकर और कड़ी मेहनत के पश्चात् कोयला खदानों से मण्डी तक सड़क मार्ग से कोयला का परिवहन करते हैं परंतु इसका लाभ अमीर और माफिया लोगों को मिलता है । झारखण्ड में लोकप्रिय सरकार के गठन के पश्चात् इस चोरी को रोकने के लिए सार्थक पहल की गई परंतु अब तक इस संबंध में प्रभावी कदम नहीं उठाए जा रहे हैं । कोयला चोरी के माध्यम से ऐसे मजदूरों को बंधुआ मजदूर बनाकर उनका कैरियर समाप्त किया जा रहा है ।

अतः केन्द्र सरकार से मेरा आग्रह है कि झारखण्ड में कोयला चोरी रोकने के लिए प्रभावी कदम उठाया जाए और इस कार्य में संलिप्त व्यक्तियों को समाज की मुख्य धारा में शामिल करने के लिए रोजगार का अवसर प्रदान किया जाए ।

(x) Need to shift the Railway Goods Yard from Jorhat town, Assam

SHRI KAMAKHYA PRASAD TASA (JORHAT): In Jorhat Town there is a Railway loading and unloading Goods Yard situated at the middle of the Jorhat Town under Jorhat Municipal Board. This Goods Yard is situated in such a place where it totally disturbs the traffic systems as more than 500 trucks come there to collect the goods. This is a regular activity in this area. There is one Engineering College, several government offices, more than five schools and also there are more than ten thousand people living in the area.

So this Goods Yard must be shifted to other place from the Jorhat Town. I have written many letters in this regard to the Ministry of Railways but no action has been taken so far, instead the Ministry wants to make permanent Good Yards there only.

So, I request the Hon'ble Minister of Railways look into the matter and take necessary action to shift the Goods Yard immediately from Jorhat Town.

(xi) Need to withdraw subsidy on export of meat

श्री चाँद नाथ (अलवर): मैं विदेश व्यापार नीति में मांस निर्यात व उस पर दी जाने वाली सब्सिडी को रोकने का अनुरोध करता हूं क्योंकि मांस निर्यातक ऐसे पशुओं का वध करने की बात करते हैं जो व्यवसायिक रूप से अप्रयोज्य हैं, दूध देने में असमर्थ हैं अथवा अन्य किसी प्रयोजन के लिए उपयुक्त नहीं है जिससे मांस निर्यातक पशुवध एवं मांस निर्यात को उचित ठहराते हैं । मांस निर्यात के मापदण्डों में युवा व स्वस्थ पशुओं के वध किए जाने पर मांस का निर्यात किया जाना अपेक्षित है । क्या पशुओं का वध इसलिए किया जाता है कि हमारे यहां चारे की कमी ना हो जाए ? ऐसा नहीं है । हमारे देश में चारा भरपूर मात्रा में उपलब्ध है । पंजाब, हरियाणा, पूर्वी राजस्थान व उत्तर प्रदेश में किसानों के पास भण्डारण क्षमता न होने के कारण चारे को खेतों में जला दिया जाता है या अन्य प्रकार से नष्ट कर दिया जाता है । देश की जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए दुधारू पशुओं जैसे गाय, भैंस, भेड़-बकरी, ऊँट आदि का मास निर्यात पूर्णतः नकारा पशुओं की आड़ में दुघारू पशुओं का भी वध किया जाता है क्योंकि हमारे देश में अभी तक इनकी सुरक्षा का कोई कानून नहीं है तथा जो कानून है, उसका भी सख्ती से पालन नहीं किया जाता है ।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से निवेदन है कि नई विदेश व्यापार नीति में कम से कम गाय भैंस के वध पर पूर्ण प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए एवं इस जघन्य हिंसा व्यापार को बंद किया जाना चाहिए तथा उनके स्थान पर पशुओं की नस्ल वृद्धि व दुग्ध उत्पादन वृद्धि हेतु बड़े पशुपालन फार्म बनाए जाने चाहिए व उनकी नस्ल सुधार के लिए योजनाबद्ध कार्य किए जाने चाहिए ।

(xii) Need to revise the tender rates for the works under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Maldaha Uttar Parliamentary Constituency, West Bengal

SHRIMATI MAUSAM NOOR (MALDAHA): I would like to draw the attention of the Government towards an issue that has affected the progress of development projects in my constituency, Maldaha Uttar. The Prime Minister Gram Sadak Yojana (PMGSY) projects are more or less stalled due to the non-revising of tender rates for the projects to be executed under PMGSY. The non-revising of tender rates has prompted people from refraining to even apply for contracts as they deem it to be financially unviable.

The Government must thus take a realistic view and immediately revise the tender rates competitively while considering the rise in cost for projects so that PMGSY projects could be timely executed and the amount sanctioned be utilized which is getting lapsed. There must also be a national mechanism for proactively and competitively determining the rates for tenders for development works so that such projects benefitting the rural poor are no longer stalled.

(xiii) Need to provide adequate irrigation and cold storage facilities to flower and vegetable growers in Dindigul Parliamentary Constituency, Tamil Nadu

SHRI M. UDHAYAKUMAR (DINDIGUL): Since time immemorial, our Indus Valley Civilization developed the crop cultivation as the main occupation. So naturally our country India is now an agricultural country based on agro-economy. We need to concentrate more on cultivating all our barren lands. More than 78% of our people are dependent on agricultural sector. The vagaries of weather seriously hamper the crop cultivation. Failure of monsoon or flood or heavy rains or drought affect the farming class. They are caught in the grip of money-lenders whenever there is a crop failure. In my Dindigul Constituency, Nilakottai area is famous for cultivation of flowers and Ottanchatram is known for vegetables. Agro based industrial units like perfume factories at Nilakottai with adequate central financial assistance will be a boon to our farmers. Ottanchatram has got the largest vegetable market of our State and it must be provided with Central Cold Storage Facility. Assured water supply must also be ensured.

Hence, I urge upon the Union Government to evolve suitable programme to benefit such agro-marketing centres to have adequate irrigation facilities by way of deepening the wells, going in for digging new wells, introducing sprinkler systems, providing seed banking and grain storage system.

(xiv) Need to accord approval to the proposal of the Government of Tamil Nadu to interlink Palar and Pennaiyar rivers and allocate sufficient funds for rejuvenation of the Palar river

SHRIMATI K. MARAGATHAM (KANCHEEPURAM): Palar is one of the ancient river systems in Southern India and it flows in Tamil Nadu as a life-line to the districts of Kancheepuram, Vellore, Tiruvannamalai and South Chennai. The river flows only a few days in a year but its subterranean flow is of high potential and is tapped for agriculture and industrial units apart from drinking water supply. The most important infiltration well in the river bed supplies water to Kalpakkam Atomic Station and also Chennai suburban area. Interlinking of rivers can improve the water potential of rivers. Before we could take up the linking of rivers at the national level, linking of South Indian rivers especially rivers in Tamil Nadu like Cauvery, Gundar, Pennaiyar and Palar needs to be taken up on a priority basis. Pennaiyar can be linked with Palar in two places from Krishnagiri reservoir and Sathanur reservoir. Government of Tamil Nadu has prepared a detailed project report to link river Palar with river Pennaiyar from Sathanur reservoir at a cost of Rs. 200 crores. This proposal has been sent to the Central Water Commission for approval. As thirty lakh people of Kancheepuram District are entirely dependent on River Palar system, I urge upon the Union Government to give approval speedily and also allocate funds for the rejuvenation of the Palar river.

(xv) Need to put a moratorium on payment of interest on debt by Government of West Bengal

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): The present West Bengal Government inherited a debt burden of Rs. 2.3 lakh crores from the previous Left Government when it came to power in 2011. Since then it has been demanding a moratorium on interest payment for three years but neither the UPA II Government nor the present NDA Government has paid heed to its demand. The debt burden will rise to Rs. 3 lakh crores at the end of the current financial year. Moreover, at the end of the current financial year debt servicing requirement is supposed to take away Rs. 32000 crore from the State out of which more than Rs. 23000 crore are towards interest due. The special financial assistance promised by the Finance Minister in the Budget is only Rs. 890 crores, which is chicken feed. The Chief Minister of West Bengal met the Prime Minister on March 9, 2015 and we hope that the Centre will accept the State's demand.

(xvi) Need to put in place adequate security measures for safety of documents in Government Departments and Offices

SHRI SULTAN AHMED (ULUBERIA): The incidents of organized theft of important Government documents and secret information including Budget inputs, minutes of a Cabinet meeting on disinvestment, detailed documents on the petroleum Ministry and other information relating to different Ministries is a matter of great concern. Frightening nexus is that night guard would 'steal' the documents while a peon would switch off CCTV cameras to facilitate the alleged acts of corporate espionage. It shows that government departments can easily be subverted by vested interests for corporate gains. Delhi police is probing the matter. It is almost clear that top corporate groups are alleged to have benefited from the documents that they procured through this organized system of espionage. But Government will have to respond to this espionage before the House. It is imperative to identify the actual beneficiaries of this espionage and take steps to prevent the recurrence of such incidents.

(xvii) Need to set up a hospital equipped with all modern medical facilities in Thane, Maharashtra

श्री राजन विचारे (ठाणे) : मैं एक बड़े ही महत्वपूर्ण विषय पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । हमारे माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने स्वस्थ भारत का सपना देखा है जिसमें देश के सभी लोगों को स्वास्थ्य संबंधी सारी सुविधाएं मिल सकें । दिल्ली तथा मुम्बई जैसे बड़े शहरों में अच्छे अस्पतालों की सुविधाएं हैं लेकिन मुम्बई के बगल में ठाणे लोक सभा क्षेत्र, जहां से मैं चुनकर आया हूं, में 100 साल पुराना एक अस्पताल है जहां पर कैंसर, हार्ड अटैक, बर्न सेंटर जैसी बड़ी बीमारियों के इलाज आज भी नहीं होते, क्योंकि यह अस्पताल सारी आधुनिक सुविधाओं से युक्त नहीं है । यहां पर एक भी बड़ा सरकारी अस्पताल नहीं है । ठाणे शहर की आबादी 20 लाख हो गई है एवं ठाणे जिला की आबादी सवा करोड़ तक पहुंच गई है । हाल में ही ठाणे जिला का बंटवारा हो गया । इतनी बड़ी जनसंख्या वाले ठाणे जिला में सभी सुविधाओं वाला एक भी बड़ा सरकारी अस्पताल नहीं है जिस कारण क्षेत्र के गंभीर बीमारियों से पीड़ित लोगों को 30 किलोमीटर का सफर तय कर मुम्बई शहर जाकर इलाज करवाना पड़ता है । कई बार समय से उचित इलाज नहीं मिल पाने के कारण कई लोगों की मौत तक हो जाती है ।

मुझे इस बात की खुशी है कि केन्द्र सरकार महाराष्ट्र के विदर्भ में एम्स जैसे बड़ा अस्पताल बनाने की योजना पर काम कर रही है । बजट में इसके लिए निधि भी आरक्षित की गई है । मैं इस सदन के माध्यम से सरकार को एक सुझाव देना चाहता हूं कि ठाणे शहर में जो मेंटल अस्पताल है, वहां पर एक बड़ी जगह खाली पड़ी है । यदि केन्द्र सरकार के सहयोग से उस खाली जगह पर सभी चिकित्सीय सुविधाओं से युक्त एक बड़ा अस्पताल बनाया जाएगा तो इसका सीधा फायदा वहां पर रहने वाले 50 लाख से ज्यादा लोगों को मिलेगा ।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि यह मुद्दा लोगों के स्वास्थ्य से जुड़ा हुआ है । अतः वह इस पर गंभीरतापूर्वक विचार कर ठाणे शहर के लिए सभी सुविधाओं से युक्त एक बड़े सरकारी अस्पताल बनने की योजना पर अपनी सहमति प्रदान करे ।

(xviii) Need to provide reservation to women in State Bar Councils, Bar Council of India and Medical Council of India

SHRI B. VINOD KUMAR (KARIMNAGAR): There are more than 1 lakh Women Lawyers practicing all over the country and the total number of Men and Women Lawyers is around 10 lakh. The statutory bodies like State Bar Councils and Bar Council of India are instrumental for the necessary policy making for the legal practitioners. It is observed that due to various hurdles and difficulties, the representation of women lawyers in these statutory bodies is negligible.

It is most urgent and necessary to provide reservation in the State Bar Councils and Bar Councils of India for Women Lawyers. Hence, I request the government to take steps to amend the Advocates Act, 1961 and rules framed under the Act. And also amendment to other Statutory bodies like MCI may be considered for reservation of women professionals.

(xix) Need to dispense with the provision in service rules of 51 Battalion of India Reserve requiring mandatory service in Union Territories of Lakshdweep, Daman and Diu and Dadra & Nagar Haveli

MOHAMMED FAIZAL (LAKSHADWEEP): I had received representations from the personnel of the 51 Battalion of India Reserve Battalion and requested the Government to do away with the mandatory service rule regarding serving the UT of Lakshadweep by the recruits of the Battalion from Daman & Diu and Dadra & Nagar Haveli. This is also true for the Island recruits regarding their transfer to Daman & Diu and Dadra & Nagar Haveli.

This Battalion is made up of recruits from the UTs of Lakshadweep, Daman & Diu and Dadra & Nagar Haveli. The service rules of the Battalion lays down that all the recruits have to serve in the other two UTs, other than their own, for a period of 4 years. i.e. they have to be away from their home UT, which actually disturbs their family life.

The recruits also have to be in a place where their children would find it difficult to adapt due to language, social life, eating habits etc if they are perforce required to take their families there. Else, they have to spend this period alone and away from their families. Even if they have to go to meet their families in their home town, the time taken to travel, the Island UT to the mainland UTs or vice versa is too long and the number of days they can spend with their families gets reduced.

I, therefore, request the Government of India to appoint/post the personnel of the Battalion from the same Union Territory only.

(xx) Need to initiate steps for setting up the Kisan Channel Telecast Centre in Hisar, Haryana

SHRI DUSHYANT CHAUTALA (HISAR): Hon'ble Minister of Finance announced launching of a Kisan channel while presenting the budget for the year 2014-15 on July 10, 2014. The channel, as informed by the Hon'ble Minister, would provide real-time information on farming techniques, water conservation, new technologies and organic training. Further, a sum of Rs 100 crore is also proposed to be allocated initially for this purpose. Presently Doordarshan Kendra and All India Radio in Hisar are telecasting various programmes relating to agriculture and other farm activities. Hence, if the telecast centre of Kisan channel is established in Hisar, it would be more effective for telecasting agri-related information since several national level institutes and research centres relating to farming sector are located here. Therefore, I request the central government to initiate steps for setting up of Kishan channel Telecast Centre in Hisar, Haryana.

12.22 hrs

**RAILWAY BUDGET (2015-16)—GENERAL DISCUSSION
DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS),2015-16
DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 2014-15
RESOLUTION RE: APPOINTMENT OF PARLIAMENTARY COMMITTEE
AND
RESOLUTION RE: RECOMMENDATION TO RAJYA SABHA….Contd.**

HON. SPEAKER: Now, we will take up further discussion on the Railway Budget, Item Nos. 9 to 13 together.

Dr. K. Haribabu to speak.

DR. KAMBHAMPATI HARIBABU (VISAKHAPATNAM): Madam Speaker I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

I rise to support the Railway Budget presented by Shri Suresh Prabhu, the hon. Railway Minister. Madam, this Railway Budget is a path breaking Budget. Normally, when the Budget comes, people look at the Budget for income and expenditure figures but this Budget not only contains the figures of income and expenditure but also it provides for a vision how the railways are going to be developed in future. Keeping in view the views of the hon. Prime Minister, Narendra Modi Ji, the Railway Minister has prepared a visionary Railway Budget.

When the Budget was presented in the House by the hon. Railway Minister, many hon. Members were looking at his speech as to when the Minister was going to announce new trains so that they can cheer and applaud. Some Members are waiting to register their protest if the trains are not going to be introduced in their areas. The hon. Railway Minister has not given the chance to either of them, either to cheer or to protest. He has followed a different path in the Railway Budget of not announcing new trains. Also, he did not announce many new projects. He has de-linked the announcement of new trains from the Budget. He

has given preference to complete the on-going projects, which have not been completed for so many years, and also to complete them in a timeframe.

Madam Speaker, the hon. Railway Minister has offered many things for the common man in the Railway Budget. First, he has not increased the fares. He has made provision for augmenting the general coaches thereby increasing the number of seats for the common man. He has also made provision for ease of ticketing, increase in the speed of trains and mobile charging facilities.

12.23 hrs (Shri K.H. Muniyappa *in the Chair*)

Also for the senior citizens and women, the Railways have offered facilities at the time of booking. The Railway Budget also gives emphasis on cleanliness. It also gives emphasis on safety. In 2015-16, there is a sanction of 238 RoBs and 732 RuBs and also elimination of 3,438 level crossings with the investment of Rs.1,646 crore. The hon. Minister has given more emphasis on safety.

Also, the hon. Minister has taken a new route of developing infrastructure by attracting investment under the PPP mode. I am very happy to note that today the Ministry of Railways and also the Life Insurance Corporation of India have signed an agreement on letter of credit to the extent of Rs.1,50,000 crore to be invested in the Indian Railways. I really appreciate the effort of the Railway Ministry to have this relationship between LIC and Railways so that investments can be attracted for railway development.

I come to the issues of the State of Andhra Pradesh. As you are all aware, Andhra Pradesh was divided into two States. When the division took place, in the Andhra Pradesh Re-organisation Act, 2014 the people of Andhra were assured of a new railway zone for Andhra Pradesh.

There was an agitation in Andhra Pradesh for the last 10 years, particularly at Visakhapatnam demanding for establishment of a new railway zone in Andhra Pradesh with Visakhapatnam as its headquarters. This issue has become a very sentimental and emotional issue for the people of Andhra Pradesh in general and Visakhapatnam in particular. Keeping in view the sentiments of the people of

Andhra Pradesh, when the State Re-organisation Bill was passed in Lok Sabha, an assurance in the Bill was given that the proposal for establishment of a new railway zone in Andhra Pradesh would be considered. I request the hon. Railway Minister to consider for a separate railway zone for Andhra Pradesh with its headquarters at Visakhapatnam. I am very much thankful for actively considering this proposal.

Sir, Visakhapatnam, the city which I represent, is a very beautiful city. Nowadays there is a black spot on the beauty of Visakhapatnam because of the pollution from the activities in and around the city. We have a major port in Visakhapatnam. The port handles iron ore and coal dust. A lot of coal is being imported into the country. The problem is that the imported coal is unloaded and stored in heaps at Visakhapatnam. Whenever there is a wind, the dust spreads all over the city causing dust pollution there. I am mentioning the pollution issue in the discussion for Railway Budget because the Railways can help Visakhapatnam city to get rid of this pollution. If the Railway Ministry allots more rakes for evacuation of dusty cargoes at Visakhapatnam Port Trust, I think the city will be saved from pollution. So, I request you to allot more number of rakes to Waltair Division for evacuation of dusty cargoes.

Sir, I have also a request for new trains. Visakhapatnam is a tourist hub. We have Araku Borra caves. There is a need to introduce a new tourist train between Visakhapatnam and Araku with vista dome coaches, that is, see-through glass coaches so that tourists can enjoy the tunnels and valleys while travelling to Araku.

There is also a demand for a train between Visakhapatnam and Varanasi. In the last budget there was an announcement for a new train, AP Express to be originating from Vijayawada. I request the hon. Railway Minister to see that the AP Express runs through Visakhapatnam so that five coastal districts would be covered by the train. I request you to consider re-routing of this train.

I thank the hon. Railway Minister for allotting a fund of about Rs.695 crore for Waltair Division for expansion of diesel locomotive workshop as well as electric locomotive workshop. At last, I request the hon. Railway Minister to expedite the establishment of a new railway zone in Andhra Pradesh with Visakhapatnam as its headquarters. Thank you, Sir,

*__DR. SIDHANT MOHAPATRA (BERHAMPUR):__ This refers to the maiden Railways Budget presented in the Parliament on 26.02.2015. The Budget proposals appears to be passenger friendly giving impetus to passenger services, security and safety. You have rightly given importance to speedy completion of some of the ongoing important railway lines which have been lingering for several decades. However there are some areas which need to be looked into by the Railway Minister,viz:

The Naba Kalebara (New Incarnation) festival of the Holy Triad Lord Jagannath, Bala Bhadra, Devi Subhadra will be held during July 2015 which will attract about 50 lakh tourists and pilgrims from various parts of the country. Most of the visitors will avail the railway network and the facilities are being offered by Railways for their travel and accommodation. Hence the Railways should complete the ongoing infrastructure works before the scheduled time. Special provision towards running of additional trains, passenger amenities at Puri, Khurda Road, Bhubaneswar and other nearby Railways stations are to be strengthened. Necessary Budget provision has to be made for the ensuing Naba Kalebara festival.

Provision of an insignificant amount of Rs.1000/- (One Thousand only) for the proposed Sitalapalli Wagon Building unit is quite disappointing and needs to be reconsidered and enhanced. I hope railways are contemplating to take up this project under PPP mode. The modalities and guidelines of the schedule under

---

* Speech was laid on the Table.

PPP mode should be made to ensure total buyback of wagons by Railways. Such assured buyback arrangement only will attract private participation.

The newly commissioned (gauge converted) line from Naupada to Gunupur needs to be extended upto Rayagada/Therubali. This will open a vast hinterland of Southern Odisha, North Andhra Pradesh and landlocked state of Chhattisgarh with Gopalpur Port. This will also help development of tribal areas of South Odisha and neighbouring areas of Chhattisgarh and Andhra Pradesh which are affected by LWE activities. Hence this Railway line construction should be considered as a socially desirable project.

In the Budget speech, the Minister has have indicated introduction of new trains after a realistic/need based study. In this connection, I would request you to consider the following trains: A train from Berhampur to Rourkela via Cuttack-Anugul-Sambalpur-Jharsuguda touching several industrial towns is a long term demand of the people of both cities of Berhampur and Rourkela. A direct Super Fast train from Bhubaneswar to Mumbai via Secunderabad may be considered as a large number of people from Odisha and North Andhra Pradesh are living in Mumbai. As of now, there is only one train i.e. Konark Express running in this route which was introduced in 1977 during the tenure of Prof. Madhu Dandwate as Railway Minister. There is a pressing demand for another train in this route which may please be considered.

The existing platforms in several stations need to be extended to accommodate more coaches. In some stations, the existing tracks as well as overhead electric traction line need to be realigned for extension of the platforms. Additional coaches when attached, will reduce demand for more trains in some busy routes.

12.03.2015

*__श्री जुगल किशोर (जम्मू)__: मैं रेल मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि जम्मू से पूंछ रेल पथ बिछाने का कार्य अभी तक आरम्भ नहीं हुआ है, मेरे संज्ञान में आया है कि जम्मू पुंछ रेल पथ बिछाने के कार्य का सर्वेक्षण कार्य पूर्ण हो चुका है। जम्मू-कश्मीर की जनता चाहती है कि जम्मू से राजौरी पूंछ तक रेल पथ बिछाने का कार्य जल्द से जल्द आरम्भ हो, ताकि जम्मू जिला, राजौरी जिला और पुंछ जिला के लोगों को रेल की सुविधा मिल सके। मैं आपकी जानकारी में लाना चाहता हूं कि यह तीनों जिले भारत पाक सीमा के साथ लगते जिले हैं और हमारे सैनिकों और दूसरे साधनों के लिए भी बहुत जरूरी हैं। इसलिए सुरक्षा की दृष्टि से भी यह रेल पथ बिछाना अत्यंत आवश्यक है।

मैं आपका ध्यान, पठानकोट से जम्मू पर बनने वाले दोहरे रेल पथ् पर भी ले जाना चाहता हूं, क्योंकि इसका काम भी बहुत धीमी गति से चल रहा है, जिसके कारण पठानकोट, जालंधर और जम्मू के यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है, कृपा करके पठानकोट से जम्मू दोहरे रेल पथ के कार्य को शीघ्र गति से करवाएं।

मैं रेल मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूॅं कि जम्मू से उधमपुर जाने वाले रेल पथ पर ओवर ब्रिज बनाना बहुत आवश्यक है, जिसमें मज़ी, बजालता, मनवाल, पठवाड़ रेलवे क्रासिंग पर अक्सर दुर्घटना घटने का डर होता है और कई घंटे लोगों को परेशानी का सामना करना पड़ता है।

मैं रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभुजी का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहता हूं कि जम्मू रेलवे स्टेशन में प्लेटफार्म कम होने की वजह से अक्सर रेल गाड़ियां समय से नहीं चल पातीं, अब जम्मू रेलवे स्टेशन एक बड़ा आवाजाही का स्टेशन बन गया है, तकरीबन 30 से 35 गाड़ियों का रोजाना आवागमन होता है, प्लेटफार्म तीन ही हैं, आपसे प्रार्थना है कि इसे मॉडल रेलवे स्टेशन की श्रेणी में लाया जाए और यहां पर कम से कम दो और प्लेटफार्म बनाए जाएं, ताकि देशभर से जम्मू-कश्मीर में आने वाले लोगों को किसी परेशानी का सामना न करना पड़े।

* Speech was laid on theTable.

***श्री प्रहलाद सिंह पटेल (दमोह) :** देश का रेल बजट पहली बार निजी श्रेयों एवं स्वार्थों से परे राष्ट्र के सर्वांगीण एवं बहुमुखी विकास की ओर राष्ट्रहित का बजट है । सबसे पहले निजी प्रभावों एवं जरूरतों के स्थान पर जरूरतमंदों एवं देशहित को सर्वोच्चता दी गई है । अधूरी योजनाएं एक तरफ निराशा एवं अविश्वास बढ़ा रही थी वहीं दूसरी ओर ताकत की राजनीति के बोलबाले ने विकास की प्राथमिकता के मनोभाव को हतोत्साहित किया था । मेरा माननाहै कि इस बजट से माननीय सांसदगण निजी क्षेत्र विशेष के विकास के अलावा संपूर्ण देश के जरूरतमंद व्यक्तियों एवं क्षेत्रों की प्राथमिकता को स्वीकार करेंगे ।

मेरे एक स्वर्गीय मित्र श्री शिव चौधरी का एक वाक्य में उद्धृत कर रहा हूं । उन्होंने लिखा था कि -

''जब समाज एवं व्यक्तियों की आधी आवश्यकताएं पूरी हो जाती है तो उनकी मुश्किलें दुगुनी हो जाती हैं ।''

रेल का विकास इस मुश्किल का एक नमूना है । मैं मध्य प्रदेश के बुन्देलखण्ड के दमोह लोक सभा क्षेत्र का सांसद हूं । जहां रेलवे लाइन एवं रेल सुविधाएं आम आदमी को आंदोलित करती है । ''दमोह में कभी लोको यार्ड हुआ करता था लेकिन विद्युतीकरण के बाद यह यार्ड बंद हो गया । 150 एकड़ से ज्यादा जमीन खाली पड़ी है । कर्मचारी स्थानांतरित हो गए । जो सरकारी निर्माण थे वे ढहाए गए और अतिक्रमण जारी है । क्या यह महत्वपूर्ण रिक्त भूमि रेलवे के विकास का मील का पत्थर साबित हो सकेगी ? ऐसा होगा तो गरीब उपेक्षित बुन्देलखण्ड गौरवान्वित होगा ।''

(एक) ''मेरे क्षेत्र में सोलहवीं एवं सत्रहवीं सदी का भगवान शिव का श्री जोगेश्वर मंदिर, बांदकपुर (दमोह) है जो एक छोटा रेलवे स्टेशन है । जहां सुविधाएं चाहिए, क्योंकि लाखों की सुख्या में जो श्रद्धालु आते हैं उसकी तुलना में न तो ट्रेनों का ठहराव है और न ही स्टेशन के प्रांगण में उतनी मात्रा में शौचालय और न ही शेड ।''

(दो) खजुराहो-छतरपुर-बड़ा-भोपाल रेल लाइन का सर्वेक्षण हो गया है । यह खजुराहो से भोपाल के बीच अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन के लिए वरदान हो सकती है ।

(तीन) बांधवगढ़ एवं पन्ना रिजर्व (टाइगर प्रोजेक्ट) तथा हीरा खानों की दृष्टि से पन्ना, दमोह, जबलपुर रेल लाइन का सर्वे पूर्ण हो चुका है । यह भी महत्वपूर्ण रेल लाइन है ।

सबसे प्रमुख है रेल की हीरक चतुर्भुज परियोजना जो भारतीय जनता पार्टी के घोषणा पत्र में थी । सरकार बनने के बाद वह सरकार के एजेंडे में आई और अब आपके सामने हैं । मैं बालाघाट, सिवनी,

---

* Speech was laid on the Table

छिंदवाड़ा और अब दमोह से चुनाव लड़ा हूं । उत्तर से दक्षिण की दूरी कम हो, ऐसा सुझाव मैंने एनडीए सरकार के समय इसी सदन में रेल बजट पर बोलते हुए दिया था जिसमें मैंने श्रद्धेय श्री अटल जी की स्वर्णिम चतुर्भुज सड़क योजना की तर्ज पर रेल का चतुर्भुज बनाने की बात कही थी । आज वह साकार होने की स्थिति में है । यह परियोजना जितनी तेज गति से चलेगी उतना ही इस देश का विकास एवं रेल की गति बढ़ेगी और इसी गति से मेरा क्षेत्र भी गतिशील होगा । देश की गति एवं विकास में मेरी गति और क्षेत्रवासियों की गति समाहित है ।

अंत में, सिर्फ इतना जरूर कहना चाहता हूं कि रेल की प्रशासनिक व्यवस्था अभी भी ब्रिटिशकालीन कुपरम्पराओं को ढो रही है । निर्णय विलंब से होते हैं । रेल विकास का पैमान है लेकिन अभी ऐसी स्थितियां निर्मित हो रही हैं जो विकास को रोकने का कारक बन रही है । रेल मार्गों के दोहरीकरण एवं तिहरीकरण से समपार फाटक बंद करना जरूरी है ताकि गति बढ़े एवं दुर्घटनाएं न हो । किंतु यह भी ध्यान रखना होगा कि अन्नदाता किसान एवं कम आबादी के गांव इस विकास की सजा न भोगे । रेल लाइन के एक ओर गांव और दूसरी ओर खेती और अंडरपास ट्रेक्टर ट्राली निकलने लायक न हो तो वह अभिषाप असहनीय है । ओवरब्रिज कम आबादी में बनाना खर्चीला है लेकिन समस्या का समाधान जरूरी है ।

रेल भूमि पर गांव के संपर्क मार्गों को बनाने की अनुमति दिए जाने के कार्य शीघ्र गति से हो ऐसी प्रशासनिक व्यवस्था सुनिश्चित हो । इसी अपेक्षा से मैं इस रेल बजट की सराहना करते हुए समर्थन करता हूं ।

****प्रो. रविन्द्र विश्वनाथ गायकवाड़ (उस्मानाबाद):** मैं रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूं कि उन्होंने एक अच्छा और संतुलित रेल बजट पेश किया है। वैसे तो सभी सुझावों पर गौर करते हुए संसद सदस्यों की मांगों पर माननीय रेल मंत्री जी अपना ध्यानाकर्षित करेंगे ही। मैं भी रेल मंत्री जी को अपने संसदीय क्षेत्र एवं आस-पास की जनसमस्याओं से अतगत कराते हुए कुछ मांगें रखना चाहता हूं और मैं चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी इन कार्यों का समावेश अपने रेल बजट में करें।

माननीय रेल मंत्री जी महाराष्ट्र से ही आते हैं और उन्हें राज्य की काफी समस्याओं का जानकारी भी है। मेरी जानकारी में यह आया कि मराठवाड़ा को एक नया रेलवे जोन मिल जाए, कई अर्से से जनता की तरफ से यह मांग उठती रही है। इसलिए मेरा आग्रह होगा कि माननीय रेल मंत्री जी इस बारे में भी गम्भीरता से विचार करें और मराठवाड़ा रेलवे जोन एक अलग से स्थापित करने का प्रावधान रेल बजट में रखें।

मैं विशेष रूप से रेल मंत्री जी के संज्ञान में मराठवाड़ा की रेल सुविधाओं पर प्रकाश डालना चाहता हूं, जो कि आज काफी पिछड़ी हुई है। इसके मुख्य कारण यहां रेल का ठीक से संचालन नही होना, मुख्यालय यहां से काफी दूर है वह भी एक कारण है, जहां से प्रशासनिक अधिकारियों का इस ओर ध्यान कम है। इसलिए यहां अलग जोन बनाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है।

सोलापुर-तुलजापुर-उस्नानाबाद-बीड़-जलगांव, रेल मार्ग का निर्माण कार्य शुरू किया जाए। इसके निर्माण होने से लगभग 500 किलोमीटर मार्ग कम होगा जिससे धन और समय दोनों की बचत होगी और साथ ही दक्षिण भारत तथा उत्तर भारत को भी जोड़ने का यह निकटतम मार्ग बन जाएगा जिससे व्यापारियों तथा मालवाहकों को भी लाभ होगा।

कुर्डवाड़ी-तुलजापुर-हैदराबाद मार्ग पर नया रेल मार्ग निर्माण शीघ्र शुरू कराया जावे क्योंकि मुम्बई हैदराबाद सड़क मार्ग पर बड़ी तादाद में यातायात बाधित होता है और इस रेल मार्ग के बन जाने से 100 किलोमीटर का रास्ता कम तय करना पड़ेगा जिससे समय और धन दोनों की बचत होगी।

लातूर-गुलमर्गा रेल मार्ग के निर्माण के बारे में कहना चाहता हूं कि यह मार्ग कर्नाटक तथा महाराष्ट्र को जोड़ने वाला निकटतम मार्ग होगा। इस बीच नए रेलमार्ग के निर्माण की भारी आवश्यकता महसूस की जा रही है तथा माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि इस मार्ग का शीघ्र ही सर्वे कराके निर्माण के लिए अपने रेल बजट में समावेश करने का कष्ट करें।

* Speech was laid on the Table.

मैं अन्त में दो ऐसे स्टेशनों का जिक्र करना चाहता हूं जहां पर रेल यात्रियों को रेलगाड़ी नहीं रुकने से काफी असुविधाएं हो रही हैं। उनमें पहला है तडवडा (कलम) यह स्टेशन 50 वर्ष पुराना है और ब्रॉडगेज होने के बाद भी यह स्टेशन बन्द है। यहां ट्रेन के ठहराव के साथ-साथ रेलवे का स्टॉफ भी तैनात करना पड़ेगा, क्योंकि इस स्टेशन के विस्तार के लिए 40 हेक्टर जमीन का अधिग्रहण किया गया था और अब भी इस स्टेशन का कोई उपयोग जनता के लिए नहीं हो पा रहा है तथा तडवडा (कलम) स्टेशन पर गाड़ियां ठहराई जाए एवं कर्मचारी तैनात किए जाएं।

दूसरा है, बार्शी स्टेशन, यहां पर लातूर-पुणे इंटरसिटी ट्रेन को स्टॉपेज देना चाहिए। यह गाड़ी यहां रुक्ती नहीं है। इस ट्रेन से यात्रा करने वाले यात्री लातूर जाकर अपनी यात्रा शुरू करते हैं जिन्हें काफी वक्त पहले घर से निकलना पड़ता है तथा यहां से इस ट्रेन में यात्रा करने वाले पर्याप्त यात्री भी मौजूद हैं।

तीसरा है, मुम्बई-लातूर एक्सप्रेस-इस गाड़ी का स्टॉपेज ठाणे जैसे बड़े स्टेशन पर नहीं है। यहां के निवासियों को दादर जाकर इस गाड़ी को पकड़ना पड़ता है जिससे यात्रियों को काफी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। ठाणे स्टेशन पर बहुत अधिक संख्या में यात्री होते हैं इसलिए इसका ठाणे स्टेशन पर स्टॉपेज देना बहुत ही आवश्यक है।

मेरा आग्रह है कि इन तीनों स्टेशनों पर ट्रेनें ठहराने हेतु माननीय मंत्री जी आवश्यक कदम उठाएंगे, इसी आशा के साथ मैं फिर से उन्हें इस बजट के लिए शुभकामनाएं देता हूं।

*[*] **SHRI HEMANT TUKARAM GODSE (NASHIK):** I appreciate the budget and I am thankful to the Hon'ble Railway Minister because for any transportation time is invaluable and instead of taking new projects in hand, emphasis is on to complete the projects lying uncompleted for years and years. The key of transportation is the time and good service providing facilities to the common passengers. In this budget keeping the above target in mind isntead of sanctioning more new projects, they have strengthened the existing system to make time consuming travelling easy by speeding up the trains. So more transport will be done on existing system and also the common passengers needs are fulfilled by not allowing the fair to be increased, making provision the clean stations, easy ticketing and reservation facilities, providing security for women by installing cameras in their coaches. So, I appreciate this budget targeting common passengers need.

In the rail budget of every railway minister they had taken up many projects and more funds as per the concerned state ministers. So, this budget will benefit all the states equally as per population strength. Coming to my Nashik Constituency issues, I want to keep in notice hereafter the coming railway planning programmes. Hon'ble Minister, in my Nashik constituency from July 2015 to June 2016 Simhastha Kumbha Mela is going to take place. Crores of pilgrims from all over India will be participating in this country's religious event. So, trains coming from various states should have planned stoppage at Nashik Road Station and also at adjacent stations such as Odha on north side and Devlali on the south side. Also the facilities be made for the pilgrims at the Station such as toilets, bathrooms, in and out approach which should be completed by April 2015 within time frame.

Nashik-Pune-Mumbai is called as a golden triangle. Nashik is developing city. We were expecting new announcement for Nashik-Pune Railway line as survey was conducted in 2009 for 266 km. with estimated cost of Rs. 1899.64

[*] Speech was laid on the Table.

crore (2009-10 price level). The project was forwarded to the Planning Commission on 28/02/2012 for seeking an "In-Principle" approval on "Socio Economic" considerations. After having received the consent of the State Government of Maharashtra to share 50% of the cost of the project on 09/03/2012, the Deputy Chairman, Planning Commission was requested by the then Hon'ble Minister for Railways vide letter dated 28/03/2013 to grant an "In-Principle" approval. With the sharing of cost of the project, the RoR had marginally improved from -2.84% to +4.10%. However, the Planning Commission did not accord an "In-Principle" approval to this proposal. But there is no provision to set up Nashik Pune Rail Line in this Budget. I hope it will be considered in forth coming New Projects. We had also demanded that Nashik-Vapi rail line survey should be conducted so as central and western rail line are connected and also the two state Maharashtra and Gujarat will be connected for excess of transportation.

I also draw attention towards the problems of rail passengers, who come from my Parliamentary Constituency Nashik. There are 3700 to 3800 pass holders who used to go to and fro from all over Nashik district (i.e. Manmar, Lasalgam, Niphad, Nashik, Deolali, Igatpuri) to Mumbai for service and jobs. They are not earning that much salary at stay to Mumbai on temporary accommodation. The only train to carry them up to Mumbai CST is Panchavati Express, which starts from Nashik at 0705 Hrs. and reaches CST at 1045 Hrs. The train rarely runs at scheduled time. It takes 1115 Hrs to get office by pass holders and they have to face lot of problems with their establishment. I demand that Rajyarani Express, which departs from Nashik at 0615 hrs. and runs up to LTT Kurla instead of CST, should be run upto CST and at the same time i.e. 0615 hrs. from Nashik and in return journey, it should be depart from CST at 0515 to 0530 hrs so that the train could reach Nashik before 0900 hrs.

In my Nashik Parliamentary Constituency, there is Nashik Traction Machine Workshop. It was set up by Ex. Hon'ble Railway Minister Madhu Dandwate for production of Railway Engine and production of parts connected to

the engine. For that purpose, Government of India had acquired 250 acres of land in 1980. But after the Hon'ble Railway Minister was changed, the factory related to Railway engine parts production were given to the state of the Hon'ble Railway Minister. Out of 250 acres, only 25 acres land is in use. In the premises, all infrastructure is ready. There is 33 KV electricity Feeder, sufficient drinking water, railway hospital and near about 150 vacant railway quarters. The whole land is under the Railway administration. Now, Railway is also outsourcing job to private agencies such as repairing of engine, transformers. It will be economical for producing and repairing parts in our Railway premises as the entire infrastructure is ready and it will also help in providing jobs to youth. So, I demand for expansion of Nashik Traction machine Workshop.

[*]श्रीमती रीती पाठक (सीधी): हमारे देश में रेल आवागमन के सुविधायुक्त साधन के साथ व्यक्तियों, वर्गों, समूहों व स्थानों को जोड़ने की कड़ी के साथ कई संस्कृतियों के सुंदर सम्मिलन का कारण है किन्तु मैं जिस संसदीय क्षेत्र से आती हूं उसका एक बड़ा परिक्षेत्र रेलवे सुविधा की उपलब्धता से सर्वथा वंचित है। जिसके फलस्वरूप मेरे संसदीय क्षेत्र की बहुत बड़ी आबादी भारतीय स्वतंत्रता के लगभग सात दशक बाद भी रेल को अपनी आंखों से देख तक नहीं पाई।

ललितपुर सिंगरौली रेलवे ट्रैक कार्य विगत दो दशकों से लम्बित है जो बड़े ही मन्द गति से चल रहा है। वर्तमान रेल बजट में माननीय रेलवे मंत्री द्वारा तुलनात्मक रूप से अधिक बजट प्रदान किया गया है। इस हेतु में अपनी ओर से एवं संसदीय क्षेत्र की जनता जनार्दन की ओर से माननीय प्रधानमंत्री महोदय एवं माननीय रेल मंत्री महोदय के प्रति प्रसन्नतापूर्वक हार्दिक धन्यवाद ज्ञापित करता हूं।

विगत वर्षो का यह अनुभव है कि जो भी बजट उपलब्ध कराया जाता रहा वह भी अधिकारियों की लापरवाही के कारण आशापित कार्यों में नहीं किया जा सका।

अतः माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि संबंधित अधिकारियों को कार्य में द्रुत गति प्रदान करने हेतु कड़ाई से निर्देशित करें जिससे सीधी क्षेत्र की जनता रेल सुविधा का लाभ उठा सके। पुनःश्च आशापूर्वक आपका आभार ज्ञापित करती हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र सिंगरौली में डीआरएम कार्यालय पूर्व में स्वीकृति है अतः शीघ्र ही कार्यालय खोलने की कार्यवाही कर जनहित में कृपा की जाए। सिंगरौली से भोपाल जाने के लिए नियमित सायंकालीन ट्रेन चलाने की कृपा की जाए।

---

[*] Speech was laid on the Table.

[*]**SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMITHITTA):** I would like to draw the attention of this Government on an important issue that the prolonged delay in implementing the Sabari Railway Project in the State of Kerala. This project was started about 17 years back. This project, from Angamaly in Ernakulam district to Erumeli near Sabarimala, has a great potential for pilgrimage tourism as the line will be passing through Bharananganam. Sabarimala is one of the biggest pilgrim centres in the country. Every year more than four crore devotees are visiting Sabarimala, which is more than Kerala's population. The Government has requested to the State Government of Kerala to bear 50% share of the project. The State Government has already informed its inability to bear 50% share of this project. This project was declared and taken up as the Central Government's project and it will be completed by the Central Government only. So, I request the Government to not bring this project under the new policy of fifty-fifty basis.

The survey of extension of Sabari Railway line from Erumeli to Thiruvananthapuram via Ranni, Pathanamthitta, Konni and Punalur has been completed. I request the Government to allocate fund for extension of this line. This will be third parallel railway line from Angamaly to Thiruvananthapuram, the southern part of Kerala. The entire Sabari line is passing through the hilly areas. It will be a boost for the agricultural sector.

Another issue I would like to bring to the notice of this august House is that Tiruvalla is the only Railway Station in my Parliamentary Constituency, Pathanamthitta. Large number of devotees of Sabarimala pass through this station. Passenger amenities at Tiruvalla Railway Station are very poor. A proposal for

[*] Speech was laid on the Table.

modernisation of Tiruvalla Railway Station under PPP model is pending in the Railway Ministry. If this proposal is approved, world class facilities can be provided at this station. So, I request the Government to sanction the proposal urgently to modernize Tiruvalla Railway Station.

Stoppage for all train may be granted to Tiruvalla Railway Station as it is the only Railway station in Pathanamthitta District.

*__SHRI CHINTAMAN NAVASHA WANGA (PALGHAR):__ I heartily congratulate Hon'ble Railway Minister for presenting outstanding budget. The budget is reform oriented. It proposed to set up a regulation mechanism which will be entrusted with making regulations, setting performance standards and determining tariffs. It will also adjudicate on disputes among licensees/provide partners and the Ministry, subject to review in appeal, set up a working group to modify the present system of accounting to insure tracking of expenditure to deserved outcomes. The data on costing would be available on line including cost incurred on constructing, augmenting, maintaining and operating railways lines.

I congratulate the Hon'ble Minister for augmentation plan. The plan budget has gone up by 52% from Rs.65798 crore in 2014-15 to Rs.110011 crore in 2015-16. I also congratulate the Hon'ble Minister for no increase in passenger fares. The Ministry has announced many facilities for the common man viz: general coaches to be augmented, mobile charging facility in general coaches and sleeper class, cheaper water availability at stations, ease ticketing, seeking capacity increase, common man's bullet train, increase in train's speed, better punctuality, 200 more stations to be included in Adarsh Stations Scheme.

I also congratulate the Hon'ble Minister for undertaking programme of Swachh Rail Swachh Bharat. I thank for undertaking a scheme for kisan i.e. "Kisan Yatra Scheme". The Railway Minister has proposed sanction of 238 ROBs and 732 RUBs and elimination of 3438 level crossing to avoid fatal accidents at unmanned level crossing. I thank Hon'ble Minister for lifts and escalators plan at major stations to facilitate easy movement of the elderly and differently-abled passengers. He has proposed new toilets covering 650 additional stations.

The Hon'ble Minister has undertaken work of four railway lines between Virar to Dahanu Road upto Dahanu Metropolitan area as declared by the government. The suburban trains are also running from Church Gate to Dahanu Road station. But due to suburban railway, the population from Virar to Dahanu

* Speech was laid on the Table.

has increased rapidly. Palghar and Boisar stations are big stations. New Palghar district is established recently. Palghar is headquarter of new district. Offices of district level have also started. Talasari, Dahanu Vasai Tehsils are going to new district and they have to come to Palghar by Railway. I request the hon'ble Minister to upgrade Dahanu, Boisar, Palghar, Saphda, Virar, Nalasuprara and Vasai stations. Palghar station is having three platforms. It should be upgraded immediately and Memu trains upto Umber Gaon, Vepi stations may be introduced from Palghar. Boisa station is also a big station and upgradation of this station is also needed. Vasai-Virar Municipality is also big Municipality and population of the municipality is around more than 20 lakhs. Upgradation of Virar and Vasai stations is also needed. Long route trains are halting at Vasai station but no facilities are available to long route passengers. No booking facility is available at Vasai station for long route passengers. New trains from Palghar and Vasai are needed. People are demanding new trains from Palghar and Vasai to Gujarat and Thane, Panvel, Konkan and South India.

I have demanded many times in this Hon'ble House the construction of Dahanu Road and Nasik Road Railway line. Survey of this Railway line is complete but due to no budget provision, work of this railway line has not started. I request Hon'ble Minister that necessary provision may be made and construction of this railway line may be started.

श्री राम चन्द्र पासवान (समस्तीपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर हो रही चर्चा में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं लोक जनशक्ति की पार्टी की ओर से आपको धन्यवाद देता हूँ। महोदय, हम माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत ऐतिहासिक बजट के साथ-साथ भारतीय रेल को एक नई दिशा प्रदान करने वाला बजट प्रस्तुत करने के लिए अपनी पार्टी की ओर से हार्दिक बधाई एवं शुभकामना देते हैं कि आपने सही मायने में भारतीय रेल को विश्व में सर्वप्रथम लाने की दिशा में सार्थक प्रयास के साथ-साथ विपरीत परिस्थियों में भी अधिक से अधिक प्रभावशाली एवं जनउपयोगी के साथ-साथ देश की विकास दर को आगे ले जाने वाला बजट बनाया है।

मैं अपने विपक्षी मित्रों को सुन रहा था। किसी ने कोई नई गाड़ी नहीं चलाने, कोई नई रेल लाइन नहीं निर्माण करने के साथ साथ किसी ने तो इस बजट को ही बजट नहीं बताया है। मैं उनसे जानना चाहता हूँ कि यदि यह बजट नहीं है तो क्या है? भारतीय रेल आज संसाधनों की कमी के साथ-साथ भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में चुनौतियों का सामना कर रही है।

महोदय, माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक ऐतिहासिक निर्णय के तहत् रेलवे का पूर्ण विकास ही नहीं, रेलवे को एक नई वैश्विक दिशा प्रदान करने की जिम्मेदारी माननीय रेल मंत्री जी को दी और माननीय रेल मंत्री जी ने अपने पहले ही बजट में रेलवे की समस्याओं को बारीकियों से जानकर उसके समुचित समाधान हेतु अपना खका तैयार कर संसद के सामने प्रस्तुत किया है। यह कोई साधारण काम नहीं था। यह माननीय मंत्री जी की दूरदर्शिता का ही परिणाम है कि इतने कम समय के अंतराल मे इन्होंने रेलवे के कायाकल्प का जो खाका तैयार किया है, वह भारतीय रेल के लिए संजीवनी का कार्य करेगा।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने इस बजट में रेल-यात्रियों, कर्मचारियों के साथ-साथ रेलवे की आवश्यकताओं और चुनौतियों को अधिक से अधिक प्रभावशाली बनाने का एक सफल प्रयास/कार्य किया है, जो कि प्रशंसनीय ही नहीं बल्कि काबिले तारीफ भी है।

भारतीय रेल के आधुनिकीकरण के साथ-साथ विश्वस्तरीय बनाने के लिए जो-जो प्रावधान किए हैं, उससे निश्चय ही भारतीय रेल अपनी आवश्यकताओं को पूरा कर अपना लक्ष्य अवश्य प्राप्त करेगी।

महोदय, बिहार के लोग विभिन्न प्रदेशों में रहते हैं, उन्हें सबसे ज्यादा यात्रा में परेशानी छठ, ईद, बकरीद, होली, दीपावली और दुर्गापूजा के समय होती है, उसके मद्देनज़र रखते हुए बिहार में खास कर समस्तीपुर रोसड़ा दरभंगा, खगड़िया जो उत्तरी बिहार है, वहां अतिरिक्त ट्रेन दी जाए। जब राम विलास पासवान जी मंत्री थे तब उस समय कई नई परियोजनाओं का कार्य शुरू हुआ था, उसको पूरा करने के साथ-साथ, जैसे कुलियों के लिए वर्दी देने और उन्हें फोर्थ-ग्रेड कर्मचारी का दर्जा देने की बात हुई थी,

लेकिन आज यह कुली जस का तस है। आपसे आग्रह है कि इनको चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी का दर्जा दिया जाए। मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधान मंत्री और रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ पिछड़े क्षेत्रों को रेल के माध्यम से विकसित किया जाए।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अब विशेषकर मेरे संसदीय क्षेत्र समस्तीपुर, बिहार से होकर जाने वाली कुछ प्रमुख गाड़ियों की आकर्षित करना चाहता हूँ। जो सहरसा से प्रारम्भ होती हैं, उन्हें वाया-हसनपुर-रोसड़ा होते हुए सीधे दिल्ली, कोलकाता एवं दक्षिण भारत के लिए चलाने का अनुरोध करता हूँ। इसके साथ-साथ रेलगाड़ियों में खानपान एवं यात्रियों की सुविधाओं के लिए विशेष प्रयास के तहत रेल कर्मचारियों का नाम एवं सम्पर्क संख्या प्रस्तुत होनी चाहिए, ताकि यात्री अपनी यात्रा को आरामदायक व सुरक्षित बना सकें।

महोदय, रेलवे सुरक्षा-संरचना के लिए माननीय मंत्री जी ने बजट में जो प्रावधान किए हैं, वे प्रशंसनीय हैं। विशेषकर रेलवे क्रॉसिंग पर रेल ओवर ब्रिज निर्माण के साथ-साथ अधिकाधिक मानव रहित रेल फाटक निर्माण की स्वीकृति कर रेल से हो रही दुर्घटनाओं को कम करने का सार्थक प्रयास किया है। साथ ही सिग्नल प्रणाली को आधुनिक करके उन्होंने रेलवे को एक नई दिशा/गति प्रदान की है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इस बजट को अधिक प्रभावशाली एवं जनोपयोगी बनाने हेतु निम्नलिखित प्रस्ताव को बजट में शामिल करने का कष्ट करें।

समस्तीपुर मंडल में समस्तीपुर-मुजफ्फरपुर रेल लाइन पर भोला टॉकीज के निकट रेल ओवर ब्रिज निर्माण के साथ-साथ समस्तीपुर-हसनपुर खंडपर-रोसड़ा रेलवे स्टेशन के समीप गांधी चौक-दामोदरपुर रेलवे लाइन पर रेल ओवर ब्रिज, शारदानगर-सहीयारडीह के पास रेल ओवर ब्रिज, विशेषकर मुक्तापुर और किशनपुर रेलवे स्टेशन के बीच में दरभंगा-समस्तीपुर सड़क पर रेल ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए।

हाजीपुर जोन के अंतर्गत हाजीपुर-महुआ रोड़ (जोनल कार्यालय के समीप) पर रेल ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए। कर्पुरी ग्राम से महुआ-हाजीपुर रेल लाइन, जिसका सर्वेक्षण कार्य किया जा चुका है, उक्त लाइन का कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया है, इस पर धनराशि आबंटित की जाए। मुक्ता-पुर कुश्वेश्वर-स्थान भाया-सिंधिया रेल लाइन सर्वेक्षण पर धनराशि निर्गत कर इसे पूरा क ा जाए। दरभंगा-कुश्वेश्वर स्थान, खगड़िया-कुश्वेश्वर स्थान, बहेड़ी-शिवाजी नगर-रोसड़ा-मंझौल-बरौनी के बीच नई रेल लाइन के यातायात सर्वेक्षण, कुश्वेश्वर-स्थान-सहरसा सर्वेक्षण कार्य, बरौनी-हसनपुर के बीच वरास्ता भगवानपुर चेरिया बरियारपुर रेल लाइन सर्वेक्षण के लिए और धन उपलब्ध कराने का कष्ट किया जाए।...(व्यवधान)

***श्री हरीश मीना (दौसा)**: मैं इस बजट का समर्थन करता हूं। भारतीय रेल हर भारतीय के जीवन से कहीं न कहीं जुड़ी हुई है और भारतीय अर्थव्यवस्था में भी बहुत बड़ा योगदान देती है। भारतीय रेल दुनियां में यात्री दृष्टि से सबसे बड़ा नेटवर्क है इस लिहाज से भारतीय रेल के निरंतर सुधार व विकास की चुनौतियां हमारे सामने हैं, जिसे पूरा करने की इच्छाशक्ति इस बजट में दिखती है। सुरक्षा व स्वच्छता भारतीय रेल का वह महत्वपूर्ण हिस्सा है जिन पर कार्य करने की आवश्यकता है, इन संदर्भ में जो प्रावधान लाए गए हैं जैसे सुरक्षा के लिए रेलवे को आत्मनिर्भर बनाने की बात हो या स्वच्छता के लिहाज से सभी प्लेटफार्म को स्वच्छ बनाना, 12 हजार टॉयलेट/वैक्यूम टॉयलेट की बात हो, यह सभी कदम स्वागतयोग्य है।

इस बजट में महिलाओं और युवाओं का भी ध्यान रखा गया है जहां महिलओं के लिए महिला डिब्बों में कैमरे, प्रेग्नेंट महिलाओं को लोअर बर्थ और विशेष महिला सुरक्षा की बात की गई वहीं युवाओं के लिए ऑनलाईन आवेदन प्रणाली के जरिए भर्ती, निजी क्षेत्र के साझेदारी के साथ रोजगार अवसर पैदा किए जाना, कौशल विकास को ध्यान में रखते हुए रेलवे यूनिवर्सिटी की स्थापना, 400 स्टेशनों पर वाईफाई की सेवा, जैसे अन्य अनेक कदम उठाए गए हैं।

माननीय मंत्री जी ने बहुत सी अन्य घोषणाएं की जैसे किसान यात्रा प्रावधान, पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए गांधी सर्किट सेवा अतुल्य भारत के अभियान के तहत अतुल्य ट्रेन की शुरूआत, रेलवे के राजस्व को बढ़ाने के लिए रेलवे स्टेशन को और रेल गाड़ियों को कंपनियों के नाम करने का प्रस्ताव हो, पीपीपी मॉडल अपनाए जाने की बात हो, यह सहरानीय व महत्वपूर्ण कदम है।

मैं राजस्थान के दौसा क्षेत्र से आता हूं यहां की जनता की कई वर्षों से दौसा के तीन महत्वपूर्ण जगहों पर ओवर ब्रिज व अंडर पास की मांग थी जो मैंने इस सदन में भी उठाई थी व माननीय मंत्री जी से भी अनुरोध किया था। मैं माननीय मंत्री जी के धन्यवाद प्रकट करना चाहता हूं कि उन्होंने मेरे क्षेत्र दौसा के लोगों की लंबे समय से चली आ रही मांग का ध्यान रखा और लंबे समय से लंबित दौसा-गंगापुर रेल लाईन के लिए अतिरिक्त राशि आवंटित की और 3 महत्वपूर्ण जगहों पर ओवर ब्रिज, 3 जगहों पर अंडर पास और 1 लाईट ओवर पास को समझा और स्वीकृति दी।

मैं अंत में रेलवे मंत्री जी से केवल एक अनुरोध और करना चाहूंगा कि बंदीकुई-दौसा से जयपुर प्रतिदिन हजारों वेतन भोगी रेलवे द्वारा सफर कर जयपुर काम के लिए आते हैं और शाम फिर से अपने क्षेत्र

---

* Speech was laid on the Table.

लौट जाते हैं, इनके लिए कोई विशेष लोकल ट्रेन नहीं है जिसके कारण उन्हें कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। अतः मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि बांदीकुई से दौसा होते हुए जयपुर के लिए एक लोकल ट्रेन की व्यवस्था करें। मैं पुनः एक बार मंत्री जी के बजट का स्वागत करता हूं।

*__श्री देवजी एम. पटेल (जालौर)__: 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 कहानियां, यात्रा वृतांत से लेकर अर्थ जगत में रेलवे की भूमिका सराहनीय है। हम कह सकते हैं- भारतीय रेलवे देश की रीढ है।

आर्थिक उदारवादी नीतियों के लागू होने के बाद मध्यवर्गीय युवा आजीविका के लिए दूरांचलों में रोजगार के लिए पूरे देश के कोने-कोने में जाने लगा है। इसलिए रेलों में आवाजाही के लिए भीड़ बढ़ने के साथ उच्च स्तरीय मार्ग भी बढ़ी है। ऐसा इसलिए भी हुआ है, क्योंकि चीन व जापान समेत पूरी दुनिया में रेलवे में विस्तार, गति और सुविधाए हैरतअंगेज है। इसाकी तुलना में हम वाकई पिछड़े हैं क्योंकि 10 वर्षों में रेल से राजनीति उद्देश्य को साधा जाता रहा है। रेल की माली हालत रेल की आधारभूत संरचना रेल का आधुनिकीकरण शोध जैसे आवश्यकताओं पर ध्यान नहीं दिया गया। रेल मंत्री ने केवल अपने प्रदेश या हाई कमान के चुनाव क्षेत्र का ध्यान रखने का काम किया है, जिससे रेलवे की स्थिति दिनों-दिन खराब होती चली गई। पूरे विश्व में बुलेट ट्रेन चल रही है, वहीं हमारे यहां रेल की अधिकतम गति सीमा 120 किलोमीटर प्रतिघंटा से भी कम है। आज 67 वर्षों में जो रेल की प्रगति होनी चाहिए थी वह नहीं हुई है।

रेल बजट के इतिहास में ऐसा पहली बार हुआ है। रेल मंत्री सुरेश प्रभु ने प्रभु का नाम लेकर अपना पहला रेल बजट किया है। रेल के जानकारों ने इसे एक सधा और व्यावहारिक बजट बताया है। इस बार के बजट में सबसे चौंकाने वाली बात नई रेलगाड़ियों की घोषणा न होना है। यह घबराने की बात नहीं है। क्योंकि इसके पहले के रेल बजटों में नई रेलगाड़ियों और परियोजनाओं की भरमार रहती थी। रेल को घाटे से उबारने, उसके राजस्व में इजाफा करने, मुसाफिरों की सुरक्षा एवं सुविधा बढ़ाने के उपाय कम होते थे। लोकलुभावन और राजनीतिक स्वार्थों को पूरा करने वाले बजट में रेल की बेहतरी के लिए चिंता नगण्य रहा करती थी। बजट में नई रेलगाड़ियों की घोषणा न करते हुए प्रभु ने स्पष्ट संकेत दिया है कि वह सबसे पहले रेल की मौजूदा व्यवस्था को पटरी पर लाना चाहते हैं। सुविधा एवं सुरक्षा के लिहाज से वह रेल को अपग्रेड और उसे बेहतर बनाना चाहते हैं। रेल मंत्री ने बजट में कुछ नई पहल की है जो आज के समय के हिसाब से काफी प्रासंगिक है।

---

* Speech was laid on the Table.

इस रेल बजट में भारतीय रेलवे को एक बार फिर से भारतीय अर्थव्यवस्था का प्रमुख वाहक बनाने के उपाय सुझाए गए हैं। इसमें उच्च निवेश भारी बोझ वाले मार्गों पर भीड़-भाड़ में कमी लाने और रेलगाड़ियों और प्रोजैक्ट्स डिलवरी की गति बढ़ाने, बेहतर यात्री सुविधाओं और सुरक्षा तथा रेलवे को जनता के लिए यातायात का पसंदीदा माध्यम बनाने के लिए संसाधन जुटाने की कोशिश की गई है। माननीय रेल मंत्री जी ने संसद में बजट प्रस्तुत करते हुए सही कहा- कि सभी महत्वपूर्ण प्रस्तावित कदम मिशन मोड मे सम्पन्न में किया जाएगा। बजट प्रस्तावों में अगले पांच वर्षों में भारतीय रेलवे के कायकल्प के लिए चार लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं- ग्राहकों के अनुभव में स्थाई और मानक योग्य सुधार लाना, रेलवे को यात्रा का सुरक्षित साधन बनाना, भारतीय रेलों की क्षमता में पर्याप्त विस्तार और भारतीय रेलवे का आधुनिक आधार भूत संरचना का विकास करना अंततः भारतीय रेलवे को आर्थिक दृष्टि से आत्म निर्भर बनाना।

यह रेल बजट अपने प्रधानमंत्री जी के सपनों को पूरा करने वाला है जिसमें पूरे जन सामान्य का ध्यान रखा गया है। इस बजट में सभी यात्रियों पर ध्यान दिया गया है। हम कह सकते हैं यह रेल बजट दूर दृष्टि व पक्के इरादे के साथ पेश किया गया है।

इस रेल बजट में सामान्य यात्रियों की यात्रा को सुखद बनाने के लिए बजट में साफ सफाई पर बल दिया गया है और स्वच्छ भारत अभियान के अंतर्गत स्टेशनों और गाड़ियों की सफाई के लिए नया विभाग बनाने का प्रस्ताव किया है। 650 अतिरिक्त स्टेशनों पर नए शौचालय बनाए जाएंगे, डिस्पोजल बिस्तरों की ऑनलाइन बुकिंग उपलब्ध कराई जाएगी। बजट में 24X7 हेल्पलाइन नम्बर, 138 सुरक्षा से जुड़ी शिकायतों के लिए निःशुल्क नम्बर 182 का भी प्रस्ताव किया गया है। अनारक्षित श्रेणी में यात्रा करने के इच्छुक आम आदमी के सामने सबसे बड़ी समस्या टिकट खरीदने की होती हैं। अनारक्षित यात्रा करने वाला यात्रा करने वाला यात्री 5 मिनट के भीतर टिकट खरीद सके, यह सुनिश्चित करने के लिए आपरेशन फाइन मिनट शुरू किया जाएगा। बहादुर सिपाहियों की यात्रा को सुगम बनाने के लिए वारंट समाप्त करने के लिए रक्षा यात्रा प्रणाली की घोषणा की गई है। 2000 स्थानों में से 600 स्थानों पर इस सुविधा को चालू कर दिया गया है। इस सुविधा का और विस्तार किया जाएगा। मूल्यवान ग्राहकों को अपना भोजन चुनने के लिए दिए गए विविध विकल्पों जिसमें स्थानीय व्यंजन भी शामिल हैं। बहुत कम दाम पर यात्रियों को पीने के लिए स्वच्छ पानी के लिए वाटर वेंडिंग मशीने और अधिक रेलवे स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जाएगी। चल टिकट परीक्षकों को हैंड हैल्ड टर्मिनल उपलब्ध कराए जाएंगे, जिससे पेपर के रिमों की बचत होने के अलावा रिफंड के दावों को अंतिम रूप देने में भी तेजी लाने में सहायता मिलेगी। महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए पायलट आधार पर मेनलाइन के चुनिंदा सवारी डिब्बों और उपनगरीय गाड़ियों में

महिलाओं के डिब्बों में निगरानी रखने के लिए कैमरा लगाए जाएंगे परन्तु ऐसा करते समय उनकी प्राइवेसी का भी ख्याल रखा जाएगा। इस बजट में सबसे ज्यादा ध्यान साधारण डिब्बों में सफर करने वाले यात्रियों को देते हुए सवारी डिब्बों में मोबाइल फोन चार्जिंग की सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी, साथ ही साथ इसकी संख्या में वृद्धि की जाएगी। ऊपरी बर्थ पर चढ़ने के लिए सुविधाजनक सीढ़ियों की व्यवस्था की जाएगी। सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए महिलाओं व वरिष्ठ नागरिकों के लिए सवारी डिब्बों के मध्य भाग में सीटें आरक्षित की जाएगी। किसानों को ध्यान रखते हुए इस बजट में आईआरसीटीसी किसान यात्रा की योजना बना रही है।

इस रेल बजट में क्षेत्र का पूरा ध्यान रखा गया, जालौर सिरोही संसदीय क्षेत्र के विकास के पूरी रूपरेखा प्रस्तुत की गया है जो नागरिकों के द्वारा काफी सराहा गया है। पिछले पांच साल से मैं लगातार सदन में इस क्षेत्र की मांगों को, समस्याओं को उठाता रहा लेकिन पिछली सरकार से इस पर कोई ध्यान नहीं दिया था। यह क्षेत्र, आजादी के 67 वर्षों से लगाता उपेक्षा का दंश झेल रहा था। एनडीए सरकार ने इस क्षेत्र के विकास हेतु रेल बजट में पूरा ख्याल रखा है। यह रेल बजट इस क्षेत्र के विकास में मील का पत्थर साबित होगा। इस बजट में जालौर जिले को बड़ी सौगात मिली है, जिसमें अगले कुछ वर्षों में जालौर जिले को इलेक्ट्रिक ट्रेक के रूप में पहचान मिलेगी। हाल ही में हिसार-भटिंडा-सूरतगढ़-भीलडी रेल लाइन विद्युतीकरण प्रोजेक्ट को स्वीकृति मिली है जिससे वाया समदडी भीलडी वाया जालौर शहर समेत जिले के सभी रेलवे स्टेशन लाभांवित होंगे। इस परियोजना से रेलवे के रफ्तार में इजाफा होगा, वही डीजल की बचत होगी। जालौर स्टेशन अपग्रेड होने पर यात्रियों सुविधाओं का विस्तार होगा। इस क्षेत्र में स्थित ग्रेनाइट उद्योग का काफी फायदा होने की उम्मीद है। जिससे जिले में रोजगार बढ़ेगा। सिरोही जिला रेलवे के लिए बड़ा हब बनेगा इससे न केवल रेलवे बल्कि नागरिकों को भी बड़ा फायदा होगा। रेलवे के विभिन्न परियोजनाओं के आने से जिले की सूरत इंडस्ट्री, लाइफ स्टाइल, बिजनेस टूरिज्म, हेल्थ और रोजगार को काफी ग्रोथ मिलेगी। इस बजट में पिंडवारा सिरोही बागरा रेल लाइन सर्वे को मंजूरी मिली जिससे सिरोही जिला मुख्यालय के साथ-साथ गांवों तक रेलवे पहुॅंच जाएगी। स्वरूपगंज में सूखा बंदरगाह बनने से यहां मालगाड़ियों से माल का लादान और उतारने का कार्य होगा। जिसके लिए अलग-अलग ट्रैक बनेंगे। इससे यहां बहुत अधिक मात्रा में मजदूर और इंजीनियर्स की जरूरत पड़ेगी। इससे जिले में रोजगार के अवसर बढ़ेगा। माननीय पूर्व प्रधानमंत्री जी का महत्वाकांक्षी गोल्डन कोरिडोर परियोजना राजस्थान में आबूरोड में प्रवेश करेगी जिससे यहां पर दोहरा मार्ग होगा और 100 की रफ्तार में मालगाड़ियां दौडेंगी। विद्युतीकरण दोहरीकरण और डीजल शेड बनने से इस जिला का चहुमुखी विकास होगा। इन सब के लिए

हमारे माननीय रेल मंत्री जी सचमुच धन्यवाद के योग्य हैं। यहां की जनता उनका बहुत-बहुत आभार प्रकट करती है। इस तरह हमारे जिले पर थोड़ा और ध्यान देने की आवश्यकता है जालौर जिले स्थित संचौर को रेलवे लाइन से जोड़ने की जरूरत है जो अंतराष्ट्रीय बॉर्डर हैं। सांचौर के रेलवे से जुड़ने से यहां की जनता को आवगमन के लिए सस्ता और सरल साधन मिल सकेगा और यहां की जनता के साथ-साथ सेना को भी इसका लाभ मिलेगा। साथ ही दोनों जिले के कई स्टेशनों को अपग्रेड करने की जरूरत है। आगे रेलवे से मुझे और नागरिकों को ढेर सारी उम्मीदें हैं।

HON. CHAIRPERSON: Now, nothing will go on record.

… (*Interruptions*)*

श्री राजकुमार सैनी (कुरुक्षेत्र) : महोदय, आपने रेल बजट पर मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। किसी भी व्यक्ति की नीयत का अंदाजा उसकी वाणी से नहीं लगाया जा सकता, उसकी करनी से व्यक्ति की नीयत का अंदाजा लगाया जा सकता है।

महोदय, किसी भी व्यक्ति की नीयत कैसी है, यह उसकी वाणी से नहीं, उसकी करनी से यह आंका जा सकता है। हम हर काम प्रभु पर भरोसा करके शुरू करते हैं।

महोदय, किसी भी व्यक्ति की नीयत कैसी है, यह अंदाजा उसकी वाणी से नहीं, उसकी करनी से लगाया जा सकता है। व्यक्ति भगवान का नाम लेकर ही कोई कार्य शुरू करता है, प्रभु का नाम लेकर ही कार्य शुरू करता है और आज इस प्रभु ने माननीय नरेन्द्र भाई मोदी के नेतृत्व में जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसके सम्बन्ध में अपनी बात कहना चाहूँगा।

यह बजट जितना प्रोग्रैसिव है, वह अपने आप में एक करिश्मा है, अजूबा है। जनता से बिना एक वैसा वसूल किए, बिना कोई भार डाले, बिना कोई किराया बढ़ाए जिस प्रकार से उन्होंने हर तबके के लिए कुछ न कुछ रखा है, यह अपने आप में बहुत सराहनीय है। महोदय, जैसे बिना किराया बढ़ोतरी के आज ट्रेनों में अच्छे और अतिरिक्त शौचालय और अतिरिक्त डिब्बे ट्रेनों में जोड़े हैं, पाँच मिनट में ई-टिकटिंग सुविधा, जो यात्रा से चार महीने पहले भी बुक कराई जा सकती है, यात्री डिब्बों में मोबाइल चार्जर और गाड़ियों की गति जो पहले 20-25 किलोमीटर प्रति घंटा से 50 किलोमीटर प्रति घंटा तक ही होती थी, आज उसको 75 से 100 किलोमीटर प्रति घंटा करने का प्रावधान है। साथ में 3438 फाटकों पर ओवरब्रिज पुल बनाकर तथा रेलवे स्टेशनों पर लॉकर सुविधा उपलब्ध कराकर जो सारे कार्य बिना जनता पर बोझ डाले शुरू किए जाएँगे, यह अपने आप में एक बहुत ही सराहनीय कार्य है। स्वच्छ भारत मिशन के तहत, स्वच्छ रेलवे मिशन के तहत भी गत वर्ष केवल 120 रेलवे स्टेशनों पर ही शौचालय बनाए गए थे और आज 650 रेलवे स्टेशनों पर शौचालय बनाए जाएँगे। 17000 शौचालय आगे आधुनिक किए जाएँगे और 17500 शौचालय इस नौ महीने के कार्यकाल में अब से पहले बना भी दिये गये हैं। इसी प्रकार से रेल डिब्बों के अंदर तथा पैसैंजर गाड़ियों के अंदर भी शौचालय बनाने का प्रावधान रखा गया है। लोकल ट्रेनों के लिए यह

---

* Not recorded.

अपने आप में एक बहुत बड़ी उपलब्धि होगी। इसी प्रकार से किसानों के लिए भी नश्वर पदार्थों का रख-रखाव बहुत मुश्किल होता था, लेकिन जैसे केला है, टमाटर है, दूसरी सब्ज़ियाँ हैं जो अपने आप में खराब हो जाती थीं, उनके लिए भी यार्डों पर गोदाम और कोल्ड स्टोरेज का प्रोविज़न रखा गया है।

सभापति महोदय, आज देश को गति देने की जो बात है तो हम उद्योगों के माध्यम से ही अधिक रोज़गारों का सृजन कर सकते हैं और उसमें सबसे अहम और कारगर भूमिका रेलवे ही निभा सकती है। मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि आज माननीय मंत्री जी ने इस ओर भी ध्यान देकर हमारे इस रेल बजट को जो पीछे 65000 करोड़ का था, उसके लिए आज 1 लाख करोड़ का प्रोविज़न रखा गया है, जिसमें लगभग 9400 किलोमीटर रेलवे लाईन का दोहरीकरण और तिहरीकरण किया जाएगा और 7000 किलोमीटर के करीब दूसरी रेल लाइनें बिछाई जाएँगी। इसी प्रकार हम कह सकते हैं कि इस बजट को कई गुना बढ़ाया गया है। यह अपने आप में अजूबा और करिश्मा ही नहीं, यह अपने आप में मानने वाली बात है कि हमारे प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी रेल को किस ओर ले जाना चाहते हैं, कितना उसका विकास करना चाहते हैं।

महोदय, ठीक इसी प्रकार से पर्यावरण के लिए भी बजट में विशेष ध्यान रखा गया है। इसमें बिजली बजत और पर्यावरण का विशेष ध्यान है, जिसके लिए रेलवे की निजी पड़ी भूमि पर करीब-करीब 1000 मैगावाट के सौर ऊर्जा संयंत्र लगाकर सस्ती बिजली और बिजली बचत का ध्यान करके 3000 करोड़ रुपये के करीब बचत की जाएगी। महिलाओं के लिए, वरिष्ठ नागरिकों के लिए भी सीसीटीवी कैमरे लगाकर अलग विशेष गाड़ियों में अतिरिक्त डिब्बे जोड़ने का प्रावधान है। टोलफ्री नंबर 182 लगाकर सुरक्षा को सुनिश्चित किया गया है। महिलाओं और युवाओं के लिए भी रोज़गार के अवसर पैदा किये जाएँगे। सभी राज्यों में उपरिगामी अंडरपास बनाकर फाटकों को समाप्त किया जाएगा जहाँ बहुत सारी दुर्घटनाएँ अनमैन्ड रेलवे फाटकों पर हुई। इसके विषय में भी विशेष ध्यान हमारे मंत्री जी ने दिया है। हमारा क्षेत्र कुरुक्षेत्र धार्मिक नगरी है और लैंड ऑफ महाभारत का इससे नाता है।

इसके लिए मैं मंत्री महोदय का बहुत विशेष धन्यवाद करता हूं, जिन्होंने 27 रेलवे फाटक हरियाणा में दिये, जिनमें से 20 सिर्फ मेरे संसदीय क्षेत्र कुरुक्षेत्र के अन्दर दिये हैं। जहां बहुत सारे अनमेण्ड रेलवे फाटक थे, वहां अब से पहले बहुत सी दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

श्री राजकुमार सैनी : इसी प्रकार से मैं अपने क्षेत्र के बारे में एक चीज़ की मांग और रखना चाहता हूं। आज हमारे इस क्षेत्र में हरिद्वार और कुरुक्षेत्र के बीच में, जो दोनों धार्मिक नगरी हैं, इनके बीच में रेलवे

लाइन बिछाने का एक प्रोवीज़न था, लेकिन पिछली सरकारों ने कहीं इस बात की चर्चा अभी तक नहीं चलाई। मैं माननीय मंत्री महोदय और सरकार से आपके माध्यम से मांग करना चाहूंगा कि इस लाइन का तुरन्त कोई न कोई प्रोवीजन किया जाये। इसी प्रकार से सहारनपुर से...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Shri Raj Kumarji, please conclude.

श्री राजकुमार सैनी : एक मिनट। इसी प्रकार से सहारनपुर अम्बाला रेलवे लाइन, जो बहुत ज्यादा व्यस्त है, इसके ऊपर दो रेलवे स्टेशन मुस्तफाबाद और बराड़ा के पास ओवरब्रिज बनने थे। वहां पर लोग रेलगाड़ियों की वजह से चार-चार, छः-छः घण्टे के लिए खड़े हो जाते हैं और रेलगाड़ियां खड़ी होने की वजह से रोड अवरुद्ध होती है, उसकी वजह से बहुत परेशानी लोगों को होती है। यहां पर ओवरब्रिज बनाया जाना अत्यन्त अनिवार्य है। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री तारिक अनवर।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : तारिक अनवर जी, एक मिनट। Hon. Members, please understand that every Member wants to participate in the Railway Budget. In the earlier days, we used to sit till early in the morning. Now I want to tell all the hon. Members that once your Party has allotted five minutes, you cannot expect more time than that. I have to stop you to allow other Members. All are important Members. Please conclude.

श्री राजकुमार सैनी : कुरुक्षेत्र बहुत धार्मिक नगरी है, महाभारत की धरती है, मैं आपके माध्यम से विनती करना चाहूंगा...(व्यवधान)

*[*] **SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA):** The rail budget for 2015-16 has proposed a Plan outlay of Rs. 1,00,011 crore. It is over one and a half times the outlay of Rs. 65,798 crore in the revised estimates for the year 2014-15.

The Railway plays a vital role in the development of our nation and people of the country have high expectations on the NDA government under the leadership of Prime Minister Shri Narendra Modiji and Railway Minister Shri Suresh Prabhuji. The present railway budget is really a very good budget with a clear vision for development of Indian Railways in the next five years. It is the need of the hour to take a decisive steps to change the face of Indian Railways. Faster trains, modern trains and stations, skilled staff and safety of passengers, should be top priorities of the railways.

I would like to draw the attention of the hon'ble railway minister towards up-gradation of Mangaluru Railway station as World class station. The project was announced by the Indian Railways a few years back. But no fund is allocated for the purpose and the dream of my people to see the World class railway station at Mangaluru still remains on the paper itself. Since Mangaluru is a coastal town and located in the border of Karnataka and Kerala states there are thousands of commuters who travel on this railway line. Moreover Mangaluru has International Airport and people from various countries visit to Mangaluru and further proceed to various parts of Karnataka and Kerala states. They need the services of Indian Railways. Therefore to cater to the needs of international passengers we need to develop Mangaluru as world class railway station. Hence I request the hon'ble Minister for Railway to allocate funds to develop Mangaluru railway station as World class station.

Another point I would like to state is that there is a long pending dream of my people to have a Separate Railway Division for Mangaluru. I would like draw the attention of the government that Mangaluru is the second biggest city of

[*] Speech was laid on the Table.

Karnataka and a commercial and industrial centre. It is an important tourist place and attracts pilgrims. There is an urgent need to lay emphasis on providing connectivity between inter-cities within the states. As I already mentioned Mangaluru is a coastal town and it is a very attractive beach Tourism destination. It has also many famous religious places in the surrounding area like Dharmashala, Kukke Subramanya, Horanadu and Kolluru Mookambike etc., and it has many natural hotspots in its surrounding places like Charmadi Ghat, Shradi Ghat, Agumbe Ghat etc. People from various parts of Karnataka needs intercity trains to connect these places so that tourism development of the region would get boost and it helps to fetch more revenue to local people. This could be done if separate Mangaluru railway division is created. Moreover it helps to take a decision to cater to the needs of people of Dakshina Kannada district. But, at present, people in my district are facing various problems like non availability of trains to reach destinations particularly for local people, including students, offices goers, and business persons etc., Therefore, I would like to request the hon'ble Minister to look into this issue and take immediate steps to create a separate railway division at Mangaluru.

Mangalore Zone generated revenue from goods transportation to and fro Bangalore, Mysore, Hubli and other parts of Karnataka. Mangalore railway stations had received step motherly treatment under Palakkad Division. Hence there should be a separate division for Mangalore and it should be brought under South Western Railway Zone headquartered in Hubli.

There is an urgent need to introduce more trains between Mangalore and Bangalore via Hassan. I would like to point out that an agreement was signed with Hassan-Mangalore Railway Development Company Ltd. (HMRDC) because of which there is an impediment in the introduction of new passenger trains on the route. In order earn more revenue, the company is not allowing to run passengers train on the Hassan - Mangaluru railway line. It allowed only goods trains on the line and considered that the passenger train services would hamper the movement

of the goods rakes. Indian Railways, being a service provider, should introduce more passenger trains to provide rail services to people.

Therefore, I urge upon the Railway Minister to take immediate steps to introduce more trains from Bangalore to Mangalore via Arasikee or Hassan. At present "One direct train at night between Mangalore to Bangalore is running on the route. It is not possible for single train to meet the growing demands of people. Another point I would like to mention is that the government should expedite the Shravanabelagola-Nelamangala new line work. If this railway line is completed it helps to reduce the travel time between Bengaluru and Mangaluru to benefit the people. I would also like to impress upon the railway minister to take steps to introduce more trains from Hubli, Gulbarga to Mangalore via Hassan and Arasikere "which is possible with the current railway track."

The other demands of the people of my Lok Sabha constituency are: Permanent halt of all Kerala-bound trains at Major stations like Surathkal, Udupi; Kundapura, Byndoor, Bhatkal, Kumta and Karwar;Improvement of passenger amenities at these stations;Doubling the track of the Mangalore Centre-Ullal stretch;Increase in the frequency of Bangalore-Karwar train;Construction of wider approach road to Mangalore Junction station; Replacing Malayalam sign boards with Kannada boards.

People of Karnataka had pinned hopes of getting more trains and new railway lines but the are still not disappointed since the budget focused more on improving passenger amenities and augmenting rail infrastructure.

Hon'ble Minster for Railways, Shri Suresh Prabhuji has allocated significantly higher funds for key projects. For example, the budget has mentioned -Spending on new lines is Rs.12,830 crore. This amount is increased from Rs.8,984 crore in the previous budget. Similarly, on gauge conversion from Rs. 3,439 crore to Rs. 5,555 crore; on passenger amenities from Rs. 1,050 crore to Rs. 1,753 crore.

All of this is good news for the railways' future, if it materializes as envisaged.

Hon'ble Railway Minister has taken a right decision to focus on passenger amenities and completion of ongoing projects. Karnataka, which has poor rail density, would gain a lot with the availability of more funds to take up infrastructure works.

*SHRI P.C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT):** It is very happy to note that the Hon. Railway Minister has presented very good budget and I am thankful for extending Rs.1500 crores support to Karnataka and Rs. 45 crores to Kudachi-Bagalkot works which comes under my constituency.

The railway budget is backbone of transportation system and it is linked to entire country. For the first time, the Hon. Minister has given much importance to safety, security and efficiency of the employees without increasing the passenger fare and Railway Minister has taken into consideration providing better amenities to passengers like safety for women, cleanliness, toilet facilities and increasing the average speed of the trains.

To avoid the accidents construction of ROB/RUB at the cost of Rs.6581 crores for elimination of 3438 level crossings is history in railways.

In my constituency too many long pending demands are not met, therefore, I request the Hon. Minister to consider and take appropriate measures in forthcoming days. At Bagalkot Railway station, there is only one track for handling of goods. Whereas in my constituency district 12 sugar factories and 2 cement industries and other industries are present and it is very difficult to transport sugar, cement, and other materials. Therefore, I earnestly request the Hon. Minister to provide more goods handling tacks.

The new railway line Almatti-Koppal survey has been completed since long time and our people are demanding sanctioning of new railway line, hence the same may be sanctioned earliest.

I have requested the Hon. Minister and secretaries of the Railway Ministry for providing Railway over bridge at Balaganur-Lingadal road level crossing No. 39 at KM 77/800-900 and people of that area have made several protests and people are facing much difficulties. Therefore, necessary measures may be taken.

Badami, Pattadakallu, Iohle, are tourists sites and so many people are visiting these places every day through the Ramdurg-Badami Road, near

* Speech was laid on the Table.

Yaragoppa railway station. AT present man-gate is existing and it is very inconvenient to the public to enter Badami city. Therefore I request the Hon. Minister that the over bridge work be taken up at the earliest.

In the last Budget 2014-2015 the previous railway Minister had announced Gadag-Pandarapur new train exclusively for tourists but not yet started till now. I request the same may be started immediately. At present Train No. 12629 and Train No. 12630 Karnataka Sampark Kranti Express are running via Hubli twice a week and Secunderabad 5 days a week. Now I request the Hon. Minister to route this train via Gadag-Bagalkot-Bijapur-Solapur at least once a week.

Train No. 17307 and 17308 Mysore-Bagalkot Basava Express route moving Guntakal, Gulburga will be round about train to the people. Hence, Mysore Bagalkot should be routed as Bangalore-Guntakal Hospet and Gadag, Bagalkot. This is very important to the people as there are no daily trains in this route of tourists importance i.e. Hampi and Badami etc.

Regarding new railway line construction of Kudachi-Bagalkot, the land acquisition process for this line has to be speeded up and minor glitches with the Government of Karnataka are to be addressed. I once again request you to give top priority for completion of this work directing the concerned in this matter.The provision of Rs. 45 crores in 2015-16. Budget is very meagre, hence I request to provide sufficient funds for completion of the project.

Stoppage of train No. 16525, Solapur Mysore Train has to be stopped at Mallapur station as this is covered by so many villages and this train is the life line for the people of this area.

***SHRI S.R. VIJAYA KUMAR (CHENNAI CENTRAL):** At the outset, I bow my head and thank our revered leader, Makkal Mudalvar, Puratchi Thalaivi Dr. Amma for having sent me to this august house of the Parliament of India and also for having enabled me to express my views on the General Discussion on the Budget (Railways) for 2015-16.

As has been opined by Dr. Amma, the Railway Minister has spared the common man and not levied any hike in the passenger rail faces. But still, freight rates for certain commodities have been increased. Railway Minister may look into it that common man is not affected indirectly through price rise.

There is a plan to achieve a substantial improvement of the Operating Ratio in the coming fiscal year through efficiency measures.

There is a proposal to purchase cheaper traction power and that should not be done at the cost State Governments and State Power Utilities. This should be done after consultations with the State Governments and the State Power Utilities.

While welcoming the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network, our request is to accord high priority routes to Chennai, considering the growth potential of the Metro City.

The proposed infrastructure financing mechanism by the Railways is very similar to the Tamil Nadu Infrastructure Fund Management Company (TNIFMC) launched by Dr. Amma in September, 2014, a first of its kind by any State Government. The Railways should allocate more funds through this mechanism to the projects in Tamil Nadu which have been held up for want of funds.

Announcements have been made for fast tracking sanctioned works on 7000 kilometres of the existing lines and commissioning 1200 kilometres in 2015-16 at an estimated cost of Rs. 8,686 crores; commissioning of 800 kilometres of gauge conversion, and expanding the capacity of 9400 kilometres of railway lines at a cost of Rs. 96,182 crores. But there is no mention about any new projects or

---

* Speech was laid on the Table.

about the earliest announced pending projects in general and in Tamil Nadu in particular.

I may reiterate that Tamil Nadu had sought support for 10 critical new projects and for completion of 22 pending projects for execution which have been sanctioned earlier but are languishing for want to allocation of funds. We fervently hope that a review would be taken up and adequate funds would be provided for completion of the 22 pending projects and taking up of the 10 new projects.

Responding positively to the Railway Minister's call to the State Government to take part in the development of railway projects, the government of Tamil Nadu had suggested that three railway projects - the Chennai-Toothukudi freight corridor, Chennai-Madurai-Kanyakumari high speed passenger link, Coimbatore-Madurai high speed passenger link which are included in the Vision 2023 document may be implemented through such a Special Purpose Vehicle (SPV).

As requested by Dr. Amma in her Memorandum presented to the Honourable Prime Minister in June 2014, the integration of the Chennai Mass Rapid Transit System with the Chennai Metro Rail, which will pave way for effective synergy between various public mass transport systems in Chennai should be favourbaly and speedily considered.

Investment of 8.5 lakh crores over the next five years is a welcome step. Tamil Nadu has time and again been requesting for allocation of sufficient funds for completion of pending projects in the State. We hope that the Investment funds will be fairly allocated to the railway projects in Tamil Nadu as well.

With a fervent appeal for allocation of sufficient funds to the railway projects in Tamil Nadu, I once again thank our revered leader, Makkal Mudalvar, Puratchi Thalaivi Dr. Amma for this opportunity and conclude.

माननीय सभापति : तारिक अनवर जी, आप शुरू करें नहीं तो आपका टाइम कम हो जायेगा।

श्री तारिक अनवर (कटिहार): सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी को बधाई दूंगा कि उन्होंने रेल मंत्रालय की जिम्मेदारी ली है।

पिछले दिनों हमारे प्रधानमंत्री जब राष्ट्रपति जी के अभिभाषण का जवाब दे रहे थे तो उन्होंने कहा था कि मुझमें बहुत सारी कमियां हो सकती हैं, लेकिन राजनैतिक सूझ-बूझ की कमी मुझ में नहीं है। मैं समझता हूं कि शायद उसी सूझ-बूझ का सहारा उन्होंने लिया है और इण्डियन रेलवे को 'प्रभु' के हवाले कर दिया है। उम्मीद है कि रेलवे की जिम्मेदारी संभालने के बाद प्रभु जी कुछ न कुछ ऐसा कारनामा करेंगे, जिससे रेलवे की बिगड़ती परिस्थिति में सुधार आएगा। हालांकि, राजनैतिक सूझ-बूझ की जहां तक बात है, हम लोगों ने दिल्ली में भी प्रधानमंत्री की सूझ-बूझ देखी है और उसका क्या नतीजा मिला, वह भी देश ने देखा है। मैं रेल मंत्री महोदय के द्वारा जो बजट पेश किया गया है, चूंकि रेल मंत्री हमारे मित्र भी हैं तो मैं उसकी ज्यादा निन्दा नहीं करूंगा, मैं कुछ सकारात्मक सुझाव देने का प्रयास कर रहा हूं।

सभापति महोदय, मोदी सरकार के आने के बाद देशवासियों को जो सबसे पहली सौगात मिली थी, जो तोहफा मिला था, वह था रेल के यात्री भाड़े में साढ़े चौदह प्रतिशत की बढ़ोतरी। उस समय यह दलील दी गयी थी कि चूंकि अन्तरराष्ट्रीय बाज़ार में डीज़ल-तेल की कीमत बढ़ रही है और रेलवे पर बोझ है, इसलिए हमें यात्री भाड़ा बढ़ाना पड़ रहा है। पर, आज स्थिति बदल चुकी है। मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि आज जब अन्तरराष्ट्रीय बाज़ार में डीज़ल का भाव नीचे जा रहा है तो क्या वे आने वाले समय में यात्री भाड़े में कुछ राहत देने का प्रयास करेंगे? खासकर, जो क़मज़ोर लोग हैं, गरीब लोग हैं, क्या ऐसे यात्रियों को वे कुछ राहत देने का काम करेंगे? यह हम रेल मंत्री जी से अपेक्षा करते हैं। लेकिन, रेल बजट में रेल यात्रियों को सुविधाएं देने के बजाए जो माल ढुलाई भाड़ा है, उसकी बढ़ोतरी के लिए प्रस्ताव लाया गया। ज़ाहिर है कि इसका असर हमारे देश में जो महंगाई है, उस पर पड़ेगा। जब माल ढुलाई की क़ीमत बढ़ेगी तो उसका सीधा-सीधा असर देश की महंगाई पर पड़ेगा।

सभापति महोदय, यात्रियों की बहुत सारी पीड़ाएं हैं। मैं उन सब का यहां ज़िक्र करना नहीं चाहता, समय का भी अभाव है। मंत्री जी ने अपने बजट में रेलवे के मॉडर्नाइजेशन की बात की है, इंफ्रास्ट्रक्चर की बात की है, उसे बढ़ाने की बात की है। उसके लिए साधन भी जुटाने की बात की है। यह अच्छी बात है। हर कोई उसका स्वागत करेगा कि हमारे रेलवे का मॉडर्नाइजेशन हो, हमारे रेलवे का इंफ्रास्ट्रक्चर मज़बूत हो और यात्रियों को आने वाले समय में सुविधाएं मिलें। लेकिन, मैं समझता हूं कि रेल मंत्री जी को दो दिशाओं में देखने की आवश्यकता है। एक तो जो हमारी दूरगामी योजना है, उसको वे कैसे इम्प्लीमेंट करेंगे, उसका

लाभ कैसे उठाएंगे? दूसरा है कि रेलवे के सामने, यात्रियों के सामने जो तात्कालिक समस्याएं हैं, उनका कैसे निदान होगा, इस बात को ध्यान देने की आवश्यकता है।

खास तौर पर, मैं चाहूंगा कि रेलवे में जो रख-रखाव है, उसकी ओर ध्यान देने की आवश्यकता है। हमारे प्रधान मंत्री जी का जो 'स्वच्छ भारत अभियान' है, वह रेलवे में कहीं दिखाई नहीं पड़ रहा है। वह वहां भी दिखना चाहिए। आज रेलवे की जो दुर्दशा है, जब आप रेल में यात्री के रूप में सफर करेंगे, तो आप उसे महसूस कर सकते हैं।

रेलवे में जो भोजन दिया जाता है, वह हाइजिनिक नहीं होता है। भोजन की व्यवस्था को सुधारने की आवश्यकता है। टॉयलेट की व्यवस्था को सुधारने की आवश्यकता है और ऐसी तमाम चीज़ें, जिनमें किसी रिसोर्स की आवश्यकता नहीं है, मात्र थोड़ा ध्यान देने की आवश्यकता है, अगर उन चीज़ों पर ध्यान देकर रेल मंत्री जी अपने कार्यकाल में उन चीज़ों को सुधारें तो मैं समझता हूं कि यह उनका रेलवे को एक बहुत बड़ा योगदान होगा।

रेल मंत्री जी ने किसी नई गाड़ी का अनाउसमेंट नहीं किया। यह कहा गया कि हम इसके सुधार में लगे हुए हैं। जबकि हमने देखा है कि आज़ादी के बाद जितने भी रेल मंत्री बने, जब उन्होंने रेल बजट पेश किया तो जन-सुविधा को ही ध्यान में रखकर नई रेलगाड़ी की शुरूआत की गयी।

चाहे वह राजधानी एक्सप्रेस हो या गरीब रथ हो, ऐसी तमाम रेलगाड़ियां इसीलिए लाई गईं, ताकि आम यात्रियों को उसका लाभ मिल सके। आज यह दलील दी जा रही है कि हम ऐसा कोई एनाउंसमेंट नहीं कर रहे हैं कि जिस पर कहा जाए कि यह पापुलर है, उसका राजनीतिक लाभ उठाने की कोशिश नहीं कर रहे हैं। मैं समझता हूं कि यह भी रेलवे की एक आवश्यकता है, क्योंकि जिस प्रकार से हमारे देश की आबादी बढ़ रही है, उसी अनुपात में रेलगाड़ियां भी बढ़नी चाहिए, यातायात भी बढ़ना चाहिए। आज देश में रेल ही एक ऐसा जरिया है जिसके द्वारा आज देशवासी हिंदुस्तान के एक कोने से दूसरे कोने तक जाते हैं। लाखों लोग इससे सफर करते हैं।

महोदय, आरक्षण एक बहुत बड़ी समस्या है। मैं चाहूँगा कि जो हमारे यात्री सफर करते हैं, उनको आरक्षण की सुविधा प्राप्त होनी चाहिए। आज जो सबसे बड़ा भ्रष्टाचार है, वह आरक्षण में है। इससे कैसे निजात मिले, इस बात पर विचार करने की जरूरत है। हम लोग जो सांसद हैं, दूसरे कामों से ज्यादा हमारे ऊपर इस बात का बोझ रहता है कि हमारे क्षेत्र से जो लोग या जनता आती है, किसी न किसी काम से या बीमारी को लेकर आते हैं, हम लोगों का पहला काम उन्हें आरक्षण दिलाना होता है। यह सबसे बड़ी

जिम्मेदारी आज सांसदों की है। हम चाहेंगे कि इस जिम्मेदारी से रेल मंत्री जी हमें मुक्त करें और आरक्षण की व्यवस्था में सुधार करने की जरूरत है।

मैं कटिहार से आता हूँ। यह एन.एफ. रेलवे के अन्तर्गत आता है। बाकी रेलवे की जो हालत है, उससे बद्तर एन.एफ. रेलवे की हालत है। जो नॉर्थ-ईस्ट है, भारत का यह जो हिस्सा है, हमेशा उसको नजरअन्दाज किया जाता रहा है। उसी तरह रेलवे में उसकी नजरअन्दाजी हो रही है। मैं समझता हूँ कि एन.एफ. रेलवे पर ध्यान देने की आवश्यकता है। वहाँ के लोगों को जो कठिनाई है, उस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। बहुत सारे लोगों ने यहां राय दी हैं, मशविरे दिए हैं, उनसे सहमति जताते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[*]**SHRI ANANDRAO ADSUL (AMRAVATI):** First of all my heartiest congratulation and sincere thanks to Hon'ble Railway Minister for giving very dynamic Railway Budget for the year 2015-16. He has given importance to safety, security, cleanness and healthy food to passengers and by way of new technology E-ticketing and various facilities.

Now I will turn to my various problems which I am following from last several years but which are not yet resolved.

The Shakuntala Railway narrow gauge needs to be converted in to Broad gauge. The said railway line was established in the year 1916 by Briton Nicolson Co. for the transportation of cotton. The said line was from Yevatmal to Murtizapur to Achalpur and Deoli to Pulgaon. The nation got freedom from the British on 15th August, 1947 but "Shankuntala Railway" has not got freedom from British Co. which is very horrible. In the last six-seven years, myself and my predecessor (M.P.) had taken up this issue, not only that then Hon'ble President's Secretary had also written to Railway Minister. Apart from this Parliamentary Committee on Petition have also given their order for conversion of this railway on priority basis.

This proposal I had discussed at length but it was not taken in to this budget. The said railway now a day's run twice a day by 15 km per hour. So many times it could not run because if some parts of engine are not available. The people of this area wholly depend on that. Taking into consideration the importance of said railway please take this issue in priority basis.

The Train 17639UP/17640 DN Kachiguda Exp. is running between Akola-Kachiguda once a day and halts for 15 hours in Akola. I have requested several times to run the railway from Akola to Amravati which will be useful to the people travelling between Akola-Amravati. Even though they will get opportunity to go up to Kachiguda. Railway will utilize the service and get revenue of it. Please take serious note of it.

[*] Speech was laid on the Table

The season Ticket service :- There are thousands of servicemen doing up-down journey on day to day basis between Amravati and Nagpur by intercity and other trains. The day to day to purchase tickets is time consuming and costly to them.

On the basis of Mumbai-Pune if railway provides monthly or quarterly season ticket, it will be easy for them and railway will get advance money out of it.

But unfortunately I have received a letter from the Minister and his predecessor that "the long back decision was taken to give season Tickets only in between 150 km. since why the distance between Amravati - Nagpur is more than 160 km or 170 km; it does not apply.

As per my opinion the people of country has changed the Government to do the best for people. We have to keep in mind that we are for the people and by the people. The old inconvenient rules are to be changed in where people get benefit and the Government is not in loss.

Amravati- Pune Exp.:- This demand is very old and reason is that the students of Amravati, Akola, Buldana are more than 4000 who are studying in Pune. Other merchants are also in huge number who are travelling at least once a week. The buses, more than 150 are running between Amravati to Pune on day to day basis which shows that the Amravati - Pune trains need importance than the bus. Owners are charging whatever they like in season and still it is risky to travel.

Now a days as per my demand, Amravati-Pune train is there but in travels Amravati Akola-Nanded-Parbhani takes more than 16 hours. So straight Amravati - Pune via Manmad will be very convenient. Please consider and oblige.

*__DR. A SAMPATH (ATTINGAL):__ I am thankful to the Hon'ble Minister Shri Suresh Prabhu in one matter: At least he had the courage to not to shower again the never ending promises which wither away as time fly away. But I also express certain reservations on the railway budget presented in the Lok Sabha because it is not up to the mark as far as the common people are concerned. The State of Kerala is deeply anguished on the continuous neglect towards them.

During the previous session continuously, we the MPs from Kerala have invited the attention of the Railway Minister to various issues and upon the urgent needs of Kerala and my constituency - also Attingal, in Kerala.

On March 11, the Minister announced in the House on availing Rs.1,50,000 crores from the LIC for the completion of projects. Thanks to the Minister. The credit goes to one of our premier PSUs-the LIC: the pride of our nation and the envy of many MNCs in insurance sector! It is an example of the social commitment of the LIC which alas, the present Government wants to disinvest for privatization. What will happen to our Railways if it is privatized? Or if LIC was privatized?

While the networking of Indian Railways is growing , the existing 1 million vacancies are not even filled up. The work load of the employees are increasing dangerously. Railways have a vital role in promoting National Integrity. But, now a days we hear about PPPs, outsourcing and privatization in all sectors. There is no permanent mechanism for the co-ordination between the Railways and the State Governments. Our Railway bureaucracy is still on the rails of the Colonial era. They always say "No" to the people.

I may take this opportunity to draw your kind attention to some of the urgent needs of Kerala that are to be addressed by the Railways.

Kerala has certain geographical and socio economic features which no other states have. Hence, the formation of a new Railways zone having its

* Speech was laid on the Table

headquarters in Thiruvananthapuram in Kerala. The already declared Railway Coach Factory at Palakkad, and where the land is already in the possession of Railways has to be started at the earliest.

What is the reason for not starting of a new Wagon Factory at Alappuzha? I don't understand the logic behind not starting a Goodsyard at Kadakaavur, as there is no goods shed in between Thiruvananthapuram and Kollam after the dismantling of the Kochuveli Goodsyard for the purpose of a new passenger terminal. The Kadakkavur Railways station is one of the oldest ones also having the connectivity with the National Highway and State Highways. Or else, the disbanded goodshed at Kochuveli should be restarted.

We have been demanding for the doubling of Railway lines throughout Kerala and up to Kanyakumari. Electrification of all Railway lines is an urgent necessity for us. More MEMU trains between Kanyakumari an Kayamkulam as well as Kozhikode and Eranakulam is also necessary in between 6:00 PM and 9:00 pm. One more passenger train should be provided between Eranakulam and Nagercoil. The change in the timings of Kanyakumari-Mumbai Jayanti Janatha Express (Train No. 16381/16382) is not beneficial for the people of Kanyakumari and Thiruvananthapuram districts. It should reach Neyyattinkara station at 7:15 AM as was previously done.

Many of the bogies attached in a number of trains running to and from Kerala are found to be more than 25 years old. Frequently the toilets go without water. Many remain uncleaned like many of the stations. Safe and comfortable journey is the right of passengers. Waiting rooms should be provided at all Railway stations to women passengers with toilet and adequate security facilities.

What happened to the promises made in 2010-11 Union Railway Budget to start a Railway medical College, in Thiruvananthapuram? You should consider the availability of Railway land available in Kadakkavur and also in Nemom (Thiruvananthapuram district) in my Attingal parliamentary Constituency. But in subsequent budgets, no amount has been earmarked for this Railway Medical

College. No discussion has taken place with the state government also so far. In the spree of privatization, certain stations like Edava and Kappil have become "Halt" stations where ticketing are handed over the private parties. People feel that Railway is backtracking from their responsibly by handing over stations to private agencies.

An announcement was made in the Union Railway Budget 2011-12 about starting of a Coaching yard at Nemom in Thiruvananthapuram district and one at Kottayam. Though enough land is available the same has not found adequate financial allocation in this year's Railway budget. This has to be started without any delay to ensure better services.

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 was 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).

Day to day works, including Passenger Reservation System gets affected for want of staff at various Railway stations. Adequate staff should be provided. More PRS centres should be allowed. The new Reservation-cum-booking office building at Varkala Sivagiri has a good basement floor which can be used as cafeteria. This will earn good revenue for Railways as well as more employment for the local people.

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, of the girls, Women's Self Help Groups. This will bring a good

change in serving food and behaviour. The lady passengers and commuters will also feel safe in the presence of these elderly women.

Foot Over-Bridges are to be provided at Nemon, Murkkumpuzha and Kaniyapuram Railway Stations (all in Thrivananthapuram district). At present the public is crossing over the Railway Track to reach the other end, which is not safe and admissible. The existing Foot Over Bridge at Chirayinkeezhu should have roofing and lighting and 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. Light and fans may be switched on in the platforms of railway stations during late evening and nights, well before the arrival of trains. These may be switched off, only after all the passengers leaving the platform. In many of the stations, we don't have any signs of security personnel even at night. There should be adequate strength of RPF.

I request the Hon'ble Minister that on the basis of socio-geographical importance, Varkala, Kadakkavur, Chirayinkeezhu, Murukkumpuzha and Kaniyapuram may be declared as Adarsh Railway Stations.

From Howrah to Thiruvananthapuram / Kochuveli, a new train may be introduced on daily basis. Thiruvananthapuram may be connected with Guwahati via Howrah by another daily train originating from Nagercoil and having stoppages at Neyyattinkara, Nemom, Thiruvananthapuram Central, Kaniyapuram, Chirayinkeezhu, Kadakkavur and Varkala Sivagiri in Thiruvananthapuram district. A new Bangalore to Kochuveli daily train is required urgently via Salem through Tamilnadu. I also request for new daily express train: Madgaon (Gao) - Kottayam - Kanyakumari. (Mumbai-Goa Konkan Kanya rakes can be used for this train). Increase in Frequency of some trains can also be considered, vz: (i) 2201/2202 LTT Kurla - Kochuveli Garib Rath: from Bi-weekly to Daily; (ii) H. Nizamuddin-Thiruvananthap;uram Rajdhani Express should be a daily train; and (iii) 2223/2224 LTT Kurla-Ernakulam Duronto from Bi-weekly to daily and this shall

be extended to Thiruvananthapuram Central. 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 including Jansatabdi (via Kottayam) and Rajdhani Express. Those trains which at present do not have a stoppage at Varkala Sivagiri should be given a stoppage either at Kadakkavur or at Chirayinkeezhu or at Murukkyampuzha or at Kaniyapuram on alternate basis. These are nearest to the CRPF Battalion centre and the Technopark and the newly emerging Technocity. It is also nearest to the world famous Shantigiri Ashram.

Late Shri Varkala Radhakrishnan (Veteran MP and former Speaker of Kerala Legislative Assembly) pressed for stoppage of train Nos. 16349 and 16350 Parasuram Express at Chirayinkeezhu. It was accepted by the Railways and displayed in their website also. But, conspicuously and shockingly the same has gone out from the website of the Railways. It is indeed a shocking matter. I request the Hon'ble Minister to fulfil the promise as a gentleman by providing stoppage to train Nos. 16349 and 16350 at Chirayinkeezhu as it 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, Late Prem Nazir.

All new trains starting from Kochuveli and Thrivanandhapuram Central and which do not have stoppage before it reaches Kollam Junction should be given a stoppage at Murukkumpuzha and at Kadakkavur.

All new trains starting from Lochuveli and Thrivananthapura Central and which do not have a stoppage before it reaches Kollam Junction should be given a stoppage at Murukkumpuzha and at Kadakkavur.

All night trains to Thiruvananthapuram Central/Nagercoil Junction side should be provided with at least two stoppages south of Kollam, preferably Chirayinkeezahu/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-Nedumangaud-Venjaramoodu as declared earlier the Railway connectivity through the eastern side of Kerala should become a reality. Vizhinjam, Balaramapuram, Kattakkada, Nedumangaud, Vamanapuram can be connected as southern part of Angamaly-Sabari routes. Hence the Sabari rail route should become a reality at the earliest.

The recent hike in the freight charges will definitely add more fuel to the fire of agony of the common people. Now the Parliament do not have any say in the increase of fuel price or in the increase of rail fares. The new-liberal economic policies have started swallowing the powers of Parliament and thereby the political powers of the common people.

How can one imagine that the hon'ble Railway Minister does not know the demands of the State of Kerala and its peculiar geographical and demographic features? We got no new projects. What happened to the budget declarations of the most modern power laundries for Thiruvananthapuram and Eranakulam? Railway hotel at Thiruvananthapuram? Have all gone in to oblivion in the recent Budget?

PPP is not a panacea for the illness of the Railways. It should get more budgetary support as well as plan funds from the NITI Ayog. Railway should not be a commercial concern and it can never be. There is no alternative for common people. But it has become difficult if not impossible for them to get a reservation during peak seasons to reach their homes.

Why the railway officials are still hesitant to discuss and rectify minor and small issues, with local representatives including the district development -

councils (DDCS) chaired by the district collectors every month. I hope certain mindsets have to be changed without any delay. The railways should be continuously and consistently in touch with the concerned state authorities and MPs etc. for the speedy implementation of the projects. We need to construct the ROBs in a time bound manner.

I do hope the Minister will favourably consider our demand for a Suburban Railway system also. At Nemom railway station railway have own land and hence it can be developed into Thiruvananthapuram South and thereby reduce the traffic congestion in between Thiruvananthapuram Central and Kochuveli during shunting and marshalling operations.

Increasing the freight charges will definitely lead to inflation of prices of all commodities. It will have a cascading effect in states like Kerala. Why the Budgets hide the sour side of it? The Parliament should not be by-passed. It is the mandate of the people to know about the policies and the practices of the Government. The numerical majority in the House should not be used for "management of manipulation". Anyway, thanks for the white paper on Railways.

श्रीमती कमला पाटले (जांजगीर-चाम्पा): महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवद देती हूँ। मैं बजट का समर्थन करते हुए माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को समाज के सभी वर्गों, सभी क्षेत्रों, रेलवे के बुनियादी ढ़ांचे को मजबूत करने के लिए धन्यवाद देती हूँ।

इस बजट में बिना यात्री भाड़ा बढ़ाए लोगों को बेहतर सुविधाएं, सुरक्षा, रेलवे की क्षमता संवर्धन करने, स्टेशन प्रबन्धन, खानपान, कैटरिंग स्वच्छता, शौचालय, पेयजल, कौशल विकास जैसे मूलभूत चीजों पर ध्यान दिया गया है। नई परियोजनाओं पर विचार करने के बजाए, दूरदर्शी कदम उठाकर रेल की वर्तमान स्थिति को बेहतर करने, लंबित तथा चल रही परियोजनाओं को पूरा करने पर जोर दिया गया है।

अमान परिवर्तन, दोहरीकरण, तिहरीकरण, विद्युतीकरण, औसत गति बढ़ाने, स्वच्छता, नए शौचालय निर्माण, आदर्श स्टेशनों का निर्माण करने जैसे कामों से वास्तविकता को धरातल पर लाने का प्रयास किया गया है। महिला सुरक्षा पर जोर देते हुए निर्भया निधि के इस्तेमाल, महिला कोच में सी.सी.टी.वी. कैमरा, गर्भवती महिलाओं के साथ-साथ बुजुर्गों के लिए लोवर-बर्थ आरक्षित करने, पांच मिनट में अनारक्षित टिकट, ट्रेनों की स्थिति जानने हेतु एसएमएस, रेलवे में नौकरी के लिए ऑन लाइन आवेदन जैसी पारदर्शी व्यवस्था है।

13.00 hrs

देश के 20 प्रतिशत स्टील, 30 प्रतिशत एल्युमिनियम, 16 प्रतिशत कोयला, 17 प्रतिशत लौह अयस्क की आपूर्ति से सर्वाधिक लाभ कमाने वाला रेलवे जोन बिलासपुर छत्तीसगढ़ में है। यहां रेलवे की मात्र 188 किलोमीटर रूट लाइन है। विगत वर्षों में 19 किलोमीटर लाइन का विस्तार हुआ है। 27 में से 11 जिलें रेल सुविधा से वंचित है। बजट में रायगढ़ में टर्मिनल निर्माण एवं बस्तर के रावघाट परियोजना शीघ्र पूरा करने की व्यवस्था की जाए।

देश की पहली ऐसी तीन रेल कॉरिडोर परियोजना जो राज्य सरकार द्वारा पी.पी.पी. मॉडल के तहत रेलवे से एम.ओ.यू. किया है, के बन जाने से छत्तीसगढ़ में विकास का पहिया, रेल के पहिये की गति से घुमेगा, जिसका सबसे ज्यादा फायदा क्षेत्र के आदिवासियों एवं उन पिछड़े इलाकों के क्षेत्र वासियों को मिलेगा। बजट में प्रस्तावित तिल्दा, पलारी बलौदाबाजार, कसडोल, सरसींवा, बरगढ़ ओडिशा 194 किलोमीटर्स सर्वेक्षण कार्य पूर्ण करा कर, रेल लाइन बनाने पर नए जिले बलौदाबाजार, रायगढ़ एवं ओडिशा राज्य के बरगढ़ क्षेत्र में रेलवे सुविधाओं का विस्तार होगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र के जिला मुख्यालय के रेलवे स्टेशन जांजगीर-नैला में साऊथ बिहार मेल एवं हीराकुण्ड एक्सप्रेस, चम्पा में ज्ञानेश्वरी, गीतांजली, अकलतरा में मेल एक्सप्रेस, सक्ती में अहमदाबाद एवं बाराद्वार में कुर्ला एक्सप्रेस ट्रेनों के ठहराव के साथ ही इन सभी स्टेशनों के प्लेट फार्मों का विस्तार, शेड निर्माण, बैठने के लिए कुर्सियां, आधुनिकीकरण तकनीकी एवं सूचना प्रौद्योगिकी का विकास, पेय जल, शौचालय, पैदल पुल, यात्री प्रतिक्षालय, जांजगीर-नैला में रेलवे थाना की स्थापना करने जैसे मूलभूमत सुविधाएं दिये जाने की मांग करती हूं।

इस रूट से चलने वाली गोड़वाना एक्सप्रेस जो रायगढ़ से चलती है, को रायगढ़ से बिलासपुर तक फास्ट पैसेन्जर ट्रेन के रूप में चलाने, कोरबा से रायपुर तक बन्द की गई, इंटरसिटी एक्सप्रेस का परिचालन पुनः प्रारम्भ करने, बिलासपुर से नई दिल्ली तक चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस एवं रायपुर से निजामुद्दीन तक चलने वाली संपर्क क्रांति को प्रतिदिन करने, इंदौर से बिलासपुर तक चलने वाली नर्मदा एक्सप्रेस का परिचालन रायगढ़ तक बढ़ाए जाने, कोरबा या रायगढ़ से इलाहाबाद के लिए एक नई एक्सप्रेस ट्रेन चलाये जाने की मांग करती हूं। धन्यवाद।

*SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD):** I would like to express my views on the discussion of Railway Budget for the year 2015-16 presented by our Hon'ble Railway Minister, Shri Suresh Prabhu. Though there is no fare increase for passengers but the increase of taxes on goods and services would really increase the prices of essential commodities in our country. So, I strongly object this new charges imposed on parcel services.

Railways is the biggest public undertaking in our country. Every year Railway is extending four or five years back the total work strength of the Railway was 17 lakhs. Now it is according to the Minister only 13 lakhs. It would affect the smooth functioning of the Railways. There are chances of the accidents. Passengers may not be satisfied with the service that the Railways is providing. It is not possible for the Railways workers and employees with the reducing strength to provide a better service. So, according to information, there is vacancy of atleast one lakh posts in various sector. These posts should be filled within no time.

The Hon'ble Minister has given stress to the development of the infrastructure. But the amount allotted to these schemes are insufficient, either electrification or doubling for new lines. So adequate allotment should be made.

Privatization is the another decision taken by the Railway Minister. The success of the Indian Railway is public character. The sincere cooperation of the people, workers, officers and also the state governments are the real for its victory. If it is denied it would make harm to the body of the Indian Railway.

As far as Kerala is concerned, the state Govt. and MPs have already given the representation before the Minister. The doubling work from Kochi to Trivandrum via Kottayam and Kochi Trivandrum via Alleppey is not still completed. More funds should be allotted.

The amount allotted for the completion of electrification - Shornur-Mangalore line needs more attention and more funds.

---

* Speech was laid on the Table

We have already given number of new Railway lines for surveys, in which Kanhangad-Panathoor-Kanniyoor is the interstate Railway. The first portion of the survey of this line was completed earlier. The second portion has to be taken up. The speedy action for the survey is needed. There should be a time bound programme to complete the construction of ROBs and unmanned level crossings. Budget needs for urgent special maintenance and reconstruction. This needs immediate attention.

I would like to highlight some important issues with regard to my state. Kasaragod is the District headquarters station and has completed its Centenary. Now its grade has been declared as a model station. This is the major station with revenue and number of commuters. But the development dreams have some hindrances to blossom. So many grievances are still there. Now the station has reached the target for a A Class and hence declaration as well as facilities are to be provided accordingly in the budget of 2013-14.

There should be stoppage of Thiruvananthapuram -Nizamuddin Rajdhani Express (2432/2431) in Kasaragod district. Government should provide all fullswing facilities in accordance with the status of model station and speed up the activities for the time bound commissioning. There should be stoppage of Bikanoor-Thiruvananthapuram Express (6311/6312) which has stoppage at all other District Headquarters. The shortage of staff in Information counter and Reservation counter makes lot of problems to the general public. I request urgent filling up of vacancies in these centres.

In Kanhangad the stoppage of trains Ernakulam-Okha train (6333/6334) and Gandhidham-Nagarcoil Express (6335/6336) should be given.

In Payyanur, the foot over bridge from platform 1 and 2 to road should be done. Sufficient staff at Information and Reservation counters should be there. Shifting and reformation of existing road in front of the station should be taken up for which a proposal is pending with the Railway authorities.

Kannapruam is one of the major stations in my constituency and is situated near the institutions like Cost Guard Academy NIFT, Keltron, Government Engineering College, KAP IVth Battalion, Parssinikadavu temple, etc. and hence itself become a major point to reach these places. But the facilities in the Kannapuram station are not satisfactory to accommodate these commuters and the long pending demands for the development of this station are to be addressed urgently. The major requirements to be realized urgently are the foot over bridge, extension of timing of reservation, computerization of reservation system, stoppage for trains especially, Chennai-Mangalore Express (12685/12686), Maveli Express (1660/-16604), roofing of platform, toilet and electricity. It is also to be attended to open the first class waiting room to the passengers.

Payangadi is now coming to the status of B class. There should be stoppage for West Coast Express (6627/6628), Eranadu Express (16605-16606) which has already been assured by the Railways. Extension of roofing of platform and renovation of road from Over bridge to Railway station should be in Payangadi.

The extension of FOB to the Eastern side of the platform - [The Railway had informed that it will be taken up as a deposit work. The willingness to contribute towards the project has been informed by the people's representatives. But the estimate has not been prepared so far]. Initial amount was to be provided in the Budget 2013-14. Extension of Rooting in Platforms - It is noticed that the work is tendered. But no further action so far. Parking Area has to be enhanced and better facilities are to be provided. Water supply and sanitation facilities should be in Cheruvathur Railway station.

In Cheruvathur to materialize the long pending demand of stoppage for 'Parasuram' Express Train (No. 6349/6350), the railway authorities including the General manager had given assurance in this regard, but no action so far. It is estimated that an increase of 2 to 3 lakhs per month, in revenue will be there if allotted a stoppage to this train. Stoppage for 6 months experimentally will show

the difference and hence a positive decision is expected from the Divisional Railway Manager.

In Nileshwar Railway Station, the experimental stoppage for Chennai Mangalore mail (12601-12602) Chennai Super Fast (12685-12686) and stoppage for Netravati Express (16345-16346) is needed. (Super Fast is halting at Kannur station for half an hour. Enough time is there for granting stoppage at Nileshwar.) Stoppage for newly launched Inter City Express (22610-22609).

In Kottikulam Railway Station the stoppage for the day train Parasuram Express (6350-6349) is urgently required. And Platform development and providing roofing is necessary.

In Manjeshwar the border station of the District and the state which require basic facilities like drinking water facilities, toilet, extension of roofing, parking area in front of the station, connectivity from station to NH-17 (Just 10-15) meters, etc.

It is requested that passenger Train declared from Calicut-Mangalore may be started as it is felt necessary due to heavy rush especially for the common passengers of small stations including businessmen, students, patients who are seeking special treatment from Manipal Hospital and other specialist hospitals of Mangalore. Now there are no Passenger trains in the day time after 9.00 a.m. The train should be introduced in 2015-16.

Ernakulam-Kannur Intercity Express (16305-16306) should be extended to Mangalore. Alleppey-Kannur Executive (16307-16308) should be extended to Mangalore.

The newly introduced Kasaragod Baidhoor Passenger Train should be extended to Kannur. It would serve as a Passenger Train, a long demand which is pending. The newly introduced Nizamuddin-Trivandrum Super Fast Express should be given stoppage at Kasargod since after Kanhangadi it has stoppage at Kannur. So the passengers in the northern area are really not in a position to get any benefit due to this train.

*__KUMARI SHOBHA KARANDLAJE (UDUPI CHIKMAGALUR):__ I express my views on the Railway Budget presented by the Hon'ble Minister for Railways. Railway is the lifeline of the country whether it is in the case of transportation of the passengers or the freight. Railway is the vital segment of our transport infrastructure. All of us in this august House have no difference of opinion that the railway has been playing a key role in India's social and economic development. It is a cheap and affordable means of transportation for millions of passengers. The Railways continue to serve this country and it has the biggest contribution in the national integration. After a long time, it's an innovative budget and it's been managed without increasing passenger fares which is good. There was a lot of out of the box thinking particularly the point to engage the States in a common programme. Railway Budget provisions for 2015-16 will improve the case of doing business and improve the connectivity of the manufacturing units with ports and air connectivity.

Karnataka has only 16.9 km per 1000 sq km railway network, while Tamil Nadu, Gujarat and Punjab have much higher rail densities. The Government should mull over the possibility of undertaking the railway projects on Public Private Partnership (PPP) basis to ensure that the priority projects are completed in time, in Karnataka.

People of my constituency are dreaming for better Railway services, but it is not fulfilled even after decades. I had requested the Hon'ble Ministers of Railways to consider the following pending projects of my Parliamentary constituency.

In Railway Budget 2014-15 the Hon'ble Railway Minister mentioned about the survey for new lines (Ref. Sl. No. XXVII) including Shivamoga - Shringeri - Karkala - Mangaluru (ref. Annexure I, new lines; Sl. No. VII). The people of four districts were very much pleased with the announcement of this proposal as the

* Speech was laid on the Table

new line which connects the districts. I request the Railway Ministry to start the survey work for this new line.

Konkan Railway is considered to be the lifeline of the west coast region of the Nation. This project took off in the year 1998, but consistently making operational losses every year. The accumulated loss is more than Rs. 3500 crores. One of the reasons for the poor financial health of Konkan Railway is because of the non-connectivity of this project with any of the major ports under its jurisdiction. Mangalore Railway network from Thokur to Mangalore inclusive of Panambur port which is now coming under jurisdiction of Southern Railway should be removed and this stretch should be included in Konkan Railway. The Panambur port connectivity with Konkan Railway will boost its financial conditions to such an extent that doubling and electrification of the entire section can be taken care of without raising much funds from market. The construction and operation of Konkan Railway line has provided substantial boost to the industrial, agricultural, economic, and social development of the entire Konkan region. Inclusion of Panambur port to Konkan Railway is the need of the hour now. Railway Ministry should take immediate decision to consider the request of coastal people.

Large number of people from coastal areas are working in Mumbai., From Mangalore, Udupi, Kundapur thousands of boys travel to Mumbai every week. They are economically poor, who are working in Hotels and Petty shops in Mumbai. To help them please introduce 'Garibrath' from Mangalore to Mumbai via Udupi.

There is a need to speed up the Railway work from Chikmangaluru - Belur Sakaleshpur. The Bangalore - Karwar, Bangalore - Mangalore train route needs to be re-routed via Arasikere. Currently the trains are running via Mysore. Which is too time consuming and does not benefit the coastal passengers, and also Bangalore - Mangalore train should be extended till Udupi which is tourist and educational hub of coastal Karnataka.

I would like to request the Railway Minister to consider the request of coastal Karnataka which connects Western part of the country. Karnataka has always been a progressive state where care must be taken to see that Railways give all sorts of benefits to the common man and poor people. I would request the Hon'ble Railway Minister to go through the merits of Karnataka's requests and do the needful on priority in this year 2015-16.

KUMARI SUSHMITA DEV (SILCHAR): May I have the permission to speak from here?

HON. CHAIRPERSON : Yes, but please stick to the time.

KUMARI SUSHMITA DEV : Yes, Sir, I will stick to the time.

Chairman, Sir, I think, given the direction of the debate that I have been hearing from the Treasury Benches, it is important for me to say here on the floor of the House that the Indian Railways are a pride, however much the Treasury Benches may want to term it like an under-performing organization, an organization which is fledgling for funds.

When the British left India and India was partitioned, we lost almost 40 per cent of our railway lines to East and West Pakistan but this country showed courage in the face of that adversity. What did we build since Independence? इसको देखने के लिए मुझे किसी आंकड़ों की जरूरत नहीं है, क्योंकि, पिछले बजट में और इस बजट में हमारे माननीय मंत्रियों ने जो कहा है कि they have admittedly said that 23 million passengers travel on Indian Railways. There are more than 12,000 trains. There are more than 8000 stations and 3 million tonnes of cargo goes as freight on Indian Railways. That is the achievement of the Indian Railways which the Treasury Benches have not been able to deny in their own Budget speech. What is the reason?

They are repeatedly saying that in 30 years so many projects have been declared, they have not been completed and hence no new railway lines are going to be declared, although I get a feeling that the hon. Railway Minister intends to declare something in his closing speech. I would like to tell this Government that we encourage this Government to complete the old projects. We cannot have any disagreement on that. But do not use it as an excuse for not starting new lines because to my mind it amounts to an act of cowardice which is camouflaged in the garb of bio-toilets, Wi-Fi stations, designer bed-sheets and fancy meals.

In the last nine months, we have heard the word 'toilet' I do not know how many thousand times. This Indian Railway, as estimated by the *Asian Age,* has some 7,12,000 toilets if you calculate the number of coaches. But the hon. Railway Minister has proposed 17000 toilets. इससे ज्यादा बार इन्होंने पिछले नौ महीनों में टॉयलेट शब्द का इस्तेमाल किया है। Today, if delay is going to give rise to fear in your mind, Sir, अगर आप प्रोजैक्ट की देरी से डर रहे हैं तो मैं प्रभु जी को with great respect कहूंगी कि आप डर गए तो मर गए। मैं ऐसे क्यों कह रही हूं? आपने बजट के पैरा 52 में मार्च में बराक वैली के एक प्रोजैक्ट के बारे में कहा है। Barrack Valley will be connected by broad gauge. This project was declared in 1997-98 by Deve Gowdaji, Paswanji was the Railway Minister and Santosh Mohan Devji was the Member of Parliament and this project is being completed now. I am addressing the issue of delay but let me point out to this august House that 70 staffers of the North-Eastern Frontier Railway lost their lives in this project. It is a hilly terrain. They fought against terror. They fought against terrain and today they have completed this broad gauge line which is going to connect Barrack Valley. लेकिन जब यह प्रोजेक्ट डिले हो रहा था तो हमारी सरकार घबराई नहीं थी। वर्ष 2004 में हमारे प्रधान मंत्री डा. मनमोहन सिंह ने बोगी बिल ब्रिज के साथ इसी प्रोजैक्ट को नेशनल प्रोजैक्ट डिक्लेयर किया और आज वह प्रोजैक्ट हुआ है। This is the achievement of the UPA Government and I thank this Government also that it continued with this project.

महोदय, अगर ये इंटरप्ट करेंगे तो आप मेरा समय एक्सटैंड कीजिए।...(व्यवधान) If delay of projects is such a concern for this Government, I doubt what are they going to do with the transition railway? Today, what are they going to do about connecting Agartala and Bangladesh? How are we going to get to Chittagong and Myanmar? I would request this Government to expedite the completion of broad gauge and make sure that this Government plans to make the ambitious railway line which is called the Diamond Quadrilateral in which north-east is not there. ये बार-बार नार्थ-ईस्ट का नाम लेते हैं, लेकिन नार्थ-ईस्ट नहीं है। हमारा जो विजन 2020 डॉक्यूमैंट था of connecting all the capitals of north-east States, I would request this Government that they must complete it in an expeditious way.

I thank the Chair for allowing me sufficient time.

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : महोदय, माननीय प्रधान मंत्री जी के सपनों के अनुसार माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री जी ने जो अच्छा बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन करता हूं।

<u>13.09 hrs</u> (Hon. Deputy Speaker *in the chair*)

इस बार सबसे बड़ा रेल बजट प्रस्तुत किया गया है जिसमें उसके योजना परिव्यय में 52 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। इसे बढ़ाकर एक लाख 11 हजार करोड़ रुपये का जो बजट प्रस्तुत किया गया है, वह वास्तव में अपने आप में एक उपलब्धि दर्शाता है। इसमें साफ-सफाई के लिए अलग से विभाग बनाया गया है जिसमें 40 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। यात्री सुविधाओं पर विशेष ध्यान दिया गया है और उसमें 67 प्रतिशत तक की वृद्धि की गई है। इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। 200 और नए आदर्श स्टेशनों को जोड़ने की बात कही गई है। टिकट के लिए जो लम्बी लाइन लगती थी, उन्होंने पांच मिनट के अंदर टिकट देने का प्रावधान किया है। स्टेशनों और पटरियों पर जगह-जगह गंदगी फैली रहती थी, उसके लिए जैविक शौचालयों की बात कही गई है और उसकी व्यवस्था करने की बात की गई है। यह निश्चित तौर से एक बहुत ही अच्छा कदम उठाया गया है।

यात्रियों की सुरक्षा के लिए हेल्पलाइन सेवा का नंबर दिया है। यह निश्चित रूप से बहुत बड़ी उपलब्धि होगी। इससे यात्रियों की सुरक्षा और उनकी समस्याओं को निदान करने में सहायता मिलेगी। जैसा कहा गया है कि जनरल डिब्बों की संख्या छह तक करने की बात की गई है, छह की संख्या बहुत कम होती है। जगह-जगह प्रमुख स्टेशनों पर जो गाड़ियां जाती हैं और लंबी लाइन लगती है। जैसे उन्होंने पांच मिनट में टिकट देने का नियम किया है वैसे ही कम से कम दस मिनट के अंदर कोई भी यात्री अनारक्षित सीट पर जाकर बैठ जाए ऐसी व्यवस्था करने का काम करेंगे।

दूसरा मैं कहना चाहता हूं कि स्लीपर की वेटिंग को न्यून करने का जरूर प्रयास करें, इसकी बहुत बड़ी संख्या रहती है और अधिक गाड़ियां चलाकर उस संख्या को कम किया जाए। एक बात ठहराव कम करने की बात की गई है, मेरा अनुरोध है कि ठहराव कम न किया जाए, अगर कम किया जाए तो वहां पर दूसरी गाड़ी की व्यवस्था कर उस कमी को पूरा किया जाए, जिससे यात्रियों को कोई दिक्कत न हो। मेरे एरिया में वरगढ़, मारकुन्डी, खुरहन्ड व भरतकूप, वदौसा आदि कुछ स्टेशन हैं जहां कुछ गाड़ियों के ठहराव की जरूरत है, मेरा निवेदन है कि वहां कुछ गाड़ियां रोकी जाए। झांसी मानिकरपुर मार्ग बहुत पुराना मार्ग है, पिछली बार दोहरीकरण के लिए 100 करोड़ रुपये का बजट दिया गया था, लेकिन बहुत देखने के बाद भी इस साल नया अलॉटमेंट कुछ नहीं दिखाई पड़ा है, इसकी दोहरीकरण की बहुत आवश्यकता है, इस वजह से नई ट्रेनें भी नहीं मिल पा रही हैं, आप उसे शीघ्र दोहरीकरण कराएं। 46,500 करोड़ रुपये का दोहरीकरण

के लिए प्रावधान रखा गया है उसमें केवल 280 किलोमीटर है, इसके अंदर चार-पांच सांसदों के क्षेत्र आते हैं, इसकी दोहरीकरण के लिए आप जरूर पैसा देंगे। बांदा से कानपुर 120 किलोमीटर की बहुत ही पुरानी लाइन है उसे भी दोहरीकरण कराने की आप व्यवस्था कराएंगे। इंटरसिटी एक्सप्रेस कानपुर से चित्रकुट तक जाती है उसे लखनऊ तक बढ़ाने का कई बार अनुरोध किया गया है, मेरा अनुरोध है कि उसे कानपुर से लखनऊ तक बढ़ाया जाए, इससे लोगों को सुविधा मिलेगी। चित्रकुट धाम मेरे संसदीय क्षेत्र में आता है, जहां भगवान राम 12 वर्ष रहे थे, वह बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन है और देश का एक प्रमुख तीर्थ स्थल है। वहां से चलने वाली गाड़ियां तुलसी एक्सप्रेस, दुर्ग एक्सप्रेस, गरीब रथ एक्सप्रेस गाड़ियां केवल दो दिन चलती हैं, इसके फेरे बढ़ाकर चार दिन कर दिया जाए, इससे अच्छा रहेगा। एक चम्बल गाड़ी है जो चार दिल चलती है और कोलकाता तक जाती है मेरा अनुरोध है कि उसे प्रति दिन कर दिया जाए इससे लोगों को सुविधा मिलेगी।

HON. DEPUTY-SPEAKER: At 5 o'clock the hon. Minister is going to reply and another 60 hon. Members have to speak. Please take your seat.

Nothing will go on record.

(Interruptions) *

HON. DEPUTY-SPEAKER: I request all hon. Members to be very brief and take 3 to 4 minutes. They should not exceed beyond that limit. Whatever their demands about their constituency, they can put them on record and the hon. Minister will look into those demands. If any other extra thing they want to say, it would depend on the time. I request the hon. Members to make brief speeches. There are 60 Members yet to speak on this and the Minister is scheduled to reply at 5 o'clock. This has been fixed and therefore, I am requesting the Members to be brief.

* Not recorded.

SHRIMATI BUTTA RENUKA (KURNOOL): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

It is very heartening to note that the hon. Minister has put the railway finances back on track by increasing funds and not announcing new trains and new projects.

There are many happy things for all of us to cheer about. For example, there is no increase in passenger fares. It is focussed on providing cleaner coaches and stations by engaging professional agencies. It has given priority to women safety by providing surveillance cameras, helpline and by providing lower berths, ladders for each climbing to upper berths for senior citizens and increasing the Nirbhaya Fund for women security. It has also provided on board entertainments, mobile charging facilities, wi-fi at more stations, easy ticketing in five minutes for common passengers, refund through banking system, multi cuisine and local food facility through reputed suppliers.

It is very encouraging to note the highest operating ratio of 88.5 per cent but there are quite a few less inspiring items in the Budget.

For example, it is customary that new trains are introduced every year but no such announcement has come this year. This is quite disappointing. Similarly, no new specific projects, RoB and new railway tracks are announced.

The Railway Budget is silent on the time frame as regards completion of the existing projects. Now, the combined AP State has projects pending worth Rs. 29,000 crore which need to be completed.

An investment of Rs. 8.5 lakh crore is proposed over five years but specific source of funds are not indicated. The country is afraid of excessive private participation which ultimately may lead to Indian Railway privatisation. This may kindly be avoided. Let the Indian Railways belong to Indians.

It is indicated that daily passenger capacity will be increased from 21 millions to 30 millions but how is this target possible without introducing new trains?

Similarly, increase of freight capacity is announced by 50 per cent, that is, 1.5 billion tonnes but specifications are absent.

It is a happy thing that five minute ticketing is announced for the common passengers but it is not practicable as many common passengers do not know how to use self-ticket machines, vending and teller machines.

Coming to my constituency, Kurnool region is inhabitated by artisan and weaver community and adequate rail connectivity will help boosting their trade and help them to break the vicious cycle of poverty.

Sir, as the hon. Railway Minister would remember, I had met him last December for drawing his kind attention to some of the long pending demands of the people of my constituency but I am disappointed that none of these have found mention in his budget announcements.

On behalf of the people of my constituency, I had requested a survey for a new rail line between Kurnool to Mantralayam. Coach rehabilitation workshop has been set up at Kurnool. The sanctioned cost of the factory is Rs. 10 crore as per 2013-14 Budget. It is going to boost the socio-economic progress of the region and lead to employment generation. Land for this purpose has already been committed by the Government of Andhra Pradesh.

I would urge the Minister to make efforts for expeditious completion of the factor. For the Kurnool coach factory, just Rs. 50 lakhs were sanctioned against the required allocation of Rs. 10 crore which again is not a very promising sign.

Provision of additional reservation counter at Kurnool Railway Station is needed. There should be an introduction of new Garib Rath train from Secunderabad to Bengaluru via Kurnool, from Kurnool to Jaipur, from Secunderabad to Goa via Kurnool, from Bengaluru to Mumbai via Kurnool-Secunderabad.

Stoppage of all express trains, including the Karnataka Express and Sampark Kranti Express, should be restored. Overall, I am happy with this Budget. It is a bold and innovative Budget. On behalf of our Party, YSR Congress, I support it. Thank you.

[*]**SHRI R. GOPALAKRISHNAN (MADURAI):** All my hon'ble colleagues have expressed their views in detail about the merits and demerits of the Railway Budget 2015-16. I would just like to highlight few important points pertainining to Tamil Nadu and my Parliamentary Constituency, Madurai. Immediate attention of the Hon'ble Railways Minister is required on these.

Under the leadership of our Hon'ble Puratchi Thalaivi Amma, the Tamil Nadu State is progressing in each and every aspect. In the regime of our Amma, the road transport and related infrastructure is fully developed in Tamil Nadu. Establishing a matching railway infrastructure and facilities in Tamil Nadu State will be a great support for the progress of the State.

I welcome that the passenger's fares are not increased. But, by increasing the freight rates of important items, the common man is burdened indirectly.

I am happy that the passenger safety, especially the women passengers, cleanliness are given priority in the railway budget. Enforcing action is a must to ensure this.

It is very sad that no new train services were announced. Also, no new railway projects were announced. But, I hope that the Hon' be Railway Minister will take necessary steps to execute the projects announced in the previous railway budgets. Only a timely and fully funded project could be complete in all respects and serve the people.

Madurai city is one of the important pilgrimage places in the country. It is called as Thoonga Nagaram. It means that it is a city which never sleeps. The famous Meenakshi Amman Temple draws thousands of people daily from all over the world. Madurai is a connecting point centrally located in the State. It caters the needs of the people of about 12 surrounding districts. Therefore, enhancement of railway infrastructure in and around Madurai is to be given top priority.

Therefore, on behalf of the people of my Parliamentary Constituency Madurai, I would like to place the long pending demands in this august House.

---

[*] Speech was laid on the Table

All trains running between Madurai to Chennai should be converted into Super Fast Express trains. Pandian Express running between Madurai and Chennai is a much preferred train by the people. The outdated coaches of Pandian Express should be modernized.

An additional Train between Bengaluru and Madurai is to be introduced running in day time. 1st AC coach also should be attached with it. Also, 1st AC coach should be attached in the Thoothukudi-Mysore Express train which runs via Madurai.

The Trains running between Madurai and Chennai are always fully occupied. Therefore, twice-a-week Duranto Express should be introduced between Madurai and Chennai. It would ease the passenger traffic to some extent.

I welcome the steps taken for introducing satellite railway terminals in major cities in 10 select stations. Madurai Railway Station is a fully deserving station to have such satellite railways terminal. Koodal Nagar Railway Station fits well to be made as a satellite terminal to the Madurai Railway station. Madurai Railway Station is highly congested with rail commuters as all the trains pass through Madurai. About 30,000 commuters board/deboard at Koodal Nagar Railway Station which is about 3 kms distance from the main Madurai Railway Station. Therefore, Koodal Nagar Railway Station should be renovated and made as additional railway station. All trains should be stopped there. Koodal Nagar Railway Station was announced as Model Station. But, neither funds nor works have reached this station.

Thiruparankundram and Thirumangalam railway stations are very important railway stations. Stoppage of all the trains at Thiruparankundram and Thirumangalam Railway Stations is also to be made. kodal Nagar, Thiruparankundram and Thirumangalam Railway Stations would facilitate decongesting the Madurai Railway Station to a great extent. Further, conversion of Thiruparankundram and Thirumangalam Railway Stations also as Model Stations is need of the hour. It is vital for overall development of Madurai City.

In regard to existing but incomplete railway projects in Tamil Nadu, I am sorry to say that a lot of efforts are to be taken by the Ministry of Railways. The new railway line between Madurai and Karaikudi via Melur is to be executed to cover the places in between Madurai and Karaikudi by train. Speedy completion of the doubling of Chennai-Madurai-Kanyakumari, high speed passenger rail link between Madurai and Coimbatore are to be executed in a war-footing manner for overall development of the Madurai city and the Tamil Nadu State, as well.

I once again request the Hon'ble Minister of Railways to fulfill the demand of the people of my Madurai parliamentary Constituency and for overall development of Tamil Nadu State.

श्रीमती कृष्णा राज (शाहजहाँपुर): माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपकी बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। रेलवे नैटवर्क भारतीय संस्कृति और अनेकता में एकता का प्रतीक है। देश के सामाजिक और आर्थिक विकास के लिए रेल एक अच्छा माध्यम है। माननीय रेल मंत्री जी ने भारत सरकार की 'एक भारत, श्रेष्ठ भारत' की अवधारणा को अवलोकित करते हुए बजट पेश किया है। इस बजट में पिछले वर्ष 2014-15 में 65,789 करोड़ रुपए से बढ़ाकर वर्ष 2015-16 में 10,11,00 करोड़ करके 52 फीसदी धनराशि में वृद्धि की गई है। हम सहजता से मान सकते हैं कि यह बजट रेल में आमूलचूल परिवर्तन में सहायक बनेगा। आने वाले समय में देश में रेल से यात्रा करने वाले लोगों को सुख का अहसास होगा। माननीय मंत्री जी ने चार महत्वपूर्ण बिदुंओं पर विशेष गौर किया है - ग्राहकों और यात्रियों को स्थायी सुधार का अहसास कराना, रेल की यात्रा को सुरक्षित साधन बनाना, भारतीय रेल की क्षमता को आधुनिक बनाना और रेल को आत्मनिर्भर बनाना। माननीय प्रधानमंत्री जी की मंशा है देश का हर नौजवान, हर नागरिक आत्मनिर्भर बने और माननीय रेल मंत्री जी की मंशा है कि रेल भी आत्मनिर्भर बने। यह एक सराहनीय कदम है, हम सब इसकी प्रशंसा करते हैं। माननीय मंत्री जी का सबसे अनूठी परियोजना और भारत के इतिहास की पहली विशेष परियोजना बुलेट ट्रेन है। देश के गति देने के लिए चतुर्भुज डायमण्ड परियोजना है जिससे ट्रेनों को गति मिलेगी और यात्रा सुगम बनेगी। इससे समय कम लगेगा और देशवासियों को सुविधा होगी। यह हमारे देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण कदम है। हम माननीय मंत्री जी का बार-बार आभार व्यक्त करते हैं और प्रशंसा करते हैं कि उन्होंने जन सुविधाओं को ध्यान में रखा है।

महोदय, माननीय मंत्री ने रेलवे को उन्नति और प्रगति के पथ पर ले जाने के साथ ही यात्रियों के लिए सबसे महत्वपूर्ण कार्य किया है कि यात्री किराए में वृद्धि नहीं की। यह देशवासियों के लिए बहुत अच्छा कदम है। माननीय मंत्री जी ने निर्भया फंड दिया है जिसमें देश की महिलाएं, जो अभी तक रेल में भयभीत होकर यात्रा करती थीं, उनको निश्चित ही सुरक्षा का अहसास होगा। हैल्पलाइन नं 183 दिया गया है, इससे भी महिलाओं को मदद मिलेगी, सुरक्षा मिलेगी। एसएमएस अलर्ट का भी प्रावधान किया गया है, इससे भी महिलाओं को सहायता मिलेगी। टोल फ्री नं 182 निर्धारित किया गया है, इससे भी महिलाओं को काफी सुविधा होगी। माननीय मंत्री ने महिलाओं की चिंता करके हम सब महिलाओं का मान और गौरव बढ़ाया है। मैं महिला होने के नाते माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं और आभार व्यक्त करती हूं।

महोदय, स्वच्छ भारत के निर्माण में शौचालय की व्यवस्था की गई है। सामान्य श्रेणी में सवारी के डिब्बे बढ़ाना दर्शाता है कि यात्रा में जो धक्का-मुक्की हुआ करती थी, आने वाले समय में यात्रियों को सुविधा होगी और उनका सफर भी आराम से होगा। यह एक सराहनीय कदम है। पांच मिनट मैं वैंडिंग

मशीन से टिकट मिलेगा, यह भी सरकार की बड़ी उपलब्धता है। बजट में पार पथ में ओवर ब्रिज और अंडरग्राउंड ब्रिज की योजना है। मुरादाबाद मंडल में 27 जगह क्रासिंग हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहाँपुर में तिलहर, कासिव से निगोई मार्ग पर बहुत बड़ी आबादी एक जिले को दूसरे जिले को जोड़ती है, मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूं कि वहां एक अंडर या ओवर ब्रिज बनाया जाए। कटरा से खुदागंज क्रॉसिंग मार्ग पर भी यह बहुत ही आवश्यक है। एन.एच. 24 जमुई-निगोई मार्ग पर रेल पथ पार करने के लिए ओवर ब्रिज की बहुत आवश्यकता है। जब अंडर ग्राउंड पथ पर ज्यादा सुविधा होगी, जब साइकिल और रिक्शा खींचकर ले जाते हैं, तो बहुत दिक्कतें होती हैं, आपने यह भी बहुत ही सराहनीय कदम उठाया है कि जो क्रॉसिंगें बंद पड़ी हैं, उन पर पार पथ का निर्माण करके लोगों को सुविधाएँ पहुंचाने का एक अनूठा प्रयास किया है।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दोज़ा-सीतापुर-कैंट 178 किलोमीटर लाइन के डबलिंग की स्वीकृति आपने दी है, इसके लिए मैं आपको हार्दिक रूप से बधाई देती हूँ और दिल से आभार व्यक्त करती हूँ। साथ ही, शाहजहाँपुर-पीलीभीत बड़ी लाइन का कार्य शुरू किया है, उसके लिए भी धन्यवाद देती हूँ। ग्वालियर से शाहजहाँपुर तक पेंडिंग काम, जो 330 किलोमीटर का है, उसके लिए आपने 12870 करोड़ रुपए की स्वीकृति दी है, उसके लिए भी मैं आपको बधाई देती हूँ। उसे आप शीघ्र ही मूर्त रूप देकर शाहजहाँपुर की जनता को लाभांवित करेंगे।

आदर्श ग्राम में 200 स्टेशनों का चयन किया गया है। मैं आपसे निवेदन करूँगी कि काकोरी कांड के शहीद ठाकुर रोशन सिंह, अशफ़ाक उल्ला खाँ और पंडित रामप्रसाद बिस्मिल के नाम पर शाहजहाँपुर के सब-स्टेशन को आगे उच्चीकरण करने का कष्ठ करें। यह आपकी महान् कृपा होगी। शाहजहाँपुर में रेलवे की लगभग एक हजार एकड़ जमीन पड़ी हुई है, वहाँ आपकी योजना विश्वविद्यालय बनाने की है, मेरा आपसे निवेदन है कि आप उस जमीन पर विश्वविद्यालय बनाकर शिक्षा का स्तर बढ़ाने की कृपा करें।

अब मैं कम्युनिटी हेल्थ की बात कहती हूँ। मैं आपसे यह कहना चाहूंगी कि आपने तमाम ऐसी सुविधाओं की घोषणा की है, जैसे यात्री किराये में वृद्धि नहीं की गयी है, सभी स्तरों पर आम आदमी भ्रष्टाचार से प्रभावित न हो, मैं कहना चाहती हूं कि सामान्य श्रेणी के सवारी डिब्बों की वृद्धि की जाएगी, यह बहुत ही अद्‌भूत और अनोखा कार्य है। इससे आने वाले समय में हमारे देश की जनता को लाभ मिलेगा।

*__SHRI P.R. SUNDARAM (NAMAKKAL):__ At the outset, I urge upon the Railway Ministry to give priority to the request made by the Government of Tamil Nadu guided by hon'ble Makkal Mudalvar Puratchi Thaliavi, Amma with special reference to ten major railway project at a cost of about Rs. 1.8 lakh crore. The railway minister who seeks to mobilise investment to the tune of over Rs. 1 lakh crore this year may kindly note that our hon'ble Amma has requested the Railways to go in for a Special Purpose Vehicle to immediately attend to the Chennai - Tuticorin Freight Corridor and High Speed Train railway lines between Chennai and Kanyakumari via Madurai and between Madurai and Coimbatore. With this request, let me come to certain demands pertaining to my constituency.

In my Namakkal Constituency in Tamil Nadu, Namakkal Railway station is situated on the Senthamangalam Road. During the peak hours, due to heavy traffic, passengers are not able to reach the Railway station in time. In the interest of the general public, a study was carried out. It was observed that another road can be laid to reach the railway station through Thuraiyur road which is beside the Railway track. Vacant land is also there on the western side of the Railway track that is suitable for a new road.

A joint inspection was conducted on 17th November 2014 for the new road by the Southern Railway Divisional Manager, Divisional engineer along with Member of Parliament and Nammakal MLA. It was proposed to take up the new approach road which is estimated to cost Rs. 3 crores (three crores) Hence, the Hon'ble Railway Minister may consider may request and take necessary steps to complete the laying of Road to link the Railway station. I also want to make following requests. (I) The Chennai express running from Chennai to Salem May be extended up to Nammakal; (II) The passenger train running dorm Salem to Karur May be extended upto Tiruchirapalli and also be operated on Sundays; and (III) A computerized Reservation counter may be set up in Resipuram Railway station to benefit general public.

* Speech was laid on the Table

[*]**SHRI A. ARUNMOZHITHEVAN (CUDDALORE):** In this age of Information technology, setting up of railway pre-reservation counters should not be a problem to the railways. But still there is a move to close down the railway reservation counter functioning at Cuddalore Thirupadiripuliyur railway station. We cannot expect the entire population to rely on computers and buy tickets themselves. The socio-economic divide is still there. Hence I urge upon the Railways not to close down the existing railway pre-reservation counter in Thriupadiripuliyur railway station in Cuddalore.

Cuddalore town is an ancient port city and was as active commercial city during British regime. The main-line trains passing through Thirupadiripuliyur have always had a stoppage there. Now, some trains like Senthur Express have not been provided with a stoppage at Thirupadiripuliyur. Considering the industrial growth and the establishment of several educational institutions including specialised hospitals in the vicinity of this town, I urge upon the Railway Minister to restore the stoppage facility at Thirupadiripuliyur.

Kullanchavadi railway station between Cuddalore and Salem has become inoperative now. Considering the need of the public over there, I request the authorities to make operationalise Kullanchavadi railway station again.

Last but not the least, I would like to request the Railway Minister to lay a new railway line and introduce trains between Cuddalore and Chennai via Puducherry as this would greatly benefit tourists both from within the country and abroad as a viable coastal Railway Line. This may also be extended upto Tuticorin connecting the entire stretch of East Coast.

[*] Speech was laid on the Table

*__SHRI G. HARI (ARAKKONAM):__ As stated by our leader Dr. Puratchi Thalaivi the Railway Minister has spared the common people. Our leader has also appreciated Railway Minister's thrust on cleanliness and women's safety and also welcomed the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network and sought priority for routes on the network connecting to Chennai. However, our leader Dr. Puratchi Thalivi Amma has expressed disappointment that demands from Tamil Nadu have been ignored in the Railway Budget.

About 22 projects are pending due to lack of funds and 10 critical new projects, most of which announced earlier, never received financial allocations. Our Hon'ble leader Hon'ble Puratchi Thalaivi Amma has also complained that no new trains had been announced for Tamil Nadu, despite the fact that it was among the fast-growing states in the country.

So, I request the hon'ble Minister to address all those issues raised by our beloved leader Hon'ble leader Puratchi Thalaivi Amma.

Now I would like to bring to the kind attention of the Hon'ble Minister some of the issues concerning my parliamentary constituency, Arakkonam in Tamil Nadu. Arakkonam is a central place for many hundreds of villages surrounded by it. Commuters from Arakkonam Railway station to Chennai and other parts of Tamil Nadu and other states are quite high, but most of the trains passing through Arakkonam do not have a stoppage there. Hence, the commuters are facing huge hardship. Secondly, the Arakkonam Railway Station is a very old station functioning from very old buildings without any modern infrastructure. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to direct the Southern Railway to provide stoppage for all the trains which do not have a stoppage now at Arakkonam as well as to take steps to renovate this old railway station with all modern infrastructures.

The platforms No. 1 and 2 at Arakkonam Railway Station are such that they are not able to accommodate the complete trains because of short of its length. The

---

* Speech was laid on the Table

passengers are finding it very difficult to board or alight from the trains especially the old aged people. Many representations have been given in the past, but the action is to be reflected. Therefore, it s requested that the hon'ble Minister may kindly direct the Southern Railway to look into it and do the needful on an urgent basis.

The railway line work on Tindivanam to Nagari is moving at snail's speed. This work was started very long back, but due to paucity of fund, the work is not moving fastly. The work was commenced because of it needs considering the huge traffic of commuters. The early implementation of the railway line will benefit lakhs of people and railway will be able to earn more revenue. Therefore, it is requested that you may kindly direct the Southern Railway to expedite the said work at the earliest, by allocating sufficient funds for the same.

Earlier trains were stopped at Itchiputhur and Sholinghur near Marudalam and the ticket counter facilities existed. But these were discontinued. Therefore it is requested that you may kindly direct the Southern Railway to restore the stoppage and ticket counter facility at above said railway stations.

The commuters to Thiruttani from Arakkonam and from Thruttani to Arakkaonam and Chennai are quite high. However, the electric (EMU) trains operate upto Arakkonam. There is heavy rush of passengers in the morning and evening. Therefore, I urge upon the hon'ble Minister to direct the Southern Railway to extend the EMU Electric trains upto Thiruttani.

There are huge commuters from Walaja and Sholinghur to Chennai and Katpadi. Therefore, there is an urgent need to increase the services of EMU Electric trains running between Chennai-Katpadi-Chennai. There are huge passenger traffic especially in the morning and evening. Therefore, it is requested that the hon'ble Minister may kindly direct the Southern Railway to look into it and do the needful at the earliest.

SHRI M. UDHAYAKUMAR (DINDIGUL): Hon. Deputy-Speaker, Sir, Vanakkam!

I am immensely happy to stand before the august House and am happy to speak on the "Railway Budget 2015-16".

I express my sincere gratitude to Our Hon'ble Makkalin Mudalnar Dr. Amma and the popular leader of millions of Tamil people for providing an enthusiastic admirer and party worker like me an opportunity to represent the people of Dindigul Parliamentary Constituency of Tamil Nadu in the august House.

As pointed out by our Makkhalin Mudalvar Manbumigu Puratchi Thalaivi Amma, while commencing the Diamond Quadrilateral High Speed Railway Network, priority should be given to routes connecting Chennai.

We regret that the demands from Tamil Nadu have been ignored in the Railway Budget. About 22 projects are pending due to lack of funds and 10 critical new projects, most of which announced earlier, never received financial allocations. No new trains have been announced for Tamil Nadu despite the fact that it is among the fast-growing States in the country.

Before the presentation of this Budget, a representation has been sent from our State Government of Tamil Nadu. But none of the demands, including the Chennai-Kanyakumari High Speed Passenger Link, doubling of railway line between Chennai and Kanyakumari and the integration of the Chennai Metro Rail with the existing Mass Rapid Transport System (MRTS) has found a specific mention in the Railway Budget.

We notice the highlights of the Railway Budget, 2015 as follows: Skill development and self-employment; launching of a coastal connectivity programme this year; 917 safety work projects to eliminate over 3,000 unmanned crossings in all the States; by 2019, the proposed investment in the Railway would be to the tune of Rs.8,56,021 crore; Satellite railway terminals to be introduced in major cities in 10 select stations. These are the salient features. Even though we deserve,

we are greatly disappointed over the non-allocation of adequate funds for many pending railway projects in Tamil Nadu. Completion of Villupuram-Dindigul and Madurai-Thiruvananthapuram double projects must get priority; Madurai-Tuticorin new line may be taken up.

I would request the Union Railway Minister to give his nod for electrification of 140 km. broad gauge section from Karur to Dindigul (about 75 km.). This would improve the railway network in this section.

Electrification work in the trunk route from Chennai to Kanyakumari had almost been completed, though passenger train services hauled by electric locomotives were being operated only up to Trichy now. The same may be extended to Dindigul and passenger trains hauled by electric locos should be operated to Dindigul.

A survey was sanctioned in 2012-13 for updating of RETS for a new line from Dindigul to Kumuli *via* Bodinayakanur and Theni for 123 km. stretch. It is also stated that 90 per cent of the survey work has been completed. This will help the pilgrims of Sabarimalai who travel a distance of about 118 kms. Hence, I urge upon the Railway Minister to complete the survey at the earliest and lay a new line to Sabarimalai route through Dindigul constituency.

A survey was also sanctioned in 2013-14 between Karaikudi and Dindigul *via* Natham for 105 kms. The letter of approval was also issued and the deadline to complete the project survey was 31st January, 2015 but so far no progress has been made in this project.

Reconnaissance Engineering-cum-Traffic Survey (RTES) for the new line between Karaikudi-Dindigul needs Rs.8,88,000 to complete the survey. Sir, 28 surveys are going on in the Southern Railways, and it requires around Rs.59,00,000. I would request the Minister to sanction necessary amount to complete surveys within stipulated period and allocate sufficient funds for a new route from Dindigul to Karaikudi *via* Natham.

I would request the hon. Minister to introduce EMU passenger train services to operate in Madurai-Dindigul and Madurai-Virudhunagar sectors. Dindigul and Kodai road Railway Stations are ancient stations, which may be modernised by providing escalators, digital display boards, etc.

I urge upon the Railway Minister to implement the pending projects pointed out by our *Makkalin Mudalvar,* Dr. *Puratchi Thalaivi Amma.* With these words, I conclude.

श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी) : उपाध्यक्ष जी, 26 फरवरी को हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया था और कल से रेल बजट पर लगातार चर्चा हो रही है। मैंने पहली बार इस सदन में विपक्ष को बहुत असहाय स्थिति में देखा है। आलोचना करने की उनकी क्षमता और योग्यता पर कोई संदेह नहीं है, लेकिन वास्तविकता यह है कि रेल बजट में उन्हें आलोचना करने के लिए कुछ नहीं मिल रहा है। इस कारण वे असहाय दिख रहे हैं। हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने एक ऐतिहासिक बजट प्रस्तुत किया है और रेल को राजनैतिक हथियार बनाने वालों को आइना दिखाने का काम किया है। रेलवे के विस्तार, आधुनिकीकरण और रेलवे में ठोस बदलाव के संकेत दिए हैं। संकेतों से स्पष्ट है कि रेलवे अब राजनैतिक इच्छाओं की पूर्ति का साधन नहीं है। यह भारत के आर्थिक रूप से कमजोर लोगों के साथ-साथ पूरे देश का प्रिय परिवहन का साधन है और रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए हमारे माननीय रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु जी और उत्तर प्रदेश से रेल राज्य मंत्री आदरणीय मनोज सिन्हा जी को मैं बहुत बधाई देता हूं और धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने देश की चिंता की है। इसके साथ ही साथ उन्होंने हमारे क्षेत्र के लिए जो योजनाएं दी हैं, उनके लिए भी मैं उन्हें धन्यवाद करता हूं। मंत्री जी ने भारतीय रेल की स्थिति को सुधारने के लिए अपने भाषण में कहा था कि उन्होंने महात्मा गांधी जी से प्रेरणा ली है और उन्होंने बहुत आत्मविश्वास के साथ यह कहा था कि इतना बड़ा देश है, इतने बड़े संसाधन हैं, स्ट्रांग पालिटिकल विल है तो रास्ते खोजेंगे, परिस्थितियां बदलेंगी और परिणामस्वरूप उन्होंने पुरानी परम्पराओं को तोड़ते हुए रेल मंत्री जी ने प्रभावशाली पेशेवर और परिणाम देने वाला बजट प्रस्तुत किया है। बजट जिनके लिए बनाया गया है, उनके लिए इस बजट में क्या है और बजट के लिए संसाधन जुटाने की क्या व्यवस्थाएं हैं तथा कैसे हम लीकेजिज को रोकेंगे, इनके लिए सारी व्यवस्थाएं हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट में की हैं। माननीय प्रधानमंत्री जी की आकांक्षाओं की सोच पर यह बजट खरा उतरता है, वहीं आधारभूत ढांचे में एक तिहाई वृद्धि का लक्ष्य है तथा पांच साल में 8.50 लाख करोड़ रुपए के निवेश की व्यवस्था की गई है।

रेलवे को आत्मनिर्भर बनाने के साथ-साथ स्वच्छ भारत मिशन और मेक इन इंडिया के सपने को क्रियान्वित करने के लिए इसमें प्रावधान रखा गया है। रेलवे के प्रबन्धन के विकेन्द्रीकरण के साथ-साथ धन के ठीक इस्तेमाल के लिए केन्द्रीस स्तर पर निगरानी तंत्र भी बनाने का प्रस्ताव है। वित्त पोषण, जिसके लिए हमारे विरोधी पक्ष के लोग शोर मचाते हैं कि आखिर पैसा कहां से आएगा, के लिए प्राइवेट-पब्लिक पार्टनरशिप, स्टेशनों और ट्रेन्स पर विज्ञापर के जरिए धन अर्जित करने के साथ-साथ परियोजनाएं पूरी करने के लिए राज्यों एवं पीएसयूज का भी साथ लेंगे। इस रेल बजट का एक अहम पहलू यह है कि रेलवे की आमदनी का आधार किराए को नहीं बनाया गया है। भारतीय रेल की दशा एवं दिशा को अगले पांच वर्ष में

बदलने का विश्वास माननीय रेलमंत्री जी ने एक निश्चित वित्तीय आधार पर किया है। इस योजना के तहत अगले पांच वर्षों में प्रस्तावित आठ लाख 56 हजार दो सौ करोड़ रुपये की व्यवस्था बीमा, पेंशन फण्ड, विश्व बैंक, आईएमएफ, राज्यों की हिस्सेदारी, छोटे शहरों की रेलवे जमीनों के व्यावसायिक उपयोग, सीएसआर फण्ड आदि के द्वारा करने की योजना है। इस तरह रेलवे में फण्ड की कमी नहीं होने दी जाएगी। इन ठोस उपायों के साथ-साथ लीकेज पर नियंत्रण करने के लिए खर्च की समीक्षा की व्यवस्था की गयी है।...(व्यवधान) इसमें कहा गया है कि बिजली, जिसका रेलवे सबसे बड़ा उपभोक्ता है, अब नीलामी के द्वारा खरीदी जाएगी, ई-प्रोक्योरमेंट के द्वारा बिजली खरीदने का प्रस्ताव है। वहीं कायाकल्प काउंसिल और चार विश्वविद्यालयों के रिसर्च सेंटर्स बनेंगे जो लीकेज को रोकने का काम करेंगे। जहां एक ओर दृढ़ इच्छाशक्ति से रेलवे के सुधार का यह ईमानदार प्रयास है, वहीं दूसरी ओर योजनाओं, फण्ड प्रबंधन, निवेश आदि सबका ध्यान रखा गया है और आधाभूत संरचना एवं यात्रियों की सुविधा का विशेष ध्यान रखकर रेल को वास्तव में पटरी पर लाने का यह गंभीर प्रयास है। बिना यात्री किराया बढ़ाए यात्रा को सरल, सुगम, सुरक्षित व आरामदायक बनाने का प्रयास किया गया है। महिलाओं की सुरक्षा व सम्मान का विशेष ध्यान रखा गया है। प्रमुख स्टेशन्स पर लिफ्ट-एक्सीलरेटर लगाने की व्यवस्था की गयी है।...(व्यवधान) मैं केवल दो मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा।

650 स्टेशन्स पर नए शौचालयों के निर्माण, 1700 नए बायो-टॉयलेट्स का निर्माण, बुजुर्गों, महिलाओं एवं विकलांगों के लिए नीचे सीटें देने आदि जैसी छोटी-छोटी बातों का पूरा ध्यान रखा गया है। यही इस बजट की प्राथमिकता है कि रेल यात्री को सुरक्षित, सम्मानित व आरामदायक यात्रा की सुविधा उपलब्ध कराई जाए। गाड़ियों में दी गयी अन्य सुविधाओं का मैं जिक्र नहीं करूंगा।...(व्यवधान) तीस साल में पहली बार बहुमत से चुनकर आई मोदी सरकार ने मौका मिलते ही रेलवे को राज्यों की राजनीति से बाहर कर दृढ इच्छाशक्ति व आत्मविश्वास से पुरानी परम्पराओं को ध्वस्त करके देश का रेल बजट देश के लोगों के लिए बनाया है। कई बदलाव हुए हैं, आगे और बदलाव हो सकते हैं, इसका भी संकेत दिया गया है। ...(व्यवधान) लोक-लुभावन दिखने का प्रयास सरकार ने नहीं किया है। वहीं स्पष्ट कर दिया है कि रेल पर न स्वयं राजनीति करेंगे, न दूसरों को करने देंगे। यह प्रधानमंत्री जी का विजन लिए यात्रियों के लिए सुखद, सुरक्षित, समयबद्ध, रेल के लिए बजट है। यह देश का व देश के लोगों की उम्मीदों का बजट है। यह बजट दूरगामी परिणाम देने वाला मोदी जी की प्रतिबद्ध सरकार और रेल मंत्री जी का बजट है, जिसका मैं समर्थन करता हूं।...(व्यवधान)

***डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद) :** श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्ववाली यह सरकार का यह पहला संपूर्ण बजट है मैं रेलमंत्री एवं सरकार को अभिनंदन देता हूँ कि आजाद भारत के इतिहास में यह एक पहला रेल बजट है कि जिसकी वजह से भारतीय रेल को सही दिशा में और आधुनिकता की ओर ले जाएगा । मेरा निश्चित रूप से मानना है कि यह बजट आनेवाले समय पर खड़ा उतरेगा और रेल की मौजूदा दुर्दशा से आगे मोडर्ननाईजेशन कि ओर ले जाएगा और यात्रियों को बेहतर रेल सुविधा से लेकर सुरक्षा भी प्रदान करेगा ।

सबसे पहला मैं धन्यवाद करता हूँ कि यात्री किराया बढ़ाया गया नहीं है । अब तक के बजटों में नई ट्रेनों की घोषणा एवं कुद छुटपुट घोषणाओं पर ही रेल बजट सिमट जाता था, मगर इस बजट में पहली बार रेल ढांचे को मजबूत करके, भारतीय रेल को नई दिशा एवं आधुनिकता की ओर ले जानेवाला बजट है। इस बजट में 3438 मानवरहित क्रॉसिंग खत्म होगी और सुरक्षा संबंधित 917 परियोजना का मैं स्वागत करता हूँ । रेलवे के कायाकल्प करने के लिए अगले पांच साल में 8.56 लाख करोड़ रूपये का प्रस्ताव रेल को नई दिशा देगी ।

इस बजट में 108 ट्रेनों में प्रायोगिक तौर पर अच्छे भोजन के लिए ई-केटरिंग सुविधा से लोगों की अपनी पसंद का भोजन मिलेगा ।

इस बजट में 17000 जैव शौचालय बनेंगे और, 650 अतिरिक्त स्टेशनों पर नए शौचालयों के निर्माण से प्रधानमंत्री जी का स्वच्छता अभियान को और बल मिलेगा ।

इस बजट में नौ ट्रेनों की गति को 110 किमी/घंटा की गति से आगे जा कर 160-200 किमी./घंटा ले जाकर हाईट्रेन स्पीड का मैं स्वागत करता हूँ । मैं रेल मंत्री जी का आभारी हूं कि इस नौ ट्रेनों में मेरे क्षेत्र अहमदाबाद से मुंबई ट्रेन का समावेश किया गया है ।

24 घंटे की हेल्प लाईन सेवा से ट्रेनों का आवागमन के बारे में यात्रियों को सुविधा रहेगी ।

इस बजट के माध्यम से रेल मंत्री जी ने प्रधान मंत्री जी के विजन स्वच्छ भारत, डिजीटल इंडिया, मेक इन इंडिया, स्किल इंडिया जैसे अभियानों को बल मिलेगा । इस बजट में रेलवे का परिचालन अनुपात बढ़ाने का प्रस्ताव की बजट से 88.5 फीसदी के लक्ष्य से यात्रियों को फायदा होगा तथा रेल, प्रशासन को आर्थिक लाभ होगा । इस रेल बजट में राज्यों और पीएसयू का नेटवर्क बनाने का मैं स्वागत करता हूँ ।

---

* Speech was laid on the Table

12.03.2015

इस बजट से रेल सुविधा क्षेत्रों का विस्तार होगा और जो अब तक रेल सुविधा से वंचित है, उसे लाभ मिलेगा ।

रेल मंत्री जी ने लोकलुभावन घोषणाओं की जगह सुधारों वाला बजट पेश किया है । इसकी तहत मौजूदा व्यवस्था सुधारने और जब तक रूकी परियोजनाएं पूरी की जाएगी । कुल मिलाकर 359 रेल परियोजनाएं लंबित है और उसे पूर्ण करने के लिए रूप 1.82 लाख करोड़ की जरूरत है । इसमें से 40,000 करोड़ वित्त मंत्रालय सहायता दी जाएगी , 17,136 करोड़ रूपये जुटाए जाएंगे पीपीपी से एवं 17,655 करोड़ रूपये बाजार से जुटाने का संकल्प के लिये मैं धन्यवाद करता हूं ।

कुल मिलाकर 2015-16 में 1,88,556 करोड़ की प्राप्ति के अनुमान पर मुझे भरोसा है कि यह धन अवश्य आएगा और भारतीय रेल एक नई दिशा की पटरी पर दौड़ेगी । रेलमंत्री जी मेरा आपसे निवेदन है, कि मेरे गुजरात राज्य एवं अहमदाबाद संसदीय क्षेत्र के लिए मेरी मांगों को पूरा किया जाए ।

गुजरात में पश्चिम रेलवे का नेटवर्क एवं आमदनी 70 फीसदी से ज्यादा है । हमारी मांग रही है कि पश्चिम रेलवे का हेडक्वार्टर अहमदाबाद में होना चाहिए । अगर प्रैक्टिकल रास्ता ढूढ़े तो पश्चिम रेलवे का विभाजन करके नया 'कोस्टल-वेस्टर्न रेलवे' का निर्माण किया जाना चाहिए और 1.)अहमदाबाद, 2.) बड़ोदरा, 3.) भावनगर, 4) राजकोट 5) अजमेर और 6) कोटा रेलवे डिवीजन को उससे संलग्न करके अहमदाबाद को कोस्टल पश्चिम रेलवे का मुख्य मथक करना चाहिए । इस निर्णय से पूरे गुजरात और पड़ोसी प्रदेशों को न्याय मिलेगा ।

2. साबरमती एवं मणिनगर स्टेशनों का टर्मिनल स्टेशनों के तौर पर निर्माण किया जाना चाहिए तथा, फास्ट एवं सुपरफास्ट ट्रेनों को वहां स्टोपेज देना चाहिए ।

3. अहमदाबाद-मेहसाना-जयपुर-दिल्ली रेल लाइनों का शीघ्र ही दोहरीकरण तथा इलेक्ट्रीफिकेशन करना चाहिए ।

4.	कलोल-बहुचराजी-चाणस्मा-रणुज मीटर गेज लाईन का ब्रॉडगेज परिवर्तन का सर्वे किया गया हे । मेरा निवेदन है कि शीघ्र ही ये रेल लाईन का गेज परिवर्तन करना चाहिए । मेरी यह भी मांग है कि चाणस्मा से हारीज से रावनपुर जो 65 किमी है वहां नयी रेल लाईन का निर्माण किया जाए, ताकि कंडला तथा भुज की ओर एक नया रेलमार्ग खुल सके । ईस बजट से बोर्डर सीक्योरीटी योजना को भी बल मिलेगा ।

5. सौराष्ट्र में महत्वपूर्ण बंदरगाहों को रेल से जोड़ना चाहिए, जो देश के विकास में महत्वपूर्ण होंगे।

6. नई रेल गाड़ियों के बारे में I) अहमदाबाद, राजकोट, द्वारिका के बीच शताब्दी ट्रेन चलाना चाहिए । इस बजट से सौराष्ट्र में द्वारिका, सोमनाथ, सासणगीर टूरिज्म को बल मिलेगा ।

II) अहमदाबाद-रामदेवरा (रामापीर) हजारों की संख्या में श्रद्धालु जाते हैं । मेरा निवेदन है कि अहमदाबाद-रामदेवरा ट्रेन चाजलू कि जाए ।

III) अहमदाबाद-शिरडी ट्रेन चालू करने से धार्मिक यात्रियों को सुविधा मिलेगी ।

I v) अहमदाबाद-दिल्ली दुरंतों ट्रेन से दिल्ली जाने वाले यात्रियों को सुविधा रहेगी ।

v) अहमदाबाद गुजरात काफी सिख समुदाय रहता है । अगर अहमदाबाद-अमृतसर की ट्रेन शुरू की जाए तो उनलोगों को आशीर्वाद रूप रहेगा ।

v I) अहमदाबाद-पाटन की बीच ईंटरसिटी ट्रेन शुरू करनी चाहिए ।

v II) डीओमसी, ईन्डस्ट्रीयल कोरीडोर जो पानसर (कलोल) से अहमदाबाद जाता है, इसमें काफी किसानों की भूमि अधिग्रहित होती है । मेरा निवेदन है कि ईसमें लचीलापन लाकर किसानों के पक्ष में रूट में बदलाव लाना चाहिए ।

श्रीमती अर्पिता घोष (बालूरघाट) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी और अपनी पार्टी टीएमसी की आभारी हूं कि इतने महत्वपूर्ण मुद्दे पर मुझे बोलने का मौका दिया। इसके पहल जब भी रेल बजट पेश करने का समय आता था तो मैं टीवी या न्यूजपेपर्स के माध्यम से जानने की कोशिश करती थी कि हमें क्या मिला यानि आम जनता को क्या मिला। इस बार हमारी लीडर ममता बनर्जी और मेरे क्षेत्र की जनता की बदौलत मुझे इस सदन में आकर रेल बजट सुनने का मौका मिला। मैं इन दोनों की बहुत आभारी हूं। इस बार सदन में बैठकर रेल बजट सुनते हुए हर वक्त यही चाह थी कि हमें क्या मिलेगा, पर आखिर में निराश छोड़ कर और कुछ नहीं मिला।

चंद दिनों पहले हमारे प्रधान मंत्री जी ने इसी सदन में फेडरल स्ट्रक्चर की बात कही थी तथा राज्य केन्द्र के आपस में मिलकर काम करने की बात कही थी। उन्होंने यह भी कहा कि भारतवर्ष का पूर्वी क्षेत्र थोड़ा पीछे है, इसलिए उस क्षेत्र के विकास के लिए वे विशेष उद्योग वहां देंगे। जहां तक मुझे पता है पश्चिम बंगाल भी उसी पूर्वी क्षेत्र में आता है। लेकिन रेल बजट में देखा गया कि बंगाल के लिए प्रभु जी ने कुछ भी नहीं दिया। मैं यह देखकर हैरान रह गई।

मैं पिछड़े क्षेत्र से सांसद चुनकर यहां आई हूं। बालूरघाट लोक सभा क्षेत्र नार्थ बंगाल में आता है। जब ममता जी रेल मंत्री थीं, उन्होंने मेरे क्षेत्र में पहली रेल लाइन बिछाई थी और कई प्रोजेक्ट्स दिए थे। जैसे बालूरघाट हिली रेल लाइन न्यू कंस्ट्रक्शन, बुनियादपुर न्यू कंस्ट्रक्शन, बुनियादपुर-कुशमंडी वाया कलियागंज न्यू कंस्ट्रक्शन, बुनियादपुर-इटाहार वैगन फैक्टरी, इस वैगन फैक्टरी के बनने से काफी लोगों की रोजी-रोटी का इंतजाम हो जाता। लेकिन हैरानी की बात यह है कि ममता जी द्वारा रेल मंत्रालय छोड़ने के बाद से अभी तक हमारे यहां ये सारे काम बंद पड़े हैं और कोई एलाटमेंट नहीं हो रहा है। अजीब बात तो यह है कि कुछ प्रोजेक्ट्स का जिक्र तक नहीं है। बालूरघाट हिली रेल लाइन का 200 करोड़ रुपए का प्रोजेक्ट है, ममता जी द्वारा रेल मंत्रालय छोड़ने के बाद सिर्फ दो करोड़ रुपए का एलाटमेंट हुआ है। बुनियादपुर वैगन फैक्टरी के लिए तो राशि का कोई एलाटमेंट ही नहीं हुआ है। बाकी प्रोजेक्ट्स का तो नामो-निशान ही नहीं है। कोलकाता मेट्रो की हालत भी वैसी ही है। जितने भी प्रोजेक्ट्स बंगाल के हैं, ज्यादातर में राशि का कोई आबंटन नहीं हुआ है, बाकियों में एलाटमेंट न के बराबर है।

हमारे रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाषण में कहा था कि भारत का रेलवे मानचित्र धमनियों का ऐसा नेटवर्क है, जो भारतीय अर्थव्यवस्था के हृदय में जीवनदाई रक्त का संचारण करता है। मैं उनसे पूछना चाहती हूं कि अगर हृदय के किसी कोने में रक्त संचालन धीमा हो जाए या बंद हो जाए, क्या धीरे-धीरे हृदय की धड़कनें ही बंद नहीं हो जाएंगी?

मुझे यह समझ नहीं आ रहा है कि ऐसा क्यों हुआ, जब खुद रेल मंत्री जी ने अपनी स्पीच में इतने दावे के साथ, स्ट्राँग पोलिटिकल विल की बात बताई है। मुझे कहीं आशंका हो रही है कि कहीं उनकी आंखों की रोशनी बंगाल तक न पहुंचने के कारण भी कहीं स्ट्राँग पोलिटिकल विल तो नहीं है? अगर आगे चलकर मेरी यह बात गलत साबित हो तो मुझसे ज्यादा खुशी और किसी को नहीं होगी, यह भी मैं दावे के साथ कह सकती हूं। लेकिन फिलहाल अभी मेरे पास यह सोचने के अलावा और कोई चारा भी नहीं है।

महिलाओं की सेफ्टी के लिए कुछ अलग सोचेंगे, ऐसा रेल मंत्री जी ने कहा है, लेकिन क्या सोचेंगे, यह नहीं बताया। महिलाओं के लिए ममता बनर्जी के समय "महिला वाहिनी" का जिक्र उनके रेल बजट में था, वह भी इस बार के रेल बजट में नहीं है। आम जनता के लिए रेल मंत्री जी की क्या सोच है, यह भी नजर नहीं आता। नज़र आया तो यह आया कि मोबाइल चार्जिंग पाइंट्स बढ़ाए जाएंगे, कुछ वाईफाई की बात सुनाई दी, कुछ स्पीडी ट्रेंस, बुलेट ट्रेंस, ये सब सुनाई दिया। 21वीं सदी में जब वाईफाई की बातें चल रही हैं, शायद हमारे रेल मंत्री जी भूल गए हैं कि मेरे क्षेत्र में हिली, कुशमंडी,इटाहार जैसी बहुत सारी जगह हमारे देश में हैं, जहां अभी तक रेल लाइन नहीं पहुंच पाई है या सेंक्शन प्रोजेक्ट्स बंद पड़े हुए हैं।

रेल मंत्री जी ने कुल एक लाख करोड़ रुपए का प्रावधान अपने बजट में बताया है। उसमें से 40,000 करोड़ रुपए जनरल बजट से और रेल अर्निंग से 17,000 करोड़ रुपए की बात कही है। बाकी 43,000 करोड़ रुपए का बंदोबस्त कहां से होगा, उसका कोई जिक्र रेल बजट में नहीं है।

हमें खेद है इस बात का कि जीवन में पहली बार सदन में जिस तरह का रेल बजट मेरे सामने आया है, वह बहुत ही अस्पष्ट और धुंधला सा है। उसमें कोई स्पष्टरूपता सामने नहीं आई है। आई है तो कानों में गूंजने वाले कुछ शब्द, आई है तो कभी सच न होने वाले सपने। मंत्री जी, हो सके तो उन शब्दों को रचना बनाएं, हो सके तो धुंधले हुए सपनों को सच कीजिए तथा बंगाल को रेल मैप में जगह दीजिए। हमारे जितने भी प्रोजेक्ट्स हैं, सबके बारे में दोबारा सोचिए, खासकर मेरे संसदीय क्षेत्र बालूरघाट के प्रोजेक्ट्स साकार कीजिए।

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) : महोदय, माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने भारत के सर्वांगीण विकास का जो सपना देखा है उसे मूर्तरूप देते हुए माननीय रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने एक दूरदृष्टि वाला रेल बजट प्रस्तुत किया है। इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। इस वर्ष का रेल बजट लोक लुभावन घोषणाओं से पूरी तरह मुक्त है। भारतीय रेल बहुत ही जर्जर हालत में हमारी सरकार को विरासत में मिली है। यदि हम परम्परागत ढर्रे पर चलते रहे तो रेलवे की स्थिति बद से बदतर होती जाएगी। समय की मांग है कि लोक लुभावन घोषणाओं से ऊपर उठकर व्यापक रेलवे सुधारों पर ध्यान दिया जाए ताकि रेलवे का कायापलट हो सके। माननीय रेलमंत्री ने दूरदृष्टि का परिचय देते हुए उन्हीं व्यापक सुधारों पर अपना ध्यान केंद्रित किया है। मुझे पूर्ण विश्वास है कि उनके कुशल एवं सुस्थापित नेतृत्व में भारतीय रेल नई बुलंदियों को हासिल करेगा। मैं उन्हें कोटिशः धन्यवाद देता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र महाराजगंज, जो बिहार का एक अत्यंत पिछड़ा इलाका है उसकी तरफ आकृष्ट कराना चाहता हूं। महाराजगंज, एकमा, मसरख और दाउदपुर को मॉडल स्टेशन बनाया जाए और वहां रेलवे टिकट आरक्षण काउंटर सुव्यवस्थित रूप से चलाने हेतु आवश्यक दिशा-निर्देश दिए जाएं। महाराजगंज में उपलब्ध रेलवे की लगभग 50 एकड़ जमीन पर एक रेल फैक्टरी खोली जाए क्योंकि ऐसा करने से उस जमीन का सदुपयोग होगा और रेलवे को राजस्व की प्राप्ति होगी तथा बेरोजगार नौजवानों को रोजगार मिलेगा। छपरा से मढ़ौड़ा-मसरख होते हुए थावे तक जाने वाली रेल लाइन पर हो रहे आमान परिवर्तन के अधूरे काम को यथाशीघ्र पूरा कराया जाए। महाराजगंज से मसरक तक रेल लाइन बिछाने के अधूरे काम को पूरा कराया जाए। लोकनायक जयप्रकाश नारायण जी की जन्मभूमि छपरा और राष्ट्रपिता महात्मा गांधी की कर्मभूमि चम्पारण को रेल सुविधाओं से जोड़ने के लिए छपरा और रक्सौल के बीच वाया जलालपुर, बनियापुर, भगवानपुर, मलमलिया, महोम्मदपुर, मोतिहारी होते हुए एक रेल लाइन का निर्माण कराया जाए और उसे जयप्रकाश नारायण की जन्मभूमि और महात्मा गांधी जी की कर्मभूमि को जोड़ने का काम किया जाए। मांझी-बकुलहां के बीच सरयु नदी पर निर्माणाधीन रेल पुल का निर्माण शीघ्र पूरा किया जाए। मांझी में वर्षों से निर्माणाधीन रेलवे स्टेशन के कार्य को शीघ्र पूरा किया जाए। एन.एच.-85 पर बनवार, आमडाढ़ी और ब्रह्मपुर से जलालपुर के बीच रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए। एन.एच.-101 पर श्यामचक्क से करींगा के बीच, बनारस एवं गोरखपुर रेल खंड पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए। मढ़ौड़ा में रेल ईंजन फैक्टरी बनाने की घोषणा वर्षों पूर्व की गई थी। शिलान्यास कार्य हो चुका है और भूमि अधिग्रहण का कार्य जारी है। रेल विभाग के करोड़ों रुपए इस काम में लग गए हैं, लेकिन काम में प्रगति नहीं हुई है। कृपया

इसे शीघ्रता से पूरा किया जाए। दाउदपुर और एकमा के बीच ग्राम माने, लक्ष्मीपुर के नजदीक हॉल्ट स्टेशन जनहित में बनवाया जाए। छपरा जंक्शन का नाम देश के प्रथम राष्ट्रपति डॉ. राजेन्द्र प्रसाद के नाम पर तथा रिविलगंज स्टेशन का नाम लोकनायक जयप्रकाश नारायण जी के नाम पर किया जाए। छपरा जंक्शन पर प्लेटफार्म की संख्या बढ़ाई जाए एवं स्वचालित सीढ़ियां लगाई जाएं। गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस जो छपरा, बलिया होते हुए दिल्ली तक आती है, उसे प्रतिदिन चलाया जाए।

महोदय, पुनः मैं रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री को बधाई देना चाहता हूं क्योंकि इन्होंने स्वच्छ भारत, डिजिटल इंडिया, मेक इन इंडिया, स्किल इंडिया, पैसेंजर फैसिलिटी और सेफ्टी, 359 रेलवे की ऐसी परियोजनाएं जो 30 सालों से लम्बित थीं, उनके बारे में सोचा गया है। महिला डिब्बों में सीसीटीवी कैमरे लगाने का निर्णय लिया गया है। यह बजट ऐतिहासिक इसलिए भी है।

इस बजट में डिब्बों और गाड़ियों पर चर्चा करने के बजाय व्यापक रेलवे सुधार का खाका पेश किया गया है और पहली बार प्रोद्योगिकी उन्नयन और रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए एक ठोस दृष्टि दी गई है। इसके साथ ही भारतीय रेल के इस बजट में उन्होने अपनी जो दूरदृष्टि दिखाई है, वह भारतीय रेलवे के आर्थिक विकास में मुख्य सहायक बनेगा, इससे अधिक निवेश के लिए संसाधनों का दोहन होगा। बजट में व्यस्त मार्गों को सुगम बनाना, रेल की गति बढ़ाना, गेज परिवर्तन, दोहरे, तिहरे विद्युतीकरण पर जोर देना, परियोजनाओं को पूरा करना, यात्री सुविधाएं, सुरक्षा, पारदर्शिता तथा प्रणाली में सुधार, रेलवे को जनता के लिए यातायात का प्राथमिक माध्यम बनाया जाना, इन सबके लिए मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं और इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

***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 2015-का रेल बजट एक ऐतिहासिक बजट के रूप में सदैव याद किया जाएगा। इस बजट की प्रस्तुती का समय तब रहा जब हमारी सरकार बनने का एक वर्ष भी पूरा नहीं हुआ। फिर भी रेलवे को विकास पथ पर तेजी से दौड़ाने के लिए रेल बजट का जो खाका तैयार किया गया वह एक उदाहरण के तौर पर जाना जाएगा। भारतीय रेल को यात्रा का सुरक्षित साधन बनाना एवं रेलवे की क्षमता में विस्तार करना इस बजट में मुख्य उद्देश्य रहेगा। पिछले दशकों में रेलवे आशा अनुसार तरक्की नहीं कर पाया, यह धरातल सच है तथा हम सभी इससे भली-भांति परिचित हैं। स्वच्छता व सुरक्षा एक चुनौती थी और इन दोनों विषयों को इस बजट में पूरी तरह से प्राथमिकता की सूची में रखा है। पिछले कुछ सालों में भारतीय रेल में सुरक्षा से संबंधित मामले मीडिया द्वारा उजागर किए गए। इनसे निपटने के लिए प्रस्तुत बजट में ध्यान केन्द्रित किया गया है। इसके लिए पिछली सिफारिशों को भी ध्यान में रखा गया है। रेलवे ट्रैक की लम्बाई बढ़ाने का प्रस्ताव भी एक अत्यंत महत्वपूर्ण कार्यक्षेत्र रहेगा। इसी कड़ी में मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि कृपा कर जनता की बढ़ती हुई मांग को ध्यान में रखते हुए आगरा से बांदीकुई रेलवे लाइन के दोहरीकरण की आवश्यकता को ध्यान में रखें। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री महोदय इस बजट में इसे सम्मिलित करने का पूरा प्रयास करेंगे।

भारतीय रेल का वित्त दृष्टि से भी आत्मनिर्भर बनाने का लक्ष्य सराहनीय है। भारतीय रेल ने अगले पांच वर्षों में 8 लाख करोड़ रुपया जुटाने की योजना बनाई है। विभिन्न साझेदारी कार्यक्रमों का चलन विकास की दिशा में प्रमुख कदम है। विदेशों से प्रौद्योगिकी तक पहुचंने के लिए राज्यों, सार्वजनिक क्षेत्रों के उपक्रमों, बहुपक्षीय एवं अन्य सरकारों के साथ भागीदारी कर स्टेशनों पर स्वच्छता का विशेष प्रबंधन करने पर जोर दिया है, साझेदारी मॉडल अत्यंत सफल दायक मॉडल है।

रेल बजट में एक महत्वपूर्ण विषय है। रेलवे की जमीन पर अतिक्रमण को रोकना जो कि एक गंभीर विषय है। इसक समाधान के लिए हमारी सरकार ने भूलेखों का डिजिटल नक्शा तैयार करने का कार्यक्रम बनाया है तथा इसके बाद भी यदि कोई अतिक्रमण होगा तो सम्बंधित अधिकारी जिम्मेदार होंगे। यह रेलवे के इतिहास में एक अभूतपूर्व प्रयास है।

---

* Speech was laid on the Table.

रेलवे की विशेष कार्य योजना के तहत हमारी सरकार ने आम जनता को सुखद यात्रा का आभास हो इसके लिए साफ सफाई, विस्तार की बेहतर व्यवस्था, रेलवे हैल्पलाईन, पांच मिनट में अनारिक्षित टिकट का जारी करना, मन पसन्द भोजन के लिए ई-कैटरिंग एस.एम.एस. सेवा का अत्याधिक प्रयोग, महिलाओं की उचित सुरक्षा व्यवस्था, मनोरंजन की व्यवस्था आदि अत्यंत आकर्षक पहल है।

माननीय प्रधानमंत्री जी के सपनों को साकार करने के लिए अग्रणी कदम है, इसी दिशा में आगे बढ़ते हुए रेलवे की गति बढ़ाना, बुलेट ट्रेन का आरम्भ तथा दुर्घटनाओं पर हर संभव रोक लगाना मानव संसाधन का समुचित प्रयोग एवं आडिट करना तथा पर्यावरण प्रबंधन पर अधिक ध्यान देने के लिए रेलवे बोर्ड में पर्यावरण निदेशालय की स्थापना का कदम अपने आप में एक महत्वपूर्ण विषय है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र भरतपुर (राजस्थान) में रेलवे से संबंधित बहुत लम्ब 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 पक्षियों की नगरी के रूप में जाना जाता है तथ 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 हूं कि फतेहपुर सीकरी की दरगाह जो विश्वविद्यालय है, भरतपुर जंक्शन से मात्र 10 कि.मी. है। मैं अपका ध्यान गरीब रथ गाड़ी संख्या 12910/12909 जो दिल्ली व मुम्बई से चलकर भरतपुर जंक्शन होकर गुजरती है किन्तु भरतपुर जंक्शन पर इसका ठहराव नहीं है, इस संदर्भ में भारी संख्या मे पर्यटकों के आवागमन को ध्यान में रखते हुए इस ट्रेन का भरतपुर ठहराव 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 मैं भारी संख्या में व्यापारी वर्ग भरतपुर संभाग से दिल्ली को प्रतिदिन आवगामन करते हैं तथा भरतपुर का व्यापारिक संबंध सीधा दिल्ली के बाजारों से है इसलिए ईएमयू का विस्तार भरतपुर जंक्शन तक आवश्यक 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 परिक्रमा करने हेतु निरन्तर आते रहते हैं। रेल मार्ग के अभाव में लोगें की परेशानी बढ़ जाती है। अतः मेरा अनुरोध है कि भरतपुर से कोसी के लिए नई रेल मार्ग परियोजना स्वीकृत कराए जाने की कृपा करें जिससे हमारे देश के बहुत बड़े भक्तजनों के समूह को इस रेल मार्ग का लाभ मिल सके। साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र

कस्बा रूपवास होकर आगरा-सवाईमाधोपुर रेलवे लाईन जाती है जो कस्बे के बीचों-बीच होकर गुजरती है। ट्रेनों 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 हूं।

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 शुभ कामनाओं के साथ जनता के हित में प्रस्तुत किए गए बजट की सराहना करता हूं।

[*]**SHRI PREM SINGH CHANDUMAJRA (ANANDPUR SAHIB):** First of all, I welcome the Railway Budget due to special mention given to security and cleanliness on Railway stations and in rail coaches.

I want to bring to your kind notice very important problems of my constituency and state which I think you must consider favourably.

Most urgent and important is to launch a new train from Shri Anandpur Sahib to Amritsar Sahib via new Morinda Ludhiana. New Railway lines to be started from Anandpur Sahib to Amritsar via Garshanker; Mohali to Rajpura; Rahon to Khanna ; and Patiala to Nirvana via Smanapatran

All said rail lines will be 70 k.m. missing link which will connect already laid railway tracks of about 1000 k.m. It will be useful to the public and will generate revenue to Railways.

There is need to provide facilities of railway Head at Nagal Railway station, extension of railway platform at Anandpur Sahib; and R.O.B. at Anandpur Sahib to Garshankar Road. R.O.B. at Nangal and ROB between Sirhind and Saraibanjara Railway stations.

Three under passages at Gurdwara Parivar Vichhora Sahib, Morinda-Chandigarh Road and Kurli are required.

New Shatabdi train, New Delhi to Ferozepur via Patiala-Bhatinda may be started. Modern Railway station facilities at Anandpur Sahib Railway station and tourist facilities on the said Railway station may be provided.

I shall be grateful if you kindly consider my demands.

---

[*] Speech was laid on the Table

श्री नन्दी एल्लैया (नगर कुरनूल) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, हमारे माननीय रेल मंत्री ने सदन में रेल बजट पेश किया। मैंने छः-सात रेल मंत्रियों को देखा है - श्री लालू प्रसाद यादव, श्री रामविलास पासवान, श्री सदानंद गौड़ा आदि मिनिस्टर्स इस रेल मंत्रालय में आए। हर एक सांसद यह चाहता है कि अपने चुनाव क्षेत्र के अंदर एक नई गाड़ी चलाई जाए, इस तरह की उनकी बहुत सी उमंगे रहती हैं, बहुत सी ख्वाहिशें रहती हैं, जिनका पूरा होना नामुमकिन है। लेकिन आज हमारे रेलवे के अंदर रिमोट एरियाज या बैकवर्ड एरियाज के लिए कोई खास फंड की व्यवस्था नहीं है। मैं जिस चुनाव क्षेत्र से चुनकर आता हूं, वह तेलंगाना में जो नई रियासत बनी, वहां से मैं चुनकर आया हूं। हालांकि मैं पांच बार लोक सभा में मेडक डिस्ट्रिक्ट से चुनकर आया हूं। लेकिन आज जब हमारी चेयरपर्सन, श्रीमती सोनिया गांधी ने हमें महबूबनगर, जो एक नया डिस्ट्रिक्ट है, मैं वहां का मैम्बर नहीं हूं, वहां जाने के लिए उनका आदेश हुआ, मैं वहां पर गया था।

महोदय, गदवाल से माचेरला एक बहुत पुराना बैकवर्ड एरिया है, इसमें रायचूर, कर्नाटक और माचेरला यह आंध्र प्रदेश का रूट है। 2007-2008 में 920 करोड़ का एक रिवाइज्ड ऐस्टीमेट हुआ। यह एरिया महबूबनगर डिस्ट्रिक्ट का है। वहां वनपर्थी, नगर कुरनूल, कलवकुर्ती, देवरकोंडा पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। हम लोग विकास के बारे में बोलते हैं, लेकिन जहां रिमोट और बैकवर्ड एरियाज है, वहां इसे ज्यादा इम्पार्टेन्स देनी चाहिए। लेकिन ऐसा नहीं होता है।

दूसरा जडचेरला से नंदयाल रेलवे लाइन का जो प्रोजैक्ट है, तब के रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव ने आज से सात साल पहले अपने प्रोजैक्ट्स के अंदर इसे प्रजेन्ट किया था। लेकिन यह आज तक नहीं हुआ। यहां बोला गया कि यह वॉयबल नहीं है। लेकिन महबूबनगर, करनूल और कडप्पा डिस्ट्रिक्ट से जो रेल लाइन गुजरती है, उस पर मेजर इंडस्ट्रीज के अलावा एग्रीकल्चरल प्रोडक्शन बहुत बड़ी मात्रा में होता है और इस रूट पर नई लाइन के आने से 127 किलोमीटर की कमी आने की संभावना है। इसलिए मैं चाहता हूं कि आप बैकवर्ड एरियाज को ज्यादा अहमियत दीजिए। रेलवे की बहुत सी पैंडिंग प्रोजैक्ट्स पड़ी हुई हैं, लेकिन आप जब किसी प्रोजैक्ट्स को लेते हैं तो उन्हें काम करने के लिए नहीं लेते हैं। जो नये रेल मंत्री आते हैं, वे मंत्री बनने के बाद उसे साइड में लगा देते हैं और फिर से नई शुरूआत होती है।

सर, रेल कोच फैक्ट्री, जहां पर तेलंगाना का एक सेंटर है, वरंगल में है, ममता बनर्जी जब रेल मंत्री थी, वहां पर उस वक्त अनउंसमेंट की गई, लेकिन आज तक वह वैसे की वैसे ही है। वहां पर जरूरत है क्योंकि वह बहुत बैकवर्ड एरिया है। हमने सुना है कि रेल मंत्री जी उस पर फिर से विचार कर रहे हैं कि कितने कोच चाहिए, यह बहुत अच्छी बात है। तेलंगाना एक नई रियासत बना है, एक नया ढांचा बना है, वहां पर काफी बैकवर्ड एरिया है, इसलिए वहां पर कोच फैक्ट्री होना बहुत जरूरी है। छह साल पहले, सन्

2009 में एक मैडिकल इंजिनियरिंग कॉलेज की घोषणा हुई थी, वहां पर काफी रेल एंप्लाइज़ रहते हैं, जो कि अभी तक पेंडिंग इश्यू है। This is the most important project. मैं चाहता हूँ कि इसको ज्यादा अहमियत देनी चाहिए। Unmanned level crossing पर काफी दुर्घटनाएं हो रही हैं, काफी लोग मारे जा रहे हैं। वहां पर आर.ओ.बी. या आर.यू.बी. बना कर लोगों को सुविधा देनी चाहिए। ...(व्यवधान)

HON. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude. Your party's time is already over. You are speaking in the extra time.

श्री नन्दी एल्लैया : सर, सिकन्दराबाद से बहुत सी ट्रेनें चलती हैं, क्योंकि वह राजधानी का स्टेशन है। ये जितने भी ट्रेंस हैं, तारनाका है, उसके बाद इसीएल है, हब्सीगुड़ा है, ये बहुत से ऐसी जगह हैं कि वहां पर अराइवल होने से 11 किलोमीटर की दूर कवर होगी। रेलवे सेफ्टी के बारे में ये बोलते हैं, लेकिन आरपीएफ के सिपाही कहीं नजर ही नहीं आते हैं। सर, स्टापिंग का जो डिस्टेंस है, मोलाली टू सिकंद्राबाद का जो हिस्सा है, मैंने अभी आपको जिक्र किया है, क्योंकि ये पेंडिंग प्रोजेक्ट्स हैं, दूसरा, मनोहराबाद टू कोतपल्ली वाया सिद्धिपेठ यह बहुत लोगों की ख्वाहिश है, हमारे तेलंगाना के जो मुख्यमंत्री हैं, उनके विधान सभा का क्षेत्र है, This is the most backward area. दूसरा, एक नया फार्मुला इन्होंने निकाला है कि अगर कोई नई रेलवे लाइन डालनी है तो 1/3 खर्चा राज्य सरकार को बर्दाश्त करना पड़ेगा। लैण्ड एक्विजिशन होता है, अगर नई लाईन जाने का जो रास्ता है और वहां अगर प्राइवेट प्रोपर्टी है, तो उस जमीन को एक्वायर करना पड़ेगा और उसका खर्च राज्य सरकार को बर्दाश्त करना पड़ेगा। मैं समझता हूँ कि इस प्रकार से प्रोजेक्ट बनने में कई साल लग जाएंगे। ...(व्यवधान) Sir, I am a senior Member.

HON. DEPUTY-SPEAKER: Please try to be very brief.

श्री नन्दी एल्लैया : सर, मैं चाहता हूँ कि जितने पेंडिंग प्रोजेक्ट्स हैं, उनको पूरा किया जाना चाहिए। सिर्फ घोषणाएं करेंगे और बाद में वे प्रोजेक्टस पूरे नहीं होंगे तो लोग कहेंगे कि एम.पी. साहब को हमने चुन कर भेजा था, वे हमारे लिए क्या लाए हैं। इसलिए सर, पेंडिंग प्रोजेक्टस को पहले कंसिडर कीजिए। हे प्रभु आप थोड़ा इसका ख्याल रखिए।

*SHRI VARAPRASAD RAO VELAGAPALLI (TIRUPATI): I thank my party leader Mr. Jagan Mohan Ready for giving me the opportunity to express my views on Railway Budget 2015-16.

There are many happy and joyous things to cheer about in this Budget.

Its innovative and a bold one without much financial commitment:-

For example. - No hike in passenger fares.

- Providing cleaner stations and coaches.
- Wi fi facility.
- Women safety and security

  Aged people/handicapped comfort
- on board entertainment
- Mobile charging facility
- Refund through banking system and many more innovative things.
- 5 minute workshop/service stations
- Convenient travel for Defence services

What are the issues that are missing and disappointing me are:-

- No new trains or new projects are announced.
- No road map is laid to complete the existing projects e.g. Rs. 29,000 crore worth in combined AP.
- Without no new trains how could the passenger carrying capacity be increased from 21 M to 30 M.
- Similarly to increase the freight capacity by 50% to 1.5 billion tones is impractical and wishful thinking.
- No source is indicated for mobilizing 8.5 lakh crores.

* Speech was laid on the Table

- Unfortunately, the privatization is looming large on Indian railways. Perhaps to start with stations and may end up in privatization of major routes.
- The devotees of Lord Balaji (Tirupati) are anxiously awaiting the announcement of at least one train from holy place Tirupati to another holy place Shirdi in Maharashtra.
- Similarly, for the last 10 years, successive Ministers/Govts. have announced that Tirupati Railway Station will be made world class one. Its very unfortunate, although there is adequate space available at two more platforms could not be constructed. This will decongest the crowded stations.
- More important, the Kalahasti-Nadikudi new railway track is pending implementation for several years particularly after survey was completed and found profitable. This will cover remote areas where there is no other cheaper mode of travel available.
- Similarly, one important town called Sullurpet on Chennai-Howrah route is literally divided into two towns by the train track dividing the town into two. The existing level crossing is found closed always. Hence a subway is imperative.
- Over the years, middle class towns have become bigger cities e.g. Sullurpet, Naidupet and Gudur all on Chennai-Howrah route. It is painful to note that no express train is stopping at these places. Hence, a survey may be conducted to ensure proper stoppages at these newly developed towns.
- Similarly, a road over bridge is imperative at Manubolu to connect Krishanapatnam Port and 50 villages to the National Highways.

- Indian railways have taken a stand to close the Level Crossings in a phased manner. Although, they claim that unless alternative route is there, Lever Crossings are not closed. But in practice, many Level Crossings are closed between Tada-Gudur on Chennai-Howrah route causing a lot of inconvenience to the people. Hence, Box type of sub ways may be set up whenever a Level Crossing is closed.

I have two examples of railway stations Akkurthi-Yetalur between Kalahasti-Venkatagiri where trains are stopping for over 50-60 years. All of a sudden, as there is no adequate returns, no trains not even passengers are stopping. Hence, I request that Akkurthi-Yetalur Railway Station may be allowed to continue.

I congratulate the hon'ble Minister for overall Railway Budget, 2015-16 which is off beat, **innovative and a bold one** which will result in more cleanliness, comfort, facilities to the passengers, women, senior citizens, youth, common passengers, armed forces etc.

14.00 hrs

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उसमें गरीबों को जो सुविधाएं प्रदान की हैं, निश्चित ही ये उन गरीबों के लिए बहुत ही लाभकारी होंगी। पैसेंजर ट्रेन में टेलीफोन को रिचार्ज करने की सुविधा, अन्य ढेर सारी जो सुविधाएं माननीय मंत्री जी ने अपने रेल बजट में पेश की हैं, उनके बारे में जितना भी कहा जाए, वह कम है।

महोदय, मेरा लोक सभा क्षेत्र जालौन, गरौठा, भौगनीपुर, उत्तर मध्य रेलवे के झाँसी डिवीजन के अंतर्गत आता है। वहाँ झाँसी से लेकर कानपुर के बीच दोहरीकरण का काम चल रहा है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने दोहरीकरण के काम में तेजी लाने के लिए दो सौ करोड़ रूपए का प्रावधान किया है। मेरे लोक सभा क्षेत्र के लिए कोई भी ऐसी ट्रेन नहीं है, जो दिल्ली से सीधी उस क्षेत्र को जोड़ती हो। मेरी रेल मंत्री जी से माँग है कि दिल्ली से चलकर कानपुर के लिए जो श्रमशक्ति एक्सप्रेस ट्रेन है, वह रात में 11 बजकर 50 मिनट पर दिल्ली से चलती है और सुबह 6 बजे कानपुर पहुँच जाती है। कानपुर पहुँचने के बाद वह पूरे दिन कानपुर में खड़ी रहती है। अगर उस ट्रेन को कानपुर से झाँसी तक बढ़ा दिया जाए तो दो सौ किलोमीटर का जो ट्रैक है, उस दो सौ किलोमीटर के जो यात्री हैं, कानपुर और झाँसी के बीच में जो स्टेशंस हैं, उन सारे यात्रियों को सीधे दिल्ली से जोड़ा जा सकता है।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र से एक गाड़ी स्वतंत्रता संग्राम सेनानी, झाँसी से कोलकाता के लिए चलाई गई है। यह सप्ताह में एक बार चलती है, लेकिव वह भी शुक्रवार को जाती है। इस रूट पर जब यह गाड़ी झाँसी से कानपुर, कानपुर से इलाहाबाद होते हुए कोलकाता को जाती है, हमारा जो बुन्देलखंड का क्षेत्र है, जो इलाहाबाद नगर है, वहाँ हाई कोर्ट है, वहाँ शिक्षा से जुड़े बहुत सारे संस्थान हैं, वहाँ आफिसेज हैं, मतलब हमारा सारा काम इलाहाबाद में होता है। हम यह चाहते हैं कि जो गाड़ी वहाँ से शुक्रवार को चलती है, शुक्रवार जाने का मतलब है कि उसके शनिवार को पहुँचने का कोई मतलब ही नहीं है। इस गाड़ी को प्रतिदिन चलाया जाए। प्रतिदिन चलाने से यह लाभ होगा कि हमारे यहाँ के जो लोग अपने केसेज के सिलसिले में वहाँ जाते हैं, इससे उनको सुविधा प्राप्त हो जाएगी।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र झाँसी से लखनऊ तक एक इंटरसिटी चलाई जाती है, जो अब मेरठ तक बढ़ा दी गई है। वह सुबह चलती है। उसमें एक एसी चेयर कार का डिब्बा लगता है। उसमें बहुत ज्यादा भीड़ रहती है। मेरी माँग है कि उस ट्रेन में एक और एसी चेयर कार का डिब्बा लगाया जाए, जिससे वहाँ से चलने वाले यात्रियों को सुविधा मिल सके। इसके साथ ही उस ट्रेन में एक जनरल डिब्बा भी पीछे लगाया

जाए ताकि ज्यादा से ज्यादा यात्री उसका लाभ ले सकें। यह गाड़ी बहुत अच्छी गाड़ी है, यह गाड़ी बहुत भरकर चलती है।

महोदय, मेरा एट जंक्शन है। एट से कौंच तक एक शटल चलाई जाती है। वह सुबह कौंच से एट आती है। एट आने के बाद वह चार घंटे तक वहाँ खड़ी रहती है। चार घंटे खड़े होने का मतलब यह है कि अगर किसी को नौ, साढ़े नौ बजे पैसेंजर पकड़नी है तो वह साढ़े छः बजे ट्रेन पर बैठकर कम से कम चार घंटे तक एट स्टेशन पर इंतजार करते हैं। मेरी मंत्री जी से माँग है कि यह जो शटल ट्रेन चलती है, उसका एक फेरा, जो सुबह छः बजकर चालीस मिनट पर एट आ जाती है, एट आने के बाद फिर पुनः कौंच चली जाए और कौंच से फिर वापस आ जाए तो कम से कम चार-पांच घंटे यात्रियों को, गरीब लोगों को जो इंतजार करना पड़ता है, वह नहीं करना पड़ेगा।

महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र में कानपुर देहात का भी क्षेत्र आता है। वहाँ नया जिला बना है। वहाँ एक स्टेशन पुखरायां है। वहाँ मैंने पहले भी माँग की थी कि वहाँ पर कुछ ट्रेनों का ठहराव किया जाए। अभी वहाँ ट्रेनों का ठहराव नहीं किया गया। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि उस पुखरायां स्टेशन पर पुष्पक एक्सप्रेस, उद्योग नगरी, चेन्नई-लखनऊ एक्सप्रेस और उद्योगकर्मी एक्सप्रेस जो गाड़ियाँ हैं, यह एक ही गाड़ी है, जो सप्ताह में अलग-अलग नामों से चलती है, यह कानपुर से सूरत तक चलती है। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि निश्चित ही इस गाड़ी का ठहराव पुखरायां स्टेशन पर किया जाए, जिससे वह जो नया जिला बना है, वहाँ के लोगों को इसका लाभ मिल सके।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, निश्चित ही मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत हमारा जो एट स्टेशन जंक्शन है, उस जंक्शन पर राप्ती सागर एक्सप्रैस, लोकमान्य तिलक और पुष्पक एक्सप्रैस को भी अप और डाउन में रोका जाए जिससे कौंच से जो शटल आती है, उसके यात्री भी इनका लाभ ले सकें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

[*]**SHRIMATI. R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI):** Union Government has presented the Rail Budget for the year 2015-2016 in this august House. I place my regards and express my gratitude to Hon. Puratchithalaivi Amma for fallowing me to take part in the discussion on Rail Budget for the first time. Budgetary grants for Railways have been increased.

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

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

I urge that a dedicated freight corridor should be set up between Chennai and Tuticorin. I also urge the Railway Minister to organize special fund mobilization drive for implementation of high speed rail links between Chennai - Madurai - Kanyakumari; and Coimbatore - Madurai Since the commencement of broad gauge conversion, all the train services operated in metre gauge lines were

---

[*] English translation of the speech originally delivered in Tamil.

stopped. This had caused disappointment in the minds of rail passengers who relied heavily on railways for transportation in such areas. Some other measures taken by the Ministry of Railways in such railway lines are also causing inconvenience to the general public. for example, Tirupati-Rameswaram Express Train (no 16779/16780) do not have stoppage at Tiruvannamalai since last October 1st, 2014.

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

I urge that a new train service should be introduced between Puducherry and Bengaluru via Tiruvannamalai. Since this would generate income for Railways besides facilitating pilgrims and tourists to visit Tiruvannamalai from northern parts of the country. The train ticket reservation facility is available only during morning hours at Tiruvannamalai railway station. Because of which government employees and businessman are very much affected. On behalf of the people of my Tiruvannamalai constituency, I urge upon the Hon. Railway Minister that the train ticket reservation facility should be available up to 8 pm. A parcel office should also function at Tiruvannamalai railway station benefitting tribal people and businessmen for transporting goods to different parts of the State.

Hon. Railway Minister has announced that 200 railway stations would be upgraded with modern amenities under Adarsh Railway Stations. I urge that Tiruvannamalai railway station should be covered under this scheme and infrastructure and basic amenities should be upgraded. A new railway line between Tiruvannamalai and Jolarpettai via Chengam should be introduced.

Chennai-Tirupaththur train is at present made to halt at Jolarpet, I urge that this train service should be extended up to Tirupaththur. People of this area have to depend on other modes of transport for onward journey to Tirupaththur.

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

*SHRIMATI P.K. SHREEMATHI TEACHER (KANNUR):** There are various issues relating to the development of Railway lines, infrastructure development of Railways and passenger amenities and also the pathetic situation at Kannur Railway Station premises due to the wandering of stray cattle.

On the above circumstances, I would like to draw attention and request the Hon'ble Minister to implement the following projects : Proposal for Infrastructure development of Kannur Railway Station; Proposals for new trains; Proposals for construction of new Railway lines; Proposal for development of railway line connecting the proposed Green field Airport and Kannur Railway station and Proposal to restrict the entry of cattle in the premises of Kannur Railway station.

*Speech was laid on the Table.

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट 2015-16 पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं। 2015-16 का रेल बजट भारतीय रेल के इतिहास में पहली बार अखिल भारतीय दृष्टिकोण और वैश्विक चुनौतियों का सामना करने वाला एक पूर्वाग्रह मुक्त, व्यावहारिक और संतुलित बजट है। इस बजट के दूरगामी परिणाम होंगे। देश में रेलवे को लेकर जो एक निराशा का वातावरण रहा है, उसमें एक नई पहल और शुरूआत है। मुख्य रूप से रेलवे से एक कल्याणकारी संगठन के साथ-साथ, उसकी सेवा के साथ-साथ वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में मुनाफे की भी आशा की जाती है और इस रूप में यह रेलवे बजट इस कसौटी पर खरा है। इसके लिए आदरणीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी बधाई के पात्र हैं। जिन्होंने माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने जो एक भारत-श्रेष्ठ भारत का सपना देखा है। उस सपने को साकार करने के लिए यह बजट आगे असरकारी सिद्ध होगा।

माननीय मंत्री जी का ध्यान मैं आपके माध्यम से अपने क्षेत्र की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र चतरा झारखण्ड का एक अत्यन्त पिछड़ा और उग्रवाद से प्रभावित क्षेत्र है। मैं यह बात इसलिए भी आपके माध्यम से आकर्षित करना चाहता हूं, मैं एक ऐसी रेल परियोजना के बारे में बात करने के लिए खड़ा हुआ हूं, जिसकी शुरूआत हुए लगभग 85 साल बीत गये। मैं 85 साल कह रहा हूं। 1930 में वह रेल योजना बरवडीह-चिरिमिरि शुरू हुई थी और यह रेल परियोजना कोलकाता से मुम्बई की दूरी 400 किलोमीटर कम करने वाली थी, जो माननीय मंत्री जी ने कहा है कि हम क्षमता का संवर्धन करेंगे और रेलवे नेटवर्क पर कंजेशन कम करेंगे। आप जरा कल्पना कीजिए कि कोलकाता से मुम्बई के बीच 400 किलोमीटर की दूरी कम करने वाली रेल लाइन अगर 85 साल से इस देश में लम्बित है, जिसका भूमि अधिग्रहण हो चुका है, जिसमें रेलवे लाइन के लिए मिट्टी का काम हो चुका है, जिसमें रेलवे के पुल अधूरे बने हुए हैं। जरा आप कल्पना कीजिए कि हम रेल को किस रूप में चला रहे हैं। मैं इसलिए यह कहा रहा हूं कि वह क्षेत्र आज भी कोयले, बॉक्साइट और डोलामाइट के उत्खनन और उसके परिवहन की दृष्टि से पूर्वी क्षेत्र से भारत के पश्चिमी क्षेत्र को जोड़ता है। जरा आप कल्पना कीजिए कि इस कोयले की ढुलाई में देश ने कितना कोयला, कितना डीजल और कितनी बिजली उस पर व्यय किया है, इस पर विचार कीजिए।

भूमि अधिग्रहण बिल पर दो दिन पहले चर्चा हो रही थी। वक्ता दर वक्ता पांच साल की सीमा को लागू करने के लिए कह रहे थे। मैं जरा उनसे पूछना चाहता हूं कि ये 85 साल की योजना क्या आप खत्म कर देंगे? किसान के खेत गये, खेती गई और रेल का इन्तजार करते-करते खुशियां भी मर गईं। मैं सदन का इसलिए ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि आज उग्रवाद के नक्शे पर चतरा संसदीय क्षेत्र का यह क्षेत्र

बस्तर के बाद लगभग समानान्तर आता है। आप ज़रा विचार कीजिए कि अगर यह योजना वहां लागू हो गयी होती तो क्या हमारे क्षेत्र को उग्रवाद से प्रभावित कहे जाने का दंश झेलना पड़ता?

माननीय उपाध्यक्ष महोदय जी, मैं आपका समर्थन और सहयोग चाहता हूं। उसी तरह से, उस क्षेत्र की चतरा-गया रेल लाइन पिछले पन्द्रह सालों से प्रस्तावित है। टोरी-चतरा रेल लाइन का सर्वे आज तक नहीं हुआ है और न ही उसकी कोई रिपोर्ट आयी है। मैं रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि रेलवे ने जो मापदंड स्थापित किए हैं, अगर इससे आपकी क्षमता का संवर्द्धन नहीं होता है, अगर आपकी इकोनॉमिक वाएबिलिटी की परिभाषा में यह रेलवे लाइन फिट नहीं आता है तो आप इसे निःसंदेह स्थगित कर दीजिए, समाप्त कर दीजिए, लेकिन हमें वह झुनझुना न दिखाएं जो पिछले 85 सालों से दिखाया जा रहा है। हर रेल बजट में वहां के करोड़ों लोग यह आशा करते हैं, इसमें छत्तीसगढ़ का सरगुजा, झारखण्ड का पलामू और चतरा का क्षेत्र शामिल है, उनकी हर रेल बजट से यह आशा होती है कि शायद इस बार कुछ मिले। रेलगाड़ी तो बाद में मिले, उससे पहले रेलवे लाइन तो मिले। इसलिए मैं यह निवेदन करूंगा कि जो मैंने कहा है, इन सारी रेलवे लाइनों का वहां निर्माण हो।

साथ ही साथ, मैं माननीय मंत्री जी का एक ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि मेरे क्षेत्र में टोरी एक रेलवे स्टेशन है, जो धनबाद रेल मंडल के अंतर्गत आता है। जब टोरी स्टेशन बना था, उस समय वह नगर नहीं था, पर आज वह एक नगर हो गया है। चाहे वह रिलायंस के लिए हो, चाहे टाटा के लिए हो, चाहे पंजाब के बिजलीघर के लिए हो, चाहे महाराष्ट्र के बिजलीघर के लिए हो, वहां से कोयले और बॉक्साइट की ढुलाई देश भर के लिए होती है। लेकिन प्लेटफॉर्म के ठीक बीचों-बीच इसके लिए साइडिंग बना हुआ है और उस साइडिंग पर कोयले और बॉक्साइट के गिरने से होने वाले प्रदूषण ने हमारे लोगों का जीना दूभर कर दिया है। हमारे लोग इसके लिए धरना और प्रदर्शन कर रहे हैं। ऐसा कहीं रेल के इतिहास में नहीं मिलेगा कि रेल के ठीक प्लेटफॉर्म पर साइडिंग बना हो। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा कि इस प्रदूषण से निज़ात दिलायें।

मैं यह भी चाहूंगा कि जब आप रेलवे के बजट में राज्यवार एलोकेशन करते हैं, तो साथ ही साथ रेलवे के राजस्व में उस राज्य की जो भूमिका है, उसकी भी चिंता करें। रेलवे एक सामाजिक उपक्रम है। हम यह नहीं कहते हैं कि हमारे राज्य से मिलने वाले राजस्व को आप सिर्फ हमारे राज्य में ही खर्च करें, लेकिन आज झारखण्ड राज्य में जो रेलवे के डिवीजनल कार्यालय हैं, चाहे वह धनबाद डिवीजन हो, चक्रधरपुर डिवीजन हो, आद्रा डिवीजन हो, रांची डिवीजन हो, ये सारे डिवीजन लगभग 45% रेलवे के रेवेन्यू में अपना कंट्रीब्यूशन करते हैं। मैं इसलिए भी इसकी आशा करूंगा, क्योंकि इस रेल बजट में पी.एस.यू. के

साथ-साथ राज्यों के साथ सहयोग करने के लिए कहा गया है। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूं कि झारखण्ड राज्य के साथ वर्ष 2002 में रेल मंत्री और वर्ष 2012 में रेल मंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी दोनों ने झारखण्ड राज्य के साथ एक तालमेल किया और एक एम.ओ.यू. साइन हुआ। झारखण्ड राज्य पैसे देती है, लेकिन फिर भी हमारे यहां की योजनाएं लम्बित हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका समर्थन और एक मिनट के लिए चाहूंगा, क्योंकि मैं 80-85 सालों की वेदना व्यक्त कर रहा हूं। आप ज़रा विचार कीजिए कि जिस क्षेत्र में 85 सालों से योजना चल रही हो और वह अभी तक पूरी न हो, वहां की क्या स्थिति होगी? अगर इस सदन में कोई माननीय सदस्य यह कह दें कि उनके यहां 85 सालों से ज्यादा की योजना लम्बित है तो मैं अभी इसी समय बैठ जाऊंगा। इसलिए मैं आपका समर्थन चाहता हूं। लोगों की आशा है। लोगों ने जब से इस सरकार को चुना है, उन्हें इससे आशा और भरोसा है।

HON. DEPUTY SPEAKER: You come to the point and say what you want for your constituency.

श्री सुनील कुमार सिंह : मैं कहना चाहूंगा कि हमारे झारखण्ड की परियोजना में नई रेल लाइन की परियोजना है, जो नौ के आस-पास पेंडिंग है। आमान-परिवर्तन के लिए टोरी-रांची-लोहरदगा पेंडिंग है और दोहरीकरण के लिए तेरह योजनाएं राज्य सरकार के पास पेंडिंग हैं। उन्हें पूरा कराएं।

इसी के साथ-साथ मैं एक बात और कहूंगा कि रेलवे के इतिहास में आज तक के पूर्व रेलवे बजट प्रेशर पॉलिटिक्स और वोट बैंक के तहत आता था।

HON. DEPUTY SPEAKER: You are not coming to the point. You say what you want for your constituency.

श्री सुनील कुमार सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, अगर इसी तरह के रेल बजट देश में आते रहे हैं। वर्ष 2012-13 में श्री पवन कुमार बंसल के समय से देश में एक चर्चा यह भी शुरू हुई है कि क्या रेलवे का अलग बजट आना चाहिए? इसलिए मैं आपके माध्यम से चाहता हूं कि आज तक के रेलवे बजट में जो भी घोषणाएं हुईं हैं, खासकर सुश्री ममता बनर्जी, श्री लालू प्रसाद और श्री दिनेश त्रिवेदी जी इत्यादि के कार्यकाल में, उसका एक लेखा-जोखा रेल मंत्री जी प्रस्तुत करें। मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की ओर, झारखण्ड की जनता की ओर दिलाते हुए फिर आपसे आग्रह करूंगा कि रेल मंत्रालय को इस बारे में निर्देशित करें कि लंबित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करें।

***डॉ. भोला सिंह (बेगूसराय) :** मैं प्रभु जी के द्वारा 2015-16 के वार्षिक रेल बजट का समर्थन करते हुए कहना चाहता हूं ।

प्रभु सत्य है, सत्य ही शिव है, शिव ही सुंदर है । यह बजट सत्यम्, शिवम्, सुन्दरम् का आकृति लिए हुए हैं ।

इस बजट ने कई अवधारणाओं को ध्वस्त कर दिया है ।

(क) इसमें राजनीतिक तुष्टिकरण नहीं है ।

(ख) पूर्व के रेल मंत्रियों की तरह अपने-अपने क्षेत्र में रेल के शरीर के टुकड़े-टुकड़े कर उसे मार देने का कोई कुचक्र नहीं है ।

(ग) नई रेलगाड़ियों को चलाने की कोई योजना नहीं है ।

वास्तव में इस रेल बजट में भारतीय रेल का पुनर्जन्म हुआ है । इसमें निम्नलिखित कदम उठाने के कदम है :-

(क) आम रेल यात्रियों की सुरक्षा, सुविधा का ख्याल रखा गया है,

(ख) इसमें मौलिक संरचना खड़ी करने की योजना है,

(ग) भारतीय रेल को आत्मनिर्भर बनाने का प्रयास है,

(घ) तीन हजार से अधिक रेलवे ढाला जो् चौकीदार से रहित है, उसे सुरक्षित करने का प्रयास है,

(ङ) तीन रेलवे विश्वविद्यालयों की स्थापना, जिसमें प्रशिक्षण की व्यवस्था है,

(च) आम आदमी के डिब्बे को बढ़ाना है,

(छ) गाड़ियों में केटरिंग को अन्य सुविधाओं से युक्त करने का प्रावधान है ।

मैं रेल मंत्री जी को बिहार में उठाए गए कई कदमों के लिए धन्यवाद देता हूं :-

(1) बिहार के मोकामा, सिमरिया गंगा पुल के निर्माण के लिए रेल बजट में 893 करोड़ रूपये का उपबंध करने के लिए धन्यवाद देता हूं,

(2) पुराने गंगा पुल की मरम्मति के लिए 26 करोड़ रूपये के प्रावधान के लिए बधाई देता हूं,

(3) मुंगेर-साहेबपुर कमाल रेलवे-सड़क पुल के लिए 370 करोड़ रूपये का प्रावधान अत्यंत रोमांचक है,

---

* Speech was laid on the table

(4) बछवाड़ा-हाजीपुर रेल लाईन के लिए 720 करोड़ का प्रावधान बेगूसराय जिला के लिए वरदान है,

(5) गढ़हरा यार्ड में विद्युत 250 मेगावाट का विद्युत संयंत्र लोको शेड का निर्माण, डीजल इंजन के लिए लोको शेड का निर्माण करना,

(6) गढ़हरा यार्ड में 11वीं बटालियन आरपीएफ की स्थापना आवासीय सहित योजना का बजट में निधि का उपबंध किया गया है,

(7) बरौनी जंक्शन के पूरब रेल लाइन ढाला नं.- 07 एवं पश्चिम में रेलवे ढाला-07 में ओवर ब्रिज के निर्माण के उपबंध बजट में किए गए हैं,

(8) बरौनी काउंटर में डिजीटल इंडिया की सुविधाओं के प्रावधान हैं,

(9) बरौनी जंक्शन से हसनपुर रोड़ तक नई रेल लाईन के सर्वेक्षण के लिए 6.90 लाख रूपये का प्रावधान भी किया गया है,

(10) बरौनी, बेगूसराय, सलौना को मॉडल स्टेशन के रूप में उप-स्थापित करने का प्रावधान है,

(11) सिमरिया में उसके स्टेशन में सुधार की गुंजाइश भी है ।

मैं निम्नलिखित एक्सप्रेस ट्रेन को बेगूसराय स्टेशन में ठहराव के लिए आग्रह करता हूं :-

1. 22411/12 नाहरलागुन-नई दिल्ली सुपर फास्ट एसी एक्सप्रेस (2014) बजट की ट्रेन,
2. 15623/24 कामख्या-दिल्ली जोधपुर (2013) बजट की ट्रेन,
3. 15621/22 कामख्या-आनंद विहार एक्सप्रेस (2013) बजट की ट्रेन,
4. 15635/36 द्वारकाधाम एक्सप्रेस
5. 15227/28 यशवंतपुर एक्सप्रेस
6. 15715/16 गरीब नवाज एक्सप्रेस
7. 15933/34 अमृतसर-डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस
8. 12423/24 राजधानी एक्सप्रेस
9. 15631/32 गुवाहाटी-बीकानेर एक्सप्रेस
10. 12501/02 गुवाहाटी-नई दिल्ली सुपरफास्ट पूर्वोत्तर संपर्क क्रांति

मैं माननीय रेल मंत्री, माननीय रेल राज्य मंत्री को उनकी संवेदना के लिए और भारतीय रेल को पुनर्जन्म के लिए उनकी साधना और आमजन की आराधना के लिए तथा बेगूसराय जिला और बिहार के लिए प्रतिबद्धता के लिए धन्यवाद देता हूं ।

12.03.2015

माननीय अटल जी की कविता को आपके सम्मान में उपस्थित करता हूं

मैं गीत नया गाता हूं,

झड़े सब पीले पात,

पत्थर पर उग आया नव अंकुर

मैं अरूणिमा की लाली को देख-रेख पाता हूं

गीत नया गाता हूं ।

*** ***

मैं हार नहीं मानूंगा,

रार नहीं ठानूंगा,

मैं हर रोज काल के भाल पर,

लिखता हूं, मिटाता हूं ।

मैं गीत नया गाता हूं ।

*SHRI SHIVKUMAR UDASI (HAVERI):** I express my views on the Railway Budget. For the first time in a long time, the Railway Minister has presented a budget that reflects the actual conditions. Not announcing any new train was also a departure from the past. Hon'ble Minister had concentrated more on providing safety in the trains. The installation of CCTVs in the ladies compartments of select trains is a welcome move. The budget has a positive outlook. Railway Minister has earmarked over Rs. 2450 crore for Karnataka's ongoing projects, of which Rs. 368 crore has to be borne by the state on cost-sharing basis.

I have a few suggestions to improve the railway network in my Parliamentary Constituency. Haveri and Gadag are the most backward districts in Karnataka. People of my Constituency are dreaming for better railway services, but is not fulfilled even after decades. I urge the Hon'ble Minister to give due consideration to the following pending railway projects in the Supplementary Rail Budget, concerning my Parliamentary Constituency: (in demand for grants on Account (Railways) for 2015-16)

Gadag-Haveri new line is capable of ushering in a new era of economic development. I am given to understand that a proposal is pending in Planning commission. Being one of the ambitious railway projects of North Karnataka, I earnestly request that this project may please be included in the Rail Budget 2015-16.

* Speech was laid on the Table

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

Please consider one minute stoppage of the following trains at Haveri, the District Headquarters: i) Yesvantpur to Hazrat Nizamuddin to Yeshvantput (Train No. 12629/12630) - weekly twice via Hubli; and ii) Chandigarh to Yeshvantpur to Chandigarh (Train No. 22685/22686) - weekly twice via Hubli.

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

Provision/improvement of infrastructure facilities at Gadag, haveri, Ranebennur, Byadgi, Yalavagi, Devaragudda stations is also needed.

Expanding of Goodshed at Gadag and Byadagi station: Byadagi is known to be a world renowned market for chilli. To facilitate traders to directly supply chilli to major cities, if the existing goodshed is expanded it would be of greater help to the traders of this town.

Provision of trains stoppage at Halligudi station: Earlier trains were stopping at this station, after gauge conversion, passengers of this station are demanding restoration of stoppage of trains for their convenience and cost saving.

Enhancement in the Reservation Quota from Gadag, Haveri, Ranebennur and Byadagi, for trains running via these stations may be considered. I sincerely urge the Hon'ble Minister to get the quota increased for the above stations and earmark at least 10 per cent quota for the above stations, so that the people of these towns will be benefitted.

In Byadagi town, LC-227 KM 380/3and4, agriculturists/suppliers have to wait to cross the railway track to reach world famous Byadagi Chilli Market. With the narrow lanes and by lanes giving nightmares to commuters in Gadag City and Byadagi town and the numerous railway level-crossings holding up traffic, I urge you to kindly consider for constructing Road over Bridges (RoBs) and Road under Bridges (RUBs) to wriggle out of traffic rigmarole.

There is a need to provide an alternative entry to the Gadag Betageri railway station to help commuters reaching the station by connecting through a Foot Over bridge to JT College Road. It would not only benefit commuters coming from JT College Road side but also ease traffic congestion near the

railway station. Betageri (Kurattipete) to JT College Road connecting to 3rd Platform.

At present, there is no Government Railway Police (GRP) outpost at Haveri Railway Station. There are repeated complaints of scuffles between commuters and railways staff at Haveri railway station. To enhance safety of railway commuters in the wake of increased traffic at Haveri railway station, the GRP should create an outpost at Haveri railway station.

Railway Station at Haveri 2nd platform length should be increased.

Railway Station at Byadgi. There is no link between 1st and 2nd platform

Ladies Bogie should be increased in all passenger trains from Hubli to Bangalore to Hubli.

Platform facility at "Kalasur" village near Haveri station is required, as there is already stoppage for all passenger trains.

I would like to request the Railway Minister to improve financial viability, to ensure that the Railways continues to be a jewel for India, a jewel which we can demonstrate to our future generations, but he also needs to have major restructuring done in the Railway Board and to ensure that the resources that we have right now are harnessed and utilized properly.

***श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगाँव):** मैं माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी को इस बात के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि उनके प्रयासों से पटरी से उतरी रेल को पटरी पर लाने के लिए और रेल के विकास के लिए बजट में जो प्रावधान किए हैं, वो बहुत ही सराहनीय हैं।

मंत्री महोदय ने अपने बजट में बुलेट ट्रेन चलाने, गाड़ियों की गति बढ़ाने के लिए तथा रेलवे नेटवर्क को बढ़ाने के लिए जो लक्ष्य रखा है वह एक सराहनीय कदम है।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र एवं उसके आस-पास के क्षेत्र से संबंधित कुछ बातों की ओर सदन तथा रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। मैं महाराष्ट्र के जलगांव संसदीय क्षेत्र से आता हूं और पिछले पांच वर्षों से मैं सदन एवं पूर्व रेल मंत्रियों से मिलकर बार-बार भुसावल से मुंबई तक एक्सप्रेस गाड़ी चलाने की मांग करता रहा लेकिन वह मांग पूरी नहीं हो पाई लेकिन मेरी पांच वर्ष पुरानी वह मांग आज माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी ने पूरी की और बजट भाषण के बाद परसों अर्थात 14 मार्च से भुसावल-मुम्बई और भुसावल-धुलिया के लिए ट्रेनें आरम्भ हो रही हैं। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं।

किन्तु मंत्री महोदय से मेरा निवेदन तथा सुझाव है कि 14 मार्च से सप्ताह में एक दिन के लिए यह जो भुसावल-मुम्बई एक्सप्रेस का ठहराव भुसावल के बाद चालीसगांव में दिया गया है तथा इस बीच में आने वाले जिलास्तरीय रेलवे स्टेशन जलगांव, पाचौरा में नहीं दिया गया है। जलगांव एक जिला स्तरीय एवं औद्योगिक क्षेत्र है। यहां से प्रतिदिन करोड़ों रूपयो को कारोबार होता है तथा हजारों यात्री आते-जाते हैं। यदि इन दोनों स्टेशनों में इसका ठहराव दिया जाता है तो जहां यात्रियों में उद्योगों के लिए यह सुविधा होगी वहीं रेलवे के राजस्व में भी भारी बढ़ोतरी होगी। अतः मेरा अनुरोध है कि क्योंकि अभी यह गाड़ी नई-नई प्रारम्भ हो रही है, अतः अभी ही इन दोनों स्टेशनों पर इसका ठहराव निश्चित किया जाए।

इसी प्रकार से भुसावल-धुलिया पैसेंजर गाड़ी 14 मार्च को सप्ताह में एक दिन के लिए प्रयोग के रूप में शुरू हो रही है। चूंकि यह एक पैसेन्जर गाड़ी है इसलिए इसका ग्रामीण क्षेत्रों के छोटे-छोटे स्टेशनों पर ठहराव न दिया जाना ग्रामीण क्षेत्र की जनता के साथ अन्याय होगा और रेलवे के राजस्व में भी हानि होगी। अतः मेरा अनुरोध है कि इस पैसेंजर गाड़ी का ठहराव माहीजी, म्हसावद, नगरदेवला, कजगांव, वाघड़ी, सिदवाड़ी आदि रेलवे स्टेशनों पर भी दिया जाए। इन स्टेशनों से ही प्रतिदिन लगभग 5 से 7 हजार यात्री यात्रा करते हैं, जिससे रेलवे के राजस्व में बढ़ोतरी भी होगी।

* Speech was laid on the Table.

मैंने ऊपर जिन दोनों नई गाड़ियों के ठहराव का जिक्र किया है यदि उनका ठहराव उन स्टेशनों पर नहीं दिया जाता है तो इससे वही कहावत चरितार्थ होगी जैसे--

आपने भोजन तो दिखाया है परन्तु खाने के लिए मना कर दिया ।

क्योंकि यह ठहराव न दिए जाने से मेरे संसदीय क्षेत्र के लगभग 7-8 लाख लोगों के प्रभावित होने की संभावना है। इसलिए मेरे द्वारा मांगे गए यह ठहराव दिए जाने अत्यंत आवश्यक है। मैं इस संबंध में माननीय रेल मंत्री जी से स्वयं भी मिला था और उन्होंने मुझे आश्वस्त किया है कि मैं यह ठहराव दूंगा और आपके क्षेत्र से एक और नई गाड़ी शुरू होने वाली है।

मैं जिस संसदीय क्षेत्र जलगांव से आता हूं उस क्षेत्र में वेस्टर्न और सेंट्रल दोनों रेलवे लाइन आती हैं। पिछले 5 वर्षों से वेस्टर्न लाइन पर उधना-जलगांव रेलवे लाइन का दोहरीकरण का कार्य चल रहा है। यह जो कार्य चल रहा है इसमें काफी दिक्कते आ रही है कि इस कार्य से ग्रामीण क्षेत्रों जैसे अमलनेर तहसील के अंतर्गत चौबारी, धरणगांव आदि में रास्ते बंद हो रहे हैं। नया रास्ता न होने से किसान-मजदूरों एवं ग्रामवासियों को आने-जाने में काफी परेशानी हो रही है। अतः मेरा अनुरोध है कि जो रास्ते बंद किए गए हैं उनको पुनः प्रारम्भ किया जाए। मैंने इस बारे में पूर्व में भी काफी पत्राचार किया है किन्तु अभी तक इसका समाधान नहीं हुआ है। अतः क्षेत्र के लोगों की परेशानी को देखते हुए इसका तुरंत समाधान करने हेतु कदम उठाए जाए।

जलगांव-उधना रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य लगभग पूरा होने वाला है। पश्चिम रेलवे लाईन पर आने-जाने वाली गाड़ियों का अमलनेर और धरणगांव जैसे रेलवे स्टेशनों पर ठहराव दिया जाना जरूरी है।

इसी प्रकार से मध्य रेल मार्ग से सैकड़ों गाड़ियां जलगांव, पाचौरा, चालीसगांव जैसे बड़े-बड़े व्यवसायिक रेलवे स्टेशनों से निकलती हैं और इनका ठहराव यहां पर नहीं होने से इस क्षेत्र की लगभग 15 से 20 लाख आबादी इसका लाभ नहीं ले पाती है। अतः मेरा अनुरोध होगा कि निम्न स्टेशनों के सामने उल्लिखित गाड़ियों जैसे-पटना-पुणे को जलगांव में, अमरावती एक्स का पाचौरा, चालीस गांव में, विदर्भ एक्स का पाचौरा में, सचखंड एक्स का चालीस गांव में, महानगरी एक्स का चालीस गांव, पाचौरा में, कर्नाटक एक्स का चालीस गांव में, नवजीवन एक्स का धरणगांव में, तथा अहमदाबाद-पुरी का अमलनेर में ठहराव दिया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र में मेरी मांग पर पिछले चार वर्षों से अमलनेर, धरणगांव, म्हसावद आदि स्थानों पर आरओबी का काम चल रहा है। किन्तु धनाभाव के कारण यह कार्य अत्यंत धीमी गति से चल रहा है। अतः मेरा अनुरोध है कि इसके लिए धनराशि उपलब्ध कराकर शीघ्र से शीघ्र इसको पूरा किया जाए ताकि

यात्रियों को राहत मिल सके तथा मैं इसके लिए अतिरिक्त कुछ अन्य स्थानों जैसे जलगांव शहर में पिंप्राला रेलवे गेट, दूध फेडरेशन रेलवे गेट, शिवाजी नगर तथा आसौदा, कजगांव, जड़ौद, अमलनेर आदि इन स्थानों पर भी आरओबी की बहुत आवश्यकता है क्योंकि यहां आरओबी न होने से कई-कई घंटों ट्रेफिक जाम रहता है और आम जनता को काफी परेशानी होती है। अतः मैं उपरोक्त सभी स्थानों पर आरओबी बनाने की मंजूरी दिए जाने की मांग करता हूं।

जलगांव रेलवे स्टेशन पर जो गुड्स शेड्स है वह शहर विकास के कारण शहर के बीच में आ गया है। जिससे शहरवासियों एवं रेलवे दोनों को ही कार्य करने में परेशानी हो रही है। शहर के बाहर रेलवे की काफी जमीन उपलब्ध है। यदि इस गुड्स शेड्स पीपीपी योजना के तहत शहर से बाहर रेलवे की जमीन पर बनाया जाए तो इससे रेलवे एवं जनता दोनों को राहत मिलेगी।

मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि मंत्री महोदय मेरे संसदीय क्षेत्र जलगांव की उपरोक्त समस्याओं को गंभीरता से लेंगे और जैसा कि उन्होंने मुझे आश्वस्त भी किया है वो रेल बजट के उत्तर के समय इन समस्याओं के सामाधान की घोषणा करेंगे।

श्री राजन विचारे (ठाणे) : महोदय, मैं इस सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं क्योंकि रेल मंत्री का पदभार ग्रहण करने के बाद उन्होंने ठाणे रेलवे स्टेशन को बेहतर एवं सुविधायुक्त बनाने के लिए वहां के लोकप्रतिनिधि और लोगों के साथ मीटिंग करके काफी हद तक वहां की समस्या को हल करने का प्रयास किया।

इस बजट में रेल मंत्री जी ने काफी सारी घोषणाएं की हैं, जैसे अगले पांच सालों में रेलवे के विकास के लिए 8.5 लाख करोड़ का निवेश किया जाएगा। मुझे विश्वास है कि इससे आने वाले समय में रेलवे की दिशा एवं दशा बेहतर होगी। मुझे खुशी है कि इस बजट में रेल मंत्री जी ने पनवेल, कल्याण तथा डोम्बीवली में रहने वाले लोगों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए ऐरौली कलवा एलिवेटेड रेल मार्ग के लिए 428 करोड़ रूपए का प्रावधान बजट में किया। मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा कि उन्होंने बजट में ठाणे, मीरा रोड तथा भइंदर रेलवे स्टेशनों के पुनरूत्थान के लिए 1,950 करोड़ रूपए का प्रावधान बजट में किया। मुंबई के लिए एमयूटीपी सेवा शुरू करने का प्रस्ताव एवं मुंबई उपनगरीय खंड पर चल रहे परीक्षणों के व्यापक आकलन के बाद वातानुकूलित ईएमयू सेवा शुरू करने का निर्णय किया गया है।

मैं इस सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान ठाणे तथा मुलुंड रेल स्टेशनों के बीच नया विस्तारित रेल स्टेशन बनाने की योजना की ओर दिलाना चाहता हूं। इस प्रस्तावित रेल स्टेशन के लिए जगह भी उपलब्ध है एवं उस जगह का सर्वेक्षण तथा फिजिबिलिटी रिपोर्ट का काम भी पूरा हो चुका है। महाराष्ट्र सरकार इस योजना के लिए जमीन देने के लिए भी तैयार है। नए विस्तारित रेल स्टेशन से ठाणे स्टेशन पर होने वाली यातायात एवं ट्रैफिक की समस्याओं से लोगों को निजात मिलेगी। प्रस्तावित मेट्रो स्टेशन की दूरी मात्र यहां से पैदल पांच मिनट की है।

मैं इस सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान पूर्व द्रुतगति महामार्ग पर कोपरी, ठाणे स्थित रेलवे लाइन के ऊपर दिलाना चाहता हूं। यहां वर्तमान में टू प्लस टू लेन का पुल है तथा महामार्ग फाइव प्लस फाइव लेन का है। इस कोपरी रेल के ऊपर पुल पर हमेशा वाहनों की भीड़ रहती है। सार्वजनिक बांधकाम विभाग से इस रेल पुल के विस्तारीकरण के लिए प्रशासकीय मान्यता मिल चुकी है। महाराष्ट्र सरकार द्वारा इसके लिए डेढ़ करोड़ रूपए जमा भी कराए गए हैं, लेकिन अब तक आपके मंत्रालय की तरफ से एनओसी नहीं मिलने के कारण हमेशा एक्सप्रेस हाइवे जाम होता है।

मैं इस सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से विनती करता हूँ कि कुछ ट्रेनों जैसे मुंबई-लातूर एक्सप्रेस ट्रेन का ठाणे रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए।

कोंकण रेलवे के माध्यम से एक नई (अतिरिक्त) डेली एक्सप्रेस ट्रेन मुंबई से कोचुवली के बीच चलाई जाती है, यह ट्रेन कुर्ला स्टेशन से शुरू की जाए।

दूरन्तो (नॉन स्टॉप एक्सप्रेस) को सीमित ठहराव सुपरफास्ट एक्सप्रेस में बदलकर मैंगलोर, कन्नूर, केलिकट तथा त्रिचूर के सभी जिला मुख्यालयों पर ठहराव होना चाहिए।

एल.टी.टी. कोचुवली एक्सप्रेस ट्रेन जो कि वर्तमान में सप्ताह में सिर्फ दो दिन चलती है, इसे प्रतिदिन चलाया जाए।

पनवेल से केरेला के बीच पड़ने वाले स्टेशनों जैसे वसाई, कल्याण, पनवेल से गुजरने वाली सभी ट्रेनों में अतिरिक्त दो डिब्बे लगाए जाएं, जिसका विशेषकर मुंबई के रेल यात्रियों को फायदा मिल सके।

त्रिवेन्द्रम जयन्ती जनता एक्सप्रेस ट्रेन का ठाणे स्टेशन पर ठहराव होना चाहिए, ताकि केरेला के अधिकांश लोग जो ठाणे, बोरीवली, वसाई तथा आसपास के क्षेत्रों में रहते हैं, इसका उन्हें फायदा मिल सकेगा।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान ठाणे (कोपरी) पूर्व रेल सॅटीस-।। योजना की तरफ दिलाना चाहता हूं। ...(व्यवधान)

श्री रमेश बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली) : महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। महोदय, यह रेल बजट केवल घोषणाओं का बजट नहीं है। इस रेल बजट में समाज के हर वर्ग का पूरा ख्याल रखा गया है। सवारी के रूप में जो रेल में यात्रा करते हैं, वे किसी एक समाज के लोग नहीं होते हैं। यह बजट भारतीय रेल की प्रगति में मील का पत्थर साबित होगा, इसमें भी कोई संकोच करने वाली बात नहीं है। यह बजट पिछले कई वर्षों से पटरी से उतरी हुई भारतीय रेल को दोबारा पटरी पर लाने का प्रयास है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद दूंगा।

उपाध्यक्ष जी, इस बजट में सुरक्षा, संरक्षा, सुविधा तथा स्वच्छता, सभी पर पूर्ण रूप से ध्यान दिया गया है। वर्ष 2014-15 का रेल बजट 65,798 करोड़ रुपए का था। इस बजट में उस राशि को बढ़ाकर 1,11,000 करोड़ रुपये किया गया है जो पूर्व रेल बजट की राशि से 52 प्रतिशत अधिक है। माननीय प्रधानमंत्री जी, और रेल मंत्री जी को इस फैसले के लिए मैं बधाई देता हूं, जिसमें नई ट्रेन चलाने से अधिक बल पुरानी परियोजनाओं को पूरा करने पर दिया गया है। पिछले 30 वर्षों में 600 से अधिक परियोजनायें लम्बित हैं, अधर में लटकी हुई हैं, जिनमें 300 ऐसी योजनायें हैं, अभी वे ममता बनर्जी जी के बारे में बोल रहे थे, सौगत राय जी और बनर्जी जी यहां पर होते तो अच्छा लगता, वे बोल रहे थे कि इस बजट में बंगाल के लिए कुछ नहीं किया गया है। जब ममता बनर्जी जी रेल मंत्री थीं तो पिछले रेल बजटों में जो घोषणायें की गईं, उन रेल परियोजनाओं में राय बरेली, छपरा, मुज्जफर नगर कंचनारप्पा और वेस्ट बंगाल की पड़ी हुई लाइन आज तक लंबित पड़ी हुई हैं।

वर्ष 2008-09 के रेल बजट में केरल में रेल कोच यूनिट सेट करने की घोषणा हुई थी, वह अभी भी लम्बित है। 6000 ऑटोमैटिक टिकट मशीनें लगायेंगे, ऐसी कितनी मशीनें लगाई गईं। उन्होंने मशीनों को दो साल में लगाने का वायदा किया था। ममता जी द्वारा पश्चिमी बंगाल के दनकुनी में फाउंडैशन स्टोन लगाया गया। यह कहा गया था कि इलेक्ट्रिकल व डीजल इंजन प्लान्ट बनेगा, जिसकी डेड लाइन दिसम्बर, 2011 थी...(व्यवधान) आज तक वह कहां हुआ? ...(व्यवधान) उसका क्या हुआ?...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय, ओडिशा में भी बहुत से ऐसे रेलवे प्रोजेक्ट्स थे, जो लगभग दो दशकों से लम्बित पड़े हुए हैं। इस बजट में साफ-सफाई के संबंध में भी 17000 नए शौचालय बनाने की योजना है। मैं एम.पी. बनने के बाद एक रेलवे स्टेशन पर पहुंचा। मैं उस रेलवे स्टेशन की हालत के बारे में बताना चाहता हूं। वहां पर टॉयलेट्स स्टोर के रूप में बने पड़े हैं। वहां पर टॉयलेट्स नहीं हैं। एक तुगलकाबाद रेलवे स्टेशन है। जब हम दिल्ली में प्रवेश करते हैं तो वह दिल्ली का पहला रेलवे स्टेशन पड़ता है। फर्स्ट इम्प्रेशन इज लास्ट

इम्प्रेशन, दिल्ली देश की राजधानी है। वहां रेल आयेगी, पैसेन्जर्स उतरेंगे, वहां टॉयलेट्स नहीं हैं तो देश की हालत क्या होगी? उन्होंने कभी इस बात की चिन्ता नहीं की।

मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहूंगा कि महिनों से तुगलकाबाद, बीजवासन, पालम और शाहाबाद एवं अन्य स्थानों पर टॉयलेट्स वगैरह बन्द पड़ें हुए हैं, उनको ठीक किया जाय, इस बजट में मैं मनोज जी से यह निवेदन करूंगा। कूड़े के ढेर का फोटो मेरे पास लैपटाप में है, लेकिन वह खुल नहीं रहा है, 'मेक इन इंडिया' मुवमेन्ट को भी आगे बढ़ाने की योजना इस बजट में है जिससे हमें 2200 करोड़ रुपये का प्रतिवर्ष आयात करना पड़ता है, इस योजना के बाद उसके आयात में 75 प्रतिशत तक की कमी आयेगी।

अगले 5 वर्षों में 8.50 लाख करोड़ निवेश की योजना है, जिससे भारतीय रेल अच्छी स्थिति में पहुंच कर, प्रगति के मार्ग पर आगे बढ़ेगी। यहां आदर्श स्टेशनों की योजना रखी गई है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि तुगलकाबाद, ब्रिजवासन, पालम और शाहाबाद जो हैं, वहां पर एक अंडनब्रिज बनाया जाय, क्योंकि द्वारका एक कॉलोनी बन गई है। वहां पर एक लाख मकान बन गए हैं। लोगों को फुट ओवर ब्रिज के लिए पालम पुल से गुजरना पड़ता है। माननीय मंत्री जी, शाहाबाद से एक अंडरब्रिज बन जाय तो एक लाख लोगों को लाभ होगा। ऐसे ही हरकेश नगर में एक फुट ओवर ब्रिज है। एक लाख लोग यू.पी., और नोएडा से ओखला इंडस्ट्रीयल एरिया में आते हैं। वहां पर रोज 4 लोग मर जाते हैं। कांग्रेसियों की 4 साल की योजना थी, एम.पी. ने स्टोन लगा दिया लेकिन वहां पर फुट ओवर ब्रिज नहीं बन पाया। अगर आप हरकेश नगर के फुट-ओवर-ब्रिज को बनवा देंगे, तो यह रेल बजट उनके कर्मों को ढकेगा।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहूंगा।

[*]श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनू)ः मैं रेल बजट की भूरी-भूरी प्रशंसा करती हूं तथा पुरजोर समर्थन करती हूं। मैं माननीय रेल मंत्री जी की ह्रदय से धन्यवाद करती हूं कि उन्होंने सम्पूर्ण भारत को ध्यान में रखकर बिना किसी भेदभाव के बहुत शानदार बजट पेश किया है और स्वतंत्र भारत के इतिहास में ऐसा शानदार बजट शायद पहली बार पेश हुआ है।

यह रेल बजट सरकार का पूर्ण बजट है। यह रेल बजट किसी प्रदेश या क्षेत्र को ध्यान में रखकर नहीं दिया गया अपितु इसके पहले के बजटट प्रान्त और क्षेत्र को ध्यान मे रखकर बनते थे जिससे क्षेत्रवाद पनपता था।

इस रेल बजट में विस्तार के साथ ही साथ उपलब्ध संसाधनों को दुरूस्त करने और यात्री सुविधाओं को बढ़ाने पर बल दिया गया है। भारतीय रेल नेटवर्क एशिया में सबसे बड़ा एवं दुनिया का दूसरा बड़ा नेटवर्क है। इसलिए रेल की स्वच्छता अत्यंत आवश्यक है जिस पर विशेष ध्यान दिया गया है। महिलाओं की सुरक्षा, बीमार, विकलांग और वरिष्ठ नागरिकों के लिए सुविधाओं में वृद्धि की गयी है जिस पर इस बजट में विशेष ध्यान दिया गया है।

रेलवे का रूपान्तरण "मेक इन इंडिया " के लिए महान अवसर प्रदान करेगा जिससे आत्मनिर्भरता आएगी। एफडीआई का सही तरीके से उपयोग करने के लिए अवसरों मे वृद्धि की गयी है। शौचालयों को बायो शौचालयों में बदलना एक महत्वपूर्ण और प्रशंसनीय कदम होगा।

अन्त में मैं माननीय रेल मंत्री जी से गुजारिश करुंगी कि पहले की सरकारों ने अपने रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र की अनदेखी करने के कारण मेरे संसदीय क्षेत्र में लोगों की काफी परेशानियों का सामना करना पड़ा है, इसमें सबसे ज्यादा मेरे क्षेत्र क सैनिक भाइयों को परेशानी का सामना करना पड़ा है। इसलिए मेरे क्षेत्र में वर्तमान में जो रेलवे लाइन है (सराय रोहिल्ला-रेवाड़ी-लोहारू- झुन्झुनू-जयपुर) जिसका ब्रॉडगेज परिवर्तन का काम शीघ्रतापूर्वक किया जाए और इसके साथ ही नई ट्रेनों को चलाया जाए और कुछ ट्रेनों का स्टॉपेज दिया जाए।

---

[*] Speech was laid on the Table.

SHRIMATI HEMAMALINI (MATHURA): Mr. Deputy-Speaker, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. First of all, I would like to congratulate the Railway Minister who has presented a practical and pragmatic Budget, instead of dwelling on populism, and the factors responsible for the misery inflicted on the Railways in the earlier years. The four goals of cleanliness, safety, modernization of infrastructure and making the Railways financially self-sustainable are most appropriate and well-conceived. The use of technology to provide innovative facilities to passengers, greater attention to women's safety, senior citizens and persons with disabilities are welcome steps. On the whole, it is a growth-oriented Budget. One can say that the Modi Express has steamed off in the right direction.

Having said that, I would like to bring to the notice of the hon. Minister certain demands concerning my Parliamentary constituency which I represent. Mathura is an ancient city and also a pilgrim centre which attracts lakhs of devotees everyday. Mathura Junction is an important Railway Station of Western Uttar Pradesh. There are trains moving in seven directions from Mathura Junction. Passengers of Mathura, Alwar, Hathras, Aligarh, Bareilly and nearby areas board train to Western and Southern India from Mathur Junction.

Though it is an important pilgrim centre, yet Mathura has remained neglected on the Indian Railway's map. Basically my demand relates to stoppage of trains at Mathura Junction, Bhuteshwar and Kosi Kalan Railway Station, the details of which I will lay on the Table of the House.

My demand also relates to setting up of a Zonal Railway Training Institute of North-Central Railways at Mathura, rail coach factory or any other manufacturing unit of Railways at Mathura as well as a Container Depot so that the employment opportunities in Mathura may be increased.

As you are aware, Mathura is an important pilgrim centre. Lakhs of devotees throng Mathura everyday. Old people, children, women and physically disabled people come to Mathura to fulfil their desire. I demand the following for

the benefit of these people and more particularly for women, children, aged and physically disabled:

First is the revival of the train between Mathura Junction and Lucknow at day time like Shatabdi Express. I am told that there was such a train earlier in the name of Shri Atal Behari Vajpayee, which has been discontinued.

Second is, upgradation and modernization of Vrindavan Station.

Third is, cleanliness of Railway Stations at Mathura.

Fourth is provision of drinking water and sanitation, adequate toilet facilities for women passengers.

Fifth is, provision of escalators and ramps for old and physically challenged passengers.

Sixth is about giving heritage look to the Mathura Station.

Lastly, there is a beautiful Rail Bus known as ‘Radha-Rani Express’ which is now having only one coach. This train may be made popular by providing more coaches for the convenience of pilgrims as well as the local people. It can also avoid the traffic jam which is happening very badly.

With these words, I conclude and support the Railway Budget of 2015-16.

श्री विजय कुमार हाँसदाक (राजमहल) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं जेएमएम पार्टी की तरफ से यहां बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। इस रेल बजट में कई अच्छी बातें कही गई हैं और सुविधाओं पर ध्यान दिया गया है। सफाई, भोजन व्यवस्था, फोन चार्ज इत्यादि सब ठीक है, लेकिन इसकी रूप-रेखा बढ़िया ढंग से प्रस्तुत नहीं की गई है। इसमें चरणबद्धता और समय सीमा का उल्लेख नहीं किया गया है। भोजन, पानी की गुणवत्ता को कैसे सुधारा जाएगा, यह क्लीयर तरीके से नहीं बताया गया है। सरकार धन जुटाने के लिए सरकारी वित्त संस्थानों का हाथ मरोड़ रही है। एलआईसी जैसे संस्थान से पैसे लिए जा रहे हैं। यह अच्छी बात है कि सरकार का पैसा सरकार में ही लगे। लेकिन निवेश की ब्याज दर क्या रहेगी, समयावधि और शर्तें क्या रहेंगी, यह क्लीयर नहीं किया गया है। कुछ समस्याएं ऐसी हैं जो आम लोगों से जुड़ी हुई होती हैं, उन्हें जरूर एड्रैस करना चाहिए। प्रतीक्षा सूची की टिकट कैंसिल होने के बाद लोगों को परेशानी तो झेलनी पड़ती है, लेकिन उसके बाद भी कैंसलेशन फीस ली जाती है। वेट लिस्टेड टिकट के लिए जो दोहरी मार होती है, इसे समाप्त किया जाना चाहिए। तत्काल टिकट में अभी प्रावधान किया गया है कि उसमें जितनी सीटें कम होती जाएंगी, उसकी दर उतनी ही बढ़ती जाएगी। मुझे इसका तुक समझ में नहीं आया। जिनके पास ज्यादा पैसे होंगे, वही इस टिकट को ले पाएंगे। क्या गरीब लोग ज्यादा दाम देकर टिकट लेना प्रेफर करेंगे? पिछली बार 14 प्रतिशत बढ़ा दिया गया। इस बार घटाया नहीं गया है, यह अच्छी बात है, लेकिन डीजल के प्राइस घटे हैं तो टिकट के दाम भी घटने चाहिए।

रेलवे के अंतर्गत 9 पीएसयूज हैं और ये सारी बहुत सक्सेफुली फंक्शन कर रहे हैं। एफडीआई की ओर ध्यान दिया जा रहा है, रेलवे के अंदर जो 9 पीएसयूज हैं उनका इस्तेमाल क्यों नहीं किया जा रहा है। रेलवे को सामाजिक जिम्मेदारियों से हटाने का प्रयास किया जा रहा है। इसे सस्टेनेबल बनाने की जरूरत है। देश में रेल के महत्व को देखते हुए पीपीपी और एफडीआई की तरफ नहीं बल्कि सेल्फ सस्टेनेबल बनाने की जरूरत है। अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की तरफ रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। इसे मैंने लिखित में भी दिया है। हमारे यहां से एक ट्रेन राजधानी रांची के लिए जाती है, वहां से वापस आते समय इसका टाइम 2.45 होने की वजह से लोगों को दो दिन काम के लिए रुकना पड़ता है। अगर इसे पांच बजे के बाद किया जाए तो अच्छा रहेगा। एक तारा शक्तिपीठ है, बंगाल के हमारे साथी इससे एग्री करेंगे। एक्सप्रेस ट्रेन को धार्मिक सर्किट से जोड़ने की बात की जा रही है। एक ट्रेन रामपुर हाट से शुरू की जाए जो बंगाल, झारखंड और बिहार को छूते हुए दिल्ली आए, इससे हमारे साथी एग्री करेंगे। 15662 कामख्या एक्सप्रेस को डेली चलाया जाए, इससे लोगों को सुविधा होगी। 13409 जमालपुर इंटर सिटी तालझाड़ी में ठहराव किया जाए इसके लिए वहां कई बार धरना प्रदर्शन हुए हैं। छात्र-छात्राएं इस ट्रेन का डेली इस्तेमाल

करती हैं, जिससे उनको सुविधा होगी। 14003 मालदा नई दिल्ली को प्रतिदिन चलाया जाए जिससे यहां के लोग दिल्ली आराम से आ-जा सकें। पांकुड़ एक ऐसा जगह है जहां से बहुत सारा रेवेन्यू कलेक्शन होता है, मिनरल्स क्षेत्र के लिए कई मालगाड़ियां चलती हैं, लेकिन ऐसी कई एक्सप्रेस ट्रेन हैं जो मुख्य शहरों को जाती हैं लेकिन वहां उनका ठहराव नहीं है। मंत्री महोदय इसे ध्यान में लें। 12041 शताब्दी एक्सप्रेस , 12516 गुवाहाटी एक्सप्रेस, 12510 बंगलौर एक्सप्रेस, 12514 गुवाहाटी-सिकंदराबाद एक्सप्रेस, 12346 सरायघाट एक्सप्रेस, 12378 पदतिक एक्सप्रेस इन सारी ट्रेनों का अगर पांकुड़ में ठहराव हो जाए तो हम लोग कई बड़े शहरों से जुड़ जाएंगे। गुमानी बढ़रवा लिंक केबिन को जंक्शन में बदला जाए। झारखंड के बीजेपी के साथ नहीं दिख रहे हैं, 14 में से 12 एम.पी. जीत कर आए हैं। मिनरल्स स्टेट होने के कारण मालगाड़ियों की आवाजाही ज्यादा रहती है। रेवेन्यू कलेक्शन को ध्यान में रख कर वहां मालगाड़ियां ज्यादा दी जाती हैं। मेरी दरख्वास्त है कि वहां से गाड़ियां दी जाए, हमारे बीजीपी के साथी भी इससे एग्री करेंगे।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

*__SHRI A. ANWHAR RAAJHAA (RAMANATHAPURAM):__ Rameswaram in my constituency is an ancient coastal town which has several historical and mythological references. From time immemorial, pilgrims from all over the sub-continent have been thronging to Rameswaram next only to Kasi which we call, Varanasi now.

While going in for optimum utilisation of the existing lines the railway minister may also go in for introducing new trains and extending trains up to Rameswaram while changing some of the train timings to suit the convenience of pilgrims. Uchipulli Railway station may be provided with the stoppage for all trains. This is necessary because it has an air operation unit of our Indian Navy along with a coastal guard base unit and is becoming a centre of learning with many academic institutions coming up in the neighbourhood. Gauge conversion in many sections of the railway line between Chennai and Karaikudi has resulted in the cancellation of many trains that were operated to reach Rameswaram. I urge upon the Railway minster to expedite the gauge conversion project and to reintroduce the earlier popular trains which are not in operation now.

Mandapam Railway Station is facing the closure of pre-reservation counter. I request the Railway Minster who seeks to enhance the passenger amenities to look out and see that Mandapam Railway continues to have a computerised pre-reservation centre.

Both the express trains No. 16101 and No. 16713 between Chennai and Rameswaram, via the main line and the chord line depart from Chennai, one at

---

* Speech was laid on the Table

2140 hrs. and the other at 1700 hrs. As these trains reach Rameswaram one at 4 a.m. and another at 1130 a.m., it cause inconvenience to the passengers. Giving due importance to the destination station rather than the wayside stations, the railways may change the timings of these two trains.

While considering this valid request, you may also consider to introduce a superfast day train between Chennai and Rameswaram.

Let me list out the demands of the people of my constituency under the relevant heads which I would like to make.

Following new Trains may be introduce: (1) .Rameswaram - Mysore Daily Exp. (via Madurai, Dindugal, Karur, Namakkal, Salem); (2). Rameswaram - Mangalore Daily Exp. (via Madurai, Didugal, Erode, Coimbatore, Balagadu); (3). Rameswaram - Chennai central or Chennai Egmore Super fast daily Exp; (4). Rameswaram-nagore Exp. (via Madurai, Trichy, Thanjore; (5).Rameswaram - Palani Intercity Exp; (6). Rameswaram -Salem intercity Express; (7). Rameswaram -Madurai passenger (Rameswaram departure 8.00 a.m. Madurai Arrival 11.30 a.m; and(8).Madurai - Rameswaram passenger (Madurai Departure 4.00 p.m., Rameswaram arrival 7.30 p.m.)

Extension of following Train services upto Rameswaram in both directions may be taken into consideration: (1). Manamadurai-Chennai-Manamadurai ilmpu bi weekly Exp. upto Rameswaram; (2).Madurai Hazarath Nizamudeen (New Delhi) - Madurai Sampark Kranti Exp. upto Rameswaram; (3).Madurai Kurla Exp. (Weekly) upto Rameswaram; (4).Madurai-Chennai - Madurai Vaigai

Exp. upto Rameswaram; (5).Madurai-Chennai-Madurai Pandian Super fast Exp; and (6).Madurai-Chennai Central-Madurai bi-weekly (Duranto Exp.) upto Rameswaram

Extension of following passenger Trains upto Rameswaram need to be provide: (1). Palani-Madurai passenger (Train No. 56709); (2). Madurai-Palani passenger (Train No. 56710); (3). Dindugal-Madurai passenger (Train No.56707); (4).Madurai-Dindugal passenger (Train No. 56708); (5). Madurai-Punalur passenger (Train No. 56699); (6).Punalur-Madurai passenger (Train No. 56700); (7).Senkottai-Madurai Evening passenger; and (8).Madurai-Senkottai Morning passenger

Train No. 16101 Chennai-Rameswaram Exp. (via Mayiladurai, Thanjavur, Trichy, Karaikudi) starts from Chennai Egmore at 21:40 hrs.The timings may be changed and advanced like 1940 hrs. from Chennai Egmore. (it helps Ramanathapuram district people and pilgrims to reach to Rameswaram early).

Train No. 16713 Chennai-Rameswaram Exp. (via Virudhasalam, Ariyalur, Trichy) starts from Chennai Egmore at 17 which hrs may be changed as 19 hrs. (it helps Ramanathapuram district people to reach at convenient timings)

Train No. 56722 Rameswaram-Madurai passenger starts from Rameswaram at 11.50 am which may be advanced and changed as 11.00 hrs to connect the Manamadurai-Mannarkudi passenger which starts from Manamadurai at 13.45 hrs.

Train No. 56721 Madurai - Rameswaram starts from Madurai at 11.50 am which may be changed as 12.30 a.m. to connect the Mannargudi-Manamadurai passenger at Manamadurai.

Train No. 56726 Rameswaram-Madurai passenger which starts from Rameswaram at 18.00 hrs. may be advanced and changed as 17.40 hrs. (it helps connect the Silampu Exp. At Manamadurai and also helps to connect the all important Express Trains towards Chennai at Madurai).

Following Trains which run on meter gauge line may be reintroduced in Broad gauge line: (1).Rameswaram-Trichy-Rameswaram Night passenger Train (which connects and helps to passengers towards madras by Pallavan Exp; (2). Rameswaram-Madurai Morning passenger Train called as School Train (Which helps to school, college, institutions going students and staffs working in Ramanathapuram, Paramakudi area); and (3).Madurai-Rameswaram evening passenger called as School train (which helps to school, college, institution going students and staff to return their homes).

[*]श्री रामसिंह राठवा (छोटा उदयपुर): मैं इस रेल बजट का स्वागत करता हूं। आदरणीय श्री नरेन्द्र भाई मोदी के नेतृत्व और मार्गदर्शन में सुरेश प्रभु ने जो रेल बजट दिया है, बहुत अच्छा बजट है। यह पहली बार एक ऐसा बजट प्रस्तुत किया है, जिससे रेलवे को नई दिशा मिलेगी।

पहले के सभी रेल मंत्री नई-नई ट्रेनें चलाने तथा नई रेल लाइन बनाने बिछाने के बारे में बजट में प्रावधान करते थे और कभी-कभी चुनाव को ध्यान में रखकर घोषणा करते थे और योजना को लागू करने और पूरी करने में 10 से 15 साल लग जाते हैं। आज भी कई लाइनें 15 से 20 साल के विलंब में पड़ी है। रेल मंत्रालय के मंत्री घोषणा करते हैं, बाद में विलंब होने से बजट की धनराशि बढ़ जाती है और बढ़ी हुई धनराशि की वजह से काम रूका पड़ा रहता है। आदरणीय रेल मंत्री जी इस बात को अच्छी तरह समझते है और इसी बजट से रेलवे को सुधारने के लिए एक अच्छा बजट पेश किया है। रेलवे के पास जो संसाधन है, उसको ध्यान में रखते हुए एवं यात्रियों को अच्छी सुविधा मिले और यात्रियों की सुविधा बढ़ाना, सेफ्टी सिक्योरिटी के बारे में सुधार लाना है। ऐसे सभी विषयों को ध्यान में रखकर रेल बजट लाया है।

मैं रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं। छोटा-उदयपुर-धार जो नई रेल लाइन का काम चल रहा है, वह नई रेल लाइन छोटा-उदयपुर-धार को ज्यादा रूपया आवंटन करना चाहिए। क्योंकि इस लाइन से आदिवासी क्षेत्र के नागरिकों को आने वाले दिनों में लाभ मिलेगा।

मेरे क्षेत्र में आज से करीब 150 साल पुराना नैरोगेज रेल लाइन शुरू हुई थी। सबसे पुरानी रेल लाइन डभोई-मीयांगांव से शुरू हुई थी। इस पुरानी रेल लाइन मीयांगांव-करजन-डभोई समलाया के विद्युतीकरण सहित आमान परिवर्तन को नए बजट में प्रावधान किया गया है। मैं मंत्री जी का आभारी हूं। यह लाइन आने वाले दिनों में रेल विभाग को बहुत सुविधाजनक और लाभ देने वाली लाइन बनेगी।

यूनेस्को द्वारा भारत सरकार ने चांपानेर में पुरानी जामा मस्जिद और पावगढ़ को वर्ल्ड हेरीटेज में शामिल किया है। आज देश-विदेश से कई हिस्सों से वर्ल्ड हेरीटेज को देखने-समझने के लिए टूरिस्ट आते-जाते हैं। मेरा मानना है और मांग है कि टूरिस्ट की सुविधा बढ़ाने के लिए डेरोल से चांपानेर शिवराजपुर हालोल तक जो बंद पड़ी रेल लाइन है, को पुनः चालू किया जाए।

चांणोद और नर्मदा किनारे एक अगत्य का धार्मिक केन्द्र है, जहां पर समग्र वर्ष लगभग लाखों श्रद्धालु धार्मिक दर्शन, पूजन के लिए मातृ-पितृ तर्पण के लिए लाखों की संख्या में आते हैं। चांणोद सर्व पितृ के मोक्ष के लिए लोग विधि-विधान करवाने के लिए आते-जाते हैं। उपरांत देश के कई महापुरूष और

---

[*] Speech was laid on the Table.

सन्यासियों का चांणोद के साथ ऐतिहासिक संबंध हैं और उसका महत्व है। अभी डभोई-चांणोद नैरोगेज छोटी ट्रेन चलती है उसका गेज परिवर्तन करने की मेरी मांग है।

केवडीया कॉलोनी से नर्मदा बांध, जो गुजरात की जिवा-दोरी है, सरदार सरोवर नर्मदा बांध का मुख्य मथक है और केवडीया के नजदीक साधु टेकरी पर गुजरात सरकार द्वारा सरदार पटेल की विश्व की सबसे बड़ी लोह प्रतिमा का निर्माण किया जा रहा है। जिस कारण से विश्व का पर्यटक, देश और विदेश से लाखों पर्यटक सरदार सरोवर नर्मदा डेम और स्टैच्यू ऑफ युनिदि देखने आने वाले हैं। मैं मांग करता हूं कि राजपीपला तक बड़ी लाइन से ट्रेन चलती है, तो राजपीपला से केवडीया तक बड़ी रेल लाइन बनाई जाए ताकि यात्रियों को सुविधा मिले और साथ में यह भी मेरी मांग है कि अभी तणखला तक नैरोगेज रेल लाइन है, हालांकि ट्रेनें बंद पड़ी हैं। केवडीया-तणखला-केवडीया बहुत नजदीक है। केवडीया से तणखला को जोड़ने से डभोई-नसवाड़ी-तणखला तक नैरोगेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तन करके तणखला को केवडीया तक और केवडीया से राजपीपला तक नई रेल लाइन बनने से समग्र आदिवासी विस्तार में एक राउंड सर्कल होगा और आदिवासी विस्तार का विकास होगा।

इसी के साथ मैं रेल बजट का स्वागत करता हूं।

श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) : मैं 2015-16 के रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं। इस बजट का तहेदिल से स्वागत करता हूं। 2015-16 के बजट में माननीय सुरेश प्रभु जी द्वारा पेश किया गया है, वह सराहनीय है। पिछले 65 सालों में ऐसा बजट कभी पेश नहीं हुआ है। इस बजट से हमें पता चलता है कि रेलवे बजट की वास्तविक स्थिति क्या है। पिछली सरकार वोट बैंक को देखते हुए रेलवे के पास पर्याप्त संसाधन न होते हुए भी बड़े-बड़े वादे करते चले गए और नतीजा यह हुआ कि आज बड़े-बड़े वादे एक जगह सिमट गए और रेलवे का विकास कार्य पीछे छुटता चला गया और रेलवे के पास कोई विकास कार्य नहीं बचा।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारी सरकार ने कम से कम संसाधन में ज्यादा से ज्यादा विकास के कार्य कैसे हो सकते हैं, इसका ध्यान रखते हुए यह रेल बजट बनाया है। हमारी सरकार ने इस बजट में मिनिमम संसाधन होते हुए भी गरीब का विशेष ध्यान रखा है और विकास के लिए बड़े-बड़े फैसले लिये हैं। उदाहरण के तौर पर रेल मंत्री जी ने रेल टिकट के फेयर में किसी प्रकार की बढ़ोतरी नहीं की है। इसके लिए मैं रेल मंत्री और प्रधान मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद अर्पित करता हूं।

उपाध्यक्ष जी, रेलवे के सिस्टम में सुधार लाना जरूरी है। इस बजट में सफाई का विशेष ध्यान रखा गया है। इस बारे में माननीय सदस्यों ने बहुत बोला है, इसलिए मैं उसे दोहराना नहीं चाहता। इस बजट में वाई-फाई, रेलवे कम्पाउंड में मोबाइल चार्जिंग और वरिष्ठ नागरिकों के लिए व्हील चेयर की व्यवस्था की गयी है। रेलवे क्रासिंग में दुर्घटना से बचाने के लिए बजट में 6581 करोड़ रुपया का प्रावधान किया गया है। इसमें 3438 रेलवे क्रासिंग्स को हटाकर 917 अंडरब्रिजेज और ओवरब्रिजेज के निर्माण का प्लान किया गया है। इसके लिए भी मैं रेलवे मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूं।इसके साथ-साथ चार रेलवे अनुसंधान केन्द्र विश्वविद्यालय खोलने की स्थापना की जायेगी। यह भी सरकार का सरहानीय कदम है। इसके लिए भी मैं सरकार को बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, अब मैं अपने क्षेत्र के तीन बिन्दुओं की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। वर्ष 2009 से लेकर 2015 तक, यानी इन छः सालों में ये सातवें रेल मंत्री हैं। पिछली सरकार में पांच बार रेल मंत्री बदले गये। अभी झारखंड के एमपी बोल रहे थे कि 85 साल से मेरे क्षेत्र में ये परियोजनाएं बंद पड़ी हुई हैं, लेकिन मैं उससे भी आगे हूं। मेरे क्षेत्र में वर्ष 1912 से एक रेल पटरी अंग्रेजों के समय से लगी हुई थी, जबकि आज वर्ष 2015 चल रहा है। आज तक, यानी इन एक सौ तीन साल के बावजूद भी मेरे क्षेत्र में रेलवे की तरफ से कोई विकास नहीं हुआ है। मैं इस हाउस में नौंवी बार बोलने

के लिए खड़ा हुआ हूं। मेरे क्षेत्र के लोग मुझे देख रहे होंगे। लोग मुझे बार-बार बोलते हैं कि आप पांच-छः साल से वहां क्या कर रहे हैं? मैं उस प्रभु से तो बार-बार मांग रहा हूं, लेकिन अब की बार मैं इस प्रभु से मांग रहा हूं कि वे मेरे क्षेत्र को कुछ रेल सुविधाएं दें।...(व्यवधान)

मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। मेरे क्षेत्र अमरेली के ढ़ासा-जैतलसर और जूनागढ़ में गेज परिवर्तन के लिए वर्ष 2012-13 के बजट में मंजूरी मिली थी, लेकिन इस बजट में उसे कोई राशि आवंटित नहीं की गयी। वहां के डीएमआर और स्टेट के रेल अधिकारियों ने रेलवे बोर्ड और रेल मंत्रालय को 50 करोड़ रुपये की राशि की दरख्वास्त भेजी है। मेरी आपसे मांग है कि आप 50 करोड़ रुपये की राशि आवंटित करायें।

दूसरा, मेरे क्षेत्र खिजडीया-अमरेली-चलाला-विसावदर-धारी और जूनागढ़ के दोहरीकरण के लिए दो साल पहले पूरा सर्वे हो चुका है। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि वह काम भी शीघ्र चालू किया जाये।

मेरा तीसरा प्वाइंट बहुत ही महत्वपूर्ण है। जूनागढ़-भावनगर और अमरेली, इन तीनों के डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट, कलैक्टर ने सरकार और रेलवे बोर्ड को लिखकर दिया है कि जूनागढ़-अमरेली-भावनगर से पर डे अहमदाबाद-बडोदरा-सूरत-मुम्बई तक तीन सौ लग्जरी प्राइवेट बसें पैसेंजर्स को लेकर अप-डाउन करती हैं। हमारी मांग है कि वहां महुवा-सूरत ट्रेन जो वीकली चलती है, उसे पर डे कर दिया जाये, तो उससे रेलवे को बहुत बड़ी धनराशि उपलब्ध होगी। हमारे डिस्ट्रिक्ट से ज्यादा से ज्यादा लोग सूरत में डायमंड और पावरलूम उद्योग से जुड़े हुए हैं। इस हिसाब से लाखों लोग रोज अप-डाउन करते हैं। अगर उस ट्रेन को पर डे कर दिया जाये तो उससे रेलवे को ज्यादा आमदनी मिलेगी।

मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि सूरत-अहमदाबाद और महुवा-सूरत एक्सप्रैस ट्रेन को मुम्बई के लिए पर डे कर दिया जाये। मैं इस बारे में मनोज सिन्हा और सुरेश प्रभु जी से मिल चुका हूं। मैं आपसे हाथ जोड़कर विनती करता हूं कि महुवा-सूरत ट्रेन को मुम्बई के लिए प्रतिदिन किया जाये।

[*]SHRIMATI PRATYUSHA RAJESHWARI SINGH (KANDHAMAL):I would like to draw the kind attention of the Government to mitigate the following points for benefit of our country and for my Constituency:

Major Challenges facing the Railway System are: (1).Vast tracks of hinterland waiting for rail connectivity; (2). Railways carry social service obligation of more than Rs.20,000 cr. By carrying services below cost. This is nearly 16.6% of GTR and is almost half of Railway's Plan Outlay under budgetary sources; (3). Focus so far in sanctioning more and more projects with inadequate prioritization rather than completing them; of the 674 projects worth Rs.1,57,883 crore sanctioned in the last 30 years, only 317 could be completed. Completing the balance requires Rs.1,82,000 crore; and (4). Most of Gross Traffic Receipts is spent on fuel, salary and pension, track and coach maintenance and on safety works. In the year 2013-14, Gross Traffic Receipts were Rs.1,39,558 crore and total working expresses were Rs.1,30,321 crore.

Following measures for improving safety and security are needed to be taken: (1). Provision of Rs.1,785 crore for Road-over bridges and road under bridges; speedy clearances, online design standardization and decentralized sanctioning powers; (2). Multi-pronged approach for eliminating Unmanned Level Crossings; (3). Advanced technology for rail-flaw-detection- Vehicle Borne Ultrasonic Flaw Detection System to detect rail and weld fractures and pilot trials on Ultrasonic Broken Rail Detection System (UBRD) at two locations; (4). Safety standards to match international practices. Simulation Centre to study causes of accidents; (5). Pilot project on Automatic door closing in mailine and sub-urban coaches; and (6). 4000 women RPF constables to be recruited in addition to 7000 RPF constables.

Green Initiatives include: (1). Harnessing solar energy by utilizing roof top spaces of stations, railway buildings and land including through PPP mode;

[*] Speech was laid on the Table .

(2).Use of bio-diesel up to 5% of total diesel fuel consumption; and (3).Increasing bio-toilets in sufficient numbers in trains to mitigate the problem of direct discharge of human waste on the tracks and platforms.

Other Initiatives included: (1).Top priority to transparency in administration and execution of projects; (2). E-procurement to be made compulsory for procurements worth Rs.25 lakhs and more; and (3). Close monitoring of Dedicated Freight Corridor Project Implementation of Eastern and Western DFCs; Target of nearly 1000 kms of Civil construction contract

So far as financial Performance in 2013-14 is concerned, ordinary Working Expenses and Pension outgo is higher than the Revised Estimates, railways generated internal resources of Rs.11,710 crore in 2013-14 for plan finance, and Operating Ratio at 93.5% deteriorated by 2.7% over RE.

The Khurda-Bolangir Railway Project in the state of Odisha has been pending since Twenty years.Since our Chief Minister Shri Naveen Patnaik governmnt on Friday had announced to provide land free of cost and bear 50 per cent of project cost for laying Khurda-Bolangir railway track, which was first announced two decades ago in 1994-95.The railway project, which would connect coastal Odisha with western districts, has remained an important political issue with successive state governments often accusing the Centre of neglecting the project.

Besides, the Chief Minister's Office issuing a statement hoped the decision of bearing 50 per cent of project cost would give much needed push to the project. It said the state government had been drawing attention of the centre for timely completion of the project, but low budgetary allocation in Railway Budget for the project had slowed down the pace of execution. It needs tobe mentioned that the Union Railway Ministry had slashed Rs.2 crore from original budget grant for the Khurda-Bolangir railway project during this financial year.

Of 289 km railway track, the distance between Khurda Road and Daspalla is 112 km, of which it is expected that work along 52 km would be completed in

2013-14.The project carried huge importance from the point of view of socio-economic development. The process of development would get boost in Bolangir, Boudh, Nayagarh and Sonepur upon completion of the project. As per decision, the State government will bear 50 per cent of construction cost for laying railway track along 177 km between Bolangir and Daspalla. The land required for this section would be provided free of cost. The Union Government had already been intimated about the decision of the Odisha government. It claimed that Khurda-Bolangir railway was Odisha's biggest railway project and Odisha was first state in the country to provide free land and part-finance any railway project.

I would like to draw attention towards this long pending Railway Project. It would benefit large number of SC/St population who have not witnessed Railway since independnece and also this section of Odisha is highly neglected. I would like to draw the attention of the Hon. Minister that this is the only Railway line linking to Western and Eastern Odisha. This project would promote the economical and commercial values.

As this Railway is only Railway line of the whole country it goes via my constituency Khandamal of Odisha and the Central Government is ignoring this Railway Project since independence, the allocation ever granted is not at all sufficient. How long it will take? When the State Government has already sanctioned 50% of the money out of State Exchequer and the free land is already allocated, I do not understand why it is delayed. I would like to request Hon. Minister to take up this work on war footing.

*SHRIMATI RITA TARAI (JAJPUR):** The Railway Budget in general should take into account the following factors in my constituency, Jaipur, 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. 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 Vikas which is prime agenda of our Hon. 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 attention towards the development of Railways in my region/constituency i.e. District Jajpur, Odisha which has been neglected by subsequent governments after the independence of India. The Railway line in my area was laid during the British Raj and sadly each and every government formed at the centre has turned a blind eye to the genuine demand of the region. The stations of the area have almost remained at the same level where it was when India attained independence in 1947 while the rest of the country has seen tremendous infrastructural development in the Railways.

In this connection, the Haridaspur Railway station, an Old Railway station established during the British days, can perform a vital role to serve the goal set by the Nation besides contributing to revenue of Indian Railways. Haridaspur railway station is situated mid way between Cuttack and J.K. Road approximately 45 kms distnace from each. It is 4 km from Chandikhol, 15km from the Buiddhist

---

* speech was laid on the Table.

Heritage triangle that includes Lalitgiri, Udayagiri, Ratnagiri, Langudi. It is located at the crossing-point of Daitari-Chandikhole (NH200) and Chandikhole-Paradeep (NH-5A) and Chennai-Kolkata (NH-5).

For kind information of the Hon. 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 touists who currently have no option but to use Bhubaneswar/Cuttack as the connecting station. This upgradation will bring great convenience to international tourists, help develop the local economy and promote tourism. For this Haridaspur station platform upgradation, station upgradation is necessary and all trains must halt at Haridaspur station. Rajdhani Express, porusottam express, Nandankanan express, Neelanchal express, Dhauli express, and all express trains etc.

Besides, 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 the a gateway to Kalinga Nagar, the greatest steel hub of the world is falling short of infrastructural 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 be halted at 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 odisch and its world famous shrine i.e. Biraja Temple. So, it is of utmost importance that preliminary survey work in this regard may be initiated to connect Jajpur town with national mainstream. The new railway line preliminary survey work may be initiated from

Jajpur road to Dhamara port via Jajpur town. The district administration should also submit their report regarding survey work to GM Railway East Cost.

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, the improvement of the infrastructure will boost rural business and commerce that is inter-woven with the number of tourists and passengers. Needless to say, this will bring income to the Railways and therefore, it is not charity but a profitable investment.

In this connection, I would request the Hon. Minister to take needful action for a technical study for extending rail connectivity to Dhaimara port which is owned by Adani 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 goals of government of India.

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget 2015-16.

While I wish to hail some initiatives announced towards strengthening the national transport system, including the required cleanliness drive, I would say that the Budget is not indicative of any survey for new tracks nor there is any announcement of new trains.

The announcement for investment of Rs.8.5 lakh crore in the next five years, which is expected to be raised from multiple sources, I am afraid is not a feasible solution and will thus end this Budget in a fiasco. There is no detailed explanation about the sources identified for creating such a huge fund by the Railways. Similarly, there is no mention about the receipts and the expenditure in his speech.

Hon. Deputy Speaker, Sir, we know that the major drawback with the Railways is non-completion of projects in time resulting in escalation of cost. This could be one of the major reasons for lack of FDI in the Railways.

The changes in the freight rates to rake in more money, which was not announced during the Budget speech of the Minister, is a deliberate attempt to misguide this august House and is expected to increase inflation further.

While the announcement for safety for women is welcome, more RPF protection should be provided. The prevailing food safety is highly inadequate as food adulteration is very high. There should be a system in place to check adulteration.

The drive for cleanliness on trains is a necessity. Wherever possible, the pantry operator should be given the responsibility of cleanliness so that there could be more accountability.

Sir, I feel that the Budget is extremely disappointing for the State of Kerala, a State which contributes Rs.3000 crore to the Railways kitty. Popularly known as the God's own country, Kerala gets no project, no train, no survey and no

workable funds. The much needed Sabari-Guruvayur-Thirunnavaya and the Tellicherry-Mysore line still remains a pipe dream.

Kerala has always been at the receiving end as far as development of Railways is concerned. The hon. Minister has announced 77 projects covering 9,400 km. at a cost of Rs.96,182 crore giving a high percentage increase from last year's projects for doubling, electrification, etc. But the doubling of the Ernakulam-Kayamkulam *via* Kottayam and the Enrnakulam-Kayamkulam *via* Alleppy and its electrification and the completion of the doubling on the Calicult-Mangalore section and its electrification have seen only token presence. The Government should also consider including the Chennai-Mangalore line under the fast track work for the third line announced.

Acceleration of Railways could be done through infrastructure development which also includes production of coaches. The fate of the Kanjikode Rail Coach Factory is a matter of grave concern. The reduction of Palakkad Division in size, the proposed reduction of Trivandrum Division all indicate the neglect of Kerala. The only remedy for Kerala's development is creation of a new zone for Kerala.

The periodic overhauling of coaches is done at Chennai. The full complement of bogies sent from Kerala is not returned resulting in shortage of passenger bogies. Therefore, a PHO unit should be established at Shornur Junction in the State.

Sir, I represent Calicut in this august House. Now, I wish to request for some needs for my constituency. The Calicut railway station is more than 125 years old. It has been included for elevation as a world class station. Since the last five years there is no progress on this project. I would request that the elevation work should commence immediately.

Sir, with the heavy rush at Calicut railways station, West Hill railway station, suburban station of Calicut should be included in the proposed satellite railway terminals. Ferok is an important station in Calicut which is the gateway to the Calicut International Airport, Calicut University, NIRDESH, a Defence project,

Kadalundi Wildlife sanctuary and is frequented by a large number of passengers. Therefore, there is a need to develop this station immediately.

With the closure of night traffic between Calicut and Bengaluru on NH-22 and NH-212 there is a heavy demand for the rail services. The Train No.16517, Yashwantpur-Kannur Express train should be extended to Calicut.

A new passenger train has been introduced between Byndoor (Kollur-Mookambika Temple) to Kasargode which has been further extended to Kozhikode. This train would best suit if extended to Guruvayur Temple. This will connect both these famous Hindu pilgrim centers which are frequented by the people of the region.

Sir, with electrification completed up to Calicut, a Memu service between Calicut-Coimbatore-Ernakulam should be introduced so that short distance persons could be benefited.

Sir, over all this is not a Budget for the people but a jugglery and fudging of numbers and selling a dream without a roadmap. Hence, I oppose this Budget.

With these words, I conclude.

12.03.2015

डॉ. महेन्द्र नाथ पाण्डेय (चन्दौली) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेलवे भारत के सामाजिक जीवन की लाइफ लाइन है। मैं इस रेल बजट पर एक वाक्य में बधाई देना चाहूंगा, ज्यादा समय इसमें नहीं लगाऊँगा। माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री जी इस बात के लिए बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने साहसिक बजट दिया है, क्रांतिकारी बजट दिया है। माननीय श्री मोदी जी की अगुवाई में ऐसा बजट दिया है, जो देश के अंदर अब तक बैक-लॉगिंग थी, उसे पूरा करके भारतीय रेलवे को सुदृढ़ बनाने का बजट दिया है, वे इसके लिए बधाई के पात्र हैं। वे लोक-लुभावन घोषणाओं से बचे हैं। पुराने रेल मंत्री जी और हमारे कांग्रेस के नेता, जब कल श्री प्रह्लाद जोशी जी बोल रहे थे, तो उन्होंने कर्ज लेकर घी खाने की एक पुरानी कहावत सुनायी।

> ''चर्वाक दर्शन वस्तुतः वह है संस्कृत मे-
> ऋणम कृत्वा, घृतम् पिबेत, यावत् जिवेत् सुखम् जिवेत्।''

वे इसका हिन्दी रूपांतरण बोल रहे थे। मैं माननीय खडगे साहब को तथा विपक्ष के अन्य माननीय सदस्यों को बताना चाहूंगा कि अभी आपको आत्म विश्लेषण की जरूरत है कि ऋण लेने की जरूरत क्यों पड़ी, 60 वर्षों तक आपने शासन चलाया, आपने ऐसी परिस्थितियाँ छोड़ी कि ऋण लेकर काम करना पड़ रहा है। आज ऋण लेकर बुलेट ट्रेन के लिए चलना पड़ रहा है। लेकिन यह एक क्रांतिकारी ट्रेन है। कल जब यह बुलेट ट्रेन चलेगी और देश में जो क्रांतिकारी निर्णय हमारे माननीय मोदी जी की अगुवाई में हो रहे हैं, तो एक दिन ऐसा आएगा कि हम आने वाले दिनों में अन्य देशों को ऋण देने की हैसियत रखेंगे। इस तरह का यह क्रांतिकारी कदम है। माननीय रेल मंत्री जी ने इस बजट में हर छोटी-बड़ी कठिनाइयों का ध्यान रखा है। वाई-फाई जैसी आधुनिक सुविधाओं पर भी ध्यान दिया गया है। बंगाल के माननीय सदस्य और बिहार के माननीय सदस्य जब उधर से बोल रहे थे तो मैं सोच रहा था कि क़ाश इस पर पहले ध्यान दिया गया होता। आज थर्ड लाइन गाजियाबाद से अलीगढ़ के बीच दी गई, एक थर्ड लाइन इलाहाबाद और मुगलसराय के बीच दी गई, ये दो जाम ट्रैक थे, इनका चिन्हिकरण कर घोषणा करने वाले रेल मंत्रीगण ने पहले क्यों नहीं ध्यान दिया। इलाहाबाद-मुगलसराय थर्ड लाइन पर 2300 करोड़ रुपए से ज्यादा तथा गाजियाबाद-अलीगढ़ थर्ड लाइन के लिए 400 करोड़ रुपए से ज्यादा देकर हमारे रेल मंत्री जी ने ऐसा क्रांतिकारी कदम उठाया है, जिसका लाभ हावड़ा-दिल्ली लाइन, बिहार, असम, बंगाल, उड़ीसा और पूरे पूर्वोत्तर राज्यों को मिलेगा क्योंकि ये ट्रेनें ही ज़ाम का शिकार होती थीं और इन ट्रेनों के ट्रैक की चिन्ता की गयी, इस नाते वे बहुत ही बधाई के पात्र हैं। मैं तमाम ऐसी सुविधाओं का वर्णन करना चाहता हूँ, मैं चाहता हूं कि आप मुझे थोड़ा समय देने की कृपा करें। पूर्वांचल में औड़िहारा-जौनपुर डब्लिंग लाइन, पूर्वी उत्तर प्रदेश में बहुत सी ऐसी

सुविधाएं दी गई हैं, जो क्रांतिकारी हैं। भदोही-जंघई रेलवे लाइन और मेरे क्षेत्र में आशापुर रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज का काम तथा बाबतपुर में रेलवे कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था की गई है। इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। मुगलसराय को अंतर्राष्ट्रीय रेलवे स्टेशन बनाने का निर्णय लिया गया है, इसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि आगे आने वाले दिनों में कुछ और ऐसे निर्णय हैं, जैसे इन्होंने छोटी-छोटी चीजों पर इतनी सूक्ष्मता से विचार किया है, जैसे रेणुकूट-चौपन लाइन की डब्लिंग, रमना-सिंगरौली की डब्लिंग, बलिया-गाजीपुर लाइन की डब्लिंग है, वाराणसी-सीतापुर कैंट लाइन डबलिंग की गई। ऐसे तमाम निर्णय किए गए हैं, यहां तक की हर छोटी से छोटी जरूरतों का फैजाबाद-लालगंज वाया अकबरगंज और कानपुर-कैसरगंज-मथुरा का गैज कनवर्जन करने की बात की गयी है। इस तरह के छोटे-छोटे निर्णय ले कर रेलवे को सुदृढ़ किया गया है, जिसके लिए वे बधाई के पात्र हैं।

मान्यवर, मेरे क्षेत्र की ऐसी बहुत सी कठिनाइयां हैं, जिनको मैं यहां उठाना चाहूंगा। हमारे क्षेत्र में कचमन और मटकट्टा में जाम रहता है। वहां के लिए ओवरब्रिज की मांग मैं माननीय रेल मंत्री जी से करना चाहता हूं। मैं सुझाव देना चाहता हूं कि वर्ष 2016 पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी का शताब्दी वर्ष है। मुगलसराय पंडित दीनदयाल जी की पुण्य स्मृतियों से जुड़ा हुआ है। मुगलसराय से लखनऊ उनकी विशेष कर्मभूमि थी, दिल्ली कर्मभूमि थी, वहां से सीधी ट्रेन उनके नाम से दीनदयाल उपाध्याय एक्सप्रेस चलायी जाए। उन्होंने एकात्मक मानववाद का दर्शन दिया था, इसलिए ''एकात्मकता'' ट्रेन चलायी जाए।

अंत में गरीबों के लिए विशेष निवेदन है कि हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार में यह चीज देखने को मिलती हैं, मैं चाहूंगा कि अन्य सदस्य भी हमारी इस बात का समर्थन करेंगे कि जब एक गरीब आदमी स्टेशन पर पहुंचता है तो वहां जीआरपी, आरपीएफ और रेलवे के टीटी ऐसे लपकते हैं, जैसे उनका शिकार आ गया है। वह मुम्बई में कमाई करने के लिए गया है और उसने कोई गठरी पकड़ी हुई है तो उसको ऐसे पकड़ते हैं, उसका टिकट छीनते हैं, उससे पैसे वसूलते हैं, उससे दुर्व्यवहार करते हैं, इसके लिए उन्हें राहत एवं सुरक्षा मिले एक विशेष व्यवस्था बनायी जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*__SHRI PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR):__ I have been looking for the development of my state pertaining to railway sector since the independence. One can verify the record and I can challenge, the central Government is ignoring intentionally our state, Odisha. Hon. Chief Minister, Mr. Naveen Pattanaik is drawing the attention and demanding the genuine allocation to our state. The Central Government is ignoring and not paying proper attention to the genuine demands. I do not understand why the central government is showing this stepmotherly attitude. Odisha Government is paying highest revenues to the Centre and getting less money during the budget session which is granted regularly. I like to draw the attention that only one railway line i.e. Khurda-Bolangir goes through KBK, Kandamal to Bolangir. It is the first railway linking of the country which goes through adivasi, girijan and anusuchit jati including Scheduled Castes and Scheduled Tribes and Government is always propagating the benefit of downtrodden and proliferate to get votes only. Nothing has been done yet. This railway line linking from west to east to promote commercial and economical condition would be strength for promotion. The State Government has already allotted the respective lands where the railway line is linking and also I am grateful to my Chief Minister as for my demand, he is kind enough in sanctioning the money to expedite this project out of state of exchequer. Despite that why this project is so delayed?

Again I would like to draw the attention of the Minister that two world class stations to our state is already granted and Hon. Minister has also announced those at Bhubaneswar, the capital of Odisha, and my constituency and second is at Puri. This is the year of Nabokalebar. This is the only festival known to the world and the congregation would be more than 50 lakhs. From the railway sector, double line from Khurda to Puri, Bhubaneswar to Puri was not completed prior to Ratha Yatra.

---

* speech was laid on the Table.

As per my demands, the previous government had sanctioned flyover for Satyanagar, Birosurendra Sahid Nagar, Pokhriput. But yet the work is not completed. I am grateful to the Government, one flyover is completed i.e. Punamagate and another under Khurda district of my village Balugaon only. As I was highly demanding to start the work immediatelyon one over bridge at Nirakarpur railway station under ISCO zone of Khurda division, I request to develop the respective railway stations from Bhusundapur and Kujhuri for expansion and safety of passengers which is highly delayed.

Some new trains plying from Delhi to Bhubaneswar, Delhi to direct train to Puri which will reach within 24 hours and other passenger trains from Bhubanesar to Sambalpur and Bolangir, from Bhubaneswar to Koraput and Kenjohar should have been started immediately. Form Bhubaneswar to Paradeep and from Bhubanesar to Gopalpur of South Odisha and Balasore, North Odisha i.e. Dhamra both are linking to sea pads.

There are six districts where there are no railway lines. People from childhood do not know, do not see the train. There are to be surveyed and the work should be started immediately. As I have been demanding, one of the assembly segments Jatni i.e. Khurda Road, the Sitaram Chaka where the people were agitating, some persons died, the railway wall collapsed and the passege was ransacked in the heavy rainy season, people are unable to move. The Railway Department knows the greatest devastation. Despite my genuine demand it is not yet honoured.

Under Khurda Road i.e. Jatni junction, there is only one railway school. I draw the attention of the Hon. Minister to sanction money to develop school and start immediately one college for the study of railway employees' children. Also my demand is to start one full fledged hospital at Bhubanesar, Khurda Road Jatni, Mancheswar. The passengers sometimes set injured by accidents and should be admitted at the railway hospital which goes under the periphery of railway

department and again I request the Minister to allocate special fund to promote east-coast zone.

Following major Challenges are faced by railway system:

- Vast tracts of hinterland waiting for rail connectivity.
- Railways expected to earn like a commercial enterprise but serve like a welfare organization.
- Railways carry Social Service Obligation of more than Rs.20,000 crore by carrying services below cost. This is nearly 16.6% of GTR and is almost half of Railways Plan Outlay under budgetary sources.
- Surplus revenues declining, hardly any adequate resources for its development works.
- Tariff policy adopted lack rational approach; passengers fares kept lower than costs, loss per passenger kilometer increased from 10 paise per km in 2000-01 to 23 paise in 2012-13.
- Share of Railways in freight traffic coming down consistently.
- Decade of Golden Dilemma-choosing between commercial and social viability.

In this regard, following course Correction and Initiatives are suggested:

- Works to be re-prioritized with more focus on doubling and tripling to decongest the over utilized network.
- Recent fare and tariff hike to mop up additional revenue of about Rs.8000 crore.
- Alternate resource mobilization needs to be explored as enlisted
- Leveraging Railway PSU resources by bringing in their investible surplus funds in infrastructure projects of Railways.
- Domestic investments and FDI in rail infrastrucutre
- Pursuing Public Private Partnership.

Follwing passenger amenities/services and Station Management-including cleanliness and catering may be considered:

- Provision of foot over bridges, escalators, lifts etc, at all major stations including through PPP route.
- Provision of sufficient water supply, platform shelters and toilets at railway stations.
- Battery operated cars for differently abled and senior citizens at platforms of all major stations.
- Provision of workstations in select trains on payment basis.
- Expanding scope of online booking of train, coaches, berth and chair car.
- Introduction of parking cum platform combo tickets.
- E-booking of railway retiring rooms.
- Introduction of ready-to-eat meals of reputed brand phased manner.

Measures for improving Safety and Security in Railway include:

- Provision of Rs.1785 crore for road-over bridges and road-under bridges, speedy clearances, online design standardization and decentralized sanctioning powers.
- Multi-pronged approach to foreliminating unmanned level crossings.
- Advanced technology for rail-flaw detection-vehcle ultrasonic falw detection system to detect rail and weld fractures and pilot trials on Ultrasonic Broken Rail Detection System (UBRD) at two locations.

Following green initiatives may be taken:

- Harnessing solar energy by utilizing roof top stations, railway buildings and land including through PPP mode.
- Use of bio-diesel upto 5% of total diesel fuel consumption.
- Increasing bio-toilets in sufficient numbers in tins to mitigate the problem of direct discharge of human waste on the tracks and platforms.

12.03.2015

As for Rail Tourism, following steps may be taken:

- Eco-Tourism and Education Tourism in Northeastern states.
- Special packaged trains on identified pilgrim circuits like Devi Circuit, Jyotirling Circuit, Jain Circuit, Christian Circuit, Muslim/Sufi Circuit, Sikh Circuit, Buddhist Circuit, famous temple Circuit etc.
- Tourist trains from Gadag to Puri via Bagalkot, Bijapur and Solapur covering the pilgrim and tourist places of Karnataka and Maharahstra.
- Tourist train from Rameamn covering pilgrim and tourist places like Bengaluru, Chennai, Ayodhya, Varanasi and Haridwar.
- Special train featuring life and work of Swami Vivekananda.

The pending Khurda-Bolangir Railway project in the state of Odisha has been pending since twenty years. Our Chief Minsiter Shri Naveen Patnaik announced to provide land free of cost and bear 50 per cent of project for laying Khurda-Bolangir railway track, which was first announced two decades ago in 1994-95. The railway project, which would connect coastal Odisha with western districts, had remained an important political issue with successive state governments often accusing the Centre of neglecting the project.

Besides , the Chief Minister's office issuing a statement hoped the decision of bearing 50 per cent of project cost would give much needed push to the project. It said that state government had been drawing attention of the Centre for timely complettition of the project, but low budgetary allocation in railway budget for the project had slowed down the pace of execution. It needs to be mentioned that the Union Railway Ministry had slashed Rs.2 crore from original budget grant for the Khurda-Bolangir railway project during this financial years.

Of 289 km railway track, the distance between Khurda Road and Daspalla is 112 km of which it is expected that work along 52 km would be completed in 2013-14. The project carries huge importance from the point of view of socio-economic development. The process of development would get boost in Bolangir,

Boudh, Nayagarh and Sonepur upon completion of the project. As per decision, the state Government will bear 50 per cent of construction cost for laying railway track along 177 km between Bolangir and Daspalla. The land required for constitution would be provided free of cost. The Union Government had already been intimated about the decision of the Odisha government.

It claimed that Khurda-Bolangir railway was Odisha's biggest railway project and Odisha was first state in the country to provide free land and part-finance any railway project. Ultimately, I request Hon. Minister of Railway to expedite the metro work immediately from Cuttack to Bhubanesar to Khurda, from Khurda to Jatni, from Jatni to Puri and Konarak to promote eco-tourism. The mono train and metro work should be started immediately to avoid the traffic congestion. The survey work is delayed. The MOU signed is already done from Cuttack to Bhubanesar, but you can examine as I was raising for the first time that the mom train and metro must be plyed from Bhubanesar to Khurda, Khurda to Konarak via Jatni and Puri. I do not know why Khurda Jatni is excluded. Therefore, I request in the interest of passengers, Khurda to Bhubanesar should have been included.

***डॉ. सुनील बलीराम गायकवाड़ (लातूर):** माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट लोक सभा में पेश किया है। यह बजट आम आदमी के हित में है, इस बार टिकट के दामों में कोई वृद्धि नहीं की गई है। आम आदमी और सर्वसाधारण क्लास के यात्रियों के डिब्बों में मोबाइल चार्जिंग की सुविधा देने की घोषणा की गई है। मोदी जी ने स्वच्छ भारत का ऐलान किया है। रेल बजट में भी स्वच्छता की तरफ विशेष ध्यान दिया गया है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र लातूर में रेल से संबंधित कुछ समस्याएं हैं। मैं निवेदन करता हूं कि मंत्री जी उस तरफ ध्यान देंगे तो रेल प्रवासियों को अच्छा दिलासा मिलेगा। लातूर से तिरुपति और लातूर से अजमेर ये दो नई ट्रेनें शुरू करने की मांग बहुत दिनों से की जा रही है। लातूर-मुम्बई ट्रेन लातूर में आ कर 16 घंटे रुकती है। अगर यह ट्रेन पूना से लातूर और लातूर से पूना शटल कर देंगे तो इससे यात्रियों के साथ-साथ रेलवे को भी फायदा होगा। मेरे क्षेत्र के लोगों की एक और मांग है कि नांदेड़ से लातूर नई रेल लाइन का काम शुरू किया जाए। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने नांदेड़-लातूर वाया अहमदपुर लातूर लाइन के सर्वे के लिए पैसे का नियोजन किया है। मैं आशा करता हूं कि जल्द ही वे यह काम पूरा करेंगे। उदगिर भी एक रेलवे स्टेशन है जो कि मेरे क्षेत्र में आता है। इस स्टेशन से रेलवे को साल में दो करोड़ रुपयों से ज्यादा का रेवेन्यु मिलता है लेकिन इस स्टेशन पर केवल एक ही प्लेटफार्म है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि उदगिर रेलवे स्टेशन पर दूसरा प्लेटफार्म जल्द से जल्द बनवाने का काम किया जाए। माननीय रेल मंत्री जी महाराष्ट्र से आते हैं इसलिए हम चाहते हैं कि ज्यादा से ज्यादा रेल सुविधा देने का काम करेंगे। मराठवाड़ा में नए ट्रेन की भी सेवा शुरू करें। मराठवाड़ा सैंट्रल के नाम से यह मांग भी मैं करता हूं। मंत्री जी ने अच्छा रेल बजट पेश किया है, इसके लिए मैं उनका स्वागत करता हूं और धन्यवाद देता हूं कि रेल के भी अच्छे दिन आए हैं।

---

* Speech was laid on the table

श्री अक्षय यादव (फ़िरोज़ाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, भारत ने पहली बार 1853 में रेल देखी थी जो मुम्बई से थाणे के बीच चली थी। आज लगभग 161 साल पूरे हो चुके हैं और दुनिया की सबसे बड़ी रेल लाइन के रूप में जानी जाती है। हमारे देश में रेलवे का बहुत सुनहरा इतिहास रहा है चाहे पर्यटन के क्षेत्र में हो, चाहे सामान ढोने के क्षेत्र में हो या यात्रियों को उनके घर तक पहुंचाने की बात हो। जिस तरह की स्थिति देश में है, उससे यह प्रतीत होता है कि कहीं रेल इतिहास बनकर न रह जाए। मैं आपके संज्ञान में कुछ प्रोजेक्ट्स लाना चाहता हूं जो कि बहुत समय पहले शुरू हो गए हैं, लेकिन आज तक पूरे नहीं हो पाए हैं। सबसे पहले इटावा-मैनपुरी रेल लाइन है। वर्ष 1996 में यह रेल लाइन स्वीकृत हुई थी। वर्ष 2014 में राष्ट्रपति श्री ए.पी.जे. अब्दुल कलाम जी ने इस रेल लाइन का शिलान्यास किया था। तब के रेल मंत्री श्री नीतिश कुमार जी ने कहा था कि इसका उद्घाटन भी हम श्री अब्दुल कलाम जी से ही कराएंगे लेकिन ऐसा न हो पाया। बाद में श्री पवन बंसल जी ने भी कहा कि हम इस रेल लाइन को शीघ्र पूरा करवा देंगे, लेकिन ऐसा भी नहीं हुआ। इस प्रोजेक्ट की सैंक्शन कॉस्ट 245 करोड़ रुपए थी। वर्ष 2014 मार्च तक 224 करोड़ रुपए इस पर खर्च हुए। वर्ष 2014-2015 तक जो संशोधित खर्च व्यय है वह 20 करोड़ रुपए रहा और वर्ष 2015-2016 में 45 करोड़ रुपए दिए गए हैं, इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद भी देना चाहता हूं।

15.00hrs

मैं बताना चाहता हूं कि जब आपने इस प्रोजेक्ट के लिए 45 करोड़ रुपये दिए हैं, तब इसकी कॉस्ट 44 करोड़ रुपये बढ़कर आती है। प्रोजेक्ट्स में जो डिले होता है, उससे किस तरह से कॉस्ट बढ़ती है, वह इसमें साफ देखा जा सकता है। इसी तरह गुना-इटावा वाया शिवपुरी, ग्वालियर, भिण्ड लाइन, जो मुंबई तक को जोड़ेगी, का प्रोजेक्ट पिछले 25 वर्षों से पूरा नहीं हो सका है। आगरा-इटवा वाया फतेहाबाद रेललाइन की खास बात यह है कि इसका शिलान्यास पूर्व प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने किया था, इसी स्थान पर उनका जन्म हुआ और जब भारत छोड़ो आन्दोलन चल रहा था, तब उनको अपने भाई के साथ 23 दिन के लिए जेल यहीं से भेजा गया था। इस रेलवे लाइन पर भी ध्यान देना चाहिए और जल्द से जल्द पूरा कराना चाहिए क्योंकि आपके नेता से जुड़ा यहां का इतिहास रहा है।

महोदय, हम सभी लोग समझते और जानते हैं कि भारत गरीबों और किसानों का देश है। अगर ट्रेन्स में सबसे ज्यादा कोई सफर करता है, तो वे गरीब और किसान लोग हैं क्योंकि उसमें खर्च कम होता है। लेकिन ट्रेन्स में जगह और चलने के लिए हिस्सेदारी है, वह सबसे कम उस गरीब और किसान के लिए है, मात्र 20 प्रतिशत है। गरीबों के लिए जनसाधारण ट्रेन्स चलानी चाहिए। जनसाधारण शताब्दी चलाई

गयी, लेकिन उसमें किसान और गरीब नहीं जा सकते हैं। अगर नॉर्मल जनसाधारण ट्रेन्स चलाई जाएंगी तो गरीब और किसान लोग उसमें चल सकते हैं। मैं आग्रह करूंगा कि उसमें 60 प्रतिशत सीटें अनारक्षित हों क्योंकि कभी अचानक स्थिति पैदा होने पर गरीब आदमी टिकट खरीदकर चल पड़ता है, तो उसमें उसे सुविधा हो। हम में से बहुत से माननीय सदस्य शाम को नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से ट्रेन पकड़ते हैं, पूर्वा नाम की एक ट्रेन है, मुझे भी देखने का अवसर मिला, आप लोगों ने भी देखा होगा कि शाम के समय पूर्वा एक्सप्रेस में फर्स्ट ए.सी. कोच के सामने दो जनरल डिब्बे लगते हैं। जनरल डिब्बे में घुसने के लिए लाइन लगती है, हजारों की तादाद में लोग वहां होते हैं। भीड़ को कंट्रोल करने के लिए जीआरपी को लाठी चलानी पड़ जाती है, बच्चे छूट जाते हैं, कुछ लोग अस्पताल पहुंच जाते हैं। इस तरह की स्थितियों का सामान आम आदमी को करना पड़ता है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि हर ट्रेन में कम से कम छः जनरल डिब्बे लगाए जाएं जिससे इस तरह की स्थिति पैदा न हो। महिला सुरक्षा एक अहम मुद्दा है। रेलवे में भी महिला सुरक्षा महत्वपूर्ण विषय है, काफी घटनाएं सुनने में आई हैं। महिलाओं के लिए अलग से डिब्बे लगाने चाहिए और महिला जीआरपी भी तैनात करनी चाहिए, जो सशस्त्र हो, असलहों के साथ हों, जिससे ऐसी अनहोने करने वाले गलत लोगों में डर बने।

महोदय, रेल इस देश में सबसे ज्यादा रोजगार देने का माध्यम रहा है। कम्प्यूटरीकरण होने की वजह से काफी पोस्ट्स खत्म हो गयी हैं, लेकिन मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इन पोस्ट्स को खत्म करके उनको दूसरी जगहों पर एडजस्ट करें। जीआरपी और आरपीएफ के माध्यम से भी काफी रोजगार मिलता है। इससे सुरक्षा भी बढ़ती है। उत्तर प्रदेश सरकार ने जीआरपी में भर्ती हेतु केन्द्र सरकार से पत्र लिखकर एनओसी मांगी थी, लेकिन एनओसी अभी तक नहीं दी गयी है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि एनओसी जल्द प्रदान की जाए। इससे लोगों को रोजगार देने में मदद मिलेगी।

महोदय, इस सरकार की ओर से स्वच्छ भारत मिशन लांच किया गया है। मंत्री जी, अगर इस देश में सबसे ज्यादा गंदगी है तो वह ट्रेन्स और रेलवे स्टेशन्स पर है। अगर रेलवे स्टेशन्स और ट्रेन्स की सफाई हो जाए तो मैं मानूंगा कि इस देश की आधे से ज्यादा सफाई हो गयी है।...(व्यवधान)

महोदय, मैं अपनी पार्टी की ओर से अकेला बोलने वाला हूं इसलिए मुझे दो-तीन मिनट समय और दिया जाए।

मैं आपको सुझाव देना चाहता हूं कि ये-ये काम आप कर सकते हैं। जैसे सबसे पहले तो समय पर ट्रेंस चलनी चाहिए, इससे प्लेटफार्म्स पर होने वाली गंदगी साफ हो जाएगी। जब ट्रेन समय पर नहीं आती तो वहां पर इंतजार कर रहा यात्री वहीं खाना खाता है और वहीं कूड़ा फेंक देता है। बाथरूम्स की

कमी है, जो हैं उनमें कोई जाना नहीं चाहता, क्योंकि इंतजार करते समय प्लेटफार्म पर दो से छः ट्रेंस में सफर करने वाले पैसेंजर्स इकट्‌ठे हो जाते हैं और फिर बच्चे व बड़े वहीं रेल लाइन पर शौच के लिए जाते हैं। हाथ धोना, पानी फैलाना जैसी चीजें होती हैं, इससे भी गंदगी फैलती है। यदि समय से ट्रेंस चलेंगी, तो इन समस्याओं से हम पार पा सकेंगे।

ट्रेंस में खाना अहम है। ज्यादातर ट्रेंस लम्बी दूरी तक जाती हैं, लेकिन उनमें फूड क्वालिटी नहीं मिलती है। माननीय प्रधान जी ने संसद की रेलवे केंटीन में जाकर खाना खाया, उसका हम स्वागत करते हैं। हम आग्रह करते हैं कि सरकार के मंत्री भी जब रेलगाड़ियों में सफर करें तो सामान्य लोगों के लिए जो जनरल खाना बनता है, उसे खाएं और पेंट्री कार का भी निरीक्षण करें। अगर ऐसा करेंगे तो खाने की क्वालिटी सुधरेगी तथा लोगों को हाइजेनिक खाना भी मिलेगा।...(व्यवधान) ठीक है कि खाते हैं, लेकिन वीआईपी के लिए अलग से व्यवस्था होती है।

उपाध्यक्ष जी, मैं फिरोजाबाद संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूं। मेरे यहां शिकोहाबाद, फिरोजाबाद और टूंडला तीन महत्वपूर्ण स्टेशंस हैं। इन तीनों रेलवे स्टेशंस पर मूल सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। यात्रियों के बैठने के लिए बैंच या कुर्सियों की सुविधा नहीं है। बारिश से बचने के लिए शेड्स नहीं हैं। यह हाल केवल यहीं के स्टेशंस का नहीं, बल्कि देश के अधिकांश स्टेशंस का है। टूंडला रेलवे स्टेशन पर दिल्ली-हावड़ा रेल लाइन का बड़ा महत्व है। यहां सबसे बड़ा यार्ड होता था। यदि कोई स्टीम इंजन खराब हो जाता था, तो यहां से स्टीम इंजन पहुंचाने का काम होता था। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि टूंडला कस्बा इस रेल लाइन की वजह से बसा हुआ है। यहां पर रेलवे विभाग से रिटायर्ड कई अधिकारी और कर्मचारी रहते हैं। उन्हें अतिरिक्त सुविधा अगर रेलवे विभाग से उपलब्ध होती रहे, तो उनका जीवन अच्छी तरह से यापन हो सकेगा।

मैं यह भी अनुरोध करना चाहता हूं कि जैसे स्मार्ट सिटीज और स्मार्ट एयरपोर्ट्स बनाने की चर्चा होती है, इसी तर्ज पर टूंडला स्टेशन को स्मार्ट स्टेशन बनाने की कृपा करें। बदायूं के बारे में एक बात कहना चाहता हूं। वहां पर मोहम्मदपुर क्रासिंग संख्या 257 है, जिसे बंद किया जा रहा है। इससे 50,000 लोग प्रभावित होंगे। मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि इस रेलवे क्रासिंग को बंद न किया जाए।

मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि इस रेल बजट से पुराने प्रोजेक्ट्स पूरे करने का उन्हें मौका मिलेगा। आपने जो वृद्धों के लिए तथा गर्भवती महिलाओं के लिए नीचे की बर्थ एलाट करने की घोषणा की है, उसके लिए हम आपको धन्यवाद देना चाहते हैं।

*[*]**श्रीमती ज्योति धुर्वे (बैतूल):** मैं इस रेल बजट का समर्थन करती हूं अथवा संसद में पहली बार एक सकारात्मक बजट पेश ही नहीं बल्कि बजट में रेल के सभी बिन्दुओं को छूकर सभी वर्गों एवं वर्गों के विकास के साथ रेल को पिछले घटे सभी राजस्व की पूर्ति एवं विषयों को सम्पूर्ण ध्यान में रखकर बनाया गया है। राजस्व का उपार्जक एवं भीड़ को कम करने के साथ मिलने वाली आवश्यक सुविधाओं का पूर्ण समावेश किया है। योजना को एक तालिकानुसार आकार ही नहीं दिया अपितु भारतीय रेल को आज के समय का सबसे बड़ा उपार्जन करने का केन्द्र बिन्दु भी बनाया है और जिससे सीधा-सीधा लाभ अधिक से अधिक लोगों तक प्राप्त होने जा रहा है। रेल की सभी आवश्यकताओं को भी विशेष ध्यान में रखकर उसको और मजबूत बनाने में उसके लिए आवश्यक कदम भी उठाए हैं जैसे विद्युतीकरण, गति को अधिक बढ़ाने, राजस्व को बढ़ाने, ग्राहकों को अधिक सुविधा-संतुष्टि संभव करने, परिचालन को आने वाले 10 वर्षों के समान सर्वाधिक अनुपात में ले जाने जैसे आवश्यक कदम उठाए हैं।

यह बजट रेल सुविधाओं को सुधारात्मक रूप में ले जाने के साथ-साथ विनिमय, निष्पादन, मानक स्थापित कर निश्चित दर सीमा पर लाने वाला बजट है। यह बजट देश की अधिक से अधिक आबादी वाला 100 प्रतिशत आम आदमी को ध्यान में रखकर बनाया गया है। किराया, भ्रष्टाचार, यात्री को बैठने की सुविधा, उनके उचित आवश्यकताओं की प्रतिपूर्ति, समय सीमा में टिकट एवं गंतव्य तक पहुंचने तक, गाड़ी की गति, आदर्श स्टेशनों की योजना में 200 स्टेशनों को शामिल, सफाई, आम आदमी को बुलेट ट्रेन की सुविधा इत्यादि अनेकों सुविधाओं को रेल यात्री को विशेष दर्जे के स्थान में रखकर किया गया है। किसानों को इस बजट में विशेष दर्जे का स्थान दिया गया है। किसानों को खेती-बाड़ी-विपणन संबंधी नई तकनीकी की जानकारी देने (आईआरसीटीसी) किसान यात्रा नामक एक विशेष योजना पर कार्य करेगा। हमारे किसानों के हित में आजादपुर मंडी में नाशवान पदार्थों को सड़ने से बचाने के लिए अत्याधुनिक कार्गो सेन्टर का कार्य पूरा होने वाला है जिसमें वैज्ञानिक ढंग से केले को पकाने का केन्द्र भी होगा।

कुल मिलाकर सभी वर्ग विशेष को ध्यान मे रखकर यह बजट तैयार किया गया है अथवा इस बजट का मैं पुरजोर समर्थन करती हूं।

कुछ मेरे संसदीय क्षेत्र के आवश्यक पुल, ब्रिज एवं ट्रेनों के स्टॉपेज को ध्यान में रखकर रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी अथवा पूरा करने का अनुरोध करती हूं। पिछले रेल बजट में न्यू रेलवे लाइन की सर्वे अमरावती से बैतूल दी गई कृपया इसे इस बजट में दी जाए। निम्नलिखित रेलवे स्टेशनों पर स्टॉपेज को आग्रह करती हूँ-

---

[*] Speech was laid on the Table.

12.03.2015

रेलवे स्टेशन	**ट्रेन नं. व नाम**	
आमला	12644/12643,	स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस
आमला	12804/12803,	पातालकोट एक्सप्रेस
घोडाडोंगरी	12159/12160,	नागपुर-जबलपुर एक्सप्रेस
टिमरनी	12111/12112,	नागपुर-भुसावल ट्रेन
हरदा	12627/12628,	कर्नाटक एक्सप्रेस
खिरकिया	9045/9048,	ताप्ती गंगा एक्सप्रेस

***SHRI BADRUDDIN AJMAL (DHUBRI):** First of all, I congratulate Hon. Railway Minister for presenting his maiden Railway budget.

Hon. Members have already discussed the budget highlighting the negative and positive points. I would focus only some points related to North East states specially Assam.

We all know that Indian Railway is life line for the Indians. It is source of transportation and trade activities that is important for economic upliftment. But even after 67 years of Independence, the North East states of India are yet to be connected with Railway network properly.

In every budget the promises are made but pity progress is seen towards implementation of the schemes and projects, consequently it is still far the North East region to come on railway network.

As I come from Assam, I can give many examples of such projects that acrossed several deadlines for completion and over-costed several times against their original estimate costs due to delay such as: (1).Bogibeele Bridge; (2). Lumding-Silchar Broad Gauge Conversion; (3). Rangiya-Mukongselek Broad Gauge Conversio; (4). Dhudhinhoi-Mendnipathar new line; (5). Board Guage railway line from New Moinaguri to Jogighopa (Abhyapuri); and (6). Conversion of broad gauge line from Silchar to Karimganj.

Before the presentation of the budget, we were expecting that something good for the Northeast would be announced for faster rail connectivity. But we are disappointed that nothing new was announced for North East including Assam and not any specific plan or time frame to complete the projects in Assam and other parts of the Northeast which are running overtime and the cost is escalating fast. I request Hon. Minister to expedite the work for completion of these projects.

I also would like to draw kind attention of the Government towards the fact that my constituency Dhubri has been vibrant centre of commerce and trade.

---

* speech was laid on the Table.

There has been railway connectivity, functional airport and active see port etc, but after 1965 the area became isolated and thousands of people were rendered jobless.

Despite being one of the oldest railways stations of the country, Dhubri railway station is today only a traditional station where only 4-5 trains are running. Many railway lines are closed. These all things badly affect economy of the district. I would request Hon. Minister to re-open the railway lines that have been closed and no-functional for years and upgrade Dhubri station as model station to develop trade between India and Bangladesh, Mayanmar, Bhutan, etc.

I would like to state the fact that a large number of people from Assam are living in metro cities like Delhi, Mumbai and Kolkata to earn their livelihood. The transportation source for them is trains but short number of trains always creates problems for them especially during festival times. For example, there are only 9 trains from Delhi to Guwahati, of them only four trains are daily running and rest of them are weekly. There are only four trains from Mumbai to Guwahati and all of them are weekly. Similarly, there are 13 trains from Kolkata to Guwahati, of them only three trains are daily-running and rest of them are weekly..

I would like to request Hon. Minister to introduce some more new trains for people of North States from these metro cities.

At last I request you to kindly pay special attention for following demands: (1). Introduction of new train between Dhubri to Guwahati including intercity and janshatabdi expresses; (2). Introduction of new train from Jogikhopa to Mahendraganj via Mancachar; (3). Initiative for Railway connectivity between Silchar and Manipur; (4). Introduction of more new express trains including inter-city chair car train between Bapeta and Guwahati to connect the district with its capital; (5). Development of Hojai station as model station; (6). Connection of DJG Road with G.B. Road on Railway track line; (7). Introduction of new train from Jogigopha to Mahendraganj via Mancahar; and (8). Construction of upper and under Bridges at the crossings in Goalpara, Dhburi, and Barpeta to avoid accident.

***SHRI S.P. MUDDAHANUME GOWDA(TUMKUR):** Plain reading of the Budget presented by the Hon. Railway Minister goes to show about the theoretical plan of the Railways in India instead of practical solution to Indian Railways. Lot of ideas are proposed in the Budget without there being any concrete remedy for the solution of the problems being faced by the countrymen in the Indian Railways.

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

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

I congratulate the Hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhuji for having announced doubling of Tumkur-Arasikere railway line in Karnataka which is 96 km. in length. But, unfortunately, very meager amount of Rs.22 crores is earmarked for this in the year 2015-16. If you take the total distance of 96 kms of doubling work and the probable amount to be spent for this year is insufficient. This is a very important railway line. Lot of trains are running between and it connects very impportant places in Karnataka. Hence, I urge upon the Hon. Railway Minister to provide more funds in the future to enable this doubling work to be completed as early as possible and thereby easing out the pressure of running of trains in between.

* Speech was laid on the Table.

The Hon. Railway Minister has also continued the new railway lines proposed between Tumkur-Davangere via Chitradurga and Tumkur-Rayadurga in Karnataka. The amount earmarked for these new railway lines is also considerably less. By this amount, it is very difficult to complete these new railways lines within the time-limit. Hence I urge upon the Hon. Railway Minister to provide more funds to enable completion of these new railway lines since these lines are connecting very important places in Karnataka which are very backward and needs rail facility for improvement of economic conditions of the people.

The amount given for ROBs and RUBs in my Tumkur Parliamentary Constituency which are to be taken up between Tumkur and Arasikere is also not sufficient. Still there are many over-bridges and under-passes to be taken up in this line. I request the Hon. Railway Minister to consider these ROBs and RUBs also.

[*]SHRI ARKA KESHARI DEO (KALAHANDI): Railway Budget looks nice when one go through it. But there is an apprehension that achieving target of completing the unfinished railway tracks, modernization of Indian railway, more important is the safety measures, and the dedicated freight corridors would not be easy. For this Indian Railway requires huge amount of funds. Then the question arises where the fund will come from? An amount of Rs.5,00,000 crores (five lakh crores) is required for completing the ongoing projects.

My parliamentary constituency Kalahandi, is located in western pocket of the State of Odisha which is comparatively lagging behind in railway infrastructure.

I request to include the following railway projects of my district in this railway budget: (a) Construction of level crossing no. RV-172 at km. 215/2 between Titlagarh-Kesinga; (b) Wagon Maintenance Workshop at Narla; (c) Extension of railway line from Junagarh to Ampani; (d) Extension of railway line from Kantabanji to Khariar Road; (e) Computerized ticket coutner at Junagarh and Narla Road; and (f) I request Hon. Railway Minister to include Junagarh and Narla Road Railway Station as Aadarsha Railway Station.

More funds are required for the expansion of railway infrastrucutre in the naxal affected area. My constituency comes under naxal belt.

Passengers safety is the prime importance of the railway. The frequent rail accidents not only kill innocent lives but also create insecurity in the minds of railway passengers. To avoid such railway accidents the satellite based technology may be adopted to prevent collission in unmanned railway stations.

I request that one semi-high speed train may be introduced in Delhi to Vishakapatnam via Kesinga route.

A PPP model may be developed to harness the solar energy by utilizing the roof-top of railway buildings and stations which is more clean and cheap.

---

[*] Speech was laid on the Table.

Indian Railways has already entered the Billion Club in freight loading. The 12th plan projection of freight loading in the terminal is around 1405 million tonnes.

I am very thankful to Railway Minister for not increasing the railway fare for the passengers in the Railway Budget 2015-16

Lastly, I appreciate the Railway Minister's bold step be revive Indian Railway and in this direction Hon. Minister has already taken initiative the work to make Indian Railway a profit making enterprize.

***श्री कृष्ण प्रताप (जौनपुर)**: मैं माननीय रेल मन्त्री जी के साहसिक कदमों से भरा तथा विकासोन्मुखी रेल बजट पेश करने हेतु बधाई देना चाहता हूं। मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं। यह बजट रेलवे की खस्ताहाल पड़ी अर्थव्यवस्था में आशा का विश्वास का संचार करेगा। इस रेल बजट में श्रेष्ठ भारतीय रेल के सपने को साकार करने के लिए मजबूत आधार दिया गया है। देश की जनता के सपने को अपेक्षाओं को भरोसा दिलाने की कोशिश भी की गई है। यात्रियों को सुखद यात्रा का आभास कराने हेतु माननीय रेल मंत्री महोदय जी ने डिपोजेबल बिस्तरों की ऑनलाइन बुकिंग, रेल में साफ-सफाई हेतु सर्वोत्तम प्राथमिकता साफ-सफाई में उच्चतर मानकों को सुनिश्चित करने के लिए नए विभाग के साथ स्वच्छ रेल स्वच्छ भारत के लिए कार्य की घोषणा की है। हेल्पलाइन, वास्तविक समय के आधार पर निराकरण करेने के लिए अखिल भारतीय हेल्पलाइन न. 138, कार्य करना आरम्भ कर देगी। खानपान हेतु ई-केटरिंग शुरू की गई है अच्छी गुणवत्ता का भोजना प्रदान करने के लिए निर्दिष्ट मंडलों में बेस किचन स्थापित करने की घोषणा, सुरक्षा हेतु कैमरा लगाए जाने, ऑनबोर्ड मनोरंजन, 24 सवारी डिब्बों के स्थान पर 26 सवारी डिब्बों लगाने, लिफ्टों और एस्केलेटरों की व्यवस्था करने, स्थानीय आकांक्षाओं को संतुष्ट करने में स्थानीय जनप्रतिनिधि बेहतर ढंग से समाधान ढूंढने हेतु प्रत्येक रेलवे मंडल समिति बनने का प्रस्ताव जिसकी अध्यक्षता संसद सदस्य द्वारा की जाने, नेटवर्क का विस्तार करना, क्षमता संवर्धन, लंबे लूपों का निर्माण छोटे ब्लॉक खंडों का निर्माण, बाई-पास लाइनें बनाना, क्रासिंग स्टेशन, टर्मिनलों का संवर्द्धन और स्थाई गति प्रतिबंधों को हटाने जैसे यातायात सुविधा संबंधी निर्माण कार्य को प्राथमिकता देने गाड़ियों की 160 ओर 200 किमी. प्रतिघंटा रफ्तार बढ़ाने की घोषणा की है। ऊपरी सड़क पुलों और निचले सड़क पुलों का निर्माण करके बिना चौकीदार वाले सभी समपारों पर सड़क उपयोगकर्ताओं को श्रव्य-दृश्य के माध्यम से चेतावनी देने, सिगनल परियोजना शुरू करने की जानकारी सराहनीय है।

बनारस विश्वविद्यालय के शताब्दी महोत्सव के उपलक्ष्य में आईआइटी (बीएचयू) वाराणसी में रेलवे प्रौद्योगिकी हेतु 'मालवीय पीठ' स्थापित करने के प्रस्ताव हेतु हम पूर्वांचल के सभी सांसद आपका आभार प्रकट करते हैं।

मंत्री महोदय के कार्य योजना को मूर्त रूप देने के लिए नई नियंत्रण प्रणाली, नए कार्यान्वयन तंत्र बड़े पैमाने पर प्रबंधन प्रणाली में सुधार, पूर्ण पारदर्शिता और सुशासन के लिए पहल एक सराहनीय कदम है। इस कदम की हम सब को सराहना करनी चाहिए। यह एक प्रगतिशील बजट है जो भारतीय रेलवे की कायापलट कर श्रेष्ठ भारत बनाने के लिए एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगा।

---

* Speech was laid on the Table.

अपने संसदीय क्षेत्र जौनपुर में रेल सेवा विस्तार हेतु कुछ सुझाव/प्रस्ताव जो कि जौनपुर सिटी, जौनपुर जंक्शन, शाहगंज, श्रीकृष्ण नगर, मुंगरा बादशाहपुर, रेलवे स्टेशनों के संबंध में माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं- जैसे रेलवे स्टेशनों पर जनरेटर की समुचित व्यवस्था नहीं होने से यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है; स्टेशनों पर जनरेटर सैट लगाने की नितांत आवश्यकता है;रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्म पर 200 मीटर शेड लगना अति आवश्यक है; दिन-प्रतिदिन यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए अतिरिक्त आरक्षण केन्द्र (टिकट खिड़की) खोलने की आवश्यकता है; रेलवे स्टेशनों पर पार्किंग सुविधा नहीं होने के कारण यात्रियों को परेशानियों का सामना करना पड़ता है; पार्किंग की समुचित व्यवस्था करना अति आवश्यकता है; रेलवे स्टेशनों पर कैंटीन की समुचित व्यवस्था नहीं होने से यात्रियों को खान-पान में असुविधा होती है। रेलवे स्टेशनों पर कैंटीन की खोलने तथा स्टेशनों के आधुनीकीकरण के साथ-साथ सौन्र्दयीकरण करने की नितांत आवश्यक है; शाहगंज रेलवे स्टेशन से मालगोदाम तक 1200 मीटर सड़क का निर्माण करना आवश्यक है; श्रीकृष्ण नगर रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटराइज आरक्षण की व्यवस्था नितांत आवश्यक है; मुंगारा बादशाहपुर रेलवे स्टेशन पर अतिरिक्त प्लेटफार्म का निर्माण अति आवश्यक है; जौनपुर नगर के जगदीशपुर, जौनपुर सीटी स्टेशन, नईगंज, शाहगंज और मुंगारा बादशाहपुर नगर में स्थित रेलवे क्रासिंग पर फ्लाई ओवर (ऊपरी पुल) का निर्माण करने की अति आवश्यकता है; रेलगाड़ी संख्या 12237, वाराणसी-जम्मूतवी, 12327, हावड़ा-देहरादून, 12369 हावड़ा-हरिद्वार, 13239 पटना-कोटा, 12357 कोलकाता-अमृतसर, 18103 जगदीशपुर-अमृतसर, 15035 ओखा-गोहाटी, सद्‌भावना एक्सप्रेस को श्रीकृष्ण नगर स्टेशन पर ठहराव की आवश्यकता है; बादशाहपुर रेलवे स्टेशन से गुजरने वाली रेल गाड़ी संख्या 22407 एवं 22408, 14865-14866, 12875-12876, 12371-12372, 14003-14004, 12355-12356, 14201-14202 आदि ट्रेनों का ठहराव मुंगरा बादशाहपुर रेलवे स्टेशन पर करने की नितांत आवश्यक है; जिससे लोगों को दैनिक समस्याओं से निजात मिल सकें क्योंकि यहां पर उत्तर प्रदेश के प्रमुख औद्योगिक केन्द्र है।

मैं एक बार पुनः माननीय रेल मंत्री महोदय का धन्यवाद करते हुए अनुरोध करना चाहता हूं कि मेरे सुझावों को रेल बजट 2015-16 में समाहित करने हेतु सकारात्मक कदम उठाए जिससे मेरे संसदीय क्षेत्र जौनपुर का समग्र विकास सुनिश्चित हो सकेगा।

*__श्री हरिओम सिंह राठौड़ (राजसमन्द)__: माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र जी मोदी के कुशल एवं दूरदर्शी नेतृत्व में आदरणीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु द्वारा प्रस्तुत रेल बजट 2015-16 अपने आप में एक बहुत ही प्रभावशाली बजट है। इस बजट के माध्यम से आदरणीय रेल मंत्री जी ने इस राष्ट्र की रेल सेवाओं को एक नई दिशा प्रदान की है। इस दिशा में बढ़ कर हमारी रेल सेवाएं हमारे राष्ट्र के जन-जन की आकांक्षाओं को पूरा कर आने वाले समय में अंतर्राष्ट्रीय स्तर की रेल सुविधाएं हमारे राष्ट्र को प्रदान करने में सफल होगी।

अपने सीमित संसाधनों के बावजूद भी रेल मंत्री जी ने रेल सेवाओं के सभी पहलुओं को स्पर्श करने का सफल प्रयास किया है। यात्रियों के हितों की रक्षा करते हुए रेल यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं करते हुए भी सुविधाओं का पूरा ध्यान रखा है।

माननीय प्रधानमंत्री जी के स्वच्छ भारत अभियान को साकार रूप प्रदान करते हुए रेलों व स्टेशनों पर सफाई पर विशेष ध्यान दिया है। आने वाले समय में वैक्यूम टॉयलेटस की सुविधाओं का प्रावधान किया है। इसके साथ् ही यात्रियों को अन्य सुविधाएं प्रदान करने का संकल्प लिया है जैसेः -हैल्प लाइन नं.138 टोल फ्री; सुरक्षा नं.182 टोल फ्री; टिकिट प्राप्ति समय में कमी लाना; गुणवत्ता पूर्ण भोजन व शुद्ध पेय जल किफायती दाम पर; मोबाइल पर एसएमएस द्वारा सूचना पर सफर कर पाना एवं रेलों के आने व जाने की समय सूचना; सभी श्रेणी के डिब्बों में मोबाइल चार्जिग सुविधा; जरूरत मंद व्यक्तियों के लिए व्हील चेयर सुविधा; तथा वृद्धों, गर्भवती महिलाओं एवं विकलांगों के लिए यथासंभव लोअर बर्थ प्रदान करना।

इसके साथ ही रेलवे स्टेशनों पर सुधार एवं उनके विकास के लिए काम करना। रेलों में यात्रियों की संख्या बढ़ सके इसके लिए सुविधाएं देना व यात्रा समय में कमी लाना। गेज परिवर्तन, दोहरी व तिहरी लाइनें, जल सुविधाएं बढ़ाना, सुरक्षा पर पूरा ध्यान देना, तकनीक में सुधार लाना, निवेशकों को आमंत्रण, नई प्रयोजनाओं को पीपीपी मॉडल के आधार पर विकसित करना व साथ ही राज्यों के सहभागिता से योजनाएं बनाना, बिजली बचाने के लिए सीएनजी का प्रयोग, जल बचाना, पर्यावरण सुधार, सौर ऊर्जा का उपयोग, इन सब कामों को पारदर्शी तरीके से करना इस बजट की कुछ महत्वपूर्ण विशेषताएं हैं।

मुझे पूरा विश्वास है कि रेल मंत्री जी इस बजट के क्रियान्वयन के बाद भारतीय रेल सेवाओं को एक नए पायदान पर स्थापित कर जनता की आशाओं के अनुरूप सम्पूर्ण राष्ट्र को बेहतर रेल सुविधाएं प्रदान करने में सफलता प्रदान करेंगे। अपने इन्हीं विचारों के साथ इस रेल बजट का पूर्ण समर्थन करता हूं।

---

* Speech was laid on the Table.

SHRI P.C. MOHAN (BANGALORE CENTRAL): Sir, thank you very much for giving me an opportunity to speak a few words in this august House. I have been given only a few minutes to speak. So, I will speak only on two issues, that is about urban trains and upgradation of railway stations in Bengaluru city.

Bengaluru city has a population of more than one crore people. More than 15 lakh vehicles are there. On top of that, more than 4,000 to 5,000 new vehicles are getting registered. Because of this the traffic has become the biggest problem in Bengaluru city. So, I request the Minister of Railways to consider the long-pending Bengaluru suburban rail project.

People who come to Bengaluru regularly from nearby areas such as Chikballapur, Tumkur, Doddaballapur, Hosur, Bangarapet, etc., come for jobs because youngsters are not able to get jobs in their own areas, which are rural ones. So, they come to urban areas. For them the closest city is Bengaluru. They come to Bengaluru either for work or for education or for medical treatment. For them this urban train will be a convenient one. The implementation of suburban rail project will be a big boon to the city, and the nearby areas will be connected through the rail network which in turn will reduce the pressure on road traffic.

I would like to bring to your notice that Karnataka is the pioneer State in sharing 50 per cent of the cost of railway projects in the State. Bengaluru is contributing more than 30 per cent of IT exports and is earning a huge foreign exchange to this country. So, I feel Bengaluru deserves a special treatment for creating infrastructure for the city. Hence, I would request the hon. Minister to take up the suburban railway project immediately in the interest of the general public which will benefit lakhs of commuters. It will ease the pressure on Bengaluru Central District.

Next, Bengaluru has got two major railway stations – one, the Bengaluru City Railway Station and the other one is Yashwantpur Railway Station. Bengaluru City Railway Station caters to almost 1.8 lakh commuters who use it and the Yashwantpur Railway Station caters to about 80,000 passengers who use it

every day. A lot of facilities are to be given. For the last five years, I have been listening to every Railway Minister who is telling that the station would be upgraded to international standards. For the last five years, nothing has been done. So, I would request the hon. Minister to take up total renovation of the stations and upgrade the stations to the international standards because Bengaluru is not only recognised in the country but also it has been recognised throughout the world which I would like to emphasize.

Further, I would request the hon. Minister to take up the Byappanahalli Railway Station. This is very much closer to Bengaluru East. A lot of people who are staying in East Bengaluru, i.e. in White Field, Mahedevpura, CV Raman Nagar have to come to the city railway station to take the train. If a full-fledged Byappanahalli railway station is created, then, about one lakh people who come from that side can board there only. So, I reiterate that a full-fledged Byappanahalli Station has to come up. By making this a full-fledged station, definitely people going to Dharmavaram Section, Bangarpet Section, Salem Junction will board the trains at Byappanahalli.

15.11 hrs (Shri Ramen Deka *in the Chair*)

Before concluding, I would like to thank the hon. Railway Minister for taking my name in the Budget for giving Rs.1 crore from MPLADS for building the railway station in Whitefield. After this, a lot of corporates also have come forward to contribute from their CSR fund for the development of railways.

Finally, I would like to tell you that if the RoB and RuB which are pending in Bengaluru and around its areas are completed faster, traffic density will also ease. The New Benny Mill Land, which has been acquired for the Bengaluru City Railway Station, should also be taken up immediately by the Railways where the workshop can be shifted and more trains can be accommodated. That is what I would like to say. Thank you very much.

DR. TAPAS MANDAL (RANAGHAT): I am thankful to you, Sabhapati ji and to my leader Ms. Mamata Banerjee to allow me to say a few words on the Railway Budget, 2015-16. That is unique in propagating discomforts to the people of West Bengal.

First of all, I would thank you, Shri Prabhu ji, to make it clear that West Bengal is not in the priority area of the NDA Government though your Government is focusing much on improvement of the eastern part of the country as evidenced many a time in the House and outside the House also. By presenting this holy Budget, at least you proved that either your leader is committing some mistakes or you are doing so. It is my privilege to hope that you may be wrong. Why I am saying this is because there is no specific Budget allocation for the railway projects in West Bengal. Projects of Rs.100 crore are stuck up in West Bengal, the allocation is very limited. Some time back, Shri Ramesh Bidhuri from that side made a very adverse comment on Ms. Mamata Banerjee who announced some viable projects in her tenure. It was not completed and not continued due to the budgetary provisions which were laid by the subsequent Governments. I would like the hon. Minister to remember that Kumari Mamata Banerjee is the most popular Railway Minister in the independent India.

Then, there is no mention of metro railway projects in the Annexure of the Railway Budget 2015. Please take the proposals from the eastern part of the country for execution and for your kind consideration. My problem is my constituency people, and the people of West Bengal who have lots of complaints and grievances. I hope that this may be your problem because you are also an elected Member. Please look into the matter as the Prime Minister of the country is supposed to look at the `East'.

Last year, when the Finance Minister presented his General Budget, he declared to set up an AIIMS in Kalyani in Nadia district of West Bengal. Kalyani is an upcoming smart city. May you shed your *kripa* on Kolkata to Kalyani metro *via* Barrackpore proposed route?

When our leaders were Railway Ministers, they sanctioned some amount for surveying the possibility of those proposed lines. I think, it would be a vital proposal for implementation. The number of local EMU trains running in Sealdah and Howrah section is not sufficient. Frequency of local trains needs to be increased at least during peak office hours; millions of passengers are travelling in these sections each and every day. The number of compartments of local .trains needs to be increased from nine to 12 for accommodating ever increasing number of passengers.

Cleanliness is one of the important aspects that needs to be maintained and followed in the railway system. Suburban railway stations of almost all States, including West Bengal, are being neglected for many years. I want to draw your kind attention to clean the suburban railway stations, the toilets, the bathrooms, which are right now in a very bad condition. You should look into the matter.

My constituency, Ranaghat, a historical city, is divided by the railway stations and railway lines. An Under Pass needs to be constructed in this area. Initial work has already been done in this regard. The remaining part must be completed to ease the process of peoples' movement from one part to the other part. There are lots of unmanned level crossings in my constituency. One of the unmanned level crossings is between Ranaghat and Coupers Camp Halt, a highly populated area. This should be looked into.

Another important point I want to mention here is that a lot of poor people live along side railway stations, railway lines. They are from very poor background and they are coming from Bangladesh as refugees. Please look into their problem of rehabilitation. With these words, I conclude.

श्री सुखबीर सिंह जौनापुरिया (टोंक -सवाई माधोपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को, रेल मंत्री जी को और उससे ज्यादा माननीय रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वे इतना अच्छा बजट ले कर आए हैं। सबसे बड़ी बात यह है कि माननीय प्रधान मंत्री जी की एक सोच और जो सपना है कि सबका साथ सबका विकास, वह इस रेल बजट से महसूस होता है। आज से पहले जब भी कोई रेल मंत्री बने हैं, जिस प्रदेश से रेल मंत्री बनते थे, चाहे लालू यादव जी हों, चाहे नीतीश जी हों, तो सारी रेल बिहार में गई, वहीं चाहे ममता जी बनीं तो सारी रेल गईं बंगाल में गई। आज हम यह महसूस करते हैं कि माननीय रेल मंत्री जी ने पहली बार पूरे देश को एक नजर से देख कर यह बजट बनाया है। इसके लिए मैं उनका धन्वाद करता हूँ।

सभापति महोदय, करीब 65 साल पुरानी मेरी एक मांग थी और जिस हिसाब से पिछले कांग्रेस के शासन में हमेशा पब्लिक मांगती रही लेकिन कांग्रेस के समय में कभी भी टोंक को रेल नहीं दी गई, पहली बार यह किया गया है। मैं इस बात के लिए तहेदिल से शुक्रिया अदा करता हूँ और अखबारों में पूरी एड देकर जो मेरा सम्मान हुआ है उस बात के लिए माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि लोगों ने इस बेसब्री से इंतजार कर के उनका उत्साह बढ़ाया और सम्मान किया है। पहली बार आपने नसीराबाद से ले कर टोंक होती हुई सवाई माधोपुर को एक नई रेल लाइन दी है और 873 करोड़ रूपये का उसमें बजट का प्रावधान किया है, इस बात के लिए मैं दिल की गहराईयों से माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। उसी के साथ-साथ मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जिस हिसाब से बजट में यात्रियों की सुविधाओं की बात हो, सुरक्षा की बात हो, इन सबको मद्देनजर देखते हुए, उसके लिए मैं फिर भी कहना चाहूंगा कि अगर सुरक्षा दल में लेडीज़ की भर्ती होगी तो सुरक्षाकर्मी महिलाएं होंगी, जिससे महिलाओं को आसानी होगी और महिलाओं को ज्यादा रोजगार भी मिलेगा। उसी के साथ-साथ जहां तक खाने की बात आई, कई साथियों ने इस बात को रखा है कि खाने की व्यवस्था के लिए रेल विभाग किसी एजेंसी को दे देता है, लेकिन उस पर और नजर रखी जाए तो खाने की सुविधा भी ठीक हो सकती है। सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र टोंक के अंदर करीब 12 हजार छात्राएं पूरे देश के कोने-कोने से, जम्मू कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक की छात्राएं वनस्थली विद्यापीठ, जो कि एक विश्वविद्यालय है, उसमें पढ़ती हैं, लेकिन वहां जो एक बहुत छोटा सा रेलवे स्टेशन है, उसमें न तो कोई सुविधा है और न ही उनके आने-जाने के लिए कोई सुविधा है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि ये 12 हजार छात्राएं, जो सभी शहरों से, सभी जिलों से, सभी प्रदेशों से आती हैं, उनके लिए एक अच्छा रेलवे स्टेशन हो, वहां पर टॉयलेट की

सुविधा हो और वेटिंग के लिए एक अच्छा हॉल हो और खाने के लिए फूड कोर्ट की मैं मांग करता हूँ, क्योंकि वहां जितनी भी बच्चियां पढ़ती हैं, वे सब वहां से बैठने के बाद अपने-अपने प्रदेशों में जाती हैं, इसलिए उनके लिए वहां पर सुविधा हों। उसी के साथ-साथ मैं आमदनी का काम भी बताता हूँ, क्योंकि इनकम भी होनी चाहिए। मैं माननीय मनोज सिन्हा जी से कहना चाहता हूँ कि आपने पहले सवाई माधोपुर से जयपुर तक दोहरीकरण के लिए और विद्युतिकरण के लिए पिछले बजट में घोषणा की है, मैं चाहता हूँ कि वह काम जल्दी से जल्दी शुरू हो और हमारे तीन-चार साल में होगा तो हमें इस बात का फायदा मिलेगा और लोगों से हम इस बात के लिए कह सकेंग। उसी के साथ-साथ गंगापुर सिटी, जो सन् 1987 से पहले, वहां पर करीब 200 एकड़ जमीन एक्वायर है और एक बहुत बड़ा वर्कशॉप बना हुआ है। सन् 1987 से पहले वहां स्टीम का इंजन बनता था, आज वहां पर करीब 1500 क्वार्टर हैं और रेलवे की उस जमीन पर अन्य अवैध लोग कब्जा कर रहे हैं। मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि उस पर कोई रेल वर्कशॉप देंगे तो जमीन एक्वॉयर है और सब सिस्टम वहां जमा हुआ है। अगर वह होगा तो वहां के युवाओं को रोजगार भी मिलेगा और रेलवे की प्रोपर्टी की सेफ्टी भी होगी। इसी के साथ-साथ मैं आपसे कहना चाहूंगा कि क्षेत्र में बहुत लंबे समय से मांग है कि सवाई माधोपुर के अंदर में सदियों से एक रेल का पुल है, वह आज तक चल रहा है लेकिन वह डैमेज होने जा रहा है। कई बार मैंने मांग रखी है, डीआरएम को भी मैंने बोला है, मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि उसका पुननिर्माण हो ताकि वहां के क्षेत्र के लोगों को उसकी सुविधा मिल सके। उसी के साथ-साथ खैरदा रेलवे स्टेशन है, वहां पर एक अंडरब्रिज बनना है। वहां पर चौथ का बरवाड़ा नाम का पूरे देश में चौथ माता का एक अकेला मिंदर है। वहां पर सारी महिलाएं जाती हैं और सारे देश से लोग जाते हैं। वहाँ के रेलवे स्टेशन पर कोई भी सुविधा नहीं है और न ही वहाँ सारी ट्रेनें रूकती हैं। मेरा आपके माध्यम से कहना है कि वहाँ पर ट्रेनों का ठहराव हो। मैं आपको डिटेल में लिखकर दे दूँगा, आप इसी में मेरी अर्जी दर्ज कर लें। आपने बहुत बड़ी ऐड दी है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। आप इस टोंक वाले काम को जल्दी से शुरू करा दें।

महोदय, आपने समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। जय हिन्द, जय भारत।

12.03.2015

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : महोदय, वर्ष 2015-16 के रेल बजट पर मैं अपनी पार्टी जनता दल (यू) की तरफ से बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, यह सर्वविदित है कि भारतीय रेल देश की जीवन रेखा और विकास की रीढ़ व आवागमन का सशक्त एवं सुविधापूर्ण माध्यम है। माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे के किराए मे वृद्धि नहीं की है, इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं, मगर बड़ी होशियारी से मंत्री जी ने माल ढुलाई में पीछे से जो वृद्धि की है, उससे लोगों के रोजमर्रा की चीजें, खानपान की चीजें, खाद्य एवं घरेलू चीजें महँगी हो जाएंगी। अंतर्राष्ट्रीय बाजार में तेल की कीमतों में जो पचास फीसदी की मंदी आई, उससे रेल भाड़े में जो कमी आनी चाहिए थी, वह नहीं आई, यह दुर्भाग्यपूर्ण है। जबकि माल ढुलाई का भाड़ा बढ़ा दिया गया। सीमेन्ट, कोयला, किरोसिन, खाद आदि चीजों की ढुलाई होती हैं और इससे आम लोगों पर महँगाई का बोझ पड़ा है। इस बजट में प्रतियोगिता परीक्षा में भाग लेने वाले छात्र-छात्राओं को टिकटों में कोई विशेष छूट नहीं दी गई है, इस पर विचार करने की जरूरत है। जिस तेजी से जनसंख्या बढ़ रही है, उसके अनुरूप ट्रेनों का परिचालन नहीं किया गया है। इससे लोगों को काफी कठिनाई हो रही है, इसका ख्याल रखने की जरूरत है।

महोदय, मैं बिहार से आता हूँ। बिहार अति पिछड़े राज्यों में से एक है। वहाँ बड़ी संख्या में गरीब, बेरोजगार आदमी जनरल और स्लीपर क्लास में सफर करते हैं, मगर उनकी सुविधा का ख्याल नहीं रखा गया है। तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी के कार्यकाल के दौरान रेलवे सुरक्षा कार्य योजना के लिए करोड़ो रूपए का सुरक्षा फंड बना था। ट्रेनों में टक्कर रोधी यंत्र लगाने की योजना थी, जो आए दिन होने वाली दुर्घटनाओं की दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण था, वही मैकेनिज्म लाने की जरूरत है।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में बिहार शरीफ-राजगीर रेल खंड के नवी नगर रेलवे क्रासिंग पर 21 फरवरी, 2015 को रेल दुर्घटना हुई, जिसमें पाँच लोगों की मौके पर ही मौत हो गई, लेकिन भारत सरकार, रेल मंत्रालय ने उसके लिए कोई व्यवस्था नहीं की। माननीय नेता नीतीश कुमार जी के द्वारा डेढ़ लाख रूपए की उन लोगों को सहायता दी गई। हम लोग भी वहाँ गए थे। वे बहुत गरीब लोग हैं। रेल मंत्री जी यहाँ उपस्थित हैं। मैं मनोज बाबू से कहना चाहूँगा कि आप इसकी जाँच करा लीजिए, वे इतने गरीब लोग हैं, इसलिए आपके द्वारा भी उनको अनुदान मिलना चाहिए।

महोदय, इसी तरह तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी के कार्यकाल में हरनौत कोच कारखाने का शिलान्यास महामहिम राष्ट्रपति महोदय जी ने किया था। 14 वर्ष के बाद वह पूरा हुआ है, लेकिन पैसे

के अभाव में वह पूर्ण रूप से चालू नहीं हुआ, वह अधूरा चालू हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि उस पर भी ध्यान देने की जरूरत है।

महोदय, बख्तियारपुर से राजगीर रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए मैंने प्रस्ताव पहले भी दिया था। माननीय मंत्री जी उपस्थित हैं, मैं निवेदन करूँगा कि उसका दोहरीकरण करने की जरूरत है। देश और विदेश से पर्यटक लोग राजगीर और नालंदा जाते हैं। इसका विद्युतीकरण भी करने की जरूरत है।

महोदय, बिहारशरीफ से अस्थावाँ जाने वाले एन.एच.- 82, जो नालंदा से बरबिघा होते हुए, शेखपुरा सहित तीन-चार जिलों को जोड़ती है, उस पर ऊपर पुल नहीं होने से वहाँ पर बराबर दुर्घटनाएं होती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि बिहारशरीफ रेलवे स्टेशन के निकट ऊपरी पुल की व्यवस्था कराई जाए।

महोदय, इसी तरीके से फतुहा से इस्लामपुर तक सभी हॉल्टों पर रोशनी, चापाकल, यात्री शेड और पीने के पानी की व्यवस्था की जाए। पटना से इस्लामपुर के लिए दो अप और दो डाउन ट्रेन चलती हैं, लेकिन वहाँ पर लोग काफी परेशानी में हैं। मैं माँग करता हूँ कि वहाँ के लिए एक जोड़ी ट्रेन और दी जाए। जिससे पटना से इस्लामपुर तक आने-जाने वाले लोगों को सुविधा मिले। फतुहा-इस्लामपुर रेलवे लाइन, जो काफी पहले से चालू थी, अभी उसको नस्तेसर तक भी जोड़ने का प्रावधान किया गया है, लेकिन वह काम भी निर्माणाधीन है। मेरा अनुरोध होगा कि उस पर ध्यान देने की जरूरत है, जिससे कि गैर तक उससे फायदा होने वाला है।

तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी के समय में दनियामा से शेखपुरा तक रेलवे लाइन बननी थी, लेकिन आज तक इस परियोजना को पूरा नहीं किया गया है। मैं मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि दनियामा तक वह बन गई है, उसे शेखपुरा तक चालू किया जाये। पटना से दिल्ली के लिए बड़ी संख्या में यात्री अपने कन्फर्म टिकट के लिए परेशान रहते हैं।...(व्यवधान) दो मिनट, सर। मैं अपनी पार्टी की तरफ से अकेला बोल रहा हूं। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : दो मिनट नहीं दूंगा, क्योंकि, सब को समानता है। श्री भरत सिंह।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप लिखित भाषण मंत्री जी को दे दीजिए। आप मंत्री जी को राइटिंग में दे दीजिए।

श्री कौशलेन्द्र कुमार: मगध एक्सप्रैस नई दिल्ली से इस्लामपुर तक चलती है। इस्लामपुर मेरे संसदीय क्षेत्र में है। जब जाड़े का मौसम आता है तो इस्लामपुर की जगह उसे पटना से ही लौटा दिया जाता है। देश के इतिहास में इतनी लम्बी ट्रेन को पटना से लौटा देना पहला उदाहरण है। वह अपने गंतव्य स्थान इस्लामपुर तक नहीं जाती है। मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि इस तरीके की घटना न हो और उसे परमानेंटली इस्लामपुर तक ले जाया जाये।

यही बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

*__श्री अशोक महादेवराव नेते (गढ़चिरोली-चिमुर)__: रेलवे मिनिस्टर सुरेश प्रभु जी ने जो बजट रखा वो रेलवे विभाग को आगे ले जाने वाला ही नहीं बल्कि मजबूती, सुरक्षा, स्वच्छता की तरफ ध्यान देकर देश के विकास को नयी दिशा देने वाला बजट है। इसलिए, मैं इस बजट की सराहना करता हूं और माननीय मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को बधाई देता हूं।

मैं रेल मंत्री का ध्यान महाराष्ट्र के विदर्भ विभाग में अपने संसदीय क्षेत्र गढ़चिरोली, चिमुर जो देश का सबसे पिछड़ा, घना आदिवासी बहुल, उद्योग विरहीत और नक्सल प्रभावित क्षेत्र है, की ओर दिलाना चाहता हूँ।

इस क्षेत्र में बहुत साधन सम्पदा है जैसा कि ग्रेनाईट, डोलोमाइट, हीरा, पन्ना, सोना, मेग्नीज, कोयला, लोहा और बड़े प्रमाण में फारेस्ट हैं। 80 प्रतिशत फोरेस्ट हैं। इन साधन सम्पदा के ऊपर कई उद्योग क्षेत्र खड़े करके लाखों सुशिक्षित बेरोजगार युवक, जो गलत रास्ते पर भटक रहे हैंयानि कि नक्सल मूवमेंट की तरफ जा रहे हैं। उनको खड़ा करके विकास के मुख्य जीवनधारा मे ला सकते हैं। लेकिन रेल लाइन यातायात न रहने से उद्योग नहीं हो सकते।

मेरी मंत्री महोदय से विनती है, मांग है कि जो 6,7 वर्ष पहले वडसा-गढ़चिरोली, 9.5 किमी की रेल लाइन मंजूर हो चुकी है, इस लाइन को इस बजट में केन्द्र की जो हिस्सेदारी है वो दिया नहीं गया। महाराष्ट्र सरकार अपना हिस्सा देने के लिए तैयार है। इस मांग को लेकर मैंने कई बार रेलवे मंत्रालय की तरफ पत्र व्यवहार किया। खुद मैं कई बार मंत्री महोदय से भी मिला। इस बजट में मुझे लगता था कि इस बार देश के सबसे पिछड़े और नक्सल प्रभावित क्षेत्र गढ़चिरोली जिले को निधि का प्रावधान किया जाएगा और न्याय मिलेगा लेकिन दुःख से कहना चाहता हूं कि कुछ भी नहीं मिला।

मैं मंत्री महोदय से दोबारा अनुरोध करता हूं कि आने वाले पुरवणी बजट में वडसा-गढ़चिरोली मंजूर रेलवे लाइन की तरफ गंभीरता से ध्यान देकर निधि का प्रावधान करके पिछड़े और नक्सल प्रभावित क्षेत्र को न्याय दीजिए तो जिले की जनता आपकी बहुत-बहुत आभारी रहेगी और मैं भी आभारी रहूंगा।

मेरी दूसरी मांग यह है कि मेरा ही संसदीय क्षेत्र जो चन्द्रपुर जिले में आता है और यह क्षेत्र भी नक्सल प्रभावित है। इस क्षेत्र में नागभीड-नागपुर यह सिंगल रेलवे लाइन है और क्षेत्र की जनता की तरफ से कई दिनों से मांग है कि इस सिंगल लाइन को ब्रॉडगेज में रूपान्तरित किया जाए और पिछली रेलवे बजट में इस लाइन को मंजूरी भी मिली है लेकिन निधि का प्रावधान नहीं किया गया। कृपया इस लाइन को भी आप आने वाले पूरक बजट में निधि का प्रावधान करके न्याय दिलवा दीजिए। तो इस क्षेत्र की भी जनता

* Speech was laid on the Table.

भी आपकी बहुत-बहुत आभारी रहेगी। कृपया इन दोनों रेलवे लाइन को आने वाले पूरक बजट में निधि का प्रावधान करके तुरंत काम चालू करने का अपने विभाग को आदेश निर्गत कीजिए। ऐसा मैं आपको दोबारा अनुरोध करता हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र में वडसा, ब्रह्मपुरी एवं नागभीड रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाना बहुत ही जरूरी है क्योंकि ऊंचाई कम रहने से अपघात के प्रमाण बढ़ रहे हैं। कृपया उक्त सभी मांगों की तरफ माननीय मंत्री जी ध्यान देकर तुरन्त कार्यवाही करें, ऐसा अनुरोध करता हूं और मेरे संसदीय क्षेत्र आमगांव, वडसा, ब्रह्मपुरी रेलवे स्टेशन पर दरभंगा एक्सप्रेस का स्टॉप आवश्यक है।

*SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK):** Today Indian Railways is faced with the challenge of sustaining traffic volume in an environment of moderate growth. The key focus areas include creation of capacity, modernization of network, improvement in asset utilisation and productivity, modernization and improvement in the quality of services. In the railway Budget for 2015-16, Railway Minister has increased the size of the plan outlay for railways substantially to all-time high of Rs.1 trillion. This is 52 per cent higher than the Revised Estimate for plan outlay of 2014-15. Of the proposed plan outlay, the Railway Ministry expects to receive a gross budgetary support of Rs.400 billion. You have projected to borrow Rs.176.55 billion from the market, as extra budgetary resources and raise Rs.57.81 billion via the PPP route. Railways expects to contribute Rs.177.93 billion from internal resources, one can say that is, profits and is to receive Rs.1.65 billion as Railway's share of diesel cell from the Central Road Fund.

The Minister also proposed a new financing approach to expand extra budgetary resources. This EBR, presently named EBR, Institutional Finance would be based on institutional investments in railway projects through Railway and PSUs. The Minister expects to raise Rs.171.36 billion via this route.

Total revenue is expected to increase by 15% to Rs.1,88,557 crore over 2014-15 revised estimate. Total expenditure is projected to increase by 11% to Rs.1,63,480 crore over 2014-15 revised estimate. The railways surplus after dividends, is expected to increase by 96% to Rs.14,266 crore and operating ratio is projected to decrease by 3.3 percentage points to 88.5% in 2015-16.

The Ministry has proposed an investment of Rs.8.5 lakh crore over the next five years. The strategy is by increasing investment in Railways he wants to improve capacity, decongest the network, and in turn, improve efficiency of the system.

* Speech was laid on the Table.

As a part of its medium term strategy, a White Paper on Indian Railways has been released. This Paper highlights some of the challenges faced by the organization. The Economic Survey 2014-15 also made some observations and recommendations on public investment in Railways. In the past, several committees have looked at the issues surrounding Indian Railways and have come up with recommendations. The National Transport Development Policy Committee Report of 2014 which was chaired by Rakesh Mohan has looked at restructuring the entire railway sector. The High Level Safety Review Committee chaired by Dr. Anil Kakodkar Committee has looked at the aspect of safety in Indian Railways and made certain recommendations.

Key issues relates to Plan Outlay and investment in Railways; Network decongestion and expansion, safety, passenger amenities, station redevelopment and logistics parks. In this budget, some aspects have been addressed in great length. Therefore, we do not get a laundry list of new trains to be started. No announcement of new lines to be laid with ambitious targets. No pet projects to be set up in core constituencies of the ruling party. I can say, Railway Minister, Suresh Prabhu's maiden budget is not a typical politician's budget. It shows the deft touches of a professional.

The budget speech reads more like a vision statement than a report on the Railway's financial and operational performance. The only connection with past budget is the decision to not increase passenger fares but tinker with freight rates. How he is going to find resources, financial and technical to achieve targets is yet to be spelt out. For example, the Rs.8.56 crore investment plan for the next five years sounds impressive no doubt but how is the Railways going to find such a mammoth sum? With operating expenses consuming nine out of every 10 paise earned by the Railways, there is not enough surplus to plough back into investments. This is where the Railways needs to think out of the box. The Minister has acknowledged the problem and has listed out several options to raise finances.

Railway Ministry's ambitious agenda comes through in his plan for the coming fiscal. For instance, electrification of 660 route km. in 2015-16 compared to 462 km. sanctioned in 2014-15 and for that matter, the plan to spend Rs.96, 182 crore is doubling/tripling/quadrupling and electrifying 9400 km. of tracks, sound impressive- but execution will be the key. We have seen such ambitious plans in the past falter at the execution stage. The projected improvement in operating ratio, a measure of efficiency, from 91.8 per cent this year to 88.5 per cent in the coming one sounds impressive, but the fine print on expenditure needs to be watched because this ratio is easy to massage.

Having five year's horizon itself is a good commercial beginning. The Railways must play a pivotal role as globalizing India's transport backbone. The larger the share of cargo moved by rail, the lower the cost of transport and the more competitive Indian business. There is little to fault in Mr. Prabhu's larger vision for the Railways, but funding the plan will be a challenge. While the more, to create special purpose vehicle to raise long-term fund is sensible. Odisha has given proposal for this SPV which is a larger part of cooperative federalism. A lot will pinch on the ability to float-bonds and conclude public-private partnership deals.

Now, I must say some negative aspects of this budget. The hike in freight rates in the Railway Budget will impact companies in the Steel and reality sectors, while cement, power and urea producers may not be affected. Property developers are likely to feel the pinch of higher freight rates. For one, end users of coal such as steel and cement manufacturers may pass on the hikes. Also higher cement freight rates will further push up cement prices, which are already trending up. Prices of food grain, pulses, cement, coal and steel are likely to go up following the proposal to hike rail freight by up to 10 per cent for various commodities.

Coming to my State issue, I would insist that Odisha needs adequate funding to expand its rail network. Government of Odisha has communicated to Ministry of Railways for extending financial contribution for construction and

land acquisition for Khurda Road-Bolangir Project (50% cost and all land free between Daspalla-Bolangir 112-289 KM); Jeypore-Nabarangpur Project (50% cost and all land free); and Jeypore-Malkangiri Project (25% construction cost);

Subsequently, in a meeting between Hon. Chief Minister and Hon. Railway Minister on 8th December, 2014 it was proposed to have a Special Purpose Vehicle (SPV) for the entire State for all future works with equity participation from Union Ministry of Railways and Government of Odisha. Odisha government has communicated its consent for formation of such SPV vide Hon. Chief Minister DO letter dated 2nd February, 2015 and Chief Secretary DO Letter to Chairman, Railway Board dated 8th January, 2015.

The broad modalities suggested for the SPV by Odisha Government are:

1. It may be joint Venture Company with 51% share from Government of Odisha and 49% share from Ministry of Railways.
2. The SPV will conduct techno-economic survey to assess the requirement of railway infrastrucutre for unconnected backward areas, requirement of industries, ports, mining areas etc.
3. based on such master plan, different SPV/JV may be formed for the railway lines, and other state holders from amongst interested industries, ports, business houses, infrastrucutre companies can be roped into those SPVs.
4. The SPV may acquire land required for Railway projects in advance and some Railway projects can be implemented on the PPP mode as per guidelines of GOI as well as the State Government.
5. The SPV may execute the project by selecting suitable agencies.
6. On completion of the projects, railways would operate these services, fix tariff, collect all revenues and maintain the assets.
7. Railways will pass on the surplus to the SPV after deducting the chargeable.
8. The SPV can also explore the possibility of taking up additional works like development of port infrastructure and its connectivity with approval of Government.

9. With formation of SPV for railway infrastructure in Odisha, State Government's contribution towards construction cost and cost of land in Khurda Road-Bolangir Railway Project shall be treated as equity in the newly formed SPV.

I would urge upon the Minister to take up these projects on urgent basis.

*__SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY:__ I would like to add a few lines to the ongoing discussion on Railway Budget. Although I wasn't too optimistic given the reality in terms of availability of resources and the tall talk made in last year's Budget which has yet to take off. I must confess that the UPA regime was practical enough in understanding the reality, i.e. non-availability of fund, lack of corporate support, the existing cost of burden of loans but even the then Hon. Minister had such level of confidence, faith on the strength of the people of India itself and the employees of the IR in particular and therefore had envisaged to undertake large scale projects of new lines, doubling, tripling etc. With our ability and capacity of to dream big for the people of India we have been able to develop an integrated railway network over the years.

The Budget which was presented by the Hon. Railway Minister has been termed as uninspiring but it is partly correct. This budget is hugely inspiring for the big Corporate Houses, foreign companies and some Investment Bankers. To be very frank, the intent of involving private players in the way, it has been projected, promotes more and more loan with no promise to repay the funds as the IR has no magic stick to generate funds since this budget never promises any new addition regarding extra services so that Indian Railway can reduce its loss. It is true we need corporate help, foreign technology and investment but even I have doubt whether this Budget will satisfy the need of the corporates since more promises made last year remain unfulfilled. An example of this would be the Train Protection Warning System. Inspite of including the same in the pink book last year, this project an integral part of the Safety Net is yet to take off.

Similarly, TCAS proposals which were an integral part of the Safety scenario have not shown any progress. Added to this is the introduction of the ACD (Anti Collision Device) which the Hon. Minister has propagated in a big

* Speech was laid on the Table.

way. I only hope that the ACD which suffers from some inherent defects and the TCAS and TPWS will be implemented in all its intent so as to safeguard the lives of millions of passengers. Nobody generally pays on lame horse, and I am sure the Government is aware of this in the context of the ability of the Railways to repay and forge attractive PPP models. Regarding other measures for Safety and Security, I must add this budget refers to nothing except a few automatic level crossings and construction of ROBs and RUBs. I am not implying that automatic level crossing is a bad proposition. Even during the UPA regime, we planned and implemented some but due to fund scarcity it was made available only to a few cases, provisions are inadequate and these projects may take years to complete. Thus, what is being shown to the discerning passenger and citizen is clearly misleading. This budget, thus, shows inadequate concern for passenger's safety and security.

I must add here that if we look back, not much, just two years back in Rail Budget 2013 there was an extensive report on the payment of prior debts of the IR and I am proud that the then Hon. Minister declared that IR is able to pay its due from its own earnings. That was made possible because the then Railway Ministry took some initiatives to rejuvenate the total infrastructure development, it encouraged Railway based industries; it promoted safety and security with utmost care. With that it encouraged the passengers of all kind (such as women, Senior Citizen, children, disabled including blind) to have a comfortable journey. The then Ministry took chance to create new routes, new trains with improved frequencies. Beside these, the then ministry took all initiatives to add new stations, platforms, passengers friendly facilities, women RPF for women passengers , imrpoved catering, etc. An instance worth pointing out is the fact that Railways intends to install CCTV cameras, which is a welcome step, but unless we have manned trains, this will have no impact. This aspect does not figure in the Railway Minister's speech.

My question is how long we will take the plea of bad condition of Indian Railways? How long we will celebrate our disadvantages? On his Rail Budget, speech the Hon. Minister repated the words 'Past Few Decades Railways facilities have not improved, chronic underinvestment' 'reduced efficiency', 'safety is challenged', 'fewer financial resources', as if all miseries took place only in the past few decades. UPA had a mission to respect its employees emotions. It never blamed its own manpower that are the strength of IR from the very beginning. Another major point which should not be lost sight off is the Operating ratio which the Hon. Railway Minister has promised to bring down to the lowest in decades. This is no major achievement for the Government since the same has been aided by attractive fuel prices prevailing in the global market. In fact, I would have been happier to see the same Operating Ratio being maintained with higher allocation and intent on completing ROBs/RUBs which have only been given token provisions and in effect are mere eyewash.

The Ministry would do a great service to the country if only new routes are brought under electrification since this is not only cheaper than diesel but at the same time safer and better for the environment. I was only eager to see some dense routes being converted to electrified sections. The intent of the Railway to opt for electrification has been somewhat lackadaisical, Katwa Farakka line's electrification in the District of Murshidabad, West Bengal for speedy completion of the work.

I would now like to draw the attention of the Minster to a long pending railway bridge, i.e. Nasirpur-Azimganj, in my Parliamentary constituency whcih remains incomplete although, I had made sufficient efforts to resolve the pending issues. Opening up this railway bridge for traffic would result in an additional route for connecting border districts of India alongwith the Bangladesh border which is critical on many fronts. Besides, this would entail shorter connectivity by approx 42 kms resulting in fuel and time saving. The pending acquisition proposals should be speeded up and remaining work completed. I would also

point out that sanctioned ROB and RUB projects in my constituency need to be given attention considering that it is one of the most backward districts in the country. If need be, the State Government should be forced to resolve land acquisition, GAD problems so that the common man can avail the benefits.

Further, I would like to ask myself whether this budget is truly inspirational. The Hon. Minister started his speech with inspirational objectives, he continued saying "He challenged us when he said that the age of poverty alleviation was over and that the era of poverty elimination had begun." My point is how far the poverty elimination will be possible with this hollow Rail Budget. Employment generation, training is good for work culture but if a Ministry has no vision for future prospects or it may have only baseless pile of ideas then how it will eliminate poverty from the core? I am sorry to say, the Minister has pinned his hopes on crores of external resources which apparently are still to concertize. I am aware of some PPP initiatives and funding which the Ministry of Railways has endeavoured to push in the very recent times but have faced a firm no from the industry. Without a definite strategy it would be preposterous and dangerous to plan projects. I am only cautioning the Minister of the ambitious targets set, which do not match the realities. The Budget suffers from basic defects like Catering Policy, Bed Linen Policy which are close to the passengers heart and for which there is no clarity. We have already seen a sharp detioraration in the quality of food and linen served on train. Mere introduction of big names which would necessarily imply higher cost will not serve the purpose since a majority of passengers may not be able to afford them. The Budget speech is devoid of basic intent to serve the public. I must further add here, that providing help to the self help groups is good for motivation but no existing Railway industries got prominence in the Budget.

In a nutshell, there is no vision as to how the Hon. Minister is going to achieve the goals and to be very frank, there is no goal as such except as few dreams. The Minister has only defined proposals contained in this Budget which

envisage an investment of Rs.8.5 lakh crore." The size of the Plan Budget for 2015-16 fiscal has been raised by 52 per cent to Rs.1,00,011 crore (as against Rs. 65,798 crore in 2014-15) with the Central Government contributing 41.6 per cent of the total Plan Budget and internal generation taking care of 17.8 per cent. For the rest, the plan is to generate funds from other sources including market borrowing, for which a special cell is to be set up.

If the Ministry depends much on external financial help, its own intent to earn money be improving services and efficient utilization of resources will reduce, and it is unlikely to meet its target, if at all it has some target. The current Rail Budget is all about future but its finance presently suffers from almost 40 per cent shortfall. How far the gap is going to be met is the million dollar questions.

The Bullet train still eludes us. Even though the Railway Minister would like to claim credit for the much touted Mumbai-Ahmedabad corridor, I would like to remind that the same was conceived and implementation started during the UPA regime. I would like to further ask why only Ahmedabad and Mumbai gets prominence in this Rail Budget and no other city is being considered for the connectivity, at least during the current tenure. Also why Jangal Mahal (In West Bengal) would not get the benefit of National Importance as the most remote zone in India, especially when it is the marked RED CORRIDOR ZONE declared by the Central Government and this ministry already made promises to start new projects on tribal areas in this budget. The Hon. Minister Should have at least announced new projects for such backward areas which are in dire need of being integrated with the hinterland.

As requested by Hon. Railway Minister to contribute MPLADs fund to Indian Railway, I would rather suggest that MPs may please be allowed to maintain and upkeep Railway Stations falling within their constituency, that will have more affinity and passion of the concerned MPs to contribute generously.

Indian Railway constructed and maintains only metro project that is in Kolkata. It has shown signs of ageing, regular technical flaws and disruptions of services. It needs special Attention.

East West metro projects in Kolkata are not only the emotion of local people, but a great connectivity that will change the entire scenario of the people residing around it. The project needs to be expedited.

Ground level RPF are not nourished properly, their problems are not take into cognizance, and they are extremely fatigued, result of it is hampering the safety and security of Indian Railway itself. They are deserved to be properly taken care of.

I have great regards for the Hon. Minister and am sure he would take a note of the points and take positive steps to fulfill the aspirations of people of West Bengal.

श्री भरत सिंह (बलिया) : माननीय अधिष्ठाता महोदय, रेल बजट पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं।

आज इस रेल बजट पर बोलते हुए मैं कहना चाहता हूं कि मैं अपने महापुरुष पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी के इस कथन, कि समाज के सबसे अंतिम छोर पर खड़े व्यक्ति के जीवन में खुशहाली और उसके होठों पर मुस्कान ही हमारे लिए अभीष्ट है, को उद्धृत करते हुए माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को उनके इस ध्येयनिष्ठ संकल्प और उसके अनुरूप रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री प्रभु जी को और रेल राज्य-मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को बधाई देना चाहता हूं, हृदय से आभार व्यक्त करना चाहता हूं। आजादी के बाद से अब तक प्रस्तुत किए गए रेल बजटों में यह पहला अवसर है, जब रेल बजट को देख कर कोई यह नहीं कह सकता कि रेल मंत्री किस राज्य से आते हैं।

माननीय रेल मंत्री जी ने पूरे ढांचे को सुदृढ़ करते हुए रेल यात्रियों की सुरक्षित एवं सुखद यात्रा के लिए सभी आवश्यक उपायों को करते हुए एक सम्पूर्ण रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए माननीय रेल मंत्री और माननीय रेल राज्य-मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को मैं बधाई देना चाहता हूं।

उत्तर प्रदेश एक सर्वाधिक उपेक्षित एवं पिछड़ा क्षेत्र है। मैं उसी उत्तर प्रदेश के सबसे पिछड़े इलाके पूर्वांचल बलिया से चुनकर आता हूं। मैं उनसे कहना चाहता हूं कि हम हर क्षेत्र में सबसे पिछड़े हैं। मैं कहना चाहता हूं कि बुलेट ट्रेन की घोषणा माननीय प्रधानमंत्री जी ने की है और नई-नई ट्रेनें चलाई जा रही हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को स्मरण कराना चाहता हूं,…(व्यवधान) मैं माननीय रेल मंत्री जी के बगल में बैठे माननीय सांसद जी से निवेदन करना चाहता हूं कि कृपया हमारी बात को रेल मंत्री जी को सुनने दीजिए।

मैं यह कहना चाहता हूं कि बुलेट ट्रेन जरूर चले, मैं अहमदाबाद से मुम्बई के बीच बुलेट ट्रेन का स्वागत करता हूं, लेकिन बुलेट ट्रेन वहां भी चलनी चाहिए। आजादी की लड़ाई में जिन स्थानों पर बनारस से लेकर बलिया, गाजीपुर, छपरा तक जिस रेल पटरी को देश को आजाद कराने के लिए बी.एच.यू. के छात्रों ने 1942 में उखाड़ दिया था, उस स्थान पर बुलेट ट्रेन चलाई जानी चाहिए, जहां लोगों ने आजादी की लड़ाई में संघर्ष किया। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आज उसी बलिया से दिल्ली आने के लिए कोई बढ़िया ट्रेन नहीं है। आप सुनिए। हम लोग बलिया जाने के लिए यहां से पटना राजधानी एक्सप्रेस पकड़ कर

पहले मुगलसराय जंक्शन जाते हैं। दो बजे रात में मुगलसराय जंक्शन उतरते हैं। फिर मुगलसराय जंक्शन से दूसरी ट्रेन लेकर बक्सर उतरते हैं। फिर बक्सर से किसी साधन से बलिया जाते हैं। यह हमारी स्थिति है। कहने के लिए बलिया में डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस चलती है, जो हफ़्ते में मात्र दो दिन चलती है। क्या उस ट्रेन को प्रतिदिन नहीं चलाया जा सकता? इसलिए हमारे रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने आश्वासन दिया था कि बलिया से एक सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाएगी। हमने कहा कि जब तक बलिया में 24 डब्बों के लिए वाशिंग पिट नहीं बनता है, तब तक आप इसे छपरा से चला दीजिए।

बलिया के लोग हिन्दुस्तान के हर कोने में भरे-पड़े हैं। इसलिए उन लोगों की सुविधा के लिए कोलकाता से बलिया के लिए एक नयी ट्रेन चलनी चाहिए। मुम्बई से बलिया के लिए ट्रेन चलनी चाहिए। इन्दौर से, लुधियाना से, अहमदाबाद से बलिया के लिए ट्रेनें चलनी चाहिए।

अधिष्ठाता महोदय, मैं आपका समर्थन चाहता हूं। हमारे रेल मंत्री जी ने गाज़ीपुर से छपरा तक की रेल लाइन के दोहरीकरण, विद्युतीकरण को स्वीकार किया है। उसके लिए मैं उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं। उन्हें बधाई देना चाहता हूं।

माननीय सभापति : अपना डिमांड रखिए।

श्री भरत सिंह : मान्यवर, बलिया में कई स्टेशन जैसे सुरेमनपुर, ताज़पुर डेहमा, करीमुद्दीनपुर, रेवती रेलवे स्टेशंस पर सुविधाओं का अभाव है। यहां पर उपरिगामी सेतु बनना चाहिए, पैदल पारपथ बनना चाहिए।

मैं बलिया में कुछ ट्रेनों के ठहराव के बारे में भी कहना चाहता हूं। पवन एक्सप्रेस अप-डाउन रेवती, बकुल्हा स्टेशनों पर रूकनी चाहिए। दुर्ग एक्सप्रेस ट्रेन को ताज़पुर डेहमा, कंडीलपुर रेलवे स्टेशनों पर रूकना चाहिए। चार-पांच ट्रेनें ऐसी हैं जो बनारस रेलवे स्टेशन पर बीस-बीस घंटे तक खड़ी रहती हैं। उन ट्रेनों को बलिया रेलवे स्टेशन तक बढ़ाया जाना चाहिए।...(व्यवधान)

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से निवेदन करना चाहता हूं कि बलिया के लोगों की सुविधा के लिए डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस जो ट्रेन चल रही है, उसे प्रतिदिन किया जाए। फरीदाबाद स्टेशन से बलिया के लिए ट्रेन चलनी चाहिए।

अधिष्ठाता महोदय, मैं कन्क्लूड कर रहा हूं। मैं एक मिनट में अपनी बात पूरी करूंगा।...(व्यवधान) मैं उस क्षेत्र से बिलौंग करता हूं जहां से लोगों ने आज़ादी की लड़ाई में सबसे अधिक योगदान दिया है, अपनी बलि चढ़ाई है। इसलिए मेरी डिमांड है कि एक सुपरफास्ट एक्सप्रेस, जिसका आश्वासन इसी रेल मंत्री जी ने दिया था, बलिया-दिल्ली के बीच चलनी चाहिए।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप बैठिए।

श्री दुष्यंत जी, आप बोलिए।

श्री भरत सिंह : अधिष्ठाता महोदय, मुझे बस आधा मिनट का समय दे दीजिए।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : नहीं, नहीं, ऐसा नहीं होता है। आपकी बलिया के लिए डिमांड आ गयी है। आप बैठिए।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : केवल दुष्यंत जी की बात रिकॉर्ड में जाएगी, और कोई बात रिकॉर्ड में नहीं जाएगी।

...(व्यवधान)*

* Not recorded.

*__DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR):__ At the very outset, I would like to place on record my heartfelt congratulations to the Hon. Minister for his maiden Railway Budget, 2015-16. However, in simple language, I would say that this is an ordinary routine work. It is really an un-balanced budget. I do stand here to oppose the budget.

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

Passenger fares and freight charges having been increased before the presentation of last year's Railway budget, Hon. Railway Minister had rather an easy task to do for the moment. There could be no increase in the Passenger fares this year also.

I shall now come directly to region specific. The railway Minister has not shown the real picture of the Jiribam-Imphal (97.9 km) National Railway project of Manipur. I come from the state, Manipur. Manipur along with other states of the Northeast and the state of J&K are categorized as Special Category States of the country. Manipur is one such state where no train has ever run. There are still some elders in the state who have seen a train wagon forget about traveling in it.

In 2004, for the first time, the UPA- I Government sanctioned the Jiribam-Tupul (Imphal) Railway National Project. The foundation stone was laid at Jriighat by the then Hon. Prime Minister in 2004 in presence of the then Union Railway Minister. This project was initially targeted to be completed by 2010, extended to 2012 then to 2014 and now to 2016. Very unfortunate, is not it? What a pity. It is now left to be further delayed and targeted to be completed by 2019.

---

* Speech was laid on the Table.

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

Where has gone the initiation of the proposal for creation of North-East Region Rail Development Fund for ensuring necessary funds for timely completion of National projects in the region. The Diesel Locomotive Centre at Imphal proposed by the then Railway Minister in her Railway Budget speech 2011-12 is yet to see the light of the day.

Lastly, I would like to seek the indulgence of the Hon. Members present and that of this august House to tell you the fact that the North East region is a mini India in its true sense of the term. Many different small ethnic groups settle together. The people in this region practice all forms of religions-Hinduism, Christianity, Islam, Buddhism, Jainism and of course the time tested indigenous religious. The looks of these people are more akin to those in the East, Far-East and South-East Asia and are allegedly having some genuine difficulties to be identified along with their brethern in the mainland India.

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

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

I therefore oppose the Railway Budget, 2015-16.

*SHRI B.N. CHANDRAPPA (CHITRADURGA):** The rail budget for 2015-16 has proposed a Plan out lay of Rs.1,00,011 crore. It is over one and a half times the outlay of Rs.65,798 crore in the revised estimates for the year 2014-15.

I would like to point out that the Railway Minister has not hiked passenger fares. It sounds good. But what people were hoping for was fares to be lowered because of the decline in diesel price in the global MARKET. I had expected that the hon. Minister would pass on the benefits to passengers. But it is not done in the budget. This move of the Railway Minister disappointed people of the country. I would like to quote that the State Government of Karnataka took a decision to cut bus fares in the state soon after the crude oil prices started falling down to pass its benefit to the common people of my state. But hon. Prime Minister, Hon. Finance Minister, and now the Hon. Minister for Railways have not shown any concern to reduce fares but increase excise duties and now there is no cut in railway ticket fares. This is a clear indication that the NDA Government is not for the poor people. Central Government do not want to take any pro-people measures. On the other hand, Railway Minister has increased the freight charges which lead to rise in the price of essential commodities, vegetables, fruits and chemicals, fertilizers, etc.

I would like to request the Hon. Railway Minister to increase the allocation for the railway project of my Lok Sabha constituency - Hosadurga Road-Chikjajur Junction Railway doubling project. This is the last stage of the Arsikere-Chikjajur doubling scheme. The detailed estimate for doubling Hosadurga Road-Chikjajur section of 29.65 km was sanctioned in July 2013. The cost was pegged at Rs.203.40 crore. The doubling work is expected to be completed in two-and-half years.

With the completion of the Hosadurga Road Chikjajur doubling work, Arsikere-Chikjajur route will become an important route aa it provides

* Speech was laid on the Table.

connectivity between mining areas in the hinterland and Mangalore Port. It will also facilitate the movement of petroleum products from Hassan to north Karnataka and central India. Therefore, I would urge upon the Railway Minister to increase the allocation for this railway line and give adequate compensation to farmers as the huge fertile lands were acquired for the project.

I would also request the Railway Minister to take steps to construct new station buildings at Hosadurga, Chikjajur, Ramgiri and Halalkere stations where all basis amenities should be made available to passengers.

Besides this, kindly ensuere that all unmanned Level Crossings be removed to enhance safety of road and rail users and improve the safety in train passengers.

With regard to Tumkuru-Davanagere railway line, the 199.7 km railway line, was anounced in the 2011-12 Railway Budget and sanctioned by the Railway Board in October 2013. The cost of the project is Rs. 1,837 crore. The Railway's share is Rs.856 crore and the State Government's share is Rs.980 crore, including the land acquisition cost of Rs.124 crore. There is a need to expedite the work on this railway line. It was stated that the Centre would bear fifty per cent of the cost. I would suggest that the Central Government should bear more than fifty per cent of the cost for speedy implementation of the project. If the work between Chitradurga and Tumkur is completed, it would reduce the travel time on this route. Therefore I would like to request the hon. Railway Minister to issue necessary directions to the authority concerned to expedite the work on this railway line.

I would also like to draw the attention of the Hon. Railway Minister that a total of 102 km of the proposed 213 km railway line passes through Karnataka, while a length of 111 km is in Andhra Pradesh. The work between Raydurga-Tumkur railway line needs to be expedited as it would be helpful to both Karnataka and Andhra Pradesh states. In the current budget about Rs.47 crore was allocated. This should be enhanced to ensure on time completion of the railway project.

Another point I would like to state that the hon. Railway Minister indicated that he would like to engage states as partners in projects. But there is no clarity on how he wants to go about it. He has not mentioned any conditions the Indian Railways would like to have in such projects with partnering states. In any case, this is not a new idea. States like Karnataka, Jharkhand and West Bengal etc, are making contributions to develop railway projects for which the Centre also make contributions. I would like to suggest that the railways can only depend on states for one or two small projects. It is not possible for state to contribute for major railway projects. The Government of Karnataka has submitted a representation to provide 100 per cent funds to take up railway projects in the state. I request the hon. Railway Minister to look into it and take step to provide entire project costs to states for completion of railway projects.

The Hon. Railway Minister has mentioned in the budget for setting up of waste to energy conversion plants near major coaching terminals; it would be a good step to dispose of the waste in an environment friendly manner. He also mentioned setting up of a pilot plant, however there is no mention of details of the place where the pilot plant would be come up and how much funds are entitled for the said purpose. I would like to request to the Hon. Minister to make it clear about the place and funds for the said project, which is very essential to ensure clean environment and generate energy to meet the needs of the people of the country.

There are reports on Railway Unions are opposing FDI in Railways. I would like to say that the Indian Railways is a symbol of national integration. Whatever steps are taken by the government should help Railways to improve its business and uphold the national integration. I do hope the Minister will not privatize it through any back door.

Indian railway is the prime mover of our country and is considered as soul of Indian economy. I welcome the stand taken by the hon. Minister to improve the running capacity of trains on the existing high density network. He also promises

that emphasis would be on Gauge conversion, doubling, tripling and electrification. At the same time, Hon. Minister should ensure that the promises he made not remain only on paper. I also welcome the announcement of a special initiative for disabled travelers to concessional e-ticketing after one time registration. I also appreciate the steps to increase the number of coaches from the existing 24 to 26 coaches in indentified trains.

Introduction of Wi-Fi in all B category stations, e-catering system, developing a multilingual e-ticketing portal, initiatives such as 24X7 customer care 138 to address the grievance of customers on real time basis are welcome. Developing of a mobile application to reduce railway time related complaints from 1st March, 2015 onwards on a pilot basis, Toll free number 182 to address security cover to women passengers, operating Five minutes scheme to mitigate the inconvenience cause to purchase railway tickets at all counters are good. But how these initiatives help commuters to enjoy these facilities depend on seriousness of its implementation by the Railway.

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैं पहले तो रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं कि सभी सांसदों को निराश करते हुए वे एक ऐसा बजट लेकर आए जो रेलवे को एक नयी दिशा दिखाने का काम कर रहा है। आज से पूर्व मुझे जब-जब मुझे रेल बजट सुनने का मौका मिला, तो मैंने उसमें हमेशा नयी रेलवे लाइन और नए रेलवे ट्रैक्स की बात सुनी, पर पहली बार इस देश के अंदर हुआ कि नयी गाड़ियों की बात न करते हुए रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर को इम्प्रूव करने की बात की गयी। मैं इसके लिए उन्हें बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

आज अगर बात करें तो हम दुनिया का सबसे बड़ा रेल नेटवर्क हैं, मगर रेलवे की कंडीशन की बात करें तो सबसे वर्स्ट कंडीशन में अगर रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर है तो वह हमारे देश का है। हिसार का रेलवे स्टेशन 115 साल पुराना है। पिछले दिनों जब मुझे वहाँ जाने का मौका मिला तो वहाँ कर्मचारियों के क्वार्टर्स की हालत देखें तो वह ऐसी है कि अगर तेज बारिश आ जाए तो छत उनके सिर पर गिर पड़े। आज रेलवे स्टेशंस की ऐसी हालत है कि वहाँ शौचालय नहीं हैं, पीने के पानी की सुविधा नहीं है। इसके लिए जो दिशा आज रेल मंत्री जी ने दिखाने का काम किया है, उसके लिए मैं इनको बधाई देने का काम करूँगा। एक रिस्क लेते हुए उन्होंने एक ऐसा रेल बजट दिया, जिसके तहत एटलीस्ट जो खड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर है, उसको इम्प्रूव करने का काम करेंगे।

एक घंटे का जो भाषण माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा दिया गया, उस रेल बजट में इंफ्रास्ट्रक्चर इम्प्रूवमेंट की बात की गई। जिस तरह से हमारे बलिया के साथी बोल रहे थे, स्टेशंस की अगर बात करें तो सुरक्षा बहुत बड़ा इश्यू है। रात को दो बजे ट्रेन आती है और कनेक्टिंग ट्रेन अगर सुबह 6 बजे जाती है तो यात्री को चार घंटे स्टेशन पर रूकना पड़ता है। पुष्पेन्द्र नामक एक साथी ने फेसबुक पर मुझे सुझाव दिया कि क्यों नहीं इस सदन में बैठा हुआ हर सांसद अपने कोष से दो-दो लाख रूपए एक साल के लिए एक रेलवे स्टेशन जिसके अन्दर दो से चार प्लेटफार्म हों, उसके लिए दे? एक सीसीटीवी कैमरा लगभग दस हजार रूपए का रिकॉर्डिंग के साथ लगता है, अगर दो-दो लाख रूपए भी हर सांसद देगा तो एक साल में एक रेलवे स्टेशन को पूरी तौर पर सुरक्षित बनाने का काम हो सकता है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अपील करूँगा कि इस सुझाव को लें और सभी सांसदों को यह सुझाव आगे भिजवाने का काम करें, जिसके तहत एटलीस्ट हम अपने यात्रियों को सुरक्षा देने की शुरूआत तो कर पाएं। एक साथी जिनका नाम राजन दहिया है, उन्होंने सुझाव दिया कि हम टिकट खरीदते हैं, मगर हमें रेल की टिकट पर कभी रेलवे मंत्रालय या रेल विभाग इंश्योरेंस नहीं देता, क्यों नहीं हम यात्रियों से जो लाँग

डिस्टेंस रूट्स हैं, उस पर एक रूपया फालतू चार्ज करें? लाखों यात्री दिन-प्रतिदिन रेल यात्राएं करते हैं, लाखों-करोड़ों रूपए उससे हमें मिलेंगे और दुर्घटना तो शायद महीने में एक-दो ट्रेन में होती है। अगर हर यात्री को टिकट पर इंश्योरेंस देने का काम करेंगे तो मुझे लगता है कि किसी यात्री के निधन के बाद रेल मंत्री को खड़ा होकर, प्रधानमंत्री को खड़ा होकर उसे मुआवजा देने की बात नहीं करनी पड़ेगी। वह इंश्योरेंस कंपनी उनको इंश्योरेस प्रोवाइड करेगी और सुरक्षा प्रोवाइड करने की बात करेगी।

हैदराबाद के एक साथी श्रीकांत रेड्डी हैं, उन्होंने सुझाव दिया कि हैदराबाद के अन्दर पांच वर्षों में 23 लोगों की अनमैंड फाटक पर डेथ हुई। 26 जनवरी को मेरे लोक सभा क्षेत्र के अन्दर गांव की अनमैंड क्रॉसिंग को क्रॉस करते हुए गाड़ी से ट्रेन टकराई। इसमें एक परिवार के नौ लोगों की और दूसरे परिवार के पांच लोगों की, कुल चौदह लोगों का उस दुर्घटना में निधन हुआ। मैंने रेल मंत्रालय से पता किया तो सरकार ने कह दिया कि अनमैंड क्रॉसिंग पर कोई इंसीडेंट होता है तो रेल विभाग उनको कोई मुआवजा देने का काम नहीं करता है।

मुझे सौभाग्य से अमेरिका में पढ़ने मिला। वहां पर कोई अनमैंड क्रॉसिंग हो, अगर आदमी को नहीं बैठा सकते तो इलेक्ट्रॉनिक क्रॉसिंग लगाने का काम करते हैं। इसके तहत जब एक किलोमीटर के रेडियस में रेल आती है तो ऑटोमैटिक वे फाटक बन्द हो जाते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अपील करूंगा कि इस बजट के तहत, चाहे एडीशन ग्रांट्स लेकर आप यह सुझाव माननीय प्रधानमंत्री को दें और उनसे एक्सट्रा ग्रांट्स लें कि देश की सभी अनमैंड क्रॉसिंग को हम ऑटोमैटिक क्रॉसिंग बनाने का काम करेंगे।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से एक प्रश्न पूछना चाहूंगा, उन्होंने एक बहुत अच्छा काम किया कि साठ दिनों के टिकटिंग पीरियड को 120 दिन किया। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूं कि उन्होंने 60 दिनों के टिकटिंग पिरियड को बढ़ाकर 120 दिन कर दिया है। माननीय रक्षा मंत्री जी यहां बैठै हैं। क्या उनके कर्मचारियों के बारे में भी सोचने का काम किया गया है? एक फौजी की छुट्टी केवल 15 दिन पहले सैंग्शन्ड होती है, वह अपना रिजर्वेशन कैसे करायेंगे? पुलिस कर्मचारी टिकट कैसे बुक करायेगा जब उनकी छुट्टी निर्धारित नहीं होती है। हम कैसे उन्हें रिजर्वेशन में आरक्षण दे सकेंगे? उनकी छुट्टी मंजूर होते ही उनको सीट दिलाने का काम हमारा रेल मंत्रालय करें, इस पर भी आप पूर्ण विचार करें। ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

श्री दुष्यंत चौटाला : सर, अब मैं कोई लॉजिकल रिजनिंग कर रहा हूं। कृपया मुझे बोलने के लिए 5 मिनट का समय दें।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : सबको समान समय दिया गया है। आपको दिया गया पांच मिनट का समय समाप्त हो गया।

…(व्यवधान)

श्री दुष्यंत चौटाला : सर, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद करूंगा कि उन्होंने हमारे संसदीय क्षेत्र के अंदर डिविजन कमेटी बना कर, जिनको हम सांसद के तौर पर चेयर करेंगे, ऐसी उन्होंने एक मुहिम चलायी है। …(व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया आप कंक्लूड करें।

…(व्यवधान)

श्री दुष्यंत चौटाला : जहां वे टूरिज्म की बात करते हैं, कुरुक्षेत्र हरियाणा, जहां से आप राज्य सभा के सांसद हैं, महाभारत का एक ऐतिहासिक स्पॉट है। वह धार्मिक स्थल भी है, आपने जो 9 रूट्स बनाये हैं,…(व्यवधान) उनके अंदर लेने की कोशशि करें। …(व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री रमेश चन्द्र कौशिक।

श्री दुष्यंत चौटाला : मैं निवेदन करूंगा कि भिवानी, फतेहबाद, सिरसा और आधा हिसार जिला बिकानेर डिविजन के अन्दर आता है, जिसके लिए हमारे लोगों को बहुत दूर जाना पड़ता है, उनको भी हमारे डिविजन में डालने का काम करें। …(व्यवधान) मेरी तरफ से आपको 8 पत्र गये हैं, जिनमें मैंने रेलवे अंडरब्रिज और ओवरब्रिज की मांग की है। आपने अपने बजट के अंदर उनमें से एक भी कन्सिडर नहीं किया गया है।…(व्यवधान)

*__डॉ. यशवंत सिंह (नगीना):__ रेल हमारी अर्थव्यवस्था एवं देश की यातायात व्यवस्था में बहुत महत्वपूर्ण भागीदारी निभाती है। भारतीय रेलवे का अत्यंत विस्तारट पूर्ण आयाम इसे और भी अलग बनाता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी ने अपने इस बजट में आम आदमी की परेशानियों को कम करने हेतु सुधारों को प्राथमिकता पर रखा है। जैसा कि हम सब जब लम्बी यात्रा पर होते हैं तो हमें एहसास होता है कि रेल हमारे लिए, सवारी ही नहीं बल्कि चलता फिरता घर है, जिसमें हम परिवार के साथ चल सकते हैं, खाना खा सकते हैं, नित्य दिन के काम कर सकते हैं तथा सुरक्षा के साथ रह सकते हैं। जहां माननीय मंत्री जी ने रेल के स्टेशनों पर साफ-सफाई की व्यवस्था को सही करने हेतु शौचालयों का निर्माण, डस्टबिन तथ शुद्ध पेयजल एवं अन्य सुविधाओं का जिक्र किया है, वही रेल के अंदर भी आधुनिक टॉयलेट साफ सुथरी चादर एवं बिस्तर तथा महिलाओं की सुरक्षा हेतु महिला पुलिस की व्यवस्था की बात की है। आज के युग में रेलवे की रफ्तार बढ़ाया जाना एक चुनौती है जिसे माननीय मंत्री जी ने सुधार की चुनौती के रूप में स्वीकार किया है। बहुभाषी ई-टिकटिंग पोर्टल विकसित कराने एवं स्मार्ट फोन के जरिए टिकट बुकिंग करने जैसी नितान्त आवश्यकताओं को भी प्रणाली में उतारा है। रेल की संख्या बढ़ाने से भी ज्यादा महत्वपूर्ण वर्तमान रेल लाईनों में सुधार एवं दुर्घटना रहित संचालन अति आवश्यकता है। जहां आपके द्वारा सम्पूर्ण भारत वर्ष का ख्याल रखा है, वही मैं आपका ध्यानकर्षण अपने लोक सभा क्षेत्र नगीना जनपद बिजनौर की है, ओर दिलाना चाहता हूं। मेरी लोक सभा के कस्बा नगीना में नेशनल हाईवे पर अभी तक रेलवे का पुल नहीं बना है। नेशनल हाईवे होने कारण जब भी फाटक बन्द होता है वाहनों की लम्बी कतारे वहां पर लग जाती है। कई बार बीमारों को घंटों खड़ा रहने के कारण वहां पर बीमारों की मृत्यु जैसी घटना भी हुई है तथा यातायात की अव्यवस्था के कारण वहां पर मार पिटाई जैसी घटना तो आम बात है। लम्बे समय से इस रेलवे पुल की मांग चली आ रही है तथ इसकी जांच पड़ताल भी हो चुकी है। मेरी जानकारी के अनुसार प्रोजेक्ट बनकर स्वीकृति की प्रतीक्षा में है। कृपया प्राथमिकता के आधार पर इस रेलवे पुल को स्वीकृति प्रदान करें। मेरी लोक सभा उत्तरांचल की सीमावर्ती लोक सभा है तथा वहां के भी भारी संख्या में यात्री मेरी लोक सभा से यात्रा करते हैं परन्तु कुछ महत्वपूर्ण ट्रेनें जो रूकनी नितांत आवश्यक है, स्टेशनों पर नहीं रूक पाती है। क्षेत्र की जनता की लगातार मांग इन्हें रूकवाने हेतु चल रही है। अतः आप से अनुरोध करना चाहता हूं कि जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित ट्रेनों को रूकवाने हेतु आदेश भी पारित करे। (1). ट्रेन संख्या 15011 एवं 15012 सद्भावना एक्सप्रेस को बसी किरतपुर स्टेशन एवं तिलहर स्टेशन पर; (2). ट्रेन संख्या 12231 अप एवं 12232 डाउन

* Speech was laid on the Table.

चण्डीगढ़ एक्सप्रेस को स्योहरा स्टेशन पर; तथा (3). अमरनाथ एक्सप्रेस तथा हिमगिरी एक्सप्रेस ट्रेन जो अल्टरनेटिव डे पर चलती है, को नजीबाबाद स्टेशन पर।

यह मानते हुए कि आपके द्वारा मेरी लोक सभा क्षेत्र का विशेष ध्यान किया जाएगा मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूं तथा अपनी बात समाप्त करता हूं।

*[*]***SHRI VINOD KHANNA (GURDASPUR):** I want to express my views on the first railway budget of the NDA Government. This is a budget that is at once pragmatic and visionary. It is one that has the potential to be transformational- by increasing capacity and improving technology on the supply side, improving quality of services on the demand side, and focusing on transparency and efficiency on the operational side. Previous railway budgets followed populous trend and did not have any business plan in them. The challenge before the hon. Railway minister is to immediately fill the financial gap by attracting investors. The hon. Railway minister has also said that railway colonies and staff would be taken care, and this a welcome step. The rail budget envisages an investment plan of Rs.8.5 trillion, over the next five years. This will have a multiplier effect on everything from the fortunes of steel companies to the coutnry's ability to attract foreign investment in railways and boost the government's ambitious 'Make in India' programme. The budget sets out a five year action plan that is based on the principle that is fundamental to Railways' turnaround by enhancing its capacity and generating the resources to fund it. The budget aims to channelize the PPP participation for improving its freight business. It has been losing traffic to roads and will focus on the construction of feeder routes to the dedicated freight corridors and also set up a Transport Logistics Corporation of India to develop user facilities and provide end-to-end logistics solutions. The budget also mentions a review of the wagon leasing scheme, special freight train operator scheme, private freight terminal scheme and liberalized wagon investment scheme to make them more liberal and attractive for the private sector. All these have been longstanding demands of the industry. As the budget has the vision to implement and improve the quality and services of railways, I would like bring to the kind attention of our hon. Railway Minister few issues which my constituency Gurdaspur is dealing with and which require immediate redressal.

[*] Speech was laid on the Table.

First, I would request our hon. Railway minister to consider the matter of constructing the entry point to Pathankot Cantt, Railway station from Jammu Jalandhar Highway side. This proposal will certainly bring a lot of relief for people of Pathankot and outskirts. Entry to pathankot Cantt railway station from highway side will reduce the influx of traffic inside the Pathankot town. Traffic load on both the railway crossing (Narrow gauge and Dhaki road) will be relieved.

Second, on Sujanpur-Pathankot railway line, there is a level of crossing through which 55 to 60 trains run up and down from Jammu-Pathankot-Delhi daily. A large number of commuters including school going children have to wait for a long time for the opening of level crossing is gate. Hence, construction of R.O.B. on this level crossing required. This issue needs hon. Railway Minister's kind attention.

Third, there is an urgent need for the construction of new railway line between Qadian and Beas to provide direct rail connectivity to Batala town. Batala is an industrial town with annual consumption of pig iron, the basic raw material, of about 2 lac tonnes. Whole of the above said raw material is unloaded by the railway department only, but in the absence of the direct rail link to Batala, industrial raw material has to be brought to Batala either via Amritsar or via Pathankot which increase the cost of raw material because of road transportation. Apart from this, seasonal produce of food grains are carried to different parts of country from Batala by railways. Moreover, due to lack of connectivity more than 10 lakh people have to travel via Amritsar or via Pathankot from Batala which is time consuming as well as a costly affair. The project is already under the consideration of the construction department of railways.

Fourth, a railway over bridge was constructed on Batala-Dera Baba Nanak road railway crossing a few years back. After railway over bridge was made functional for public, the under bridge railway crossing was closed permanently by railways which created many hardship among the people living over there as railway over bridge of on Batal-Dera Baba Nanak road railway crossing does not

link to Batala-Aliwal-Fatehgarh Churian road and people have to travel nearly 4 to 5 kms to reach bus tands, civil lines, hospital and school/colleges etc. Therefore, the under bridge railway crossing should be made functional for public convenience.

Fifth and most important issue of narrow-Gauge problem in Pathakot city needs immediate redressal. This narrow guage line is operational day and night. During peak hours right from 8.30 a.m. to 8.25 p.m. the railway crossing is closed nine times which create traffic snarls and choke movement of normal traffic. I request hon. Railway Minister to consider the suggestion of shifting the narrow gauge station from main pathankot city to outside the city with a view to give long awaited relief to the people of Pathankot from the situation of traffic chaos on this account. There is also a genuine demand from the people for halt of one Delhi bound train at Dinanagar station.

Sixth, also there is a huge demand for doubling the tracks and increase in trains between Pathankot and Amritsar. There are a lot of people who commute between Pathankot and daily by train as they have jobs there and the road transport is very expensive. Till this happens, you can kindly consider increasing the bogies in existing trains. Also, the train timings should be revised as people go to work and return on the same day.

Lastly, the proposal of converting railway crossing 'D-10' to 'C' category was approved in 1992-93, but has not been implemented. With the passage of time the traffic in this area has increased manifold. I humbly request the hon. Railway Minister to consider this from safety point of view.

माननीय सभापति : श्री रमेश चन्द्र कौशिक।

…(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप लिख कर मंत्री जी को दे दीजिए।

श्री रमेश चन्द्र कौशिक (सोनीपत) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका ह्रदय से आभारी हूं। मैं इस गरिमामय सदन के समक्ष 2015-16 के लिए प्रस्तुत रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए पहली बार खड़ा हुआ हूं।

सर्वप्रथम मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने समृद्ध भारत की परिकल्पना के साथ हम सभी भारतीयों में गर्व की भावना जागृत की है। साथ ही साथ, मैं माननीय रेल मंत्री का ह्रदय से आभारी हूं कि उनहोंने पहली बार न केवल रेल बजट के माध्यम से रेल की अर्थव्यवस्था सुधारने का सशक्त एवं सार्थक प्रयास किया है बल्कि रेल की क्षमता, सुरक्षा, मनोबल बढ़ाने एवं निवेश की तंगी के दुष्चक्र को समाप्त करने की भी प्रभावशाली कोशिश की है।

माननीय रेल मंत्री जी ने बजट के माध्यम से भविष्य के रेल ढांचे का विस्तृत विवरण सामने रखा है। जिसमें रेल को स्वच्छ, तेज, उच्च्य तकनीकयुक्त बनाने पर मुख्य ध्यान दिया है तथा यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा को पर्याप्त महत्व दिया है।

यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि रेल सेवा हमारे आर्थिक ढांचे का सबसे बड़ा आधार है और जैसा कि माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा कि रेल हमारी आर्थिक प्रगति की रीढ़ की हड्डी है। यदि देश को प्रगति के पथ पर तेजी से आगे बढ़ाना है तो रेल व्यवस्था को चुस्त-दुरुस्त बनाना होगा। यह संतोष का विषय है कि माननीय रेल मंत्री जी ने लोक-लुभावने कदमों से बचते हुए एक अत्यन्त व्यवहारिक एवं दूर-दृष्टि वाला बजट देश के सामने रखा है। उन्होंने किसी नयी ट्रेन की घोषणा न करके साहस का परिचय दिया है। पूर्व के रेल बजटों में नयी ट्रेनों की घोषणा की जाती थी, जिसके अंतर्गत देश के विभिन्न भागों को संतुष्ट करने का प्रयास किया जाता था। हमारा अनुभव रहा है कि ज्यादातर घोषणाएं महज कागज पर रह जाती हैं और वर्षों घोषित नयी ट्रेनें आरंभ नहीं हो पाती हैं।

जहां तक रेल यात्रियों की सुविधाओं की बात है, बिना रिजर्व वाली टिकटें लेने में लोगों को बड़ी समस्या होती थी। माननीय मंत्री जी ने इसके लिए 60 दिनों के बजाया अब 120 दिन पहले रिजर्वेशन कराया जा सकेगा, जिससे यात्री अपनी यात्रा की योजना समय रहते बना सकेंगे। सरकार ने रेल बजट में 52 प्रतिशत की वृद्धि की है। योजना बजट के आकार को 2014-15 के 65,798 करोड़ रुपये से बढ़ा कर

2015-16 में 1,00,001 करोड़ रुपये किया गया है। यात्रियों की सुविधा के लिए बजट में 67 प्रतिशत का इजाफा किया गया है।

माननीय रेल मंत्री जी ने ट्रेनों में सामन्य श्रेणी का अधिक कोच लगाने का जो प्रस्ताव किया है, वह बहुत जरूरी है। मेरे क्षेत्र सोनीपत से काफी ट्रेने और लोग आते हैं, वहां के ट्रेनों में 16 कोच की जगह 20 कोच लग जायें जिससे उनकी काफी समस्यायें हल हो जायेंगी। साथ ही एक्सप्रेस गाड़ियों में 26 कोच किए जाए और नई दिल्ली-अम्बाला-चंडीगढ़ रेल लाइन को अपग्रेड किया जाए।

ट्रेन में यात्रियों को परोसे जाने वाले भोजन के संबंध में अक्सर शिकायतें मिलती रहती हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने लगभग 108 ट्रेनों में ई-कैटरिंग शुरू करने की घोषणा की है, जिसके अंतर्गत यात्री अपने पसंद के भोजन का आर्डर दे सकेंगे। अन्य ट्रेनों में भी भोजन की गुणवत्ता पर कड़ी निगरानी रखी जायेगी। हमें आशा करनी चाहिए कि इन कदमों से भोजन के संबंध में यात्रियों की शिकायतों को काफी हद तक दूर किया जा सकेगा। आशा करनी चाहिए कि इन कदमों से भोजन के संबंध में यात्रियों की शिकायतें काफी दूर हो जाएंगी।

माननीय प्रधान मंत्री जी का स्वच्छता पर विशेष जोर है। उन्होंने स्वच्छ भारत अभियान को सरकार के एक प्रमुख कार्यक्रम के रूप में प्रस्तुत किया है। जाहिर है कि रेलवे को इस अभियान से अछूता नहीं रखा गया है। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट में स्वच्छता पर विशेष ध्यान दिया है।

इस रेल बजट में एक व्यापक रेल सुधार का प्रयास किया गया है। यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं देने का काम किया गया है। सही मायने में अब इंडियन रेल भारतीय बनने जा रही है जिसमें पूरे देश को समान भाव से देखा गया है और विजन रफ्तार भी है।

रेल में यात्रा करने वाले कुल यात्रियों का लगभग 90 प्रतिशत द्वितीय क्लास व साधारण द्वितीय क्लास में यात्रा करता है। रेल मंत्री महोदय ने इनकी तरफ भी ध्यान दिया है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि हरियाणा का सोनीपत जिला जो मेरा संसदीय क्षेत्र है, प्रतिदिन आने वाले रेल यात्रियों को सुविधा देने के लिए सोनीपत से गन्नौर रेलवे स्टेशन तक 64003 गाड़ी चलाई जाए। कालका शताब्दी का स्टॉपेज सोनीपत में किया जाए। पिछली सरकार ने सोनीपत में रेलवे कारखाने की घोषणा की थी। उस पर काम शुरू किया जाए। सोनीपत-गोहाना-जींद नई रेलवे लाइन है। उसका काम बीच में रुका हुआ है। उसे पूरा किया जाए। पानीपत-सफीदो-जींद-जुलाना-रोहतक के लिए एक रेलगाड़ी चलाई जाए। जींद और

सोनीपत स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाया जाए। इसके अलावा शान-ए-पंजाब और सचखंड एक्सप्रैस, उत्तर सम्पर्क क्रान्ति नई दिल्ली-उधमपुर सवारी गाड़ियों का ठहराव किया जाए जिससे आने वाले यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके।

महोदय, मैं सदन का अधिक समय न लेते हुए माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के प्रस्तावों का पूरी तरह समर्थन करता हूं और माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूं कि बजट प्रस्तावों को सर्वसम्मति से पारित किया जाए। मैं अपने क्षेत्र की समस्याएं लिखित में मंत्री जी के सामने रख दूंगा।

***डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर):** सबसे पहले तो मैं प्रधानमंत्री मा. नरेन्द्र मोदी जी और हमारे रेल मंत्री मा. सुरेश प्रभु जी और मा. मनोज सिन्हा जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करती हूं कि आजादी के इतिहास में पहली बार ऐसा हुआ कि राजनीति से परे रखकर बजट को भड़कीला और धमाकेदार चेहरा देकर देश को ठगने की अब तक चली आई सरकारी परम्परा के लोभ में नहीं पड़ते हुए भारतीय रेल का वास्तविक चित्रण देश के सामने रखकर बड़ा साहस और हिम्मत का काम किया है।

हमारे रेल मंत्री ने एक भी नई ट्रेन की घोषणा नहीं की है। जो अपने आप में भारतीय रेल के भविष्य की दशा-दिशा बता रही है। जर्जर पटरियों और रख-रखाव की बदहाली के साथ ही पूंजी की भारी किल्लत से जूझती हमारी रेल व्यवस्था को संख्या की नहीं गुणवत्ता की जरूरत है। पिछले कई बजट में घोषित हुई कई ट्रेन और परियोजनाओं को हम चला नहीं सके और न ही योजनाएं पूरी हो सकीं। हमारे रेल मंत्री जी ने ट्रेनों की स्पीड बढ़ाने की बात कह कर एक साथ कई आवश्यक सुधारों पर ध्यान केन्द्रित किया है क्योंकि उच्च गति से ट्रेन को दौड़ाने के लिए केवल पटरियां ही नहीं बल्कि सिग्नल और सुरक्षा व्यवस्था को भी उसी रफ्तार से सही करने की घोषणा की है।

अब तक तो आम आदमी प्लेटफार्म पर कदम रखने के पांच मिनट में दलालों से घिर जाता था लेकिन अब आम आदमी को प्लेटफार्म में कदम रखने के पांच मिनट में उसकी यात्रा का टिकट मिल जाएगा।

हमारे रेल मंत्री जी का बजट व्यवहारिक और दूरगामी नतीजे वाला है जिसमें उन्होंने रेलवे में सुधार लाने के लिए पांच वर्ष की परिकल्पना की है। दुनियां का चौथा सबसे बड़ा हमारा रेल तंत्र हमारे ही राजनेताओं के निहित स्वार्थ से बंधक बना हुआ था जिसकी कीमत आम आदमी चुकाता था। इस बजट में पहली बार रेल व्यवस्था को प्रोफेशनल अंदाज में डालने की शुरूआत हुई है जिसक हृदय से स्वागत किया जाना चाहिए। रेल यात्रियों की सुविधाओं पर फोकस कर पहली बार सरकार ने स्वीकार किया है कि रेल व्यवस्था के असली राजा तो यही है।

खास तौर से महिला यात्रियों की सुरक्षा और वरिष्ठ नागरिकों की सुविधा पर ध्यान केन्द्रित किया जाना बेशक अभिनंदन के पात्र हैं। महिला डिब्बों में सीसीटीवी लगाने के बावजूद भी उनकी प्राइवेसी का ख्याल रखा जाएगा। रेल के अंदर साफ-सफाई और शुद्ध भोजन की व्यवस्था के साथ चार महीने पहले टिकट खरीदने की सुविधा के साथ-साथ यात्रियों की सुरक्षा के इंतजाम रेल का नया जन्म है।

---
* Speech was laid on the Table.

अपने संसदीय क्षेत्र भावनगर की बात करूं तो हमारा "बोटाद-अहमदाबाद" ब्रोडगेज कनवर्ज़न की हमारी कई सालों से डिमान्ड थी। पिछले कई सालों से बजट में उसका थोड़ा बहुत प्रावधान भी करते थे लेकिन उससे काम नहीं चल सकता था और हमारा ये प्रोजेक्ट कई सालों से सिर्फ ओन पेपर रह गया था लेकिन इस बजट में 120 करोड़ का प्रावधान करके मा. मंत्री जी ने हमारी आशा बढ़ा दी है और हम नम्र निवेदन करते हैं कि हमारा ये "बोटाद-अहमदाबाद" प्रोजेक्ट जल्द से जल्द चालू करवाया जाए और दूसरा ऐसा ही महत्वपूर्ण और बहुत ही जरूरी गेज कनवर्जन "ढसा-जेतलसर" है और कई सालों से उसका सर्वे का ही काम चालू है। मेरा मा. मंत्री जी से नम्र निवेदन है कि ये हमारा दूसरा प्रोजेक्ट भी जल्द-से-जल्द चालू करवाया जाए जिससे मेरे मतक्षेत्र भावनगर के साथ-साथ आस-पास के अमरेली, सुरेन्द्रनगर, जूनागढ़ और अहमदाबाद के लोगों की दुविधा भी दूर हो जाए।

हमारे लोगों की सुविधा के लिए कई ट्रेनों की एक्सटेंशन के लिए कई ट्रेनों की स्टोपेज के लिए आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. के बारे में प्लेटफार्म की सुविधा के लिए नई ट्रेनों की मांग मा. मंत्री जी, रेलवे बोर्ड और पश्चिम रेलवे के जीएम के समक्ष की है। ये सारी मांगे बहुत ही आवश्यक और जल्दी पूरी की जाएं ऐसा मेरा नम्र अनुरोध है ताकि कई सालों से हमारे सौराष्ट्र जोन और खास करके भावनगर से जो अन्याय अब तक हो रहा था उसको न्याय मिल सके।

फिर से एक बार मैं मा. प्रधानमंत्री जी, रेल मंत्री जी और सरकार को धन्यवाद करती हूं और रेल बजट 2015-16 का पूर्ण समर्थन करती हूं।

12.03.2015

श्री केशव प्रसाद मौर्य (फूलपुर): सभापति महोदय, मैं सबसे पहले माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी, माननीय रेल राज्य मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई इसलिए देना चाहता हूं कि जिस लोक सभा क्षेत्र से मैं चुनकर आता हूं, वहां उत्तर-मध्य रेलवे का मुख्यालय है और इलाहाबाद मंडल का भी मुख्यालय है। इसी इलाहाबाद के अंदर विश्व का सबसे बड़ा मेला लगता है जिसे हम कुम्भ के नाम से जानते हैं। पिछली बार जब वर्ष 2013 में कुम्भ का मेला हुआ था, तो लगभग दस करोड़ लोगों ने वहां स्नान करने का काम किया था। उसमें भारत ही नहीं विश्व के लगभग सभी देश जहां गंगा, यमुना के पावन संगम पर आस्था रखने वाले हिन्दू समाज के लोग निवास करते हैं, उन्होंने स्नान किया। प्रयाग में जब भी कुम्भ का मेला लगा है, कोई न कोई दुर्घटना होती रही है। रेलवे द्वारा जो व्यवस्था वहां होनी चाहिए, वह व्यवस्था नहीं रहती थी, इस कारण यह समस्या वहां होती रही है। मैं यहां दुर्घटना में मरने वालों की पूरी गिनती नहीं बता सकता लेकिन आजादी के बाद से अब तक जितने भी मेले हुए हैं, उनमें दुर्घटनाएं हुई हैं। पिछली बार के कुम्भ मेले में भी बड़ी दुर्घटना हुई थी जिसमें कई तीर्थ यात्री मारे गये। उसकी जांच हुई जिसमें रेलवे को दोषी माना गया था। मंत्री जी ने इस बार के बजट में इलाहाबाद-मुगलसराय की तीन लाइन की जरुरत को पूरा करने का सराहनीय काम किया है। मैं इसके लिए बधाई देना चाहता हूं। साथ ही आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि केवल इलाहाबाद-मुगलसराय तीन लाइन करने से ही हमारी समस्या का समाधान नहीं होता, तीन और लाइने हैं - एक इलाहाबाद से लखनऊ के लिए जाती है, एक इलाहाबाद से फैजाबाद के लिए जाती है और वाराणसी और चित्रकूट के लिए भी एक-एक लाइन जाती है। इसे भी डबल लाइन किए जाने की आवश्यकता है। इलाहाबाद और बनारस का हो गया है, इसके लिए मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई। इलाहाबाद-मुगलसराय-बनारस वाया फाफामाऊ फुलपुर होते हुए इस लाइन की बड़ी आवश्यकता है। अगर आपने इसे भी कर दिया है तो मैं आपका बहुत-बहुत अभिनंदन करता हूं और यदि नहीं किया है तो अवश्य करे ऐसा अनुरोध करता हूँ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र की एक बहुत बड़ी समस्या ओवर-ब्रिज की है। जब से मैं संसद सदस्य बन कर सदन में आया हूं तब से लगातार इसके लिए प्रयास करता रहा हूं। दो रेलवे ओवरब्रिज की बहुत आवश्यकता थी। फुलपुर में एक ओवरब्रिज बनाने का प्रावधान बजट में किया है, इसके लिए भी मैं आपको बहुत बधाई देता हूं। प्रयाग जंक्शन के पास ओवरब्रिज को आपने शामिल नहीं किया है। मेरे शहर की 30 प्रतिशत आबादी रेलवे ओवर-ब्रिज नहीं बनने से बहुत प्रभावित है। जिसमें सलोरी, गोविन्दपुर, बघाड़ा का बहुत बड़ा क्षेत्र है। मैं मंत्री जी से प्रयाग और झूंसी ओवरब्रिज को बनाने की मांग करता हूं। इलाहाबाद के आसपास जो रेलवे स्टेशन है, उसमें इलाहाबाद जंक्शन मुख्य रेलवे स्टेशन है। दूसरा प्रयाग, प्रयागघाट, झूंसी, दारागंज,

फूलपुर फाफामाऊ, रामबाग, नैनी, सुबेदारगंज, बमरौली यह कुंभ मेले से जुड़ा हुआ है। इन स्टेशनों का व्यापक विकास जब तक नहीं होगा तब तक कुंभ मेले में अव्यवस्था के कारण जो दुर्घटना होती है उनको रोका नहीं जा सकता। अगर मंत्री जी ने कहा कि इलाहाबाद के लिए 10 ओवर बिज सैंक्शन किया है तो इसके लिए मैं बहुत-बहुत अभिनंदन करता हूं। अगर कुछ बकाया नहीं रखा है तो मैं बार-बार अभिनंदन करता हूं। इलाहाबाद में विश्व का सबसे बड़ा मेला लगता है। मैं इलाहाबाद से आता हूं, मुझे और समय दीजिए, कन्क्लूड कर रहा हूं। माननीय मंत्री जी आपने रेलवे विश्वविद्यालय बनाए जाने की बजट में घोषणा की है, इसे मेरे लोक सभा क्षेत्र में बनाए जाने की आवश्यकता है। आपके पास बहुत सारी जमीन पड़ी हैं, वहां ऐसी जमीनें हैं जो अतिक्रमण का शिकार हो रही हैं। आप वहां वृक्षारोपण की व्यवस्था कीजिए। जो अवैध कब्जे होते जा रहे हैं बाद में उन्हें हटाने के कारण, राजनीतिक कार्यकर्ता होने के कारण हमें भी बहुत सारी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। एक बजट में इलाहाबाद के लिए रेल कोच फैक्टरी की घोषणा की गई थी लेकिन वह वहां नहीं जा पाई। जैसा पीछे के बजटों में होता रहा है, जिस राज्य के रेल मंत्री थे, सारी योजना उसी राज्य को देकर चले गए। इलाहाबाद के अंदर रेल कोच फैक्ट्री लगाया जाए। इलाहाबाद में ट्रिपल आई.आई.टी, एम.एन.आई.टी और इलाहाबाद केन्द्रीय विश्वविद्यालय है वहां लगभग तीन लाख की संख्या में पढ़ाई और तैयारी करते हैं। उन्हें रोजगार की आवश्यकता है, इसलिए रेल कोच फैक्ट्री फूलपुर लोक सभा क्षेत्र में बनाने की आवश्यकता है। इलाहाबाद मंडल के अंदर कौशाम्बी 1997 में एक नया जिला बना है, उस जिला मुख्यालय का कोई स्टेशन घोषित नहीं हुआ है। शिराथु जहाँ से मैं विधायक था को जिला मुख्यालय का स्टेशन घोषित कर वहां भी ट्रेनों का ठहराव किया जाए। शिराथु की जनता लगातार मांग करती रही हैं कि इलाहाबाद से जो दुरंतों नई दिल्ली और मुंबई के लिए है , उसे प्रतिदिन किया जाए। इलाहाबाद से हरिद्वार, कटरा, चित्रकूट, बंगलौर, अहमदाबाद के लिए अतिरिक्त ट्रेनों का संचालन किया जाए।

*SHRI C.N.JAYADEVAN (THRISSUR): This time, I want to speak in my mother tongue, Malayalam. Sir, Kerala has only stories of neglect and injustices to tell, regarding railway facilities. Shri K.C.Venugopal, Shri M.K. Raghavan and Shri M.P. Rajesh may all belong to different political parties, but they all have the same story to tell. In matters of railways, we continue to be neglected. We need a change of mindset at least now. We are only making a legitimate claim to the Railway Minister and the Government. The previous Railway Minister, Shri Sadananda Gowda happened to be our neighbor. He belonged to the State of Karnataka. We got no consideration from him. I do not want to repeat it. But I presume that Shri Suresh Prabhu, though he belongs to Maharashtra, knows the people of Kerala very well. The city of Mumbai, is a mega city were lakhs of Keralites live. When any train to Kerala, moves from Dadar or VT station, you can see thousands of Malayalee families on the platform. All cities of India, whether it be Calcutta, Bengaluru or Chennai have lakhs of Keralites who live there. Perhaps, the people of Kerala constitute the largest chunk of railway travellers. But we continue to be neglected by the Railway Ministry. We generally say, that in Bengaluru city, if you fling a stone, it is going to hit at least two Keralites and one among them is sure to be an IT professional. Sir, there are limited trains from Bengaluru to Kerala. We have several express buses, and they charge exorbitant rates. We would even accuse that the railways are hand in glove with the bus owners lobby.

We, believe, that this lobby is exerting influence, to ensure that no new train is introduced to run between Bengaluru and Kerala. The same story, repeats itself in Chennai; lakhs of Keralites, including engineering professionals live in Chennai. On festivals like Onam, Vishu Christmas and Eid, they have to face several hardships to reach home.

---

*English translation of the speech originally delievered in Malayalam.

Sir, everyone spoke about their constituencies. The two ministers are not listening. Guruvayoor, is a temple city, that comes under my constituency. Smt. Indira Gandhi, Shri Vajpayee and several ministers have visited this temple. Guruvayoor has a small railway station. There is a small gate in front of the temple. This gate closes twenty four times during a day. It is not closed to allow the passing of trains. Fourteen times engines are shunted here and due to this the railway gate at the level crossing is closed. For years now, we have been demanding the construction of an over bridge. May be, the State Government also has a role to play in the construction of the over bridge, but I urge the Central Government to show special interest and construct an over bridge, for the people of Guruvayoor and the pilgrims who visit this place.

My BJP friends from Trichur, when they came to know that I am going to speak in the House today, asked me to invite Minister Shri Suresh Prabhu and the Minister of State for railways, to visit Guruvayoor. *I invite our Hon. Minister to visit Guruvayoor* They can then have a first knowledge of the difficulties faced by the natives of Guruvayoor and the pilgrims who visit the place, and the difficulties caused due to the frequent closing of the railway gate at the level crossing near the Guruvayoor temple.

Trichur *Puram*, is one of the greatest religious festivals in our country. At Trichur railway station, we have been trying to construct an escalator for two years. It has not been completed yet. Kindly install the escalator, which has been our long standing demand.

*__SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY(NELLORE):__ At the outset, I congratulate the new railway minister for presenting his maiden Budget. I am sure that the Minister, known for his intellect, execution skills and integrity , will rise to the occasion and do justice to all states and appeasement to none.

Indian railways have played a significant role in the development of India since their inception in 1853. Indian railways today have the largest passenger operation amongst the entire railway network in the world and carry out about 25 million passengers daily.

One of the major concerns of the Railways today is the increasing number of rail accidents, cleanliness in the railways, weeding out old coaches, constructing rail over bridges to decongest traffic, abolishing unmanned level crossing, crimes in running trains, provision of safe drinking water and hygienic food for passengers. Besides technical upgradation, modernisation to make Indian railways as a world class railway.

The President of YSR Congress Party along with party MPs had already met the Hon. Minister and submitted a memorandum of rail projects to be taken up. I must mention here about some rail projects for the state of Andhra Pradesh. First and foremost is the completion of Nadikudi-Srikalaihasti project.

It may please be recalled that the undivided Andhra Pradesh Government and the Union Railway Ministry had taken up jointly the implementation of socially and economically desirable Nadikudi-Srikalahasti line encompassing four districts i.e. Guntur, Prakasam, Nellore and Chittoor measuring 309 kms passing through allthe backward areas in the said four districts. This will also be an alternative and 'all-Weather Route' between Hyderabad and Chennai passing through the entire Nagarjuna Sagar Project Ayyacut areas and backward areas of four districts. It is also pertinent to state here that the state Government had reiterated and willing to provide land free of cost and also bear 50% of the cost of

* Speech was laid on the Table.

this railway line project. The Railway Ministry should get all the formalities completed from the successor state of Andhra Pradesh and start work on this project without any further delay.

It is also not out of place to mention here that even the Expert Committee appointed by the Union Government to study the alternatives for a new capital for Andhra Pradesh had opined similar proposal in their concluding report wherein they had specially emphasised on the Kalahasti spine which is also advisable to take care of the foreseeable environmental concerns within the proposed Chennai-Vizag coastal corridor. The Committee was also of the opinion that the Kalahasti-Nadikudi is probably one of the most important projects which can be a major change agent for much of southern Andhra Pradesh. Over and above, it would also facilitate significant boost to the development of Chittoor, Nellore, Prakasam and Guntur joining many of the existing small towns along the proposed Kalahasti spine within the industiral corridor.

The railway minister in this Budget speech 2014-15 said 'there are 29 projects running in Andhra Pradesh and Telengana at an estimated cost of Rs.29,000 crore. 'I intend to hold a coordination meeting with the officials of the newly created states and consider their requirements so as to give necessary economic boost'. Nothing has been done so far.

In the A.P. Reorganisation Act 2014, Government promised to create a new Railway Zone in Seemandhra. In the Act, Government also mentioned that the central Government shall take measures to establish rapid rail and road connectivity from the new Capital of the successor state of Andhra Pradesh to Hyderabad and other important cities of Telengana. No progress in this regard so far.

The state has been pitching for dedicated train to Delhi post-bifurcation, on the lines of A.P. Express presently originating from Hyderabad. But, issues relating to works on several lines including Nadikudi-Srikalahasti, Vijayawada-Nidadavole-Jaggayyapet-Vishnupuram, Kakinada-Pithapuram and Obulavaripalle-

Krishnapatnam have not found a mention in the Railway Minister's speech in spite of the state Government agreeing to bear 50 per cent costs on development of the lines as also doubling works on Guntur-Tenali route.

The following new trains may be introduced for the benefit of commuters: (1). A.P. Express from New Delhi to Tirupati via Vijayawada; (2). Another A.P. Express from New Delhi to Visakhapatnam; (3). Tirupati to Shiridi via Nellore, Vijayawada; (4). Evening train from Vijayawada to Bangalore and vice-versa; and (5). Tirupati to Ajmer via Nellore, Vijayawada

There is a demand of the passengers for a halt at Nellore Railway station of the following trains: Train No. 12841/12842 Coromandal Express; Train No. 12621/12622 Tamil Nadu Express; and Train No. 12611/12612 Nizamudin Garib Rath.

There is a genuine demand of people of Kavali, Nellore district, for providing halt at Kavali town for the following trains: Train No.17229/17230 Sabari Express; Train No. 12863/12864 Yaswanthpur-Howrah Express; and Train No. 17209/17210 Seshadir Express

The railway budget has made no mention about the long-pending demands from Andhra Pradesh. Except for an announcement of launch of works on third line between Kazipet and Vijayawada, the Union Minister's speech is devoid of any concrete proposals relating to state including the much awaited announcement of separate zone and clubbing of Waltair Division with that zone. AP has four railway divisions, despite which, we fail to understand as to why the Railway ministry is delaying the process of declaration of a zone with Head Quarters at Visakhapatnam.

Previously, there was a huge Loco shed in Bitragunta, where nearly 1500 acres of land, abundant water facility and quarters for crew to stay are available. It may be considered to establish a coach/wagon manufacturing factory as the

location is ideally suitable for such purpose with minimum financial investment by utilizing the existing railway assets and resources to the optimum level.

What a passenger needs is that trains should run in time, safe travel especially for women, railway stations and trains should be hygienic and availability of clean drinking water. India is a young nation where our young men are constantly on the move for education, employment and other purposes and they need digital connectivity in running trains. I think the railway budget and its proposals have taken care of all these expectations of our young Indians.

I support the Bill on behalf of my party YSR Congress.

श्री राजवीर सिंह (राजू भैया) (एटा) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। माननीय रेल मंत्री जी जब रेल बजट प्रस्तुत कर रहे थे, तब मैं सोच रहा था कि क्या कहीं अगले साल चुनाव है? इतना लोक लुभावना बजट चुनाव वाले साल में आता है। मुझे खुशी है कि इस बार ऐसा बजट आया है और मैं समझता हूं कि आगे भी इतना ही अच्छा बजट आएगा कि शायद देश की जनता को शिकायत करने का अवसर नहीं मिलेगा। विपक्ष के साथी इस बजट की आलोचना कर रहे हैं और शायद इसलिए कर रहे हैं क्योंकि उनको विपक्ष में बोलना ही बोलना है। उनकी अंतरआत्मा भी कह रही होगी कि इससे अच्छा बजट हो नहीं सकता था।

महोदय, मैंने आज तक इतना अच्छा रेल बजट नहीं देखा है। बजट में सबसे बड़ी बात यह है कि रेल किराए में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की गई है। माननीय रेल मंत्री जी ने सुरक्षा के नाम पर बहुत राशि का प्रावधान किया है। प्रेगनेंट महिलाएं और वृद्ध लोगों के लिए नीचे की सीट आरक्षित करने का सराहनीय काम किया है। इस बजट में सबसे बड़ा काम यह किया गया है कि ट्रेन में मोबाइल चार्ज करने की सुविधा दी गई है। ये सब छोटी-छोटी बातें हैं, लेकिन महत्वपूर्ण हैं। मेरे साथ मोबाइल चार्जर की घटना बीत चुकी है। अब मैं उसके बारे में बताता हूं। मैं कहीं से आ रहा था, मेरी पत्नी ने कहा पहले मुझसे बात करो फिर जाना। मेरी मजबूरी थी कि मेरी ट्रेन का टाइम फिक्स था इसलिए मैंने कह दिया कि ट्रेन में पहुंचकर बात करूंगा। दुर्भाग्य से फोन की बैटरी खत्म हो गई और मेरी पत्नी लगातार फोन करती रही और मेरा फोन बंद आ रहा था। मैं लखनऊ पहुंचा और सुबह टेलीफोन आया, मैं ही जानता हूं कि उस समय मेरे ऊपर क्या बीती थी। उन्होंने कहा - तुमने तो टेलीफोन बंद कर लिया था। उन्हें क्या पता था कि बैटरी खत्म हो गई थी। अगर यह सुविधा पहले होती तो मेरे घर में झगड़ा न होता। आप लोग तो हंस रहे हैं, यह मेरे ऊपर बीती है।

महोदय, मैं दो बातें अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूं। यह मेरे क्षेत्र की मूलभूत आवश्यकता हैं। माननीय खड़गे जी अभी यहां नहीं बैठे हैं। माननीय खड़गे जी ने पिछले रेल बजट में एटा से अलीगढ़ नई रेल लाइन का प्रस्ताव किया था, लेकिन इस पर आज तक कोई विचार नहीं हो पाया है। यह पृष्ठ संख्या 17 कॉलम - 5 में है, मैं इसकी प्रति लेकर आया हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र में एटा और कासगंज जिले आते हैं, आज तक ये दोनों जिले रेल लाइन से जुड़ नहीं पाए हैं। इस बजट में यह नहीं हो पाया तो कोई बात नहीं लेकिन मेरा अनुरोध है कि आने वाले बजट में इन दोनों जिलों को रेल लाइन से जोड़ दिया जाए। अब मैं दो गाड़ियों के ठहराव की बात कहना चाहता हूं। मैं माननीय सिन्हा जी से मिला था, उन्होंने मुझे आश्वासन भी दिया। ट्रेन नं. 15040, 15041 का बल्लुपुर स्टेशन कासगंज में ठहराव हो जाए। इस बजट की इतनी चर्चा

हुई है और लोगों ने इतना सराहा है कि कल्पना नहीं की जा सकती। इस देश में रेल बजट की इतनी बरसात हुई है, मैं ऊपर वाले प्रभु से और नीचे वाले प्रभु से निवेदन करना चाहता हूं कि इस बरसात की छोटी-मोटी बूंदे मेरे लोकसभा क्षेत्र में भी पड़ जाएं तो मैं आपका बहुत आभारी होऊंगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

*__SHRI C. GOPALAKRISHNAN (NILGIRIS):__ I appeal to conenct Mettupalayam with Chennai via Sathyamangalam, Gopichettipalayam, Cithode, Erode to Chennai to fulfil the genuine demand of the people of the Western Tamil Nadu. Mettupalayam is about 55 km from Ooty which is the capital of Nilgiri District and a well known tourist centre, the most popular destination of Indian Cinema industry. Tourists and the local people coming to or going from Ooty have to alight Mettupalayam and continue further journey. Mettupalayam lies deep in the Kongu region and it does not have rail connectivity to Erode via Satyamangalam, Gopichetipalayam, Cithode.

In addition, I request to add more coaches (upto 24 coahces) in Chennai-Nilgiri Express vice versa and extend Cheran Express up to Mettupalayam so as to get benefit to industrial business, national and international tourists and common people.

If Mettupalayam is connected to Erode by broad guage rail line, then people can easily reach to Chennai as Erode is already connected to Chennai. At present a project to construct a new Railway line from Chamrajnagar to Sathyamangalam, copichettipalayam and Erode is progressing. The work is under going slowly. If this project is expedited, then Railway line has to be extended a distance of only 46 km. By doing this, Metupalayam adjoining Ooty will be connected to Chennai by a Rail line via Sathyamangalam, Gopichettipalayam, Cithode and Erode to Chenai at a very nominal cost. In view of dire need of this rail line by the local people as well as tourists. I request to take necessary initiatives for construction of this new rail line on priority basis and announce the same in the present budget proposals.

Shri Abdul Dawood Khan, an employee belonging to ICF, Chennai and Football Sports Person has represented three times to Indian Railways (National

---

* Speech was laid on the Table.

Men). He belongs to minority community. He had given many representations for his out of turn promotion through official channel. The same was declined without assigning any reasons.

It is to highlight that in 1997 one Basket Ball player Bagwan Babu, represented only at National level and got out of turn promotion.

In 2001 one football player, southern railway also got out of turn promotion. I also got information the there are various unwanted things happening in filling up the Sports Quota vacancies. Recently, ICF had appointed two persons from a particular state as the Chief Personal Officer is belonging to that state.

But Shri Dawood has represented three times the Indian Railways (National Men). As far as my knowledge goes, it is a genuine case. I request to take necessary step to get justification in this matter.

***श्री छेदी पासवान (सासाराम):** राष्ट्र की जीवन रेखा भारतीय रेल का वर्तमान मुश्किल भरा किन्तु माननीय प्रधानमंत्री जी के मार्ग दर्शन एवं बुलन्द इरादों से इसका भविष्य उज्ज्वल है। वर्तमान सरकार ने रेवड़ियां न बांटकर अगले पांच वर्षों में रेल का काया पलट करने के सुन्दर प्रयास की ओर कदम बढ़ाया है। तेज रफ्तार गाड़ियां, साफ-सुथरे स्टेशन, सुरक्षित यात्रा, कुशल एवं कार्यनिष्ट कर्मचारी बल भावी रेलवे की पहचान होनी चाहिए।

मैं सरकार की इच्छाशक्ति को साधुवाद देना चाहता हूं, जिसमें देशवासियों के लिए किफायती, सुखद, समयबद्ध, सुरक्षित, सुविधाजनक, विश्वसनीय एवं विश्वस्तरीय रेल सेवा क्षेत्र बनाने का संकल्प है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, जिन्होंने वित्तीय संसाधनों की तंगी के बावजूद रेल किराया में कोई वृद्धि नहीं की है तथा माननीय प्रधानमंत्री जी के आशा के अनुरूप एक भव्य कार्ययोजना की ओर बढ़े हैं।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने भारतीय रेल को मात्र परिवहन का एक साधन के रूप में नहीं बल्कि भारत के आर्थिक विकास की रीढ़ की हड्डी के रूप में देखा है। निश्चित रूप से भारतीय रेल देश की एकता एवं अखंडता की धुरी है।

माननीय मोदी जी की सरकार सामाजिक न्याय एवं क्षेत्रीय न्याय के प्रति प्रतिबद्ध है। क्षेत्रीय एवं सामाजिक न्याय के दृष्टिकोण से माननीय रेल मंत्री जी से हमारी कुछ अपेक्षाएं हैं-

विश्वस्तरीय पर्यटक स्थल, सांस्कृतिक एवं व्यापारिक महत्व का शहर सासाराम जंक्शन (पूर्व मध्य रेलवे) से गुजरने वाली चार राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों में से कम से कम दो का ठहराव जरूर सुनिश्चित किया जाए।

बिहार राज्य क्षेत्र में कहीं न रुकने वाली साप्ताहिक युवा एक्सप्रेस का ठहराव सासाराम जंक्शन पर सुनिश्चित किया जाए।

रोहतास एवं कैमूर जिलों को जोड़नेवालली रेल बजट में शामिल सभी रेल परियोजनाओं में पर्याप्त वित्तपोषण कराकर उन्हें शीघ्र संचालित किया जाए।

हमारे संसदीय क्षेत्र में रोहतास जिला के नोहट्टा, तिलौथू, रोहतास प्रखण्ड औद्योगिक क्षेत्र में आता थ, किन्तु वर्तमान में सारे उद्योग यथा बौलिया खान, जपला सीमेंट फैक्ट्री, पीपीसीएल अमझोर, डालमियानगर फैक्ट्री इत्यादि के बंदी से हमारा क्षेत्र उद्योग विहीन एवं रोजगार विहीन हो गया है।

---

* Speech was laid on the Table.

जिसकी भरपाई के लिए यदि पहलेजा से नौहट्टा तक रेल पथ का निमाण किया जाता है तो उन क्षेत्रों के सामजिक एवं आर्थिक उन्नयन का मार्ग पुनः प्रशस्त होगा।

पूरे सप्ताह चलने वाली पूर्वा एक्सप्रेस सिर्फ एक दिन ग्रैण्ड कोड लाइन पर चलती है, जबकि बाकी सभी दिन मुगल सराय से पटना होकर हावड़ा जाती है और उसका भी ठहराव जिला मुख्यालय सासाराम में नहीं है, कृपया कराई जाए। अंत में लोक कल्याणकारी रेल बजट का हार्दिक समर्थन करता हूं।

SHRI RAM PRASAD SARMAH (TEZPUR): Sir, I thank you for allowing me to speak on the Railway Budget for 2015-2016. I am sorry for my bad throat.

I appreciate that the hon. Minister, under the able leadership of our Prime Minister, has tried to cover in his Railway Budget all sections of the society, particularly, the lower income group by increasing the number of unreserved coaches in long-distance trains. This Railway Budget is a reinvention and rebirth of the Indian Railways by emphasising on technology-based modernisation.

The 2015 Rail Budget is a progressive and an extremely practical Budget, and the hon. Minister has given great importance to passenger convenience and safety. Overall, this Rail Budget is a pro-people Budget. The Railway Minister has also not increased the passenger fares, as a few colleagues of ours were expecting. I appreciate that Railway Minister Shri Suresh Prabhu has not announced a single new train or extension of services in his Budget for 2015-16, but he concentrated on service and quality improvement of railways, and completion of long pending projects. This is, perhaps, the first time in many years that the Railway Minister has not announced any new train.

The Railway Minister has specially mentioned that the Government is committed to provide rail connectivity to all North Eastern States. But I would like to remind the hon. Minister that North East is far behind in terms of development. The maximum number of projects which were announced by the earlier Railway Ministers is either running late or the execution work of these projects has not yet started. Bogibeel Bridge is one of the leading examples. This project was supposed to be completed in 2009 and, in the meantime, a number of time extensions has been granted. Till now, there is no guarantee by when this rail-cum-road bridge will get completed. There were some chances to allocate more resources to the North Eastern States, but those have been neglected. However, the hon. Railway Minister has awarded the largest amount for train infrastructure development and for completion of pending rail projects in the North East, for which I would like to congratulate and appreciate his efforts.

I am also grateful to the hon. Railway Minister for allocating an extra amount of Rs. 39,000 crore for a period from 2015 to 2019 to the States of North East region and Jammu and Kashmir. A major share of this amount will certainly go to the North Eastern States because we are seven States with 45 million population. It is quite a large area as compared to Jammu and Kashmir.

Assam and the North East are the most neglected areas in the last 70 years. North East is hub for tourism, organic farming, tea industry, religious sites, and tribal cult and culture, but in the last 70 years, we have not got anything substantial. The local youth hardly get two to 5 per cent employment in NF Railway. We are suffering badly for the last so many years. There is also a long pending demand for doubling all tracks with electrification from New Jalpaiguri to Morkongselek, from New Jalpaiguri to Dibrugarh, and from Lumding to Agartala *via* Silchar. The people of Assam certainly deserve a coach building factory in Guwahati, which will encourage local employment. I am sure the hon. Railway Minister would take into account the serious bottlenecks of rail communication in the North East. The need of the hour is also to totally detach NF Railway from Bihar and Bengal. In tune with the hon. Prime Minister's initiative to boost development in the North East, special recruitment policy with a Zonal Recruitment Board for the youth of the North Eastern Region is a must.

In my constituency Tezpur, Rangapara Station should be declared as 'Adarsh' station, and the Intercity Express should connect Tezpur with Guwahati for public convenience. Rajdhani Express should run from Naharlagun to Delhi, at least, twice in a week so that the people of the area get facilities to travel directly to Delhi in Rajdhani. Metro Rail should be taken up from Azra in Kamrup to Jagi Road in Morigaon District.

I would also request the hon. Railway Minister to put extra weight on Assam by adding a few more rail tracks and bridges. There is a need of connectivity from Changsari (Kamrup District) to Tezpur (Sonitpur District) *via* Sipajhar, Mangaldei, Dalgaon, Borsola and Singri, besides two overbridges at Rangapara North and Mission Chariali Tezpur.

For such a progressive Rail Budget, on behalf of the people of Assam and of my constituency, Tezpur, I thank the Railway Minister. I also thank you, Sir, for giving this chance to speak.

*SHRI DEVUSINH CHAUHAN (KHEDA): I congratulate the NDA Government for this Rail Budget 2015-2016 .In one word we can define this Budget as the Budget of future of Rail in our country.

When we visit outside the country at that time, we all think that when our country has a facility of the train like foreign country, this Budget is going to fulfill that expectation of the citizen of country.

This Budget is going to lay down the foundation of new rail standard that we see in abroad. In our country so far the Railway Budget had been politically motivated but this Budget presented by Hon'ble Railway Minister has been far from politics and is aimed at development of railway for the entire nation, keeping in view the Motto of ***Ek Bharat Shresht Bharat.***

My humble request to Hon'ble Minister is that in my Constituency this time, there is a pending issue of Nadia-Udaipur rail line since 1978. So, please do needful in the matter. Kindly consider conversion of Metre Gauge into Broad Gauge and regular train service may be provided to meet the long pending demands of people of my Constituency that is Kheda in Gujarat.

---

* Speech was laid on the Table

*__SHRI P.R. SENTHILNATHAN (SIVAGANGA):__ I would like to place on record the requirements of rail passengers on behalf of the people of my Sivaganga Constituency who have heeded to our leader, Makkalin Mudalvar, Puratchi Thalaivi Amma.

Considering the increased number of passengers travelling by Silambu Express (16181/16182), it may be operated as a daily train instead of operating it as a biweekly train. A road-over-bridge or a subway must be constructed at Pudhuvayal junction in Karaikudi-Pudhuvayal Road and also at Ariyakudi Railway gate near Karaikudi Railway Station.

It would be of great help if Pallavan Express terminating at Karaikudi is extended upto Manamadurai.

Considering the increased number of passengers travelling by Rameswaram-Coimbatore Express (16617/16618) this train may be operated daily instead of Weekly once.

Much of progress has not been made in the braod-gauge conversion work on the Karaikudi-Pattukottai-Thiruvarur section of the rail-line for a long time. It should be geared up to ensure speedy completion. Till such time when that work is completed, Kamban Express which is not in operation now may be made operational through Tiruchi as a daily train to minimize the traffic congestion in the Rameswaram-Chennai trains and to avoid the inconvenience faced by the travelling public.

The over-bridge construction near the new entrance at the Karaikudi Railway Junction is yet to commence even after its being approved by the Department.

Considering the increase in the number of Passengers Travelling by Pondicherry-Kanyakumari Express (16861), the weekly train may be operated as a daily train. Stated below are the requirements for new lines: (1). Trichy-

---

* Speech was laid on the Table.

Rameshwaram Dual Railway track line; (2). Karaikudi-Madurai new railway track line required (Distance 10 km.); (3). Karaikudi-Kanniyakumari via (Devakottai-Thiruvadanai-Ramnad) new railway line. (Survey for this route has been completed already); (4). Pudhukottai-Thondi vai (Aalangudi-Aranthangi) new railway line; and (5). Karakudi-Kovai via (Thirupathur-Singampunari-Kottampattai-Dhindugal-Palani) new railway line.

The railway platform at Devakottai Railway Station has to be raised to the level of the last footstep of the train and the roof length in the platforms of Devakottai Railway Station be increased.The Devakottai Railway Station must be provided with proper lighting facility covering the entire platform with power backup facility. Purified drinking water facility needs to be provided. The Railway Reservation Counter may be made operational for the entire day from 0800 a.m. to 0800 p.m. I hope in this IT era, it should be just possible

The foot over bridge in the Karaikudi Railway station must be relocated to the middle of the platform. The 3rd and 4th platform at Karaikudi Railway Station must be proivded with roof. Adequate lightings must be done to cover the entire platform. Karaikudi Railway Station must be provided with escalator.

Manamadurai Railway junction must be provided with escalator as it handles number of passengers coming from Madurai, Trichy and Rameshwaram. The working time for Reservation Counter there must be extended from 8.00 am to 8.00 pm.

The railway platform at Chettinadu Railway Station has to be raised to the level of the last footstep of the trains. Pure drinking water facility may also be provided. The working time for reservation counter is up to 5.00 p.m.

Pudhukottai Railway Station must be fitted with escalator as more number of passengers travel in all the trains that pass through this station.

Considering the demand of the increased number of Passengers travelling by Rameshwaram-Bhuvaneshwar Express (18495/18496) and Rameshwaram-

Varanasi Express (14259/14260) these two trains must have stoppages in Sivagangai, Devakottai, Pudhukottai Stations.

A daily express train may please be introduced between Rameswaram to Mysore via Trichy, Erode and Bangalore.

Considering the demands of thousands of pilgrims from this area who visit Thiruvannamalai and Tirupati throughout the year, a regular daily express train may please be introduced between Rameswaram and Tirupati via Karaikudai, Trichy and Thiruvannamalai.

The frequency of Puducherry-Kanyakumari Express and Coimbator-Rameswaram Express train may be increased to make them daily trains.

Last but not the least, I would like to request to provide stoppage for all trains at Thirumayam which is an important historical town between Pudukottai and Karaikudi.

***श्री कँवर सिंह तँवर (अमरोहा):** हमारे देश में हर क्षण करोड़ों की संख्या में लोग रेलवे से यात्रा करते हैं, ऐसे विशाल देश में आवागमन सुरक्षित और बेहतर हो यह सबसे महत्वपूर्ण जिम्मेदारी रेलवे की है। यह सरकार की दूरदर्शिता तथा बेहतर उत्तरदायित्व का ही प्रमाण है कि मा. रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट में सुरक्षा और सुविधा के लिए खास रूप से ध्यान दिया है। इसके साथ ही बढ़ती आबादी के हिसाब से लोगों को बेहतर आवागमन की सुविधा देने के लिए इसके विस्तारीकरण की योजना को शामिल किया गया है। दिन प्रतिदिन बढ़ती तकनीकी सुविधाओं के हो रहे विकास को भी रेल व्यवस्था में इस्तेमाल करने की पूरजोर कोशिश की गई है। यात्री सुविधा तथा रेलवे के संचालन की व्यवस्था दोनों ही क्षेत्रों में इस सुविधा का भरपूर उपयोग किए जोन का प्रयास इस बजट में साफ दिखाई पड़ता है। रेल बजट मे समाज के गरीब, कमजोर और असहाय श्रेणी में आने वाले वर्ग का विशेष ध्यान रखा गया है। प्रस्तुत रेल बजट दीर्घकालिक है, इसके परिणाम दीर्घकाल में दिखाई पड़ेंगे। माननीय रेल मंत्री जी के बजट से रेलवे का जो आधारभूत ढांचा तैयार होगा, उससे आने वाले दिनों में उस पर एक ऐसी रेलवे व्यवस्था बनाई जा सकेगी, जो रेलवे का कायाकल्प करने में सहायक होगी।

मंत्री महोदय ने अपने बजट में बुलेट ट्रेन चलाने, गाड़ियों की गति बढ़ाने के लिए तथा रेलवे नेटवर्क को बढ़ाने के लिए जो लक्ष्य रखा है वह एक सराहनीय कदम है। यह एक प्रगतिशील बजट है। मैं ऐसे बजट को प्रस्तुत करने के लिए मा. रेल मंत्री तथा अपनी सरकार का धन्यवाद करता हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र अमरोहा उत्तर प्रदेश में गढ़ गंगा एक प्रमुख धार्मिक नगरी है। जिसके निकटतम जं. गजरौला है। जहां से प्रतिदिन पर्यटकों के साथ-साथ इस क्षेत्र के हजारों लोग काम के लिए दिल्ली आते-जाते हैं। परन्तु प्रायः एवं सायंकाल में कोई भी ऐसी गाड़ी नहीं है जिससे ये समय पर अपने ऑफिस अथवा काम पर आ जा सके।

गजरौला स्टेशन पर निम्नलिखित ट्रेनों का ठहराव किया जाए- (1). आला हजरत एक्सप्रेस; (2).राजरानी एक्सप्रेस; (3). गुवाहटी एक्सप्रेस; तथा (4). सद्भावना एक्सप्रेस।

---

* Speech was laid on the Table.

मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि अमरोहा और दिल्ली के बीच दैनिक यात्रियों के लिए शटल ट्रेन चलाई जाए तथा अमरोहा और हरिद्वार के मध्य एक नई ट्रेन चलाई जाए। अमरोहा से हसनपुर रेलवे मार्ग भी प्रस्तावित है। परन्तु इस पर कोई कार्य नहीं हुआ है। इसे भी यथाशीघ्र पूर्ण कराया जाए। कुचेसर रोड रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का अभाव है। न तो वहां शौचालय हैं, न ही यात्रियों के बैठने के लिए कोई व्यवस्था है। इस स्टेशन पर मूलभूत यात्री सुविधाओं की व्यवस्था की जाए। मैं अंत में एक बार फिर से रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं।

SHRI R. RADHAKRISHNAN (PUDUCHERRY): Hon. Chairman, Sir, I thank you very much. At the outset, on behalf of the hon. Chief Minister and the people of Puducherry, I would like to thank the hon. Railway Minister and congratulate him on his first Budget.

This Budget is focusing on stabilizing the Railways. He has not given in to any populist demand. In fact, he has given more importance to the demands of the consumers or the people who are using the Railway network. He has taken a lot of care into the cleanliness, sanitation, food, reservation of tickets and so on. The hon. Minister has given due importance to all these issues. No service could be successful if we do not attend to the needs of the consumers or the people who use that service. In that way, his main focus has been to serve the passengers of the Railways.

He has promised an investment of Rs. 8.5 lakh crore in the next five years into the Railways. Definitely, this will bring about a big thrust in the employment and in the economic development of the country. While insisting on the price rise and justifying the demand on the price rise last year, the hon. Finance Minister had said the rise was justified because people have to pay for the services. This time, the Minister has not made any increase in the fare of the railway users. I think, now the Ministry has decided that we should provide the adequate service for what the people are paying to the Railways. I think, he has decided to look inwards. No amount of increase will make the Railways successful until the efficiency of the services is improved. That way, I think, the Railway Minister has given more importance to improving the services of the Railways.

16.17 hrs (Hon. Deputy-Speaker *in the Chair*)

As far as Puducherry is concerned, it is a UT. I would request the hon. Minister on behalf of all the UTs to exempt them from the State's share because the entire length of Railway network covering the Union Territories would be less than 200 kilometres. It would greatly benefit the Union Territories which are using the Railways, if they are exempted from the contribution of the State's share.

He has kept the impressive targets by increasing the operating ratio to 12.5 per cent. I congratulate him. I wish him well that his targets would be achieved with possible contribution of the Railways in the development of the Indian economy. I once again congratulate the Railway Minister.

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri Vinod Kumar Sonkar. You conclude your speech in three minutes. The time allotted to all the Parties is over. We are having an extra time of 45 minutes. We are giving three, three minutes to each Member. Therefore, you try to finish your speech within three minutes. The Minister's reply is at 5.00 p.m.

श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी) : महोदय, आपने रेलवे जैसे महत्वपूर्ण विषय पर मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। आजादी के बाद पेश किए गए रेल बजट में से यह पहला ऐसा बजट है जो अपने आप में राष्ट्रीय है। इससे पहले जितने भी बजट पेश किए गए हैं, वे क्षेत्रीय रहे हैं। जो भी रेल मंत्री रहे, उन्होंने अपने क्षेत्र पर ज्यादा ध्यान केंद्रित किया। मैं इस बात के लिए मंत्री जी को बधाई दूंगा कि उनके हाथ में सब कुछ होते हुए भी, चाहे माननीय मनोज सिन्हा जी हों या माननीय सुरेश प्रभु जी हों अपने क्षेत्र के लिए कुछ नहीं किया है। यह पहला बजट है, जो पूरे देश को ध्यान में रखकर लाया गया है। इस बजट में जहां एक ओर स्वच्छ भारत, मेक इन इंडिया, डिजिटल इंडिया, कौशल विकास, पर्यावरण और संरक्षण, सौर ऊर्जा को प्रोत्साहन देने का काम किया गया है वहीं रेल के विस्तारीकरण पर भी उतना ही ध्यान दिया है। वर्ष 2014-2015 में मात्र 462 किलोमीटर लाइन स्वीकृत की गई थी, उसकी तुलना में वर्ष 2015-2016 के बजट में इन्होंने 6608 किलोमीटर लाइन की स्वीकृति प्रदान की है। यह पिछले वर्षों की तुलना में 1330 परसेंट अधिक है। यह अपने आप में रिकार्ड है। मंत्री जी ने जहां एक तरफ रेल के विस्तारीकरण पर ध्यान दिया, वहीं इन्होंने रेल के विद्युतीकरण पर भी ध्यान दिया। रेल के विद्युतीकरण से जहां पर्यावरण सुरक्षित होगा, विदेशी करेंसी बचेगी वहां लोगों को भी रोजगार के अधिक अवसर प्राप्त होंगे। प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर आम टिकट लेने क लिए लम्बी-लम्बी लाइन लगी रहती हैं। ये बात किसी से छुपी नहीं है कि टिकट न मिलने के अभाव में लोगों की ट्रेन भी छूट जाती है और कभी-कभी तो लोगों को मजबूरी में बिना टिकट यात्रा भी करनी पड़ती है जिसके कारण उन्हें पैनेलाइज होना पड़ता है। इसके लिए इन्होंने ई-टिकटिंग की व्यवस्था की है। जो आपरेशन फाइव मिनट शुरू किया है, उसकी जितनी भी प्रशंसा की जाए उतनी कम है। ट्रेन रूट्स पर बहुत दबाव है। मंत्री जी ने रेल की स्पीड बढ़ाने का भी काम किया है।

महोदय, बोलने का समय कम है, इसलिए मैं केवल अपने क्षेत्र की मांग रखना चाहता हूं। मेरे क्षेत्र भरवारी और सिराथू रेलवे स्टेशन हैं जो जिला मुख्यालय से बहुत दूर हैं। दिल्ली के लिए कोई ट्रेन नहीं है। रिवांचल एक्सप्रैस वहां से जाती है। मेरा निवेदन है कि भरवारी और सिराथू रेलवे स्टेशनों पर रिवांचल का स्टापेज दिया जाए। मेरे क्षेत्र में प्रतापगढ़ जनपद आता है, जो गंगा-गोमती एक्सप्रेस है, जो सुबह लखनऊ के लिए जाती है, उनका ठहराव लाल गोपालगंज और मानिकपुर में करने की कृपा करें। इसके साथ मेरे जिला मुख्यालय रेलवे कनेक्टिविटी से महरूम है। वहां कम से कम एक रिजर्वेशन काउंटर खोलने की कृपा करें, जिससे कम से कम मंझनपुर और कौशाम्बी के लोगों को इस बात का मालूम हो कि रेलवे स्टेशन की कनेक्टिविटी उनके जनपद से जुड़ी हुई है।...(व्यवधान) महोदय, अभी मुझे बोलते हुए तीन मिनट का समय

भी नहीं हुआ है। आप से निवेदन है कि आप हमें बोलने का अधिक समय दीजिए। हमारा क्षेत्र पिछड़ा हुआ है और छोटा है। हम लोगों की बात सदन के सामने नहीं आ पाती है। उसके साथ ही अगर हम लोगों को अपनी पूरी बात नहीं कहने दिया जाएगा तो यह ठीक नहीं है। ...(व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: I cannot help it. Already I told you that your Party's time is over. What can I do? I made it very clear that you speak about your Constituency and conclude. But you are speaking on some other lines.

श्री विनोद कुमार सोनकर : हमें बेंच भी पीछे दी गयी है।...(व्यवधान) महोदय, मैं अंतिम बात कह कर अपनी बात समाप्त करता हूं।

महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी हैं। ऊपर के प्रभु की कृपा नहीं है, शायद यही कृपा करके हमारे क्षेत्र का विकास कुछ कर देंगे। मेरे क्षेत्र में कम से कम दो स्टेशनों को जिलास्तरीय बना दें, जिससे हम लोग दुबारा यहां चुनकर आएं, अन्यथा जनता हमें माफ नहीं करेगी।

श्री ताम्रध्वज साहू (दुर्ग) : महोदय, मैं तीन मिनट में अपनी बात समाप्त करने की कोशिश करूंगा। बिना किसी भूमिका के मैं अपनी बात शुरू कर रहा हूं।

माननीय रेलमंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उसमें जनता के लिए किसी प्रकार की सुविधा की घोषणा नहीं की गयी है, बल्कि इस बजट से महंगाई ज्यादा बढ़ने की संभावना है। किसी नई ट्रेन की घोषणा नहीं हुई, केवल भ्रम फैलाकर आंकड़ों के जाल में फंसाने का काम इस बजट में हुआ है। बजट बताता है कि साल भर में क्या काम करेंगे, लेकिन इस बजट में ऐसा कुछ भी नहीं है। यह भाषण मात्र है, जिसकी कोई समय-सीमा नहीं है। ऐसा सोचें, ऐसा हो जाएगा, इस प्रकार की बातें इस बजट में कही गयी हैं। ऐसा लक्ष्यविहीन बजट आज तक नहीं देखा गया है। रेल बजट में माल भाड़े में दो से 12 प्रतिशत वृद्धि की गयी है, जबकि वर्ष 2013-14 के बजट में यह कहा गया था कि अगर डीजल के रेट में कमी आती है तो यात्री किराया एवं माल भाड़े में कमी की जाएगी। पूरी दुनिया में डीजल की कीमत गिर रही है, इसके बावजूद माल भाड़ा बढ़ा दिया गया, इससे महंगाई बढ़ेगी। क्या यही अच्छे दिन का फार्मूला है? केन्द्र सरकार का एकमात्र ऐसा विभाग भारतीय रेल है जिससे जनता सीधे जुड़ी हुई है। जाहिर है कि हर रेल बजट में गाड़ियों का विस्तार और नई गाड़ियों की घोषणा की जाती है। इस साल के रेल बजट में पहली बार ऐसा हुआ है कि ऐसी कोई घोषणा नहीं है। यह पूरे 125 करोड़ लोगों के साथ विश्वासघात है। कहने के लिए बहुत बड़ी-बड़ी बातें कही गयीं, बुलेट ट्रेन चलाएंगे, लेकिन सब मुंगेरीलाल के हसीन सपने जैसा है। बुलेट ट्रेन कब तक चलेगी, इसकी कोई समय-सीमा नहीं है। इसी तरह नौ अन्य रेल मार्गों पर गाड़ियों की स्पीड 160 से 200 किलोमीटर प्रति घण्टा करने की बात पिछली बार कही गयी थी। माननीय रेलमंत्री जी यह नहीं बता पा रहे हैं कि इसमें कितने साल लगेंगे? मेरे क्षेत्र का दुर्ग-बिलासपुर रेल मार्ग इन नौ रेल मार्गों में शामिल है।

ऐसे ही रेल मार्ग के बगल में बेरिकेटिंग के लिए 17 करोड़ रुपए चाहिए। इसमें केवल 15 लाख रुपए इस रेल बजट में दिए गए हैं। अर्थात स्पीड बढ़ाने में 100 साल लगेंगे। ट्रेंस के अंदर खानपान की सुविधा ठीक करने के लिए रेल मंत्री जी ने जो तरीके बताए हैं, वे उच्च मध्यम वर्गीय लोगों के हिसाब से हैं, आम जनता के नजरिए से कोई भी सस्ता और अच्छा विकल्प नहीं दिया गया है।

HON. DEPUTY SPEAKER: I cannot help it. Already I told your time is over. The time allotted to your party is over.

श्री ताम्रध्वज साहू : उपाध्यक्ष जी, छत्तीसगढ़ स्थित बिलासपुर डिवीजन देश में सर्वाधिक आय देने वाला डिवीजन है। उसके बाद भी यहां की मांग को अनदेखा किया जाता रहा है। नई ट्रेंस की मांग, कुछ ट्रेंस का

फेरा बढ़ाना, कुछ के स्टापेज की मांग वर्षों से चली आ रही है, परंतु आज तक कोई उल्लेखनीय प्रगति नहीं हुई है।

HON. DEPUTY SPEAKER: I made it very clear, when you are speaking, please talk about your constituency and finish it. But you are going on other lines.

श्री ताम्रध्वज साहू : मैं आपसे निवेदन किया था कि मैं तीन मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। मैंने पिछले रेल बजट पर बोलते हुए भी मैंने कुछ बातों का उल्लेख किया था जिनमें से कुछ के बारे में फिर बताना चाहता हूं।

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri Tamradhwaj Sahu, you are allotted only three minutes.

श्री ताम्रध्वज साहू : अभी तो मुझे बोलते हुए एक ही मिनट हुआ है। भिलाई-दल्लीराजदरा रेलवे लाइन के सब स्टेशन मड़ोदा में ओवरब्रिज का निर्माण अति आवश्यक है। अविलम्ब कार्यवाही कर निर्माण सुनिश्चित किया जाए। दुर्ग-इंदौर एक्सप्रेस वाया बिलासपुर-कटनी-गुना नई ट्रेन चलाई जाए। दुर्ग-बोकारो स्टील सिटी एक्सप्रेस वाया राऊरकेला-रांची नई ट्रेन चलाई जाए। बिलासपुर से त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस वाया दुर्ग-नागपुर-कल्याण-मडगांव के लिए नई ट्रेन चलाई जाए। कोरबा-नागपुर के मध्य शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए।

HON. DEPUTY SPEAKER: Whatever you have to say, give in writing to the Minister. I had given you three minutes time and that is over.

श्री गोपाल शेट्टी (मुम्बई उत्तर) : उपाध्यक्ष जी, मैं रेल बजट 2015-2016 का समर्थन करते हुए रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा को धन्यवाद देता हूं। इस बजट में महाराष्ट्र और मुम्बई के साथ पूरा न्याय रेल मंत्री जी ने किया है और पर्याप्त निधि उपबल्ध कराने की कोशिश की है। कोंकण रेलवे से महाराष्ट्र, कर्नाटक और दक्षिण राज्यों के रेल प्रवासियों को बड़ी उम्मीद है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि वसई दिवा जंक्शन पर टर्मिनल निर्माण की मांग मुम्बई और महाराष्ट्र के लोग लम्बे समय से कर रहे हैं इसलिए इसका काम तुरंत शुरू किया जाए। इससे कोंकणवासियों को भी बड़ा लाभ होगा।

बुलेट ट्रेन परियोजना को जल्द से जल्द अमल में लाने की आवश्यकता है, क्योंकि यह युवा पीढ़ी की मांग है और समय की भी आवश्यकता है। इसी तरह फ्रेट कॉरिडोर का काम भी तेज गति से आगे बढ़ाने की जरूरत है। इससे धंधा-कारोबार में गति आएगी और तैयार माल एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाने से माल की खपत बढ़ेगी। जब खपत बढ़ेगी तो मैन्युफैक्चरिंग भी ज्यादा होगी, जिसका मतलब है ज्यादा से ज्यादा लोगों को रोजगार उपलब्ध होना। इसके अलावा इससे जीडीपी ग्रोथ में भी तेजी आएगी।

उपाध्यक्ष जी, मुम्बई शहर के लिए 11,500 करोड़ रुपए के एमयूटीपी को मंजूरी देकर रेल मंत्री जी ने मुम्बई के साथ बहुत न्याय किया है। जिसमें बोरीवली-विरार की पांचवी और छठी लाइन का समाविष्ट है। हार्बर लाइन गोरेगांव से बोरिवली, विरार-धानू तीसरी और चौथी लाइन का समाविष्ट भी है। इसके अलावा मुम्बई सबअर्बन लाइन वसई-विरार और बांद्रा-कुर्ला ईस्ट-वैस्ट को जोड़ने का भी इसमें समाविष्ट है।

उपाध्यक्ष जी, मुम्बई शहर में 3500 लोगों की लोकल ट्रेंस में दरवाजे न होने के कारण मृत्यु और इतनी ही संख्या में लोग जख्मी होते हैं। इसलिए डोरक्लोजर की मांग बहुत समय से कर रहे हैं। गत रेल बजट में उस समय के रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी से भी की थी। इसलिए उसे तुरंत पूरा करने की मांग मैं पुनः रेल मंत्री जी से करना चाहता हूं।

रेलवे स्टेशंस पर जो बड़े-बड़े स्टालधारक हैं, जिनके पास 50 से लेकर 150 तक स्टाल्स हैं, उन सभी के लाइसेंस रिन्यू कर दिए गए हैं, लेकिन जिनके पास एक या दो स्टाल्स हैं, उनके लाइसेंस रिन्यू नहीं किए गए हैं। मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इन्हें तुरंत रिन्यू किया जाए। गत सरकार ने एलिवेटेड कॉरिडोर को ड्राप किया था, इस बार रेल मंत्री जी ने मुम्बई शहर के लिए फिर उसका द्वारा खोलते हुए एलिवेटेड कॉरिडोर को मान्यता दी है। इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

वर्तमान रेल इंफ्रास्ट्रक्चर में ही उपलब्ध ट्रेंस की गति बढ़ाकर 30 प्रतिशत अधिक सर्विस देने की बात रेल मंत्री जी ने कही है। यह उनके सी.ए. ब्रेन की देश और रेल प्रवासियों को देन है, मैं ऐसा मानता

हूं। रेलवे स्टेशंस के नूतनीकरण की मांग हर रेल बजट पर चर्चा के दौरान होती है, लेकिन काम शुरू नहीं हो पाता है। मुम्बई जैसे शहर में सभी रेलवे स्टेशंस को एक नया लुक देने की आवश्यकता है और इस काम को जल्द शुरू किया जाए।

मैं पुनः रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी को मुम्हई शहर के साथ न्याय करने के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

[*]**SHRIMATI M. VASANTHI (TENKASI):** I wish to present few of the Railway demands of my Constituency in this August House.

Rajapalayam is a big Industrial city, with huge number of industries, schools, colleges etc. Chatrapati-Rajapalayam PACR Railway level crossing often gets congested due to heavy traffic. Kindly allot necessary funds to construct ROB at Rajapalayam-Chatrapati Railway Gate. No. 449 KM 591/900-59200.

Rajapalayam Railway Platform height is very low. Kindly take steps to increase the platform height by 2 feet. Senkottai-Pulnaur broad-gauge work is carried out at "Tortoise Speed". Please take initiative/ steps to complete the work expeditiously.

Only one Train "Pothigai Express" is in operation. As you aware Senkottai, Sivakasi, Virudhunagar and Rajapalayam is thickly populated industrial area, kindly introduce an additional train Senkottai- Chennai express during day time.
Only one Entry Gate is in the Rajapalayam Railway Station. Kindly construct two ways separately for "Way in" and "Way Out".

Moreover, Rajapalayam Railway station is very often drowning in darkness. Kindly arrange to install generator as early as possible.

The Long pending issue and expectations of South Indians are the extensions of Delhi-Madurai Express upto Senkottai and Mumbai - Madurai Weekly Express upto Senkottai.

---

[*] Speech was laid on the Table

***श्री पी.पी. चौधरी (पाली)**: पिछले वर्षों के बजट की अपेक्षा इस वर्ष का रेल बजट विकास परक है, जिसमें लुभावने वादे नहीं किए गए हैं, बल्कि बुनियादी संरचना के विकास की बात कही गई है। यह बजट वास्तविकता वाला बजट है। रेलवे लाइने बिछाने व नई रेलों को चलाए जाने जैसे कार्य पूर वर्ष सतत रूप से चलते रहने चाहिए। धरातल पर जो परियोजनाएं आवश्यक हैं, उनकी रेल बजट में घोषणा किया जाना उपयुक्त नहीं है।

पेश किए गए रेल बजट के अनुसार आगामी 5 वर्षों में 8.5 लाख करोड़ का निवेश किया जाएगा। जिसके फलस्वरूप यात्रियों की संख्या 30 मिलियन हो जाएगी जो वर्तमान में 21 मिलियन है। ट्रैक की लम्बाई 20 प्रतिशत 1,38,000 किमी तक बढ़ाई जा सकेगी जो वर्तमान में 1,14,000 किमी है। इसके अतिरिक्त इस वर्ष के बजट में 970 ओवर/अंडर ब्रिजों व 3438 रेलवे क्रॉसिंगों के लिए 6581 करोड़ रुपए स्वीकृत किए गए हैं, जो कि पिछले वर्ष से 2600 प्रतिशत अधिक है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि 1997 में तत्कालीन रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान जी द्वारा जोधपुर जिले की बिलाड़ा से बर नई रेल लाइन की घोषणा की गई थी और उक्त योजना का शिलान्यास किया जा चुका है, लेकिन कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं हो सका। बिलाड़ा से बर की दूरी केवल 40 किमी मात्र है, यदि इन दोनों को रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाता है तो हजारों की संख्या में लोगों को रेल सुविधाओं का लाभ मिल सकेगा व जोधपुर-जयपुर-दिल्ली की दूरी भी बहुत कम होगी तथ जोधपुर से अजमेर को बेहतर कनेक्टिविटी मिल सकेगी। इस संबंध में रेल मंत्रालय द्वारा सर्वे भी कराया जा चुका है। रेलवे बोर्ड द्वारा इसे सहमति के सथ प्लानिंग कमीशन में भेज दिया गया था, लेकिन प्लानिंग कमीशन द्वारा इस योजना को "कोमर्शियली नॉट वाईबल " बताकर छोड़ दिया गया। वहां लाईम स्टोन और सीमेंट के उद्योग विकसित हो चुके हैं1 यदि पुनः सर्वे करवाया जाएगा तो मुझे पूरा विश्वास है कि कि बिलाड़ा-बर रेल लाइन कोमर्शियली वाईबल भी होगी और सोशयली वाईबल भी। माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वर्ष 1997 में की गई घोषणा का क्रियान्वयन करने की कृपा करें, ताकि इस छोटे रेल लिंक के माध्यम से मेरे लोक सभा क्षेत्र पाली के हजारों लोगों को फायदा पहुंचाया जा सके।

मैं आपका ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र पाली (राजस्थान) से होकर गुजर रहे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की ओर आकर्षित करते हुए बताना चाहूंगा कि पाली स्थित बगड़ी नगर स्टेशन के पास गेल संख्या 50-सी पर उत्तर पश्चिमी रेलवे ट्रेक हेतु अंडर ब्रिज बनना प्रस्तावित है, जिसकी चौड़ाई व ऊंचाई 2X 4.5 X 5 है।

---

* Speech was laid on the Table.

मैं आपके संज्ञान में लाना चाहूंगा कि बगड़ी नगर पाली जिले का सबसे बड़ा राजस्व व कृषि आधारित क्षेत्र है, यहां उप-तहसील कार्यालयय, जिला शिक्षा एवं प्रशिक्षण संस्थान, पटवारी ट्रेनिंग सेंटर, अनेक शैक्षणिक संस्थान, सामुदायिक चिकित्सालय, पशु चिकित्सालय, पुलिस थाना, डाकघर, बैंक आदि है।

इस क्षेत्र में मुख्यतः मेहंदी, गेहूं, मक्का, बाजरा व सनाय पत्ती की खेती की जाती है। किसान व काश्तकार कृषि उपज को बड़े-बड़े ट्रकों के माध्यम से पाली जिले में स्थित सोजत कृषि मंडी तक ले जाते हैं, जो रास्ता इसी प्रस्तावित अंडर ब्रिज से होकर निकलता है, इसके अतिरिक्त इस मार्ग से लगभग 800-1000 वाहन प्रतिदिन आते-जाते है। बड़े वाहनों का प्रस्तावित अंडर ब्रिज के नीचे से निकलना मुश्किल होगा तथा जाम की स्थिति भी बनी रहेगी।

अतः आपसे अनुरोध है कि इस संबंध में पुनः सर्वे करवाकर अण्डरब्रिज के स्थान पर ओवरब्रिज निर्माण करने संबंधी कदम उठाने की कृपा करें, ताकि स्थानीय लोगों विशेषकर किसानों को समस्या का सामना न करना पड़े।

पश्चिमी राजस्थान के लोगों की यह मांग रही है कि जोधपुर से दिल्ली के लिए चलने वाली तीन ट्रेनों को हरिद्वार तक चलाया जाए। वर्तमान में जोधपुर से हरिद्वार के लिए केवल एक ही ट्रेन है। जबकि जोधपुर स्टेशन से पाली, जैसलमेर, नागौर, बाड़मेर आदि जिलों के लोगों के साथ-साथ पाकिस्तान से आने वाले हिन्दू लोग भी जोधपुर से ही धार्मिक कार्यों हेतु हरिद्वार के लिए रेल यात्रा करते हैं। हरिद्वार तक के लिए बढ़ाई जा सकने वाली ट्रेनों का विवरण निम्न प्रकार है-

क्रमांक	ट्रेन नम्बर	नाम	समय
1.	22481	जोधपुर-दिल्ली सुपर फास्ट	19.00
2.	12462	मण्डौरा एक्सप्रेस	20.00
3.	14660	जैसलमेर दिल्ली एक्सप्रेस	23.00

सोजत रोड स्टेशन पाली लोकसभा क्षेत्र के प्रमुख रेलवे स्टेशनों में से एक है यह दिल्ली-अहमदाबाद रेलमार्ग पर पड़ता है। सोजत रोड क्षेत्र पर्यटन एवं व्यवसायिक दृष्टि से सुदृढ़ है। यह क्षेत्र मेंहदी व चूने के उत्पादन के लिए विश्व विख्यात है। यदि यहां उक्त ट्रेनों का ठहराव दिया जाता है तो रेलवे के रेवेन्यू में भी अच्छी वृद्धि दर्ज की जा सकेगी। यहां के लोगों की ये बहुत पुरानी मांग है, जो कांग्रेस के कार्यकाल में मंजूर नहीं हो सकी।

यहां के स्थानीय लोगों की यह मांग है कि यहां से गुजरने वाली प्रमुख ट्रेनों का ठहराव सोजत रोड स्टेशन पर स्वीकृत किया जाए। इन ट्रेनों का विवरण निम्न प्रकार है-

क्रमांक	ट्रेन नम्बर	नाम
1.	19411/19412	अजमेर-अहमदाबाद इंटरसिटी एक्सप्रेस
2.	14311/14312	आला हजरत एक्सप्रेस (बरेली-भुज)
3.	19263/19264	दिल्ली एसआर एक्सप्रेस (दिल्ली-पोरबंदर)
4.	16531/16532	गरीब नवाज एक्सप्रेस (अजमेर-बैंगलौर साप्ताहिक)

इसके अतिरिक्त पाली लोक सभा के बिलाड़ा से जोधपुर को चलने वाली पैसेंजर ट्रेन के फेरे बढ़ाने को लेकर जनता की भारी मांग है, जिसे पूरा किया जाना उपुक्त प्रतीत होता है। माननीय मंत्री जी इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे, ऐसी मैं आशा करता हूं।

I would like to bring to your kind notice that there is a need to increase the number of firmly fixed waiting chairs/benches (including overhead sheds) for passengers at different railway stations in my Constituency, Pali-Rajasthan. The details of station wise quantum of chairs to be provided at platforms waiting room/halls and concourse and overhead sheds on need basis, are as under:-

S.No.	Name of Station	Passenger Amenities Required	
		Covering of Platform	Steel Benches three seater
1.	Marwar Jn.	P.F. No. 2/3-3 Bay	30
2.	Rani	P.F. No. 2-2 Bay	90
3.	Jawaibandh	P.F. No. 1-2 Bay	10
4.	Falna	P.F. No. 1-2 Bay	15
5.	Sojat Road	P.F. No. 1-2 Bay	15
6.	Somesar	P.F. No. 1-2 Bay	45

Railway's negligence in respect of welfare of passenger travelling to JU-AII-JSM-BKN in the West Rajasthan is a step motherly treatment. The special train Ex MAS-JU & Ex MAS-AII, which were running from 2000 to 2007 have been suddenly withdrawn. A new train to Ajmer Ex Tiruchi Via Diva-Vasai-ADI-

ABU-MJ is very much needed. A stop for T.No. 16125/26 at Rani-Jawai Bandh (WR) may also be granted.

There are more than 3 million Rajasthanis living in Tamilnadu and there is only one train i.e. Chennai-Jodhpur Express Train No. 26125 which is being run only once a week. It is requested to increase the frequency of Train 26125 to 3 days a week along with catering facility.

I would also like to draw the attention of the Government that two important announcements were made for Jodhpur by then Railway Minister, Ms. Mamta Banerjee in Railway Budget 2009-10. First, construction of Multi-functional complex in station premises for providing rail user facilities like shopping, food stall and restaurants, PCO/STD/ISD/Fax booths, medicines & variety stores, budget hotels, underground parking etc. and the Second, establishing a Railway Medical College attached to Railway Hospital to give higher education facilities to new generation of Railway employee's children. The construction work of Multi-functional complex has since been completed but the matter regarding Railway Medical College is still hanging fire for the last 5-6 years due to lack of sincere efforts of Railway Administration. It was revealed that due to non-availability of land, the construction work of Medical College could not be taken up. There is a Railway Stadium Ground where no Railway activities worth mentioning take place and the ground is leased out to public for Ramlilas, marriages and cricket matches held by private clubs. The existing stadium ground has common compound wall with Divisional Railway Hospital and demolish the age-old quarters for constructing the building of announced Railway Medical College.

सीमित संसाधन को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रालय एवं इसकी कार्यप्रणाली में सुधार लाकर एक तरफ धनराशि जुटाई जाएगी और दूसरी तरफ पीपीपी मॉडल के अंतर्गत निजी निवेश के द्वारा खोले गए हैं। ये स्पष्ट करते हुए रेलवे का निजीकरण नहीं किया जाएगा, लेकिन रेल सेवाओं मे विस्तार एवं गुणवत्ता में सुधार करने के लिए निजी क्षेत्र की भागीदारी करना एक अत्यंत महत्वपूर्ण कदम है। मैं इसके लिए भी

माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। मुझे पूरी उम्मीद है कि रेल सुविधाओं के साथ-साथ निजी क्षेत्र के माध्यम से पुराने रेलवे स्टेशन को विकास, नई लाइनों का विस्तार एवं माल यातायात के क्षेत्र में भी निजी क्षेत्र की भागीदारी यदि सुनिश्चित की जाती है, तो इन क्षेत्रों में हो रही धीमी गति में तेज रफ्तार लाइ जा सकती है।

अंत में मैं माननीय रेलमंत्री जी को इस क्रान्तिकारी रल बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं और उम्मीद करता हूं कि मेरे द्वारा दिए गए सुझावों पर शीघ्रता से ध्यान देते हुए कार्यवाही सुनिश्चित की जाएगी। मैं बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं।

***श्री अर्जुन लाल मीणा (उदयपुर)**: मैं भारत सरकार का एवं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी एवं राज्यमंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को धन्यवाद ज्ञापित करता हूं कि इस बजट में देश में कोई नई रेलगाड़ी चलाने की घोषणा नहीं की है एवं न ही कोई नई ब्रॉडगेज (आमान परिवर्तन) परियोजना की घोषणा की है। पुरानी आमान परिवर्तन परियोजनाओं को ही पूरा करने का वादा किया है।

देश में रेल यात्रियों के लिए कई सुविधाओं की घोषणा की है जैसे रेलवे स्टेशन पर सभी सुख-सुविधाओं वाई-फाई, इंटरनेट, एस्केलेटर, यात्रियों की सुविधा के लिए शुद्ध पेयजल एवं शुद्ध खाना आदि सुविधाएं देना है।

मैं अपने लोक सभा क्षेत्र उदयपुर जो की पर्यटन एवं ऐतिहासिक दृष्टि से देश में महत्वपूर्ण स्थान रखता है, के संबंध में सरकार से मांग करता हूं कि- उदयपुर से अहमदाबाद (गुजरात) वाया हिम्मतनगर के लिए अब तक 109 करोड़ रुपए रेलवे ने खर्च किए हैं, उसे शीघ्र पूरा करने के लिए इस वर्ष अधिक से अधिक बजट देकर आमान परिवर्तन परियोजना पूरी कराएं; उदयपुर से नई दिल्ली तक चलने वाली हजरत निजामुद्दीन गाड़ी में फर्स्ट एसी कोच एवं थर्ड एसी कोच की संख्या को बढ़ाया जावे; उदयपुर से नई दिल्ली हजरत निजामुद्दीन गाड़ी को हरिद्वार तक बढ़ाया जाए; पूजा एक्सप्रेस को उदयपुर से वाया अजमेर होते हुए वैष्णों देवी गाड़ी को पुनः प्रारम्भ कर सप्ताह में दो दिन उदयपुर से वैष्णों देवी तक चलाई जावे; उदयपुर से वाया चित्तौड़गढ़ होकर नागपुर तक ट्रेन चलाई जावे, जो रतलाम (मध्य प्रदेश) तक आती है उसे उदयपुर तक बढ़ाया जावे; तथा डूंगरपुर से रतलाम (मध्य प्रदेश) तक वाया बांसवाड़ा नई रेलवे लाइन की घोषणा पूर्व सरकार ने की थी। यह योजना 2000 करोड़ की है इस योजना में 50 प्रतिशत राशि राज्य सरकार द्वारा वहन की जाएगी। राज्य सरकार द्वारा इस योजना में अब तक 200 करोड़ रुपए खर्च किए जा चुके हैं। अतः उक्त रेलवे लाइन को शीघ्र पूरा करने के लिए केन्द्र सरकार पर्याप्त धन राशि उपलब्ध करावें।

---

* Speech was laid on the Table.

ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI): Thank you hon. Deputy Speaker Sir, though my constituency is not connected with rail, more than 8,500 families of my constituency are being affected by the delay in implementing a project. It was our ambitious project to have rail connectivity between Angamaly and Sabarimala, which is the most sought after pilgrimage centre in my State and in South India also. This project was announced in the year 1997-98 and land acquisition proceedings were started in 1999 and a preliminary notification was issued. Due to that preliminary notification, the rights of the people over the land have been freezed for ever. They are not in a position to exercise their rights over the property by pledging the property for availing financial assistance from the banks or sell the property or not even re-construct or maintain their residential buildings within that property. Because of the delay in implementing this project, the people are suffering like anything.

The project has been reduced to 116 km. from 138 km. The total fund required for the project is Rs,1,565 crore. Till now the Government has spent Rs.139.49 crore and completed only 10 km. of rail line. Last year there was an allocation of Rs.23 crore. This year only Rs.5 crore has been allotted for the project. The Central Government is of the opinion that with 50 per cent participation of the State it can complete the project. The State Government is not prepared to make its 50 per cent contribution. Due to this difference of opinion between the Central Government and the State Government, the project is in limbo, thereby, the lives of the people are being affected. I, therefore, urge upon the Government to have a consensus on the issue and complete the project as early as possible in a time-bound manner. Our Railway Minister is also committed to complete all the on-going projects in a time-bound manner.

Sir, I have some more points to be raised. I may be allowed to lay my speech on the Table.

HON. DEPUTY SPEAKER: It cannot be laid. You can give it in writing to the Minister.

ADV. JOICE GEORGE : I may be allowed to raise only one point. I, being an independent Member, may be given some more time.

As I said, Sir, my constituency is not connected with rail. We had five railway reservation centers in my constituency. All these centres have been closed down. I would urge upon the Government to re-open all these centres.

Sir, Tamil Nadu may also be interested in having a railway line between Ernakulam and Madurai. I would request the Minister for mooting this proposal. Thank you.

12.03.2015

श्री विद्युत वरन महतो (जमशेदपुर): महोदय, वर्ष 2015-2016 के रेल बजट पर बहस में भाग लेने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी एवं मनोज सिन्हा जी को लोकतंत्र के इस पवित्र मंदिर में अपना पहला रेल बजट वर्ष 2015-2016 प्रस्तुत करने के लिए हार्दिक बधाई देना चाहता हूं। यह रेल बजट देश की प्रगति को गति देने वाला सिद्ध होगा और जैसा कि हमारे माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोई जी ने कहा है कि यह बजट भविष्य उन्मुखी और यात्री केंद्रित बजट है, इसमें स्पष्ट दृष्टि और उसे हासिल करने की निश्चित योजना का मिश्रण है। यह ऐतिहासिक क्षण है, जब डिब्बों और ट्रेनों पर चर्चा करने से अलग रुख अपनाते हुए व्यापक रेलवे सुधार पर चर्चा की गई है।

महोदय, भारतीय रेलवे हमारी अर्थव्यवस्था की रीढ़ मानी जाती है। माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है वह सही मायनों में भारतीय रेल का पुनर्जन्म ही है। भारतीय रेल के इतिहास में शायद य पहली बार है कि रेल बजट में ट्रेनों की घोषणा नहीं की गई है। इसमें पूरा फोकस रेलवे नेटवर्क को मजबूती देने, आर्थिक हालत सुधारने और आम यात्रियों को संरक्षण और सुविधा देने पर है। पूरा रेल बजट रेलवे की वास्तविक समस्याओं जैसे यात्री सुविधा, यात्री सुरक्षा और स्वच्छता, ट्रेन स्पीड, अतिरिक्त बोगी, मानव रहित रेलवे क्रासिंग आदि है और उनको भारत अभियान के तहत जोड़ा गया है। बजट में वेटिंग टाइम पांच मिनट का रखा जाना सराहनीय है। रेलवे क्रॉसिंग की समस्या से निपटने के लिए वेलव क्रॉसिंग समाप्त कर उन पर ओवरब्रिज या अंडरब्रीज बनाने का काम स्वीकृत किया गया है जो स्वागत योग्य है। कुल मिलाकर यह रेलवे बजट जमीनी हालात को ध्यान में रखते हुए बनाया गया है।

महोदय, जमशेदपुर झारखण्ड राज्य की औद्योगिक राजधानी होने के कारण यह एक मिनी भारत के रूप मं जाना जाता है। इसी को ध्यान में रखते हुए मैंने आपके सामने झारखण्ड एवं विशेष रूप से जमशेदपुर लोक सभा क्षेत्र के लोगों की वर्षों पुरानी लंबित कुछ मांगों को पूरा करने का अनुरोध किया था जो अधूरी है। व्यापक जनहित में निम्नांकित मांगें इस प्रकार हैं- टाटा नगर से जयपुर तक नई सुपरफास्ट रेल सेवा प्रारम्भ की जाए। पुरुषोत्तम एक्सप्रेस ट्रेन का जयपुर तक विस्तार किया जाए, जो कि दिल्ली में 17 घंटे तक रुकती है। टाटानगर से जयनगर, बिहार वाया दरभंगा, सकड़ी, निर्मली, सुपौल, सहरसा एवं नेपाल के तराई तक इसको बढ़ाया जाए। साथ ही टाटानगर से बक्सर तक सीधी रेल सेवा, टाटानगर से कटिहार एवं टाटानगर-पटना इंटर सिटी ट्रेन की शुरूआत की जाए। टाटानगर-भागलपुर सीधी रेल सेवा शुरू की जाए।

दूरंतो एक्सप्रैस जो टाटानगर में पानी और भोजन लेती है, उसमें बोर्डिंग जमशेदपुर से दी जाए। पुरुषोत्तम एक्सप्रैस को, मूसामोनी क्षेत्र जो माइंस एरिया है, वहां इसे दो मिनट का ठहराव दिया जाए। शिरडी साई एक्सप्रैस को सप्ताह में दो दिन दिया जाए। टाटा बादाम पहाड़ एवं हल्दी पोखर के बीच सिद्र साई में एक हाल्ट का निर्माण किया जाए। धल्भुम्गढ़ के बीच सोनाहातु के बीच में एक हाल्ट का निर्माण किया जाए। चांडिल-पटमदा वाया बन्दोवान से झाड़ग्राम (पश्चिम बंगाल) जो पिछली बार दिया गया है, उसका सर्वे किया जाए। झारखंड राज्य के पूर्वी सिंघभूम जिला अंतर्गत चाकुलिया प्रखंड के बुढहामारा से बहरागोड़ा होते हुए बांग्रिपोसी (उड़ीसा) तक नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए। कांड्रा नामकुम रेलवे लाइन का काम अविलम्ब काम शुरू किया जाए। बड़ा गोविन्दपुर से छोटा गोविन्दपुर के बीच ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

*__SHRIMATI MALA RAJYALAKSHMI SHAH (TEHRI GARHWAL):__ I would like to bring to kind notice of the Government that there are only 4 Dehradun based trains i.e. Janshatabdi c.c. (DDN-New Delhi), Indore Express, (twice a week), and Shaharanpur Passenger daily. I am suggesting some points regarding development of Dehradun Railway station.

1. Departure of new trains primarily based Dehradun.
2. In Uttarakhand more than 10 million people are visiting from every corner of India. Looking at their convenience there is no adequate transportation of Railways, which causes so many problems to people and administration.
3. Even many soldiers of Indian Army want to catch their trains from Dehradun while they have to go to Rishikesh/Haridwar or Saharanpur.
4. Haridwar Dehradun Railway line should be doubled.
5. Mussoorie Express (DDN-DLS), Hemkund Express K(Rishikesh - Jammu), Chennai Express (DDN-Chennai), Hawrah - DDN trains should be Dehradun based trains.
6. DDN-Mumbai Shatabdi or Rajdhani Express Train should be run from Dehradun.
7. Dehradun Station should not be removed from Dehradun City.
8. Harrawal Railway Station should be developed as Parking and Washing line of the trains.

---

* Speech was laid on the Table

9. There is also a need of escalators in Dehradun Railway Station to go to Platform No. 4 and 5 (developing).

10. There should be a circular train to connect four states (Uttarakhand, Himachal, Haryana & U.P.)

11. More than 20 million people will get benefit of Metro train. Train should be clock and anti-clockwise.

12. The track of the circular train will be Dehradun Selakqui, Vikasnagar, Ponta Sahib, Yamunanagar, Roorkee, Haridwar and Dehradun.

13. Industry will also go up by joining four states.

14. Indian Army will also get benefits because of Uttarakhand and Himachal touching the border of China.

15. There should be a direct Shatabdi train running between Delhi - Dehradun.

16. Metro train between Dehradun - Vikasnagar.

SHRI S. SELVAKUMARA CHINNAIYAN (ERODE): Hon. Deputy Speaker, Sir, irrespective of whatever is being said of this Budget, it is disappointing because there is no announcement about new trains.

My colleagues from my Party, AIADMK, have analysed the Railway Budget in detail. So, I would confine myself to making requests regarding the requirement of my Erode Constituency.

Laying of new railway line between Palani and Erode is pending for a long time. Even the survey work has been completed. Kangeyam, Chennimalai and Dharapuram will be greatly benefited by this new railway link. It is commercially viable because the movement of textile goods from Chennimalai to north Indian towns can earn more revenue for the railways. Similarly, Kangeyam, an agricultural rural centre is famous for agro-products like oil and rice.

In this Budget, the Railway Minister has announced that an additional 200 stations would be taken up for upgradation under Adarsh Railway Station Scheme. I urge upon the Railway Minister to include Erode which is an important station linking Tamil Nadu with neighbouring States and also the northern State. Upgradation of Erode Junction with adequate number of platforms to handle 24-coach trains with a parking slot and escalator facility is necessary.

Kodumudi is an important pilgrim centre and this pilgrim town must be given a stoppage for all the trains including Jan Shatabdi train running between Coimbatore and Mayiladuthurai. Likewise, Mysore-Mayiladuthurai and Tuticorin – Mysore Express trains may also be provided stoppage at Kodumudi.

Pasur Railway Station between Karur and Erode must have a stoppage for Mangalore – Chennai Egmore Express train.

Similarly, Unjalur Railway Station may be given a stoppage for Nagercoil – Coimbatore Fast Passenger Train. Lakkavaram level crossing on Erode Town

Ring Road and also Anangur level crossing on the road between Veppadai and Tiruchengodu may be provided with a road overbridge. This is necessary because of the increased traffic congestion in those two places. Sine the Minister has laid stress on increasing the number of road over bridges, I hope he will look into this request of the people of my Erode Constituency.

With this, I conclude.

***श्री लल्लू सिंह (फैजाबाद)**: जिस देश में हर क्षण करोड़ों की संख्या में लोग रेलवे ट्रैक पर यात्रा कर रहे हों, ऐसे विशाल देश में आवागमन सुरक्षित और बेहतर हो यह सबसे महत्वपूर्ण जिम्मेदारी है। यह सरकार के बेहतर उत्तरदायित्व का बोध ही है कि मा. रेल जी ने अपने रेल बजट में सुरक्षा और सुविधा के लिए खास रूप से ध्यान दिया है। इसके साथ ही बढ़ती आबादी के बीच रेलवे की जिम्मेदारियों के निर्वहन को देखते हुए इसके विस्तारीकरण की योजना को शामिल किया गया है। दिन-प्रतिदिन बढ़ती तकनीकी सुविधाओं को रेल व्यवस्था में शामिल करके समानांतर चलाने की कोशिश की गई है। यात्री सुविधा तथा रेलवे के संचालन की व्यवस्था दोनों ही क्षेत्रों में सुविधा का भरपूर उपयोग किए जाने का प्रयास इस बजट में साफ दिखाई पड़ता है। रेल बजट में समाजिक गरीब, कमजोर और असहाय श्रेणी में आने वाले वर्ग का विशेष ध्यान रखा गया है। प्रस्तुत रेल बजट दीर्घकालिक है, इसके परिणाम दीर्घकाल में दिखाई पड़ेंगे। माननीय रेल मंत्री जी के बजट से रेलवे का जो आधारभूत ढांचा तैयार होगा, उससे आने वाले दिनों में उस पर एक ऐसी रेलवे व्यवस्था बनाई जा सकेंगी, जिसमें थोड़े प्रयास से ज्यादा सुविधाएं मिल सकेंगी।

मेरा संसदीय क्षेत्र फैजाबाद जिसमे अयोध्या के एक महत्वपूर्ण एवं विश्व प्रसिद्ध धार्मिक नगरी होने के कारण करोड़ों श्रद्धालु पर्यटक यहां प्रतिवर्ष आते हैं। ऐसे पर्यटकों को आवागमन की सुविधा उपलब्ध कराने के लिए निम्न कार्यों का होना आवश्यक है ताकि पर्यटन को और बढ़ावा मिल सके और हजारों लाखों लोगों के रोजगार भी प्राप्त हो सके।

बाराबंकी से जफराबाद तक रेलवे लाइन का दोहरीकरण किया जाए।

अयोध्यया-फैजाबाद से रामेश्वरम तक नई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए।

अयोध्या से सीतामढ़ी (बिहार) तक नई ट्रेन चलाई जाए।

अयोध्या फैजाबाद से चित्रकूट तक नई ट्रेन चलाई जाए।

अयोध्या व जनकपुर का एक धार्मिक एवं पौराणिक संबंध है, इसलिए सीतामढ़ी (बिहार) से विट्टामोड़ तक 30 किमी नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए।

मलेथू कनक व रामघाट हाल्ट को स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

मलेथू कनक हाल्ट बीकापुर तहसील व ब्लॉक मुख्यालय होने के कारण इसका नाम मलेथू कनक से बदलकर बीकापुर स्टेशन किया जाए।

रेलवे क्रासिंग न 121 मोदहा, दर्शन नगर और टंडोली पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए।

---

* Speech was laid on the Table.

फैजाबाद और अयोध्या रेलवे स्टेशन घनी आबादी के बीच में है इसलिए अयोध्या से कोल साइडिंग हटाकर दर्शननगर किया जाए व फैजाबाद से माल साइडिंग हटाकर सलारपुर रेलवे स्टेशन पर स्थानांतरित किया जाए।

फैजाबाद व अयोध्या अंतर्राष्ट्रीय धार्मिक नगरी होने के कारण जहां प्रतिवर्ष करोड़ों श्रद्धालु, पर्यटक आते हैं, इन दोनों स्टेशनों को विश्वस्तरीय स्टेशनों के रूप में विकसित किया जाए।

पटरंगा रेलवे स्टेशन हाइवे से काफी दूरी पर स्थित है। यह क्षेत्र मछली, कृषि, सब्जी और व्यापार की दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण है। आग्रह है कि फैजाबाद-कानपुर इंटरसिटी का ठहराव पटरंगा रेलवे स्टेशन पर किया जाए।

अयोध्या अंतर्राष्ट्रीय धार्मिक और पर्यटक स्थल है अतः अयोध्या से आने-जाने वाली प्रत्येक गाड़ी का ठहराव अयोध्या रेलवे स्टेशन पर किया जाए।

मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि मा. मंत्री जी अयोध्या फैजाबाद की महत्ता को देखते हुए उपरोक्त सभी मांगों पर विचार करते हुए अपने विशेष प्रयासों से उनको शीघ्रातिशीघ्र पूर्ण कराएंगे।

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। मैं आपके माध्यम से अपने विद्वान रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि आजादी के बाद पहली बार इस देश में एक ऐसा रेल बजट पेश किया गया है, जो सबका साथ, सबका विकास हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी का नारा है, उसे देखते हुए पेश किया गया है। मैं संत कबीर की धरती से आता हूं, इसलिए मैं उनके शब्दों में अपने विद्वान रेल मंत्री माननीय सुरेश प्रभु जी और श्री मनोज सिन्हा जी को धन्यवाद ज्ञापित करता हूं कि उन्होंने संत कबीर के इस सार को अपने बजट में दर्शित किया है - "साधु ऐसा चाहिए, जैसा सूप सुहाय, सार-सार को गेहि रहे थोथा देय उड़ाय।" हमारे विद्वान रेल मंत्री जी ने सार को पकड़ा है और पहली बार भेदभावरहित रेल बजट इस देश को देने का कार्य किया है।

महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि कल हमारे सीनियर खड़गे जी कह रहे थे - "यावज्जीवेत सुखं जीवेत, ऋणं कृत्वा घृतं पीवेत।" हमारी सरकार ने एक ऐसा बजट दिया है। सर, यह हमारी सरकार का मामला है। ...(व्यवधान) मैं समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सर, मैं उस पर कहना चाहूंगा कि ऋणम् कृत्वा, घ्रितम पीवेत् पर जो बात कही गई है, मैं कहना चाहूंगा कि अब तक जो बजट पेश होता था, उसमें ऋण ले कर केवल अपने और अपने लोगों को घी पिलाने का काम किया जाता था। हमारी सरकार ने बजट पेश कर के देश की इतनी बड़ी रेल को घी पिला कर रेल को मजबूत करने का कार्य किया है। सर, मैं खलीलाबाद से आता हूँ और वहां के लिए मांग करना चाहता हूँ कि संत कबीरनगर का मुख्यालय खलीलाबाद है, उसका नाम बदल कर संत कबीर नगर किया जाए और खलीलाबाद से होते हुए, महदावल होते हुए, नंदौर होते हुए, बढ़नी, श्रावस्ती, बलरामपुर, तक की रेलवे लाईन बिछाने की मैं मांग कर चुका हूँ, उसको पूरा किया जाए। सूफी संत, हमारे गोविंद साहब, जो अकबरपुर की हमारी विधान सभा है, वहां से बुद्धा कॉरिडोर के अंतर्गत एक रेल लाईन चलाते हुए उसके जोड़ने का काम किया जाए। हमारे यहां बुद्ध का ननिहाल है, उसको भी जोड़ने का काम किया जाए। मघर में एक यात्री निवास बनाने का कार्य करवाया जाए। इसके लिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ।

अंत में दिनकर जी की पंक्तियों में अपने विद्वान प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए कहना चाहूंगा कि जो होता है, वह होने दो, यह पौरूष हीन कथन है, जो हम चाहेंगे वह होगा, इसमें ही नवजीवन है, इसमें ही नवजीवन है।

[*]**श्री कमल भान सिंह मराबी (सरगुजा):** मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को धन्यवाद करता हूं।

छत्तीसगढ़ राज्य का सरगुजा संसदीय क्षेत्र काफी पिछड़ा आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है। यहां कोयला के कई खदान मौजूद हैं। यहां के क्षेत्र की जनता को रेल सेवा का पूर्ण लाभ नहीं मिल रहा है। जनहित एवं क्षेत्र के विकास के लिए निम्नानुसार प्रस्ताव प्रेषित है-

अंबिकापुर -बरवाडीह नई रेलमार्ग- चिरचीरी-अंबिकापुर-बरवाडीह नए रेल मार्ग के लिए सर्वेक्षण कार्य पूर्ण हो चुका है। पूर्व यूपीए सरकार द्वारा निर्माण के लिए बजट में शामिल भी किया गया था। अंग्रेजों के शासन में यह रेल मार्ग बनाया जा रहा था जिसके पुल अभी भी मौजूद है। उक्त रेल मार्ग बन जाने से सरगुजा क्षेत्र कई राज्यों से सीधे संपर्क में आ जाएगा जिससे आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र सरगुजा का विकास अधिक प्रगति से होगा।

अंबिकापुर से नई दिल्ली तक ट्रेन चलाई जाए। पूर्व मे लरंग साय नाम की कोच चलती थी। जो आज बंद पड़ी है। जनहित में शीघ्र प्रारम्भ किया जावे।

अंबिकापुर-जबलपुर ट्रेन का प्रतिदिन चलाया जाए- उक्त ट्रेन वर्तमान में सप्ताह में दो दिवस चलती है, सरगुजा क्षेत्र में आवागमन के साधन की सुविधाओं का अभाव है। अतः उक्त ट्रेन को प्रतिदिन संचालित किया जाना आवश्यक है। सूरजपुर छत्तीसगढ़ का नवगठित जिला है जहां उक्त ट्रेन का स्टॉपेज नहीं दिया।

पूर्व प्रस्तावित बिलासपुर, अम्बिकापुर से बनारस सर्वे प्रस्तावित था। सर्वे करा कर रेल लाइन निर्माण की स्वीकृत दी जावे।

अंबिकापुर स्टेशन में जीआरपी थाना- अंबिकापुर सरगुजा क्षेत्र का मुख्य शहर है यहां सरगुजा से लगे अन्य प्रांत के लोगे का आवागमन रहता है। जिससे रेल में अपराधिक घटनाएं घटती रहती है जिसे रोकने के लिए जीआरपी थाना खोला जाना आवश्यक है।

जयनगर, जिला सूरजपुर से गुजरने वाली राष्ट्रीय राज्य मार्ग 43 में रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए।

दुर्ग अंबिकापुर एक्सप्रेस मे 1 एसी कोच बढ़ाया जाए तथा

अंबिकापुर से झारसुगड़ा नई लाइन का विस्तार किया जाए।

---

[*] Speech was laid on the Table.

***डॉ. बंशीलाल महतो (कोरबा) :** सरकार द्वारा रखे गये रेल बजट वास्तव में भारत को सक्षम एवं समर्थ बनाने में मील का पत्थर साबित होगी । रेलवे का कायाकल्प करने वाले दूरदृष्टि पूर्ण बजट प्रस्तुत करने के लिये रेल मंत्री माननीय सुरेश प्रभु जी एवं रेल राज्य मंत्री माननीय श्री मनोज सिन्हा जी को कोटि-कोटि साधुवाद ।

माननीय रेल मंत्री जी ने वर्षों से रेलवे के सामने जो चुनौती रही है, उसका सामना करने का खाका बजट में रखा है, रेल मंत्री जी ने यह भी स्पष्ट करने का प्रयास किया है, कि उन्हें विरासत में कैसी रेल मिली है, तथा उसकी माली हालत क्या है । साथ ही उसे फिर से पटरी पर लाने, और आम-आदमी के लिये सुविधाओं का विस्तार करने के साथ-साथ सुरक्षा सुनिश्चित करने का खाका भी रखा है । रेल बजट में सुरक्षा, योजनाओं का समय पर निष्पादन, यात्री सुविधाओं, वित्तीय अनुशासन, संसाधन जुटाने, सूचना तकनीकी का प्रयोग और पारदर्शिता व बेहतर कार्यप्रणाली र पूरा जोर दिया गया है ।

माननीय रेल मंत्री जी ने छत्तीसगढ़ राज्य तथा मेरे संसदीय क्षेत्र कोरबा के अंतर्गत पूर्वी कारिडोर शूपदेवपुर-घरघोड़ा-धरमजयगढ़ से कोरबा तक 180 किलोमीटर की लबाई पर विकसित किये जाने के प्रस्ताव का मैं स्वागत करता हूँ । इसी तरह उत्तरी कॉरीडोर 150 किलोमीटर लंबाई के साथ सुरजपुर-परसा-कटघोरा-कोरबा को जोड़ेगा तथा 122 किलोमीटर का ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर गेबरा रोड को दीपका, कटघोरा और सिन्दूरगढ़ होते हुये पेण्ड्रा रोड को जोड़ेगा । उपरोक्त रेल कॉरिडोर परियोजनाओं के पूर्ण होने पर कोरबा क्षेत्र विशेष रूप से अत्यधिक लाभान्वित होगी । इस हेतु माननीय रेल मंत्री जी को पुनः बधाई ।

मेरे संसदीय क्षेत्र कोरबा में देश के विभिन्न प्रान्तों के लोग निवास करते हैं, अतः कोरबा को लघु भारत के रूप में भी देखा जाता है । संसदीय क्षेत्र कोरबा 450 किलोमीटर लंबाई एवं 275 किलोमीटर चौड़ाई पर फैला हुआ है । यहाँ पर 10 हजार मेगावाटा विद्युत का उत्पादन होता है, कोरबा को उर्जाधानी भी कहा जाता है । एलम्युनियम का बड़ा उद्योग भारत एल्युमीनियम कंपनी, तथा एनटीपीसी कोरबा में ही स्थित है । कोरबा क्षेत्र मे कोयले का अपार भ्ण्डार है, मिनीमाता हंसदेव-बांगों परियोजना देश का प्रमुख बहुदेशीय बांध है, तथा कोरबा क्षेत्र में सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के विभिन्न औद्योगिक संस्थान स्थापित है । तथा अनेक पावर प्रोजेक्ट कोरबा क्षेत्र में प्रस्तावित है । छत्तीसगढ़ राज्य में कोरबा शहर

* Speech was laid on the Table

रायपुर एवं बिलासपुर के बाद तीसरा सबसे ज्यादा आबादी वाला शहर है । कोरबा बिलासपुर जोन के अंतर्गत आता है, तथा बिलासपुर जोन देश का सर्वाधिक राजस्व देने वाला जोन है, परंतु रेल सुविधा के मामले में यह क्षेत्र हमेशा से उपेक्षित रहा है । अध्यक्ष महोदया मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कोरबा क्षेत्र हेतु निम्न रेल सुविधाओं की मांग करता हूँ से जनहित में आवश्यक है ।

कोरबा-रायपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस का पुनः प्रारंभ होना आवश्यक है, मैं इसे हंसडेन एक्सप्रेस के नाम से चलाये जाने का प्रस्ताव करता हूँ ।

ट्रेन संख्या 18237.18238 छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस कोरबा से बिलासपुर तक पैसेंजर के रूप में चलती है तथा अमृतसर से वापसी के समय इसे बिलासपुर में ही रोक दिया जाता है, इस ट्रेन को कोरबा से ही एक्सप्रेस के रूप में चलाया जाये ।

ट्रेन संख्या 18239 शिवनाथ एक्सप्रेस को नागपुर से वापसी के समय बिलासपुर में रोक दिया जाता है, इसे भी कोरबा तक चलाया जावे ।

ट्रेन संख्या 12252-51 कोरबा से बंगलुरू (यशवंतपुर) के बीच चलती है, यह गाड़ी सप्ताह में दो दिन है, इसका फेरा बढ़ाया जावे ।

कोरबा से नई दिल्ली हेतु एक्सप्रेस ट्रेन का परिचालन किया जावे ।

कोरबा से एनटीपीसी बिलासपुर (सीपत) तक कोई भी रेलवे स्टेशन नहीं होने से असुविधा होती है।

इसी प्रकार गेवरा रोड स्टेशन से दीपका तक रेल लाईन है, परंतु पैसेंजर गाड़ी नहीं चलती है ।

चाम्पा-कोरबा के बीच रेलवे स्टेशनों में दोनों तरफ प्लेटफार्म होने के बावजूद फुट ओवर ब्रिज नहीं है, जिससे दुर्घटना की संभावना रहती है ।

यात्री सुविधा के नाम पर पीने का पानी एवं शेड नहीं है, जिससे सभी ऋतुओं में परेशानी होती है ।

अनूपपुर से अम्बिकापुर हेतु ट्रेन कम होने से यात्रियों को अत्यंत असुविधा होती है।

दुर्ग-अम्बिकापुर एक्सप्रेस को नागपुर से पाराडोल को जोडते हुये महेन्द्रगढ़ तक जाना चाहिए ।

नागपुर में सभी गाड़ियों का स्टॉपेज हो, तथा पीने का पानी एवं शेड की व्यवस्था हो ।

मनेन्द्रगढ़ में प्लेटफार्म की लंबाई बढ़ाई जावे

बरवाडीह-चिरमिरी मार्ग का अनदेखी हर बजट में रहता है, परंतु अभी तक कोई कार्य नहीं हुआ है, शीघ्र निर्माण प्रारंभ होना आवश्यक है ।

लोहरदा से कोरबा रेलवे लाईन शीघ्र प्रारंभ किया जावे ।

इन्हीं मांगों के साथ मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत उनके विकासकारी रेल बजट पर बधाई देता हूँ, तथा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूॅ ।

***श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला):** श्री सुरेश प्रभु, रेल मंत्री, भारत सरकार द्वारा 26 फरवरी, 2015 को लोकसभा में 2015-16 के लिए रेल बजट पेश किया गया है। मैं इसका स्वागत करता हूं क्योंकि इस बजट में रेल जो गत कई वर्षों से पटरी से बाहर है, उसे पटरी पर लाने का भरपूर प्रयास किया गया है। हालांकि यात्री किराया नहीं बढ़ाया गया है, फिर भी यात्रियों को भरपूर सुविधाएं दिए जाने की विभिन्न योजनाएं दी गई हैं। 1,00,011 करोड़ रुप्ए की प्लान आउटले के साथ यह बजट गत 2014-15 की आरई के साथ 52 प्रतिशत अधिक है। 2014-15 की तुलना में नई लाइन 8850 (13.5% अधिक), गेज कनवर्शन 3400 (2.3% अधिक), डबलिंग 7100 (84%अधिक) और इन सबका कुछ देखा जाए तो 19350 (29% अधिक) है। सारा बजट यदि देखा जाए तो 2014-15 में जो 65,789 करोड़ रुपए का थ उसे 52 प्रतिशत बढ़ाकर 2015-16 में 1,00,011 करोड़ रुपए का किया गया है। आरओबी/आरयूबीएस के लिए बजट में 2600 प्रतिशत की बढ़ोतरी की गई है। इससे अवश्य ही रेलवे क्रासिंग पर जो दुर्घटनाएं होती थी वह रुक सकेगी। भ्रष्टाचार पर रोक लगे इसके लिए भी विभिन्न कार्य प्रणाली को शुरू किया जा रहा है, जनरल कोच की संख्या बढ़ाकर उसे बेहतर बनाया जा रहा है, स्लीपर क्लास में मोबाईल चार्जर लगाने की योजना, सस्ता शुद्ध पीने के पानी की व्यवस्था, पांच मिनट में टिकट प्राप्ति योजना, कोच की संख्या 24 से बढ़ाकर 26 करने की शुरुआत, आम आदमी की बुलेट ट्रेन, गाड़ी की गति को बढ़ाने का प्रयास, समय पर आवा-जाही, 200 रेल स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाए जाने की योजना, "स्वच्छ रेल-स्वच्छ भारत" को मिशन मोड में लाना, 17000 नए शौचालयों को बदलना, बायो-टायलेट के प्रयोग को बढ़ावा देना, किसानों के लिए "किसान यात्रा" स्कीम का प्रावधान, 1000 मेगावाट का सोलर प्लांट लगाने की योजना, बुर्जुगों व महिलाओं तथा नेत्रहीन लोगों के लिए निचले स्लीपिंग बर्थ का प्रावधान, महिलाओं की सुरक्षा पर बल दिया जाना इत्यादि कुछ ऐसे कदम है जिससे यह बजट लोकहित व रेल हित में कहा जा सकता है।

हिमाचल प्रदेश में आजादी के बाद अभी तक 50 किमी लाइन का भी निर्माण नहीं हुआ है जिसपर चिन्ता होती है परन्तु इस बजट में रेलमंत्री जी व देश के प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का धन्यवाद करते हैं कि इस बजट में यदि ज्यादा नहीं तो गत वर्षों की अपेक्षा इस वर्ष 428 प्रतिशत की बढ़ोतरी, नई लाइनों को बिछाने में 285 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। शिमला लोक सभा क्षेत्र में "चण्डीगढ़-बददी" रेल लाइन के लिए 95 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। हिमाचल प्रदेश के लिए यात्री सुविधाओं में

---

* Speech was laid on the Table.

159.21 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। मेरा रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि निम्नलिखित कुछ बातों की ओर ध्यान देकर उन्हें इसी बजट में पूर्ण किया जाएः-

घनोली से देहरादून वाया नालागढ़, बददी, बरोटी-वाला, सूरजपुर, काला अम्ब, पांवटा साहिब रेल लाइन जिसका सर्वेक्षण 2011 में किया गया उसके कार्य के लिए धन आवंटित किया जाए।

कण्डाघाट से रोहरु वाया चायल, कुफरी, ठियोग, कोटखाई, जुब्बल, हाटकोटी के लिए इस वर्ष नया सर्वेक्षण करवाया जाए।

शिमला रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाया जाए।

कालका से परवानू (जिसका शिलान्यास रेल मंत्री द्वारा गत एनडीए सरकार में समय किया गया था) को बनाया जाए।

रेलकार को अधिक किया जाए तथा उसकी आवा-जाही कालका-शिमला लाइन पर बढ़ाई जाए।

"गरीब रथ" को चण्डीगढ़ से कालका तक तथा "सदभावना एक्सप्रेस" (ट्रेन संख्या 12232) को कालका से गोरखपुर तक किया जाए।

कालका-शिमला रेलवे लाइन पर स्थित सभी रेलवे स्टेशनों का सौन्द्रीयकरण व नवीनकरण किया जाए।

DR. MAMTAZ SANGHAMITA (BARDHMAN DURGAPUR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, thank you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget. Since I have only a couple of minutes at my disposal, due to time constraint, I am not going to waste my time by trying to please or displease the hon. Railway Minister or the Railway Budget.

Sir, there is no local train between Durgapur and Bardhman. You may be aware that Bardhman is an old and a growing town which has got a university, a medical college and also is an agricultural belt. Durgapur is known as a steel city and an industrial town. There is no local train between Durgapur and Howrah. There is a heavy rush of passengers on this line including labourers, students and office goers. There is also no local train between Katwa and Sealdah which is a very thickly populated belt. There is a Gomoh local that runs between Bardhman and Gomoh and the journey is about six hours. But you will be surprised to know that there are no toilet facilities in this train and the same is the case with the Purulia local which runs between Purulia and Howrah and the journey time is about three hours and if the train is late, then it gets extended up to four to five hours. Under the circumstances, the conditions of the passengers, particularly the women and the senior citizens could well be imagined. There is an urgent need for a railway overpass in Kalna Railway Gate in the outskirts of Bardhman town. This Kalna road connects the famous GT Road passing through the heart of the Bardhman town having traffic load and also urgency of ambulance service etc. There is also a need for Talit rail gate overpass which is on Siuri road which connects the National Highway 34 to North Bengal, Sikkim and other N.E. places. The importance of bringing this fact to the notice of the hon. Railway Minister is that there is transportation of mineral and coal and also tourists to Bolpur and North Bengal, Sikkim and Bhutan.

There are no security arrangements in the trains. Everybody talks about security of women. But there are no security arrangements in the ladies compartments of the local trains running between Bardhman and Howrah, especially during the evening and night time. The hawkers are sometimes a menace in these local trains and women in the ladies compartments feel insecured. There is need for having ID cards for the hawkers.

There is an over bridge at Burdhwan Station over the GT Road which is very narrow. Food and water supplies are essential requirements for railway journeys but presently, they are being run by RTC on the platforms. They only serve junk food mostly. I think the local vendors should be hygienically supervised and be allowed to take over that also.

* SHRI D.S. RATHOD (SABARKANTHA): The Rail Budget by NDA Government is a historical Budget which brings happiness for Indian citizen. When we visited the developed country at that time, we all some time or the other we travel by train and at that time we compare their train with our own rail and we want that type of train in our Country. This Budget is going to fulfill all the requirements of passengers in future.

I am requesting our Hon'ble Rail Minister that there is a long pending demand since 1978 of guage conversion of Modasa-Shamloji-Udaipur and Amravati-Himmatnagar-Shamloji. Should be completed in the interest of people of my Country.

* Speech was laid on the Table

श्रीमती अंजू बाला (मिश्रिख) : महोदय, आपने आज मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। मैं दो पंक्तियों से अपनी बात शुरू करना चाहूँगी-

"यूँ ही नहीं मिलती मंजिल राही को, एक जुनून सा दिल में जगाना पड़ता है,
मैंने पूछा चिड़िया से कैसे बना आशियाना, तो बोली भरनी पड़ती है उड़ान बार-बार,
तिनका-तिनका उठाना पड़ता है बार-बार, तब जाकर आशियान बनता है एक बार"।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देना चाहूँगी कि पहली बार इतिहास में मदर्ली टच के साथ रेल बजट प्रस्तुत किया गया है। मैंने यह इसलिए कहा, क्योंकि जैसे एक माँ अपने बच्चे की छोटी-छोटी बातों का ध्यान रखती है, उसी तरीके से हमारे मंत्री जी ने रेल बजट प्रस्तुत करते वक्त छोटी-छोटी बातों का ध्यान रखा है। छोटी-छोटी बातें ही बड़ी बनती हैं, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देना चाहूँगी। मैं जानती हूँ कि समय कम है, इसलिए मैं ज्यादा डीप्ली नहीं जाऊँगी, क्योंकि सभी माननीय सदस्यगणों ने यह बात बार-बार दोहराई है। मैं फिर से एक बार मंत्री जी को बधाई देना चाहूँगी।

मैं अपने लोक सभा संसदीय क्षेत्र मिश्रिख की ओर आपका ध्यान ले जाना चाहूँगी। माननीय रेल मंत्री जी बहुत ही योग्य और समर्थ नेता हैं। उन्होंने भारतीय रेल और रेल यात्रियों के हित में कई कदम उठाए हैं। मैं उनका ध्यान अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र मिश्रिख की ओर आकृष्ट करना चाहूँगी, जहाँ पर अभी तक कोई सुधार नहीं हुआ है। मैं आपसे बहुत उम्मीद करती हूँ और मैं अपने क्षेत्र की जनता के हित में आपसे कुछ निवेदन करना चाहती हूँ। हमारे यहाँ संडीला और बालामऊ रेलवे स्टेशन है। यहाँ पर रेलवे ओवर ब्रिज न होने के कारण घंटों ट्रैफिक जाम रहता है। मैंने यह बात शून्य काल में भी उठाई है। मैं चाहती हूँ कि आप इस पर जरूर ध्यान दें। संडीला और बालामऊ में ओवर ब्रिज की डिमांड मैंने पहले भी की है और अभी भी कर रही हूँ। मल्लावां में प्लेटफार्म को तत्काल अपग्रेड करने की जरूरत है। कानपुर जिला के अंतर्गत बिल्हौर रेलवे स्टेशन को भी अपग्रेड करने की जरूरत है और मैं निवेदन करना चाहूँगी कि उसे "बी" कैटेगरी का स्टेशन घोषित किया जाए ताकि वहाँ के रेल यात्रियों की सुविधाओं में बढ़ोत्तरी हो। बालामऊ रेलवे जंक्शन है और यहाँ से कई स्थानों के लिए रेलगाड़ियाँ चलती हैं, लेकिन कुछ रेलगाड़ियों का स्टॉपेज यहाँ न होने के कारण यात्रियों को काफी असुविधा होती है। अतः रेल मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि बालामऊ से गुजरने वाली नौचन्दी एक्सप्रेस और मुगलसराय एक्सप्रेस को बालामऊ में स्टॉपेज दिया जाए।

इसी के साथ कानपुर से जम्मू तक चलने वाली जम्मूतवी एक्सप्रेस तथा कानपुर से अमृतसर तक चलने वाली अमृतसर एक्सप्रेस को माधोगंज में स्टॉपेज दिया जाए। वर्तमान में कानपुर से सीतापुर वाया मल्लावां एक पैसेंजर ट्रेन चलती है, लेकिन इस रूट पर रेल यात्रियों की संख्या अधिक होने के कारण इसमें बहुत अधिक भीड़ रहती है, अतः इस रूट पर एक और पैसेंजर ट्रेन चलाई जाए। पूर्व में कानपुर से दिल्ली वाया मल्लावां सीतापुर एक एक्सप्रेस ट्रेन चलती थी, जिसे बन्द कर दिया गया है। मेरा मंत्री जी से निवेदन और अनुरोध है कि उसे चलाया जाए। इतना ही कहकर मैं एक बार पुनः आपको बधाई देती हूँ और इस रेल बजट का समर्थन करती हूँ। जय हिन्द, जय भारत।

***श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत):** मैं मान्यवर रेल मंत्री के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट 2015-16 का स्वागत करती हूं। वर्तमान रेल बजट को एक प्रकार से रेलवे के स्वास्थ्य के लिए रेल बजट, ऐसा कहे तो सही होगा क्योंकि वास्तविकता के धरातल पर रेलवे बजट प्रस्तुत करने का प्रयास मान्यवर मंत्री महोदय के द्वारा किया गया है। क्योंकि अगर सरकार चाहती तो वे लोकलुभावन वायदे, नई ट्रेनों का एलान, अन्य सुविधाओं का एलान कर सकते थे। परन्तु हमारी सरकार सबका साथ सबका विकास के मंत्र को लेकर चल रही है। अगर तंत्र मजबूत नहीं होगा तो सेवा अच्छी नहीं होगी, सेवा प्रभावित होगी तो आमदनी प्रभावित होगी, विकास प्रभावित होगा। एक प्रकार से इन सबसे दूर रहते हुए पिछले दिनों किए गए वायदों को पूरा करना, इस प्राथमिकता का ध्यान में रखकर रेल मंत्री द्वारा बजट पेश किया गया है। एक तरह से चदर के नाप को ध्यान मे रखते हुए पैर फैलाने का प्रयास सरकार द्वारा किया गया है। वास्तव में पिछले 10 सालों में यूपीए द्वारा जिन वायदों को किया गया था उन्हें पूरा करने का कोई प्रयास तत्कालीन सरकार द्वारा न किए जाने के कारण भी रेलवे की हालत खस्ता हुई है। हमें यूपीए-2 द्वारा जो विरासत मिली है उसे सुधारना और उसका विकास करना यह हमारी सरकार की प्राथमिकता है।

मान्यवर रेलवे मंत्री जी द्वारा जो-जो सुझाव दिए गए हैं उनसे आगामी दिनों में दुनिया की सबसे लंबी रेल व्यवस्था को मजबूत होने का अवसर प्राप्त होगा एवं रेलवे अपनी पटरी पर और स्वस्थ होकर दौड़ सकेगी ऐसा मुझे विश्वास है। मुझे यह भी विश्वास है कि इस बजट के सकारात्मक परिणाम प्राप्त होने से रेलवे अपनी सुविधाओं को भी बढ़ाएगा एवं सेवाओं को भी अच्छी श्रेणी में दे पाएगा।

मान्यवर रेलवे मंत्री जी का मैं आभार प्रकट करती हूं कि शायद पूरे भारत वर्ष में पहले मजले पर यदि कोई रेलवे स्टेशन है तो वह सूरत शहर का है। उसे विकास करने हेतु सालों से मांग उठ रही है, रेलवे तंत्र, सरकार एवं महानगरपालिका के पीपीपी मॉडल में एमओयू हो जाने के कारण सूरत के लोगों की आशा बढ़ी है कि सूरत की तरह सूरत का रेलवे स्टेशन भी नम्बर वन बनेगा। इसके लिए भी मैं सूरत की जनता की ओर से रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करती हूं।

पिछले सालों में सूरत का विकस खूब तेजी से हुआ है। शायद ही भारत का कोई जिला ऐसा होगा जहां का परिवार सूरत में न बसता हो। रोजाना 50 लाख आमदनी देने वाले स्टेशनों मे सूरत का नाम शामिल है। जैसे-जैसे सूरत का विकास हो रहा है वैसे-वैसे सूरत के रेलवे की कठिनाइयां एवं आवश्यकता भी बढ़ती है। उसके चलते निम्नलिखित कुछ मांगों पर विचार करने के लिए एवं सूरत की कठिनाइयों को कम करने के लिए मान्यवर रेलवे मंत्री जी से मेरा विनम्र निवेदन है कि पश्चिम रेलवे का अधिकतम विस्तार

---

* Speech was laid on the Table.

गुजरात में है इस विषय को ध्यान में रखते हुए पश्चिम रेलवे का हेड क्वाटर अहमदाबाद में जल्द से जल्द दिया जाना चाहिए; सूरत रेलवे स्टेशन की हर रोज की 50 लाख से ज्यादा की रेवेन्यू को देखते हुए सूरत स्टेशन को तुरन्त (DRM) डीआरएम ऑफिस देकर सूरत को डिवीजन घोषित किया जाए; कुछ साल पहले रेलवे बजट में सूरत स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन घोषित करने के बाद अभी तक उसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। तो यह कार्य पूरी प्रगति से पूर्ण किया जाना चाहिए; सूरत शहर में गुजरात के सौराष्ट्र क्षेत्र में रहने वाले की भारी जनसंख्या को देखते हुए सूरत-महुवा (19025-26) ट्रेन को सप्ताह में 1 दिन के बजाए हर रोज चलाया जाए; सूरत शहर में साल की 150 करोड़ से ज्यादा की रेवन्यू को देखते हुए सूरत से हो कर पसार होने वाली निम्नलिखित संपर्कक्रांति ट्रेन नम्बरः (12907-08 बांद्रा-निजामुद्दीन, 12431-32 तिरुवनन्तपुरम-निजामुद्दीन, 12217-18 कोचिवाली-चंडीगढ़, 12449-50 मडगांव-निजामुद्दीन) को तुरंत ही सूरत में स्टॉपेज देकर यात्रियों को बेहतर सुविधा देने का प्रयास किया जाए; तथा सूरत स्टेशन के ऊपर निम्नलिखित महत्वपूर्ण ट्रेनों में बिल्कुल भी EQ (ईक्यू) नहीं है, कृपया सूरत रेलवे स्टेशन पर इन ट्रेनों में EQ (ईक्यू) दिया जाएः

ट्रेन नम्बर	2 एसी	3 एसी	सीसी	एसएल	2एस
12928	04	04		04	
19143	04	04		04	
19144	04	04		04	
12952	04	04			
12954	04	04			
12479	04	04		04	
19132	04	04		04	
12934			04		04
12925	04	04			
12926	04	04		04	
12955	04	04		06	
16507	04	04		04	
12995	04	04		04	
19116	04	04		04	

19005	04	04		04	
19006	04	04		04	
12655	04	04		06	
11049	04	04		04	06
12471	04	04		04	
11049	04	04		04	

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

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

बीलीमोरा से वघई जाने वाला नेरोगेज ट्रेक को ब्रोड गेज करने का काम पिछले डेढ़ साल से अत्यंत मंद गति से चल रहा है कृपया इस काम को जल्द से जल्द पूरा किया जाए ताकि इस विस्तार का गरीब एवं आदिवासी एवं अन्य यात्रीगण जल्द से जल्द फायदा ले सकें; ट्रेन नं. 69141-42 (सूरत-विरार मेमू) में अतिशय यात्री भीड़ को देखकर उसमें 06 कोच लगाया जाय; भरूच विरार शटल (59010) को भरूच से दोपहर 2 बजे के बजाए विरार के लिए 3 बजे रवाना की जाए क्योंकि दोपहर 2 बजे के आस-पास भरूच से सूरत के लिए जामनगर इंटरसिटी (19060) एवं अहमदाबाद से आनेवाली मेमू ट्रेन भी सूरत की ओर जाती है; मेरे संसदीय क्षेत्र में औद्योगिक दृष्टि से अतिविकसित लोकशक्ति एक्सप्रेस (19143/19144) एवं देहरादून एक्सप्रेस (19020/19019) को स्टापेज देना चाहिए तथा सायण रेलवे स्टेशन पर गुजरात एक्सप्रेस (19011/19012) को स्टॉपेज देना चाहिए एवं दोनों प्लेटफार्म की लंबाई तक प्लेटफार्म के ऊपर छत बनाई जाए; उन्नाव रेलवे स्टेशन पर एफओबी मंजूर किया जाए तथा ट्रेन नंबर 19011-19012, 19215-19216 को स्टापेज दिया जाए; तथा गुजरात के विश्व प्रसिद्ध सोमनाथ मंदिर जहां बसा हुआ है वहां से उत्तर भारत की ओर जाने के लिए कोई और ट्रेन की सुविधा नहीं है। अतः यह यात्रा धाम से उत्तर भारत की ओर जाने के लिए सीधी ट्रेन की सुविधा देनी चाहिए।

सूरत स्टेशन के हरेक प्लेटफार्म पर दिन रात यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए उद्यना स्टेशन का विकास करके ताप्ती लाइन की ओर जानेवाली ट्रेनों को उद्यना से चलाकर सूरत स्टेशन के ट्रेफिक का भार कम करना चाहिए; गुजरात के सूरत से पश्चिम बंगाल की ओर जाने के लिए सिर्फ 2 ट्रेन है वह भी आगे से आती है। अतः सूरत से पश्चिम बंगाल के लिए सीधी ट्रेन की सुविधा शुरू करनी चाहिए एवं सूरत शहर में उत्तर भारत की जनसंख्या को देखते हुए सूरत से उत्तर भारत के लिए नई ट्रेन जल्द से जल्द देनी चाहिए; हर महीने की पूर्णिमा के दिन डाकोर स्पेशियल (वडोदरा एक्सप्रेस-12927-28) जो कि बड़ौदा से डाकोर एवं डाकोर से बड़ौदा आती है उस ट्रेन को बड़ौदा रेलवे स्टेशन पर 12929-30 के साथ वाले प्लेटफार्म से चलाकर इन दोनों ट्रेनों को कनेक्शन दिया जाए एवं बड़ौदा के 2 और 3 नंबर के प्लेटफार्म पर दोनों ट्रेन रखी जाए ताकि इस ट्रेन में सफर करने वाले दर्शनार्थी यात्री जो कि अत्यंत वृद्ध, महिलाएं होती है

उनको बड़ौदा स्टेशन पर प्लेटफार्म बदलना ना पड़े; एमएसटी यात्री या टिकट वाला यात्री डिफरन्स की रकम देकर अपनी यात्रा आगे करना चाहता है लेकिन रेलवे तंत्र द्वारा यह सुविधा कुछ महीनों पहले बंद कर दी गई है वह फिर से चालू की जाए; बांद्रा-पटना (19049-50) जो सप्ताह में 1 दिन चलती है उसे उत्तर भारतीयों की जन संख्या को देखते हुए हर रोज चलाया जाए; तथा ताप्तीगंगा एक्सप्रेस (19045-46) एवं सूरत भागलपुर एक्सप्रेस (19047-48) को भी यात्रियों की अतिशय भारी भीड़ एवं बारहों मास प्रतिक्षा की लंबी सूची को देखते हुए सूरत से इन ट्रेनों को हर रोज चलाई जाए।

[*]श्री सुमेधानन्द सरस्वती (सीकर): समयाभाव के कारण मैं रेल बजट पर बोल नहीं सका, इसलिए मैं लिखित में अपने सुझाव व अपने क्षेत्र के मार्गों के संदर्भ में लिखकर दे रहा हूं। कृपया मेरी भावनाओं को माननीय रेल मंत्री जी को भिजवाकर उनका समाधान करवाने की कृपा करेंगे।

सर्वप्रथम में माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा। माननीय रेल मंत्री जी ने मेरे क्षेत्र के मतदाताओं की वर्षों पुरानी मांगों की पूर्ति की है। आपने जयपुर से सीकर, चूरू रेल लाइन को मीटर से ब्राडगेज में परिवर्तित करने का निर्णय लिया है, इस हेतु 150/- (एक सौ पचास) करोड़ रुपए स्वीकृत किए हैं। साथ ही सीकर से लोहारू ब्रॉडगेज लाइन, जो अधूरी थी, उसे भी पूरा किया है।

मैं इसलिए भी माननीय रेल मंत्री जी व माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा कि आपने देश को विकासोन्मुखी बजट दिया है। इस बजट से हमारी रेल को विश्व स्तरीय बनने का अवसर मिलेगा। यह बजट सर्वप्रिय बजट है। बिना किराया बढ़ाए इतना अच्छा बजट दिया है, यह आपके कुशल प्रबंधन को दर्शाता है।

मेरा माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन है कि सीकर से दिल्ली के लिए वाया लोहारू शीघ्रातिशीघ्र ट्रेन चालू की जावे। सीकर ऐसा क्षेत्र है, जहाँ से बड़ी संख्या में सेना में सैनिकों की संख्या है। यह भी उल्लेखनीय है कि सीकर व झुंझुनूं इन दोनों जिलों से सर्वाधिक सैनिक हैं। सीकर क्षेत्र से लाखों की संख्या में व्यापारी देश के विभन्न क्षेत्रों में व्यापार करते हैं । इनकी संख्या, कोलकाता, गोवाहाटी, अहमदाबाद, सूरत व मुम्बई में सर्वाधिक है। इन क्षेत्रों के अतिरिक्त पूर्व तथा दक्षिण भारत में बड़ी संख्या में यहां से व्यापारी रहते हैं। इन लोगों की विशेषता यह है कि ये अपनी मातृभूमि से निरन्तर जुड़े रहते हैं।

यह भी उल्लेखनीय है कि मेरे क्षेत्र के कुछ धार्मिक स्थल हैं, जहां पर लाखों की संख्या में श्रद्धालु आते हैं। मैं इन स्थानों का उल्लेख करना चाहता हूं-श्री श्याम बाबा-खाटू श्याम जी, श्री सालासर बाला जी, जीण माता जी, शांकम्भरी माता जी तथा लोहार्गल धाम।

उपरोक्त सभी क्षेत्र सीकर मुख्यालय से मात्र 50 किलोमीटर की परिधि में हैं। अतः उक्त विषयों को ध्यान में रखते हुए कुछ ट्रेनों के संचालन की महती आवश्यकता है। अतः सीकर से निम्नांकित स्थानों के लिए ट्रेन चलाने का आग्रह करता हूं- (1). सीकर से लोहारू; (2). सीकर से दिल्ली वाया लोहारू प्रतिदिन; (3). सीकर से कोलकाता; तथा (4). सीकर से गुवाहाटी

मैं पुनः निवेदन करता हूं कि उक्त स्थानों के लिए शीघ्र ट्रेन प्रारम्भ की जाये।

[*] Speech was laid on the Table.

श्री शैलेश कुमार (भागलपुर): महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे दो-तीन मिनट बोलने का समय दिया है। सबसे पहले मैं बिना भूमिका बाँधे अपने क्षेत्र की बात यहाँ रख दूँ तो ज्यादा बढ़िया रहेगा। मंत्री जी ने भागलपुर में मंडल कार्यालय खोलने की घोषणा की थी, वहाँ डी.आर.एम. बैठे, इसके लिए वहाँ पर पदाधिकारियों की नियुक्ति भी की गई थी। आज तक वहाँ पर डी.आर.एम. कार्यालय नहीं खुला है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से कहना चाहूँगा कि जो रेल बजट पेश किया गया है, वह बिल्कुल ही निष्क्रिय है, बजट में कोई विज़न नहीं है तो उसमें वह जोड़ने का काम करें। एक डी.आर.एम. आफिस वहां खुले। दूसरे, भागलपुर पूरे देश के मानचित्र पर है, बहुत महत्वपूर्ण जगह है और रेशम नगरी के नाम से विख्यात है, इसलिए मैं चाहूंगा कि जो हावड़ा-कोलकाता से नई दिल्ली तक आती है, उस राजधानी एक्सप्रैस को रोकने का प्रावधान वहां किया जाये। भागलपुर-बांका के लिए भी बहुत महत्वपूर्ण जो नई ट्रेनें हैं, वहां इण्टरसिटी चलाने की बात की जाये, वहां पर उसको दिया जाये।

आपने जो बजट पेश करने का काम किया है, यात्री सुविधा के बारे में, सफाई के बारे में और सब कुछ के बारे में, उसके बारे में मैं अभी कुछ नहीं कहना चाहूंगा, उसके लिए मैं पूरी तरह से साल भर इन्तजार करूंगा। …(व्यवधान) माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने अभी जिस तरह से बैल बजा दी तो निश्चित रूप से आप क्या सुनना चाहते हैं। मैं जो बोल रहा हूं, अगर मैं किसी की बात करूं तो उसके लिए आप बैल नहीं बजाएंगे।…(व्यवधान)

HON. DEPUTY-SPEAKER: Shri Bhagwanth Khuba please.

श्री शैलेश कुमार : तो निश्चय ही जो हमारे क्षेत्र की सुविधाओं के बारे में है, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वे पूरी तरह से ध्यान देकर उसको करवाने का कष्ट करें।

श्री भगवंत खुबा (बीदर): आदरणीय उपाध्यक्ष जी, सबसे पहले मैं आपको हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूं, क्योंकि, आपने पहली बार रेल बजट 2015-16 के ऊपर बोलने का मुझे मौका दिया है। मैं इस रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

HON. DEPUTY SPEAKER: Come to your constituency. Whatever you want for your constituency, you tell that please.

श्री भगवंत खुबा : मुझे आपने तीन मिनट का समय दिया है। मैं आदरणीय प्रधानमंत्री मोदी जी को, रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी को और मनोज सिन्हा जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं। इस रेल बजट के अन्दर तीन बिन्दुओं पर मैं गौर कर रहा हूं।

चुनाव से पहले मोदी जी के दो नारे बहुत प्रसिद्ध हुए थे, एक भारत-श्रेष्ठ भारत और दूसरा था, सब का साथ-सब का विकास। प्रधानमंत्री होने के बाद बड़ी अच्छी तरह से नारा उन्होंने दिया था, स्वच्छ भारत, मेक इन इंडिया, डिजिटल इंडिया और स्किल इंडिया। ये सारी चीजें हमारे चतुर रेल मंत्री जी ने गौर किया है। ऐसा करके उन्होंने रेल मंत्री बनने के बाद सारे राज्यों का दौरा करके वहां के यात्रियों की समस्या, वहां के कर्मचारियों की समस्या और जो-जो कमियां हैं, उसे पूरा ध्यान में लेकर उन्होंने यह किया है।

अभी मैं अपने क्षेत्र के लिए बोलूंगा। माननीय मंत्री जी, मेरी जो मांगें हैं, मेरी मांगों के ऊपर आपकी पूंजी बहुत कम लगेगी, लेकिन रेलवे को उससे फायदा बहुत होगा। मेरे क्षेत्र में जो बीदर और गुलबर्गा पड़ता है, उसके लिए आपने 25 करोड़ रुपये दिये हैं, उसके लिए तो मैं आपको धन्यवाद देता हूं, लेकिन 25 करोड़ रुपये दें या 10 करोड़ रुपये दें, आने वाले एक साल के अन्दर वह प्रोजैक्ट आप कम्पलीट करके देंगे तो मैं आपका हृदय से आभारी रहूंगा। बीदर और गुलबर्गा के अन्दर पिट लेन का आलरेडी काम चालू है, अगर ज्यादा से ज्यादा दो या तीन महीने के अन्दर उसको भी आपने कम्पलीट करके दिया तो बहुत बढ़िया रहेगा।

अपने क्षेत्र के यादगीर जिले में पूर्व रेल मंत्री जी ने बोगी की फैक्टरी का एनाउंसमेंट भी किया था और उसके लिए रेल विकास निगम के लिए 80 करोड़ रुपये भी उन्होंने डिपॉजिट किये थे, कृपया उसे भी आप चालू करवा दीजिए। गुलबर्गा के अन्दर एक मण्डल कार्यालय खोलने की घोषणा भी हुई थी, उसके लिए पांच करोड़ रुपये भी आपने डिपॉजिट किये थे, कृपा करके वह काम भी आप करवा दीजिए। मेरे क्षेत्र के बगल में जहराबाद और बीदर के बीच में एक बरूर करके गांव है, वहां पर एक आर.ओ.बी. की सख्त जरूरत है, क्योंकि, करीब 40 गांवों के लोग करीब दो किलोमीटर जाने के लिए करीब 40 किलोमीटर

घूमकर जाएंगे। इसके अलावा जो मुम्बई लातूर रेल अभी चल रही है, वह सिर्फ 17 बोगी से चल रही है, अगर पांच बोगी और एड करके 22 बोगी से उसे बिदर तक एक्सटेंड करके चलाएंगे तो बहुत अच्छा होगा।

SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I would thank you for allowing me to speak on the Railway Budget for 2015-16. I would first like to congratulate the hon. Railway Minister for bringing in a Budget which, in many way, is transformative. I believe that it also has hidden in it the transformation of the economy and measures for helping the economy grow as much as we would like the economy to grow. I think there is a lot of scope through this Budget for creating long term funds by the Special Purpose Vehicles that will be made available through this Budget.

I would also like to thank him for the kind of thrust that has been given to the North-Eastern States, especially the Rangpo-Sevoke railway line which has been languishing for the last five years. I think a sum of Rs.230 crore has been allocated this year. I would first like to thank him for that. Hopefully, we can utilize that in order to be able to build the mountain railway.

Finally, I would like to just make one more suggestion which I make continuously. From 1947 onwards, we have not been able to add to our knowledge how mountain railways are made. That in itself is something which we need to do because if China can bring railways at a height of over 15,000 feet, we should be able to bring this kind of railways in the mountains of the Himalayas. A trans-Himalayan Railway Line should be thought of in future.

With these words, I thank you very much for allowing me to speak on this subject.

***श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका)**: मैं सबसे पहले अपनी महत्वपूर्ण मांग जो भागलपुर में रेल मंडल कार्यालय खोले जाने की घोषणा तत्कालीन रेल मंत्री जी द्वारा रेल बजट 2009-10 के दौरान किया गया था के बारे मं है, उसे अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूं कि पूर्व रेल मंत्री जी के द्वारा भागलपुर को रेल मंडल बनाए जाने की घोषणा के पश्चात् भागलपुर में विशेष कार्याधिकारी की नियुक्ति की गई लेकिन इसे पुनः वापस ले लिया गया। भागलपुर रेल मंडल को करीब 600 किलोमीटर की रेल परिधि में विस्तारित कर बनाया जाना है, जिससे रेल परिचालन सहित रेलवे के द्वारा अन्य व्यावसायिक गतिविधियों का संचालन किया जाएगा। भागलपुर को रेल मंडल घोषित कर रेल मंडल का कार्यालय नहीं बनाए जाने से स्थानीय जनता में काफी रोष है।

भागलपुर, बिहार राज्य की राजधानी पटना के बाद सबसे महत्वपूर्ण दूसरा शहर है। यहां सिल्क उद्योग बहुत बड़े पैमाने पर चलाया जाता है, जिसके चलते इसे सिल्क नगरी भी कहा जाता है, यहां देश के विभिन्न हिस्सों से सिल्क के व्यापार के लिए व्यापारी वर्ग का हमेशा आवगमन होता रहता है। इतने महत्वपूर्ण स्टेशन पर राजधानी एक्सप्रेस नहीं जाती है। मेरी मांग है कि हावड़ा से नई दिल्ली जाने वाली कोलकाता राजधानी एक्सप्रेस को भागलपुर में ठहराव देते हुए भागलपुर से चलाई जाए। इससे इस क्षेत्र के पर्यटन का भी विकास होगा। भागलपुर में रेलवे समपारों की संख्या बहुत कम है, जिसके चलते कई महत्वपूर्ण स्थानों पर यातायात प्रभावित होता है।

लैलख रेलवे स्टेशन के पास कोई समपार नहीं है, जिसके चलते यहां पर रेलवे लाइन के दूसरे तरफ जाने के लिए किलोमीटर तक आगे जाने के बाद रेलवे लाइन को पार करना पड़ता है। यहां पर रेलवे समपार अथवा रेलवे ऊपरी पुल का निर्माण कराया जाना अति आवश्यक है।

इसी तरह भागलपुर के नवगछिया तथा कटारिया रेलवे स्टेशन के बीच समपार सं. 11 के बदले रेल ऊपरी पुल (आरओबी) का निर्माण कराए जाने की आवश्यकता है। इस समपार पर रेल मंडल कार्यालय द्वारा पूर्व मध्य रेलवे को प्रस्ताव भी भेजा जा चुका है, जिसकी अभी तक स्वीकृति नहीं दी गई है। अतः रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इस कार्य के लिए स्वीकृति यथाशीघ्र देने का कार्य करें। इसी क्रम में मुझे रेलवे से संबंधित यात्री सुविधाओं की तरफ भी माननीय रेल मंत्री जी को अनुरोध करना है। नारायणपुर रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए कोई सुविधा नहीं है जिसके चलते यहां हमेशा यात्रियों को दुर्घटना का शिकार होना पड़ता है। अतः नारायणपुर रेलवे स्टेशनपर एक फुट ओवर ब्रिज का निर्माण कराए जाने की स्वीकृति देने का कार्य करें।

---

* Speech was laid on the Table.

बिहपुर रेलवे स्टेशन पर पूर्व में आरपीएफ की बटालियन तैनात थी जिसे हटाकर नवगछिया में भेज दिया गया है। इसे पुनः बिहपुर में तैनात कर दिया जाए। साथ ही टीसी स्कॉट जो पहले बिहपुर में कार्य कर रहा था, इसे भी नवगछिया में भेज दिया गया है। इसे पुनः बिहपुर में वापस किया जाए। मालगोदाम तथा पार्सल सेवा बिहपुर रेलवे स्टेशन पर बंद कर दिया गया है, जिसके चलते मक्का, लीची तथा आम के उत्पादक किसानों को अपनी उत्पाद अन्यत्र स्थानों पर भेजने में काफी परेशानी हो रही है। अतः बिहपुर में मालगोदाम तथा पार्सल सेवा अतिशीघ्र शुरू किए जाने का आदेश देने की कृपा करें। बिहपुर में आरक्षण सेवा का काउंटर सुबह 8 बजे से शाम 4 बजे तक कार्य करता है जिससे यात्रियों को आरक्षण कराने में असुविधा होती है इसे सुबह 8 बजे से रात्रि 8 बजे तक किए जाने की आवश्यकता है। पूछताछ सेवा भी सुबह 8 बजे से रात्रि 8 बजे तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता है।

मेरी अन्य महत्वपूर्ण मांग जो माननीय रेल मंत्री से है वह रेलगाड़ियों के परिचालन से संबंधित है।

भागलपुर-नई दिल्ली एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाए, भागलपुर से विक्रमशिला एक्सप्रेस के रैक परिवर्तित कर नए रैक लगाए जाएं। भागलपुर से चलने वाली प्रत्येक रेलगाड़ी मे चार अतिरिक्त आरक्षित डिब्बे लगाए जाएं। भागलपुर से हावड़ा के बीच शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए, साथ ही एक जन शताब्दी एक्सप्रेस का भी प्रतिदिन परिचालन कराया जाए। हावड़ा से पंजाब तक जाने वाली सभी गाड़ियों को बरास्ता भागलपुर होकर चलाया जाए। भागलपुर से यशवंतपुर तक चलने वाली अंग एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाए जाने की आवश्यकता है। भागलपुर-आनन्द विहार गरीब रथ में रैक की संख्या बढ़ाकर प्रतिदिन चलाया जाए। भागलपुर से जयपुर के बीच एक नई एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए। इससे बाहर शिक्षा ग्रहण करने वाले विद्यार्थियों को सुविधा मिल जाएगी। भागलपुर तथा लखनऊ के बीच तथा भागलपुर-नई दिल्ली के बीच एक दुरन्तो एक्सप्रेस चलाने की अनुमति देने का कार्य करें।

मेरे द्वारा अब तक मांगी गई सभी मांगे जनहित में अति आवश्यक है। मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी बिहार तथा मेरे संसदीय क्षेत्र भागलपुर की जनता की भावना से सहमत होंगे तथा मुझे भी विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी रेलवे से संबंधित मेरी मांगों पर सकारात्मक कदम उठाने का कार्य करेंगे। बांका में नई रेल लाइन -तारापुर-खड़गपुर, नई इंटरसिटी, बांका में वाशिंग पीठ, जमालपुर रेल कारखाना, मुंगेर-गंगा रेल पुर, तथा सुल्तान गंज में ट्रेन का ठहराव देने की कृपा करें।

SHRI B. SRIRAMULU (BELLARY): Hon. Deputy-Speaker, Sir, first of all, I would like to say that for the first time in the recent history, the hon. Railway Minister Shri Suresh Prabha ji has presented a passenger-friendly Railway Budget for which I sincerely congratulate him on behalf of my native State of Karnataka.

Sir, he has tried to translate our hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji's vision of "Make in India" and "*Sabke Sath, Sabka Vikash*" into an honest and growth-oriented action plan.

I am particularly happy that he has not made any false promise. He has made announcements of a realistic nature like the previous Railway Minister. For the first time, the hon. Railway Minister tried to draw attention towards small comforts like ladders for the sleeper class passengers. I also draw the attention of the House to his promise to immediately provide portable ladders. It is a great relief.

For the convenience of the passengers, he has tried to provide chairs for women passengers as well as senior citizens. This is a difference in reservation. He has tried to reserve the lower berth for old-age passengers and the middle berth to women passengers. It has instantly won the hearts of the common people.

HON. DEPUTY-SPEAKER: You come to your constituency-related issues. Whatever you want to say, you say.

SHRI B. SRIRAMULU : Sir, I discussed the introduction of drinking water vending machine on the railway platform and to construct Rail Over Bridges and Rail under Bridges to replace the unmanned level crossings. It is also an extraordinary step in the direction of *Sabke Sath, Sabka Vikas.* I am coming from Bellary District.

Now, I make my humble request to the hon. Minister to implement various railway projects and fulfill the dreams and demands of the public of Bellary.

In the 2014-15 Railway Budget, a new line was announced between Bellary and Gabbur by Shri Sadananda Gouda but till today no effective steps are taken and no funds are allotted. I would request the hon. Minister to allocate some

minimum fund for this. Further, I would request the hon. Minister to take steps to complete the Rayadurga-Tumkur line. As of now, only eight kilometres of work has been completed. If this line is completed, the distance between Bellary and Bengaluru will be reduced to 300 kms. as against the present traveling distance of 420 kms. I would further request him to complete the Munirabad-Mehbubnagar line.

Next, I would request him to connect Swamihalli-Rayadurga Line *via* Rampur and Hanagal which only has a distance of 30 kms.

Now, I come to my constituency matter. I would request him to take steps to connect Ranjitpur near Toranagal-Lakshmipur-Sandur-Yeshvantnagar which is in turn connected to Hosapete-Kottur Line. By laying the above two lines, it will reduce the distance, time and cost of transport of coal to BTPS and will reduce the congestion of traffic on Bellary and Hosapete line.

With these words, I conclude. Thank you.

***श्री पशुपति नाथ सिंह (धनबाद):** मैं 2015-16 के रेल बजट पर बातों को रखना चाहता हूं। 26 फरवरी, 2015 को भारत के रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु द्वारा संसद में रेल बजट प्रस्तुत किया जिसकी देश के लोगों ने भूरि-भूरि प्रशंसा की।

माननीय मंत्री जी का यह कहना कि कुछ नया जोड़ना, कुछ पुराना तोड़ना होगा, कुछ इंजन बदलने होंगे कुछ पुर्जे मरम्मति करने होंगे, कुछ ताकते दिखानी होगी कुछ कमजोरियां मिटानी होगी कुछ रास्ते बदलने होंगे, कुछ दिशाएं खोलनी पड़ेगी। पूरे रेल बजट को कुछ शब्दों में ही समेट दिया। इच्छाशक्ति का इजहार कार्य क्षमता तथा दिशा तय करके रेल मंत्री जी ने मोदी सरकार के पूर्ण बजट पेश कर देश की जनता के विश्वास को जीतने का प्रयास किया है।

लोगों की इच्छा रहती है कि मुझे रेल सुविधा मिले, अच्छी सुविधा मिले, आज के परिवेश में समय की बचत हो, रेल में सफर करते समय स्वास्थ्य पर भी ध्यान रहे, अच्छा पानी, भोजन मिले, सुरक्षित यात्रा हो, ऐसे भी विषयों पर बजट में ध्यान रखा गया है। रेल को वित्तीय दृष्टि से आत्मनिर्भर, यात्रियों पर बिना अतिरिक्त वित्तीय बोझ दिए करना एक अच्छा रेल मंत्री ही कर सकता है। आधारभूत संरचनाओं का सुदृढ़ एवं विस्तारीकरण करने का प्रयास इस रेल बजट में किया गया है। टिकट के लिए मारामारी स्टेशन पर पाकेटमारी दोनों से कैसे मुक्ति मिले इसकी चिन्ता इस रेल बजट में की गई है।

रेल मंत्री जी के द्वारा पारदर्शिता और सुशासन पर जोर दिया है। आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि इस पर विशेष जोर देने की आवश्यकता है। इससे रेलवे की आमदनी भी बढ़ सकती है और यात्रियों को रेल का लाभ मिल सकता है। भ्रष्टाचार पर अंकुश भी लग सकता है। आपने भर्ती के मामले पर जोर दिया लेकिन बर्थ के आवंटन में कोई भी बर्थ खाली नहीं जाए, ट्रेनों में भ्रष्टाचार पर अंकुश लगे सके इसके लिए पहल करने की आवश्यकता है।

माननीय मंत्री जी रेल को सफल बनाने में रेल कर्मचारियों की अहम भूमिका है। इनके जीवन स्तर को ऊंचा उठाना, इनकी कॉलोनियों को शहर के अन्य भागों की तरह रखना चुनौती है। बड़े-बड़े शहरों में तो है लेकिन छोटे शहरों में इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि आपने स्वीकार किया है कि आधारभूत संरचना जरूरत के अनुसार नहीं रहने के कारण रेल सेवा पर बहुत ज्यादा दबाव है और कई लाइन सिंगल रहने के कारण या पूर्व से अधिक ट्रेन रहने के कारण और ट्रेन व्यवस्था बनाने में दिक्कत आ रही है लेकिन सुझाव देना चाहूंगा कि समय सारणी को जनभावना के अनुकूल बनाने की आवश्यकता है। गांव देहात के लोग

---

* Speech was laid on the Table.

सुबह काम के लिए शहर आए और शाम 5 बजे काम समाप्त होने के बाद इन्हें फिर गांव, देहात, पैसेंजर ट्रेन, इएमयू, टीएमयू के माध्यम से हो सके, इसकी कोशिश तो होनी चाहिए। संवेदनशील प्रशासन की आवश्यकता रेल में है। यह भावना दिखाई देती है कि जैसा भी व्यवहार करो, रेल मजबूरी है।

मैं अपने राज्य झारखंड तथा अपने क्षेत्र धनबाद लोक सभा की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। धनबाद में अंग्रेज के समय का डिवीजन है। यह मंडल राजस्व के मामले में देश में स्थान रखता है। धनबाद देश की कोयला राजधानी कहा जाता है। यहां कई केन्द्रीय प्रतिष्ठान है। भारत कोकिंग कोल का मुख्यालय, इंडियन स्कूल ऑफ माइन्स, सेंट्रल फ्यूल रिसर्च स्टेशन जैसे अनेक प्रतिष्ठान है। जहां देश के हरके कोने से लोगों का आना जाना बड़ी संख्या में है। लेकिन ट्रेन के मामले में बिल्कुल ही असहाय है। ट्रेनों को अपने यहां से गुजरते देखते हैं लेकिन सवारी करने के लिए कोलकाता, हावड़ा, सियालदहस स्टेशन का सहारा वहां से टिकट कटा कर लेना पड़ता है।

धनबाद जिला में डीवीसी का दो प्रोजेक्ट मैथन तथा पंचेत में है, बीसीसीएल, ईसीएल के कोलिरियां झारखंड के अंतिम स्टेशन कुमारधुबी है जहां से ट्रेन तो कई चली जाती हैं लेकिन यहां एक्सप्रेस ट्रेनों का अपेक्षित ठहराव नहीं होता है। यह स्टेशन धनबाद से करीब 50 किमी पर है बीच में कहीं एक्सप्रेस ट्रेन नहीं है। जैसे ही झारखण्ड पारकर बंगाल पहुंचते है वहां एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव शुरू हो जाता है। बराकर, कुल्टी, सीतारामपुर, आसनसोल 20 किमी में चार स्टेशनों पर एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव है। लेकिन झारखंड में 50 किमी पर गुजरती है। 50 ट्रेन ठहरती है लेकिन एक दो एक्सप्रेस ट्रेन। इस ओर रेलवे को ध्यान देने की आवश्यकता है।

झारखंड राज्य पिछड़ा है लेकिन कोयला, आयरन ओर, बाक्साइट अन्य कई खनिजों की ढुलाई से रेलवे का झोली भरने का काम करती है। हमारी पुरानी मांग है कि धनबाद, रांची, चक्रधरपुर तथा आद्रा के आधे मंडल को मिलाकर एक जोन बनाया जाए। अभी यह तीन जोन में विभक्त है।

मेरे क्षेत्र का बोकारो स्टेशन आद्रा मंडल से जुड़ा हुआ है, जिसका कोई मतलब नहीं है इसे धनबाद या रांची से जोड़ा जाए। आवश्यकता को देखते हुए जनहित में निम्न ट्रेनों की मांग करता हूं।धनबाद से दिल्ली के लिए सिधी सुपर फास्ट ट्रेन अति आवश्यक है; धनबाद से मुम्बई के लिए एक ट्रेन की आवश्यकता है; रांची-यशवंतपुर एक्सप्रेस ट्रेन का विस्तार धनबाद तक हो; धनबाद भुवनेश्वर गरीब रथ का विस्तार पुरी तक किया जाए; धनबाद से सूरत के लिए एक ट्रेन दिया जाए; धनबाद से अहमदाबाद वाया जयपुर के लिए एक ट्रेन दिया जाए; धनबाद से दक्षिणी भारत हेतु एक ट्रेन की आवश्यकता है, जो तमिलनाडु, कर्नाटक, केरल और आंध्र प्रदेश को जोड़े; धनबाद से गुजरात जाने वाली ट्रेनों का परिचालन

नियमित किया जाए; गंगा दामोदर एक्सप्रेस को नियमित किया जाए; रांची जयनगर एक्सप्रेस को नियमित किया जाए; धनबाद से पटना वाया गया इंटरसिटी एक्सप्रेस दिया जाए; धनबाद से बलिया के लिए एक ट्रेन दिया जाए; धनबाद से पुणे के लिए एक ट्रेन दिया जाए; दिल्ली से गया तक चलने वाली गरीब रथ का विस्तार धनबाद तक किया जाए; धनबाद से झाझा के लिए सवारी गाड़ी दिया जाए; दुमका रांची इंटरसिटी का ठहराव कुमारधुबी में किया जाए; वनांचल एक्सप्रेस वाया चितरंजन का ठहराव कुमारधुबी में किया जाए; रांची हावड़ा इंटरसिटी को वाया धनबाद से नियमित किया जाए; धनबाद स्टेशन पर बने प्लेटफार्मों की ऊंचाई को बढ़ाकर ट्रेन के दरवाजे के बराबर बनवाया जाए, ताकि होने वाली दुर्घटनाओं पर अंकुश लग सके; रांची भागलपुर वाया क्यूल ट्रेन को नियमित किया जाए; सिन्द्री में मार्षलिंग यार्ड है, अतः सिन्द्री टाउन से भी ट्रेन का परिचालन हो; वर्तमान में चलने वाली धनबाद-पटना इंटरसिटी का ठहराव कुमारधुबी स्टेशन पर किया जाए; रांची भागलपुर वाया क्यूलू का भी ठहराव कुमारधुबी स्टेशन पर किया जाए; रांची जयनगर एक्सप्रेस का ठहराव कुमारधुबी स्टेशन पर किया जाए; धनबाद से चलने वाली ट्रेनों में आरक्षित एवं आपातकालीन कोटे में वृद्धि किया जाए; प्रधानखंता, छोटा अम्बोना आदि छोटे स्टेशनों पर एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव बढ़ाया जाए; खड़गपुर भोजुडीह इएमयू को भागा तक विस्तार किया जाए; शालीमार एक्सप्रेस का भागा तक विस्तार किया जाए; कुमारधुबी चौक में ओवर ब्रिज का निर्माण सुनिश्चित किया जाए; धनबाद ट्रैफिक व्यवस्था में सुधार हेतु गया पुल का चौड़ीकरण तथा धनबाद स्टेशन के दक्षिणी छोर को जोड़ने के लिए रोड एवं आरओबी का निर्माण किया जाए; बोकारो सहरसा एक्सप्रेस ट्रेन तथा बोकारो-डालटेनगंज एक्सप्रेस ट्रेन चालाए जाने की आवश्यकता है; लोहरदगा से कोरबा वाया गुमला एक नई रेलवे लाइन बनाने की अतिआवश्यकता है; झारखंड राज्य के लोहरदगा से टुरी रेलवे लाइन के निर्माण कार्य में तेजी लाते हुए इसे पूर्ण करने की आवश्यकता है; तथा लोहरदगा से कोरबा (छत्तीसगढ़) वाया गुमला नई रेलवे लाइन के निर्माण की आवश्यकता है।

[*]श्री चंदूलाल साहू (महासमन्द): मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूं।प्रस्तुत रेल बजट में राजनैतिक लाभ हानि की परवाह किए बगैर रेल में गुणात्मक सुधार करते हुए यात्री सुविधा में बढ़ोत्तरी की व्यवस्था की गई है; रेल यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं की गयी है ; रेल बजट में उच्च निवेश के लिए संसाधन जुटाने पर जोर; रेल यात्रा को सुरक्षित साधन बनाने पर जोर दिया गया है; रेलवे टिकटों के लिए सुविधा एवं भोजन चयन के लिए ई-केटरिंग की व्यवस्था (इंटरनेट) तथा आदर्श स्टेशन योजना में 200 अतिरिक्त स्टेशन-स्टेशनों में वाई-फाई की सुविधा देने की व्यवस्था है। यात्रियों की समस्याओं और सुरक्षा से जुड़ी शिकायतों को सुनने के लिए 24X7 हेल्प लाइन तथा महिलाओं की सुरक्षा के लिए निगरानी कैमरे की व्यवस्था की जाएगी; चिन्हित रेलगाड़ियों में सामान्य श्रेणी के और भी डिब्बे जोड़े जाएंगे; 9 रेलगाड़ी की रफ्तार 160 से 200 किमी की जाएगी; तथा स्वच्छ रेल स्वच्छ भारत अभियान के अंतर्गत स्टेशनों और गाड़ियों को साफ करने के लिए एक नया विभाग बनाने की भी व्यवस्था की जाएगी।

उपरोक्त कारणों से प्रस्तुत रेल बजट प्रशंसनीय एवं सराहनीय है, मैं इस संतुलित और विकासोमुखी रेल बजट का समर्थन करते हुए अपने क्षेत्र की महत्वपूर्ण एवं लम्बित मांगों की ओर माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

मेरे अपने क्षेत्र के अंतर्गत् निम्न महत्वपूर्ण मांगें हैं, स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें। छत्तीसगढ़ में कुल रेल मार्ग 1195 किमी है जो पर्याप्त नहीं है। इसलिए छत्तीसगढ़ के विकस के लिए नई रेल लाइन का सर्वेक्षण शुरू किया गया है जिसमें महासमुन्द से तुमगांव, पटेवा, पिथौड़ा, बसना, सरायपाली से बरगढ़ (उड़ीसा) तक नई रेल सुविधा प्रारम्भ की जाए। रायपुर से धमतरी छोटी लाइन से बड़ी लाइन की स्वीकृति मिली है, काम में तेजी लाई जाए और धमतरी से आगे बढ़ाकर कांकेर जगदलपुर तक नई रेल सुविधा बढ़ाई जाए एवं रायपुर से राजिम तक छोटी लाइन से बड़ी लाइन अमान परिवर्तन कर इसे गरियाबंद मैनपुर देवभाग से धरमजयगढ़ (उड़ीसा) तक रेल सुविधा शुरू की जाए। महासमुन्द, बागबाहरा एवं कोमाखान रेलवे स्टेशन जो छत्तीसगढ़ में है, का संचालन रेल मंडल सम्बलपुर से संचालित होता है, को रायपुर से संचालित

[*] Speech was laid on the Table.

किया जाए। राजधानी एक्सप्रेस जो रायपुर से दिल्ली सप्ताह में 3 दिन चलती है उसे प्रतिदिन चलाया जाए। महासमुन्द रेलवे स्टेशन मॉडल स्टेशन प्रस्तावित है, को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। महासमुन्द शहर में रेलवे क्रॉसिंग तथा नदी मोड में रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे पुल का निर्माण किया जाए।

बागबाहरा रेलवे स्टेशन में सूरत-पुरी एक्सप्रेस, जगदलपुर-दुर्ग एक्सप्रेस, पुरी-गांधीधाम एक्सप्रेस, पुरी-लोकमान्य तिलक टर्मिनस एक्सप्रेस, पुरी-शिरडी एक्सप्रेस, पुरी-अजमेर एक्सप्रेस अप एवं डाउन का स्टॉपेज दिया जाए।

17.00 hrs

DR. BOORA NARSAIAH GOUD (BHONGIR): Firstly, let me congratulate the Railway Minister for a pragmatic Budget rather than a political Budget. I request the Railway Minister to implement the Andhra Pradesh Reorganisation Act for my State and my constituency; I would request him to extend MMTS services to Yadadri which is the biggest religious centre in Telangana on par with Tirupati. I would also specifically request him to resume *Izzat* passes which are given to the MPs which would help the poor passengers.

I would request the Railway Minister to consider introduction of Bullet Train between two Capitals – Hyderabad and the upcoming Capital of Andhra Pradesh *via* Suryapet, along the NH-65, which goes through my constituency. I would also request for doubling of line between Nadikudi and Bibinagar, which is a very economically viable project for the Railways, Hyderabad. I would also request for setting up of Railway Medical College and Railway University at Secunderabad, for which the State Government is ready to provide land to any extent.

Most importantly, I would request for recruitment of `C' and `D' category posts in the Railways. This should be taken up, State-wise, and Zonal wise, rather than the whole country. With these words, I congratulate the Railway Minister for presenting the good Railway Budget.

***श्री आलोक संजर (भोपाल)** मैं अपने जीवन में पहली बार रेल बजट पर अपने विचार रख रहा हूं । यह मेरा सौभाग्य भी है कि मैं एक छोटे से रेल कर्मचारी का बेटा हूं । विकासशील देशों में अग्रणीय हमारे हिन्दुस्तान के यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के 'मेक इन इंडिया' अभियान को आगे बढ़ाने में रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु व श्री मनोज सिन्हा जी को विकासोन्मुखी बजट पेश करने पर बधाई देता हूं । मोदी सरकार का यह रेल बजट आशा और विकास का संचार करेगा । रेल बजट में श्रेष्ठ भारतीय रेल के सपने को साकार करने के लिए मजबूत आधार दिया गया है, यात्रियों के सुखद यात्रा हेतु माननीय रेल मंत्री महोदय ने उच्च गुणवत्ता के साथ खानपान हेतु बेस किचन, ई-केटरिंग, ऑन बोर्ड मनोरंजन, यात्रियों की सुरक्षा हेतु कैमरा लगाए जाने, डिस्पोजेबल बिस्तरों, स्वच्छता आदि योजनाओं की घोषणा की है, वह सराहनीय है ।, आपके द्वारा प्रत्येक रेलवे मंडल समिति बनने का प्रस्ताव जिसकी अध्यक्षता संसद सदस्य द्वारा की जाना है, एक सराहनीय कदम है । यह एक प्रगतिशील बजट है, जो भारतीय रेलवे की कायापलट कर श्रेष्ठ भारत बनाने के लिए एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगा ।

मैं राजा भोज की नगरी भोपाल संसदीय क्षेत्र में रेल सेवा विस्तार हेतु कुछ प्रस्ताव माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं :-

1. भोपाल से लखनऊ - भोपाल से पूना - भोपाल से अहमदाबाद - भोपाल से .... नई ट्रेन चलाने की नितांत आवश्यकता है ।
2. भोपाल रेलवे स्टेशन प्लेटफार्म नं. 6 में अभी यात्रियों के लिए शेड अविलंब बनवाना चाहिए, ताकि यात्रियों की हर मौसम की परेशानियों से निजात मिले ।
3. भोपाल रेलवे स्टेशन पर बीमार, वृद्ध एवं विकलांग यात्रियों के लिए लिफ्ट व एस्केलेटर लगाने का प्रस्ताव करता हूं ।
4. हबीबगंज रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर शेड है, वह पूरे प्लेटफार्म तक नहीं है, जिसके कारण यात्रियों को परेशानी होती है । अतएवं एक छोर से दूसरे छोर तक शेड लगवाने हेतु ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं ।
5. बीना से भोपाल एवं इटारसी से भोपाल - हजारों की संख्या में डेली पेसैंजर आना-जाना करते हैं, डेली पेसैंजर्स के लिए ईएमयू गाड़ी चलाने का विशेष अनुग्रह करता हूं ।

---

* Speech was laid on the Table

6. रेल सवारी डिब्बा पुनर्निर्माण कारखाना-निशातपुरा-भोपाल के संदर्भ में कहना चाहता हूं कि वर्ष 1989 में भारतीय रेल के 12 से 15 वर्ष पुराने सवारी डिब्बों के मरम्मत हेतु कारखाना

खोला गया था, जहां 465 एकड़ भूमि रेलवे की जमीन है, किंतु आज भी लगभग 200 एकड़ भूमि का कोई उपयोग नहीं है । मेरा सुझाव है कि पुनर्निर्माण कारखाना जिसे रिपेयर यूनिट के नाम से जाना जाता है, इस कारखाने को अपग्रेड करके प्रोडेक्शन यूनिट की पहचान दी जा सकती है । इस अपग्रेडेशन में भारत सरकार व रेल मंत्रालय पर न के बराबर लागत आएगी, क्योंकि नए कोच के उत्पादन हेतु 90% संसाधन यहां पर उपलब्ध है, साथ ही साथ में प्रशिक्षित तकनीकी कर्मचारी व पर्यवेक्षक, प्रशिक्षण सेंटर, आवासीय परिसर आदि सुविधाएं उपलब्ध हैं।

7. वर्तमान सरकार ने रेल की दशा और दिशा को सुधारने की सार्थक पहल की है - जिसमें रेल कर्मचारियों व उनके बच्चों को रेल से संबंधित उच्च दर्जे की तकनीकी शिक्षा हेतु रेल यूनिवर्सिटी खोली जाना है । अतः भारत के मध्य में स्थित राजा भोज की नगरी भोपाल को अब आईटी एवं एज्यूकेशन हब के नाम से जाना जाने लगा है । रेलवे कोच फैक्ट्री पास लगभग 200 एकड़ भूमि का उपयोग रेल यूनिवर्सिटी खोले जाने में किया जा सकता है ।

अंत में, भोपाल संसदीय क्षेत्र के प्रत्येक नागरिक सेवक होने के नाते मैं लोकप्रिय सर्वश्रेष्ठ रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि मेरे सुझावों को मान्यता देंगे ।

जय भोपाल - जय मध्य प्रदेश ।

[*]श्रीमती रक्षाताई खाडसे (रावेर): माननीय रेलमंत्री ने मौजूदा उच्च घनत्व वाले नेटवर्क की क्षमता में उल्लेखनीय सुधार किए जाने एवं प्रवासियों को रेलवे सुविधाओं में सुधार के लिए प्राथमिकता प्रदान करने पर जोर दिया है। रेल मंत्री जी ने आगामी पांच वर्षों के लिए भविष्यगामी कार्यसूची को चार हिस्सों में पाने के लिए लक्ष्य निर्धारित किए हैं। जैसे (1) ग्राहकों के अनुवभव में स्थायी और मापन योग्य सुधार (2) रेल यात्रा को सुरक्षित साधन बनाना (3) भारतीय रेलों की क्षमता में पर्याप्त विस्तार करना और इसकी अवसंरचना को आधुनिक बनाना तथा (4) वित्तीय दृष्टि से आत्मनिर्भर बनाना।

इसका आशय यह है कि परिचालन से हमारे लिए अत्यधिक अधिशेष का सृजन केवल क्षमता विस्तार के लिए नहीं बल्कि हमारी क्षतिग्रस्त परिसंपत्तियों के सतत बदलने हेतु निवेश के लिए है। इन लक्ष्यों से यह भी सुनिश्चित होना है कि रेलवे सभी प्रमुख क्रियाकलापों (प्रोग्राम) का एक हिस्सा है और हमारे माननीय पंतप्रधान जी ने गरीबों के जीवन स्तर में सुधार लाने के लिए ऐसा किया है जिसमें स्वच्छ भारत, डिजीटल इंडिया, स्किल इंडिया और मेक इन इंडिया शामिल है।

आम आदमी को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्री जी ने यात्री किराय में कोई वृद्धि नहीं की, बल्कि क्षमता विस्तार करने से भी अधिक उन्होंने हाल ही में जो यात्री सुविधा है उसमें उल्लेखनीय व्यवस्था तथा सुधार उपाय स्वच्छ भारत अभियान के लिए प्रायोगिक तत्व में डिस्पोजल बैंक का उच्च श्रेणी वातानुकूलित सवारी डिब्बों के प्रवासी को प्रदान करना, अन्य डिब्बों में डस्टबिन लगाना, जिसमें स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत बनाने के लिए उपाय योजना सराहनीय है। इच्छुक आम आदमी को आनारक्षित श्रेणी में टिकट खरीदने की बड़ी संमस्या के लिए यात्री 5 मिनट के भीतर टिकट खरीद सके, यह सुनिश्चित करने हेतु उपाय योजना, अनारक्षित टिकट ई-टिकटिंक पोर्टल विकसित करने जैसा उपाय उल्लेखनीय है जिससे डिजटिल इंडिया का माननीय प्रधानमंत्री जी का सपना साकार होगा। बहादुर सिपाहियों की यात्रा सुगम बनाने के लिए वारंट को समाप्त करने के लिए रक्षा यात्रा 2000 स्थानों में से 600 स्थानों पर चालू कर दिया है और आने वाले समय में विस्तार की सुविधा, मूल्यवान ग्राहकों को टिकट बुकिंग करते समय आईआरसीटीसी की वेबसाइट के माध्यम से अपने पसंद का भोजन आर्डर करने के उपाय, निर्दिष्ट मंडलों में बेस किचन स्थापित करने और अत्यंत विश्वसनीय एजेंसियों द्वारा चलाना, पीने के स्वच्छ पानी की व्यवस्था अधिकांश रेलवे स्टेशनों में बहुत कम दाम पर यात्रियों को उपलब्ध कराना शामिल है। केन्द्रीय रूप से नियंत्रित रेलवे डिस्पले नेटवर्क आने वाले दो वर्षों में 2000 से ज्यादा स्टेशनों पर लागू करने की संभावना जो गाड़ी के आगमन/प्रस्थान, आरक्षण, सामान्य तथा आपात संदेशों

[*] Speech was laid on the Table.

तथ नागरिकों की रूचि की किसी अन्य सूचना को भी मुहैया कराने में सहायता प्रदान करने जैसी व्यवस्था गंतव्य स्टेशन पर गाड़ी के आगमन से 15/30 मिनट पहले एसएमएस अलर्ट सेवा शुरू कराना, महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए प्रायोगिक आधार पर मेन लाइन के चुनिंदा सवारी डिब्बों गैर-उपनगरीय गाड़ियों में निगरानी रखने के लिए कैमरा (सीसीटीवी) लगाना, परन्तु ऐसा करते समय उनकी प्राइवेसी का ख्याल रखना जैसी उपाय योजना के प्रबंध सराहनीय है। जनरल कोचेस में मोबाइल चार्जिंग सुविधा तथा स्लीपर क्लास कोचेस में चार्जिंग संख्या में वृद्धि कराना डिजीटल इंडिया पहल के काम में 'बी' क्लास स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा मुहैया कराना कुछ चिन्हित गाड़ियों में प्रवासी क्षमता बढ़ाने हेतु मौजूदा 24 सवारी डिब्बों के स्थान पर 26 सवारी डिब्बों का प्रावधान एवं मुम्बई के ईएमयू सर्विस में वातानुकूलित सेवा प्रदान कराना। ऑनलाइन रिटायरिंग रूम्स बुकिंग कराना, प्रवासी क्षमता बढ़ाने हेतु स्लीपर और जनरल सवारी डिब्बों का बढ़ाना आम और गरीब आदमी के लिए सुविधा शामिल है।

अंतिम पड़ाव वाली परियोजनाओं को उच्चतम प्राथमिकता प्रदान करने से भुसावल-बड़नेरा-वर्धा तथा इटारसी-भुसावल मार्ग पर तीसरी नई रेलवे लाइन के निर्णय से प्रवासियों के आवगमन में सुविधा होगी। संरक्षा संबंधी समपारों को समाप्त करने हेतु 970 आरओबी तथा आरयूबी का निर्माण कराना। भारतीय रेल का कार्यबल रेल की शक्ति मानकर केंन्द्रीय मानव संसाधन कार्यनीति के भाग के रूप में अपरेंटर शिप रेलवे से उत्तीर्ण नए जवानों को जल्द से जल्द रेलवे सर्विस में आने से कर्मचारी उत्पादकता बढ़ाने के उपाय से मदद होगी।

भुसावल मंडल में 2009 से 2015 तक रेलवे को बेस किचन तथा जन आहार में पहले से काम करने वाले हेल्पर कमीशन वेंडर लोगों निर्दिष्ट मंडलों में जो नए बेस किचन में रेल सेवा में समावेश करने की मांग माननीय रेल मंत्री से करती हूं। मैं माननीय रेलमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं कि उन्होंने दादर-भुसावल सुपर फास्ट एक्सप्रेस (01081/01082) जो साप्ताहिक एक दिन परिचालन के लिए अनुमति दे कर मेरे संसदीय क्षेत्र से अनेक वर्षों से महत्वपूर्ण मांग तथा जन अपेक्षा थी कि भुसावल से मुम्बई जाने के लिए एक स्वतंत्र एक्सप्रेस रेलगाड़ी हो वह इस माध्यम से पूरी हुई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को यह रेलगाड़ी को शुरू में साप्ताहिक तीन दिन के लिए परिचालन तथा आगे चलके इस ट्रेन को प्रतिदिन परिचालन करने की मांग करती हूं। दिल्ली-भुसावल मुम्बई इस मार्ग पर

कोई भी प्रीमियम ट्रेन वर्तमान में उपलब्ध नहीं हैं। मैं दिल्ली भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस का दो हिस्सों में चालन विस्तार करके, उसे भुसावल तक किया जाए। रेल के कर्मचारियों के लिए व्यवहार कुशलता संबंधी प्रशिक्षण मॉड्यूल के तहत तथा रेल सुरक्षा बल कर्मचारियों को योग प्रशिक्षण हेतु, माननीय रेल मंत्री जी के विचाराधीन सम्पन्न विश्वविद्यालय भुसावल मंडल में स्थापित करने की मांग में मैं रेल मंत्री जी करती हूं।

इसी के साथ मैं पुनः एक बार माननीय रेल मंत्री जी को सर्व समावेशक तथा महिलाओं के लिए सादर किए सर्व समपेक्षी बजट के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं।

[*]**SHRI V. ELUMALAI (ARANI):** At the outset, I thank heartily our hon'ble Makkal Mudalvar, Puratchi Thalaivi, Amma, who has chosen me to be present in this House to participate in the discussion on Rail Budget 2015.

Our Hon'ble Makkal Mudalvar, Puratchi Thalaivi, Amma calls this budget, an exercise in consolidation to set right the functioning of this important railway sector which had gone through the mismanagement of the previous UPA Government.

In this Budget, safety of passengers more particularly of the women passengers, cleanliness in the railways and environmental sustainability get priority.

Our leader hon'ble Makkal Mudalvar, Puratchi Thalaivi, Amma has noted commencement of the preparatory work on the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network. As guided by Hon'ble Puratchi Thalaivi, Amma, I request that routes to Chennai be given high priority under this network.

Expediting the completion of pending projects in Tamil Nadu must get the attention of the Hon'ble railway minister. As requested by our leader, Hon'ble Makkal Mudalvar, Puratchi Thalaivi, Amma, sufficient funds may be allocated to increase the pace of ongoing railway projects in Tamil Nadu.

An over bridge at Cuddalore-Chithur State Highway No. SH9 near LC No. 80 km 99/100-200 at Polur Yard of Villupuram-Katpadi section in Thiruchchirapalli division. The traffic density at this level crossing is very high. The Government of Tamil Nadu has sponsored the above level crossing for construction into ROB vide letter No. 8210/HQ2/2014-2 dt. 11/8/2014.

The two ongoing projects namely Tindivanam to Thiruvannamalai and Tindivanam to Nagari were announced in 2006-2007 Railway Budget. Though seven years have elapsed, but there is very slow progress. I have raised this issue in parliament several times, but no action has yet been taken.

---

[*] Speech was laid on the Table

I urge upon the Railway Minister to take up the project linking the coastal area along the East Coast side between Chennai and Tuticorin via. Puducherry, Cuddalore, Karaikkal, Nagapattinam, Ramanathapuram.

After raising so many demands, to enhance the functioning of the Railways with rising hopes, let me conclude.

श्री रामदास सी. तडस (वर्धा) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद। रेल बजट 2015 जो सदन को समर्पित किया गया है, उसका दिल की गहराई से समर्थन करते हुए मैं माननीय रेल मंत्री जी और प्रधानमंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं। विदर्भ की पुरानी मांगों को आपके नेतृत्व ने इस बजट में देकर हम विदर्भवासियों को गदगद कर दिया है।

महोदय, नागपुर से वर्धा रेलवे लाइन को तिहरीकरण करने हेतु जो बजट में प्रावधान किए हैं, उससे जनमानस बहुत ही खुश है। अन्य महत्वपूर्ण कार्य सराहनीय हैं। देश के विकास में रेल की भागीदारी महत्वपूर्ण है। साथ ही साथ अमरावती-मोरसी-वरूड़ नरखेड़ मार्ग के लिए 25 करोड़ दिए हैं, जिसके लिए हम विदर्भवासी मोदी जी की सरकार एवं रेल मंत्री का आभार व्यक्त करते हैं।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र वर्धा जहां राष्ट्रपिता महात्मा गांधी एवं विनोबा भावे जी ने अपना समय व्यतीत किया। वहां जनहित की कुछ समस्या है, जिसका निराकरण करना अनिवार्य है। मैं इनको आपके समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूं। मुझे उम्मीद है कि जनहित की समस्या का निदान करने हेतु आप कृपा करेंगे। यह निम्नवत है।

विनोबा भावे के नाम से वर्धा से पूना तक नई रेलगाड़ी चलाई जाए। महात्मा गांधी के नाम से सेवाग्राम से मुम्बई तक नई रेलगाड़ी चलाई जाए। आर्वी-पुलगांव पुरानी नैरो गेज रेल लाइन को ब्रॉड गेज रेल लाइन में परिवर्तन करने हेतु बजट में धन की व्यवस्था करने की जरूरत है।

पुलगांव-अमला, जो देश का सबसे बड़ा मिलिट्री डिपो है, छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तन करने हेतु बजट में धन की व्यवस्था करने की जरूरत है।

डॉ. सत्यपाल सिंह (बागपत) : महोदय, पहली बार देश के अंदर इतना दूरदर्शितापूर्ण, लोक समर्पित, राजनीति से नहीं, बल्कि राष्ट्र नीति से प्रेरित होकर बजट पेश किया गया है, उसके लिए मै माननीय सुरेश प्रभु जी, श्री मनोज सिन्हा जी और उनके सभी अधिकारियों को बहुत-बहुत बधाई देता हूं, धन्यवाद देता हूं।

प्रतिदिन लगभग 2.3 करोड़ लोग 12 हजार ट्रेनों में यात्रा करते हैं, उनमें लाखों लोग भीड़ में, हजारों लोग बीमारी की हालत में सफर करते हैं, लेकिन किसी बीमार को किसी रेलवे स्टेशन में कोई मेडिकल फैसिलिटी नहीं है। कम से कम बड़े स्टेशंस पर चाहे पीपीपी मॉडल पर मेडिकल स्टोर फॉर्मेसिस्ट के साथ दिया। इससे हजारों लोगों को रोजगार मिलेगा और रेलवे को आमदनी मिलेगी।

दूसरा, हमारी ट्रेनों में ज्यादातर गरीब लोग सफर करते हैं। इनमें जनरल कोचेज की संख्या बहुत कम हैं। यात्री 12-12 घंटे खड़े रहते हैं। यह पार्लियामेंट वर्किंग ग्रुप की सिफारिश थी कि कम से कम 6-7 डिब्बे हर एक ट्रेन के अन्दर लगाए जाएं। वर्ष 2013 के अन्दर लगभग बीस हजार के आस पास लोग मरे हैं। हर साल हजारों लोग मरते हैं।

तीसरा, जब से मैं एसी ट्रेन में चला हूं, एक बात मुझे परेशान करती है कि पहले डिब्बों को बहुत ठंडा किया जाता है, फिर ओढ़ने के लिए कंबल दिए जाते हैं। पिछले साल 28 करोड़ में 70 हजार कंबल खरीदे गए। इस नेशनल वेस्टेज को बचाया जाए।

नंबर चार, हमारे यहां अगर किसी को चलते-फिरते नर्क में सफर करना हो, अनुभव लेना हो, तो शाहदरा-सहारनपुर रेल में यात्रा करनी चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी उसके लिए निवेदन किया है कि वहां पर सुविधा दी जाए।

नम्बर पांच, मैं यह कहना चाहता हूं कि हम सब लोगों को दिल्ली में फ्रेश फल, सब्जी, दूध और अनाज चाहिए, उसके लिए किसान रेल की शुरुआत की जाए।

नम्बर छः, बड़े स्टेशनों पर सिक्योरिटी की सुविधा दी गई है, मेरा आपसे निवेदन है कि छोटे स्टेशनों पर भी सिक्योरिटी के मामले में ध्यान दिया जाए। धन्यवाद।

*DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT (NANDURBAR):** I belong to Nandurbar (Maharashtra) Parliamentary Constituency. Maharashtra is a state where first train on the Indian sub-continent steamed off from Mumbai to Thane on April 16, 1853 in Central Railway. First of all I would like to congratulate Hon'ble Railway Minister for priortising his concern for upgrading the actual condition of railways over political considerations.

Hon'ble Minister has stresses upon the decongestion of heavy haul routes and speeding up of trains, emphasis on gauge conversion, doubling, tripling and electrification of routes, passenger amenities and most importantly safety. Special emphasis is given to cleanliness, integrated cleaning by engaging professional agencies and training of staff, Bio-toilets. There is new toll free number 182 for security related complaints. Surveillance cameras will be provided on a pilot basis in selected mainline coaches and ladies' compartments of suburban coaches without intruding into privacy. The speed of 9 railway corridors is to be increased from existing 110 and 130 kmph to 160 and 200 kmph respectively so that inter-metro journeys like Delhi-Kolkata and Delhi-Mumbai can be completed overnight. There is provision for creation of job opportunities by upgrading the manufacturing capability. Action plan being prepared for areas where accidents occur. The MUTP phase III for Mumbai has also been taken up.

I would like to thank the Hon'ble Minister for reconnaissance Engineering cum Traffic Survey for new line between Malegaon-Satana- Sakri-Chinchpara (100 kms) and new line between Umarpara and Nandurbar (110 km) in my Constituency. Funds have been allocated for survey of new line between Manmad - Indore via Malgaon and Dhule (339 km) has also been. Some works have to be undertaken in my constituency which are my demands to the Hon'ble Minister.

Nandurbar Railway Station may kindly be included in the list of Model Railway Station for modernisation.

---

* Speech was laid on the Table

12.03.2015

The work of doubling of tracks at Nandurbar area is going at a very slow pace. It should be completed at the earliest so that number goods train and Passengers trains can be increased.

VIP Quotas for Nandurbar Station should be increased in all the trains stopping at this station.

Service stoppage of train No. 16734/16733 and 12744/12743 may be converted into commercial stoppages.

There is no direct train for Mumbai and Pune. So, a new train like intercity should be started for Nandurbar-Vasai-Pune route.

Additional one coach of Sleeper class and one coach of AC 3 Tier in Train No. 59013/59014 and 59077/59078 should be attached.

Train No. 12943/12944 and Train 19051/19052 may kindly be extended upto Bandra.

MEMU Train between Nandurbar-Udhana – Jalgaon may be started.

New Trains between Ahmedabad-Nashik/Valsad-Nagpur/Ahmedabad-Vishakhapatnam/Rameshwaram via Nandurbar may be provided.

New Train between Ajmer-Pune/Ahmedabad - Pune via Nandurbar may be introduce.

New Train between Nandurbar-Mumbai via Neol – Bhestan is needed.

Sulabh Sauchalaya at Nandurbar Railway Station. under 'swach bharat' may be set-up.

Gorakhpur-Bandra train has been started as Holiday Special but the service has been closed. It should be started again.

Stoppage of Ahmedabad - Puri Express at Nandurbar may be provided.

The services of ST-AMI to be done daily till date it is thrice a week.

There is no train from ST between 1130 Hrs to 1530 Hrs for NDB, AN, JL, BSL etc. So, one train should be started between this time.

Additional one coach of Sleeper class and one coach of AC 3 Tier in Train No. 59075/59076 have to be attached.

VIP Waiting Room is needed at NDB station.

One FOB should be constructed at NDB Station toward ST side.

CC Apron should be laid at Platform No. 1 & 2 at NDB Station.

Full Rake facility should be started in place of half rake facility available for NDB goods shed.

Lifting barrier facility for LC-88 (Engg) should be provided.

One FOB should be constructed at Chinchpada Station.

Train No. 19047 and 19049 Bandra-Patna may kindly be extended upto Mumbai Central.

श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली (यवतमाल-वाशिम) : महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। मैं बजट का समर्थन करना चाहती हूं। मैं महाराष्ट्र क्षेत्र के बारे में बोलना चाहती हूं। मेरे संसदीय क्षेत्र से जाने वाली वर्धा-नांदेड रेलवे लाइन जो वर्ष 2008-09 में मंजूर हुई थी, उसका काम बहुत धीमी गति से चल रहा है।

मैं आपके माध्यम से यह मांग करती हूं कि उसे पूरा करने के लिए 5 साल में कोई प्लान बनायें। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि अगर हम ऐसे रेलवे लाइनों की मंजूरी देते हैं, लेकिन उनका काम 15-20 सालों तक पूरा नहीं होता है। हम आपके पीछे भागते-भागते थक जाते हैं, लेकिन रेलवे का काम नहीं हो पाता है। मेरा निवेदन है कि जो भी रेलवे प्रोजेक्ट्स हम शुरू करते हैं, हमें उन्हें फाइव इयर प्लान में कम्पलीट करना चाहिए। प्रभु जी यहां पर बैठे हुए हैं, मैं उनसे विनती करूंगी कि यवतमाल, जो आत्महत्याग्रस्त किसानों का मेन प्वाइंट आता है, वहां की जनता और किसानों की मांग है कि वहां रेलवे का काम जल्द से जल्द पूरा हो जाए, उनके लिए करीब 2800 करोड़ रुपये की जरूरत है, लेकिन हमें इस बजट में बहुत कम पैसा मिला है। उनके लिए और पैसा देने की आवश्यकता है। जिन किसानों की जमीन उन प्रोजेक्ट्स में जायेगी, उन्हे अच्छा मुआवजा मिले और उनके घर के एक सदस्य को नौकरी देने का प्रावधान इसमें करें।

दूसरी बात मैं यहां पर बोलना चाहूंगी कि स्पीकर मैडम ने भी उस दिन बोली थीं, जब संसदीय क्षेत्र के नजदिक के माननीय सांसद ने शंकुन्तला के बारे में बोला था। धोत्रे जी यहां पर बैठे हैं। मैं शकुन्तला लाइन को ब्रॉडगेज में रूपान्तरित करने के लिए मंजूरी देने की आवश्यकता है।

मैं अपने क्षेत्र के लिए गाड़ियों की मांग के बारे में कहना चाहती हूं कि हमें वाशिम के लिए आर.ओ.बी. की आवश्यकता है, आप उसके लिए मंजूरी दीजिए।

हमारे यहां से नागपुर-मुंबई गाड़ी सप्ताह में एक दिन गाड़ी चलती है लेकिन वह नागपुर में तीन दिन रहती है, उसका मैनेजमेन्ट करके उसे सातों दिन चलाने का प्रावधान करें।

मैं चाहती हूं कि नान्देड़ से अमृतसर की गाड़ी प्रतिदिन चलाई जाय। अजमेर से हैदराबाद, अमरावती से तिरुपति, नांदेड़ से श्रीगंगानगर, यशवंतपुर से इन्दौर, उन गाड़ियों को पूरे सप्ताह चलाने का प्रावधान करें।

***श्री राजीव सातव (हिंगोली):** देश में गरीबों वंचितों और कम आय वाले तबकों के लिए भारतीय रेलवे आजादी के समय से ही संपर्क के रूप अहम स्थान रखता है। प्रायः प्रत्येक सरकार रेल को केवल लाभ का विषय समझकर नहीं चलती किन्तु इस बार के रेल बजट को देखकर ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे को जनकेंद्रित बनाने की बजाय लाभ का अनियंत्रित मुद्दा बनाने की कोशिश की गई है। इस बजट को देखकर संवेदनशील हृदय का कोई भी व्यक्ति निःसंदेह मायूस होगा। रेल बजट में किराया नहीं बढ़ाकर सरकार इसका श्रेय ल रही है जबकि डीजल मूल्य में कमी होने के कारण किराए में कमी की जानी थी, जोकि सरकार ने नहीं किया।

दूसरी तरफ देखें तो रेलवे बजट केवल आदर्शवादी नजरियों को पोषित करता है। इसमें केवल विजन दिखाकर जनता को गुमराह करने की कोशिश की गई है। कोई ठोस नतीजा इस बजट में देखने को नहीं मिल रहा। आदर्शवादी विजन का व्यवहारिक पहलू एकदम अनदेखा कर दिया गया है। यात्री हित की बात भी इस बजट में दूर-दूर तक नजर नहीं आ रही है।

किसी प्रकार की कोई नई गाड़ी चलाने की, घोषणा नहीं करके जनता के विश्वास को तोड़ने का काम किया गया है। लगातार बढ़ती आबादी और परिवहन के सीमित साधनों के मद्देनज़र इस तरह की घोषणा नहीं करना जनता के साथ धोखा है। गरीबों और कम आय वर्गों के लिए रेलवे बहुत बड़ी आशा होती है और उनके परिवहन का वह सबसे किफायती सुविधाजनक माध्यम होता है। ऐसे में रेल गाड़ियों की वृद्धि नहीं करना उनके साथ मजाक नहीं तो और क्या है। दूसरी और देखे तो यूरिया माल ढुलाई में 10 प्रतिशत वृद्धि करके मोदी सरकार किसानों की सबसे बड़ी दुश्मन बन चुकी है। ऐसे में पहले से महंगे कृषि खाद्य को लेकर गरीब किसान की रीढ़ की हड्डी टूट गई है किसान विरोधी सरकर हर तरीके और हर माध्यम से किसानों को असहाय और गरीबों के दुष्चक्र में धकेल देना चाहती है। पहले यूरिया, माल ढुलाई के माध्यम से और फिर किसान विरोधी भूमि अधिग्रहण कानून के माध्यम से।

मैं अपने गृह प्रदेश महाराष्ट्र राज्य के विषय में बात उठाना चाहूंगा, जहां से माननीय रेल मंत्री जी भी आते हैं वहां की जनता इनसे काफी अपेक्षाएं रखी थी जिसका इन्होंने सम्मान नहीं किया और जनता को धोखा दिया गया है। किसी भी तरह से महाराष्ट्र को रेलवे का कोई नया लाभ नहीं मिला है जो कि यह दिखाता है कि किस प्रकार सत्ता पक्ष के लोग अपनों के हितों को भी भूल जाते हैं। रेल बजट में यात्री सुविधा बढ़ाने से अधिक जोर मोदी जी के नारों को अमल में लाने की जिद दख रही है। यात्री सुविधा के प्रति सरकार गंभीर नहीं है जबकि इस सरकार के लघु कार्यकाल में ही कई रेल हादसे हो चुके हैं। रेल

---

* Speech was laid on the Table.

विश्वविद्यालय का भी कोई खाका स्पष्ट नहीं किया गया है, जबकि कई घोषणाओं में भी इसकी कल्पना भी जनता को कराई गई है। इसी तरह बुलेट ट्रेन की योजना भी अभी तक धरातल पर आने के लिए तरस रही है।

यात्री हित की दिशा में देखें तो टिकट आरक्षण को चार माह पहले की तिथि से लागू करने की घोषणा करके सरकार अप्रत्यक्ष रूप से यात्रियों के शोषण का मार्ग प्रशस्त कर दिया है। तत्काल टिकट के रूप में यात्रियों से अधिक किराया वसूल करने का यह नया मोदी मंत्र है।

मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि जैसा रेवेन्यू महाराष्ट्र देता है, वैसा एलोकेशन आपकी तरफ से होना चाहिए। महाराष्ट्र इस देश की आर्थिक राजधानी रही है। पिछले बजट के पहले भी महाराष्ट्र के सभी सांसदों ने मांग रखी थी और पिछली राज्य सरकार द्वारा स्टेट एलोकेशन यवतमाल-नांदेड प्राजेक्ट को देने की अनुमति दी थी पर इसे भी पर्याप्त राशि दी नहीं गई है।

महाराष्ट्र के दिवंगत नेता श्री गोपीनाथ मुंडे जी का सपना था कि अहमदनगर, बीड, परली रेलवे रूट हो। इस के लिए राज्य सरकार पैसे देने के लिए तैयार है पर अफसोस की बात है कि इनमें से किसी भी प्रोजेक्ट को भी अपने-अपने बजट में पर्याप्त राशि का आवंटन नहीं किया है। आनेवाले कुछ दिनों में नासिक में अर्धकुंभ मेला होने जा रहा है। इसमें पूरे देश से लोग आएंगे, क्या नासिक के इस कुंभ मेला के लिए कोई अतिरिक्त सुविधा रेलवे द्वारा मिलेगी। यवतमाल में आपके सांसद हैं, बुलढान में आपके सांसद हैं, इन जगहों पर अभा तक रेलवे नेटवर्क नहीं है। मुम्बई से हिंगोली तक डेली रेलवे की मांग हम काफी दिनों से कर रहे हैं, इसपर विचार होना चाहिए। पिछले बजट में भी पूर्ना-खंडवा लाइन, निवट-माहुर, माहुर-पुसद सर्वे की बात मैंने कही थी परन्तु इस बजट में भी इस मांग को कोई न्याय नहीं मिला है। पिछले बजट में मंत्री जी ने टूरिस्ट सर्किट की बात रखी थी, अगर इस पर कोई विचार सरकार द्वारा किया जा रहा है तो इसमें औढा नागनाथ, परली बैजनाथ है, घृष्णेश्वर, भीमाशंकर शामिल है। इन ज्योतिर्लिंगों तथा माहुर है, वनी है, कई शक्तिपीठों को समाविष्ट किया जाए। दक्षिण मध्य रेलवे के सिकंदराबाद जोन में नांदेड़ विभाग आता है, हमारी काफी दिनों से यह मांग है कि इसे मध्य रेलवे जोन की अख्तियारी में लाया जाए और इस मांग पर सभी पक्षीय सांसदों का समर्थन भी है।

मेरे संसदीय क्षेत्र हिंगोली के बारे में कुछ मांगें जो काफी दिनों से लंबित हैं उसपर आदरणीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। हिंगोली, किनवट, जि-नांदेड और गोकुंडा रेलवे ओवरब्रिज, अंडरग्राउंड रास्ते के साथ विचार किया जाए। हिंगोली में रेलवे की 500 एकड़ जमीन का उपयोग वाशिंग पीठ के लिए किया जा सकता है और साथ में इसका इस्तेमाल पब्लिक प्रायवेट पार्टनरशिप के अंतर्गत

किया जा सकता है। मुम्बई-नांदेड तपोवन एक्सप्रेस का विस्तार आदिलाबाद तक किया जाए और नंदीग्राम एक्सप्रेस का ठहराव बोधडी स्टेशन पर हो। इन मांगों पर जल्द से जल्द कार्यवाही हो यह मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं।

3 जून, 2014 को इस देश की एक बहुत बड़ी हानि हुई। महाराष्ट्र के सपूत गोपीनाथ मुंडे जी हम सब के बीच में नहीं रहे। उनके जाने से महाराष्ट्र, मराठवाड़े का नुकसान हुआ। अगर यह सरकार उनको श्रद्धासुमन अर्पित करना चाहती है तो उनके नाम से रेल यूनिवर्सिटी हिंगोली में स्थापित की जाए। कुल मिलाकर यह रेल बजट मोदी नारे और जुमले के प्रभाव से बाहर नहीं निकल पाया है और जैसा कि इस सरकार का दिख रहा है केवल नारों के भरोसे सत्ता और इसी के आधार पर शासन यह विफल सरकार का विफल उदाहरण है।

श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करती हूं। मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूं। मैं रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी, और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी का आभार व्यक्त करता हूं। उन्होंने जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन करती हूं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कहना चाहती हूं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के समक्ष वडोदरा के लिए कुछ मंजूर, कुछ लंबित, कुछ प्रस्तावित, कुछ नये रेल विकास के मुद्दों की मांग सदन में रखना चाहती हूं।

पिछले 63 वर्षों से वडोदरा में भारतीय रेल राष्ट्रीय एकादमी सर्वोच्च प्रशिक्षण संस्थान के रूप कार्यरत है, जहां माननीय मंत्री जी पिछले महीने आये थे। वहां रेलवे मंत्रालय द्वारा रेलवे यूनिवर्सिटी स्थापित करने का प्रस्ताव है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करती हूं कि एक रेलवे यूनिवर्सिटी हमारे वडोदरा, जो सांस्कृतिक नगरी है, शिक्षण नगरी है, में स्थापित किया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय, माननीय प्रधानमंत्री जी, नरेन्द्र भाई मोदी जी, जब गुजरात के मुख्यमंत्री थे, तब वडोदरा में देश का पहला अंतराष्ट्रीय स्तर का जनभागिदारी से आदर्श बस स्टेशन बनाया गया है। इस रेलवे बजट में देश के 1000 से भी अधिक रेलवे स्टेशंस को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की व्यवस्था है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करती हूं कि वह बडोदरा के आदर्श रेलवे स्टेशन स्कीम में उसे शामिल करें।

बजट में सेटेलाइट रेलवे टर्मिनल के विकास का प्रस्ताव भी है, मैं रेलवे मंत्री जी से अनुरोध करती हूं कि वे वडोदरा रेल विभाग के मकरपुरा, बाजवा, विश्वामीत्री और छायापुरी रेलवे स्टेशनों को सेटेलाइट रेलवे के रूप में विकास करें। देश के प्रधान मंत्री मोदी जी वडोदरा और वाराणसी दोनों लोक सभा सीटों से विजयी हुए थे। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वडोदरा से वाराणसी तक एक खास ट्रेन चलाए जाने की दिशा में पहल की जाए। बड़ोदा रेलवे विभाग पश्चिम रेलवे के कुछ फ्रेट लोडिंग के 21 प्रतिशत तक योगदान देता है और बडोदरा रेलवे स्टेशन प्रतिदिन 240 से भी अधिक ट्रेनों का परिचालन करता है। वर्ष 2011-12 में ''नियागाम-करजण-डभोई-समलाया गेज रूपान्तरण'' का प्रोजेक्ट रेलव मंत्रालय द्वारा मंजूर किया गया था तो इस प्रोजेक्ट का एक्ज़ीक्यूशन हो, ऐसा मेरा अनुरोध है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को अभिनन्दन करती हूँ और इस बजट का पूर्ण रूप से समर्थन करती हूँ।

डॉ. प्रीतम गोपीनाथ मुंडे (बीड): उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपकी अत्यंत आभारी हूं। मैं सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी को हार्दिक बधाई देना चाहती हूं कि उन्होंने पूरे देश के लोगों की उम्मीदों पर खरा उतरने के लिए 'सबका साथ सबका विकास' आदरणीय् मोदी जी के नारे को सच करने के लिए उम्मीदों से भरी दबावपूर्ण स्थिति में जिन मुद्दों को लेकर बजट पेश किया है, वह बेहद ही बैलैंस्ड और कन्ज़्यूमर फ्रैंडली बजट है, ऐसा मैं मानती हूं। यह इस किस्म का पहला बजट होगा जिसमें केवल धनराशि घोषित करने पर केन्द्र बिन्दु न रखकर रेल में सफर करने वाले यात्रियों का सफर हिन्दी भाषा के अर्थ वाला सफर बने न कि अंग्रेजी भाषा के अर्थ वाला सफर बने, इस पर रेल मंत्री जी ने बेहद ध्यान रखा है। उन्होंने इस बात का ध्यान रखा है कि नए प्रोजैक्ट डिक्लेयर करके चंद मिनटों की तालियां बटोरने के बजाए हमारे पास जो उपलब्ध साधन हैं, उनके साथ भारतीय रेल को कैसे सशक्त बनाया जाए।

मैं चंद चीजों का जिक्र करना चाहूंगी। अगर हम मोटे तौर पर इसका विभाजन करें तो चार एस को लेकर यह बजट बनाया गया है जिसमें पहला एस सुविधा या सहूलियत, जिसमें ऑपरेशन फाइव मिनट है। पानी की ज्यादा वैंडिंग मशीन हों, ई-कैटरिंग का मुद्दा है जिसमें अच्छे और पसंदीदा खाने की सुविधा है, मोबाइल चार्जिंग की सुविधा है, ट्रेनों के आगमन तथा निर्गम की जानकारी एसएमएस पर उपलब्ध करवाना है, डिफरैंटली एबल्ड यात्रियों की सुविधा का ध्यान रखना है। दूसरा एस सुरक्षा का है जिसमें दो हैल्प लाइन्स शुरू कर दी गई हैं जिसमें रियल टाइम बेसिस पर लोगों को अपनी शिकयतें दर्ज कराने का मौका मिलेगा और उनका समाधान मिलेगा। महिलाओं की सुरक्षा हेतु सर्वेलैंस कैमरा स्कीम का प्रबंध किया गया है। तीसरा एस सशक्तीकरण का है जिसमें सार्वजनिक क्षेत्र में साझेदारी और अत्याधुनिक सुविधाएं उपलब्ध करवाने के लिए प्राइवेट सैक्टर में भागीदारी करने की बात रखी गई है। चौथा और सबसे महत्वपूर्ण एस स्वच्छता का है जिसके लिए ट्रेन और स्टेशनों की स्वच्छता की निगरानी के लिए एक स्वतंत्र डिपार्टमैंट, 17 हजार बायो टॉयलेट्स का निर्माण, वैक्यूम टॉयलेट्स का पॉयलट प्रोजैक्ट, वेस्ट एनर्जी का प्लान बनाना ऐसी कई बातों का ध्यान रखा गया है। इन चार एस के साथ यह बजट खुद एक पांचवा एस यानी सफल बजट साबित हुआ है। इसके अलावा चार रेलवे अनुसंसाधन केन्द्र खोलने की योजना भी प्रशंसनीय है। हमारे कृषि प्रधान देश में किसान यात्रा जैसी विशेष योजना का प्रावधान करना इस बजट को एक परिपूर्ण बजट बनाता है।

जहां तक मेरे चुनाव क्षेत्र की बात आती है, मैं तहे दिल से माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करती हूं कि मेरे चुनाव क्षेत्र में बीस वर्ष से जो प्रश्न प्रलंबित था, अहमदनगर-बीड-पर्ली रेलवे पर उन्होंने 144 करोड़

रुपये का बजट सैंक्शन किया जो आज तक के इतिहास में सबसे बड़ा बजट साबित हुआ है। इसके लिए मैं तहे दिल से केवल अपनी ओर से ही नहीं बल्कि मेरे जिले के हर इंसान की ओर से उनका शुक्रिया अदा करती हूं, क्योंकि यह रेलवे का प्रोजैक्ट मेरे इलैक्शन मैनिफैस्टो का मुद्दा नहीं था, यह बीड जिले के हर नागरिक की इच्छा और मेरे पिताजी जननायक स्वर्गीय गोपीनाथ राव जी मुंडे का एक सपना था। इस सपने को पूरा करने में प्रभु जी साक्षात प्रभु का रूप लेकर हमारे सामने आए हैं। इसके लिए मैं तहे दिल से पूरे बीड की जनता की ओर से उनका आभार प्रदर्शित करती हूं।

क्योंकि हर कोई अपनी डिमांड आगे रख रहा है तो तारीफ के साथ मैं भी अपनी एक डिमांड रखूंगी। दो साल पहले के बजट में मुम्बई-लातूर एक्सप्रैस जो सैंक्शन हो चुकी थी, उसे पर्ली तक बढ़ाने की अनुमति रेलवे मंत्री जल्द से जल्द दें, यह मैं उनसे दरखास्त करना चाहूंगी।

अंत में इतना ही कहूंगी कि सब लोगों को लग रहा था कि शायद बजट के बाद पैसेंजर फेयर्स बढ़ जाएंगे। लेकिन आपने पैसेंजर फेयर्स नहीं बढ़ाए। मंत्री जी, आपने अपने भाषण में विनोवा भावे जी की एक बात कही थी। मैं भी आपके सामने उनकी ही एक बात रखकर अपनी बात समाप्त करूंगी। प्रभु जी, आपने यह सिद्ध कर दिया है कि सेवा के लिए केवल पैसे की जरूरत नहीं होती, जरूरत होती है तो अपने संकुचित विचार छोड़ने की। We need to focus on bigger picture for better India and better future. Thank you very much.

***श्री रवीन्द्र कुमार राय (कोडरमा)**: वर्ष 2015-16 के रेलवे बजट का समर्थन करते हुए मुझे कहना है कि माननीय रेल मंत्री श्री प्रभु जी ने जो बजट सदन में स्वीकृति हेतु रखा है वह माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी के उस प्रयास को प्रतिबिम्बित करता है जिसमें एक मौलिक परिवर्तन का नया अध्याय हर क्षेत्र लिखने का मन में संकल्प किया है और भारतीय जनता को भरोसा जगा है।

इतिहास बताता है कि भारत में रेल अंग्रेजों ने मानव सेवा के लिए नहीं बल्कि वस्तु सेवा या माल सेवा अर्थात व्यापार के लिए प्रारम्भ किया था। उनकी प्राथमिकता थी रेलवे से सामान या खनिज सम्पदा का व्यापार करना और अधिक से अधिक लाभ कमाना। दुर्भाग्य से आजादी के बाद कांग्रेस की हुकुमत आई और उन्होंने अंग्रेजों की सोच को आगे बढ़ाया और रेल का अलग बजट का प्रावधान बरकरार रखा। यदि यह भारतीय जनता के लिए होता तो शायद यह और मुद्दों की तरह सामान्य बजट का हिस्सा होता। पता नहीं वह दिन कब आएगा।

मुझे खुशी है कि अलग बजट रखने के बाद भी माननीय मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार ने रेलवे बजट में मौलिक परिवर्तन का संकल्प दिखाया है। समय एवं परिस्थिति के दबाव में हालांकि रेल विभाग की सोच में परिवर्तन आया है। यह संस्था व्यापार एवं लाभ कमाने वाली संस्था या उद्योग मात्र नहीं रह कर अब सेवा कार्य का एक अंग बनने की ओर अग्रसर है। यही कारण है कि इसके मौलिक संरचना को प्राथमिकता देते हुए इस बार बजट तैयार हुआ है।

जब मैं यह सुनता हूं या कभी-कभी झेलता हूं कि ट्रेने अपने समय से घंटों लेट हैं। 24-24 घंटे लेट चलती हैं तो मन व्याकुल हो जाता है। अपने बच्चों को खासकर बेटियों को अकेले ट्रेन में भेज दें तो जब तक गन्तव्य तक पहुंच नहीं जाए तब तक सुरक्षा के विषय में चिन्ता बनी रहती है और मोबाइल से पूछता रहता हूं ठीक तो हो। यात्री अनिश्चितता के दौर में रहता है। मुझे उम्मीद है कि आने वाले समय में इन चिन्ताओं को दूर करने के उपाय वर्तमान बजट में नई सोच के साथ दूर हो जाएंगे।

मैं झारखंड के कोडरमा लोक सभा क्षेत्र से आता हूं। इस लोक सभा का बड़ा भाग ग्रेनकॉर्ड लाइन से जुड़ा हुआ है। हजारीबाग रोड से चिचायकी-चौधरी-बांध, चोबे परसाबाद, कोडरमा हमारे प्रमुख स्टेशन हैं। इन स्टेशनों का विकास जैसा होना चाहिए, वह नहीं हो पाया है। यात्री सुविधाएं अपर्याप्त हैं। पानी, शौचालय, सुरक्षा, आरामगृह की समुचित व्यवस्था होनी आवश्यक है। माननीय मंत्री जी उम्मीद हैं ध्यान देंगे। इसके साथ ही कई महत्वपूर्ण ट्रेनों के ठहराव की मांग जनता वर्षों से कर रही है। यात्री दबाव वाले स्टेशन पर जनशताब्दी का ठहराव हजारीबाग रोड पर, साथ ही रांची पटना सुपरफास्ट का ठहराव सभी

* Speech was laid on the Table.

उल्लिखित स्टेशन पर होना आवश्यक है अन्यथा जनाक्रोश बढ़ता जा रहा है। इसी प्रकार गिरिडीह जिले में रांची-नई दिल्ली राजधानी का ठहराव हजारीबाग रोड पर किया जाए। एक महत्वपूर्ण मांग है कि कोडरमा से रांची प्रतिदिन ईएमयू अप एवं डाउन चलाया जाए। नया राज्य बनने के बाद राज्य की सीमा पर अविस्थत कोडरमा से रांची राजधानी हजारों यात्री आते हैं। जिन्हें सुविधा की जरूरत है। इससे कोडरमा-गिरीडीह-धनबाद-बोकारो-रांची साथ ही बंगाल के कुछ भाग को भी प्रतिदिन अत्यंत ही लाभ होगा। इसे अवश्य विचार करें।

इसके साथ ही झारखंड से सूरत, मुम्बई हर दिन हजारों लोग मजदूरी करने जाते हैं और अपार कष्ट है। कृपया रांची से मुम्बई के लिए प्रतिदिन सुपरफास्ट ट्रेन दिया जाए। कुछ महत्वपूर्ण ट्रेनों की मांग इस प्रकार है जैसेः कोडरमा से रांची हजारों की संख्या में दैनिक यात्री यात्रा करते हैं। यहां की जनता की भारी मांग है कि कोडरमा-रांची-कोडरमा तक ईएमयू प्रारम्भ किया जाए। इस गाड़ी के संचालन से सरकार को राजस्व का बहुत लाभ होगा। रांची से दिल्ली दुरंतो चलाई जानी चाहिए ताकि अन्य गाड़ियों पर बोझ कम हो सके। रांची राजधानी का ठहराव हजारीबाग रोड पर किया जाना चाहिए, गिरिडीह जिले में एक भी राजधानी का स्टॉपेज नहीं है। गाड़ी संख्या 12365/66 जनशताब्दी का हजारीबाग रोड ठहराव किया जाना चाहिए। इससे प्रतिदिन सैंकड़ों यात्रियों को लाभ होगा। धनबाद से दिल्ली तक एक सुपरफास्ट या गरीब रथ चलाई जानी चाहिए।

रेल का गहरा संबंध झारखंड से जनसुविधा के साथ-साथ खनिज व्यापार के लिए है। खनिज सम्पदा को जैसे कोयला, बॉक्साइट, लौह अयस्क, पत्थर का व्यापार होगा पर जनता की चिन्ता भी अवश्य करें।

झारखंड राज्य की कई लम्बित योजनाओं का जिक्र करना चाहता हूं जो इसप्रकार है।

माननीय नरेन्द्र मोदी जी के मंत्रिमंडल मे रेल जैसे लोक महत्व के मंत्रालय के दायित्व निर्वहन के लिए हार्दिक बधाइ देना चाहूंगा तथा मैं झारखंड की 3.29 करोड़ जनता की अपेक्षाओं को आपके समक्ष रखना अपना दायित्व समझता हूं। ज्ञातव्य है कि झारखंड अनुपाततः रेलवे को सर्वाधिक राजस्व देने वाला राज्य है, पर यहां रेल सुविधाएं नगण्य हैं।

सर्वप्रथम मैं आपका ध्यान वर्षों से लंबित उन छः रेल परियोजनाओं की ओर आकृष्ट कराना चाहूंगा, जिनके लिए राज्य को 66.66 प्रतिशत लागत व्यय देना होता था। श्री अर्जुन मुण्डा के मुख्यमंत्री के प्रयास से यह अनुपात 50:50 प्रतिशत हुआ पर 2002 की एमओयू से 545 किमी की योजनाएं अभी तक पूरी नहीं हो पाई, जबकि इनके लागत में 2012-13 तक दुगुनी से अधिक वृद्धि हो चुकी है। ये सभी योजनाएं

कठिन पहुंच के क्षेत्रों से गुजरने वाली सर्वाधिक महत्व की है। इन्हें 2007 में पूरा किया जाना था, जिसे 2013 तक विस्तारित किया गया है। समयावधि वृद्धि से लागत मूल्य में तेजी से बढ़ोतरी हो रही है, जिसे राज्य और रेलवे दोनों को वहन करना है। अद्यतन स्थिति यह है कि इन परियोजनाओं में से मात्र देवघर-दुमका पर रेल परिचालन प्रारम्भ हो पाया है। ये सभी परियोजनाएं निम्न प्रकार हैं-रांची-बरकाकाना-हजारीबाग-कोडरमा; रांची-लोहरदगा (टोरी एक्सटेंसन); कोडरमा-गिरिडीह; देवघर-दुमका; तथा दुमका-रामपुरहाट।

इसी के साथ वर्ष 2011-12 में श्री अर्जुन मुंडा के मुख्यमंत्रित्व कार्यकाल में उनके सतत प्रयास के बाद एक नई परियोजना गोड्डा-हसंडीहा रेल लिंक ली गई। 14 फरवरी, 2012 को इसके लिए एमओयू सम्पन्न हुआ। यह परियोजना भी 50:50 प्रतिशत के आनुपातिक लागत आधारित 264 करोड़ की है। 2012-13 के प्लान आउटलेट में राज्य सरकार ने 100 करोड़ का उपबंध भी किया था। राज्य के लिए सर्वाधिक महत्वपूर्ण राजधानी रांची को टाटानगर से जोड़ने वाली रेल लाइन टाटानगर-रांची वाया कांड्रा के निर्माण की घोषणा पूर्व में वित्तवर्ष 2010-11 एवं 2011-12 के रेल बजट में माननीय मंत्री द्वारा की गई थी। इसके लिए अन्य आवश्यक वित्तीय उपबंध भी किए गए, पर अभी तक इसका निर्माण कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ। इसे 2014-15 मे यथाशीघ्र प्रारम्भ कराया जाए।

राज्य में कोयला, लौह अयस्क सहित बड़ी मात्रा में खनिज सम्पदा का परिवहन रेल द्वारा होता है। इसके लिए कुछ 38 आरओबी की तात्कालिक आवश्यकता है। अतः प्राथमिकता के आधार पर आरओबीज के निर्माण की स्वीकृति दी जाए।

ROBs

A South Eastern Railway

1	ROB in Rajganj-Katras-Jamunitand	
2	ROB in Ranchi-Muri Road at Tatisilway & Arrah gate	Tatisilway-Namkum
3	ROB in Silli-Banta-Tikar-Rangamati Road	Silli-Muri
4	ROBs on National Highway no. 75 ext	Jhinkpani-Singpokhria
5	ROBs on National Highway no. 75 ext	Talaburu-Jhinkpani
6	ROBs on National Highway no. 75 ext	Kendposi-Talaburu
7	ROB at Noamundi in Hathamahria-Jagannathpur Noamundi Road	Noamundi-Barajamda
8	ROB in Hata-Chaibasa Road under Chakradharpur Railway Division	Singpokharia-Chaibasa
9	ROB in Tatanagar-Adityapur road (Jugsalai)	Tatanagar-Adityapur
10	Widening of Railway Bridge at Birsa Chowk at Ranchi	Ranchi-Hatia
11	ROB in Chakulia-Matihani Road (MDR-168)	
12	ROB in Kharsawan-Chakradharpur Road (MDR-145)	
13	ROB at Bhaluka-Pahari	Sini-Kandra
14	ROB in Lieu of LC no RL-5 at Nayasarai, Ranchi	Ranchi-Piska
15	ROB in km 117 of NH-75 at Chakradharpur	

16	Km 88 (Bijulia) of NH-33 in Ramgarh	
B	**Eastern Railway**	
17	ROB in lieu of RUB no 618 at Dalmia Kup in Madhupur in Giridih-Sarath Road	
18	ROB in Madhupur-Bengbad-Giridih State Highway	Madhupur-Nawapatra
19	Replacement of RUB no 20 in Kumardubhi-Mugma Section by ROB	
20	ROB in Jama-Jamtara-Rupnarayanpur Road	Rupnarayanpur-Chitranjan
21	ROB in Jama-Jamtara-Rupnarayanpur Road	Chitranjan-Bodma
22	ROB in Jama-Jamtara-Rupnarayanpur Road	Jamtara-Bodma
23	Limited use of subway in lieu of manned Level Crossing at Pakur	
24	Satsangnagar-Baidynathdham	
25	ROB in Satsangnagar-Bhirkibad Road (MDR-219)	
26	Jasidih Link Road in Rohini under Deoghar Municipal Corporation	
27	ROB at Labda in Pakur-Barharwa Road	Sahebganj-Malda
C	**East Central Railway**	
28	ROB in Chotaamba-Pradhankhunta-Govindpur-Baliapur-Sindri Road (Asansol-DHN-Gaya cord line)	Chotaamba-Pradhankhunta
29	ROB in Bhuli-Tetulmari Road	Bhuli-Tetulmari
30	ROB in (near Lilori temple) Rajganj-Katras-Jamdiha Road	Katras-Nichitpur
31	ROB in Katras-Panchgarhi-Kerkend Road	Katras-Nichtipur
32	ROB in Nawagarh-Topchachi Road	Matari-Gomoh, Telogomoh, Gomoh-Kanudih
33	ROB in Khori-Mahua-Rajdhanwar-Saria Road	Hazaribag-Keshwari
34	ROB in Phulwaritand, Road in Dhanbad-Chandrapura Line	Phulwaritand-Sonardih
35	ROB in Rajganj-Katras-Jamdiha Road	Sonardih-Phulwaritand
36	ROB in NH 99	Mahumilan-Tori
37	Km 83 (Ranchi Road Railway Station) of NH-33 in Ramgarh	
38	ROB in Chhatarpur Japla Road (MBR-127)	Barwadih-Dehri

झारखंड की भौगोलिक संरचना से आप अवगत हैं। यहां पहाड़ी-पठारी क्षेत्र होने के कारण अपेक्षित मात्रा में सड़कें नहीं बन पाई हैं। आवागमन का महत्वपूर्ण साधन रेल सेवा है।

अतः आग्रह है, उपर्युक्त रेल परियोजनाओं आरओबी, लंबित रेल परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर समय सीमाबद्ध पूरा कराने की कृपा करेंगे।

***श्री हरि मांझी (गया) :** मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किए गए बजट का समर्थन करता हूं । मंत्री जी ने देशहित में अच्छा बजट दिया है । भाड़े में बिना वृद्धि किए इंस्फ्राट्रक्चर में बढ़ोत्तरी के लिए दूरगामी कदम उठाए गए हैं ।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र गया (बिहार) की ओर ध्यान मंत्री जी को दिलाना चाहता हूं । गया एक धार्मिक एवं पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण एवं ऐतिहासिक शहर है । जहां देश-विदेश से लाखों पर्यटक आते-जाते हैं ।

मैं चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी निम्नलिखित मांगोंपर ध्यान देने की कृपा करें :-

1. गया से मुम्बई की गाड़ी दिया जाए ।
2. कलकत्ता-धनबाद-गया डबलडेकर गाड़ी चालू की जाए ।
3. गरीबरथ गाड़ी जो सप्ताह में एक दिन है उसे प्रतिदिन चलाई जाए ।
4. गया रेलवे स्टेशन के समीप रेलवे की जमीन काफी मात्रा में है । उस जमीन पर पर्यटन के दृष्टिकोण से होटल का निर्माण कराया जाए जिससे रेलवे को राजस्व में बढ़ोत्तरी होगी।
5. गया रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाए ।

* Speech was laid on the Table

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you, Mr. Deputy Speaker, Sir. I would like to appreciate the approach, the concept and the vision made in the Railway Budget. But I would like to express my strong opposition in respect of gradual privatization of Indian Railways. I also take this opportunity to congratulate the hon. Railway Minister. Instead of making populist announcements in the House, a pragmatic approach has been taken by the hon. Railway Minister, for which, definitely he deserves credit and congratulations. I extend my heartfelt congratulations to the hon. Railway Minister for delivering such a speech in the House.

My specific point, which I would like to highlight, is that the entire Railway Budget is a vision document. It is full of dreams and aspirations. I would like to know whether the Government is able to fulfill the dreams and aspirations by means of fiscal performance of the Railways as well as fiscal statement which you have made along with the Budget.

Sir, I will confine my speech only with one point which is the resource mobilisation of the Indian Railways. What are the goals that you have made? There are four goals and I am not going to elaborate them. They are the improvements in customer amenities, rail – a safer mode of travel, capacity augmentation and infrastructure modernisation and financial self-sustainability. These are the four main goals. I do fully agree with these four goals.

The documents which you have presented other than the Budget Document, the White Paper, medium-term perspective plan, Vision-2030 Document which is yet to come, and the Five Year Action Plan. On the basis of all, let us analyse the present Railway Budget. The Plan Outlay proposed in this Budget is Rs. 1,00,011 crore that is 52 per cent increase of the previous year. I would like to appreciate it. There is a provision that you have got 41.6 per cent plan allocation from the Government of India and 17.8 per cent allocation from internal resources. I would like to ask a question as to where do we find 40.6 per cent resources. That is the main question. There comes the real villain that is the extra budgetary resources

(EBR). This is the real villain in this Budget. In the Five Year Action Plan, which you have announced in this House, it is mentioned that Rs. 8.5 lakh crore is required for investment in Railways for the next five years. In this Five Year Action Plan, you have got only Rs. 1.5 lakh crore within three years. There also the term EBR comes. The anticipation is that this EBR will come from joint ventures, foreign direct investment, public-private participation and the Special Purpose Vehicle. These are the four means by which this extra budgetary resource is going to be accumulated or found out.

I would like to make three concrete suggestions before the hon. Railway Minister. I would fully like to congratulate you for having your announcement yesterday that you have entered into an agreement with the Life Insurance Corporation of India for availing a soft loan of Rs. 1.5 lakh crore for the infrastructure development of the Indian Railways. My first suggestion is that utilise the public sector undertakings to have their investment in Indian Railways. The institutional investment should be promoted. Secondly, enhance the efficiency of the Indian Railways by improving the operating ratio. There is a clear provision in the Budget that the operating ratio is to be reduced from 93.6 per cent, which was the operating ratio of the last year, to 88.5 per cent. It is also an appreciating step. Thirdly, there should be a commercial utilisation of the surplus land of the Indian Railways. These are three concrete suggestions which I would like to make before the hon. Minister so that the financial crunch or the resource mobilisation can be handled in a better way instead of going for privatisation.

Sir, I would also like to say one point regarding fiscal performance of this year. 65 per cent of the Railways earning is from the freight traffic. There is an increase in freight charges from 10 to 14 per cent by restructuring the existing classification of commodities like iron ore, coal, steel, etc. You are anticipating Rs. 4,000 crore by doing this. You have also estimated an increase of 85 lakh tonnage of freight traffic in the next year.

In the 160 years of the history of the Indian Railways, increase in freight tonnage by an incremental 85 million tonnes is being anticipated in 2015-16. The only question is, whether it is possible or not.

I now come to Gross Traffic Receipt. You may kindly go through the Budget. In the current year, that is, 2014-15, it is less by Rs.917 crore compared to the Budget Estimate of the year, 2014-15. In this year, 2015-16, you are anticipating 16.7 per cent excess in passenger traffic, also 85 million tonnage in freight traffic and the total is Rs.1,83,578 crore, that is 15.3 per cent excess than that of the previous year. It is not in consonance with the real economic terms. That is my point.

Anyway, I do wish the hon. Minister all the best because his dream is nine million more people per day to travel within five years and 0.5 billion tonnes of freight cargo in a year. It is a wonderful dream. If we are able to achieve it within five years, definitely it will be a wonderful thing. Resource mobilisation is an apprehension.

As far as Railways is concerned, you are doing privatization. Definitely it will be adversely affecting the common people of our country.

Sir, I would like to make two, three points regarding my constituency. My first suggestion is that there has to be a new train from Punalur to Kollam and to Karaikal or extension of the Tea Garden Express up to Punalur via Kollam. There has to be another train from Chhattisgarh because lakhs of Malayalis are there in Chhattisgarh. His Excellency the Governor, the Chief Minister and everybody recommended for having another train from Chhattisgarh or for increasing the frequency of the existing train.

For gauge conversion of the railway line from Punalur to Sengottai, a sum of Rs.86 crore has been earmarked. That is a good amount. I do appreciate it. I

am also thankful to the hon. Railway Minister for having given a second entry point to Kollam railway station. It is included in the Budget proposal. I am thankful to the hon. Railway Minister. So, sufficient amount may be earmarked for this.

With these words, I conclude my speech.

*DR. PRABHAS KUMAR SINGH (BARGARH): I lay the following points with respect the Rail Budget presented by the Hon'ble Minister of Railways.

After a long period, here is one Railway Minister who has presented a forward looking budget. This budget has many positives and less negatives in overall prospective. The Railway Minister has labored hard to prepare this budget and has gathered courage for mobilization of additional fund for various development works. (However some of the issues are old and have been repeated time and again without much result on the ground). Hon'ble Minister has accepted that there has been under investment, as a result facilities have not improved satisfactory. He has realized that more investment is required. By fixing very steep targets the Railway Minister has taken a big responsibility on himself.

As is the case with rail density, the train service from the State of Odisha is also far below in comparison to other States. It is therefore proposed that the following train services be provided: (1).Rajdhani Express between Bhubaneswar - Delhi via Sambalpur; (2). Superfast Express train between Visakhapatnam - Allahbad via Sambalpur; and (3). Direct Express train between Bhubaneswar-Chandigarh-Kalka via Sambalpur

Hon'ble Minister is requested to consider increasing frequency of the following trains:(a).Visakhapatnam- Nizamuddin SAMATA Express (12807/ 12808) from 5 days to daily; and (b). Puri-Ahmedabad via Sambalpur once to 3 days

Some long distance trains originating from Odisha are not provided with pantry car services. The Minister of Railways is requested to provide pantry car services for Bhubanswar - Daug Intercity Express.

Electrification work for East Coast Rail Line is completed. Ministry of Railways is requested to introduce fast moving main line MEMU trains to cater to the needs of daily commuters in the following sections: Superfast Express from

* Speech was laid on the Table

Vishakhapatnam to Allahabad via Sambalpur; Express train from Titilagarh to Bhubaneswar (via) Rayagada; Superfast express between Baragarh to New Delhi via Sambalpur; and Intercity express between.

Keeping in view the high level of patronization and long waiting list, the following popular trains should be augmented by additional AC and Non-AC coaches: 18447/18448 Hirakhand Express; 18303/18304 Puri-Sambalpur Intercity Express; 12893/12894 Bhubaneswar-Bolangir Intercity Express; 12891/122892 Bhubaneswar-Baripada Express; 18405/18406 Puri-Ahmedabad Express; 12843/12844 Puri-Ahmedabad Express; 18401-18402 Puri-Okha Express; 12879/12880 Lokmanya Tilak (T)-Bhubaneswar Express; and 18425/18426 Puri-Durg Express.

ROB may be constructed at the following places: Chaukipada-Jharsugura Jagannath Nagar, Barpali, Bargarh; Near Bainda Railway Station; and Khetrajpur, Sambalpur

The following trains should be halted at Barpali and Attabira, Bargarh: (1). Rourkela-Koraput Express Train No. 18107; (2). Sirdi Sai Express; (3). Sambalpur-Namdev Express (18309); and (4). Nagavali Express.

Frequency of trains should be extended as follows: (1). Bhubneshwar-Yashwantpur (12845/12846) Express this train was introduced in 2003-2004. It is immensely popular and used by all sections of the people in Odisha. Frequency may be increased from once a week to 7 days a week; (2). Puri-Jodhpur (18473/18474) weekly express. This train is immensely popular and patronised by passenger travelling from Odisha - Jodhpur. Frequency may be increased from once a week to 3 days; (3). Puri-Lokamanya Tilak Express(12146/12145); (4). This is very popular train and should run thrice a week; and (5). Puri-Lokmanya Tilak Express(12745/12746) . This is a popular train and should run to thrice a week.

Ministry of Railways are requested to consider the proposals for extension of following trains: (1). Raigarh-Gondia Jansatabhi (2069/70) express to Jharsuguda; (2). Bilaspur-Raigarh Passenger to Sambalpur; (3). Extension of Train No. 58101/58102 Tata nagar-Badampahar Passenger from Tata to Rourkela; (4). Puri-Talcher Passenger may be extended to NTPC; (5). New Delhi-Ranchi Samparka Kranti (12824/12825) bi-weekly express to Rourkela; (6). Amritsar-Tata Jallianwala Bagh (18104/18103) bi-weekly express may be extended to Rourkela; (7). New Delhi-Ranchi Garib Rath (12878/12877) bi-weekly express may be extended to Rourkela; (8). Rourkela-Koraput Passenger to Kantabanjhi; and (9). Tirupati-Bilaspur (17481/82) to Benaras.

*__SHRI NAGENDRA KUMAR PRADHAN (SAMBALPUR):__ I lay the following points with respect the Rail Budget presented by the Hon'ble Minister of Railways.

After a long period, here is one Railway Minister who has presented a forward looking budget. This budget has many positives and less negatives in overall prospective. The Railway Minister has labored hard to prepare this budget and has gathered courage for mobilization of additional fund for various development works. (However some of the issues are old and have been repeated time and again without much result on the ground). Hon'ble Minister has accepted that there has been under investment, as a result facilities have not improved satisfactory. He has realized that more investment is required. By fixing very steep targets the Railway Minister has taken a big responsibility on himself.

As is the case with rail density, the train service from the State of Odisha is also far below in comparison to other States. It is therefore proposed that the following train services be provided: (1).Rajdhani Express between Bhubaneswar - Delhi via Sambalpur; (2). Superfast Express train between Visakhapatnam - Allahbad via Sambalpur; and (3). Direct Express train between Bhubaneswar-Chandigarh-Kalka via Sambalpur

Hon'ble Minister is requested to consider increasing frequency of the following trains:(a).Visakhapatnam- Nizamuddin SAMATA Express (12807/ 12808) from 5 days to daily; and (b). Puri-Ahmedabad via Sambalpur once to 3 days

Some long distance trains originating from Odisha are not provided with pantry car services. The Minister of Railways is requested to provide pantry car services for Bhubanswar - Daug Intercity Express.

Electrification work for East Coast Rail Line is completed. Ministry of Railways is requested to introduce fast moving main line MEMU trains to cater to

* Speech was laid on the Table

the needs of daily commuters in the following sections: Superfast Express from Vishakhapatnam to Allahabad via Sambalpur; Express train from Titilagarh to Bhubaneswar (via) Rayagada; Superfast express between Baragarh to New Delhi via Sambalpur; and Intercity express between.

Keeping in view the high level of patronization and long waiting list, the following popular trains should be augmented by additional AC and Non-AC coaches: 18447/18448 Hirakhand Express; 18303/18304 Puri-Sambalpur Intercity Express; 12893/12894 Bhubaneswar-Bolangir Intercity Express; 12891/122892 Bhubaneswar-Baripada Express; 18405/18406 Puri-Ahmedabad Express; 12843/12844 Puri-Ahmedabad Express; 18401-18402 Puri-Okha Express; 12879/12880 Lokmanya Tilak (T)-Bhubaneswar Express; and 18425/18426 Puri-Durg Express.

ROB may be constructed at the following places: Chaukipada-Jharsugura Jagannath Nagar, Barpali, Bargarh; Near Bainda Railway Station; and Khetrajpur, Sambalpur

The following trains should be halted at Barpali and Attabira, Bargarh: (1). Rourkela-Koraput Express Train No. 18107; (2). Sirdi Sai Express; (3). Sambalpur-Namdev Express (18309); and (4). Nagavali Express.

Frequency of trains should be extended as follows: (1). This train was introduced in 2003-2004. It is immensely popular and used by all sections of the people in Odisha. Frequency may be increased from once a week to 7 days a week; (2). Puri-Jodhpur (18473/18474) weekly express. This train is immensely popular and patronised by passenger travelling from Odisha - Jodhpur. Frequency may be increased from once a week to 3 days; (3). Puri-Lokamanya Tilak Express(12146/12145); (4). This is very popular train and should run thrice a week; and (5). Puri-Lokmanya Tilak Express(12745/12746) . This is a popular train and should run to thrice a week.

Ministry of Railways are requested to consider the proposals for extension of following trains: (1). Raigarh-Gondia Jansatabhi (2069/70) express to Jharsuguda; (2). Bilaspur-Raigarh Passenger to Sambalpur; (3). Extension of Train No. 58101/58102 Tata nagar-Badampahar Passenger from Tata to Rourkela; (4). Puri-Talcher Passenger may be extended to NTPC; (5). New Delhi-Ranchi Samparka Kranti (12824/12825) bi-weekly express to Rourkela; (6). Amritsar-Tata Jallianwala Bagh (18104/18103) bi-weekly express may be extended to Rourkela; (7). New Delhi-Ranchi Garib Rath (12878/12877) bi-weekly express may be extended to Rourkela; (8). Rourkela-Koraput Passenger to Kantabanjhi; and (9). Tirupati-Bilaspur (17481/82) to Benaras.

12.03.2015

*श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर): यह रेल बजट ऐतिहासिक है। ऐसा पहली बार हुआ है जब किसी रेल मंत्री ने अपनी वाहवाही के लिए नहीं बल्कि रेलवे की भलाई के लिए बजट पेश किया है। इसी अप्रोच का नतीजा है कि रेल बजट में नई ट्रेन का एलान नहीं हुआ है। ट्रेनों की संख्या में इजाफा न करने से ट्रैक पर दबाव नहीं बढ़ेगा, दूसरे रेलवे अपने संसाधनों का उपयोग ट्रेनों की सफाई, सुरक्षा और यात्रियों के लिए सुविधा बढ़ाने में कराएगी। इसके अलावा सामान्य टिकट लेने वाले वक्त को पांच मिनट तक सीमित करना, स्मार्ट फोन पर सामान्य टिकट की व्यवस्था और ट्रेनों में सामान्य कोचों की संख्या बढ़ाना। रेल मंत्री जी का यह ऐसा कदम है, जिससे सामान्य टिकट लेकर यात्रा करने वाला रेल यात्रियों का बड़ा वर्ग लाभान्वित होगा। रेल बजट में कोई भी लोकलुभावन घोषणा नहीं की गई है। लेकिन पुरानी घोषित योजनाओं को पूरा करने के संकेत दिए हैं और यह भी संकेत मिलता है कि भारत में गरीबी उपमशन नहीं बल्कि गरीबी उन्मूलन का युग आया है और भारतीय रेल इस ऐतिहासिक मिशन में अपना रोल बखुबी निभाएगी। रेल मंत्री जी ने रेल यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं की, साथ-साथ वरिष्ठ नागरिक और महिलाओं की सुविधा का ध्यान रखा है इनके लिए सीटों की संख्या बढ़ायी जाएगी। निचली आरक्षित सीटों की संख्या का कोटा बढ़ाया जाएगा। साथ ही आधुनिकता को ध्यान में रखते हुए चुनिन्दा बी-क्लास स्टेशनों पर भी वाय-फाय सुविधा देने का संकल्प किया है। इसी के साथ अधिकांश स्टेशनों पर यात्रियों को जिनको स्वच्छ पानी मिलने की किल्लत होती है इस समस्या का समाधान स्टेशनों पर वॉटर वेंडिंग (आर.ओ.) मशीन लगवाने का भी एलान किया है। केन्द्र सरकार का प्रमुख कार्यक्रम स्वच्छ भारत अभियान के तहत स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत अभियान रेल में भी कार्यान्वित होगा, इसके लिए प्राईवेट पार्टियों को आमंत्रित किया जाएगा, उनके माध्यम से स्टेशन सुधार प्रकल्प कार्यान्वित होगा।

देश का हर एक सांसद अपने स्थानीय क्षेत्र से जुड़ा है और उनको स्थानीय समस्या का आकलन रहता है, यह तथ्य ध्यान में रखकर हर एक मंडल में स्थानीय सांसद की अध्यक्षता में एक समिति गठित करके विकासात्मक कार्य में गति लाई जाएगी। जहां तक अहमदनगर संसदीय क्षेत्र का सवाल है। उसके लिए आवंटित राशि विकास कार्य का ब्यौरा इस प्रकार है :

क्र.नं.	विकास कार्य का ब्यौरा	राशि (करोड़)
1.	दौड मनमाड लाईन का दोहरीकरण सर्वे पूरा हुआ है उसे अपडेट करके संशोधन करके मंजूरी तक लाना।	10.00
2.	दौंड-मनमाड (शिरडी-पुणनांबा सरीन) लाईन का विद्युतीकरण पूरा हुआ है।	20.00

* Speech was laid on the table.

	उसका टेस्टिंग करके कार्यान्वित करना।	
3.	पूणे-अहमदनगर (वाया केउगाव-काटही) सर्वेक्षणनुसार नई काड लाईन बिछाना।	17.00
4.	अहमदनगर-बीड-परली-नई रेल लाईन बिछाना।	125.00
5.	बेलापुर-नेवास-शेवगाव-बीड, इस प्रस्तावित रेल लाईन का सर्वे अंग्रेजों के जमाने में हुआ था। इसके लिए भूमि भी एक्वायर की है। इस लाईन का इंजीनियरिंग तथा ट्रैफिक सर्वे कराना।	1.80
6.	अकोवनेर गांव के पास रेल समपार की जगह सब-वे तैयार करना।	2.50
7.	शिरडी-शनिशिंगाणापुर प्रस्तावित रेल लाईन का इंजीनियरिंग तथा ट्रैफिक सर्वे कराना	
8.	कल्याण-अहमदनगर (व्हाया मालशेज घाट) प्रस्तावित रेल लाईन का सर्वे पूरा हो गया है उसे संशोधित करके अपडेट कराना, इसके लिए निधि पहले ही दिया हुआ है।	
9.	अहमदनगर रेल स्टेशन प्लेटफार्म नम्बर 1 पर शेड तथा प्लेटफार्म नम्बर 2 पर प्रवेशद्वार तथा बुकिंग विंडों तथा अन्य जनसुविधा उपलब्ध कराना।	0.50

इसके साथ ही अहमदनगर स्टेशन के महत्व को ध्यान में रखकर स्थानीय क्षेत्र विकास हेतु मेरी कुछ मांगें इस प्रकार हैं- दौंड-मनमाड लाईन से गुजरने वाली सभी साप्ताहिक ट्रेनों को अहमदनगर स्टेशन पर ठहराव देना। शिरडी-मुम्बई,शिरडी-पंढरपुर, पुणे-जम्मू आदि गाड़ियों के लिए राहुरी तथा बेलबंडी स्टेशनों पर ठहराव देना। साप्ताहिक एक्सप्रेस कोल्हापुर-निजामुद्दीन (गाडी सं. 12147/12148) ट्रेन जो 35 घंटे का सफर करती है उसे पेंट्री कार लगवाना।

मेरा एक सुझाव है कि रेल का कोई भी नया प्रोजेक्ट घोषित करके शुरू करने में बहुत विलम्ब होता है इसलिए भूसंपादन कार्य सबसे पहले करना चाहिए। क्योंकि भूसंपादन के लिए ज्यादा समय लगता है। बाद में रेल पटरी का भराव और बाद में नयी रेल लाईन डालना, इसमें समय बचेगा और नया प्रोजेक्ट जल्द से जल्द शुरू हो जाएगा और उससे राजस्व आना शुरू होगा।

भारतीय रेल में आम आदमी और रेल विकास सबसे अहम मुद्दा है। इस संबंध में मैं एक सुझाव दे रहा हूं। कोल्हापुर-गोंदिया महाराष्ट्र एक्सप्रेस ट्रेन को एसी कोच की सुविधा प्रदान की जाए। दौंड-मनमाड

लाईन पर श्रीगोंदा-बेलवंडी काष्टी स्टेशन के नजदीक चार नगर तहसील में देहरे और राहुरी तहसील में राहुरी तथा बाम्बोरी स्टेशन, प्रत्येक में एक जैसे सात आर.ओ.बी. की नितांत आवश्यकता है।

उपरोक्त मांगों के बारे में मैंने सेंट्रल रेलवे के महाप्रबंधक तथा सालापुर मंडल के प्रबंधक के साथ हुई 28-01-2015 के बैठक में उनको अवगत कराया था और उन्होंने भी इस संदर्भ में आगे रेलवे बोर्ड की सिफारिश करने के लिए अनुमोदन दिया था।

आम जनता में रेल का एक आकर्षण तथा बहुत सारी अपेक्षाएं जुड़ी हुई हैं। अंग्रेजों ने उनके जमाने में भारत में उस समय रेल लाईन बिछाना, नए स्टेशन बनवाना, इसके लिए भविष्य में होने वाला विस्तार ध्यान में रखकर भूमि अर्जन किया था। उस समय ज्यादातर रेल स्टेशन गांव के बाहर 2-3 कि.मी. की दूरी पर थे। बढ़ती आबादी के साथ-साथ नयी बसावटें निर्माण होने लगी हैं। धीरे-धीरे रेल स्टेशन शहरों के बीचों बीच आने लगे। रेल ऑथारिटी ने भी उनकी स्वामित्व वाली भूमि को रेखांकित करके वॉल तारबंदी नहीं लगायी। रेल स्वामित्व वाली खाली पड़ी भूमि पर अतिक्रमण शुरू हुआ और झुग्गी-झोंपड़ियां बसने लगी। वर्तमान में स्टेशन शहरों के बीचों बीच आने के कारण रेल जमीन की कीमत करोड़ों में हुई। इस भूमि पर लोग नज़र लगा के बैठे हैं। ऐसी स्थिति में रेलवे स्टेशन झुग्गी-झोंपड़ी मुक्त बनाया जाए और लोगों को सुविधा भी दी जाए। इसलिए मेरा माननीय रेल मंत्री जी से एक सुझाव है जो महाराष्ट्र सरकार ने अपनाया है - महाराष्ट्र आशिया खंड की सबसे बड़ी झुग्गी बस्ती "धारावी" के पुनर्निर्माण के लिए एस.आर.ए. (स्लम रिहैबिलेटशन एरिया) योजना बनवा कर उसे कानूनी रूप देकर और तीन एफ.एस. आय देने की घोषणा की और उस जगह का विकास करने के लिए विकासों की झड़ी सी लग गयी। इससे झुग्गी वालों को उनके अधिकृत मकान मिलने के साथ-साथ शहर भी सुन्दर हो रहा है। आप महाराष्ट्र के और मुम्बई के होने के नाते एस.आर.ए. महत्व क्या है ये जानते हैं। इसलिए, मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि रेल भूमि विकास के लिए भी एस.आर.ए. योजना बनवाकर इसे कार्यान्वित किया जाए तो मुझे पूरा विश्वास और भरोसा है कि ऐसा करने से जिन-जिन रेलवे स्टेशन के नजदीक रेल भूमि अतिक्रमित हुई, वहां के झुग्गी बस्तीवालों को एक अच्छा और अधिकृत मकान मिलेगा। माननीय प्रधानमंत्री जी ने भी घोषणा की है कि 2021 तक हर परिवार को अपना घर मिलेगा। इस पूर्ति के लिए भी सहायता मिलेगी साथ-साथ रेल को भी अनुमान से ज्यादा राजस्व मिलेगा।

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 विज़न रफ्तार भी है। इसी का सम्मान करते हुए मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

***कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल (हमीरपुर):** माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के कुशल एवं दूरदर्शी नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने मोदी सरकार के पहले पूर्ण रेल बजट में भविष्य की नींव रखी है।

यात्री किराए में कोई बढ़ोत्तरी न करते हुए यात्रियों की सुरक्षा और सुविधाओं पर ज्यादा जोर दिया गया है। रेल मंत्री जी ने अपने बजटीय भाषण में कहा कि नई ट्रेनों की घोषणा समीक्षा रिपोर्ट के बाद की जाएगी, जो संसद के इसी सत्र में आ जाएगी। रेल मंत्री जी ने यात्रियों की जरूरत और रेलवे के हितों में संतुलन बिठाने का वादा किया है, ताकि यह गुणवत्ता, सुरक्षा और पहुंच के लिहाज से विश्वस्तर का उद्यम बन सके। रेल मंत्री जी ने कहा कि पिछले कुछ दशकों में रेल सुविधाओं में संतोषजनक सुधार नहीं हुआ है, जिसकी वजह उचित निवेश न होना है। गाड़ियों में आने-जाने की सूचना एसएमएस अलर्ट से देने की तैयारी। भीड़ वाली गाड़ियों में 24 की जगह 26 डिब्बे लगाने सहित अनारक्षित डिब्बों की संख्या बढ़ाने की भी योजना है। वाई-फाई सुविधा अब सभी बी-कैटेगरी के रेलवे स्टेशनों पर भी उपलब्ध कराई जाएगी। सभी नवनिर्मित कोच ब्रेल युक्त होंगे, जिससे नेत्रहीन लोगों को सुरक्षा होगी। अब जरूरतमंद लोग वीलचेयर के लिए ऑनलाइन बुकिंग कर सकेंगे। रेलगाड़ियों के 17,000 से अधिक शौचालय बदले गए, अन्य 17,000 बदले जाने का लक्ष्य रखा गया है। रेलवे कागज रहित टिकट प्रणाली को विकसित करेगा और स्टेशन सफाई के लिए नया विभाग बनेगा। स्टेशनों के शौचालयों में सुधार की जरूरत बताते हुए रेल मंत्री ने 650 अतिरिक्त शौचालय बनाने का प्रस्ताव रखा है। इस बार बजट में मानवरहित रेलवे क्रासिंग पर ट्रेन के आने से पहले टेक्नोलॉजी के जरिए ऑडियो चेतावनी शुरू करने की भी बात की गई है।

उन्होंने कहा कि वित्तीय कमी के कारण सुरक्षा, गुणवत्तापूर्ण सेवा, उच्च मानक और कुशलता प्रभावित हुई है। इसे समाप्त करना होगा। हमें भारतीय रेल को सुरक्षा और आधारभूत संरचना के लिहाज से प्रमुख संस्था बनाना होगा। रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी ने जनता को कई सौगातें दी हैं। पूरा जोर आम जनता को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं देने पर रहा। यात्रियों को रिजर्वेशन कराने के लिए ज्यादा समय मुहैया कराया गया है। अब आप रेलवे रिजर्वेशन को 120 दिन पहले करा सकते हैं। इससे रिजर्वेशन काउंटरों में भीड़ भी कम होने की संभावना होगी। बिना रिजर्वेशन वाले टिकट कटवाने के लिए "ऑपरेशन 5 मिनट" शुरू किया जा सकेगा, जिससे लंबी लाइनों से यात्रियों को मुक्ति मिल पाएगी। आईआरसीटीसी की साइट हिन्दी और अंग्रेजी के अलावा दूसरी क्षेत्रीय भाषाओं में भी शुरू होंगी। लोकल ट्रेनों में महिला डिब्बों में सीसीटीवी

---

* Speech was laid on the Table.

लगाए जाएंगे और जनरल डिब्बों में भी मोबाईल चार्जर लगेंगे। सुरक्षा से जुड़ीं शिकायतों के लिए टोल फ्री नम्बर 182 शुरू किया जाएगा। इसके अलावा रेलवे हेल्पलाइन नम्बर 13824 घंटे चालू रहेगा।

अंत में, मैं माननीय रेल मंत्री जी से उत्तर प्रदेश के बुन्देलखंड क्षेत्र के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत हमीरपुर, भरुचा, मौदहा, मटौंध, कबरई, महोबा, कुलपहाड़, बेलाताल आदि समस्त रेलवे स्टेशनों को उच्चीकृत किया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र का सुमेरपुर कस्बा जो की एक इंडस्ट्रियल एरिया है और वहां से व्यापारी वर्ग कानपुर लखनऊ जाता है इसलिए वहां दुर्ग एक्सप्रेस का ठहराव करवाया जाए। "खजुराहो से लखनऊ" के लिए एक नयी ट्रेन वाया "महोबा, मटौंध, कबरई, बांदा, रागौल, समुरेपुर, हमीरपुर, कानपुर चलायी जाए। हमीरपुर में नया रेलवे स्टेशन शहर के नजदीक दुर्गा मंदिर नामक स्थान पर बनाया जाए जिसका सर्वे रेल मंत्रालय द्वारा कराया जा चुका है। महोबा एक ऐतिहासिक नगरी है एवं अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन स्थल खजुराहो से मात्र 60 कि.मी. की दूरी पर है, महोबा स्टेशन को आदर्श स्टेशन की श्रेणी में लाया जाए एवं इंक्वायरी एवं पर्यटन काउंटर खुलवाया जाए। देशी एवम् विदेशी पर्यटक भारी संख्या में यहां आते हैं। झांसी से मानिकपुर लाइन का दोहरीकरण एवम् विद्युतीकरण किया जाए, जिससे धर्मनगरी चित्रकूट एवम् अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन केन्द्र खजुराहो को देश के कोने-कोने से गति के साथ जोड़ा जा सके।

***श्री बीरेन्द्र कुमार चौधरी (झंझारपुर) :** सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री को धन्यवाद देता हूं कि कई वर्षों के बाद एक संतुलित बजट लाए है । इस बजट में सबका साथ - सबका विकास जो नारा हैं वो शत-प्रतिशत दिखाई दे रहा है । रेलवे में कुव्यवस्था में जो जंग लगी थी उसे सुधारने का प्रावधान किया गया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूं । मैं अपने संसदीय क्षेत्र झंझारपुर, बिहार के बारे में भी कहना चाहता हूं । 1998 में झंझारपुर से लोकहा आमान परिवर्तन के लिए रक्षा मंत्रालय द्वारा 200 करोड़ रूपये माननीय पूर्व रक्षा मंत्री जार्ज साहब के द्वारा दिया गया था, काम शुरू भी हुआ लेकिन आज तक पूरा नहीं हो पाया है ।

सकरी-निर्मली आमान परिवर्तन का कार्य 2002 में शुरू हुआ लेकिन आज तक अधूरा पड़ा है । जब कि हजारों करोड़ रूपये का प्रावधान था । इस बजट में 42 करोड़ रूपया दिया गया है ।, सकरी-निर्मली लाइन पर ही निर्मली के समीप कोशी महासेतु का निर्माण हो चुका है जिसका शिलान्यास पूव प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने किया था । अब सिर्फ सकरी-निर्मली का आमान परिवर्तन हो जाए तो कोशी महासेतु पर गाड़ी दौड़ने लगेंगी ।

मेरे संसदीय क्षेत्र में दर्जनों रेलवे स्टेशन हैं लेकिन किसी भी स्टेशन पर रैक की व्यवस्था नहीं है जिससे क्षेत्रीय लोगों को काफी कठिनाई होती है । संपर्क क्रांति, स्वतंत्रता सेनानी ट्रेन को दरभंगा से जयनगर तक विस्तारित किया जाए । साथ ही गरीब रथ को प्रतिदिन किया जाए ।

माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि सकरी-निर्मली का आमान परिवर्तन 2016 तक करवाने की कृपा करेंगे ।

---

* Speech was laid on the Table

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri Ramcharan Bohra.

… (*Interruptions*)

श्री रामचरण बोहरा (जयपुर शहर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट का पुरजोर समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। …(व्यवधान) मैं माननीय रेल मंत्री जी का ह्रदय से आभार व्यक्त करता हूं, क्योंकि उन्होंने सम्पूर्ण भारत को ध्यान में रखकर बिना किसी भेदभाव के इतना शानदार बजट पेश किया है। भारतीय रेल के इतिहास में यह रेल बजट एक स्वर्णिम काल की शुरूआत करने के रूप में सदैव स्मरणीय रहेगा।

यह बजट इस सरकार का पहला पूर्ण बजट है। हमारी सरकार ने जब इस देश की बागडोर संभाली थी, उस समय रेलवे की हालत बिल्कुल जर्जर हो चुकी थी। क्योंकि अब तक जो भी बजट पेश हुए, वे अपने प्रांत और अपने निर्वाचन क्षेत्र को ध्यान में रखकर ही तैयार होते थे। यह पहली बार है कि किसी एक प्रांत या निर्वाचन क्षेत्र के बजाय सम्पूर्ण देश एवं भारतीय रेल के भविष्य को ध्यान में रखकर यह बजट तैयार किया गया है।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र जयपुर में रेलवे से संबंधित कुछ समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। राजस्थान की राजधानी जयपुर गुलाबी नगरी के नाम से प्रसिद्ध है। भारत में आने वाला प्रत्येक विदेशी पर्यटक जयपुर अवश्य आता है। वह जयपुर के बिना अपनी यात्रा को अधूरा मानता है। हमारी मांग है कि पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु जयपुर रेलवे स्टेशन का नवीनीकरण कर विश्वस्तरीय, यानी ए. ग्रेड रेलवे स्टेशन बनाया जाये। इसकी पूर्व में भी घोषणा हुई थी।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी की इस योजना का कि हमारे मुख्य स्टेशनों पर दबाव कम करने के लिए उपनगरीय रेलवे स्टेशन करना है, का स्वागत करता हूं। मैं मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहूंगा कि जयपुर से दिल्ली आने-जाने हेतु गांधी नगर पहला रेलवे स्टेशन है। जयपुर से मुम्बई जाने के लिए दुर्गापुरा पहला रेलवे स्टेशन है। ये दोनों रेलवे स्टेशन जयपुर शहर में आते हैं। इन दोनों रेलवे स्टेशनों से सभी सुपरफास्ट गाड़ियां जैसे राजधानी, दुरंतो आदि गुजरती हैं। गांधीनगर रेलवे स्टेशन से करीब 22 गाड़ियां गुजरती हैं, लेकिन इनका यहां ठहराव नहीं है। दुर्गापुरा होकर करीब 12 रेलगाड़ियां गुजरती हैं, इनका भी ठहराव यहां नहीं होता है। इन सभी रेलगाड़ियों का दोनों रेलवे स्टेशन पर आने और जाने के लिए ठहराव होना चाहिए।

HON. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, please have order in the House.

… (*Interruptions*)

श्री रामचरण बोहरा : माननीय उपाध्यक्ष जी, इससे आसपास क्षेत्र के लोगों को लाभ मिलेगा और जयपुर जंक्शन तक जाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। खातीपुरा, जगतपुरा, सांगानेर, धानक्या, जो पंडित दीनदयाल

उपाध्याय की जन्मस्थली है, इन तीनों स्टेशनों को टर्मिनल के रूप में विकसित किया जाए ताकि जयपुर स्टेशन पर दबाव कम हो।

HON. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, please have order in the House.

श्री रामचरण बोहरा : इससे यात्रियों के समय और धन की भी बचत होगी और जयपुर जंक्शन की ओर जाने वाली सड़क पर भी भारी भीड़ से निजात मिलेगी।

[*]**SHRI PRATAPRAO JADHAV (BULDHANA):** At the outset, I congratulate Shri Suresh Prabhu Ji, the Hon'ble Minister of Railways for presenting his maiden Railway budget on February 26, 2015.

Shegaon is a pilgrim centre situated on Bhusawal- Nagpur bord gauge line in Bhusawal Division of Central Railway. It is a 'A' grade station. There is a temple of Shri Sant Gajanan Maharaj at Shegaon. There is Anand Sager and engineering colleges in the area. It is nearest station for Lonar (famous for lake) in Buldana District. It is a boarding station for Khamgaon town and convenient station for Khamgaon, Jalgaon, Chikhali, Samgrampur Tahsil of Buldana District and Balapur and Patul Tahsil of Akola District. State of Maharashtra has sanctioned special development plan of Rs. 350 crores or Shegaon. Income of station from passengers ticket is approximately Rs. 1,10,00,000/-(in Word: One Crore Ten Lac) per month and near about 2,50,000 to 3,00,000 passengers per month are travelling by railway from Shegaon station. It is submitted that 12859/60 Mumbai-Hawara Gitanjali Express have stop at Shegaon but number of following train on Bhusawal-Akola. Nagpur line have no stoppage at Shegaon-

Sr. No.	Train No.	Train
1)	12843/44	Ahmedabad-Puri
2)	18405/06	Ahmedabad-Puri
3)	11453/54	Nagpur-Ahmedabad (PrernaEx.)
4)	16125/26	Jodhpur-Chennai
5)	12485/86	Shri Ganganagar-Nanded
6)	12719/20	Ajmer-Hyderabad

[*] Speech was laid on the Table.

Looking to the number of passengers at Shegaon it is necessary to give stopping of all trains on Nagpur-Akola-Bhusawal Section along with all summer special, festival and other extra trains.

Enquiry window round the clock is necessary for the convenience of passengers.

Present F.O.B. is old and insufficient, looking to the heavy rush of passengers extra F.O.B. is necessary.

For the safety of passengers it is necessary to increase the height of platforms number one and two and to construct a new platform.

No A.T.M. facility is available at Shegaon Station , which is necessary as it is a tourist station of 'A' grade.

Book stall facility was available previously but same is closed it is necessary in the interest of passengers to start book stall.

For the shutter of passenger from rain and sunlight the existing shades are insufficient and therefore more shades are required.

There was rack point at Shegaon Station prior to few years. There is sufficient space for it and railway tracks are already available. Rack point can be started.

We hope you will consider the above suggestion and it is further requested to provide maximum facility at Shegaon station.

12.03.2015

***श्री राहुल शेवाले (मुम्बई दक्षिण मध्य):** माननीय रेल मंत्री, श्री सुरेश प्रभु जी ने जो बजट वर्ष 2015-16 क लिए पेश किया है उसका मैं स्वागत करता हूं। रेल मंत्री जी ने बहुत सूझ-बूझ से भारतीय रेल की चुनौतीपूर्ण समस्याओं का समाधान करने का प्रयास करते हुए एक अच्छा बजट देश के समक्ष रखा है।

मैं मुम्बई साउथ-सैंट्रल कांस्टिट्यूएंसी से आता हूं। मेरी कांस्टिट्यूएंसी में रेलवे में कुछ प्रगति नहीं हुई है। पिछले साल यानि वर्ष 2014-15 के बजट भाषण में मैंने कुछ सुझाव दिए थे जिन पर कुछ कार्य अभी तक शुरू भी नहीं हुआ है। जबकि उस समय के रेल मंत्री जी ने आश्वासन भी दिया था। पिछले बजट में मुम्बई को 864 अत्याधुनिक ई.एम.यू. ट्रेन देने का प्रस्ताव किया था। उस पर कुछ कार्यवाही नहीं हुई - यह कार्य कब शुरू होगा और कब पूरा होगा इसका जिक्र इस बजट में नहीं है।

इसके अतिरिक्त इस वर्ष के लिए मेरे अन्य सुझाव इस प्रकार हैः मुम्बई लोकल स्टेशनों पर अधिक से अधिक फूटओवर ब्रिज एवं एक्स्केलेटर का प्रावधान करना चाहिए। इस कार्य में पीपीपी के अंतर्गत टीडीआर प्रयोग करने से यह कार्य ज्यादा कारगर होगा। दादर से मानखुर्द तक नई ट्रेन के संचालन पर गंभीरता से विचार करना चाहिए। कुर्ला-मानखुर्द सेक्शन पर ट्रेन पुनः शुरू करने की मांग करता हूं। हार्बर लाइन पर एलीबेटेड कॉरीडोर की फिजीबिलिटी रिपोर्ट पूर्ण होने पर भी इस लाइन को अभी तक आरंभ नहीं किया गया है। इस योजना पर तुरन्त कार्यवाही करने की आवश्यकता है। मुम्बई व महाराष्ट्र राज्य के अन्य भागों में स्टेशनों के आस-पास बहुत भूमि खाली पड़ी है। पीपीपी के सहयोग से इन पर बड़े-बड़े कमर्शियल कॉम्पलेक्स बनाने पर विचार होना चाहिए। जिससे रेलवे की आमदनी बढ़ेगी। लोकल ट्रेन के सभी स्टेशनों पर एम्बुलेंस सेवा और प्राइमरी ट्रामा सेंटर का प्रावधान करना चाहिए। सभी लोकल स्टेशनों पर अधिक से अधिक बायो-टॉयलेट का निर्माण एवं स्वच्छ पेयजल के बूथ स्थापित करना चाहिए। तडोजा इलाके में डंपिंग साईड को समाप्त करने के लिए मानखुर्द-तडोजा लाइन बनाने का कार्य आरंभ किया जाए। बडाला में एसएनडीटी कॉलेज क्रासिंग पर फुट ओवरब्रिज का प्रावधान करना आवश्यक है। सेन्ट्रल और वेस्टर्न रेलवे में 5 रैक्स का प्रावधान करने के लिए सालाना 200 करोड़ प्रत्येक जोन और प्रत्येक वर्ष में धनराशि का प्रावधान अत्यंत आवश्यक है। सेंट्रल और वेस्टर्न रेलवे में डोर क्लोजर के लिए 20 करोड़ रुपए का प्रावधान प्रत्येक वर्ष और प्रत्येक जोन के लिए प्रावधान करना अत्यावश्यक है। गावंडी स्टेशन के वेस्ट साइड मे प्रवासियों को आने-जाने की सुविधा प्रदान करना, वहां की झोपड़ पट्टी को स्थानांतरित कर उनका अन्य जगह पर पुनर्वास करना चाहिए। दादर रेलवे स्टेशन का पुनरुद्धार कर उसका समुचित विकास करने, गुरु तेग बहादुर नगर रेलवे स्टेशन को रि-डेवलप करने का प्रावधान करने,कुर्ला-ट्राम्बे रेलवे गुड्स

* Speech was laid on the Table.

लाइन को पैसेंजर लाइन में परिवर्तित करना और उस पर नियमित ट्रेन का संचालन करने, हार्बर लाइन पर बिलार्ड से बरार तक बीपीटी लिंक पर गुड्स लाइन को पैसेंजर लाइन में परिवर्तित करने,विभिन्न एनजीओ जैसे कि संत निरंकारी और नामधारी तथा अन्य की सहायता से स्टेशनों पर स्वच्छता अभियान को बढ़ावा देने तथा रेलवे ट्रैक पर कचरा साफ करने के लिए म्यूनिसिपल कॉर्पोरेशन की सहायता से स्वच्छता अभियान को सही रूप से लागू करने के लिए आवश्यक कदम उठाने की भी आवश्यकता है।

मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने मुम्बई अरबन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट में छः महत्वपूर्ण रेल योजनाओं को शामिल किया है। परन्तु इसके लिए बहुत कम धन का आवंटन किया गया है। मुम्बई जैसे मेगा सिटी के लिए जहां लोकल ट्रेन का इतना बड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर है। यह राशि बहुत कम है। इसमें इंजीनियरिंग अध्ययन में बहुत समय निकल जाता है और फिर टैंडर व अन्य कार्यवाहियों में काफी समय निकल जाता है। मुझे नहीं लगता कि ये छः परियोजनाएं तीन से पांच वर्ष से कम समय में पूरी हो सकेंगी।

रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि रेलवे स्टेशनों और ट्रेन में उपलब्ध भोजन की गुणवत्ता सुधारने के लिए शीघ्र और कारगर कदम उठाने चाहिए। जो यात्री स्लीपर क्लास में सफर करते हैं उनको सस्ता एवं अच्छा भोजन उपलब्ध कराने के लिए कदम उठाने आवश्यक हैं। लम्बी दूरी की प्रत्येक ट्रेन में पेंट्री की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाने चाहिए।

ट्रेनों में ब्रेल की सुविधा देने के लिए मंत्री जी को धन्यवाद। भिन्न रूप से सक्षम यात्रियों के लिए लोकल एवं लम्बी दूरी की गाड़ियों में डिब्बों की समुचित-व्यवस्था करने संबंधी प्रस्ताव का मैं स्वागत करता हूं।

देश के सभी स्टेशनों एवं मुम्बई लोकल स्टेशनो पर विकलांगों को जो एसटीडी, पीसीओ बूथ अलॉट किए गए हैं - उनका रोजगार लगभग ठप्प हो गया है क्योंकि मोबाईल फोन के व्यापक विस्तार से अब इन बूथों पर विरले लोग ही इस सेवा का लाभ उठाते हैं। विकलांगों की वित्तीय स्थिति सुधारने के लिए इन बूथों पर पैक्ड फूड आइटम बेचने का अलाटमेंट किया जाए। जैसे चिप्स, नमकीन, बिस्कुट आदि। विकंलागों के लिए आरक्षित डिब्बों में आम यात्री को यात्रा करने पर प्रतिबंध लगाया जाना चाहिए।

रेलवे के यात्री किराए में वृद्धि न करने के लिए रेल मंत्री को बहुत-बहुत बधाई एवं धन्यवाद। सैंट्रल और वेस्टर्न रेलवे जोन में यात्री सुविधाओं के विस्तारण के लिए अधिक राशि आवंटन का मैं स्वागत करता हूं।

कुछ स्लेक्टेड स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा उपलब्ध कराने के प्रस्ताव का मैं स्वागत करता हूं, परन्तु यह कार्य शीघ्र ही शुरू किया जाए, ऐसा मेरा आग्रह है।

मुम्बई अरबन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट फेस-3 जो एक साल से लंबित पड़ी है उसमें प्राण फूंकने का जो प्रयास मंत्री जी ने इस बजट में किया उसके लिए अनेक धन्यवाद।

एम.यू.पी.टी. के अंतर्गत विरार-दहानू रोड़ सैक्शन, पनवेल-करजत दोहरी लाइन, नया सबरबैन कोरिडोर, एरोली और करजत के बीच एवं 20 रेलवे स्टेशनों पर ट्रेसपास कंट्रोल जिससे वैस्टर्न और सैंट्रल रेलवे के 200 स्टेशनों को लाभ मिलेगा - इस परियोजना पर 11441 करोड़ रुपए के आवंटन का मैं स्वागत करता हूं।

मुम्बई सबरबन रेलवे के समुचित विकास के लिए रेल मंत्री जी ने जो विशेष प्रयास किए हैं मैं उनकी सराहना करता हूं। सभी घोषित परियोजनाओं के साथ-साथ ठाकुरली और पनवेल पर कोचिंग टर्मिनल बनाने की भी आवश्यकता है।

रेलों में महिला सुरक्षा पर बजट प्रावधान का मैं स्वागत करता हूं। मुम्बई सबरबन रेल डिविजन में प्रत्येक ट्रेन और डिब्बों में सीसीटीवी कैमरे लगाकर महिलाओं की सुरक्षा करना आसान होगा, साथ ही ट्रेनों में महिला पुलिस की अधिक तैनाती से अपराधों को रोका जा सकता है।

अंत में, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं - हमारा रेलवे नेटवर्क दुनिया में पुराना और सबसे बड़ा है। परन्तु दुर्भाग्यवश हम बहुत छोटे-छोटे देशों से भी बहुत पीछे है। पिछले 60 वर्षों में रेल का जितना विकास होना चाहिए था वह नहीं हुआ है। जिम्मेदार कोई भी हो पर जबकि रेलवे अधिक राशि जुटाने में सक्षम हुआ है तो हमारी रेलवे को अत्याधुनिक बनाने के और अधिक प्रयास करने आवश्यक हैं। रेल बजट पर चर्चा शुरू होने से पहले कल माननीय रेल मंत्री जी ने सदन में घोषणा भी की थी कि लाइफ इंश्योरेंस आफ इंडिया ने रेलवे को 1,50,000 करोड़ रुपए की धनराशि देने का वायदा किया है। इस धनराशि से कई नई परियोजनाओं पर कार्य किया जा सकता है।

रेल डिब्बों को वर्ल्ड क्लास बनाने के लिए रेल डिब्बा कारखानों को अत्याधुनिक बनाने पर कार्य होना चाहिए। चीन, जापान, सिंगापुर, जर्मनी की ट्रेनों के स्तर तक भारतीय रेलों को सुधारने पर त्वरित कार्यवाही होनी चाहिए।

HON. DEPUTY SPEAKER: Now, Shri Raju Shetty.

… (*Interruptions*)

HON. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record except the speech of Mr. Raju Shetty.

… (*Interruptions*)*

श्री राजू शेट्टी (हातकणंगले) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी को वास्तविक रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए अभिनंदन करता हूं। उन्होंने कहा है कि हम आगे भी रेल की प्रगति के लिए कोशिश करेंगे। मधु दंडवते जी का सपना पूरा करने के लिए जॉर्ज फर्नांडिस जी ने कोंकण रेलवे परियोजना शुरु की थी। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि कोंकण को कोलापुर से जोड़ने की शुरुआत करें। कोंकण से कोलापुर की दूरी 78 किलोमीटर की दूरी है, इस दूरी को कम करने के लिए मराठवाड़ा को पश्चिम महाराष्ट्र कोंकण रेलवे और रत्नागिरी बंदरगाह से जोड़ा जाए। कोंकण से रत्नागिरी बंदरगाह नजदीक पड़ता है और पश्चिम महाराष्ट्र से फल, सब्जियां, चीनी और टैक्सटाइल का एक्सपोर्ट होता है। हम कई सालों से मांग कर रहे हैं कि इस परियोजना को पूरी करा किया जाए और यह नितांत आवश्यक है। जब बारिश होती है तो लैंड स्लाइडिंग के कारण कोंकण रेलवे 15 दिन तक बंद रहता है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि ऐसी स्थिति में कोलापुर वाया पूना, मुम्बई से बाईपास बनाया जाए और कोलापुर से रत्नागिरी कोंकण रेलवे परियोजना जल्द से जल्द शुरु की जाए।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने मिराज़ से पूना डबलिंग करने की बात कही है। मेरा कहना है कि डबलिंग से काम नहीं चलेगा, इलैक्ट्रीफिकेशन भी होना चाहिए। कोलापुर से मुम्बई पहुंचने में नौ घंटे लगते हैं, अगर यह दूरी कम होकर छः घंटे हो जाएगी तो फायदा हो जाएगा। मेरी विनती है कि कोलापुर से मुम्बई तक शाम को दो गाड़ियां हैं लेकिन सुबह के लिए नहीं है। कोलापुर से मुम्बई तक सुबह के समय सुपरफास्ट गाड़ी दीजिए ताकि कोलापुर से मुम्बई सुबह जाकर शाम को वापस आया जा सके। मेरा निवेदन है कि सुपरफास्ट गाड़ियों का स्टापेज जयसिंहपुर में हो, इसके लिए मैंने आपको पत्र भी दिया है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

---

* Not recorded.

12.03.2015

श्रीमती रंजीत रंजन (सुपौल) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से दो-तीन प्वाइंट्स ही कहना चाहूंगी क्योंकि हमारी पार्टी ने ऑलरेडी बहुत सी बातें कह दी हैं। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं कि आपने बहुत नई चीजें बजट में की हैं कि यह भी बनाएंगे, वह भी बनाएंगे। मैं चार चीजों के बारे में कहना चाहती हूं, अगर यह हो गईं तो हम विपक्ष में बैठकर आपको यहां से सैल्यूट करेंगे। पहली बात है कि ट्रेन समय पर चले क्योंकि आज भी 18 घंटे ट्रेन लेट होती हैं। दूसरी बात ट्रेनों में सफाई की है। तीसरी बात महिला सुरक्षा की है और चौथी बात स्वच्छ भोजन के बारे में है। यह सब बहुत जरूरी है, यह नीड है। आपने महिला सुरक्षा के लिए सीसीटीवी कैमरों की बात कही है। मेरा कहना है कि ये कुछ ट्रेनें जैसे शताब्दी, राजधानी ट्रेनों ही होंगे। लोकल और पैसेंजर ट्रेनों के बारे में मुझे कहना नहीं चाहिए, लेकिन इनमें लोग जानवरों से भी बदतर तरीके से चढ़ते हैं। महिलाओं को इन ट्रेनों में रिस्क ज्यादा होता है क्योंकि छेड़खानी होती है। मेरा कहना है कि राजधानी और शताब्दी ट्रेनों में महिलाओं के डिब्बे बढ़ाएं। हमने पिछली बार भी कहा था कि ऐसा बटन होना चाहिए जिसे इमीडिएट दबाया जाए और वहां महिला कांस्टेबल हो। बहुत छोटी-छोटी बातें हैं, जो महिलाएँ फील कर सकती हैं। रात में नौ बजे के बाद, यहाँ तक की राजधानी जैसी ट्रेनों में भी शौचालय नहीं जाना चाहती हैं। वहाँ पर असामाजिक तत्व के लोग स्मोकिंग वगैरह करते रहते हैं। वहाँ पर सुरक्षा हो या कोई कैमरा हो ताकि महिला सुरक्षित महसूस कर सकें। यदि महिलाएँ रात में शौचालय जाना चाहें, तो वे सुरक्षित रूप से जा सकें।

हम हमेशा फूड की बात करते हैं, लेकिन एक-दो ट्रेनों में थोड़ी-सी क्वालिटी मेनटेन होती है, बाकी ट्रेनों का खाना खाकर डायरिया होना है अन्यथा आप अपने घर से फूड लेकर आएंगे। सबसे बड़ा चैलेंज ट्रेनों में सफाई का है। मैं आपसे यही रिक्वेस्ट करूँगी कि यदि इन चारों चीजों पर ध्यान दिया जाता है, तो निश्चित रूप से बेहतर होगा। हम एयर पोर्ट पर जाते हैं, तो वहाँ थूकने का मन नहीं करता है, लेकिन स्टेशनों पर हम जहाँ-तहाँ थूकते हैं। प्रधानमंत्री जी स्वच्छता की बात कहते हैं। मेरे ख्याल से स्वच्छता से पहले सफाई के स्तर को ऊपर करना और लोगों में सिविक सेंस को लाया जाए, उसके बाद ही लोग स्टेशनों पर स्वच्छता की ओर ध्यान दिया जा सकेगा। ट्रेनों में स्टाफ को बढ़ाने के बजाए, ट्रेनों में सफाई के लिए अवेयरनेस लायी जाए और हम खुद भी ट्रेनों को गंदा न करें, यह हम सबका भी फर्ज है।

श्री ललित नारायण मिश्र, भूतपूर्व रेल मंत्री से आप सब लोग वाकिफ हैं, सुपौल स्टेशन का नाम उनके नाम से रखा जाए। सहरसा में गरीब रथ ट्रेन सबसे पहले चली थी, यह सप्ताह में दो दिन चलती है। उसमें लगभग बारह सौ तक वेटिंग आती है। यदि उस ट्रेन का परिचालन एक दिन और बढ़ा दिया जाए, तो बहुत अच्छा होगा। इसी प्रकार से दो-तीन ट्रेनों के संबंध में मेरी मांग है। मैं इसके लिए वक्त नहीं लूंगी, आपको लिखकर दे दूंगी और मुझे पूरी उम्मीद है कि आप उसे करेंगे।

***श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद):** सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को बधाई देता हूं कि उन्होंने पारम्परिक तरीके से बजट पेश न करके भविष्य में सुधार लाने वाला रेल बजट पेश किया है। इस बजट में मंत्री जी ने पूर्णकालिक रेलवे विद्यापीठ स्थापित करने की घोषणा की है, इसका मैं स्वागत करता हूं। साथ ही, इस विद्यापीठ की स्थापना मेरे संसदीय क्षेत्र संभाजीनगर (औरंगाबाद) में करने की मांग करता हूं। संभाजीनगर (औरंगाबाद) देश में सबसे तेजी से विकास करने वाला औद्योगिक शहर है। यहां रेलवे विद्यापीठ को स्थापित करने से संबंधित सारी मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध हैं। हमारे यहां जमीन भी उपलब्ध है एवं रेलवे की भी ऐसी जमीन उपलब्ध है जिसका अभी तक कोई उपयोग नहीं किया गया है। अतः मेरा निवेदन है कि पूर्णकालिक रेलवे विद्यापीठ की स्थापना मेरे संसदीय क्षेत्र संभाजीनगर (औरंगाबाद) में किया जाए। इससे पूरे मराठवाड़ा की प्रगति को बल मिलेगा। मैं उम्मीद करता हूं कि अपने किए वायदे के अनुसार कुछ नई ट्रेनों और अन्य रेल परियोजनाओं की घोषणा अवश्य करेंगे।

इस वर्ष भी, रेल के किरायों में वृद्धि नहीं किए जाने पर माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं। कई अच्छी और नई योजनाओं की घोषणा माननीय रेल मंत्री ने इस बजट में की हैं जो पिछली सरकार के रेल बजट में नहीं देखी गई। इस रेल बजट में रेल की यात्रा करने वाले यात्रियों का विशेष ध्यान रखा गया है। साथ ही प्रधानमंत्री जी की स्वच्छ भारत अभियान की छाप भी दिखी। इस बजट में सात हजार टॉयलेट बनाने का प्रस्ताव है। यह एक अच्छी पहल है परन्तु इन टॉयलेट्स को स्वच्छ रखने का भी प्रस्ताव मंत्री जी ने इस बजट में किया है, यह महत्वपूर्ण है। रेल मंत्री ने ट्रेनों की गति बढ़ाने का प्रस्ताव किया है परन्तु मेरा सुझाव है कि गति बढ़ाने से पूर्व रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर को दुरुस्त अवश्य कर लेना चाहिए। गति से ज्यादा आवश्यक है दुर्घटनाएं रोकना।

मैं अपने क्षेत्र मराठवाड़ा की रेलवे द्वारा की जा रही लगातार अनदेखी से नाराज हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र संभाजीनगर (औरंगाबाद) महत्वपूर्ण पर्यटन क्षेत्र है। जहां वर्ल्ड हैरीटेज साईट अजंता एलोरा की विश्व प्रसिद्ध गुफाएं हैं इसके अतिरिक्त कई प्राचीन एवं प्रसिद्ध धार्मिक स्थल भी हैं। परन्तु रेलवे द्वारा इस प्रदेश की लगातार अनदेखी होने से संभाजीनगर (औरंगाबाद) को सीधी ट्रेन तक नहीं है। एक ट्रेन जो अमृतसर से चलकर नांदेड जाती है वह दिल्ली एवं औरंगाबाद होते हुए चलती है। इस ट्रेन में आरक्षण मिलना बहुत कठिन है। अतः दिल्ली से औरंगाबाद के लिए एक नई एवं सीधी ट्रेन शुरू करने की आवश्यकता है।

हमारी बहुत पुरानी मांग है कि नांदेड डिविजन को मुदखेड़ और धर्माबाद के साथ साऊथ सेंट्रल रेलवे से सेंट्रल रेलवे में शामिल किया जाए। महाराष्ट्र में काम करने वाले रेलवे कर्मचारियों को दिन-

---

* Speech was laid on the Table.

प्रतिदिन के कामों के लिए भी हैदराबाद जाना पड़ता है। भौगोलिक दृष्टिकोण से भी नांदेड डिविजन को सेंट्रल रेलवे, जिसका मुख्यालय मुम्बई है, में शामिल किया जाना उचित है।

दिल्ली-संभाजीनगर-दिल्ली एक राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन अथवा पर्यटन के लिए स्पेशल ट्रेन चलाने की मांग है। पर्यटन क्षेत्र में ट्रेन का सम्पर्क दुरुस्त होना चाहिए, तभी पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

औरंगाबाद स्टेशन को मॉडल स्टेशन का दर्जा 4-5 वर्ष पूर्व मिला था परन्तु इसका काम आधे से भी कम हुआ है। कारण है धन का अभाव। मेरी यह मांग है कि पर्यटन को ध्यान में रखते हुए औरंगाबाद स्टेशन को सिर्फ मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित ही नहीं किया जाए बल्कि इसे "आदर्श स्टेशन " में शामिल किया जाए जहां सारी सुविधाओं के साथ-साथ वाई-फाई और ई-कनैक्टिविटी की सुविधा भी हो। हमारे यहां विदेशों से भी बहुत से पर्यटक आते हैं। इन सभी बातों को ध्यान में रखकर "आदर्श स्टेशन " में औरंगाबाद स्टेशन को शामिल करके आधुनिक सुविधाएं मुहैया करायी जाए।

शोलापुर, तुलजापुर, उसमानाबाद, कुन्डालगिरी, बीड़, गेवराई, पैठन, औरंगाबाद, धृसनेश्वर, सिलोंड वाया अजंता से जालना के सर्वे का काम पहले ही घोषित किया जा चुका है। परन्तु धन के अभाव में इसका काम शुरू नहीं हो पाया है। कृपया इस मार्ग के सर्वे के काम के लिए धन उपलब्ध कराया जाए।

परबनी एससीआर से मानमाड तक दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण की मांग लम्बे समय से प्रस्तावित है। परन्तु इस महत्वपूर्ण सेक्टर की ओर किसी ने ध्यान नहीं दिया है। मेरा सुझाव है कि इसे फेस में करके पूरा किया जाए। मनमाड-संभाजीनगर 114 कि.मी. वर्ष 2015-16 में लिया जाए। संभाजीनगर-जालना, 65 किलोमीटर वर्ष 2016-17 में लिया जाए और जालना-परभनी, 136 कि.मीटर वर्ष 2017-18 में लिया जाए। इस प्रकार इस महत्वपूर्ण सेक्टर का काम पूरा किया जा सकता है।

रोटगांव-पुंताबां के सर्वे का काम तीन वर्ष पहले पूरा हो चुका है। परन्तु इस मार्ग पर काम आज भी शुरू नहीं हो पाया है। इसके शुरू होने से शिरड़ी और तिरूपति देवस्थान को जोड़ा जा सकेगा और समय की भी काफी बचत होगी। मेरा निवेदन है कि माननीय रेल मंत्री जी इस रेल लाईन का काम शुरू कराने के लिए इस बजट में पर्याप्त धन की व्यवस्था करें।

जालना-खामगांव 165 कि.मी. नई रेलवे लाईन की मांग कई वर्षों से की जा रही है परन्तु यह मांग अब तक पूरी नहीं हुई है। नई रेल लाईन चालू होने से नागपुर के लोग भी लाभान्वित होंगे।

कुछ ट्रेनों के समय परिचालन में थोड़ा फेरबदल करने से बहुत लोगों को फायदा होगा। नांदेड-अमृतसर (2715/2716) सचखंड एक्सप्रेस ट्रेन को अमृतसर से आगे जम्मूतवी तक बढ़ाया जाना चाहिए। इस प्रकार, इन तीनों प्रसिद्ध तीर्थ स्थानों श्री हजूर साहिब, श्री अकाल तख्त साहिब (स्वर्ण मंदिर) तथा माता

वैष्णों देवी तक श्रद्धालुओं का पहुंचना आसान हो जाएगा। इससे धार्मिक पर्यटन को बहुत बढ़ावा मिलेगा और रेलवे के लिए यह सेक्टर और लाभप्रद होगा।

"मीनाक्षी एक्सप्रेस" ट्रेन पहले पूर्णा अकोला मार्ग पर चला करती थी। चूंकि इस मार्ग पर काम शुरू हो गया है इसलिए इसे बंद कर दिया गया है। इससे इस रूट के यात्रियों को बहुत मुश्किलों का सामना करना पड़ रहा है। मेरी मांग और सुझाव है कि "मीनाक्षी एक्सप्रेस" ट्रेन को वाया परबनी-औरंगाबाद-मनमाड तक चलाया जाए ताकि यात्रियों को असुविधा न हो।

बहुत दिनों से मेरी मांग है कि औरंगाबाद-मुम्बई-औरंगाबाद एक रात्रि ट्रेन सेवा शुरू की जाए। इससे व्यापारी वर्ग एवं अन्य यात्री महाराष्ट्र की राजधानी मुम्बई का सफर ट्रेनों से ही कर सकेंगे।

"दिक्षाभूमि एक्सप्रेस" कोल्हापुर-औरंगाबाद-नागपुर-समेद शिखरजी-पारसनाथ तक सप्ताह में केवल एक बार चलती है। हमारे यहां जैन समाज के लोगों की जनसंख्या बहुत अधिक है और सभी जैन बंधु तीर्थयात्रा के लिए समेद शिखरजी जाते हैं। उनकी बहुत दिनों से मांग है "दिक्षाभूमि एक्सप्रेस" को प्रतिदिन किया जाए ताकि इस ट्रेन में आरक्षण मिल सके और लोग धार्मिक पर्यटन के लिए जा सके।

शिरडी-मनमाड-औरंगाबाद-अकोला-नागपुर-रायपुर वाया हावड़ा (कोलकाता) एक ट्रेन शुरू करने की मांग काफी दिनों से होती है ताकि पूर्व के राज्यों में रहने वाले लोगों को भी शिरडी आने में सुविधा हो।

मैंने माननीय रेल मंत्री जी को एक महत्वपूर्ण सुझाव दिया था और रेलवे के अधिकारियों से मुलाकात के दौरान उन्होंने इसे सराहा भी था। सन् 2013-14 में औरंगाबाद-कन्नड-चालीसगांव के सर्वे के लिए भारत सरकार ने 1.5 लाख रुपए का प्रस्ताव किया था। इसी रूट एन.एच. 11 पर एन.एच.ए.आई. ने एक टनल बनाने का प्रस्ताव रखा है जिसका सर्वे होने वाला है। यह टनल अतरम घाट से होकर गुजरेगी। रेलवे और एन.एच.ए.आई. संयुक्त रूप से इसका सर्वे करे तो संभव है कि जिस टनल से एन.एच.ए.आई. की सड़क गुजरेगी उसके दोनों ओर रेलवे लाईन भी गुजर सकती है। इस तरह का प्रोजेक्ट कई देशों में सफलतापूर्वक किया जा चुका है और इससे समय और धन की भी काफी बचत होती है।

मैंने माननीय मंत्री जी और रेलवे के अधिकारियों के ध्यान में भी लाया है कि अंतरम घाट वन्य क्षेत्र है और रेल मार्ग के लिए पेड़ों की कटाई को रोकने का यह सरल उपाय हो सकता है। महत्वपूर्ण बात यह

है कि चूंकि एन.एच.ए.आई. इस प्रोजेक्ट को आरंभ करने वाली है, इस कारण से रेलवे को टनल के अंदर से रेलवे ट्रैक ले जाने में आसानी भी होगी और धन की बचत भी। इस प्रयोग को अवश्य करना चाहिए और माननीय मंत्री जी को एक अच्छा उदाहरण देश के सामने पेश करना चाहिए। मैं आशा करता हूं कि इस विषय पर माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे और रेलवे और एन.एच.ए.आई. संयुक्त सर्वे जल्द शुरू होगा।

मैं श्री सुरेश प्रभु जी से आशा करता हूं कि रेलवे के दृष्टिकोण से पिछड़े मराठवाड़ा की जनता पर अवश्य कृपा होगी।

12.03.2015

SHRI RAMESHWAR TELI (DIBRUGARH): I support the Railway Budget which has been presented by our dynamic Railway Minister. I would like to take this opportunity to request him to look into the following issues which would go a long way in developing the railway networks in the entire North East Region:-

1. I would request the Hon'ble Minister to construct double lines where single line railway track still exists in Assam.
2. Electrification of lines should be done and instead of diesel engine electric locomotive should be used.
3. In view of the growing demands of the passengers, a new train from Dibrugarh to Mumbai should be introduced in the name of Dr. Bhupen Hazarika.
4. Railway line should be extended upto Jairampur from Ledo
5. Dibrugarh and New Tinsukia railway stations should be declared as Adarsh Railway Stations.
6. Two minutes halt of the Dibrugarh-New Delhi Rajdhani Express should be provided at Duliajan Railway Station; and lastly
7. There should be a specific Railway zone exclusively for eight North Eastern States at Guwahati.

***श्री रविन्दर कुशवाहा (सलेमपुर)**: माननीय रेल मंत्री ने वर्ष 2015-16 का जो रेल बजट प्रस्तुत किया है वह अत्यंत ही सराहनीय, भारतीय रेलवे की सेहत सुधारने वाला, रेल यात्रियों को सुविधा एवं सुरक्षा देने वाला तथा देश के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाने वाला है। राजनीतिक लाभ की पुरानी परम्परा से हटकर विकासपरक बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं। अभी तक वोट पाने की लालच में रेल मंत्रियों द्वारा सैकड़ों की संख्या में नई रेल गाड़ियों को चलाने सहित अनेक लोकलुभावन घोषणाएं की जाती रहीं, परन्तु रेलवे के बुनियादी ढांचा को सुधारने की अनदेखी की जाती रही है। इसी का नतीजा है कि पिछले 10-15 वर्षों के भीतर जिन नई रेलगाड़ियों को चलाने की घोषणाएं की गई उनमें से आधी रेलगाड़ियां भी अभी तक ट्रैक पर नहीं आई। नई रेलगाड़ियों को चलाने की तुलना में रेलवे नेटवर्क को बढ़ाने की कोशिश नहीं की गयी जिसके चलते लगभग सभी रेलगाड़ियां देर से चलती हैं। हमारे देश के लिए इससे बड़ी शर्मनाक बात और क्या होगी कि जब देश आजाद हुआ तो अंग्रेज हमारे पास पचास हजार किलोमीटर का रेलवे नेटवर्क सौंप गए। लेकिन आजादी के 67 वर्षों से भी अधिक समय बीत जाने के बाद भी उसमें लगभग 15 हजार किलोमीटर नेटवर्क का ही इजाफा हो सका है। आज इसी का खामियाजा रेल यात्री भुगत रहे है।

पिछली सरकार ने रेलवे की दशा और दिशा सुधारने के लिए परमाणु वैज्ञानिक डॉ. अनिल काकोदकर की अध्यक्षता में एक उच्चस्तरीय संरक्षा समीक्षा समिति गठित की, जिसने संरक्षा एवं सुरक्षा से संबंधित सभी पहलुओं का गहन अध्ययन करने के बाद 106 सिफारिशों के साथ अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। परन्तु पिछली सरकार ने उस रिपोर्ट की अनदेखी कर दी। अपनी रिपोर्ट में इस समिति ने इस बात का उल्लेख किया था कि भारतीय रेलवे कमजोर बुनियादी ढांचे से जूझ रही है और इसकी माली हालत भी खराब है। इसलिए सुरक्षित रेल यात्रा के लिए अगले पांच वर्षों में एक लाख करोड़ रुपए जुटाने की व्यवस्था करनी होगी।

इसके लिए हर साल बीस हजार करोड़ रुपए का इंतजाम करना होगा जिसमें संरक्षा सेस (अधिभार) लगाना भी शामिल था। समिति ने जो प्रमुख सुझाव दिए थे उसमें कहा गया था कि मौजूदा संरक्षा आयोग के उपर एक स्वतंत्र रेलवे संरक्षा प्राधिकरण का गठन किया जाना चाहिए जिसमें रेलवे से बाहर के व्यक्तियों को बिठाया जाना चाहिए। मौजूदा आयोग में रेलवे के ही अधिकारी होते हैं इसलिए दुर्घटनाओं की जांच में इसकी निष्पक्षता पर सवाल उठते हैं। समिति ने रेलवे विकास एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) को उन्नत बनाने की भी सलाह दी थी। अपनी रिपोर्ट में समिति ने कहा था कि रेलवे सिग्नल प्रणाली के

---

* Speech was laid on the Table.

आधुनिकीकरण की तुरन्त जरूरत है। इससे कैब सिग्नलिंग, ट्रैक-सर्किटिंग के अतिरिक्त लेवल-2 की यूरोपीय ट्रेन कंट्रोल प्रणाली (इटीसीएस) को अपनाया जाना शामिल है। इससे, ट्रेन के सिग्नल पार करने, व्यस्त रूट, कोहरे के दौरान सुस्त ट्रेन संचालन के अलावा पटरियों में टूट-फूट की समस्याओं पर काबू पाया जा सकेगा। समिति ने ड्राईवर, गार्ड, सहायक स्टेशन मास्टर, गैंगमैन जैसे संरक्षा वर्ग के लाखों खाली पदों को भरने की भी सिफारिश की थी। इस वर्ग के करीब डेढ़ लाख पद खाली हैं। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री इस समिति के महत्वपूर्ण सुझावों को साकार रूप देने में सार्थक पहल करेंगे।

बजट प्रस्ताव में यात्री सुविधाओं का विशेष ध्यान रखा गया है। जहां तक खान-पान व्यवस्था का सवाल है उसमें अभी बड़े सुधार करने की आवश्यकता है। पिछले कुछ वर्षों में भोजन की गुणवत्ता और उसकी मात्रा में कमी तथा उसके मूल्यों में लगातार बढ़ोत्तरी देखने को मिलती रही है। इसे ठीक करने के लिए भारतीय रेलवे खान-पान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) में व्याप्त अनियमितता, आर्थिक कदाचार एवं अधिकारियों के मनमानी पर अंकुश लगाना होगा। इस निगम के अधिकारी रेलवे की खान-पान नीति की भी अनदेखी करते हैं और अपने स्तर पर मनमाना नियम बनाते हैं। रेलवे स्टेशनों पर चाय बेचकर अपने परिवार का भरण-पोषण करने वाले छोटे लाइसेंसियों को अकारण हटाया जा रहा है जबकि वे नियमित रूप से रेल द्वारा निर्धारित दस गुना बढ़ी लाईसेंस फीस भी जमा करते हैं। इससे साबित होता है कि खान-पान निगम बड़े ठेकेदारों को लाभ पहुंचाने की नियत से ऐसा कदम उठा रहा है जैसा कि बड़ी-बड़ी खान-पान इकाईयों में पहले से ही कुछ गिनी-चुनी बड़ी कम्पनियों का वर्चस्व स्थापित है। हैरानी की बात है कि स्टैंडर्ड बिड डॉक्यूमेंट्स जिसके आधार पर विभिन्न रेलवे द्वारा जो टेंडर आमंत्रित किए जा रहे हैं उसकी नियम एवं शर्ते केवल बड़े ठेकेदार ही पूरी कर सकते हैं जबकी गरीबी रेखा के नीचे रहने वालों से भी टेंडर मांगे गए है।

मैं माननीय रेल मंत्री के समक्ष कुछ मांगों को रखते हुए उनसे अपेक्षा करता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र सहित पूर्वांचल के विकास एवं जनहित में इन्हें पूरा करेंगे। पूर्वोत्तर रेलवे में भटनी-वाराणसी रेल खंड का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराया जाए। नई दिल्ली से लखनऊ, गोरखपुर तथा छपरा होते हुए बरौनी जंक्शन के बीच राजधानी, शताब्दी तथा दुरन्तों रेलगाड़ियां चलायी जाए। भगवान बुद्ध की जन्मभूमि लुम्बिनी,

महापरिनिर्वाण स्थल कुशीनगर और प्रथम उपदेश स्थल सारनाथ को रेल पथ से जोड़ा जाए। पूर्वोत्तर रेलवे के भटनी जंक्शन स्टेशन पर पूर्व की भांति वाशिंगपिट की व्यवस्था की जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र के मुख्यालय सलेमपुर जंक्शन स्टेशन तथा प्रमुख व्यवसायिक केन्द्र बिल्थरा रोड स्टेशन और भाटपार रानी रेलवे स्टेशनों पर सभी रेलगाड़ियों का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। भटनी, औड़िहार रेल खंड के अनुआपार में मानव रक्षित समपार का निर्माण कराया जाए। छपरा-बलिया-वाराणसी रेलखंड के रेवती रेलवे स्टेशन पर सभी रेलगाड़ियों का ठहराव सुनिश्चित कराया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं बजट प्रस्ताव का समर्थन करता हूं।

*__श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ):__ रेल इस देश की जीवन रेखा है। रेल के बिना हम भारतीय जनजीवन की कल्पना नहीं कर सकते। रेल हमारे आर्थिक, सामाजिक, धार्मिक, सांस्कृतिक तथा साहित्यिक सरोकारों का अभिन्न हिस्सा है। लोकगीत एवं संगीत भी रेल के बिना अधूरे हैं। उत्तर से दक्षिण तथा पूरब से पश्चिम तक अपनी विशिष्ट संरचना, कार्यशैली तथा विस्तार के द्वारा सम्पूर्ण देश में भारतीयता के भाव का रेल संचार करती है। स्वाभाविक ही, ऐसी रेल का बजट जब प्रस्तुत होता है तो सारे देश की निगाहें रेल मंत्री जी की ओर होती हैं।

इस बार का रेल बजट जरा हट कर है। इसमें कभी न पूर्ण होने वाली घोषणाओं की भरमार नहीं है, इसमें देश को अपनी या अपने दल की राजनीतिक इच्छाओं को पूरा करने की छटपटाहट नहीं है, इस बजट में क्षेत्रवाद या प्रदेशवाद को पुष्ट करने की कोशिश नहीं है। इस बजट में वादे नहीं है, इरादे हैं। इस बजट में सम्पूर्ण देश के प्रत्येक भाग का ध्यान रखा गया है। यह बजट देश की 125 करोड़ जनता की इच्छाओं को समर्पित बजट है। रेल पर बोझा डालने वाला नहीं है, रेल को भरपूर बोझा उठा सकने वाली सामर्थ्य प्रदान करने वाला यह रेल बजट है। रेल के सभी अंगों व विभागों को ध्यान में रखकर इस प्रकार के समग्र दृष्टि सम्पन्न, देश के विकास को गति देने वाले बजट को प्रस्तुत करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। मुझे विश्वास है कि इस बजट से रेल तथा रेल मंत्री के पद की विश्वसनीयता बढ़ेगी तथा घोषणाओं के पूर्ण होने के प्रति जनता का भरोसा लौटेगा। प्रभु के इस बजट पर प्रभु की कृपा हो, मेरी यह शुभकामना है।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की सीमा में मेरठ उत्तर प्रदेश का सर्वाधिक महत्वपूर्ण नगर है तथा पश्चिमी उत्तर प्रदेश की आर्थिक, राजनीतिक, सामाजिक व धार्मिक गतिविधियों का प्राचीन केन्द्र है। इस क्षेत्र के विकास के लिए जनता की अपेक्षाओं को मैं माननीय रेल मंत्री जी के सम्मुख रखना चाहता हूं।

दिल्ली से सहारनपुर तथा दिल्ली से मुरादाबाद के रेल खंडों पर दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण की मांग में निरन्तर उठाता रहा हूं। मैं रेल मंत्री जी का आभारी हूं कि उन्होंने मुजफ्फरनगर से सहारनपुर के बीच के रेललाइन के दोहरीकरण के कार्य को मंजूरी दे दी है। मुझे विश्वास है कि इन दोनों रेल खंडों (दिल्ली से सहारनपुर तथा दिल्ली से मुरादाबाद) के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य अब शीघ्र पूरा हो जाएगा। समर्पित मालभाड़ा गलियारों में पूर्वी गलियारे को मेरठ से जोड़ने वाले मेरठ-खुर्जा रेल खंड पर अतिरिक्त कॉरीडोर लाइन डालने का काम भी अभी प्रारंभ नहीं हुआ है। मेरठ पश्चिमी उत्तर प्रदेश का प्रमुख औद्योगिक नगर है, जहां खेलकूद का सामान, बैंड के सामान, हैंडलूम उत्पाद तथा कैंची आदि का

* Speech was laid on the Table.

बड़े पैमाने पर निर्माण तथा निर्यात होता है। उद्योग की सुविधा के लिए मेरठ को फ्रेट कॉरीडोर से जोड़ा जाना जरूरी है। निर्यात की सुविधा की दृष्टि से मेरठ में कंटेनर डिपो बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

हस्तिनापुर की चर्चा में पहले भी अनेक बार कर चुका हूं। मेरठ-हस्तिनापुर रेल मार्ग स्वीकृत किया जा चुका है परन्तु आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद मानते हुए इस रेल मार्ग का निर्माण मंत्रालय टालता आ रहा है। हस्तिनापुर का परिचय देने की मैं आवश्यकता नहीं समझता - हमारी ऐतिहासिक व धार्मिक परम्परा का अत्यंत महत्वपूर्ण केन्द्र रहा यह नगर वर्तमान में विश्वविख्यात जैन तीर्थ है, निकट ही हस्तिनापुर से केवल तीन किलोमीटर की दूरी पर सैफपुर कर्मचन्दपुर नामक गांव पंचप्यारों में से एक भाई धर्म सिंह का जन्मस्थान है जहां विशाल गुरूद्वारा बना है। देश और दुनिया से बड़ी संख्या में इन स्थानों पर दर्शनार्थी आते हैं, मुझे बिल्कुल नहीं लगता कि यह रेलमार्ग आर्थिक दृष्टि से अलाभप्रद सिद्ध होगा, परन्तु यदि वैसा हो भी तब भी देश क दो प्रमुख अल्पसंख्यक वर्गों - जैन तथा सिक्ख समाजों की भावनाओं का सम्मान करने के लिए तथा मंत्रालय के सामाजिक दायित्व के नाते मेरठ से हस्तिनापुर की रेलवे लाइन को बिछाने का कार्य शीघ्र प्रारंभ करने का रेलमंत्री जी से मैं अनुरोध करता हूं। रेल मंत्री जी ने अपने बजट में पर्यटन पर विशेष ध्यान दिया है। मुझे विश्वास है कि हस्तिनापुर के मेरठ से जुड़ जाने पर पर्यटन को बहुत अधिक बढ़ावा मिलेगा।

पानीपत से मेरठ तथा दौराला से बिजनौर बरास्ता हस्तिनापुर रेलवे लाइनों के सर्वे किए जाने की भी घोषणा पूर्व मंत्री महोदया ने की थी। ये दोनों लाइनें अत्यंत महत्वपूर्ण तथा उपयोगी हैं, इनके निर्माण से मेरठ पश्चिमी उत्तर प्रदेश देश के मुख्य रेलमार्गों से जुड़ जाएगा तथा क्षेत्र के विकास को गति मिल जाएगी। कृपया इन दोनों रेल लाइनों पर शीघ्र कार्य प्रारंभ कराने का रेल मंत्री जी कष्ट करें।

इस सदन में देश की जनता से वायदे करने के बाद उन वायदों को माननीय रेल मंत्रियों द्वारा भूल जाने की लम्बी परम्परा रही है। रेल लाइनों के विषय में किए गए परन्तु भुला दिए गए कुछ वायदों का मैंने अभी जिक्र किया है, इसी प्रकार मेरठ को आदर्श तथा हापुड़ को मॉडल स्टेशन बनाने की घोषणा की गई था। मेरठ कैंट, मेरठ सिटी व हापुड़ स्टेशनों पर ओ.पी.डी. तथा डाईग्नोस्टिक सेंटर्स प्रारंभ करने की बात कही गई थी, परन्तु ये घोषणाएं कागजों में ही रह गई। हालत यह है कि इन स्टेशनों पर सफाई की उचित व्यवस्था नहीं है, प्रतीक्षालय अधिकांशतः बन्द रहते हैं, हापुड़ स्टेशन पर बने फुट ओवरब्रिज पर शैड नहीं बना है जिसके कारण वर्षा होने पर यात्री आते-जाते समय भीग जाते हैं। एक और पुरानी घोषणा की मैं पहले भी चर्चा कर चुका हूं, आज फिर कर रहा हूं - 12 फरवरी, 2004 को तत्कालीन रेल मंत्री जी नीतीश कुमार जी ने दिल्ली-मुरादाबाद रेल खंड पर गंगा के ऊपर ब्रजघाट में दोहरी लाइन के रेलवे पुल का

शिलान्यास किया था। उस समय श्री नीतीश कुमार जी ने दिल्ली से ब्रजघाट तक नई शटल ट्रेन चलाने की घोषणा की थी। क्षेत्र के निवासी आज तक इस शटल ट्रेन की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की सीमा में मेरठ तथा हापुड़ अत्यंत महत्वपूर्ण नगर हैं। दिल्ली-अम्बाला रेल खंड पर मेरठ दिल्ली से 70 कि.मी. तथा दिल्ली-मुरादाबाद रेलखंड पर हापुड़ दिल्ली से मात्र 60 कि.मी. की दूरी पर स्थित है। हजारों की संख्या में यात्री विभिन्न प्रयोजनों से मेरठ तथा हापुड़ से दिल्ली आते-जाते हैं। 60-70 कि.मी. की दूरी तय करने में उनके 3 घंटे अथवा उससे भी अधिक समय लग जाता है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि दिल्ली से मेरठ से हापुड़ ईएमयू रेल सेवाओं का परिचालन शीघ्र प्रारंभ करने की कृपा करें।

पश्चिमी उत्तर प्रदेश में रेल सेवाओं के विस्तार की दृष्टि से मैं निम्नलिखित रेलगाड़ियां चलाने की रेल मंत्री जी से मांग करता हूँ : मेरठ से वृंदावन तक एक ट्रेन बरास्ता हापुड़-बुलन्दशहर-खुर्जा चलाई जाए; गढ़मुक्तेश्वर से नई दिल्ली तक बरास्ता हापुड़-आनंद विहार एक नई शटल गाड़ी चलाई जाए। अगर गढ़मुक्तेश्वर से संभव न हो तो हापुड़ से ही चलाया जाए; मुरादाबाद से हापुड़ (54305) तथा हापुड़ से गाजियाबाद (54301) तक जाने वाली पैसेंजर गाड़ी को नई दिल्ली तक चलाया जाए; मेरठ से हावड़ा वाया इलाहाबाद एक नई ट्रेन चलाई जाए; काठगोदाम से दिल्ली तक बरास्ता हापुड़ एक पूजा स्पेशल ट्रेन चलाई गयी थी, जिसे अब बंद कर दिया गया है। इसे पुनः चलाया जाए; मंडोर एक्सप्रेस जोधुपर से वाया पुरानी दिल्ली, मेरठ तक आती थी परन्तु वाशिंग लाइन के अभाव में इसे पुरानी दिल्ली तक ही कर दिया गया। क्योंकि मेरठ में अब नई वाशिंग लाइन बन चुकी है, अतः मंडोर एक्सप्रेस को पुनः मेरठ तक बढ़ाया जाए; स्वातंत्र्य समर के प्रथम केन्द्र मेरठ एवं प्रथम शहीद मंगल पांडे के जन्मस्थान बलिया के मध्य मंगल पांडे एक्सप्रेस के नाम से सीधी रेल सेवा वाया मुरादाबाद-लखनऊ आरंभ करने का कष्ट करें; हरिद्वार से वाराणसी के मध्य वाया मेरठ-मुरादाबाद-लखनऊ एक सीधी रेल सेवा गंगा एक्सप्रेस के नाम से आरंभ करने का कष्ट करें। इस प्रकार गंगा के किनारे बसे देश की सांस्कृतिक परम्परा के दो प्रमुख नगरों को सीधे जोड़ने का कार्य भी सम्पन्न हो जाएगा।

मेरठ कैंट स्टेशन पर कंकरखेड़ा में आबादी क्षेत्र की तरफ एक टिकटघर व आरक्षण केन्द्र खोला जाना चाहिए ताकि उस तरफ निवास करने वाली एक लाख से अधिक आबादी को आसानी हो सके। इसी प्रकार, हापुड़ रेलवे स्टेशन पर आवास विकास कालोनी की तरफ टिकटघर स्थायी तौर पर खोला जाए। पहले इसे खोला गया था, परन्तु कुछ दिन चलाने के बाद इसे बंद कर दिया गया।

12.03.2015

मेरठ कैंट स्टेशन पर कंकरखेड़ा की उपरोक्त बड़ी आबादी के दोपहिया वाहनों के आवागमन की सुविधा के लिए स्टेशन पर एक उपरगामी पुल बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है।

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

लगभग तीन वर्ष पूर्व पश्चिमी उत्तर प्रदेश में हापुड़ नए जनपद के रूप में सृजित किया गया था जिसका मुख्यालय हापुड़ नगर है। स्वाभाविक ही, इस कारण हापुड़ से विभिन्न वर्गों का आवागमन बढ़ा है। आवागमन की सुविधा की दृष्टि से निम्न ट्रेनों का हापुड़ स्टेशन पर अप व डाउन ठहराव दिया जाना अत्यंत आवश्यक हैः(1). 12203/12204 गरीब रथ एक्सप्रेस; (2).15035/15036 काठगोदाम-आनंद विहार सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस; (3).12391/12392 नई दिल्ली-पटना श्रमजीवी एक्सप्रेस;

मेरठ सिटी स्टेशन अत्यधिक भीड़भाड़ वाले क्षेत्र में है जिस कारण कई बार यात्रियों का वहां पहुंचना अत्यधिक कठिन हो जाता है। यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित ट्रेनों का मेरठ कैंट रेलवे स्टेशन पर ठहराव कराने का कष्ट करेंः (1).14317/14318 उज्जैन-देहरादून एक्सप्रेस; (2).14309/14310 इन्दौर-देहरादून एक्सप्रेस;(3).19565/19566औखा-देहरादून एक्सप्रेस;(4).19325/ 19326 इन्दौर-अमृतसर एक्सप्रेस (4). 12911/12912 बलसाड-हरिद्वार एक्सप्रेस (6).12287/12288 कोच्चीवली-देहरादून एक्सप्रेस; (7).12687/12688 मदुरै-देहरादून एक्सप्रेस

हापुड़-खुर्जा रेलवे लाईन पर रेलवे क्रासिंग चौकी सं. सी-37 के निकट तगासराय में एक रेलवे हाल्ट बनाया जाए ताकि निकट के अनेक विद्यालयों में आने वाले छात्रों एवं किसानों को आवागमन की सुविधा प्राप्त हो सके। इस क्रासिंग पर हाल्ट बनवाने हेतु विद्यालयों की ओर से सन् 1978 से निरन्तर मांग की जा रही है।

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

जैसा मैंने प्रारंभ में ही निवेदन किया है, रेल मंत्री जी से अपेक्षाएं बहुत हैं। उनमें से मैंने कुछ का उल्लेख किया है। मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री जी इस ओर अवश्य ध्यान देंगे तथा इन अपेक्षाओं को पूरा करेंगे।

श्री रामस्वरूप शर्मा (मंडी) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं इस बजट के समर्थन में बोलने जा रहा हूँ। पहले तो मैं आभारी हूँ कि पहली बार हिमाचल प्रदेश को रेल बजट में बड़े-बड़े तोहफे मिले हैं। उसके लिए माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। उन्होंने हिमाचल प्रदेश के सभी सांसदों के मांग के अनुरूप भानुपल्ली-बिलासपुर रेल लाइन के लिए 160 करोड़ रुपए और चण्डीगढ़-बद्दी के लिए 95 करोड़ रुपए की राशि स्वीकृत की है तथा ऊना-अम्ब के बीच 25 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन के विद्युतीकरण को मंजूरी दी गई है। रेल बजट में पहली बार प्रदेश को तीन रेल लाइनों हेतु 360 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है। इससे पहले सालाना 25 से 30 करोड़ रुपए ही मिलते आये थे। हिमाचल प्रदेश की जनता को इस बार रेल बजट ने बहुत बड़ा तोहफा दिया है, जो पठानकोट लेह-लद्दाख रेल मार्ग सर्वे के लिए प्रस्तावित किया जाना है।

<u>17.33 hrs</u> **(Hon. Speaker *in the Chair*)**

पठानकोट से जोगिन्द्र नगर से होकर लेह-लद्दाख तक प्रस्तावित रेलवे लाइन अपार संभावनाओं से भरी है। जोगिन्द्र नगर तक छोटी रेल लाइन को ब्रॉडगेज़ रेल लाइन में परिवर्तित किया जाना है तथा जोगिन्द्र नगर से आगे हिमाचल प्रदेश के सबसे बड़े पर्यटन सर्किट को जोड़ती हुई यह रेलवे लाइन लेह-लद्दाख पहुंचेगी। इस रेल लाइन के फलीभूत होने से पर्यटन को जहाँ एक नई पहचान और दिशा मिलेगी, वहीं बौद्ध पर्यटन का सबसे बड़ा सर्किट बन जाएगा। पर्यटक अभी तक मनाली के दूसरे सिरे पर बसी अद्भुत दुनिया से अनजान हैं। माननीय पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी की दूरदर्शिता रोहतांग सुरंग अब साकार स्वरूप लेने वाली है। प्रस्तावित रेलवे लाइन पूरे साल पर्यटकों को इस अलौकिक सुंदरता को उपलब्ध होगी।

फरवरी, 2008 में जब हिमाचल प्रदेश के भाजपा के तत्कालीन मुख्यमंत्री प्रो. धूमल द्वारा इस प्रस्तावित रेल लाइन के लिए भारत सरकार से आग्रह किया था तथा हिमाचल प्रदेश के पूर्व मुख्यमंत्री व सांसद श्री शांता कुमार जी इस महत्वपूर्ण रेल लाइन के विस्तार के लिए प्रयत्नशील रहे हैं। अब इस योजना के साकार होने पर जो लाभ होंगे वह अकल्पनीय हैं। चीन ने हमारे पड़ोस तिब्बत में लगभग इन्हीं भौगोलिग परिस्थितियों से पार पाकर आधे दर्जन से अधिक रेलवे लाइनों का निर्माण किया है। हिमालय से असंख्य

वाणिज्य संभावनाओं से ओत-प्रोत दुर्लभ खनिज धातुओं को भी खोज निकाला है। पठानकोट लेह-लद्दाख रेलवे मार्ग सामरिक दृष्टि के साथ-साथ असंख्य वाणिज्य संभावनाओं से ओत-प्रोत हैं।

दुर्लभ धातुओं व खनिजों के अतिरिक्त शून्य के नीचे तापमान के भौगोलिक क्षेत्र में ऐसे असंख्य कारोबार, फैक्ट्रियाँ लगाई जा सकती हैं। माननीय अध्यक्षा जी, यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेल लाइन है जो चाइना बॉर्डर तक जाती है और मण्डी संसदीय क्षेत्र में बहुत बड़ा क्षेत्र है, मैं चाहूंगा कि इसके लिए तुरंत कार्य आरंभ किया जाए, यह मैं प्रार्थना करूँगा। धन्यवाद।

[*]श्री अनिल शिरोले (पुणे): माननीय रेल मंत्री जी, एक नई दृष्टि और एक नई सोच लेकर आए हैं। देश को और रेल मंत्रालय को इनसे बहुत आशाएं हैं जो ये अवश्य पूरा करेंगे, हमें यह विश्वास है। मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूं कि उन्होंने बहुत ही संतुलित और विकासपूर्ण रेल बजट देश को दिया है। साथ ही, रेल भाड़े में कोई नई वृद्धि भी नहीं की गई है। इससे देश की जनता को महंगाई से राहत मिल गई है।

पूरे देश में नई मेट्रो रेल परियोजनाएं शुरू की जाने वाली हैं। मुझे उस संबंध में दो बातें कहनी हैं। आमतौर पर यह देखा जाता है कि मेट्रो रेल अन्य ब्रॉडगेज रेलों के निकट बनाई जाती है तथा स्टैंडर्ड गेज में बनाई जाती है। यूनिगेज कार्यक्रम के अंतर्गत भारत में सभी रेल लाइनों को ब्रॉडगेज में करने का भारत सरकार का कार्यक्रम है। इस स्थिति में, मेट्रो रेल को स्टैंडर्ड गेज में बनाने के क्या फायदे हैं और मैट्रो रेल ब्रॉडगेज में क्यों नहीं बनाई जाती?

मुझे इस संबंध में यह कहना है कि मैट्रो रेल को ब्रॉडगेज करने के संबंध में संबंधित राज्य सरकारों से भी बात की जानी चाहिए और उनके साथ विचार-विमर्श करके कोई नतीजा निकालना उचित होगा। आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में हम "मेक इन इंडिया " का सपना देख रहे हैं और दूसरी तरफ सिर्फ इसलिए कि कोचेस/रैक विदेशों में आयात किए जाते हैं, मैट्रो रेल को स्टैंडर्ड गेज में बनाया जाता है। अगर हमें आत्मनिर्भर होना है तो इस ओर ध्यान देना जरूरी है। स्टैंडर्ड गेज की लागत भले ही कम हो लेकिन ब्रॉडगेज से कोचेस की क्षमता दो गुनी बढ़ जाती है। हमें बढ़ती हुई आबादी की ओर भी ध्यान देना होगा। साथ ही, मैट्रो के कोच भारत में ही बनने लगे तो प्रधानमंत्री जी का 'मेक इन इंडिया' का सपना साकार होगा। देश के नौजवानों को रोजगार भी मिलेगा।

हमारा पड़ोसी चीन अपने यहां पर सारी चीजें बनाकर विदेशों को निर्यात करता है। अंतर्राष्ट्रीय कम्पनियां भी चीन में जाकर अपनी फैक्ट्रियां लगा रही हैं। हमें भी बाहर के देशों को यहां आमंत्रित करके ज्यादा से ज्यादा कोचेस के उत्पादन को बढ़ावा देना चाहिए।

हमारे ऊर्जावान और दूरदर्शी रेल मंत्री जी ने मेरा यही आग्रह है कि हम जो रेल में 49 फीसदी एफ.डी.आई. का और 'मेक इन इंडिया' का सपना साकार करने के लिए कार्यक्रम चला रहे हैं उसमें मैट्रो रेल परियोजनाओं को भी शामिल कीजिए। आपने जो नदी जोड़ो परियोजना चलाई थी उसे लोग आज भी याद करते हैं। आप रेल मंत्री के रूप में भी जरूर ऐसा कार्य करेंगे, जिसे ये देश और दुनिया हमेशा याद करेगी।

---

[*] Speech was laid on the Table.

***श्री हरिनरायन राजभर (घोसी):** जिस देश में हर क्षण करोड़ों की संख्या में लोग रेलवे ट्रैक पर यात्रा कर रहे हों ऐसे विशाल देश में आवागमन सुरक्षित और बेहतर हो यह सबसे महत्वपूर्ण जिम्मेदारी है। यह सरकार का बेहतर उत्तरदायित्व का बोध ही है कि माननीय रेल मंत्री ने अपने रेल बजट में सुरक्षा और सुविधा के लिए खासतौर से ध्यान दिया है। इसके साथ ही, बढ़ती आबादी के बीच रेलवे की जिम्मेदारियों के निर्वहन के मद्देनज़र इसके विस्तारीकरण की योजना को शामिल किया गया। दिन-प्रतिदिन बढ़ती तकनीकी सुविधाओं को रेल व्यवस्था में शामिल करके समानांतर चलाने की कोशिश की गई। चाहे वह यात्रियों की सुविधाओं के क्षेत्र में हो या रेलवे के संचालन की व्यवस्था में। दोनों ही क्षेत्रों में इस सुविधा का भरपूर उपयोग किए जाने का प्रयास इस बजट में साफ दिखाई पड़ता है। कहने के लिए तो सभी प्रकार के कार्यों में सापेक्ष और निरपेक्ष चिंतन हो सकता है लेकिन मेरा सभी सदस्यों से आग्रह है कि वह रेल बजट के उन बिन्दुओं पर भी गौर करें जो खासतौर से समाज के गरीब, कमजोर और असहाय की श्रेणी में आते हैं, जिनके लिए बजट में खासतौर से ध्यान दिया गया है। तात्कालिक रूप से, प्रत्यक्ष लाभ की तलाश करने वाले टिप्पणी कर सकते हैं लेकिन प्रस्तुत रेल बजट दीर्घकालिक है। इसके परिणाम दीर्घकाल में दिखाई पड़ेंगे।

माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु का यह बजट समय की शिला पर अमिट हस्ताक्षर साबित होगा। आने वाले दिनों की रेल व्यवस्था इसकी पुष्टि करेगी। बजट संकेत करता है कि पहले उन कार्यों को पूरा करके आधार दिया जाए जो वर्षों से लंबित हैं। यदि यह कार्य पूरे हो गए तो स्वाभाविक रूप से रेल की व्यवस्था में आमूलचूल परिवर्तन दिखाई पड़ेगा। बजट घोषणाओं का दस्तावेज नहीं है। यथार्थ के करीब दिखता है। जरूरत बस थोड़े से इंतजार की है।

मेरा मानना है कि घोषणाओं से इतर जमीनी कार्य का साक्षी बनने वाले इस बजट से रेलवे यात्रियों को बेहतर सुविधाएं मिलेंगी। खासतौर से सरकार के यात्रियों की सुरक्षा के दायित्व की पूर्ति होगी। मसलन रेल में यात्रा करने वाली महिला यात्रियों के लिए शुरू की गई हेल्पलाइन की व्यवस्था के तहत उनकी सूचना पर तत्काल कार्रवाई से यात्रा सुरक्षित होगी। रेल में सीटों के आरक्षण की व्यवस्था में परिवर्तन का असर होगा कि यात्रियों को भागमभाग नहीं करना पड़ेगा। दो माह के पहले रिजर्वेशन की व्यवस्था से उपजने वाली भीड़ नियंत्रित होगी कि इसलिए कि यात्री अपनी यात्रा से तीन माह पूर्व ही अपनी सीटें सुरक्षित करवा सकेंगे।

---

* Speech was laid on the Table.

देश में एक सिरे से दूसरे सिरे तक दो-दो, तीन-तीन दिनों तक रेलवे ट्रैक पर यात्रा करने वाले यात्रियों के सामने पसंदीदा व्यंजन न मिल पाने से यात्रा के प्रति जो अरूचि पैदा होती थी उसमें कमी स्वाभाविक है। रेल यात्री अपने टिकट के साथ ही अपने पसंदीदा व्यंजन के बारे में अवगत करा सकेंगे। इसके साथ ही तमाम यात्री सुविधाओं में वृद्धि के प्रयास प्रस्तुत बजट से दिखते हैं।

रेलवे के प्रस्तावित बजट में अगले पांच वर्षों के विकास का जो खाका खींचा गया है उससे रेल व्यवस्था की मजबूती के साथ आवागमन के बेहतर अवसर यात्रियों को मिलने की उम्मीद है। सुविधाओं के साथ ही नई तकनकी से कार्यों में तेजी आएगी। यात्रा ऊबाऊ न होकर मनोरंजक हो सकती है। माननीय रेल मंत्री ने बेहतर विकास के लिए उपभोक्ताओं के अनुभव का आधार बनाने की घोषणा करके रेल व्यवस्था की मजबूती का मार्ग प्रशस्त किया है। रेल के सफर को बेहतर यात्रा की परिकल्पना से बजट का वह लक्ष्य पूरा होने में मदद मिलेगी, जिसमें रेलों की क्षमता को 21 मिलियन से 30 मिलियन करने का प्रस्ताव रखा गया है, लगभग 24 हज़ार किलोमीटर नए रेलवे ट्रैक के निर्माण से सुविधाएं बढ़ेंगी। साथ ही सामानों के आवागमन में समय कम व्यय होगा।

ट्रैक के उच्चीकरण के साथ ट्रेनों की रफ्तार में वृद्धि से यात्रियों के समय की बचत होगी। स्वाभाविक होगा कि रेल यात्रा के प्रति लोगों का रुझान भी बढ़ेगा। रेल यात्रियों के लिए रेल में मनोरंजन की व्यवस्था भी यात्रा को आकर्षक बनाएगी। देश में तेजी से तकनीकी विकास को रेलों से जोड़कर यात्रियों को सुविधा दिए जाने से यात्रा आसान होगी। सीनियर सिटीजन के लिए की गई घोषणाएं लाभकारी होंगी।

देश में बुलेट ट्रेनों के संचालन से नए युग का सूत्रपात होगा। आदर्श रेलवे स्टेशनों के रूप में विकसित होने से स्टेशन की सुविधाएं बेहतर होंगी। तकनीकी और बेहतर रेल सेवा की व्यवस्था से नए रोजगार के अवसर खुलेंगे। बेहतर व्यवस्था के लिए प्रस्तावित प्रशिक्षित कर्मचारियों की योजना से विश्व के दूसरे देशों की रेल व्यवस्था के सापेक्ष भारतीय रेल अपनी क्षमता के अनुसार कार्य कर सकेंगी। ट्रेनों की क्षमता को बढ़ाने का प्रयास भी इसी कड़ी का हिस्सा होगा।

माननीय रेल मंत्री से प्रस्तुत बजट से रेलवे का जो आधारभूत ढांचा तैयार होगा। आने वाले दिनों में उस पर एक ऐसी रेलवे व्यवसा बनाई जा सकेगी, जिसमें थोड़े से प्रयास से ज्यादा सुविधाएं मिल सकेंगी।

***डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक (हरिद्वार):** स्वतंत्र भारत के इतिहास में समृद्ध, श्रेष्ठ, गौरवमयी, भारत के निर्माण की प्रक्रिया में पहली बार 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 यशस्वी 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 माननीय रेल मंत्री ने अपनी दूरदर्शिता, नियोजन क्षमता, नेतृत्व और अद्भुत प्रखरता का परिचय दिया है। मैं रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु एवं रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को राष्ट्र निर्माण के लिए अति महत्वपूर्ण रेल बजट के लिए बधाई देता हूं।

मेरा 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 माननीय मंत्री महोदय ने समृद्ध राष्ट्र निर्माण के स्वप्न को साकार करने की अद्वितीय पहल की है।

रेल केवल अवस्थापना से जुड़ी परिवहन व्यवस्था नहीं है बल्कि, भारत माता का धमनी तंत्र है जो प्रत्येक भारतीय को, चाहे वह सूदूरवर्ती कश्मीर में रहता हो, उत्तर पूर्व में रहता हो, गुवाहाटी में हो या रामेश्वर में, सभी को आपस में एकता के सूत्र में पिरोता है।

अपने बजट भाषण में माननीय मंत्री जी ने स्वीकार किया 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 रही है।

माननीय रेल मंत्री ने प्रभु से पूछा कि "हे प्रभु यह सब कैसे होगा?" परन्तु मेरा मानना है कि प्रभु ने 125 करोड़ देशवासियों की प्रार्थना सुन ली और शायद यही कारण है कि आज देश को न केवल एक सशक्त नेतृत्व मिला है, बल्कि एक अत्यंत दूरदर्शी और कुशल रेल मंत्री भी मिला। मेरा पूरा विश्वास है कि देश में दृढ़ राजनीतिक इच्छाशक्ति के चलते रेलवे का पुनर्जन्म अवश्य होगा।

मैं बताना चाहता हूं कि रेलवे के विकास की जो भविष्यगामी योजना माननीय मंत्री ने तेयार की है वह निश्चित रूप से भारतीय रेल का कायाकल्प कर देगा। मात्र अगले पांच वर्षों में हम अपनी प्रतिदिन

---

* Speech was laid on the Table.

यात्रियों को ले जाने की क्षमता को 50 प्रतिशत बढ़ाने की व्यवस्था कर रहे हैं। अर्थात् 2019 तक हम प्रतिदिन अपनी रेलगाड़ियों में तीन करोड़ से अधिक यात्रियों को यात्रा की सुविधा दे पाएंगे। अगर देखा जाए, तो अफ्रीका और यूरोप के अधिकतर देशों की समूची जनसंख्या को हम अपनी रेल के माध्यम से एक दिन में यात्रा करा पायेंगे। प्रतिदिन यात्री संख्या की बात की जाए, तो यह अपनी तरह का विश्व का सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क होगा। इस बजट पर मेरे कई मित्रों ने अपने अमूल्य विचार, सुझाव सामने रखे। पर मुझे इस बजट में सबसे प्रभावशाली बात यह लगी कि हमारे मंत्री जी ने न केवल भारतीय रेल के लिए अपना विज़न दिया है, लक्ष्य दिया है, बल्कि उसे निश्चित समयावधि के भीतर पूरा करने हेतु कार्य निष्पादन का एक व्यापक रोड़मैप भी प्रस्तुत किया है।

सर्वप्रथम, उन्होंने इस बजट में एक मध्यावधि योजना का खाका तैया किया है जिसमें रेल सुरक्षा, सुविधा पर विशेष ध्यान केन्द्रित करते हुए इसको आत्मनिर्भर बनाने की योजना रेखांकित की गई है। बड़े पैमाने पर अवस्थापना विकास को मूर्त रूप देने के लिए अतिरिक्त संसाधनों को जुटाने के लिए एक विस्तृत कार्य योजना प्रस्तुत की गयी है। यह हम सबके लिए संतोष का विषय है कि अगले पांच वर्षों में भारतीय रेल में 8.5 लाख करोड़ के निवेश की वृहद योजना तैयार की गयी है। रेलवे में बड़े पैमाने पर बदलाव लाने हेतु सभी महत्वपूर्ण हितधारकों के साथ व्यापक साझेदारी की व्यवस्था कर माननीय मंत्री ने अपने कुशल प्रबंधन क्षमता का परिचय दिया है।

देश के अंतिम व्यक्ति को रेलवे से अधिकतम लाभ मिल सके, इसके मद्देनज़र प्रबंधन पद्धतियों, प्रणालियों, प्रक्रियाओं में सुधार हेतु और मानव संसाधन को समर्थ बनाने के लिए विशेष अभियान चलाया गया है। इस सबके साथ कार्यकलापों में कुशल शासन व्यवस्था, पारदर्शिता, उच्चतम मानकों का पालन सुनिश्चित करते हुए प्रभावी निगरानी तंत्र की स्थापना का प्रावधान किया गया है।

इस देश में बुलेट ट्रेन की बात एक सपना सा लगता था। हम यह सोच भी नहीं सकते थे कि हमारी रेलगाड़ियां 160 से 200 कि.मी. प्रति घंटा की गति से अपने गंतव्य पर पहुंचेगी। इस बजट के माध्यम से सरकार ने आम भारतीयों के सपनों को साकार करने में सफलता पायी है। पिछले कुछ दशकों में प्रौद्योगिकी के मामले में हम काफ़ी पिछड़ गए थे। इसके दृष्टिगत, रेलवे में प्रौद्योगिकी विकास, नवीनता का भाव जगाने हेतु अभिनव प्रौद्योगिकी विकास के लिए "कायाकल्प " नामक परिषद् का गठन किया गया है। यह बजट 'मेक इन इंडिया' और 'स्किल इंडिया' के लक्ष्यों की पूर्ति में महत्वपूर्ण भूमिका निभायेगा। मेरा पूरा विश्वास है कि इस बजट की विभिन्न क्रांतिकारी पहलों से रेलवे सभी देशवासियों के लिए सुरक्षित, आरामदायक और किफायती यात्रा का सर्वोत्तम साधन बन पाएगा।

पहली बार देश के इतिहास में रेलवे के ढांचागत अवस्थापना विकास पर इतना अधिक ध्यान केन्द्रित किया गया है। हमने पहली बार अपने प्रतिदिन यात्री क्षमता को 2.1 करोड़ से बढ़ाकर 2019 में 3.0 करोड़ ले जाने की बात की है। हमने अगले पांच वर्षों में अपने ट्रैक को 20 प्रतिशत बढ़ाने का निश्चय किया है। वार्षिक माल ढोने की क्षमता को अगले पांच वर्षों में 100 से 150 करोड़ टन तक ले जाने की योजना है। इस सबके बीच यह महत्वपूर्ण है कि रेलवे को आत्मनिर्भर बनाने का गंभीर प्रयास किया गया है। विजन 2030 और पंचवर्षीय कार्ययोजना के माध्यम से रेलवे के चहुंमुखी उन्नयन की विस्तृत रूपरेखा इस बजट में देखने को मिलती है।

यह पहली बार हुआ है कि आगामी पांच वर्षों में स्टेशनों के विकास हेतु हमने एक लाख करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। वर्ष 2019 तक उत्तर-पूर्व एवं कश्मीर की विषम भौगोलिक परिस्थितियों के मद्देनज़र वहां रेलवे नेटवर्क की स्थापना और विकास के लिए 39000 करोड़ (उनतालीस हजार करोड़) रुपए की योजना बनायी गयी है। यह मेरी प्रबल इच्छा है कि उत्तराखंड को इसमें शामिल किया जाए। मुझे पूरा विश्वास है कि इसके अतिरिक्त माननीय मंत्री जी मेरी अन्य मांगों पर भी सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे।

अगले पांच वर्षों की कार्य योजना में विद्युतीकरण, लाइन दोहरीकरण, रेल ट्रैफिक सुविधाओं को सुधारने हेतु एक लाख निन्नावे हजार तीन सौ बीस करोड़ (199320 करोड़) का प्रावधान किया गया है। सूचना प्रौद्योगिकी और शोध की आवश्यकता को देखते हुए पांच हजार करोड़ की कार्य योजना तैयार की गयी है। यात्री सुविधाएं बढ़ाने हेतु साढ़े बारह हजार करोड़ रुपए (12500 करोड़) की व्यवस्था की गयी है। इतना ही नहीं रेलवे सुरक्षा को सर्वोपरि मानते हुए इसके लिए एक लाख 27 हजार करोड़ रुपए (127000 करोड़) की धनराशि निर्धारित की गयी है।

पहली बार रेलवे हेतु मानव संसाधन के विकास के लिए रेलवे विश्वविद्यालयों की स्थापना का महत्वपूर्ण फैसला लिया गया है। अगर इन बजट योजनाओं पर दृष्टिपात करें तो हम निश्चित रूप से कह सकते हैं कि आने वाले समय में न केवल रेलवे अवस्थापना एवं क्षमता विकास के क्षेत्र में क्रांतिकारी परिवर्तन होंगे बल्कि नयी प्रौद्योगिकी के साथ सुरक्षित सुविधायुक्त यात्रा सुनिश्चित हो सकेगी। प्रधानमंत्री के समृद्ध भारत की अभिकल्पना को मूर्त रूप देने हेतु इस बिल में विशेष प्रावधान किए गए हैं। संभवतः देश के इतिहास में यह पहली बार देखने को मिला है कि सरकार ने समयबद्ध विकास की अवधारणा को सच करने के लिए राज्य सरकारों, सार्वजनिक और संयुक्त क्षेत्र के उपक्रमों, विदेशी संस्थाओं से और निजी क्षेत्र की कम्पनियों से भागीदारी सुनिश्चित करने हेतु ठोस कदम उठाए गए हैं। मंत्रालयों, प्रतिष्ठानों, संगठनों में सर्वश्रेष्ठ रणनीतियां बनती हैं, बड़े-बड़े लक्ष्य रखे जाते हैं परन्तु एक आकंलन के अनुसार केवल 20

प्रतिशत रणनीतियां ही सफल हो पाती हैं। विफलता का मुख्य कारण क्रियान्वयन की ठोस कार्य योजना का अभाव रहता है। समयबद्ध तरीके से कार्य न कर पाने से हम अपने लक्ष्यों तक नहीं पहुंच पाते हैं और आजादी के पिछले 6 दशकों में यही कुछ देखने को मिला है। पहली बार इस बजट के माध्यम से क्रियान्वयन संबंधी कमी पूरी होने की संभावना जगी है।

अगर इस बजट के विभिन्न पहलुओं पर नज़र डालें तो हम पायेंगे कि यह बजट जहां रेल के आधारभूत ढांचे को सुदृढ़ करने का खाका प्रस्तुत करता है, वहीं आने वाले कल की आवश्यकताओं पर खरा उतरने का दूरदर्शी रोड़मैप प्रस्तुत करता है। मैं आपके सामने इस महत्वाकांक्षी बजट के कुछ आंकड़े प्रस्तुत करना चाहता हूं।

जहां हमने वर्ष 2014-15 में मात्र 462 कि.मी. रेलमार्गों का विद्युतीकरण किया, वहीं इस वर्ष हमने इसमें 1330 प्रतिशत की वृद्धि करते हुए 6608 कि.मी. रेलमार्गों का विद्युतीकरण स्वीकृत किया है। नौ रेल गलियारों में हमने अपनी गाड़ियों की मौजूदा रफ्तार में लगभग 50 प्रतिशत बढ़ोत्तरी करते हुए गाड़ियों की गति 160 से 200 कि.मी. प्रति घंटा करने का प्रस्ताव किया है। इससे दिल्ली, कलकत्ता या दिल्ली-मुम्बई की यात्रा आप एक रात में ही पूरी कर पाएंगे।

हमने इस बजट में 96182 करोड़ की कुल लागत से 77 परियोजनाएं स्वीकृत की हैं जो कि पिछले 2013-14 के प्लान से 2700 प्रतिशत अधिक है।

जहां तक दोहरी/तिहरी/चौथी लाइन में निवेश का प्रश्न है, मौजूदा रेल बजट में इसके लिए आठ हजार छः सौ छियासी करोड़ (8686 करोड़) रुपए के निवेश का प्रावधान किया गया है जो कि पिछले वर्ष के आवंटन के 71.4 प्रतिशत अधिक है।

ऊपरी सड़क पुलों और निचले सड़क पुलों के महत्व को देखते हुए इसका 60 दिनों के अंदर अनुमोदन करने की प्रक्रिया प्रारंभ की गयी है। पूंजीगत निवेश के हिसाब से देखा जाए तो यह चालू वर्ष से 2600 प्रतिशत अधिक है।

रेलवे स्टेशनों पर लिफ्ट और स्वचालित सीढ़ियां लगाने के लिए पिछले आवंटन से 76 प्रतिशत ज्यादा धनराशि का प्रावधान किया गया है।

प्रबंधन पद्धतियां/प्रक्रियाओं में सुधार करने एवं मानव संसाधन को समर्थ बनाने की दिशा में रेलवे विश्वविद्यालयों की स्थापना का प्रावधान करके क्रांतिकारी कदम उठाया गया है।

पिछले वर्ष के योजना बजट का आकार 2014-15 के 65798 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 2015-16 में एक लाख ग्यारह करोड़ रुपए (100011 करोड़) अर्थात् 52 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

स्वच्छता अभियान में रेलवे की भागीदारी सुनिश्चित करते हुए पिछले वर्ष के मुकाबले हमने 500 प्रतिशत अधिक स्टेशनों पर नए शौचालय बनाने का प्रावधान किया है।

अगले पांच वर्षों में देश में रेलवे ट्रैक एवं मालवाहक क्षमता में क्रमशः 20 और 50 प्रतिशत बढ़ोत्तरी करने का निर्णय किया गया है।

देश में पहली बार प्रौद्योगिकी का अधिकाधिक उपयोग कर अगले दो वर्षों में दो हजार से ज्यादा रेलवे स्टेशनों पर केन्द्रीय रूप से नियंत्रित रेलवे डिस्प्ले नेटवर्क को लागू किया जाएगा जिससे न केवल डिजिटल इंडिया अभियान को बढ़ावा मिलेगा, बल्कि रेलवे के लिए अधिक राजस्व प्राप्त किया जा सकेगा।

सुशासन, भागीदारी सुनिश्चित करने हेतु पहली बार रेल मंत्रालय उपयोगकर्ताओं से जुड़ा और 20 हजार से ज्यादा सुझाव प्राप्त हुए इन सुझावों से स्वच्छता, सहूलियत, सुगमता, गुणवत्ता व्यवस्थित ढंग से दूर की जाएगी।

देश में उच्चतम गुणवत्ता वाली सेवा प्रदान करने के लिए विदेशी रेल प्रौद्योगिकी सहयोग योजना का प्रावधान किया गया है।

रेलवे में प्रौद्योगिकी उन्नयन के लिए रेल मंत्रालय मानव संसाधन विकास मंत्रालय, विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी मंत्रालय और उद्योग मंत्रालय के संयुक्त प्रयास से भारतीय रेल के लिए एक प्रौद्योगिकी मिशन की स्थापना की गयी है जो कि स्वतंत्र भारत के इतिहास में एक नयी पहल है।

हमारे वीर जवानों के लिए 600 स्थानों पर रक्षा यात्रा प्रणाली विकसित की गयी है ताकि हमारे सैनिक अपनी यात्रा सुगमतापूर्वक कर सकें।

बहुभाषी ई-टिकटिंग, पोर्टल विकास, स्टेशनों पर स्मार्ट कार्ड, करेंसी विकल्प वाले टिकट वेंडिंग मशीन एवं एकीकृत टिकट प्रणाली के माध्यम से यात्रियों की सुविधा और आराम का ध्यान रखा गया है।

माननीय मंत्री जी आपने जहां सम्पूर्ण देश के लिए इतना कुछ किया है वहीं मेरा विनम्र निवेदन है कि देवभूमि एवं दुर्गम पर्वतीय आपदाग्रस्त क्षेत्र की रेलवे की परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिए इस बजट में समुचित व्यवस्था करने की कृपा करेंगे। पूरा उत्तराखंड आपकी ओर आशा भरी निगाहों से देख रहा है। जैसा कि मैंने पूर्व में आपको आग्रह किया था उत्तराखंड की धार्मिक, सांस्कृतिक एवं सामरिक और पारिस्थिकी की दृष्टि से अत्यंत संवेदनशील राज्य है। देश की सुरक्षा और अस्मिता की रक्षा के लिए अपना

सर्वस्व न्यौछावर करने वाला यह प्रदेश पिछले कई दशकों से रेलवे विकास के मामले में उपेक्षा का दंश झेल रहा है।

मेरा अनुरोध है कि चारधाम यात्रियों को लाभ पहुंचाने हेतु एवं देश-विदेश के पर्यटकों को सुविधा प्रदान करने हेतु ऋषिकेश - कर्णप्रयाग लाइन पर अविलम्ब कार्य प्रारंभ किया जाए। जैसा कि आपको अवगत है कि यह योजना पिछले कई वर्षों से लम्बित है।

इसके अतिरिक्त, ऋषिकेश-डोईवाला के बीच सीधा सम्पर्क स्थापित करने हेतु लाइन बिछाने हेतु शीघ्र अति शीघ्र कार्य प्रारंभ किया जाए। इससे न केवल क्षेत्रीय जनता को लाभ होगा, वहीं विभिन्न पर्वों पर हरिद्वार, ऋषिकेश आने वाले लाखों श्रद्धालु लाभान्वित होंगे। 2016 में आने वाले अर्द्धकुंभ की सफलता के लिए यह परियोजना अत्यंत महतवपूर्ण है। मैं आपको अवगत कराना चाहता हूं कि यह योजना पिछले कई वर्षों से लंबित पड़ी है।

मेरा आपसे यह भी आग्रह है कि देववंद से झबरेड़ा होते हुए रुड़की रेल मार्ग पर कार्य प्रारंभ कराया जाए। आपको अवगत कराना चाहता हूं कि इस मार्ग पर भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया प्रारंभ होकर कई किसानों को मुआवजा मिल चुका है।

लक्सर क्षेत्र की जनता की लंबे समय से चली आ रही मांग पर लाहौरी एक्सप्रेस को एथल बुजुर्ग स्टेशन पर हाल्ट 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 उत्तर प्रदेश एवं उत्तराखंड के मध्य रेल सम्पर्क मार्गों को सुदृढ़ करने हेतु देहरादून, हरिद्वार, नजीबाबाद एवं कोटद्वार स्थित स्टेशनों का उन्नयन किया जाए तथा रेलमार्ग को दोहरीकरण करने के काम में तेजी लायी जाए।

मेरा अनुरोध है कि हरिद्वार से कोटद्वार होते हुए रामनगर रेललाइन को स्वीकृत किया जाए ताकि गढ़वाल और कुमाऊं के मध्य की यात्रा सुगम और सुविधाजनक हो सके।

मैं निवेदन करना चाहता हूं कि टनकपुर-बागेश्वर रेल मार्ग के कार्य में तेजी लायी जाए 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।

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 की हरिद्वार एवं हल्द्वानी-काठगोदाम के लिए तेज गति की गाड़ियां चलायी जाए जिससे प्रवासी उत्तराखंडी, तीर्थयात्री और पर्यटक सुगमतापूर्वक हरिद्वार और ऋषिकेश के अतिरिक्त कुमाऊं क्षेत्र में आ सके।

हरिद्वार आने वाली सभी गाड़ियों को रायवाला होते हुए ऋषिकेश तक भेजा जाए ताकि हरिद्वार क्षेत्र में यातायात की बिगड़ती व्यवस्था में सुधार लाया जा सके।

हरिद्वार जिले, देहरादून जिले की सभी रेलवे क्रासिंग पर ओवर हेडब्रिज बनाए जाएं ताकि इन क्षेत्रों में यातायात के जाम से लोगों को निजात मिल सके और यह क्षेत्र दुर्घटनामुक्त बनाया जा सके।

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

एक बार पुनः मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी एवं रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को विकासोन्मुखी रेल बजट पर बधाई देना चाहता हूं तथा आशा प्रकट करता हूं कि समृद्ध सर्वश्रेष्ठ भारत का सपना साकार होगा।

[*]**श्री विष्णु दयाल राम (पलामू)**: सर्वप्रथम, मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहूंगा जिन्होंने समृद्ध भारत की परिकल्पना के साथ हम सभी भारतीयों में गर्व की भावना जागृत की है। साथ ही साथ मैं माननीय रेल मंत्री का हृदय से आभारी हूं कि उन्होंने पहली बार न केवल रेल बजट के माध्यम से रेल की अर्थव्यवस्था सुधारने का सशक्त एवं सार्थक प्रयास किया है बल्कि रेल की क्षमता, संरक्षा, सुरक्षा, मनोबल बढ़ाने एवं निवेश की तंगी के दुष्चक्र को समाप्त करने की भी प्रभावशाली कोशिश की है।

मुझे वर्ष 1997 से रेल बजट की बारीकियों को देखने का अवसर मिला है। जब मैं पहली बार मुख्य सुरक्षा आयुक्त, उत्तर रेलवे के पद पर पदस्थापित हुआ था। सभी पूर्व रेलमंत्रियों ने रेलवे की अर्थव्यवस्था सुधारने एवं उसकी क्षमता बढ़ाने की अपने-अपने ढंग से कोशिश की परन्तु सर्वसाधारण की आकांक्षाओं, राज्य सरकारों, सांसदों एवं विभिन्न संगठनों की मांगों को लेकर कतिपय लोक लुभावने कार्यों को भी किया जो शायद रेलवे की सेहत के लिए जरूरी नहीं थे।

सुशासन के सिद्धांत पर आधारित यह रेल बजट उन परम्परागत रेल बजटों से सर्वथा अलग है जो सस्ती लोकप्रियता तथा लोक लुभावन घोषणाओं की सौगात लेकर आते थे परन्तु रेल निकाय पर भीड़-भाड़, क्षमताओं के अत्यधिक दोहन एवं निरन्तर गिरती सेवा स्तर को छोड़ जाते थे।

इन लोक लुभावने कार्यों को करने का नतीजा क्या हुआ है, आप जानकर आश्चर्य करेंगी। इसका नतीजा यह हुआ है कि आज अधिकांश रेल खंड क्षमता सीमा से अधिक कार्य कर रहे हैं। सीमा से अधिक कार्य करने पर समुचित लाईन पर उसका दबाव पड़ता है। आज रेल ब्लॉक्स की मरम्मती/रखरखाव के लिए पर्याप्त समय नहीं मिल पा रहा है। फलस्वरूप गाड़ियों की गति धीमी होती जा रही है। राजधानी एवं शताब्दी गाड़ियां जो 130 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार से चलाई जा सकती है आज औसतन 70 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार से चल रही है। पैसेंजर एवं मालगाड़ियों की स्थिति तो और भी बदतर है। वे तो औसतन 25 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार से चल रही है। यही वजह है कि माननीय रेल मंत्री जी ने अपनी प्राथमिकताओं में मौजूदा उच्च घनत्व वाले नेटवर्क पर क्षमता में सुधार की बात कही है।

---

[*] Speech was laid on the Table.

12.03.2015

भारतीय रेल इतिहास में शायद पहली बार तंत्र की सीमाओं, दुर्बलताओं तथा साधनहीनता को स्पष्टतः स्वीकारा गया है और संभवतः यही इस बजट की सबसे बड़ी शक्ति है कि बुनियादी सच्चाई को स्वीकार कर दूरदर्शी सुधारों की योजना बनाई जाए।

इसके अतिरिक्त रेलवे की सेहत सुधारने के लिए जो सबसे महत्वपूर्ण बात कही है वह ऑप्रेटिंग रेशियो घटाने की बात कही है। विगत 65 वर्षों में रेलवे के मानव संसाधन खर्च तथा आमदनी को परिलक्षित करने वाले ऑप्रेटिंग रेशियो वर्ष 2014-15 में 91.8 प्रतिशत एवं वर्ष 2013-14 में 93.6 प्रतिशत रहा है। इससे यह अनुमान लगाया जा सकता है कि रेलवे को कुछ नया जोड़ने तथा कुछ ताकत दिखाने, कुछ कमजोरियां मिटाने अथवा नयी दिशा देने के लिए कितने कम संसाधन उपलब्ध है।

माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2015-16 के लिए 88.5 प्रतिशत परिचालन अनुपात का लक्ष्य रखा है। जिसके लिए उन्हें अवश्य ही परिचालन तथा व्यवहारिक कुशलता के उच्चतम मानकों को प्राप्त करना होगा। परन्तु क्या रेलवे के भारी भरकम तंत्र से ऐसे उच्चतम मानकों की अपेक्षा कुछ अधिक नहीं है? रेलवे मूलतः एक प्रौद्योगिकी आधारित, सामाजिक, वाणिज्य निकाय है। ऐसे में उच्चतम मानकों को स्थापित करने के लिए मंडल स्तर पर अत्यधिक उन्नतशील तथा साधन सम्पन्न करने की आवश्यकता है। दुर्भाग्यवश देश के सर्वोत्तम प्रतिभाओं से भरे रेलवे के विभाग, प्रौद्योगिकी में नए डिजाइनों, नए मानकों के लिए या तो ठेकेदारों का हैं या 20-25 वर्ष पुरानी तकनीकी पढ़ें क्षेत्रीय मुख्यालयों में पदास्थापित वरिष्ठ अधिकारियों का मुंह जोहते ।

मंडल स्तर रेलवे की मूल इकाई है परन्तु मंडलों को अधिक वित्तीय स्वायत्तता तथा वित्तीय अधिकारों को दिए जाने की आवश्यकता है। रेलवे आज भी प्रत्येक छोटे बड़े निर्णय के लिए रेलवे मंत्रालय/रेलवे बोर्ड की बाट जोहता रहता है। इसके फलस्वरूप रेलवे बोर्ड में निदेशक एवं कार्यकारी निदेशक पदों पर तकरीबन 241 ऑफिसर्स हैं। इसी प्रकार क्षेत्रीय मुख्यालयों में अधिकारियों की भरमार है जिन्हें मंडल स्तर पर समायोजित कर रेलवे तंत्र की कार्य-कुशलता बढ़ाई जा सकती है।

माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे की सेहत में सुधार लाने के संबंध में यह भी कहा है कि जब तक निर्णय लेने की प्रक्रिया में तेजी नहीं लाई जाएगी, जवाबदेही को सुदृढ़ नहीं किया जाएगा तथा प्रबंध सूचना प्रणाली में सुधार नहीं किया जाएगा तब तक रेलवे की सेहत में सुधार नहीं लाया जा सकता।

माननीय रेल मंत्री जी ने बजट के माध्यम से भविष्य के रेल ढांचे का विस्तृत विवरण सामने रखा है। जिसमें रेल को स्वच्छ, तेज, उच्च तकनीकयुक्त बनाने पर मुख्य ध्यान दिया है तथा यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा को पर्याप्त महत्व दिया है।

कहने की आवश्यकता नहीं कि रेल सेवा हमारे आर्थिक ढांचे का सबसे बड़ा आधार है और जैसा कि माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा कि रेल हमारी आर्थिक प्रगति की रीढ़ की हड्डी है। यदि देश को प्रगति के पथ पर तेजी से आगे बढ़ना है तो रेल व्यवस्था को चुस्त-दुरुस्त बनाना ही होगा। संतोष का विषय है कि माननीय रेल मंत्री जी ने लोक-लुभावने कदमों से बचते हुए एक अत्यंत व्यवहारिक एवं दूरदृष्टि वाला बजट देश के सामने रखा है। उन्होंने किसी नयी ट्रेन की घोषणा नहीं करके साहस का परिचय दिया है। पूर्व के रेल बजटों में नयी ट्रेनों की घोषणा एक तरह से परम्परा बन गयी है, जिसके अंतर्गत देश के विभिन्न भागों को संतुष्ट करने का प्रयास किया जाता रहा है। हमारा अनुभव रहा है कि ज्यादातर घोषणाएं महज कागज पर रह जाती है और वर्षों पूर्व घोषित नयी ट्रेनें आरंभ नहीं हो पाती।

जहां तक रेलयात्रियों की सुविधाओं की बात है, बिना रिजर्व वाली टिकटें लेना एक सबसे बड़ी समस्या है। हम जानते हैं कि रेलयात्रियों की एक बड़ी संख्या बिना रिजर्वेशन के यात्रा करती है और उन्हें टिकट लेने के लिए कई बार तो लम्बे समय तक लाइन में खड़े रहना पड़ता है। रेल बजट में पांच मिनट में रेल टिकट मिलने की व्यवस्था करने का आश्वासन दिया गया है जो एक सराहनीय कदम है। साथ ही, बिना रिजर्व वाली टिकट स्मार्ट फोन पर भी बुक की जा सकती है। इसके अतिरिक्त, 60 दिन के बजाय अब 120 दिन पहले रिजर्वेशन कराया जा सकेगा, जिससे यात्री अपनी यात्रा की समय रहते योजना बना सकेंगे।

माननीय रेल मंत्री जी ने ट्रेनों में सामान्य श्रेणी से अधिक कोच लगाने का प्रस्ताव किया है, जिससे बिना रिजर्व वाले यात्रियों को बहुत आसानी होगी। माननीय प्रधानमंत्री जी ने हमेशा महिलाओं को सुरक्षा प्रदान करने पर जोर दिया है। रेल बजट में महिलाओं के लिए आरक्षित कोचों में कैमरा लगाने की घोषणा की है, जिससे उप-नगरीय ट्रेनों में महिलाओं की सुरक्षा बेहतर तरीके से सुनिश्चित की जा सकेगी। नया हेल्पलाइन शुरू करना भी सुरक्षा की दृष्टि से एक महत्वपूर्ण कदम है।

ट्रेन में यात्रियों को परोसे जाने वाले भोजन के सम्बन्ध में अक्सर शिकायतें मिलती रहती है। माननीय रेल मंत्री जी ने 108 ट्रेनों में ई-कैटरिंग शुरू करने की घोषणा की है, जिसके अंतर्गत यात्री अपने पसन्द के भोजन का आर्डर दे सकेंगे। अन्य ट्रेनों में भी भोजन की गुणवत्ता पर कड़ी निगरानी रखी जाएगी। आशा करनी चाहिए कि इन कदमों से भोजन के संबंध में यात्रियों की शिकायतों को काफी हद तक दूर किया जा सकेगा।

स्वच्छता पर माननीय प्रधानमंत्री जी का विशेष जोर है और उन्होंने "स्वच्छ भारत अभियान " को सरकार के एक प्रमुख कार्यक्रम के रूप में प्रस्तुत किया है। जाहिर है कि रेलवे को इस अभियान से अछूता

नहीं रखा जा सकता। इसलिए, माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट में स्वच्छता पर विशेष ध्यान दिया है। उन्होंने ट्रेनों और स्टेशनों में बायो-टॉयलेट बनाने का प्रस्ताव किया है। जो स्वच्छता की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम है।

इन्हीं कदमों में से एक स्टेशनों का पुनर्विकास भी है। विगत दो दशकों में रेलवे के सैकड़ों अधिकारी स्टेशन पुनर्विकास या उच्च प्रबंधन कार्यक्रमों/प्रशिक्षणों के लिए विदेश जाते रहे हैं, परन्तु स्टेशनों की स्थिति जस की तस है। माननीय मंत्री जी के समक्ष यह बहुत बड़ी चुनौती होगी कि वह अपने समर्थ अधिकारियों में कारोबारी प्रज्ञा तथा कल्पनाशक्ति की संजीवनी कैसे फूकेंगे।

रेलवे में मुख्यतः प्रशासनिक सेवा तथा इंजीनियरिंग सेवा के अधिकारी आते हैं, देश के उच्चतम शिक्षा संस्थानों में शिक्षित तथा कठिनतम परीक्षाओं में उत्तीर्ण यह अधिकारी रेलवे ज्वांइन करने के पश्चात् अपने-अपने विभागों के संकीर्ण दायरे में कैद होकर रह जाते हैं। रेलवे के जटिल प्रशासनतंत्र को सरल करने के लिए क्यों न मात्र दो स्ट्रीम, इंजीनियरिंग तथा प्रशासनिक हों? ताकि एक सिविल इंजीनियर को दूसरे इंजीनियरिंग विभागों का भी कार्य देखने को मिले तथा बजाए इसके कि भारी डिपार्टमेंटालिज्म में घिरा अधिकारी, जो कि हाथी की सिर्फ पूंछ या कान या टांग महसूस करता है, सम्पूर्ण हाथी को देख सके।

हमारे स्टेशनों में हजारों-लाखों यात्री रोज आते हैं, यूरोप या अन्य विकसित देशों से कई गुना ज्यादा। पर हमारे स्टेशन जो कि कारोबार का सफल केन्द्र बन सकते हैं, आज भी चाय, खोंमचें की दुकानों तथा एक अदद व्हीलर्स के अतिरिक्त कुछ भी यात्री सुविधा नहीं देते।

महानगरों तथा शहरों के स्टेशन कारोबार के लिए खोलने की आवश्यकता है। इनसे न सिर्फ स्टेशनों का सौन्दर्यीकरण होना वरन् स्वच्छता भी आयेगी तथा रेलवे को राजस्व तथा यात्रियों को सुविधाएं भी मिलेंगी।

परन्तु यह कार्य तब तक दुष्कर रहेगा जब तक कि पर्याप्त दूरदर्शिता के साथ कानूनों एवं नियमों में उचित बदलाव न किया जाए, रेलवे के मंडलों को अधिकार-सम्पन्न न बनाया जाए तथा त्वरित निर्णय/पारदर्शी निर्णय हेतु प्रेरित न किया जाए।

रेलवे को न सिर्फ विकास के लिए बल्कि निवेश के लिए भी साझेदारी की आवश्यकता है। परन्तु साझेदारी सभी सफल होगी जब प्राइवेट, पब्लिक तथा सरकार एक गति, एक संवेग तथा एक उद्देश्य से कार्य करेंगे।

पीपीपी हर चीज या हर साझेदारी के लिए रामबाण नहीं है। जरूरत है हर योजना की उसके गुण-अवगुण, लाभ-हानि तथा वास्तविकता के नजरिए से मूल्याकंन कर उसका समाधान निकालने की। मेरा

आग्रह मात्र इतना है कि अधिकारियों को आउट आफ दी बॉक्स सोल्युशन, कास्ट इफेक्टिव सोल्युशन के लिए प्रेरित किया जाए। 17 हजार ग्रुप "ए" तथा "बी" अधिकारियों की यह अद्वितीय संस्था विश्व में अद्वितीय है परन्तु यह प्रश्न है कि घोड़े को एड़ कैसे लगाई जाए?

मानव संसाधनों के अतिरिक्त ऊर्जा प्रबंधन रेलवे के सामने एक अन्य बड़ी चुनौती है। माननीय मंत्री जी द्वारा सौर ऊर्जा स्रोतों का विस्तार करने का कार्यक्रम प्रशंसा योग्य है। परन्तु देखा यह गया है कि अधिकांश सौर ऊर्जा दोहन के कार्यक्रम खानापूर्ति तक ही सीमित रह जाते हैं। देर-सवेर रेलवे को नयी तकनीक तथा नए तरीके इजाद करने पड़ेंगे ताकि सौर ऊर्जा के लक्ष्यों को न सिर्फ पूरा किया जाए वरन् परम्परागत ऊर्जा स्रोतों पर रेलवे की निर्भरता कम की जा सके।

मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट की सराहना करते हुए उनका ध्यान कतिपय समस्याओं की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं।

मैं एक अविकसित राज्य झारखंड के पिछड़े इलाके पलामू का प्रतिनिधित्व करता हूं। अन्य राज्यों की अपेक्षा झारखंड रेल सुविधाओं एवं रेल विस्तार के मामले में काफी पिछड़ा हुआ है। अलग राज्य के रूप में गठन के पश्चात् झारखंड में रेल सुविधाओं के विस्तार पर अपेक्षित ध्यान नहीं दिया गया, जिस कारण यहां रेल सुविधाएं अभी भी अपर्याप्त हैं। माननीय रेल मंत्री जी अवगत होंगे कि झारखंड में अनेक परियोजनाएं एक दशक से भी अधिक समय से लंबित है। इस कारण इन रेल परियोजनाओं की लागत में काफी इजाफा हो गया। इन रेल परियोजनाओं के लिए झारखंड सरकार ने लगभग 2200 करोड़ रुपए से अधिक रेलवे बोर्ड को दे दिए हैं। माननीय रेल मंत्री जी से अपेक्षा है कि इन रेल परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जायेंगे। रेल मंत्रालय और झारखंड सरकार के बीच जिस संशोधित सहमति पत्र (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए हैं, उसके अनुसार इन परियोजनाओं को मार्च, 2017 तक पूरा करना है।

गत वर्ष दिसम्बर में मेरे द्वारा सदन में पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर में माननीय रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा ने जानकारी दी थी कि रेल परियोजनाओं के समय पर पूरा न हो पाने के कारणों में नक्सलियों की धमकी तथा भूमि अधिग्रहण में रूकावट प्रमुख है। राज्य के पुलिस महानिदेशक के रूप में अपने अनुभव के आधार पर मैं मानता हूं कि नक्सल समस्या एक गंभीर विषय है जो राज्य के विकास को प्रभावित कर रहा है। लेकिन मेरा मानना है कि प्रबल राजनीतिक इच्छा शक्ति के बल पर इस समस्या का समाधान किया जा सकता है। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी तथा माननीय गृह मंत्री श्री राजनाथ सिंह जी नक्सल समस्या के समाधान हेतु प्राथमिकता के आधार पर कार्रवाई कर रहे हैं। अभी झारखंड में

श्री रघुवर दास जी के नेतृत्व में भाजपा की सरकार है। हमें आशा करनी चाहिए कि नक्सल और भूमि अधिग्रहण समस्या का शीघ्र समाधान कर लिया जाएगा।

झारखंड में ट्रेनों का देर से चलना एक बड़ी समस्या है, जिसके कारण यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है। जाड़े के मौसम में तो ट्रेनों को आठ-नौ घंटे देर से पहुंचना आम बात है। झारखंड के यात्रियों का अनुभव है कि झारखंड से जाने वाली ट्रेनों को अन्य राज्यों में तरजीह नहीं दी जाती है। जिस कारण ट्रेनों को अनावश्यक तौर पर स्टेशनों पर खड़ा कर दिया जाता है। झारखंड आने-जाने वाली ट्रेनों के साथ सौतेला व्यवहार बंद होना चाहिए।

मैंने माननीय रेल मंत्री जी से मुलाकात कर पलामू संसदीय क्षेत्र की जनता का रेलवे से संबंधित मांगों के संबंध में एक ज्ञापन सौंपा था जिसमें प्रमुख रूप से डाल्टेनगंज, बरवाडीह, चिरिनीरी, अम्बिकापुर रेल लाइन निर्माण की बात कही है। इसके अतिरिक्त कई मांगे निम्न प्रकार हैः (1).डाल्टेनगंज-बरवाडीह-चीरीमिरी रेलवे लाइन का निर्माण; (2). शक्तिपुंज एक्सप्रेस और त्रिवेणी लिंक एक्स. का रमना रेलवे स्टेशन पर ठहराव; (3).डाल्टेनगंज रेलवे स्टेशन पर मॉडल स्टेशन की सारी सुविधाओं की पूर्ति; (4). नगर उटारी रेलवे स्टेशन के पास रेलवे क्रासिंग (पोल नं. 47/2 और 47/3 सोनवर्षा गांव के पास) की व्यवस्था; (5).वाराणसी संभलपुर एक्स. को चैन्नई तक चलाया जाए; (6).शक्तिपुंज एक्स. को मुम्बई तक चलाया जाए; (7).पलामू एक्स. का कजरात नावाडीह स्टेशन पर ठहराव किया जाए; और (8).नगर उटारी रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटराइज्ड की व्यवस्था की जाए।

मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के प्रस्तावों का पूरी तरह समर्थन करता हूं और माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूं कि बजट प्रस्तावों को सर्वसम्मति से पारित किया जाए।

***श्री अजय टम्टा (अल्मोड़ा) :** , माननीय रेल मंत्री महोदय जी ने देश की आजादी के बाद पहली बार रेल यात्री सुविधाओं को ध्यान देकर अत्याधुनिक सुविधाओं पर रेल बजट में बल दिया है ।

वास्तव में रेल व्यवस्थाओं को सौदण करने का निर्णय सराहनीय है जिससे आने वाले समय में रेल यात्रा सुविधाजनक तो होगी ही समय भी बचेगा ।

रेल बजट सर्वव्यापी, सर्वस्पर्शी, सर्वग्राही है । रेल बजट में सबका ध्यान दिया है । युवाओं, बुजुर्गों, माताओं व बहिनों का ध्यान दिया है ।

मेरा लोक सभा क्षेत्र भरत उत्तराखण्ड की सीमा का क्षेत्र है ।

सामरिक दृष्टि से उत्तराखण्ड राज्य चीन, तिब्बत व नेपाल की अंतर्राष्ट्रीय सीमाओं से जुड़ा है । पड़ोसी देश चीन ने एक समान भौगोलिक परिस्थितियों में उत्तराखण्ड की सीमा तक रेल, सड़क एवं हवाई मार्गों का विस्तार कर लिया है ।

उत्तराखण्ड की जनसंख्या से कई गुना संख्या में आने-जाने वाले पर्यटकों/तीर्थ यात्रियों हेतु सड़क एवं रेल मार्ग पर्याप्त नहीं है ।

मेरी लोक सभा क्षेत्र की जनता निम्न रेल मार्गों की मांग करती है व आंदोलित रहती है ।

1. सामरिक दृष्टि व सीमा की दृष्टि से टनकपुर-बागेश्वर रेल लाईन का निर्माण,
2. रामनगर-चौखटिया व गैरसैंण रेल लाईन निर्माण
3. टनकपुर-जौलजीबी रेल लाईन का निर्माण
4. हल्द्वानी-रीठा साहिब रेल लाईन का निर्माण

, साथ ही निवेदन करना चाहता हूं कि आने वाले समय में हिमालय व पर्वतीय क्षेत्र में टनलों (सुरंगों) के माध्यम से रेल लाईन का निर्माण करने की आवश्यकता होगी जिससे रेल मार्ग सुविधाजनक के साथ ही दुर्घटना नहीं होगी व समय भी बचेगा । धन्यवाद, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं ।

* Speech was laid on the Table

***श्री दद्दन मिश्रा (श्रावस्ती):** आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी ने एक प्रगतिशील, दूरगामी और भविष्योंमुखी बजट प्रस्तुत किया है। अपनी सरकार के पहले रेल बजट का समर्थन करने के लिए शुभकामनाएं और बधाई देने के लिए खड़ा हुआ हूं। हालांकि देश के इतिहास में यह पहली बार हुआ है कि किसी ट्रेन की घोषणा नहीं की गयी, मैं इस बात से सहमत हूं कि घोषणाएं करने की बजाए अब तक की गयी घोषणाओं के परिणामस्वरूप तमाम आधी अधूरी पड़ी परियोजनाओं को सुधार के साथ पूरा करना रेलवे के हित में होगा, नयी ट्रेनों या नयी सुविधाओं की घोषणा और उनके समय से क्रियान्वयन में जब तक सामंजस्य न बन पए तब तक केवल वाहवाही के लिए नयी-नयी घोषणाएं करना अन्ततः आम जनता के लिए दुःखदायी ही होता है। रेल बजट 2015-16 में यात्री किरायों में कोई बढ़ोतरी नहीं की गयी, यह संतोषजनक और जनता को राहत प्रदान करने के लिए बहुत उत्तम निर्णय है।

रेल नेटवर्क में अधिक ट्रेनों को चलाने की क्षमता की समीक्षा करने के बाद नई गाड़ियों की घोषणा की जा सकती है, यह अच्छा निर्णय है। हालांकि हर रेल बजट में नई-नई ट्रेनों की लोक लुभावनी घोषणा होने के आदी हो चुके तमाम मित्रों में असंतोष होना स्वाभाविक है।

यह बजट कर्ज में डूबे, संसाधन विहीन रेलवे में नयी आशा और विश्वास का संचार करेगा। इस बजट में भारतीय रेल के अच्छे दिन लाने के लिए मजबूत आधारशिला रखी गयी है। देश की जनता के सपने और अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए आधारभूत ढांचे और क्षमता निर्माण की तरफ विशेष ध्यान दिया गया है। यात्रियों की सुखद यात्रा अनुभव के लिए खान-पान सेवा में सुधार हेतु बेस किचन, ई-कैटरिंग, ऑन बोर्ड मनोरंजन, साफ-सफाई, महिला यात्री सुरक्षा हेतु सीसीटीवी कैमरा, डेस्पोज़ेबल बिस्तर आदि नयी घोषणा अत्यंत सराहनीय है। स्थानीय यात्रियों की आकांक्षाओं को संतुष्ट करने के लिए प्रत्येक रेल मंडल में एक समिति बनाने का प्रस्ताव अत्यंत सराहनीय है, जिसकी अध्यक्षता संसद सदस्य द्वारा किया जाना है। यह एक प्रगतिशील बजट है जो भारतीय रेल की वर्तमान जर्जर हालत का कायापलट कर श्रेष्ठ भारत निर्माण में रेल की भूमिका को और मजबूत बनाएगा।

* Speech was laid on the Table.

मैं रेल मंत्रालय को हमारे क्षेत्र की जनता की ओर से धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने भारत रत्न श्रधेय अटल बिहारी वाजपेयी जी के सम्मान में उनके जन्मदिन पर उनकी जन्मस्थली ग्वालियर से उनकी कर्मस्थली रहे बलरामपुर तक एक नयी रेलगाड़ी "सुशासन एक्सप्रेस " चलायी है। वर्तमान में इस गाड़ी का संचालन सप्ताह में केवल एक दिन ही हो रहा है। क्षेत्रवासी चाहते हैं कि इस ट्रेन के और फेरे (विशेषकर सप्ताहांत में) बढ़ाए जाएं तथा इसकी वापसी के समय को सुबह 9.30 बजे की बजाय शाम में निर्धारित किया जाए, जिससे गोंडा/देवीपाटन मंडल के 5-6 जिलों के यात्रियों को इसके संचालन का पूरा लाभ मिल सके। साथ ही पूर्वोत्तर रेलवे के गोंडा से बलरामपुर रेल प्रखंड पर आमान परिवर्तन का कार्य प्राथमिकता से पूरा कराकर इस ट्रेन को बलरामपुर से संचालित करवाकर इसके उद्देश्य की पूर्ण रूप से प्राप्ति की जाए।

मेरा संसदीय क्षेत्र जनपद श्रावस्ती लम्बे अरसे से रेल से जुड़ने के लिए उतावला है, हमने और हमसे पूर्व के जन प्रतिनिधियों ने लगातार श्रावस्ती मुख्यालय को रेल से जोड़ने की जनता की आवाज को रेलवे तक और रेलमंत्री जी तक पहुंचाया है, लेकिन इस बजट में भी हमें निराशा हाथ लगी है। पिछले वर्ष सदन में रेल बजट पर हुई चर्चा के दौरान प्रश्नों का उत्तर देते हुए माननीय रेलमंत्री जी ने उत्तर प्रदेश के लिए एकमात्र नई परियोजना का एलान किया था जिसके अनुसार बहराईच-श्रावस्ती-बलरामपुर-उतरौला-डुमरियागंज होते हुए खलीलाबाद तक रेललाईन बिछाने की बात कही गयी थी।

वर्षों से लगातार इस रेलवे लाइन के लिए संघर्षरत तमाम संगठनों एवं लाखों लोगों ने उपरोक्त एलान पर खुशी जतायी थी और परियोजना के शीघ्र प्रारंभ होने का बेसब्री से इतंजार कर रहे हैं। इस बजट में भी इस पर कुछ न किए जाने से मुझे और मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता को भारी निराशा हुई है। अतः आदर के साथ मैं कहना चाहता हूं कि बजट को अंतिम रूप दिए जाते समय इस पर जरूर ध्यान दिया जाए, और पिछले रेल बजट में घोषित उत्तर प्रदेश की एकमात्र परियोजना को अमलीजामा पहनाकर जनाकांक्षा को मूर्त रूप प्रदान किया जाए। इस रेल बजट में पहली बार सर्वाधिक 970 आरयूबी एवं आरओबी बनाने की घोषणा रेलमंत्री जी ने अपने-अपने भाषण में की है। हम भी खुश थे कि बढ़नी गोंडा रेल लाइन पर जिसका आमान परिवर्तन का कार्य अभी प्रगति पर है जो मेरे संसदीय क्षेत्र की एकमात्र रेल लाइन भी है, पर चार आरयूबी/आरओबी कि मांग हम पिछले रेल बजट से ही कर रहे थे, भी सम्मिलित होगा परन्तु अफसोस 970 में मेरे क्षेत्र का एक भी आरयूबी/आरओबी नहीं सम्मिलित है।

मेरी मांग है कि बजट को अंतिम रूप देते समय निम्न को जरूर सम्मिलित किया जाए।

12.03.2015

बहराईच- बलरामपुर से उतरौला - बस्ती होते हुए जा रही सड़क के फुलवरिया बाईपास स्थित रेलवे क्रासिंग पर सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए गेट लगाए जाने की मांग कई वर्षों से की जा रही है। रेलवे ट्रैक पार करने के लिए एकमात्र उक्त क्रासिंग पर उपरगामी पुल का निर्माण सुनिश्चित करवाया जाए।

गैजहवा एवं झारखंडी रेलवे स्टेशन के मध्य राप्ती पुल संख्या 151 के ए-1 साइट पर रेलवे अंडरब्रिज (आरयूबी) का निर्माण अत्यंत जरूरी है। रेलवे लाइन पर रास्ता न होने के कारण लाखों ग्रामवासियों को 5 से 15 किलोमीटर की दूरी को 40 किलोमीटर चलकर तय करना होता है। मरीज, छात्र, किसान और आम जनता सभी परिशानियों का सामना कर रहे हैं।

पूर्वोत्तर रेलवे के बढ़नी-गोंडा लूप लाइन-वर्तमान में निर्माणाधीन गोंडा-बढ़नी प्रखंड पर गैजहवां एवं कौवापुर रेलवे स्टेशन के मध्य रेल पुल संख्या 149 के निकट (कि.मी. 170/10) पर विगत 12 वर्षों में रेल प्रशासन ने अवरोध खड़ा करके आवागमन बन्द कर रखा है जिसके कारण गैजहवां स्टेशन के पश्चिमी तरफ के 50 गांव निवासी बलरामपुर जाने के लिए बहुत लम्बी दूरी तय करते हैं। ज्ञातव्य है कि संदर्भित रेल समपार फाटक के निर्माण हेतु वर्ष 2004 से लगातार पत्राचार किया जा रहा है और मांग हो रही है, लेकिन रेल प्रशासन अभी तक अनिर्णय की स्थिति में ही बना हुआ है।

तुलसीपुर और लैबुड्वा स्टेशन के बीच में मानिकौरा काशीराम गांव में नहर समपार गेट बना हुआ था जो गांव के आवागमन का एकमात्र मार्ग है, आमान परिवर्तन में उसको भी बंद कर दिया गया है।

जनहित में उक्त पर भी समपार अथवा आरयूबी बनाना नितांत आवश्यक है। गोंडा, बहराइच आमान परिवर्तन का शिलान्यास मा. अटल जी कि सरकार में तत्कालीन रेल मंत्री नीतिश कुमार जी ने बहराइच जाकर किया था जो अब तक मूर्त रूप नहीं ले सका है।

2010-11 के रेल बजट में बुड्वल बहराइच नई रेल लाइन की घोषणा तत्कालीन रेल मंत्री ने की थी, जो आज तक ठंडे बस्ते में है, इसे भी मूर्त रूप प्रदान किया जाए।

बहराइच, श्रावस्ती, बलरामपुर, सिद्धार्थनगर जनपदों से रोजाना हजारों यात्री रेल सम्पर्क के अभाव में वर्तमान में गोंडा स्टेशन से ट्रेन पकड़ते हैं। परन्तु कई महत्वपूर्ण ट्रेनों के ठहराव न होने के कारण बाकी ट्रेनों में भारी भीड़ रहती है, इस बारे में हमारा निवेदन है कि बिहार सम्पर्क क्रांति, सप्तक्रांति एक्सप्रेस, अमृतसर-सहरसा गरीब रथ एक्सप्रेस, उदयपुर-न्यू जलपाईगुडी एक्सप्रेस, नयी दिल्ली-नहरलागुन एसी एक्सप्रेस आदि समस्त सुपरफास्ट/एक्सप्रेस ट्रेनों का गोंडा स्टेशन पर ठहराव दिया जाए, जिससे यात्रियों को ट्रेनों के और अधिक विकल्प और सुविधा मिल सके।

पूर्वांचल के मुख्य वाणिज्यिक एवं व्यावसायिक केन्द्र गोरखपुर के आस-पास के निवासियों की जनभावना का ख्याल करते हुए आपसे विशेष अनुरोध है कि दिल्ली से गोरखपुर के लिए राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन चलायी जाए। वर्तमान में नयी दिल्ली से लखनऊ तक राजधानी एक्सप्रेस का विस्तार गोंडा होते हुए गोरखपुर तक किया जाए और सप्ताह में तीन दिन नई दिल्ली से बारास्ता लखनऊ-वाराणसी-बल्लिया-छपरा होते हुए डिब्रूगढ़ जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह के बाकी चार दिन बरसता गोंडा-गोरखपुर-छपरा चलाया जाए।

इस रेल बजट में यात्रियों पर किसी प्रकार का अतिरिक्त बोझ न डालकर सीमेंट, कोयला, खाद्यान और दालों, यूरिया, मिट्टी के तेल तथा एलपीजी जैसे उत्पादों के माल भाड़े में 10 फीसदी तक की वृद्धि करना अत्यंत जरूरी थी, इस मद से जुटायी गयी रकम 4000 करोड़ रुपए से रेलवे को अतिरिक्त संसाधन जुटाने में मदद मिलेगी। रेल की वर्तमान दशा और दिशा सुधारने के लिए आखिर किसी मद से धन एकत्र करना था, अतः उक्त वृद्धि से बहुत अधिक बोझ बढ़ जाने की संभावना नहीं है।

यात्रियों की शिकायतों के लिए 24 घंटे काम करने वाली हेल्पलाइन नम्बर 138 शुरू करने की घोषणा की गयी है, यह सराहनीय है। लेकिन सरकार को यह सुनिश्चित करना होगा कि मुसीबत में यात्रियों द्वारा इस नम्बर पर फोन मिलाने पर केवल घंटी या रिकार्डिंग ही न बजती रहे, फोन तत्काल रिसीव करना और समस्या का तुरन्त समाधान करना ही इस व्यवस्था को सार्थक करेगा। रेल शिकायतों का समाधान करने के लिए एक मोबाइल एप्लीकेशन विकसित करने का निर्णय भी सराहनीय है। 1 मार्च, 2015 से उत्तर रेलवे में पायलट परियोजना के रूप में शुरू किए जाने पर इसकी उपयोगिता का पता चल सकेगा। सुरक्षा संबंधी शिकायतों के लिए टोल फ्री नम्बर 182 शुरू करने का प्रस्ताव भी ठीक है, लेकिन कॉल अटेंड करने के लिए कड़ाई से जिम्मेदारी तय करना नितान्त आवश्यक होगा।

अनारक्षित टिकट खरीदने वालों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए रेल बजट में "आपरेशन 5 मिनट" शुरू करने की घोषणा प्रसन्नता की बात है, आज सच्चाई यह है कि अनारक्षित टिकटों की और अनारक्षित सीटों की भारी कालाबाजारी होती है। माफिया किस्म के लोग सुरक्षा में लगे कार्मिकों से मिलकर कुली के साथ अनारक्षित टिकट लेने वालों को बिना मोटी रकम लिए सीट पर बैठने ही नहीं देते हैं। अनारक्षित कोचों में सीसीटीवी कैमरा लगाकर गरीब यात्रियों की बदहाली समाप्त करने का प्रयास किया जा सकता है।

मुम्बई और अहमदाबाद के बीच उच्च रफ्तार की रेलगाड़ियों को चलाने जैसी विशेष परियोजनाओं पर रेल मंत्रालय सफल हो, इसके लिए मैं शुभकामनाएं देता हूं।

12.03.2015

माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे में साफ-सफाई पर विशेष जोर देते हुए कहा कि सरकार"स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत " की दिशा में काम करेगी और इसके लिए रेलवे में एक नया विभाग स्थापित किया जाएगा, यह सुनने में अच्छा लगा है। लेकिन साफ-सफाई की असली तस्वीर तभी साफ होगी जब पूरे रेलवे स्टेशन की साफ सफाई को सीसीटीवी कैमरे में कैद करके उसकी नियमित समीक्षा हो और जिम्मेदारी तय करते हुए कर्त्तव्य को न निभा पाने वालों के खिलाफ कड़ी कार्रवाई हो। साफ-सफाई में उच्चतर मानकों को तभी सुनिश्चित किया जा सकता है जब ईमानदारी से क्रियान्वयन की जिम्मेदारी तय करना सुनिश्चित हो। रेलमंत्री जी की यह चिंता पूरी तरह से सही है कि स्टेशनों और गाड़ियों में शौचालय सुविधाओं की हालत में भारी सुधार की जरूरत है। आज हालत यह है कि ट्रेन छूटने के बाद से ही कई-कई कोचों के शौचालयों में पानी ही नहीं आता है, गन्दगी बनी रहती है, शिकायत करने पर कर्मचारी यात्रियों से लड़ने को तैयार हो जाते हैं। इस वर्ष 650 अतिरिक्त स्टेशनों पर नए शौचालय बनाए जाने की घोषणा सही समय पर कार्यान्वित हो जाए, इसके लिए भी मेरी हार्दिक शुभकामनाएं हैं। इस वर्ष 17 हजार जैव-शौचालयों को चालू करने का प्रयास भी सराहनीय है।

माल ढुलाई क्षमता को बेहतर करते हुए और बढ़ाए जाने का प्रयास जनता के लिए सुखद साबित होगा। माल को सुरक्षित और सही समय पर पहुंचाने के लिए जिम्मेदारी सुनिश्चित करना और माल सही समय पर न पहुंचने के कारण हुई हानि की भरपाई किया जाना और उत्तम कार्य होगा।

ट्रेनों में फोन चार्ज करने की सुविधा दी जाएगी, यह घोषणा सुखद है, आज हर व्यक्ति मोबाईल फोन पर आश्रित होता जा रहा है, अतः यात्रा के दौरान मोबाईल बंद न हो इसके लिए हर कैबिन में कम से कम जीन सॉकेट लगाए जाने जरूरी हैं।

देश की रीढ़ की हड्डी है रेलवे - यह शत-प्रतिशत सही है, रेल हमारी जिन्दगी के हर व्यवस्था से जुड़ी हुई है। हर जरूरी सामान रेल के जरिए एक जगह से दूसरी जगह अधिक जाता है। सड़क ट्रांसपोर्ट से रेल ट्रांसपोर्ट को अच्छा बनाने के लिए काफी प्रयास किए जाने की जरूरत है।

माननीय रेल मंत्री जी आपकी यह घोषणा कि अगले 5 साल में रेलवे की सूरत बदलेगी, इच्छाशक्ति हो तो क्या नहीं हो सकता। मौजूदा रेलवे सिस्टम में बदलाव करेंगे, रेलवे को आरामदायक, सुरक्षित बनाएंगे, खर्च पर सख्त नियंत्रण रखेंगे, इंफ्रास्ट्रक्चर का आधुनिकीकरण करेंगे, भारतीय रेल को स्व-वित्तपोषक बनाएंगे - सरकार की ईमानदार इच्छाशक्ति का प्रदर्शित करता है। आप अपने इरादे में सफल हों, इसके लिए मेरी हार्दिक शुभकामनाएं हैं।

12.03.2015

महिला सुरक्षा पर विशेष ध्यान देने की बात समय सामयिक है और बहुत जरूरी भी, महिलाओं को यात्रा में भयमुक्त करना सरकार की बहुत बड़ी सफलता होगी। टिकट दलालों पर नकेल कसने के लिए कई सालों में घोषणाएं की जाती रही हैं लेकिन सरकार डाल-डाल तो दलाल पात-पात चलते हैं। दलालों को हतोत्साहित कर जनता को सीधे सरल रूप से टिकट उपलब्ध करवाना इस सरकार की बड़ी सफलता होगी।

रेलवे पटरियों का जाल 14 फीसदी बढ़ाकर 1,38,000 कि.मी., किया जाएगा, यह खुशी की बात है, लेकिन पुरानी पटरियों को बदलना भी रेलवे की सर्वोच्च प्राथमिकता में लेना होगा ताकि तेज रफ्तार ट्रेन चलाने का सपना पूरा किया जा सके।

कुल मिलाकर देश की आजादी के बाद पहली बार यह महसूस हो रहा है कि लोक लुभावने घोषणा पर ताली बजवाने की बजाए सरकार रेलवे की व्यवस्था में आमूलचूल परिवर्तन कर इस महत्वपूर्ण विभाग को देश के विकास में मजबूती के साथ जोड़ने को कृत संकल्प है।

मैं पुनः माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देते हुए माननीय उनसे अनुरोध करता हूं कि उपरोक्त बिन्दुओं पर ध्यान दें और क्षेत्र की प्रस्तावित रेल योजनाओं के लिए धनराशि आवंटित करें एवं अधूरे कार्य को शीघ्र ही पूरा कराएं।

***श्री नाना पटोले (भंडारा-गोंदिया):** मैं रेल राजस्व में वृद्धि करने के लिए निम्न उपाय सुझाना चाहता हूँ :

- रेल ऑपरेटिंग रेशियो 14 से 80 प्रतिशत करने के लिए प्रयास किया जाए।
- रेल विकास के लिए डॉ. अनिल काकोडकर (वर्ष 2012 में स्थापित) समिति के सिफारिशों पर अमल किया जाए।
- रेल को लगने वाला जल, बिजली, रेल मरम्मत पार्ट का स्वयं रेल व्यवस्थापन द्वारा निर्माण किया जाए, जिससे रेल में हो रही अनियमितता खत्म होकर रोजगार बढ़ेगा और रेल का अधिक मात्रा में राजस्व प्राप्त होगा।
- रेल कर्मचारियों की जमा पीएफ निधि बांड ब्लू चिप कंपनियों के समभाग में निवेश किया जाए और उसके तेजी का लाभ उठाकर वेतन में हो रहे नुकसान को बचाया जाए।
- महाराष्ट्र के कोंकण रेल के रो-रो सुविधा के आधारित पूरे देश में 'रो-रो' सुविधा शुरू की जाए, जिससे भारी तादात में इंधन की बचत होगी और महंगाई कम होकर रेल को अधिक राजस्व प्राप्त होगा, कोंकण रेल को रो-रो सेवा से वर्ष 2013-14 में 50 करोड़ और 2014-15 में 65.7 करोड़ राजस्व प्राप्त हुआ।
- देश के शहरों में उदा. मुम्बई उपनगरीय लोकल रेल ए.सी. परिवर्तन करके डी.सी. करने पर 35 प्रतिशत बिजली की बचत हो सकती है।
- भविष्य में, रेल को अद्ययावत एलएचबी बोगी लगाई जा रही है, लेकिन यह बोगी लगाने से रेलगाड़ी के पीछे एक स्वतंत्र डीजल जनरेटर कार सलंग्न करनी पड़ रही है, जिससे रेल के इंधन खर्च में काफी पैमाने में बढ़ोत्तरी हो सकती है, क्योंकि अभी तक पारंपरिक बोगी लगाई जा रही थी, जिसमें बोगी के नीचे अल्टरनेटर होने से रेल के पहिए घुमने से बिजली पैदा होकर बोगी को आपूर्ति हो रही थी, लेकिन ऐसी सुविधा एलएचबी बोगी में ना होने से स्वतंत्र डीजल जनरेटर कार संलग्न करनी पड़ रही है, इस पर संशोधन करके उपाय किया जाए।
- एलएचबी नॉन एसी/एसी डबल डेकर गाड़ियां भविष्य में ज्यादा चलाने के कारण उनके अधिकतम वजन (वेट) से पटरियों को उनकी क्षमता से अधिक वजन उठाना पड़ रहा है। अगर इस समस्या पर अनदेखी करेंगे तो भविष्य में दुर्घटना की संभावना बढ़ सकती है।
- रेल प्रशासकीय अधिकारियों द्वारा हो रहे भ्रष्टाचार पर कड़े रुख अपनाकर भ्रष्टाचार को खत्म करें।

---

* Speech was laid on the Table.

12.03.2015

- रेल डिब्बे, ट्रॉली की मरम्मत (पीओएच/आईओएच) करने वाले आवश्यक कामगारों की संख्या में वृद्धि करके रेल को बुनियादी तौर से अधिक सक्षम किया जाए।
- नए संशोधन जैसे कॉम्प्रेस, एअर, फ्लुअर सेल पर आधारित रेल इंजन चलाने पर संशोधन किया जाए।
- रेलगाड़ियों के अंदर इंटरियल, मटेरियल, सनमाईका, प्लायवूड, एल्यूमिनियम, फाइबर, ग्लास आदि कम आय वाले मटेरियल का इस्तेमाल न करके, लम्बे आयु वाले, मजबूत मटेरियल की सामग्री आपूर्ति करने पर विशेष ध्यान दिया जाए।
- रेल टिकट दलालों से निपटने के लिए रेल आरक्षण और तत्काल टिकट बुकिंग खुलते ही फौरन सीटें फुल हो जाती हैं और नतीजा यह होता है कि यात्रियों को दलाल के शरण जाना पड़ रहा है। इस गंभीर समस्या पर सरकार का ध्यान मैं आकर्षित करना चाहता हूं कि इनमें हो रहे अनियमिता को दूर करके उचित सख्त उपाय किए जाए।
- रेल के डिब्बे और ट्रॉली का पीओएच 12 माह के अंदर नियमित रूप से करने की व्यवस्था की जाए, क्योंकि समय पर रेल की मरम्मत होने से दुर्घटना की संख्या कम होने में मदद होगी।
- रेल के पीओएच में ब्रेक बिम कम्प्टलीट, इक्वलायजिंग स्टे-रोड, हंगर फॉर बोल्टर स्प्रिंग सस्पेंशन, यह निजी कम्पनी द्वारा आपूर्ति किए जाने वाले निम्न स्तर दर्जे के पार्ट/सामग्री की लोका शेड प्रयोगशाला में सैम्पल जांच करने के बावजूद भी रेल दुर्घटना में वृद्धि हो रही है।
- कम्पनिया पार्ट/सामग्री की पूरी इन्स्पेक्शन करने के बाद ही लोको शेड में माल उपयोग में लाया जाए। रामकृष्ण फोर्जिंग, नाथकृपा, इमसन, बी.डी. बंसल, एमजीएम रबर आदि कम्पनियां जानबूझकर माल की आपूर्ति देरी से करती है और देरी होने से निम्न स्तर दर्जे के पार्ट एक साथ किए जाने वाले आपूर्ति में शामिल करके अनियमितता करती है। जिसके कारण रेल दुर्घटना होती है।

उदाहरणः-महाराष्ट्र के मुम्बई में, मुम्बई मंडल विभाग द्वारा एक्सप्रेस, मेल, पीओएच होने के बाद की घटना का ब्यौरा निम्नलिखित है :लोकमान्य तिलक टर्मिनस-पुरी एक्सप्रेस विद्याविहार रेल स्थानक दौरान पटरी से उतरना; 14.09.2014 सीएसटी हार्बर रेल संख्या 1 पर पटरी से उतरना; 24.09.2014 पंजाब मेल सीएसटी और मस्जिद के बीच पटरी से उतरना;30.09.2014 डोंबिवली रेल स्थानक पटरी से रेल उतरना;

03.10.2014 कल्याण रेल स्थानक पर पटरी से रेल उतरना; 30.10.2014 कल्याण रेल स्थानक पर अमरावती एक्सप्रेस पटरी से उतरना।

उपरी रेल पटरी से उतरने कि दुर्घटना से रेल के पीओएच की अवधि और कम आयु वाले पार्ट से क्या असर हो रहा है इसकी जानकारी प्राप्त होती है और संबंधित रेल अधिकारी घोटाला करके रेल दुर्घटनाओं को निमंत्रित करके यात्रियों के जीवन को कैसे खतरे में डालते है, यह इसका जीता-जागता उदाहरण है।

मुम्बई के माटुंगा रेल लोको शेड में 01 से 31 जनवरी, 2015 तक 1 ही माह में 196 कोचों की पोओएच करने की बात उजागर हुई है। इसमें एएसी कम करके कम अवधि में 196 कोचों का पीओएच किया गया है और यह गंभीर विषय छुपाने के लिए अतिरिक्त 100 करोड़ रुपए लगने वाले पार्ट पर खर्च करके वित्तीय घोटाला किया है, इसके लिए कारखाने के सभी कामगारों पर सख्ती करके उनसे कोचों की पुराने पार्ट लगवाकर कोचों की मरम्मत करवाई गई है, इस मामले में कामगारों की रेल संगठनों ने 196 कोचों का विक्रमी उत्पादन कामगारों की कमतरता होने पर भी किया गया है। यह प्रशासन का विषय है कम अवधि में कोचों की पीओएच करने से रेल दुर्घटना का माटुगा कर्मचारियों को जिम्मेदार नहीं माना जाएगा ऐसा बोर्ड (फलक) यूनियन के कर्मचारियों ने कारखानों में लगाया था। फिर भी रेल प्रशासन ने इस पर कार्यवाही नहीं की। इस मामले की गहराई से जांच और कार्यवाही करने की मंत्री महोदय आदेशित करे, इस संदर्भ में मंत्री महोदय को दिनांक 23.02.2014 को लिखित पत्र देकर भी, कारवाई नहीं हुई इस ओर मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

मुम्बई मध्य रेल के माटुंगा वर्कशॉप में प्रतिवर्ष रेल के राजस्व का घाटा करके, बड़े पैमाने में, अच्छा लोखंड भंगार घोषित करके ऑक्शन किया जाता है और इनमें सभी की मिलिभगत होती है, अप्रैल, 2014 से जुलाई, 2014 तक 156 करोड़ रुपए और वर्ष 2013-14 में मध्य रेल और पश्चिम रेल को 315 करोड़ रुपए ऑक्शन द्वारा राजस्व प्राप्त हुआ, इनमें बड़े पैमाने में अनियमितता करके रेल का नुकसान किया जा रहा है और मुम्बई के एक बड़े राजनेता की कम्पनी को 25 वर्ष से अभी तक उनको ही भंगार का ऑक्शन मैनेज करके दिया जाता है। कभी-कभी बोगस कम्पनी दिखाकर उन्हीं को ही ठेका मिले ऐसी व्यवस्था की जाती है। इसकी जांच और कारवाई होनी आवश्यक है।

रेल दुर्घटना टालने के लिए पटरी, सिग्नल चेक करने वाले कर्मचारियों की रिक्तियां भर के नियमित रूप से काम करने की व्यवस्था की जाए।

रेल ऑपरेशन में इस्तेमाल नहीं हो रही रेल की 43 हजार हेक्टेयर जमीन 3 प्रतिशत है उसकी नॉन फेअर आमदनी को बढ़ाकर 10 प्रतिशत किया जाए इससे रेल को लगभग 15 हजार करोड़ की अतिरिक्त राशि प्राप्त हो सकती है।

देश में, मुम्बई तथा सभी बड़े शहरों के रेल स्थानक क्षेत्र के प्रतिबंधित क्षेत्र में अवैध हॉकर्स को हटाकर रेल यात्रियों को सुविधा मुहैया की जाए।

देश में, विशेषकर मुम्बई शहर में रेल पुलिस ने इस वर्ष लोकल ट्रेन और रेल क्षेत्र के भिखारियों से करीबन 70 लाख जुर्माना वसूल करने की बात उजागर हुई है। भिखारियों द्वारा रेल यात्रियों को हो रही वित्तीय लूट रोकने के लिए इस रैकेट की गहराई से जांच करके इनमें शामिल अधिकारी, पुलिस, लोकल गुंडे और अन्य दोषियों के विरुद्ध सख्त कारवाई की जाए।

भंडारा-गोंदिया निर्वाचन क्षेत्र में पवनी, लाखनी, साकोली, सडक अर्जुनी, गोरेगांव, तिरोडा, तुमसर, मोहाडी, जवाहर नगर, आदि गांवों के पोस्ट ऑफिस में रेल टिकट बुकिंग सेवा शुरू किया जाए।

गोंदिया से बलरशाह रेल मार्ग का विद्युतीकरण के लिए अतिरिक्त राशि स्वीकृत करके प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ाई जाए। उपरी रेल मार्ग पर गलत नियोजन से उपयोग में नहीं आने वाला अंडरग्राउंड रास्ता बनाने से रेल का वित्तीय नुकसान हुआ है, इसकी जांच और कार्रवाई किया जाए।

4 वर्ष पूर्व मध्य रेल के गोंदिया रेल स्थानक पर मल्टी कॉम्पलैक्स मार्केट का पूरा होने पर भी अभी तक मार्केट की दुकानें रेल बोर्ड, आईआरटीसी और जोनल रेलवे ऑफिस के समन्वय के अभाव से आबंटित नहीं हो सकी, इस पर शीघ्र कार्यवाही की जाए।

विदर्भ एक्सप्रेस, मुम्बई सीएसटी-गोंदिया एक्सप्रेस को तिरोडा रेल स्थानक पर 2 मिनट का ठहराव किया जाए।

निम्नलिखित रेलगाड़ियां शुरू करने संबंधी कार्यवाही की जाएः गोंदिया से नागपुर, शेगांव, अहमदाबाद, रायपुर, हरिद्वार; गोंदिया से अकोला/शेगांव, इंटरसिटी एक्सप्रेस (प्रतिदिन); गोंदिया-नागपुर-गोंदिया फास्ट ट्रेन प्रतिदिन; गोंदिया से रामेश्वरम व्हाया चंद्रपुर/हैदराबाद; गोंदिया से ओखा व्हाया अहमदाबाद; गोंदिया से पुरी व्हाया रायपूर/विशाखापट्नम; तुमसर रोड़ जंक्शन, रेल स्थानक से सभी मेल/एक्सप्रेस,

रेलगाड़ियों के 2 मिनट ठहराव को मान्यता दी जाए; गोंदिया से तुमसर रोड़ जंक्शन से नागपुर के बीच फास्ट लोकल आरंभ की जाए; रायगढ़-गोंदिया जनशताब्दी एक्सप्रेस (गाड़ी क्र. 12061/12070) का तुमसर रोड़ जंक्शन तक एवं अन्य रेलगाड़ियों का विस्तार किया जाए; तिरोड़ी दुर्ग-रायपुर लोकल चलाने एवं कोच वृद्धि किया जाए; तुमसर रोड़ जंक्शन पर कोच डिस्प्ले बोर्ड की व्यवस्था की जाए; 2014 के रेल बजट में घोषित की गई बिलासपुर-नागपुर फास्ट ट्रेन शुरू की जाए; भंडरा रोड़ रेल स्थानक से भंडारा शहर तक रेलगाड़ी का विस्तार किया जाए।

निम्नलिखित रेलगाड़ियों का गोंदिया तक विस्तारीकरण किया जाएः जगदलपुर-दुर्ग, दानापुर-दुर्ग, जम्मूतवी-दुर्ग, हजरत निजामुद्दीन-दुर्ग, अजमेर-दुर्ग, विशाखापट्टनम-दुर्ग, अम्बिकापुर-दुर्ग, कानपुर-दुर्ग, चिरीमिरी-दुर्ग, छपरा-दुर्ग, नौतनवा-दुर्ग; गोंदिया से कटरा तक दिनांक 6.11.2014 को विशेष मातारानी एक्सप्रेस रेल अफसरों की गलती से रद्द की गई जिसे यात्रियों की धार्मिक भावना को ठेस पहुंची और उन्हें असुविधा, परेशानियां उठानी पड़ी, इसलिए इस मामले की जांच करके दोषी अधिकारी के विरुद्ध कार्रवाई की जाए, अभी तक यात्रियों को रेल किराया राशि वापस नहीं की गई है इसलिए गोंदिया से कटरा का विशेष रेल का आयोजन करने के लिए अधिकारियों को आदेशित करे।

किसानों के लिए विशेष मालगाड़ी ट्रेन का प्रस्तावःमाननीय मंत्री महोदय ने जिस तरह महाराष्ट्र में, कृषि उत्पाद के ट्रांसपोटेशन के लिए कोंकण से घाट पर यानि पश्चिम महाराष्ट्र तक रेल तथा मालगाड़ी शुरू करने का प्रस्तावित किया है। उसी तरह विदर्भ में भंडारा-गोंदिया से मुम्बई सीएसटी तक किसानों के लिए विशेष ट्रेन शुरू करने के प्रस्ताव को मान्यता दी जाए।

विदर्भ, विशेषकर भंडारा गोंदिया के किसानों का धान (राईस) वहां 20 रुपए प्रति किलो इतने कम भाव में बिक्री होता है और इस वर्ष हजारों टन धान उचित दाम ना मिलने से खराब होकर किसानों का नुकसान होता है। मुम्बई में 45 से 55 रुपए प्रति किलो धान खरीदा जाता है, इसलिए विदर्भ के किसानों को उनके धान को अच्छा और उचित दाम मिलने के लिए भंडारा-गोंदिया से सीएसटी-मुम्बई नई ट्रेन शुरू की जाए और सीएसटी के क्षेत्र में 2 कि.मी. रिक्त जगह गोदाम में स्टोरेज करने का प्रावधान करें जिससे किसानों का धान मुम्बई के व्यापारियो को बिक्री करने के लिए प्लेटफार्म मिलेगा।

*SHRI KARADI SANGANNA AMARAPPA (KOPPAL):** I support this historic Railway Budget.

I would also like to congratulate our Railway Minister Shri Suresh Prabhu Ji and Minister of State of Railways Shri Manoj Sinha Ji for presenting an excellent development oriented Railway Budget.This would prove a mile stone in shaping the dreams of Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modi Ji.

Rather than offering freebies, the railway budget focuses on cleanliness, investment and infrastructural development. This budget gives a vision as well as a way forward to the railways. Citizens are not burdened with the fare hike.

Size of the Plan Budget has gone up by 52% from Rs. 65,798 crore in 2014-15 to Rs. 1,00,011 crore in 2015-16.

Budgetary allotment under Capital is 84% higher than 2014-15.

The Budget also proposes 970 ROB/RUBs and other safety-related works to eliminate 3438 level crossings at a total expense of Rs. 6,581 crore, 2600% higher than the previous year.

Allocation for passenger amenities is up by 67%.

24×7 help lines proposed for attending passenger problems and security related complaints.

IRCTC will work on Kisan Yatra, a special travel scheme to help farmers to learn about new farming and marketing technique.

I represent the Koppal Parliamentary Constituency, a part of Hampi World Heritage site falls in my constituency which sees not only national but

---

Speech was laid on the Table

international tourists, hence communication line needs to be improved and strengthened there. In this regard, I would like to request addition of the following: (a). Hubli - Chennai via Koppal-Guntakal - NEW TRAIN; (b). Vasco-Hawra (WEEKLY TO BE ENCHANCED TO EVERYDAY); (c). Hubli-NZM via KPL-Bellary-GTL-NGP (NEW TRAIN); (d). Hospet-Bangalore (NEW TRAIN); (e). Mysore-Shirdi (WEEKLY TO BE ENCHANCED TO THRICE A WEEK); and (f). Bangalore-Ajmer via Hubli (WEEKLY TO THRICE A WEEK).

Funds for Bellary-Gabbur Survey work, and Koppal-Bagalkot Survey fund via Koodala Sangama

Additional funds for Ginigera-Mehaboobnagar (250 Kms) Estimated Cost: Rs.1390 crores, Exp: Rs. 600 crores Balance of Rs. 790 crores (ERB of 150 crores and Capital Rs. 35 crores provided). Gadag-Wadi via Lingasagur - 250 kms, cost 1922 crores. (ERB of 100 crores with Capital of 20 crores provided)
Newly created Gulbarga Division -89 Crores, only 45 Lakhs provided.

Stoppage of various trains at Ginigera may be provided , it cbeing near to Industrial Hubs- Kalyani, X-India, MSPL & Kirloskar.

[*]**SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI (NEW DELHI):** I would like to begin with one word that describes this Rail Budget - 'pragmatic'. We have come here with the people's mandate to do all that which is possible for the benefit of all sections of society and this Budget seeks to do precisely that with it's people-centric focus.

The Operating Ratio of the past 3 years, ranging above 90%, is a clear indicator of how the Railways has been barely keeping its head above water. The revenue surplus is almost entirely spent in working expenses and leaves very little for new infrastructural ventures. It is for this reason that I call the Budget pragmatic. It has stayed within the realm of the possible and not made tall promises of new lines without taking into account the need to accumulate funds to the tune of Rs. 8.5 lakh crore from various sources first.

The Plan Outlay has been increased to 1,00,011 crore in 2015-2016 with 41.6% to be constituted from the Centre and 17.8% through internal generation. The remaining is progressively envisaged to be brought through multilateral development banks, pension funds and issuance of long-term debt instruments. It is hoped that, in the long run, this will assist the Railways in keeping its head little higher above the water than it is now.Having said that, I would like to elaborate on three main aspects of the budget - first, the focus on people, second, the focus on environment and third, the focus on technology.

The very first thrust area mentioned by the Hon'ble Minister is the 'equality of life in journeys', showcasing the penultimate need to focus on providing people good services. The IRCTC has been woefully parodied in the past to be called Indian Railways Customer Tatkal Challenge or the Indian Railways Customer

[*] Speech was laid on the Table

Takedown Challenge because of the difficulties faced by the customers in ticketing. I thank the Hon'ble Minister for specifically addressing this in the Rail Budget by introducing the innovative 'Operative Five Minutes' that will allow passengers to book tickets in under 5 minutes and by opening up ticketing 4 months prior to the travel date.

The Minister has clearly not taken the age-old saying of 'Athithi Devo Bhava' lightly. Keeping the passenger as supreme he has allowed an unprecedented increase of fund allotment by 67% only for passenger amenities; this includes water arrangements, lighting, waiting halls, toilet, bridges and WiFi. Again here, with pragmatism, he has called upon corporates and MPs to contribute to achieve this goal. I'm happy to inform the members of this House that in my constituency WiFi services has already been enabled at New Delhi Railway Station, and can be availed by the 3 lakh passengers who pass by on a daily basis.

What is even more laudable is the attention that has been given to persons with disabilities. Unfortunately, our Railways has been sub par in catering to the requirements of the differently-abled, even so much so that the entrances were not made wide enough for wheelchair access. The simple measures of wider entrances and being Braille-enabled will go a long way in allowing the differently-abled equal access. The differently-abled have also been given concessional e-ticket facility and online booking of wheelchairs.

In Delhi, people will also be happy to know that the Budget also seeks to enable overnight trips to metros such as Mumbai and Kolkata. With this Budget, I would say that the IRCTC can now be called The Indian Railways Customer Takes Centrestage, for its people-centric provisions.

I strongly believe that no development can be really achieved by ignoring our environment and by proceeding with the uncaring hubris of humans. It will only result in disasters as we have witnessed across the world in many forms. The Public Accounts Committee of the Parliament had also pulled up the

Railways in November 2014 for not paying sufficient attention to environment-friendly measures. The Budget has turned that around and now brought the Clean India Mission and Green India vision to the railways sector.

Basic water recycling plants and solar projects have been introduced but with an eye on the future, the Minister has also launched dual fuel *sustainable* trains in neighbouring Haryana that will run on CNG and diesel. CNG and LPG trains have so far been done only in developed countries such as US and Australia. If we can take these pioneering steps forward, our dependence on polluting and fast-depleting fuels such as diesel, and total carbon emissions will be greatly reduced.

In my constituency, I had the privilege to inaugurate conversion of streetlights to LED in Vasant Vihar. After the launch of the LED scheme by the Hon'ble Prime Minister, all of Delhi will gradually move towards adopting efficient LED lighting. Now with this Budget, the LED scheme has been taken another step forward with its introduction in the railways. It is with such simplicity that we can truly attain sustainable development in the long run and preserve the unique environment of the country.

The 1330% increase in electrification would come as a welcome relief in the railways sector and is in consonance with the Hon'ble Minister's vision to fix and expand our existing capacities. In keeping with this modern and progressive vision, the Budget has taken into consideration India's first bullet train between Mumbai-Ahmedabad.

Here I would like to highlight another poignant step taken by the Hon'ble Minister - giving a new lease of life to applied research in Railways through the Research Designs and Standards Organisation (RDSO). With the latest technology, computer simulations and operations research can be used for testing before carrying out field implementation. This will save the exchequer from wasting money and time in experimental endeavours that are not found to be

optimal. Therefore, this will become an extremely important step in making informed executive decisions.

A holistic tech-enabled railway system with automated parcel warehouses, RFID tracking of parcels and freight wagons, state-of-the-art Train Protection Systems was much needed to catapult India out of our outdated modes and put us at par with other leading countries.

Being the largest employer in the country and with the largest rail network in the world, managing the Indian Railways is surely not an easy task. The railways is the lifeline network for the movement of people and goods in our country but it is unfortunate that since independence we have made very little progress to be in pride of this mammoth sector. This Budget has prioritised strengthening our existing capacities, so that we can come out of this decrepit state and reinstill pride in this sector. A combination of the Make in India vision with that of the Rail Budget will drive the engine of growth in this country.

With this triumvirate of people, environment and technology that has been integrated smoothly into this year's Rail Budget, I would like to end by adding to the words of our Hon'ble Minister. When preparing the Budget, he had thought, "Hey Prabhu, yeh kaise hoga". After seeing this year's Budget, I would only say, "Hey Prabhu, kar dikhaya!".

***श्री मुकेश राजपूत (फरूखाबाद)**: मैं प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी और रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु को धन्यवाद देना चाहता हूं। एक अरसे के बाद ऐसा रेल बजट आया है जो रेलवे पर केन्द्रित है, न की उसके जरिए की जाने वाली लोक लुभावन राजनीति पर। इसके पहले ज्यादा रेल मंत्री रेल सेवा को सुधारने और उसकी आर्थिक स्थिति मजबूत बनाने से ज्यादा ध्यान वोट बैंक बनाने में करते थे। इस कोशिश में रेल बजट में स्कूल, अस्पताल और मेडिकल कॉलेज खोलने जैसे हास्यपद घोषणाएं करने से भी संकोच नहीं करते थे इसके चलते रेलवे की हालत भी खस्ताहाल हुई हैं और यात्रियों को सुविधाओं और सुरक्षा देने की घोषणाएं भी खोखली साबित हुई हैं। पिछले एक दशक में रेलवे को व्यवसायिक के बजाय संकीर्ण, राजनीतिक नजरिए से संचालित कराने जैसे दुष्परिणाम सामने आए हैं, उन्हें देखते हुए यह आवश्यक था कि उसे फिर से पटरी पर लाया जाए वर्तमान रेल मंत्री जी ने यही करने की कोशिश की है और इसके लिए उनकी तारीफ की जानी चाहिए। निःसन्देह यह इसलिए संभव हो सका क्योंकि देश की जनता ने मोदी जी की सरकार को ऐसा जनादेश दिया जिससे वह बेजा राजनीतिक दबावों से बची हुई है।

रेल बजट में सरकार ने गंभीरता दिखाई है और क्षमता निर्माण की चुनौती पर ध्यान देकर सही काम किया है। माननीय रेल मंत्री ने आगामी पांच वर्षों में रेलवे में आठ लाख छप्पन हजार करोड़ रुपए निवेश किए जाने की बात कही है, रेलवे की आवश्यकताएं और प्राथमिकताओं को पूरा करने के लिए यह सही दिशा में कदम है। आगामी दो वर्षों में 9 रेलवे रूट पर 200 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से ट्रेन चलाए जाने की योजना स्वागत योग्य कदम है। इधर-उधर हाथ-पांव मारने के बजाय बड़े परिदृश्य पर निगाह दूरदर्शी परिकल्पना और अलग-अलग सेक्टर के लक्ष्यों का एकीकरण ही माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु के बजट की सबसे बड़ी खासियत है। प्रभुजी ने पिछले बजट में आरंभ की गई परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान दिया गया है। पिछले बजट में जो घोषणाएं की गई थी उनमें अधिकतर 15 वर्षों से लंबित हैं, हालत यह है कि जमीन का अधिग्रहण कर लिया गया परन्तु परियोजना नहीं बन पायी।

देश की आधी आबादी की सुरक्षा हेतु इस बजट में सीसीटीवी कैमरे कोचों में लगाने की योजना, मात्र शक्ति की सुरक्षा के प्रति सरकार की गंभीरता दर्शाता है।

---

* Speech was laid on the Table.

विगत कुछ महीनों में रेलवे स्टेशनो पर जो स्वच्छता दिखी है वह काबिले तारीफ हैं। ट्रेनों में बायो शौचालय और वैक्यूम शौचालय का निर्माण स्वच्छ भारत अभियान की सार्थकता को बल देगा। क्योंकि जहां स्वच्छता होती हैं वहां लक्ष्मी का वास होता है और जहां लक्ष्मी का वास होता है वहीं सम्पन्नता और समृद्धि होती है। अच्छे शुद्ध भोजन की व्यवस्था पूर्वोत्तर राज्यों को रेल से जोड़ने की मुहिम अखंड भारत की एकता को मजबूती प्रदान करेगा।

माननीय रेल मंत्री जी रेलवे के कायाकल्प के लिए प्रभु बन के आए हैं। हमें आशा है कि रेलवे क्षेत्र में हमारा संसदीय क्षेत्र काफी पिछड़ा हुआ है। जबकि यह पर्यटन और कृषि का बड़ा क्षेत्र है यहाँ एक भी आरओबी नहीं है रेलवे फाटकों पर प्रतिदिन घंटो जाम लगता है। दिल्ली के लिए कोई सीधा रेलमार्ग नहीं है केवल कासगंज, अलीगंज मात्र 55 किलोमीटर का यह मार्ग रेल से जुड़ जाता है तो हमारे क्षेत्रवासियों के लिए ही नहीं सात-आठ संसदीय क्षेत्रों के लिए भी दिल्ली दूर नहीं होगी। मथुरा, कासगंज, फरूखाबाद, कानपुर तक दोहरीकरण स्वीकृत है, धन अवमुक्त कर दिया गया है। कानपुर से आनन्द विहार सप्ताहिक ट्रेन को सप्ताह में तीन दिन चलाएं। हमें आशा है कि प्रभु की कृपा हमारे पिछड़े क्षेत्र पर होगी क्योंकि-

जा पर कृपा प्रभु की होई। ता पर कृपा करे सब कोई।।

पुनःएक ऐसे रेल बजट की सराहना करता हूॅं जिसे मैं ही नहीं हमारे विपक्षी भाइयों ने भी की है जिसमें दो रेल मंत्री भी रह चुके हैं के लिए धन्यवाद एवं शुभकामनाएं समर्पित करता चाहता हूं। हमारा संसदीय क्षेत्र आलू उत्पादन में एशिया में प्रथम स्थान रखता है, अन्य राज्यों में आलू को भेजने के लिए सीधी मालगाड़ी उपलब्ध न होने के कारण आलू की आपूर्ति नहीं हो पाती है।

[*]SHRI RAJEN GOHAIN (NOWGONG): I am very much thankful to the Hon'ble Railway Minister for a good budget placed by him for the 2015-16 with a long term vision. This is not a budget, this can be termed as a well researched reform documents of the Indian Railway. As stated in his budget speech, Indian Railway has a big shelf of declared projects. Mere declaration of schemes and projects may earn temporary appreciation of the people, but it cannot help in development of the country. So, this budget is becoming the milestone in the history of the Indian Railway where no new commitment has been declared to attract general people put trying to make all the provisions to comply with all earlier commitments, updated railways amenities to make it international standard.

Indian Railway is the biggest organization of the country having 13 Lakhs of human resources. Economy as well as development of the country is sizably dependent on the functioning of the Indian Railway. Such a dynamic and sensitive organization needs vigorous revamping in all spheres. Financial management is the soul of the organization. Mere expansion of network with the help of union budget share cannot be termed as a good financial management. The giant Indian Railway must be self sustainable with its own resources in immediate near future.

For augmentation of capacity utilization, he has rightly said that Rail will continue to be our precious National asset. To make it precious and self sustainable, he proposes manifold upgrading of the infrastructure. Construction of double and triple line will able to clear traffic congestion, increase optimum utilization of the tracks resulting maximum clearance of traffic with more revenue. Modernization of stations and junctions with required amenities is a good proposal. But, at the same time, the parity should be maintained in similar class

---

[*] Speech was laid on the Table.

of junctions and stations in the entire country. I have noticed during my visits to several states, condition of recently modified stations and junctions are not of the same standard. Again, bottlenecks of railway network, in all places of the country in general, the north eastern region in particular to be eliminated by taking some special measures by constructing a new major bridges and extending a few railway lines.

To implement all the dream modernization packages, sufficient financial resource will be required. The Railway Minister has shown his courage with a vigorous calculations to tap the required resources from different sources. He has also plan to utilize internal accurals for all those works. He has assured to give priority to those project which will require lesser initial investment, lesser implementing time and bigger revenue earning possibilities.

Several measures are proposed to improve the passenger amenities and security. He has assured to open multiple choices for food in the train. But, I shall request the Railway Minister to create mechanism to monitor the quality of food in each & every pantry car regularly since the experience of the same is a bitter one in most of the trains.

The Railway Minister must be congratulated for his decision to create Divisional Committee at each Railway Division to bridge the gap between railway and common man. This will help in transparent good administration in railway. At the same time, I shall request the Railway Minister to take up similar step in the recruitment and promotion policy etc. also.

While thanking the Railway Minister for his special attention to the north eastern region and historic steps to connect all the states of north east in the railway map, I feel pain to mention here that such an important work, which can be termed as backbone of development has been taken up after 66 years of independence of the country. So the peoples of north eastern region bound to believe the statement of "step motherly attitude of the Centre". The real truth is that nothing much has been done to improve the railway communication system

in this area. The British constructed the railway track avoiding the habitat area to create easy access to exploit natural resources of the north east. So, the peoples of the area are still far away from the required level of railway service. So, I am taking this opportunity to request our Railway Minister to approve the following projects to eliminate bottleneck of railway network: (1). Double line construction in both major track located at North and South bank of the Brahmaputra; (2). Conversion of the proposed road bridge (already sanctioned) near Tezpur connecting north and south bank of the Brahmaputra; to a road cum rail bridge; (3). Construction of new line connecting Khumtai and Jakhalabandha to eliminate bottleneck of the railway service at upper Assam and provide railway service to the people of about five districts. It is pertinent to mention here that railway track end at both the points and distance in between two points will be about 100 KM. The only hurdle is that construction of over bridge or similar structure shall have to be taken up in crossing the portion of Kaziranga National Park. (4). Considering industrial backwardness, a wagon manufacturing unit is to be installed at Chandrapur, near Guwahati where all the essential amenities are there and abandoned government land is also available; and (5). Re-arrange of the jurisdiction of the RRB, Guwahati with Assam, Meghalaya, Manipur, Tripura, Mizoram, Arunachal, Nagaland and Sikkim curtailing other states, if any.

I am also thankful to the Railway Minister for his decision to create sizable numbers of Railway Over Bridges. I have been approaching the Railway Department for last ten years to construct two. ROB in my constituency. I hope, the Minister will honour the request of the public representatives this time.

The Minister has taken right decision to make railway and land encroachment free. This is a good decision. Eviction works has already been started in some selected vulnerable and sensitive places. Peoples have taken shelter in an unused railway land by making a small shelter with torn-out plastic etc. due to their poverty only. This section of peoples of the country deserve special attention from the Government. We may not give them food and shelter,

but we should not kick away from their own arrangements overnight. So, I request the Railway Minister to stop random eviction of the wretched poor peoples on humanitarian ground. They should be served with proper notices giving sufficient time to arrange alternatives. I shall welcome such steps immediately where some railway project is to be set up.

We are proud enough with the 13 lakhs of brothers and sisters serving in the railway department. But I am not happy at all about the due share of representation of different sections of people of the country. Due to reason not known to me, peoples from ST, SC and OBC category have not been given the opportunity to climb the ladder. These peoples should not be deprived at all since the constitution and prevailing rules of the Government enter tailed them some share. I shall request the Railway Minister to look in to the aspects of giving justice to the underprivileged category people in railway services.

*DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE (DHULE): I congratulate our dynamic Railway Minister Mr. Suresh Prabhu for this historical Budget. I call this Budget a historical Budget because this is the first time railway Minster refrained himself from taking populist measures and decided to address basic issues of sagging fortunes of Railway economy. Depoliticization of Railways will begin with this Budget. 300 new Railway projects are incomplete some of them were sanctioned 30 years back. Last 10 years 99 projects were anctioned and only 1 project is completed. Today on single track, the Indian Railways have to run fast express trains like Rajdhani, Shatabdi, ordinary slow passenger trains as well as goods train. That is the reason why Shatbadi and Rajdhani, though they are capable of speed 130 Km/Hr, the average speed does not exceed 70 Km/Hr and the ordinary passenger train cannot average more than 25 Km/hr. The Railway spends 94 paise for every rupee it earns, leaving only 6 paise for new projects. No efforts were taken to expand the capacity of existing high density network. No efforts were taken to generate railway income. Unfortunately, Railway facilities have not improved very substantially over the past few decades. You can cure the patient, if you correctly diagnose the patient's illness. But if you don't assess the patients illness properly, patient suffers and becomes critical. This is what exactly has been happening with Railways all these years. It is big challenge infront of you to transform the Railways. As you rightly diagnosed, the fundamental reason for this is chronic under investment in Railways which has led to congestion and over-utilisation of track. As consequences, capacity augmentation suffers, safety is challenged and the quality of service. Delivery declines leading to reduced efficiency, sub-optimal freight traffic and fewer financial resources. Lack of investiment has stalled modernization of railway sector, pushing it behind other

---

* Speech was laid on the Table.

modes of transport affecting its revenue generating capacity. We appreciate your initiatives that will systematically address customers concern about cleanliness, comfort, accessibility, service quality and speed of train. I congratulate you for your priority to expand the capacity of the existing high density network. Your emphasis will be on guage conversion, doubling, tripling and electrification and modern rail technology. This will increase daily passenger capacity from 21 million to 30 million. Key customers like coal, steel, cement industries will need new line to transport their wares. And modernization of these tracks will lead to grow annual fright carrying capacity from 1 billion tonnes to 1.5 billion tonnes. This will boost to Railway revenue generating capacity. Transforming railways will need huge funds. I congratulate you for taking up the mammoth challenge of raising funds to the tune of 8.5 lakh crores in five years. Consistent with Prime Ministers' vision of co-operative federalism, you have signed MOU with States for special purpose vehicle model (SPV). This will generate the funds through equities by State and Railways. Railways will partner with PSUs to ensure that sufficient capacity is built to transport critical commodities like coal, iron-ore and cement etc. You are likely to tap other sources of finance from Multi-lateral development banks and pension funds. But I come from Dhule constituency from North Maharashtra which is under-developed and backword area. Since independence, previous Governments have neglected this area. Since Independence, railway have not given anything in my constituency. Dhule is not on main railway track, that is depriving our area od development and industrialization. There has been demand for new Railway line project i.e. Manmad-Indor Railway line since last 30 years. The total length of new railway line project is 339 km. it starts from Manmad goes to Malegaon, shirpur, Dhule in Maharashtra and then to Sendhawa, dhar, Indore in Madhya Pradesh. This is our long cherished dream and people from area believe that once this new railway line project is sanctioned and completed, it will boost industralisation and that will generate employment opportunities to lakhs of youth from my area. I congratulate

you for sanctioning the new survey and hope in 2 to 3 years time you will sanction and complete the project. You are well aware of plights of our people. Our people believe you and have faith in you.

***श्री भोला सिंह (बुलंदशहर):** मैं रेल मंत्री का धन्यवाद करना चाहूंगा जिन्होंने इस कायाकल्प रेल बजट के माध्यम से माननीय प्रधानमंत्री जी एवं देश की सवा सौ करोड़ जनता की आंखों में पल रहे सपनों को धरातल पर ला दिया है। अच्छे दिनों का आगाज हो चुका है और अगर आगाज ऐसा है तो अंजाम निश्चित तौर पर अच्छा होगा।

इस बजट के माध्यम से माननीय मंत्री जी ने रेलवे की अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ बनाते हुए देशवासियों को बेहतर सुविधा उपलब्ध कराने के लिए समाज के सभी वर्गों का ध्यान रखते हुए कम लागत पर अधिक सुविधाएं उपलब्ध कराने का लक्ष्य रखा है जैसे रेलवे लाइनों का दोहरीकरण, तिहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराते हुए बिना किराया बढ़ाए हुए यात्रियों को बेहतर सफाई व्यवस्था जैविक शौचालय का निर्माण, साफ सुथरे बिस्तर, अनारक्षित यात्रा करने वाले यात्रियों को 5 मिनट में टिकट उपलब्धता, यात्रियों को सस्ता एवं स्वच्छ पानी उपलब्ध कराने हेतु वाटर वैंडिंग मशीन की व्यवस्था कर सराहनीय बजट दिया है।

इसके अतिरिक्त देश के बहादुर सिपाहियों की यात्रा को सुगम बनाने के लिए वारंट प्रणाली को समाप्त करते हुए रक्षा यात्रा प्रणाली विकसित करने के साथ-साथ, महिलाओं की सुरक्षा को दृष्टिगत रखते हुए महिला कोचों में कैमरे एवं टोल फ्री नम्बर 182 की शुरूआत और यात्रियों की समस्याओं के अतिशीघ्र समाधान हेतु 24 घंटे सातों दिन हेल्पलाइन नम्बर 138 की शुरूआत, डिजिटल इंडिया की पहल करते हुए बी-श्रेणी के स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा एंव ट्रेनों की आगमन प्रस्थान की सूचना मोबाइल पर एसएमएस द्वारा देकर मंत्री जी ने सराहनीय कार्य किया है। माननीय मंत्री जी ने यात्रा को रोमांचक एवं बेहतर बनाने के लिए खाने की व्यवस्था ई-केटरिंग द्वारा कराकर महत्वपूर्ण कार्य किया है।

हमारी सरकार ने मात्र 9 महीने में मेघालय को भी रेलवे के मानचित्र पर जोड़ने का कार्य किया है। जो लोग 125 करोड़ देशवासियों के इस बजट का विरोध कर रहे हैं वो 60 साल के शासन काल में दिल्ली से मात्र 75 कि.मी. दूर और एनसीआर का हिस्सा मेरी लोक सभा बुलन्दशहर को भी नहीं देख पाए। बुलन्दशहर अपने अंदर अनेकों रहस्यमयी ऐतिहासिक पन्नों को समेटे हुए है। महाभारत काल की कई गाथाएं और दानवीर करण एवं रुक्मणी का स्वर्णिम इतिहास एवं कई स्थानो पर गंगा मैय्या का साथ भी प्राप्त है। इसमें छोटी काशी के नाम से जाना जाने वाला अनूपशहर का पावन धाट, दिल्ली और एनसीआर

---

* Speech was laid on the Table.

के लोगों के लिए फल, सब्जियां, अनाज एवं भारी मात्रा में दूध बुलन्दशहर की भूमि से मिलता है एवं यहां पर नरौरा परमाणु ऊर्जा संयंत्र स्थापित है। इसके बावजूद भी बुलंदशहर भारतीय रेल की मुख्य धारा से अलग-थलग पड़ा हुआ है।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि बुलंदशहर को रेल की मुख्य धारा से जोड़कर पूर्व में प्रस्तावित रेलवे लाइन दादरी से बुलंदशहर, जहांगीराबाद, छोटी काशी, अनूपशहर होते हुए नरौरा राजघाट लम्बाई लगभग 105 कि.मी. एवं चौला स्टेशन से बुलन्दशहर स्टेशन तक लगभग लम्बाई 16 कि.मी. को अतिशीघ्र पूर्ण कराकर एवं वर्तमान में दिल्ली से बुलन्दशहर के लिए एक लोकल ट्रेन चलाकर प्रगति की राह अग्रसर करें ताकि वहां पर पर्यटन का विकास हो और लोगों को रोजी रोजगार मिले।

***श्री सदाशिव लोखंडे (शिर्डी) :** मेरे चुनाव क्षेत्र

1. शिर्डी मनमाड डब्बल लाईन मार्ग
2. गोटी- शिर्डी तवा रेल मार्ग
3. पुणे-नासिक शिर्डी रेल मार्ग

ये नया रेल मार्ग बनना जरूरी है ।

***श्री कृपाल बालाजी तुमाने (रामटेक) :** मैं माननीय रेलमंत्री जी से केवल यह मांग करना चाहता हूँ ।

I) साल 2013-14 में रामटेक लोकसभा के नागपुर-नगभिंड रेलवे लाईन को नैरोगेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तन करने की घोषणा की थी । उसके लिये माननीय मंत्री जी ने रूपये का प्रावधान करके काम की शुरूवात करने की प्रार्थना है ।

***श्री धर्मेन्द्र कुमार (आँवला) :** मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अभूतपूर्व बजट का समर्थन करता हूँ । मेरे लोक सभा क्षेत्र 24 आँवला के अंतर्गत बरेली जंक्शन से चतेहरी की बीच बदायूं, अलीगढ़ मार्ग पर उपरिगामी पुल बनाया जाये इस मार्ग पर भारतीय तिब्बत सीमा पुलिस देचरा मनडी एवं तमाम शैक्षिक संस्थान हैं कृपया उपरगामि पुल आवश्यक है । कृपया बजट में शामिल करने का कष्ट करें। एवं चनेहरी रेलवे स्टेशन को जंक्शन बनाने की कृपा करे ।

* Speech was laid on the Table

***श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज):** वर्ष 2015-16 के लिए रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूं । विगत वर्षों की भांति रेल बजट केवल घोषणाओं का दस्तावेज मात्र नहीं है बल्कि वास्तविक देश की जनता के लिए पूरे वर्ष का परिव्यय है जिसमें रेल से प्रतिदिन सफर करने वाले 2 करोड़ 75 लाख यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा के लिए उठाए गए कदमों के लिए वित्तीय व्यवस्था निर्धारित की गई है । रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु इस बात के लिए बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने इस वर्ष के रेलवे बजट में वार्षिक परिव्यय के साथ अगले पांच वर्षों के लिए 8.5 लाख करोड़ की योजनाओं को पूरा करने के लिए प्रतिबद्धता दोहरायी है । केवल 8.5 लाख करोड़ के संसाधन की बात रेल मंत्री ने नहीं कही बल्कि रेल के आंतरिक संसाधनों, सार्वजनिक उपक्रम, विश्व बैंक एवं राज्यों के साथ मिल कर 8.5 लाख करोड़ की व्यवस्था सुनिश्चित करने का उपाय भी किया है । क्योंकि भारतीय रेल विश्व में तीसरे नंबर की संस्थान है जबकि यात्रियों को ढोने में विश्व में नम्बर एक पर है, एवं मालभाड़ा ढोने में भारत की रेल दुनिया में चौथे नंबर पर है । भारतीय रेल देश में प्रतिदिन 11,000 गाड़ियों का संचालन करती है । इसके बावजूद बिना यात्रियों के किराये में वृद्धि किए रेल की बुनियादी ढांचे की विस्तार एवं सुदृढ़ करने की योजना सुनिश्चित की गई है । पहली बार यात्रियों की सुविधाओं एवं सुरक्षा पर पूरी तरह भारतीय रेल ने फोकस किया है । इस बार तीन दशक से स्वीकृत 676 परियोजनाएं जिनमें अभी तक केवल 359 ही पूरी हो पाई है । शेष 317 जो वर्षों से अभी तक लंबित पड़ी है उसे पूरा करने की प्राथमिकता निर्धारित किया गया है । यात्रियों के लिए पूरे देश में भारतीय रेल ने एक हेल्पलाइन नंबर प्रारंभ किया है ।

भारतीय रेल ने अपनी क्षमता में पर्याप्त विस्तार करने का लक्ष्य निधारित किया है । इसकी अवसंरचना को आधुनिक बनाना, यात्री वहन क्षमता को 2.10 से बढ़ा करके 3करोड़ यात्री प्रतिदिन रेलवे द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान तक लेकर के पहुंचाने का लक्ष्य निर्धारित किया है । पहली बार रेलवे ने अपने रेल पथ की लंबाई 20% तक बढ़ा करके 1,14,000 किमी. से बढ़ाकर 1,38,000 किमी. तक करना। इसी तरह इस वर्ष माल वाहक क्षमता एक बिलियन टन से बढ़ाकरके 1.5 बिलियन टन करना । इस बार रेल मंत्री ने अर्थव्यवस्था का पुनः प्रमुख वाहक बनाना, उच्चतर निवेश के लिए संसाधन जुटाना है ।

महत्वपूर्ण निर्णय इस बार अधिक ढुलाई वाले मार्गों पर सकुलंन कम करनाऔर प्रमुख रूप से गाड़ियों की गति बढ़ाना, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, तिहरीकरण और विद्युतीकरण पर जोर देना है । क्योंकि भारतीय

* Speech was laid on the Table

रेल देश की जीवनधारा है । रेल में यात्रियों को सुखद यात्रा का आभास दिलाने हेतु स्वच्छ रेल, स्वच्छ भारत के लिए साफ-सफाई के लिए एक नया विभाग बनाने का निर्णय लिया है । प्रोफेशनल एजेंसिस के जरिए एकीकृत साफ-सफाई, अपशिष्ट पदार्थों से ऊर्जा पैदा करने वाले संयंत्र, पिछले वर्ष के 120 स्टेशनों की तुलना में 650 अतिरिक्त स्टेशनों पर नए शौचालय एवं जैव-शौचालय बनाने का निर्णय लिया गया है । इस बार बिस्तरों के लिए निफ्ट सेनिटाइन डिस्पोजेबल बिस्तर की आनलाइन बुकिंग करने की सुविधा की गई है। 24 X 7 के लिए यात्रियों को हेल्पलाइन 138 एवं सुरक्षा से संबंधित शिकायतों के लिए टोल फ्री नं. 182 पूरे देश के लिए रेलवे ने सुविधा प्रदान की है । पहली बार रेल के यात्रियों को अनारक्षित टिकट जारी करने में विलंब को समाप्त करके 5 मिनट के भीतर जारी करने की व्यवस्था भारतीय रेल ने किया है । रेल-सह-सड़क टिकट की तर्ज पर और अधिक स्थानों पर एकीकृत टिकट प्रणाली की व्यवस्था लागू करने का निर्णय लिया है ।

प्रायः रेल यात्रियों को भोजन की गुणवत्ता की शिकायत सुनने को मिलती है । रेलमंत्री जी ने यात्रियों को मनपसंद भोजन के लिए ई-केटरिंग की सुविधा प्रदान की जाएगी । टिकट बुक करते समय आईआरसीटीसी की वेबसाइट के माध्यम से अपने भोजन के लिए आर्डर करने की व्यवस्था प्रदान की गई है। इस दिशा में सर्वोच्चतम फूड चैनों को यात्रियों की इस परियोजना से जोड़ने का कार्य जारी किया गया है। अच्छी गुणवत्ता वाला भोजन परोसने के लिए प्रतिष्ठित एजेंसियों द्वारा विनिर्दिष्ट मंडलों में बेस किचन की स्थापना करने का निर्णय लिया गया है । स्टेशनों पर वाटर वैंडिंग मशीनों का विस्तार करने का निर्णय रेल मंत्रालय ने लिया है । इस बार रेल बजट में महिलाओं की सुरक्षा के लिए पायलट आधार पर मेनलाइन के चुनिंदा सवारी डिब्बों और उपनगरीय गाड़ियों में महिलाओं के डिब्बों में निगरानी रखने के लिए कैमरे लगाना, इसके लिए महिलाओं की प्राइवेसी का भी ख्याल रखा जाएगा । लंबी एवं दूर की गाड़ियों में जिसमें यात्री अपने घर से दूर कई दिन तक उसी ट्रेन पर सफर करता है इसके लिए भारतीय रेल ने लाइसेंस शुल्क के आधार पर चुनिंदा शताब्दी गाड़ियों में आनबोर्ड मनोरंजन संबंधी परियोजना शुरू करने का निर्णय लिया गया है । साधारण श्रेणी के सवारी डिबबों में मोबाइल फोन चार्जिंग सुविधा शुरू करना और स्लीपर श्रेणी के

सवारी डिब्बों में इस सुविधा का विस्तार करने का निर्णय लिया गया है । रेल मंत्री ने इस बार जहां यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा पर फोकस किया है, वहीं दूसरी तरफ स्टेशन पर सुविधाओं को बढ़ाने का निर्णय लिया गया है । इस निर्णय के सापेक्ष 200 नए स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने का निर्णय लिया गया है । 'बी' श्रेणी के स्टेशनों पर वाईन्फाई की सुविधा प्रदान करना है । चिन्हित गाड़ियों में 24 सवारी डिब्बों से 26 सवारी डिब्बों को करके रेलगाड़ियां चलाई जाएंगी ।

भारतीय रेल ने स्टेशन के पुनर्विकास नीति में पूर्ण बदलाव करके खुली निविदाएं आमंत्रित करके पुनर्विकास प्रक्रिया को सरल बनाने का निर्णय लिया है । प्रमुख शहरों में 10 सैटेलाइट रेलवे टर्मिनल का विकास किया जाएगा । वर्ष 2015-16 में 8686 करोड़ रूपये का निवेश पर 1200 किमी. की लाइनें चालू की जाएंगी जो पिछले वर्ष की तुलना में 84% अधिक है । मौजूदा वर्ष में 800 किमी. के आमान परिवर्तन को चालू करने का निर्णय लिया गया है । लगभग सभी राज्यों को कवर करते हुए 96,182 करोड़ रूपये की कुल लागत पर विद्युतीकरण सहित 9,400 किमी. के दोहरीकरण, तिहरीकरण और चौहरीकरण की 77 परियोजना शुरू करने की स्वीकृति प्रदान की है । ये राशि स्वीकृत राशि से 2700% अधिक है । 2374 करोड़ रूपये के परिव्यय के साथ उच्च प्राथमिकता देते हुए यातायात सुविधा संबंधी निर्माण करने का निर्णय लिया गया है । पूर्वोत्तर राज्यों में मेघालय अब भारतीय रेल के मानचित्र पर आ गया है । और दिल्ली तक सीधे कनेक्टिविटी फ्रेट कोरीडोर उपलब्ध कराई जाएगी । रेलवे विद्युतीकरण की गति बढ़ाना 2015-16 में 6608 मार्ग किमी. को स्वीकृत किया गया है । यह पिछले वर्ष की तुलना में 133% अधिक है । भारतीय रेल के योजना बजट का आकार को 65,798 करोड़ रूपये से बढ़ाकर 2015-16 में 1,00,011 करोड़ रूपये कर इसमें 52% की वृद्धि की है । केन्द्र सरकार से कुल योजना की 41.6% सहायता प्राप्त होना और आंतरिक सृजन 17.8% रखना है । तथा रेलवे बोर्ड में एक वित्त व्यवस्था करने की स्थापना है । 9 रेलगाड़ियों की गलियारों की मौजूदा रफ्तार 110 से 130 किमी. प्रतिघंटा से बढ़ा करके क्रमशः 160 और 200 किमी. प्रतिघंटा करना है । इसी तरह से इस बार रेलवे बुलेट ट्रेन मुम्बई एवं अहमदाबाद के बीच उच्च रफ्तार रेलगाड़ी के लिए व्यवहारिकता अध्ययन अंतिम चरण में है । डायमंड चतुर्भुज पर अन्य हाईस्पीड मार्गों में अध्ययन किया जा रहा है ।

अंत में, मैं रेलमंत्री का ध्यान यात्रियों के चार प्रमुख समस्याओं की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं । महत्वपूर्ण गाड़ियों में यात्रियों की प्रतीक्षा श्रेणी लंबी-लंबी होने के कारण यात्रियों की यात्रा पूरी नहीं हो पाती है । इसी तरह से दूसरी समस्या गाड़ियों का विलंब से चलना है । गाड़ियों के लेट होने के कारण यात्रियों का उद्देश्य पूरा नहीं हो पाता है । तीसरा, देश की 362 रेलवे परियोजनाओं का कई वर्षों से पूरा न होने के

कारण रेलवे को एक लाख 58 हजार 616 करोड़ रूपये की आवश्यकता है । इस 362 रेलवे परियोजनाओं में नई रेल लाइन की 154, आमान परिवर्तन 42 एवं दोहरीकरण की 166 परियोजनाएं लंबित है । इस बार बजट में नई घोषणाएं करने के बावजूद पुरानी लंबित परियोजनाओं को पूर्ण करना है । रेल मंत्री ने भारतीय रेल को आत्मनिर्भर बनाने की दिशा में संकल्प लिया है । अभी तक भारतीय रेल की आमदनी के सापेक्ष खच 91.8% है । इस बार इसे घटा करके ओपरेटिंग रेशियो 88.5% का लक्ष्य रखा गया है । पहली बार यात्रियों की सुविधा के स्टेशन की सुविधाओं के लिए रेलवे में 800 से 900 करोड़ का बजट रहता था लेकिन इस बार तीन गुना अधिक करके 2500 करोड़ का व्यय निर्धारित किया गया है । देश के सभी Unmanned Level Crossing को समाप्त करके रेलवे ओवरब्रिज और रोड़ अंडरब्रिज का निर्माण है । मैं अंत में भारत सरकार द्वारा बौद्ध सर्किट की प्राथमिकता निर्धारित करने के निर्णय का स्वागत करता हूं । इसके लिए गौतमबुद्ध की जन्मस्थली सिद्धार्थ नगर से बस्ती नई रेल लाइन के लिए अपेक्षित धनराशि को स्वीकृत करने की मांग करता हूं । मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं ।

***डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण) :** माननीय रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु जी को धन्यवाद कि इन्होंने जनमानस का ख्याल इस बजट में रखा । मेरे संसदीय क्षेत्र में पूर्व में स्वीकृत योजनाओं में धनराशि की व्यवस्था करे जैसे सुगौली-हाजीपुर रेल खण्ड, बेतिया छावनी ओवर ब्रिज, रक्सौल में 2 ओवर ब्रिज, सभी रेलवे क्रासिंग पर टेलीफोन की सुविधा, भेलाही-नरकटियागंज रेल पथ को शीघ्र पूरा करने, मुजफ्फरपुर-पनिअहवा रेल पथ के नवीकरण , सेमरा व रमगढ़वा में तीसरे लाइन के निर्माण आदि कार्यों को शीघ्र पूरा कराने पर बल दिए हैं ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अपने संसदीय क्षेत्र के निम्नलिखित बिंदुओं पर ध्यान आकृष्ट करते हुए इन्हें पूरा करने का भी निवेदन करता हूँ ।

1. मझौलिया रेलवे स्टेशन पर इंटरसिटी एक्सप्रेस का ठहराव

2. रक्सौल से दिल्ली के लिए पशुपतिनाथ एक्सप्रेस प्रतिदिन शुरू करने से नेपाल से दिल्ली आने वाले यात्रियों को तथा महात्मागांधी के कर्मभूमि चम्पारण के लोगों को काफी सुविधा होगी ।

3. बेतिया से रेक प्वाइंट कुमारबाग शिफ्ट करने से बेतिया शहर के नागरिकों को जाम की समस्या से निजात मिलेगा क्योंकि बेतिया रेलवे स्टेशन के दोनों तरफ आबादी बसा है ।

4. मोतिहारी से रेक प्वाइंट सेमरा शिफ्ट करने से जाम की समस्या से निजात मिलेगा ।

5. छौड़ादानों में रेक प्वाइंट बनाना

6. आदापुर रेलवे स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण

7. नकरदेई रेलवे स्टेशन का जीर्णोद्धार

8. चनपटिया रेलवे स्टेशन को माडल रेलवे स्टेशन में परिवर्तित करना

9. महात्मा गांधी के कर्मभूमि चम्पारण के बापूधाम से महात्मा गांधी के जन्मभूमि तक एक सुपरफास्ट एक्सप्रेस चलाने के संबंध में ।

10. बापूधाम एक्सप्रेस जो मुजफ्फरपुर से बांद्रा तक हफ्ते में दो दिन जाती है इसे प्रतिदिन बापूधाम स्टेशन से बांद्रा तक चलाने के संबंध में

11. रक्सौल से हाजीपुर वाया सीतामढ़ी इन्टरसिटी एक्सप्रेस चलाने के संबंध में

12. गरीब रथ मुजफ्फरपुर से आनंद बिहार प्रतिदिन चलाने के संबंध में ।

* Speech was laid on the Table

12.03.2015

***श्रीमती प्रियंका सिंह रावत (बाराबंकी) :** इस देश के विकास पुरूष नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में बनी एनडीए की सरकार का रेल ऑफ फ्यूचर का बजट है । इसलिए मैं मंत्री सुरेश प्रभु जी को धन्यवाद करती हूं कि उन्होंने इतना बढ़िया रेल बजट प्रस्तुत किया । जब हम किसी देश में जाते हैं तो वहां की रेल व्यवस्था को देखकर हमारे मन में ख्याल आता है कि हमारे देश का प्रत्येक नागरिक हर सुविधाएं चाहता है जो मील का पत्थर साबित हो । भारतीय रेल का प्रत्येक नागरिक सुकून यात्रा ऐसा वचन देने वाला बजट है जो पुरानी केन्द्रीय सरकारें नहीं कर पाई वहां वर्तमान एनडीए की सरकार ने पूरा आज इस रेल बजट में कर दिखाया है । इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं । जो पहले की सरकारें बजट प्रस्तुत करती थी वह पोलिटिकली ज्यादा होता था लेकिन आज यह बजट दर्शा रहा है कि यह बजट पोलिटिकली मोटिवेटीव बजट आया है । इसी माइने में पालिटिकल बिल और डिटरमिनेशन भारतीय रेल यात्रियों की अपेक्षा पूर्ण करने वाला यह बजट है । मैं इसका समर्थन करती हूं । मेरा संसदीय क्षेत्र उत्तर प्रदेश बाराबंकी है । मेरे बाराबंकी में कई महत्वपूर्ण ट्रेनें जाती है । जिसका जिक्र मैंने जीरो ऑवर में यह विषय रखा था और आज भी रखती हूं ।

1. मऊ एक्सप्रेस
2. कबीर गुरू एक्सप्रेस
3. गरीबरथ एक्सप्रेस
4. दिल्ली-फैजाबाद एक्सप्रेस
5. लोहित एक्सप्रेस
6. अमरनाथ एक्सप्रेस
7. डिबरूगढ़ एक्सप्रेस
8. जननायक एक्सप्रेस
9. जनता किसान एक्सप्रेस
10. इंटर सिटी एक्सप्रेस

---

* Speech was laid on the Table

इन सब ट्रेनों का ठहराव 2 से 4 मिनट के लिए बाराबंकी जंक्शन पर करने का निवेदन करती हूं। मंत्री जी मेरे क्षेत्र की काफी समय से यह मांग की जा रही है और दूसरी मांग बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर पैदल उपरगामी पुल पर ऊंचीकरण की आवश्यकता है क्योंकि जंक्शन होने के बावजूद मूलभूत सुविधाएं तक नहीं है।

जनता पूछती है कि रेल बजट में आम जनता के लिए क्या है तो मैं बताना चाहती हूं कि

1. सामान्य श्रेणी के सवारी डिब्बों में वृद्धि की जाएगी।
2. सामान्य श्रेणी के डिब्बों में तथा शयनयान डिब्बों में मोबाइल चार्जिंग की सुविधा
3. वेंडिंग मशीनों के जरिए सस्ती दर पर पीने के पानी की उपलब्धता
4. स्टेशनों पर सेल्फ आपरेटिंग लॉकर
5. टिकट में आसानी - 5 मिनट में टिकट वेंडिंग मशीनें
6. सवारी डिब्बों की संख्या 24 अथवा 26 करके सीटों की संख्या में वृद्धि
7. गाड़ी की गति में वृद्धि
8. आदर्श स्टेशन योजना में 200 और स्टेशनों को शामिल करना

निर्माण कार्यक्रम 2015-16 में हमनें 238 आरओबी तथा 732 आरयूबी का निर्माण करने तथा 3438 समपारों को समाप्त करने के कार्य को स्वीकृत करने का प्रस्ताव किया और महिलाओं के लिए सीसीटीवी केमरे की सुविधाएं दी गई है।

मैं इस रेल बजट का स्वागत व समर्थन करती हूं।

***श्रीमती नीलम सोनकर (लालगंज):** माननीय रेल मंत्री, श्री सुरेश प्रभु जी ने, 2015-16 का जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका तहेदिल से समर्थन करती हूं। इस बार के रेल बजट में इरादे भी हैं और कार्य योजना भी है। भारतीय रेल विश्व के सबसे बड़े नेटवर्क में शुमार है। लेकिन भारतीय रेल को विश्व स्तर का बनाने के लिए बहुत कुछ किया जाना बाकी है। इस बार के रेल बजट में माननीय मंत्री जी ने जो खाका प्रस्तुत किया है, निश्चय ही संकल्पित इरादे हैं और अगले पांच वर्षों में जिस प्रकार 14,000 किलोमीटर रेल लाईनों का विद्युतीकरण करने, दोहरीकरण करने का संकल्प दर्शाया गया है, राजस्व की कमी को पूरा करने के लिए स्वावलंबी होने की ओर कदम बढ़ाया गया है, नई टेक्नोलॉजी को रेलवे में समाहित किया गया है, निश्चय ही इरादे पक्के हैं और प्रगति सुनिश्चित है। इस बार के रेल बजट में 9 रेल मार्गों पर उच्च गति की बुलेट ट्रेन चलाने, प्रीमियम विशेष ट्रेनें, कश्मीर में रेलवे नेटवर्क का विकास करना, उधमपुर-कटरा रेल सेवा शुरू करना, उत्तर-पूर्वी राज्यों को रेल सम्पर्क से जोड़ना, 400 प्रमुख स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा, 5 मिनट में आरक्षण, प्रधानमंत्री के स्वच्छता अभियान को रेलवे से जोड़ना, ट्रेनों की साफ-सफाई, 120 दिन पहले बुकिंग, ग्रीन कॉरिडोर का विस्तार, महिलाओं की कैमरे से सुरक्षा, रेलवे में 4000 महिला सुरक्षाकर्मी की भर्ती आदि निश्चय ही योजनाबद्ध तरीके से रेलवे को आत्मनिर्भर बनाने की दिशा में यह बजट है, जिसकी मैं सराहना और समर्थन करती हूं। हमारी रेलवे राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है जिस पर सभी को गर्व होना चाहिए।

हमें 1947 में आजादी मिली, चीन को 1949 में। आज चीन में 54 रेल मार्गों पर बुलेट ट्रेनें 200 से 300 कि.मी. की गति से दौड़ रही है। हमारी शुरूआत अब होने जा रही है। इसके लिए निश्चय ही पूर्ववर्ती सरकारें मुख्य रूप से जिम्मेदार हैं। जो पहले सरकार में थे आज विपक्ष में हैं, बात कड़वी है माफ करेंगे। इससे पहले के जितने भी बजट पेश किए जाते थे वह राजनीतिक इरादे से पेश किए जाते थे। मंशा राजनीतिक लाभ की होती थी। कांग्रेस की सरकारों ने, रेलवे में ठेकेदारी प्रथा चालू करके क्लास-डी की नौकरी को खत्म ही कर दिया जिसके कारण ग्रामीण युवकों, 10वीं पास बेरोजगार युवक-युवतियों को क्लास-डी की स्थाई नौकरी "मुगेरी लाल के हसीन सपने जैसी" हो गई। हम अपनी सरकार से क्लास-डी की नौकरी को स्थायी करने और इसमें ठेका प्रथा खत्म करने की मांग करते हैं। इस बार के रेल बजट में समग्र विकास को केन्द्र में रखकर पक्के इरादे से बजट पेश किए गए हैं। निश्चय ही इसका लाभ जनता को मिलेगा।

---

* Speech was laid on the Table.

इसी कड़ी को आगे बढ़ाते हुए से माननीय मंत्री जी के संज्ञान में कुछ बातों, कुछ कार्यों को लाना चाहती हूं। मैं उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल में स्थित लालगंज से सांसद हूं। हमारा क्षेत्र आजमगढ़ जिला में पड़ता है। यहां दो संसदीय क्षेत्र है, आजमगढ़ से आदरणीय मुलायम सिंह यादव सांसद हैं, वह भी इस बजट की सराहना कर चुके हैं। मैं अपने क्षेत्र को रेलवे से जोड़ने के लिए निम्नलिखित मांगों को मत्री महोदय के समक्ष रखना चाहती हूं और आशा करती हूं इसे पूरा करने की कृपा करेंगे।

आजमगढ़ से लखनऊ तक और आजमगढ़ से विध्यांचल धाम होते हुए इलाहाबाद तक, इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने हेतु मैंने 377 के माध्यम से पिछले सत्र में मांग की है। इसे शीघ्र पूरा किया जाए।

रायबरेली-जौनपुर एक्सप्रेस ट्रेन का विस्तार आजमगढ़-मऊ तक किया जाए।

कैफियत एक्सप्रेस में बोगी बढ़ाई जाए और इसका ठहराव गाजियाबाद एवं फरिहा में किया जाए और इसका विस्तार करके रोहतक तक किया जाए।

कैफियत एक्सप्रेस में बोगियों की हालत बहुत ही खराब है जिसकी चर्चा पहले भी मैंने आपसे मिलकर की हूं, कृपया इसमें नई बोगी एवं पैंट्रीकार लगाई जाए।

मऊ-आनन्द विहार गाड़ी संख्या - 15025/15026 को प्रतिदिन किया जाए।

वाराणसी से लालगंज व आजमगढ़ से मुबारकपुर होते हुए गोरखपुर तक नई रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण कराया जाए और इस रेल मार्ग का होना सुनिश्चित कराया जाए तो बाबा विश्वनाथ से गोरखनाथ व पशुपतिनाथ को तथा सारनाथ को कुशीनगर, लुम्बिनी, कपिलवस्तु को एक दूसरे से जोड़ने का सबसे सशक्त माध्यम बनेगा, जहां प्रतिवर्ष देश-दुनिया से लाखों लोग आते-जाते हैं। इससे रेलवे के राजस्व में काफी बढ़ोतरी होगी।

ओणिहार-भटनी रेलखंड का विद्युतीकरण एवं लाईन का दोहरीकरण कराया जाए।

अंत में मैं पुनः इस बजट को तहेदिल से समर्थन करती हूं और अपनी सरकार से अपेक्षा करती हूं कि रेलवे को आत्मनिर्भर बनाने के अपने इरादे को बुलन्दी के साथ आगे बढाएं। निश्चित रूप से यह बजट भारत की उन्नति, विकास और समृद्धि में सहायक सिद्ध होगा।

[*] **SHRIMATI KOTHAPALLI GEETHA (ARAKU):** Indian Railway plays an integral part in the lives of the common people of our country. First of all, I wish to congratulate the Hon'ble Railway Minister, Shri Suresh Prabhu Ji for his taking over charge and presenting his first railway budget in this August House. This budget is unique and quite innovative and different from the budgets that were presented in the history of independent India.

I wish to express my gratitude not only as member of Parliament but also as a common citizen of our country, for taking initiative in giving priority to the service sector as well as safety and security for the passengers travelling in Indian Railways. Railways has always been the best and the cheapest mode of transport, available for the citizens of India for centuries. Except providing additional Coaches, and providing new trains, no other measures relating to the services was ever prioritised.

I appreciate the initiative of our Hon'ble Minister for the creation of **TRAMNSLOC** which is the Transport Logistics Corporation of India created by the Ministry which is the greatest achievement of this budget. I welcome the decision of Hon'ble Minister in the creation of 4 new dedicated freight corridors in the coming years. The operational ratio has been targeted at 88.5% in this year's budget which is the best in the past 9 years.

I deeply appreciate the efforts of the Minister for focusing on the passengers amenities, which was most neglected for decades. The allocation for his cause has increased to 67% in this year's budget which is commendable. I also sincerely express my gratitude for having emphasized on Women Safety in particular. As a lady, this step is commendable and such act would also be a great step forward in providing safe and comfortable travel to women, travelling alone in the country.

In this regard, I also wish to bring to the notice of Hon'ble Minister the long pending demand of the population of Andhra Pradesh. We request the Hon'ble

---

[*] Speech was laid on the Table

Minister to kindly consider the formation of new zone for Andhra Pradesh i.e. Andhra Pradesh Zone, which is promised as per the AP Reorganisation Act 2013. We also request you to consider bringing entire Andhra Pradesh, Srikakulam to Nellore to Hindupur under this zone which is justified. As we have six ports in AP, we request you to bring all the six ports under this so as to make the zone self sustainable.

I would also like to draw the attention of the Hon'ble Minister regarding my constituency of Araku, Andhra Pradesh. We have only one train running from Visakhapatnam to Araku and the traffic is high. Araku is a tourist destination and is fast growing with many tourists from country and abroad visiting due to the climatic condition as well as the mind blowing waterfalls and the beauty of the thick forests and valleys. Many people prefer this travel through railway than by road as this train runs through the wonderful scenic locations of Eastern Ghats and valleys. It is a long cherished dream of Araku Valley people to have a Glass Train, which may be under PPP mode, which will boost the tourism for Araku, Andhra Pradesh.

To conclude taking forward the vision of our Hon'ble Visionary Prime Minister of India, Speed, Skill, Service and Safety, I wish we will prosper in providing more trains and expansion of infrastructure as well as provide world class amenities to our citizens though the Railway Department. With this, I support the constructive budget proposed by our Hon'ble Railway Minister.

17.34 hrs

RESOLUTION RE: CONDEMNING STATEMENT OF JUSTICE MARKANDEY KATJU AGAINST FATHER OF THE NATION MAHATMA GANDHI AND SUBHASH CHANDRA BOSE

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण जैसा कि सुबह आप सबकी इच्छा थी और आप लोगों ने चाहा था, मैं सदन के सामने निम्नलिखित प्रस्ताव रखती हूँ :

राष्ट्रपिता महात्मा गांधी एवं नेताजी सुभाष चन्द्र बोस का आदर पूरा देश करता है। इन दोनों विभूतियों द्वारा देश की स्वतंत्रता के लिए दिया गया योगदान एवं समर्पण अतुलनीय है। उच्चतम न्यायालय के पूर्व न्यायमूर्ति एवं प्रेस काउंसिल के पूर्व अध्यक्ष श्री मार्कंडेय काटजू द्वारा दिया गया वक्तव्य अशोभनीय है। यह सभा स्पष्ट रूप से पूर्व न्यायमूर्ति श्री मार्कंडेय काटजू द्वारा दिए गए वक्तव्य की भर्त्सना करती है। मुझे आशा है कि आप सभी इससे सहमत होंगे।

कई माननीय सदस्य : जी हाँ।

17.36 hrs

CANCELLATION OF THE SITTING

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Madam Speaker, lot of Members from different sides of the House belonging to different political Parties, were all suggesting this. Definitely, we have already taken a decision on 5th saying that we will work on Saturday. But they are saying, as we are cooperating to sit late evenings, why do we not cancel the sitting on Saturday? That was the suggestion given by many of the hon. Members. (*Interruptions*) अध्यक्षा जी, माननीय सदस्यों को लगता होगा कि मैं बहुत कठोर और निर्दयी हूं। संसदीय कार्य मंत्री होने के नाते मैं चाहता हूं कि सदन की कार्यवाही ज्यादा समय तक चले और सभी सदस्यों को अपने विचार रखने का मौका मिले। मुझे भी अपने व्यक्तिगत काम होते हैं, घर में पत्नी, बच्चे, पोता-पोती सब हैं। मैं समझता हूं कि सभी सहमत होंगे कि हम शनिवार को सदन की सीटिंग न रखें। कल 12 बजे से हम आम बजट पर चर्चा साढ़े तीन बजे तक करेंगे। साढ़े तीन बजे प्राइवेट मेम्बर बिल होगा। शनिवार और रविवार की छुट्टी रखते हैं। सोमवार को आम बजट पर चर्चा और शाम को रिप्लाई होगा।

माननीय अध्यक्ष : क्या इससे सारा सदन सहमत है?

कई माननीय सदस्य : जी हाँ।

HON. SPEAKER: If you all agree, then I have no objection.

श्री कल्याण बनर्जी (श्रीरामपुर): अध्यक्षा जी, जैसा आपने कहा था, वैसा ही हो रहा है।

माननीय अध्यक्ष : मैं अगर अपने से ऐसा कहूं तो ठीक नहीं होगा। आप सभी अच्छे बच्चों जैसा व्यवहार भी कर रहे हैं और बोल भी रहे हैं। मुझे लगता है कि अगर सारा सदन इस बात से सहमत है तो शनिवार की सदन की बैठक कैंसिल करा देते हैं।

कई माननीय सदस्य : जी हाँ।

17.37 hrs

RAILWAY BUDGET(2015-16)—GENERAL DISCUSSION DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT—(RAILWAYS), 2015-16 DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS—(RAILWAYS), 2014-15 RESOLUTION RE: APPOINTMENT OF PARLIAMENTARY COMMITTEE AND RESOLUTION RE: RECOMMENDATION TO RAJYA SABHA—Contd.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Madam, I am, of course, thankful to you for giving me this opportunity to reply to such a very interesting, very engaging and very enlightening debate that took place in the last two days in this august House.

I am very glad to see that almost more than half of the House participated in this debate. That shows the type of involvement that each Member of this august House, the hon. Members of the Parliament belonging to Lok Sabha, have in the Railways. So, I really first of all thank each one of you. Those who participated either by speaking or by presenting or by listening to the debate in the last two days have shown a key interest in the Railways. So, on behalf of Railway family, let me thank each one of you for being so engaged in this process.

Madam, I know the debate has gone on for more than 13-14 hours. So, I wish I could reply to every person who has said something but that will take, probably, 28 hours which you will not permit me and no one would like to participate in that. So, I would like to cover the major points that have emerged from the debate. However, each of the point that has been mentioned has been noted by me personally or by my colleague, Mr. Manoj Sinha and by some of my officers and we will definitely make sure that we act on each of those points which have been mentioned here.

Madam, I am very thankful to the Members of this House from this side. Of course, they belong to the Treasury Benches but they also belong to this part of the House and they have congratulated this Budget and also said that this is the

Budget which really helps us to move forward. Why have they said this? Because that shows that railway is a national asset. We really need to develop railways in a way that is not politicized. Railway is something which should run in a professional manner and to make that happen, each one of the Member has expressed his keen interest. So, this Budget philosophy, in fact, was essentially that. We felt that the Railways need to be run in an extremely professional manner. All the investment decisions that Railways make must take into account the aspirations and hopes of so many people not just sitting here but the millions of people outside. But at the same time we should run it in a way that the Railways will be able to cater to the demands for the short-term and also will be able to sustain itself commercially and economically in the medium and long-term.To make it happen the thing that was necessary was to have a type of consolidation for the Railways, which we tried to attempt in this Budget.

What is consolidation? If you look at the discussion, the tone and tenor of the discussion and the content of suggestions, most of the people have said that there was an announcement in the Budget but that announcement was never matched by any budgetary provision. There have been announcements made a number of times on the same projects, we all raised expectations and hopes, but we could not fulfil them only because there were not enough matching grants to be provided. So, the budget should be an exercise in which we should put money where our mouth is, that is, where it is needed. That is what we could not do only because – I do not want to blame anybody because of this – the demand was so high and the resources were so scarce that Railways could not cater to it. Therefore, over a long period of time there have been ongoing projects which could never be completed or could be completed at probably several times over than the original cost of the project.

Initially some of the projects were not considered viable because the internal rate of return was not so good. But now, if you look at it at today's prices, they will never be viable. Therefore, we have to choose a process in which all the

projects, which are necessary for the Railway interests and for the interests of the people who need them, could be undertaken. We must try to have a trade off how to take projects which would help Railways so that Railways can become commercially viable and more sustainable and can invest more.

At the same time, the aspirations of the people must be taken into account. That is the fine balance we need to achieve. That is why in this Budget we announced first that we will take up such projects like doubling, tripling or something which will increase efficiency and which in short term will give benefit to the people.

I know there are so many friends of mine including my friend Dr. Satyapal Singh, who resigned the job as a Police Commissioner to join politics – I do not know whether he is regretting it or not. But, when he did that, he came to me and asked me once how do I travel from Delhi to Bagpat as the train runs at 20 kilometre per hour? Is it a train or a bullock cart? That is a very good question. Just imagine, why does it happen? It happens because there is a single track. Train stops at every station because people feel as to how a train can pass and does not stop here. As a result, the train never reaches the destination in desired time.

To make sure that we address some issues, we thought that we must do doubling as there is a huge demand for doubling. Doubling would mean no land acquisition. We can complete a project fast. So many demands of the people can be fulfilled very quickly. Railways will start earning revenue. If a new railway line costs about Rs.10-11 crore a kilometre, a line for doubling may cost only half of that. Therefore, we can do these projects with better ROR and that is what we did as a part of consolidation. I am very happy that all of you have endorsed this idea and we are going to work on it.

Sir, many people have said about a dream and I would come to that. Actually I am very happy that people have raised these issues and I will address them adequately. The second point of the Budget was short term benefits without

compromising long term interests. That is why I have mentioned that this is what we are trying to do in this manner.

Safety was another great consideration. Many of you have said that so many people die in accidents. That is something which is a serious matter. I personally feel that I am also responsible as a Railway Minister, if an accident takes place. It may be easy to say that because of unmanned level crossing the Railways have right of way, which is a fact. So, if any vehicle is coming, it is actually intruding; it is a trespassing. But, at the same time a life lost too is a precious thing to be ignored. Therefore, in this Budget we have provided highest amount of money as well as attention to safety. We are trying to avoid 3400 unmanned level crossings and also trying to construct, the highest ever, 970 RUBs and ROBs.

In addition to that, some Members including my friend Mr. Chautala have made some very good suggestions. He mentioned: why do we not use technology for this. This is absolutely right. We have already entered into a partnership with RDSO, which is an Indian Railways organisation, with ISRO and NRSA to find out how we could use Geo Spatial Technology to actually make it happen. If we can track a moving object which is coming in; if we can track where the unmanned vehicle which we send to the moon is, why should we not be able to track something which is moving on earth's surface with a particular pace?

We could alert them obviously by sending some sound as well as light signal to the people who are crossing it. We are trying to work on that as well, but I am saying that this is the topmost priority. I hope that we will succeed in eliminating them over a period of time. Again, I would say that there is constraint of funds, but despite all this, we have put removal of 3,400 unmanned level-crossings as a priority.

"Customer first" has been our focus. As you know, and as many of you have said, we must look at the face of the poor first. Mahatma Gandhi always used to say that you should really look at his face and decide. If he is happy, then the

society should be happy. If that is the case, looking at his face, we really realised that we have to do much more than what we have been doing so far. That is why, we have provided so many things for customer services which I do not want to repeat. Many of my colleagues from either side have mentioned about it. But customer is our focus and that is why, we want to do it.

Again, Railways cannot just be a commercial enterprise. Many people would like to say that, of course not in the House, but outside. Railways has to be a social, economic and political organisation as well. We cannot ignore the reality that for so many people in the country, who may not be having enough purchasing power, railway is one of the big means of transportation. As we say, this is probably the means of transport of last resort for the poor. If it is the case, we must keep intact the social, economic and political nature of character of the Railways to make sure that the Railways is really strong enough. If you want the Railways to serve the poor, I would say that you cannot serve the poor, if the poor feel that railway is their means of last resort. If the Railways itself is not viable, how can it serve the poor? So, the best service that we can provide to the poor is by making the Railways strong financially, commercially as well as technologically. That is what we are trying to do in this Budget.

The other was the issue of transparency. I think, we have really put a lot of focus on this. Some of the hon. Members mentioned that there is a lot of corruption in the Railways. I am not denying that at all. I know that it is a reality. All of us must work on it and make sure that we eliminate it. At least while we work for its elimination, we must try to take a number of measures to reduce it. So, the first step I took from my side is that we delegated the powers to the General Managers which I used to enjoy as a Railway Minister, but now we want to delegate the powers further down to the DRMs and Station Masters as well as want to bring everything under the e-portal platform. If we can do everything which is e-tendered, we can really reduce corruption in a significant manner. At the same time, if we can look at corruption which is there at the higher levels,

which you talked about, I would submit that people suffer from corruption at lower levels also. If a TTE is taking Rs. 100, people really feel bad. So, we are trying to put CCTVs. Now there is a huge possibility. You are carrying a mobile and now-a-days every mobile has a camera and you can use it. There are 900 million telephone users. Therefore, we can say that most of the travellers are also telephone users. If you can use that camera, you may take a picture. All these pictures can be uploaded on the new portal which we have launched on Monday. I will come to how the implementation is to be done. That will make sure that we can actually track the person who is trying to harass the passengers. If the RPF personnel is not behaving properly and if the women are being troubled, all such things can be tracked. So, transparency is the most important part which we must try to do in a proper manner.

We have taken into account both, the long-term and the short-term things, and commercial viability has already been put. In fact, talking about the poor, we are going to increase the number of general coaches, which at present is 24, by at least two to three coaches. I have already announced in my Budget Speech that they would be reserved for the poor people. This is our focus as our Prime Minister always believes that whatever we do, and as I said in my Budget Speech as well, our first priority, which the Government should aim at, is reducing the adversities of the poor. If we can succeed in doing that, automatically we will be able to work on that.

Some people had raised a larger issue. I do not know how much time we really have, but I will just tell you about it in a few minutes. My friend from Odisha mentioned about freight share issue. We feel that at the time of Independence, the Railways had the most dominant share. Then, we lost it to road over a period of time. We forget one important fact that this has nothing to do with commercial issues alone. This is largely because the road network at that time was not as big as it is today. The rail network did not expand from what it was at that time while the road network expanded rapidly. The investment that we made in

roads as a percentage of GDP was three or four times higher than the investment that we made in the railway. So, the result is obvious. There is nothing in the point that we increase freight rate and that is why we lose traffic. Further, if you really look at it, and this is what my friend from Kerala was just now pointing out that if you just look at it, even if you want to bring more traffic from road to rail, then do you have the capacity to handle it? If you do not have the capacity to handle, then why are you talking about rail-road ratio? I was reading somewhere that this is what is going to distort it. So, to make that happen and if you really want to bring more cargo to rail from road, then you must invest in Railways; you must increase the network; and that is what we are trying to do. Therefore, this is again a very important step that we have taken in this Budget, which will again help us in this direction.

Some people, and rightly so, have asked me about the operating ratio. Before that, let me tell you about an important issue that some of the persons have mentioned. I am really surprised that we talk about dream. I think that everybody including our first Prime Minister of India also said that 'I had a dream', and every other Prime Minister and right from Dalai Lama to anybody had said it. So, is it a crime to have a dream? This is not our dream alone or it is not my dream. When I mentioned it in my Budget Speech, is it not a dream of the Prime Minister? This is the dream of India and all those millions of people who travel by Railways. It is their dream, which we want to fulfil, but with a dream alone we will not be able to realise it unless we have an action plan, and this Budget is an action plan to realise that dream.

But, in this Budget, some people, particularly, Mr. Venugopal and just now, you, mentioned a very valid point. What is this Budget because we have put a large number of policy issues into the Budget Speech? I just want to tell you that this document is the Budget Manual issued by the Ministry of Finance in September 2010. It talks about the Budget Presentation that : "While presenting the Budget on the scheduled day in the Lok Sabha, the Finance Minister makes a

speech giving *inter-alia* details of the proposals for the new financial year regarding taxation, borrowings and expenditure plans of the Government. The Budget Speech is largely a policy document whereby the Finance Minister states the salient features of the financial administration of the year …". Of course, this deals with the Finance Minister, but the same thing applies to the Railway Minister because Railways does not print it. I do not want to read the whole thing, but what I said in my Budget Speech was not a deviation or something that is not mentioned. What I mentioned in my Annexure was only to save the time of the House. I could have read it if you wanted me to read it, but I just did not do it.

What I mentioned is an operating ratio, which is the net result of the financial statement. At the end of the day, from where do you arrive at the financial operating ratio? Operating ratio comes in because you have this statement of income and expenditure. In operating ratio, people have asked me as to how did you arrive at this operating ratio? I will come to it a little later as to how we have increased the target, and when I come to the freight target I will explain to you in detail as to how we have done it.

But we have taken a number of other measures. This time, we have really concentrated on the expenditure side of the Budget as well. We are trying to target the cost of energy. The electricity that the Railway consumes is being bought at a very high rate. I used to be the Power Minister. Therefore, when I became the Railway Minister, I said that we are paying too much for the Railways because Railways is the single-largest user of electricity and I am paying the highest. Actually, it should be the other way round. If you go to the market and buy a thousand products and somebody buys one, then the person who is buying thousand products will get a discount. So, we were not getting that, and we are actually targeting that. I have already directed that they must work on it, and I have worked with the Ministry of Power to make sure that this is properly in the Government domain and asked them to work on this. So, this is one way. We also

tried to do cost-cutting. We are also trying to work on outcome-oriented operation, advertising, and other sources of revenues.

This brings us to the important issue that some of you have mentioned, namely, where have we got this target and from where are you going to get the highest amount of tonnage that we will handle? I must tell you something. This House itself, only in the last few days -- and our Parliamentary Affairs Minister has been instrumental in helping all of you to pass that legislation -- has passed two important legislations along with others. One was the Coal Ordinance, which is now converted into the Bill and passed by the Lok Sabha. The other is the Mining one. Madam, as a consequence of this, there is going to be huge movement of raw material from mines to the processing point. There will be manufacture, so there is going to be movement of finished goods from the manufacture point to the market, and as a result of this there is going to be a huge demand for Railways.

If the Railways do not cater to this at this time, we are not going to be making money; at the same time, all these activities will come to a standstill despite the fact that we have created a legislative network. Therefore, I gave this target. I am very happy that my colleagues in the Railway Ministry have responded to it so well that they have prepared on their own a target of 1,200 million tonnes. This is only an action plan for one Zone which is for the East Coast Railway. Each Zone has been told how to raise it; what are the constraints; what type of investment they need; where do they need to put the money -- all that has been done. Therefore, this is something which will happen without any difficulty, we feel. Of course, there could be some issues.

As far as the customers and the issue of how they will be able to come in such numbers are concerned, already we are trying to increase the present carrying capacity of 23 million passengers per day through 49 lakh berth seats. The generation of 5,87,251 additional berth seats per day constitute nearly 11.9 per cent of the total carrying capacity. That is why we have tried to increase the capacity by also putting in more number of coaches. All of this information is

available there. Therefore, this Budget which has been prepared is not prepared on the basis of something else, but it has been prepared on the basis of these data.

You have asked a very valid question just now, that is, how we would increase our freight carrying capacity from one billion tonnes to 1.5 billion tonnes. Essentially, this is because of the dedicated freight corridor, which should become operational, along with other measures that we are taking; there are a number of measures like doubling, tripling, and other things, which would happen. This will easily be possible. Rather than saying that it is possible or not, we have to make it possible because if we do not handle 1.5 billion tonnes of cargo, how can our economy grow at 8 per cent or 9 per cent, which it is poised to grow? When the cylinders in other sectors are firing, if we just keep quiet, it is not going to work. That is why we are really working on that in a significant way.

The other question is a very valid question. People ask me, "Where do you get the money from?" I just said yesterday in the House that we not only got the money, but we got money with honey. Why did I say so? It is because we got the money with such a softener and such a sweetener. The Life Insurance Corporation of India, one of the premier institutions of the country, sells policies to a policy holder for 30 years or 40 years period. Now just imagine this: the policy holder is going to pay for 30 years; he is not going to be paid back for 30 years or 40 years, and every year there are new policy holders coming in. So, the Insurance Corporation always has funds for generation and maturity for a duration of 30 years. Actually, it is not only Railways alone, but any infrastructure organization in the world needs money like that and of that duration. Railways should also try to generate resources, put back resources and try to earn more as a result of which they will then be able to work better. This is how it has been done. The amount comes to around Rs. 1.5 lakh crore. I had mentioned about Rs. 8.5 lakh crore. Let me explain to you how we are going to get it. I am not going to explain it in detail. I knew about this amount of Rs. 1.5 lakh crore from LIC even while I was presenting the Budget, but I did not mention it because we first wanted to sign it

and then come back to you. This is all in the advanced stage of negotiations. All this money will be available and I will tell you how.

First, let me tell you where this Rs. 8.5 lakh figure came from. This is Annexure-I to the Budget document. It talks about network decongestion, including DFC and electrification. It comes to about Rs. 2 lakh crore. In electrification, there is a possibility that one could also get large suppliers' credit. Therefore, that money can also come in a different way. Network expansion with electrification, it is again the same thing. There are certain national projects. There is the amount of Rs. 1 lakh crore which has been mentioned for station redevelopment and logistics park. The Railways did not put this money at all. As I have said, we have announced the policy, as I have mentioned in the Budget. We are now going to the Cabinet. Anybody can come and develop land and have rights for the development of a station. We need not put this money. Where will I get the balance amount of Rs. 7 lakh crore? My colleague who is not present here today, the Finance Minister, has been very supportive. Even if you take at a very conservative level of Gross Budgetary Support, which he has promised much more but I am not even taking that, of say Rs.50,000 crore or Rs. 60,000 crore a year, that itself becomes Rs. 2.5 lakh crore a year. With the LIC amount, it becomes Rs. 4 lakh crore. We are negotiating with the World Bank, IFC as well as the ADB, and that itself will again give us a substantially large amount of money. It will be significant and on soft terms. It is something which will be available for repayment over a long period of time. It is a very soft source of money. Then, there are institutions like India Infrastructure Finance Limited, an NBFC owned by the Government of India. We are negotiating for a joint venture with them. Then, we are negotiating with the State Bank of India; we are also going to sign an MoU with a PSU like Coal and others in the next few days.

18.00 hrs

We will actually use their money which is lying surplus with them and create lines which will be a win-win one. It is because they will get new lines so that they will be able to evacuate the coal and we will get the freight by doing this. So, all of this and then tax free bonds which is mentioned by the Finance Minister in the Budget speech as well as the Infra Fund which the Ministry of Finance is creating maybe over a period of time for Rs.2 lakh crore largely will be drawn by us. Therefore, I am not even calculating in this the pension funds and others which we are already talking to. I am more than confident that we will be able to get the money. I am not only confident but this has all been negotiated at the high level. What I am saying is, when we made this commitment, the question was not how we will get it. I have told you how..… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Mr. Minister, one minute please. माननीय मंत्री जी, मैं आपको एक मिनट के लिए रोक रही हूँ। माननीय सभासदों अभी छह बज गए हैं, अगर सभा की सहमति हो तो सभा की कार्यवाही एक घंटे के लिए बढ़ा देते हैं।

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): We will extend it till the reply of the Minister. …. (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : उसके बाद थोड़ा सा शून्य काल भी चलाना है तो सात बजे तक बढ़ा देते हैं।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही एक घंटे के लिए बढ़ा देते हैं।

अनेक माननीय सदस्यः जी, हाँ।

SHRI SURESH PRABHU: Madam, as my friend just now was saying that we should get money like this but do not privatize it. I have just explained to you as to how we will get money without that. But should any one of us be against the concept of PPP? I think, I am very happy that all the different parties have always expressed an opinion about this from time to time. Let me read something

interesting. This is something which is mentioned in the Budget speech and I quote:

> "In this, a time has come to the business community to come and join hands to build partnership with Railways. Sometimes they have problems. They are keen to invest but their proposals are unduly delayed by typical negative approach. Please pardon me for saying this. But it is a fact that administrative and procedural delays, external and internal do take place discouraging property investors. Therefore, I have decided to set up a special Task Force to clear proposals for investment within hundred days. Our policy guidelines will follow."

In the same speech, a little later some points are brought and I quote:

> "The need of the hour is to develop new business model to initiate domestic investment through PPP mode in areas like new lines, of world class stations etc. etc."

This is a speech delivered by one of the persons whom I admire most and also I really love and respect is Mamata Banerjee. She said this and I really respect her for that. I am very happy that there has been such a consistency in thinking like this that my good friend Shri Kharge mentioned in his Budget speech that we must try to target Rs.1 lakh crore of FDI. This is what he has mentioned. I think, I will just read it properly, if I do not make a mistake. Let me just tell you..… (*Interruptions*)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Who has criticized the PPP projects?

SHRI SURESH PRABHU: No, Shri Kharge has said and that is right. I do not say anything. He said:

> "Apart from attracting private investment from domestic investors on rail sector, a proposal is under consideration to enable foreign investment for faster creation of world class rail infrastructure…"

I am sorry, he has not mentioned about Rs.1 lakh crore. But this is what he has mentioned.

Shri Pawan Kumar Bansal also mentioned very correctly that public private partnership, an ambitious target of Rs.1 lakh crore has been set to attract investment through PPP route during the 12th Plan. Now, if I am trying to fulfil the aspirations, the wishes of such great distinguished leaders, I do not think anybody should have anything to find fault saying that what we are doing is wrong. We are only trying to take forward the philosophies, the ideas that were propagated by such distinguished Railway Ministers. In fact, I am overawed by such distinguished people right from Shri Lal Bahadur Shastri to the great distinguished Railway Ministers. So, we must have continuity. We cannot just say that, "Now I am changing my policy only because I am now the Minister and somebody else has not been a Minister." In fact, I should be very happy to say that we are definitely trying to take forward the ideas, the philosophies of Kumari Mamataji's. We are trying to take forward the philosophy of Shri Khargeji and others and we will make sure that we will not falter in taking it forward. The point is this. Will it result into something? This is something which was from the Budget speech. This is all, property of the House and I am just reading from that.

The other point is, whether this type of a debt that we take, how we will be able to repay. Madam, Railways have a very unique financial position. If you increase your capacity to carry more, not necessarily in the same proportion the expenses go up. There is this concept of fixed cost and variable cost. As the volume increases, recovery of fixed cost is on a much higher volume. Therefore, the profitability of the organisation increases. So if you can actually make investment in railways in a significant way, automatically that would result in creation of more revenues and those revenues will be able to take it forward.

I am not saying this only in generic terms. I have requested the Chairperson of the State Bank of India Arundhati Bhattacharya and SBICAP, we have already appointed them, and we have created a cell in the Ministry. This has happened only in the last two weeks. Two weeks back only I presented the Budget. So this is all at the implementation stage. I will come to it a little later. My good friend

wanted to know whether it is all a dream, so I will tell him about that. This particular cell has an Advisory Board comprising Arundhati Bhattacharya, K.V. Kamat, Rajiv Lal and Raghav Bahl. They will actually make sure that we are on the right path.

Does it mean that we are privatising the Railways? No. Railways will continue to be owned by the people of India. Railways is a national asset and it will continue to be so. You never expressed this apprehension when you talked about PPP and when you talked about FDI. How is it that you now think differently? It is not that because we are doing it, it becomes something else. We are continuing with the ideas and the philosophy that you had and we will continue to work on the same basis as was mentioned.

This was stated by the Prime Minister when he visited his Constituency Varanasi. He said publicly that Railways will not be privatised. I think we should take that as the last word and should dispel any fears that we may have in our minds about whether this will happen or not.

The other point that is mentioned is about implementation. This is a very important issue that my good friend Venugopal has raised. I cannot ignore Venugopal because he can spring to his feet any time. Therefore, I must say that what Venugopal has said is a very important issue. I will just tell you how we are implementing it. I will give only a few points because I do not want take much time of the House.

Madam, each of the budget announcements that were made has been segregated into individual groups. I must thank the Chairman and the Members of the Railway Board for they have already taken upon themselves the responsibility of implementing each of these. Fifteen-day reporting will happen on each of these points. Railway Budget was presented on Thursday and we started working on this from Friday. I will just give you a few points in this regard.

I had said that the Helpline will start. We made the announcement in the Budget on Thursday and the Helpline was launched on Monday. On the first day

itself we got thousands of calls on that. I told you about LIC, I told you about financial health. Kayakalp Council is an idea. Many of you spoke about it including my friends from Odisha. The Railways should look like a professional organisation and they must think differently. They must think on the lines that they are running an organisation which has to make profit as well as serve the society. To ensure that we have to do something like a *kayakalp* of the Railways. So you must have a Kayakalp Council.

I do not want to name the head of the Council today, I will come back to you soon, but we are appointing a very honourable man to head this Council. This Council will also have a representative of both the Unions. So the Unions as well as some of the distinguished people will work on finding out how we will do it. This Kayakalp Council will be notified in the next few days' time.

Coming to Make in India, I have already requested Dr. Saraswat who is a Member of the NITI Ayog and who used to be heading the DRDO, a very distinguished scientist, to help us prepare a roadmap how we can make in India most of the things that Railway needs. He is going to work on that roadmap along with the RDSO which is our organisation.

I had mentioned regulation in my Budget Speech. Dr. Arvind Panagaria, Vice-Chairman of NITI Ayog; and Ajay Shankar who was the Secretary of DIDP earlier will work on this. I have already decided this. I had told Dr. Sreedharan and he had submitted his report. So that again has been implemented. I can talk to you about all of these but these are already under implementation. I am very happy that the hon. Member had spoken about this. This is like a reminder to me. Only a good friend can remind me of things because he wants me to succeed. So I am very happy about it and we will definitely make sure that we will work on each of these including signing in the PSUs as well as the States in the next few days time. … (*Interruptions*) Just wait. You cannot reach the destination unless you board the train. I have just boarded the train.

The purpose of this is that we are trying to make this with many partners. One of them is the States.

Madam, I want to tell you that in my opinion this is a historic decision. States like Kerala, Tamil Nadu, Odisha and Andhra Pradesh used to come and say, we are always discriminated against. Why can we not work in such a way that each of State becomes a partner? So I wrote to all the Chief Ministers and I met each one of them. I am very happy to say that we have become friends in partnership. Now just imagine that we have an avenue open in which implementation of projects can happen not just through Railway but through the States. There are other avenues available for so many of the demands that have been today. You can go to the States and the States will be able to put capital and we will be able to implement the projects. The same thing will be done through PPP and through PSUs.

The city transport is an important issue. My friends from Bengaluru, Kerala and many other places raised this issue. I can assure you that though this is a responsibility, the Urban Transport Ministry of the Government of India will work with the States to create a roadmap for creating urban transport system. My good friend Shri Ananthkumar as well as my friend from Kerala and others have already been telling me, like Shri P.C. Mohan who has given Rs 1 crore from his MPLADS for project through Indian Railway. Therefore we really need to work on that.

Some Members raised the issue of northeast region. We have really increased our outlay substantially. This year, Railway can commission some lines which I am not mentioning. But I want to tell you something. We have already provided Rs 5,300 crore for northeast and we are already working on completion of projects in Kashmir. But I will assure the House that we will try to find whatever money is required but this will be main priority for all the times to come.

There have been so many suggestions about new trains. Shri Venugopal said that we need a thousand new trains to carry so many passengers. We are

already working on it. We are creating them on a very scientific basis. I am sure we will be able to satisfy the demands of the people keeping in mind the reality of Railway that exists today.

There has been an issue about freight. People said that we increased freight rate which is going to affect people. Let me first explain what we have done. We have actually not increased the freight rate alone; we have decreased it in so many cases. It is freight rationalization. Railway has a number of slabs in which different categories of goods that are transported are clubbed and then each category is charged at a particular rate. This is done from time to time. This is not the first time it has been done. But this time, we did not increase the freight rates but we only rationalized them which has resulted into some surplus for Railway.

Take for example the long distance cargo. Should the cargo going to northeast be costing more just because it is going to northeast? Should the cargo going to Kerala be costing more just because the distance from Delhi to Kerala is very long? We are rationalizing freight rates to help such States. So, in those States the freight rate has decreased. In some cases, it has increased. But the question is whether it has resulted into inflation. I do not want to give my own opinion because it may be biased. This is an opinion by CRISIL which is an independent agency. They have done the impact analysis. They have said that there will be virtually no effect on inflation as a result of this minor adjustment that has been made to the freight rates. But is it something which has been done for the first time?

Let me tell you again, there have some illustrious Ministers before me who increased freight rates by 25 per cent in 2011-12, by 3.5 per cent in 2010-11 and by 5.8 per cent in 2013-14. So, this is not the first time. This has happened many times. Therefore we are increasing it in a very moderate way but that again is rationalization, not increase. So, I am sure that should again not create any adverse impression in the minds of others.

Madam, the States are so important part of India and therefore as I told you, we will implement number of projects. Many of the suggestions have come today. I will talk with the States and find out which of the projects can go to the States. We will put equity, the States will put equity and we will be able to get loan for the projects because it is a company. There are many agencies which are willing to give loans to such States. I have already talked to them on behalf of the States. So we will be able to do that.

Madam, permit me a few minutes to say about the States. I will give only broad figure. I am not comparing with last year but the last terminal year of the UPA Government that is 213-14.

I will tell you how much has been the increase or decrease in the outlay.

In 2013-14 Andhra Pradesh got Rs.1,024 crore. This year the allocation is Rs.2,554 crore. In 2013-14 Assam and other Northeastern States got Rs.2,330 crore and it has been increased to Rs.5,330 crore. In the case of Bihar it was Rs.1,245 crore and now it has become Rs.2393 crore. In the case of Delhi, the amount was very small, Rs.22 crore in 2014-15, I am sure Shri Arvind Kejriwal will be happy as it has now become Rs.184 crore. Chhattisgarh got Rs.445 crore which has now become Rs.1.274 crore; Gujarat had Rs.801 crore and now it has Rs.3000 crore; Haryana had Rs.127 crore, my friend Shri Chautala should be happy as it is now Rs.729 crore; Himachal Pradesh, a very paltry sum of Rs.54 crore which the hon. Member has just mentioned, has become Rs.305 crore; Jammu and Kashmir had Rs. 1544 crore and now it has got Rs.1636 crore; Jharkhand had Rs.481 crore and has now got Rs.1,770 crore; in the case of Karnataka the change is from Rs.1,288 crore to Rs.2,836 crore; Kerala the increase is from Rs.267 crore to Rs.1,050 crore; in the case of Madhya Pradesh, Rs.663 crore has become Rs.3,011 crore. My friends from Maharashtra will be very happy. They are raising their hands. I should tell them the real news. It has increased from Rs.1,474 crore to Rs.5,470 crore which does include MTP. Odisha had Rs.1,073 crore and it has now got Rs.3,628 crore.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : There is an increase of 52 per cent in the Budget. So, you should calculate accordingly.

SHRI SURESH PRABHU: For Punjab it has increased from Rs.116 crore to Rs.1,059 crore.… (*Interruptions*) I will come back to you. Please give me two minutes. For Rajasthan it has increased from Rs.433 crore to Rs.2,449 crore; Tamil Nadu had Rs.809 crore and now it has got Rs.1,452 crore; for Telangana the increase is from Rs.258 crore to Rs.666 crore… (*Interruptions*) For Uttarakhand the increase is from Rs.76 crore to Rs.374 crore.… (*Interruptions*) Uttar Pradesh had Rs.756 crore and now it has got Rs.4,185. … (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please, sit down. This is not the way.

SHRI SURESH PRABHU: In 2011-12, the West Bengal got Rs.10,000 crore. I am just giving you an example because you felt that you are discriminated against which is not true. In 2012-13 it became Rs.6,000 crore. In 2013-14, the last year of UPA, it was Rs.1,604 crore. So, it had already come down. It was not done by us. This time we have increased it to Rs.3,615 crore. We will try to do even more as we go along. … (*Interruptions*)

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): What is the comparison?… (*Interruptions*) You have not done justice to West Bengal.… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: You address the Chair.

SHRI SURESH PRABHU: What I am saying is, in addition to this, as I have explained to you, we have tied up with LIC and others. There are probably more resources available when we are presenting the Budget. So, we could be able to look at it in a much better manner.

There was a question about inadequate representation to Scheduled Castes, Scheduled Tribes and minorities. I must tell you that we have more than 17.76 per cent and 7.8 per cent respectively for Scheduled Castes and Scheduled Tribes, which is more than 15 per cent and 7.5 per cent which are required. We are already working on giving representation to minority in each and every Selection Committee to make sure that they are not discriminated against.

My sisters and Women Members of Parliament were asking about an increase in the RPF. We are trying to make sure that more women are recruited in that.

One of my friends from West Bengal asked me a question about the Izzat Scheme. She said that the Izzat Scheme, which was started by Mamata ji has been discontinued by us. I may tell her that the scheme is still on. The only change from 15.8.2009 when Mamata ji started it was made last year when we were not in the Government. It was only modified to make it Rs.1,500 per month as the income certificate has to be given. But that was not something which we did it… This had already been done earlier, so, that Scheme is continuing and we are not discontinuing with it. We are really working on that. So, this is the broad picture about what we are trying to do for the State.

I am very happy to say that my friend who was asking me a question, a very valid one, of course, as to what we are doing about the social issues. I think that is something which is extremely important. I will now try to cover it very quickly.

As I mentioned, we have already started the Self-Help Group and ethnic food would be served on Railways on an experimental basis in Konkan Railway. But we would like to continue with that at many other places.

Skill development which is a very important programme and a priority for the Prime Minister, we are working on it with my colleague and friend, Mr. Rajiv Pratap Rudy to also involve the Railways in this effort. We are also trying to develop auto-rickshaw and taxi drivers. This time we deliberately provided for them because they do not have a voice here. We have provided for quarters and holiday homes. We are also trying to work on a health card for each of them.

The point I am trying to tell you is that this Budget is something which is a small little effort to correct so many problems that Railways had. This is something which I am not even saying that I will be able to do it myself unless I have the support and complete backing of all the people not only in this House but

across the country. Then only we will be able to fix the problem of the Railways. I appeal to all of you and say that let us look at it as a national endeavour; let us look at it as a national duty and let us look at it as something which we have to put in place together. We will try to solve the problem.

I would appeal to all of you and thank you again for participating in the discussion on the Budget. I would move a Resolution a little later to support the Budget. Let me once again thank you. Each of the point that you have mentioned is here with me. I will work on it and I think I will try to solve as much as possible. We will try to come back to you, if necessary. Thank you.… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: He has told you that he is going to do it. We have discussed it for 12 hours.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): My people have supported it. The Opposition Party Members have also supported it. I do not want to say anything. Prabhuji has pleaded his case well because he is a very good Chartered Accountant and also an expert in economics. I do agree with that. Initially, he himself told that this much he is doing and that the Prabhu only knows. We want that he should answer this Prabhu and that Prabhu.

माननीय अध्यक्ष : अभी भाषण नहीं करना है।

(व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : अभी मैं उनसे इतना ही पूछना चाहता हूँ, क्योंकि बीओटी, पीपीपी, एलआईसी, वर्ल्ड बैंक, जाइका, इतने लोगों से लोन लेकर आने की कोशिश कर रहे हैं और यहाँ यह करने वाला है, यह निश्चित है।...(व्यवधान) हम विश्वास रखेंगे। एक चारवाक थ्योरी है, मैंने कल बोला था, उनकी एक थ्योरी है। चाणक्य की थ्योरी यह थी कि जितना कमाते हैं, उतना खर्च करो और एक मध्यम थ्योरी है, जितना कमाते हैं, उससे कम खर्च करो। इनकी थ्योरी चारवाक की जैसी है, हम कमाएंगे कम, उनकी थ्योरी यह है कि कर्जा खूब करो और खूब घी खाओ, देना-लेना बाद में देखेंगे, देना-लेना आगे वाले देखेंगे।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप प्रश्न पूछिए।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : आज उन्होंने बताया है, 52 परसेंट इंक्रीज आप एक्सपेंडीचर में कर रहे हैं। ...(व्यवधान) जब नैचुरली 52 परसेंट आप इंक्रीज कर रहे हैं तो निश्चित रूप से हर स्टेट को डबल पैसा ही जाएगा, जैसा आपने कहा, तो इसमें पीछे की गवर्नमेंट अन्याय किया या नहीं दिया, यह बात नहीं आती है।

माननीय अध्यक्ष : आप कहना क्या चाहते हैं, क्या नहीं देना चाहिए?

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : जब 52 परसेंट इंक्रीज है तो नैचुरली सब स्टेट्स को उतना जा रहा है।

माननीय अध्यक्ष : उन्होंने दिया तो है।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : इसलिए यह कहना कि चन्द स्टेट्स को देना, चन्द स्टेट्स के साथ जो अन्याय हुआ, वह ठीक करना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : कृपया बैठिए।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : इसीलिए मैं बोल रहा हूँ कि कल के दिन आप कर्ज में डूब नहीं जाना और इंट्रेस्ट देने के लिए भी पैसा आपके पास नहीं रहेगा। ऐसा नहीं होना चाहिए।...(व्यवधान) इसीलिए आपकी क्या राय है ...(व्यवधान) आप उसको कैसे रिफण्ड करेंगे?...(व्यवधान) क्योंकि तब तक तो आपका पूरा प्रोजेक्ट कम्पलीट नहीं होगा।...(व्यवधान) इस बीच दो-तीन साल में आपको दो-तीन साल में पैसा, इंटरैस्ट देना पड़ेगा। How are you going to repay that?...(व्यवधान)

SHRI SURESH PRABHU: Madam Speaker, I am really very thankful to him for raising a very valid question. Let me attempt to answer that. As I explained, the Railways need capacity augmentation; Railways need signaling; Railways need modernisation; Railways need rolling stock, loops; Railways need new tracks to be laid. All these things need money. If you do not do it, according to Shri Kharge, then we do not do anything and we just keep quiet. Is it the approach? In that case the condition of the Railways will come down and down… (*Interruptions*) If we do not do anything, will it survive? Then the question comes of expenditure. Related to this is the question, where do you find the money? Today we have two sources of finding that money. One is increasing the fare. Are the Members in favour of increasing the fare to finance the railway infrastructure? If the Members are in favour of it, then I do not mind looking into that aspect. Secondly, are the Members in favour of saying that we should increase freight? If you are in favour

of it, then let me know it. We can look at it. If we do not do this, then the third source that is available is gross Budgetary support from the Finance Ministry. This is the problem which alone our Finance Minister is not facing. He has inherited a problem in which there is huge fiscal deficit that every time he has to give money to any Ministry, he has to borrow more. So, he is also borrowing and giving money to me. Therefore, I should be happy thinking that I am not borrowing, my brother is borrowing. But are we happy as a country? Are you really looking at it as a solution to the problem that we are facing?

How do you fund capital expenditure in any part of the world? How do you fund capital expenditure in India? If Steel Authority of India wants to put a new steel factory, how will they raise money? At best they will get Budgetary support in form of equity. How will they put up a factory? Will they not borrow? How have been the oil refineries in India created? I really thank the late Indira Gandhi and Rajiv Gandhi and others for having invested money through borrowing. If they had not invested then, there was then a threat to our energy security. How are you going raise money when you are going to put up a power plant? Is NTPC buying a power plant by borrowing money, or trying to go here and there and saying that कर्जे में डूब जायेंगे, देश में पावर हीं नहीं रहेगा तो वैसे भी डूब जायेंगे? We are more than conscious about this. I am told that none other than the Chairperson of the State Bank of India has hired a SBI CAP as a professional agency to do this. We are working out a complete business model to find out how that can be leveraged, how it can be serviced. In addition to that the World Bank from where we are going to borrow also has a prudential norm. Is it the first time that we are borrowing from World Bank? India is the founder and it has an Executive Director on the Board of World Bank group. We are doing this and every time we do this due diligence is carried out. We will work it out in a proper manner. At the same time, as I have told you, if we do not increase the earning capacity of the Railways by making investments, then the Railways will come down. If you make this investment to Railways by putting up capital expenditure, then the earning

capacity will go up. Abilities of the Railways to pay increases and does not decrease by incurring capital expenditure. We increase capital expenditure and as long as we make that the question that comes is, I am thankful to Shri Kharge ji that he has raised this issue, how do you make that investment decision? That is what I was saying earlier that you must take that decision on a commercial basis. You must look at the prudential norms. You must consider the viability of a project. We are doing all these in that particular manner and that is why in this Budget we have included those projects which are viable, which are doable and which will start earning money. As we earn more, as we become more viable, we will have some surplus available with the Railways and part of that can be earmarked for doing social development projects and meet the aspirations of the people.

So, I want to tell you something. Please be rest assured that this is your property as much as it is mine. This is everybody's property. Railways should be survived and to make it survive, we have to make sure that we find money to invest. As I said, if we go by the traditional form of only finding money from fare or freight, or trying to go to the GBS and try to get that money, we will never be able to fund any railway projects that are languishing for years which have increased the cost of the projects, which have created discomfort to the people. That is why, we want to do it.

Shri Kharge Ji, I am very thankful to you. What I need is your support as well as your blessings.

HON. SPEAKER: I shall now put the Government Resolutions moved by Shri Suresh Prabhu on 11th March, 2015 to the vote of the House.

Now, item No. 9.

The question is:

> "That this House do resolve that a Parliamentary Committee consisting of twelve Members of this House, to be nominated by the Speaker, be appointed to review the Rate of Dividend which is at present payable by the Indian Railways to the

General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance *vis-à-vis* General Finance, and to make Recommendations thereon."

The Resolution was adopted.

HON. SPEAKER: Now, item No. 10. I shall now put the Government Resolution moved by Shri Suresh Prabhu on 11 March, 2015 to the vote of the House.

The question is:

"That this House do recommend to the Rajya Sabha to agree to associate six Members of the Rajya Sabha with the Parliamentary Committee, to review the Rate of Dividend which is at present payable by the Indian Railways to the General Revenues as well as other ancillary matters in connection with Railway Finance *vis-à-vis* General Finance and to make Recommendations thereon and to communicate the names of the Members so appointed to this House."

The Resolution was adopted.

HON. SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2015-16 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, 2016, 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 Demands for Grants (Railways for 2014-15 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, 2015, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 4 to 8 and 11 to 16."

The Motion was adopted

18.34 hrs

APPROPRIATION (RAILWAYS) VOTE ON ACCOUNT BILL, 2015*

SHRI SURESH PRABHU: I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2015-2016 for the purposes of Railways.

HON. SPEAKER: The question is:

> "That leave be granted to introduce a Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2015-16 for the purposes of Railways."

The motion was adopted

SHRI SURESH PRABHU: I introduce** the Bill.

.

SHRI SURESH PRABHU: I beg to move:

> "That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2015-2016 for the purposes of Railways, be taken into consideration. "

HON. SPEAKER: The question is:

> "That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2015-2016 for the purposes of Railways, be taken into consideration. "

The motion was adopted.

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section-2, dated 12.3-15.

** Introduced with the recommendation of the president.

HON. SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

"That Clauses 2 and 3 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

The Schedule was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

HON. SPEAKER: The Minister may now move that the Bill be passed.

SHRI SURESH PRABHU: I beg to move:

"That the Bill be passed."

HON. SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

____

18.37 hrs

APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 2015*

SHRI SURESH PRABHU: I beg to move for leave to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2014-2015 for the purposes of Railways.

HON. SPEAKER: The question is:

> "That leave be granted to introduce a Bill to authorize payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2014-2015 for the purposes of Railways.

The motion was adopted.

SHRI SURESH PRABHU: I introduce** the Bill.

Now, I beg to move:

> "That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2014-2015 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

HON. SPEAKER: The question is:

> "That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2014-2015 for the purposes of Railways, be taken into consideration. "

The motion was adopted.

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section-2, dated 12.3-15.

** Introduced with the recommendation of the President.

HON. SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

"That Clauses 2 and 3 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

The Schedule was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

HON. SPEAKER: The Minister may now move that the Bill be passed.

SHRI SURESH PRABHU: I beg to move:

"That the Bill be passed."

HON. SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

____

HON. SPEAKER: Shri Jayadev Galla, you have given the notice. You can start now.

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): Madam, there is no doubt that the Fiscal Responsibility and Budget Management norms are sacrosanct. But, at the same time, the Government's expenditure is a very useful tool for reviving the economy.

Now, after bifurcating the residuary State of Andhra Pradesh, we are at the most disadvantageous position financially. The residuary State started its journey with nearly Rs.10,000 crore deficit in 2014-15. Now, it requires money for infrastructure, building a Capital, to push manufacturing base, encourage the service sector, apart from other things. The people of Andhra Pradesh anticipated that the 14th Finance Commission would do justice. But it did not. The people of Andhra Pradesh thought that the General Budget would do justice; it has also disappointed us. So, how Andhra Pradesh is supposed to survive now?

HON. SPEKAER: Within one minute, you have to conclude. You are not supposed to read the entire thing.

SHRI JAYADEV GALLA : The Fiscal deficit of undivided Andhra Pradesh was 2.32 per cent of the GDP in 2012-13 which has gone up to 2.86 per cent in 2013-14. Now, Andhra Pradesh cannot go beyond 3 per cent as it is the limit fixed by the FRMB Act. Now that it has not got any help either from the 14th Finance Commission or the Budget of 2015-16, and, more over, Andhra Pradesh would be the only State in 2019-20 with a revenue deficit, there is no other go for the Andhra Pradesh Government but to request the Union Government to permit it to cross the 3 per cent limit and give it elbow-room to borrow up to 7 per cent of GDP so that it can, at least, address some of the important areas of the economy.

HON. SPEAKER: Now, you made your demand. That is all. Please take your seat.

SHRI JAYADEV GALLA : I will conclude now. It is not only Andhra Pradesh but also there are other States, including Telangana, demanding for increase in the FRBM limit from 3 per cent which will give them some cushion to take up various social welfare and infrastructure projects.

In view of the above, I request, through you, Madam, the Minister of Finance to sympathetically consider the request of the Government of Andhra Pradesh and increase the FRBM limit from the present 3 per cent to 7 per cent looking at the dismal financial condition of the State. Thank you.

श्री रत्न लाल कटारिया (अम्बाला) : अध्यक्ष महोदया, आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने भारत को मेक इन इंडिया आह्वान के अंतर्गत एक मैनुफैक्चरिंग हब बनाने का क्रांतिकारी कदम उठाया है। ऐसी स्थिति में, मैं भारी उद्योग मंत्री जी का ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत पड़ने वाली एच.एम.टी. संस्था के बारे में दिलाना चाहता हूं। यह संस्था वर्ष 1966 में स्थापित हुई और ट्रैक्टर एंड मशीन टूल्स ने नये-नये कीर्तिमान स्थापित किये, लेकिन छः दशक के बाद यह संस्था डूबने लगी। आजकल यह संस्था एक सिक इकाई के रूप में काम कर रही है। यहां के कर्मचारियों को छः-छः महीने, साल-साल तक वेतन नहीं मिलता। ट्रैक्टर के मामले में जो विषम परिस्थिति थी, वह यथावत है। आज वह इकाई डूबने के कगार पर है।

अध्यक्ष महोदया, मैं आदरणीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि इस संस्था को किसी अन्य इकाई के साथ जोड़ा जाये, ताकि वहां के कर्मचारियों के भविष्य को बचाया जा सके। मेरा सारा क्षेत्र पहाड़ी, दुर्गम क्षेत्र है, जहां के लोगों को वर्षो से इसमें इम्प्लायमैंट मिलती रही है। लेकिन आज वहां का क्षेत्र रोजगार के लिए तरस रहा है। अगर यह इकाई भी डूब जाती है, तो उस क्षेत्र के साथ बहुत बड़ा भेदभाव होगा।

मैं आज यही मांग करने के लिए खड़ा हुआ हूं कि एच.एम.टी. को दोबारा से पुनर्जीवित किया जाये।

श्री राम टहल चौधरी (राँची) : अध्यक्ष महोदया, मैं शून्य काल के माध्यम से सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अंतर्गत बहुउद्देशीय स्वर्ण रेखा परियोजना चांडिल में बनायी गयी है। उस योजना से सैंकड़ों गांव प्रभावित हुए हैं। जो विस्थापित परिवार हैं, उनमें से बहुत से लोगों को अभी तक मुआवजे का भुगतान नहीं हुआ। वहां पुनर्वास की कोई व्यवस्था नहीं हुई और जो विकास पुस्तिका मिलनी चाहिए, वह भी नहीं मिली। उन्हें कोई नौकरी भी नहीं मिली। वहां लोग तरह-तरह से परेशान हैं। उस डैम को बनाने का उद्देश्य यह था कि वहां सिंचाई व्यवस्था होगी, लोगों को पीने का पानी मिलेगा और वहां से बिजली पैदा होगी, मगर वहां कुछ नहीं हो रहा। वह डैम 15-16 वर्षों से बेकार पड़ा हुआ है। इससे सैंकड़ों गांव के लोग उजड़ गये हैं।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से सदन और सरकार से आग्रह करूंगा कि वहां जितने लोगों को मुआवजा नहीं मिला है, उन्हें आज के रेट के हिसाब से मुआवजा मिले। किसानों के लिए लिफ्ट इरीगेशन, सिंचाई की व्यवस्था हो और विस्थापित परिवारों के लिए पुनर्वास की व्यवस्था हो। उन्हें विकास पुस्तिका शीघ्र मिले और इस बहुउद्देशीय स्वर्ण रेखा परियोजना, चांडिल में ली गयी अधिकृत जमीन के विस्थापितों को जो भी सुविधा मिलनी चाहिए, वह मिलनी चाहिए।

डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद): माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे शिक्षा के संबंध में बोलने की अनुमति दी है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। गुजरात सरकार शिक्षा के काम में बहुत प्रभावशाली कार्य कर रही है। गुजरात सरकार 7,500 से ज्यादा शिक्षा संस्थान चला रही है। सभी जगह मकान का भी प्रबंध किया गया है। गुजरात सरकार शिक्षकों और अन्य कर्मचारियों को वेतन दे रही है। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूं कि गुजरात को अन्य राज्यों की तुलना में सर्वशिक्षा अभियान में जो राशि दी जानी चाहिए, वह बहुत कम है। गुजरात सरकार ने शिक्षकों और अन्य कर्मचारियों के वेतन, नए वर्ग खंडों के निर्माण, नए इन्फ्रास्ट्रक्चर की डेवलपमेंट के लिए बार-बार विज्ञापन दिया है, निवेदन किया है, लेकिन फिर भी गुजरात सरकार को अन्य राज्यों की तुलना में बहुत कम धनराशि दी जा रही है। मैं आपके माध्यम से सरकार से प्रार्थना करता हूं कि सर्वशिक्षा अभियान और माध्यमिक शिक्षा के माध्यम से गुजरात को पर्याप्त धनराशि अलॉट की जाए।

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान बैलगाड़ी दौड़ की तरफ दिलाना चाहता हूं। महाराष्ट्र में बैलगाड़ी दौड़ प्रतियोगिता पुराने समय से चली आ रही है। महाराष्ट्र के हर गांव में यह दौड़ होती है। इसमें भाग लेने वाले बैलों को किसान अच्छी तरह से पालते हैं और अपने बच्चों की तरह प्रेम करते हैं। इस प्रतियोगिता पर किसानों को कोई आपत्ति नहीं थी। यह प्रतियोगिता एक पारंपरिक खेल था। इस प्रतियोगिता पर जानवरों पर अत्याचार करने के नाम पर किसी एनजीओ ने रोक लगाने की मांग की और इस प्रकार बैलगाड़ी प्रतियोगिता पर रोक लगाई गई। जहां एक ओर बैलगाड़ी प्रतियोगिता पर रोक लगा दी गई, वहीं दूसरी ओर घुड़दौड़ रेस कोर्स मैदानों में अब भी हो रही है।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि महाराष्ट्र में पारंपरिक रूप से चली आ रही बैलगाड़ी दौड़ प्रतियोगिता पर रोक हटाई जाए। यह किसानों की मांग है, मेरा निवेदन है कि इस मांग को पूरा किया जाए।

श्री कौशल किशोर (मोहनलालगंज): माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान एनटीपीसी के घोटाले की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं।

माननीय अध्यक्ष: किसी का नाम नहीं लेना है। आपको इंक्वायरी चाहिए तो केवल डिमांड कीजिए।

श्री कौशल किशोर : एनटीपीसी के...(व्यवधान)* मैं नाम नहीं ले रहा हूं।

माननीय अध्यक्ष : ऐसे नहीं होता है।

श्री कौशल किशोर : इनके रहते करीब 5,000 करोड़ रुपए का घोटाला किया गया है। इन्होंने लो ग्रेड का कोयला खरीदकर हाई ग्रेड के कोयले का भुगतान किया।* थर्मल पावर की 600 मेगावाट की तीन युनिटों का डेढ़ वर्ष तक नियम विरुद्ध जाकर टैंडर रोके रखा और आंध्र प्रदेश के विशाखापट्टन में सिमहदरी पावर प्लांट के लिए ली गई भूमि का* को अवैध तरीके से भुगतान कर दिया।

माननीय अध्यक्ष : किसी का नाम रिकॉर्ड में नहीं जाएगा। आप इतना ही बोलिए कि वहां घोटाले हो रहें हैं, उसकी जांच की जाए।

...(व्यवधान) *

श्री कौशल किशोर : इसी तरह जब यह गुड़गांव में एनबीसीसी में थे, 42 एकड़ जमीन प्राइवेट प्रॉपर्टी डीलर से अवैध तरीके से खरीदी। कोलकाता में एक कंपनी से मिलकर करीब 12 करोड़ रुपए का घोटाला किया।

माननीय अध्यक्ष : सबकी जांच की मांग हो गई है। अब आप बैठ जाइए।

श्री कौशल किशोर : इसी तरह नई दिल्ली में चाणक्यपुरी में इंडो-पार्क बॉर्डर पर तार लगाने के लिए एक कंपनी के साथ मिलकर घोटाला किया। इन सब घोटालों में केंद्रीय सतर्कता आयोग ने भी इनके खिलाफ शिकायत की है। इसके अलावा एनटीपीसी का हैलीकॉप्टर चुनाव में लगाया गया। माननीय प्रधानमंत्री जी से एनटीपीसी एग्जुक्यूटिव फैडरेशन ने लिखित शिकायत की है। इस घोटाले का पर्दाफाश 'चौथी दुनिया' अखबार ने किया है।

माननीय अध्यक्ष : अब आप बैठ जाइए।

PROF. SADHU SINGH (FARIDKOT): Madam Speaker, in Tarankot area of Faridkot constituency of which I hail from, the river Sutlej flows along a very long route. In rainy season when the river is in spate, it causes havoc in the area. People inhabiting the area have to face the fury and wrath of floods for several months as

---

* Not recorded.

the entire river basin of river Sutlej is inundated. There is a dire need of some embankment which can hold the water within the river. People have to leave their homes and hearths for several months. These are the people who left their homes and hearths in 1947 during the Partition. But even now they have to lose their cattle, their crops, their houses and they have to live for several months on the embankment which is also in a dilapidated condition. So, this embankment needs strengthening and there is a need to build an interior embankment which can keep their crops, cattle and children safe. With the construction of an interior embankment, the river waters can be held bank. No MP or MLA from this area, since long, has ever visited this place. I personally visited and saw the plight of those people.

So, through this august House, I request the Government of India to construct an interior embankment on river Sutlej so that these people can live safely without frequent uprooting.

माननीय अध्यक्ष : आप भी एलिगेशन लगा रही हैं, किसी का नाम नहीं लेना है, जो रिक्वायरमेंट है, सिर्फ वह कहिए।

श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली (यवतमाल-वाशिम) : ठीक है मैडम।

माननीय अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे शून्यकाल में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। मैं किसानों और मजदूरों के गंभीर विषय पर बोलना चाह रही हूँ। मनरेगा के माध्यम से हमारे देश में मजदूरों को रोजगार मिला है, किसानों को भी फायदा हुआ है। लेकिन इस योजना में बहुत सारी खामियाँ हैं। मैंने देखा है, महाराष्ट्र में मेरे संसदीय क्षेत्र में कुछ किसानों को कुएं का काम उस योजना के तहत दिया गया था। ग्राम पंचायत के माध्यम से उसकी मंजूरी मिली थी। लेकिन कुएं का काम वर्ष 2009-2010 में मंजूर किये गये थे और आज तक उसमें काम करने वाले लोगों को उनका भुगतान नहीं हुआ है। आठ दिन पहले हमारे पंथ प्रधान जी ने कहा था कि मनरेगा योजना कुएं और गड्ढों में डालने जैसी योजना है, जिसे यूपीए सरकार ने शुरू की थी। मैं चाहती हूं कि जो लोग गड्ढे में पड़े हुए हैं उन्हें निकालने के लिए इसमें बहुत सारे सुधार करने की आवश्यकता है। सुबह मंत्री जी ने भी अपने जवाब में बोला था कि इसके लिए हम एक नयी गाइडलाइन लेकर आएंगे और सांसदों को भी इसमें अधिकार देंगे, इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहती हूँ। जिन अधिकारियों ने इसमें काम नहीं किया है, आज भी मजदूरों

को तीन-चार वर्षों तक लोगों को पैसा नहीं मिल रहा है उस वजह से काम वैसे के वैसे पड़े हुए हैं। आपके माध्यम से मैं सरकार से मांग करती हूं कि ऐसे अधिकारी, जिन्होंने काम नहीं किया है, उन पर कार्रवाई किया जाए, इसके लिए राज्य सरकार को भी कहा जाए ताकि उसमें ठीक तरीके से काम हो सके।

श्री नन्दी एल्लैया (नगर कुरनूल) : माननीय अध्यक्ष महोदया, मेरा संसदीय क्षेत्र नगर कुरनूल बहुत बड़ी आबादी वाला क्षेत्र है। इसमें सात विधान सभा क्षेत्र हैं। भारतीय निर्वाचन के अनुसार 14 लाख की आबादी है। नगर कुरनूल व इसके आसपास रह रहे लोगों में से अधिकांश गरीब, अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़े वर्ग के हैं, जो अपने बच्चों को निजी शिक्षण संस्थानों में भर्ती कर शिक्षा दिलाने में असमर्थ हैं। मैं व्यक्तिगत रूप से इन गरीबों के बच्चों की शिक्षा और जरूरतों को पूरा करने हेतु नगर कुरनूल संसदीय क्षेत्र के प्रत्येक जिला मुख्यालय में केन्द्रीय विद्यालय खोलने की मांग करता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र की आम जनता की यह भारी मांग है, क्योंकि निम्न और मध्यम वर्ग के गरीबों के लिए केन्द्रीय विद्यालय अच्छी शिक्षा पाने का सबसे सस्ता और अच्छा माध्यम है। इसी के साथ मैं यह भी मांग करता हूं...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप डिमान्ड कर चुके हैं। श्री चन्द्र प्रकाश जोशी।

श्री नन्दी एल्लैया: मैडम, मैंने अभी पूरी बात नहीं कही है।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : इस तरह से पूरा नहीं पढ़ते हैं। आपने केन्द्रीय विद्यालय से संबंधित मांग रख दी है।

श्री नन्दी एल्लैया : महोदया, हमें जो छः कूपन केन्द्रीय विद्यालय के दिए जाते हैं, इनसे कुछ नहीं होता है, इसको बढ़ा कर बीस कर दिया जाए। यह मेरी ही मांग नहीं है, बहुत से माननीय सदस्यों की भी मांग है।

माननीय अध्यक्ष : श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली को श्री नन्दी एल्लैया द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) : अध्यक्ष महोदया, आपने किसानों से जुड़े हुए एक महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र में ही नहीं बल्कि पूरे राजस्थान में रूजणों की समस्या से किसान बहुत त्रस्त हैं। वन्य जीव संरक्षण अधिनियम, 1972 में इसे नील गाय के रूप में परिभाषित किया गया है। यह कानून बनाने वाले की एक गम्भीर भूल है, जिसके कारण अन्नदाता कहलाने वाला किसान अपनी फसल को जैसे-तैसे पैदा करता है, लेकिन नील गाय का समूह उसको न केवल खा जाता है, बल्कि पूरी फसल को नष्ट कर देता है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं कि इस कानून में माननीय कानून मंत्री और कृषि

मंत्री जी संशोधन करके इसको सूची चार की जगह पांच में डालें ताकि फसल का पूरा लाभ किसान को मिल सके।

माननीय अध्यक्ष : श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री देवजी एम. पटेल, श्री नारणभाई काछड़िया, श्री पी.पी.चौधरी, श्रीमती संतोष अहलावत को श्री चन्द्र प्रकाश जोशी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री रवीन्द्र कुमार राय (कोडरमा) : अध्यक्ष जी, आपने मुझे शून्य काल में अपने क्षेत्र की ज्वलंत समस्या को उठाने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

महोदया, यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण रहा है कि डीवीसी का सौतला व्यवहार झारखण्ड प्रांत के साथ अभी से नहीं आजादी मिलने के बाद से ही चलता आ रहा है। झारखण्ड के साथ उसका सौतेला व्यवहार होता रहा है, वह झारखण्ड की शिकायत नहीं सुनता है। हमारे संसदीय क्षेत्र कोडरमा जिले के जयनगर प्रखण्ड में बांजेडी ग्राम में सुपर पावर प्रोजेक्ट योजना के अंतर्गत एक हजार मेगावाट बिजली का उत्पादन शुरू हो गया है। इन्होंने जब हजारों एकड़ जमीन किसानों से ली थी, तब वायदा किया था कि दस किलोमीटर की रेडियस में किसानों को और वहां रहने वाले लोगों को फ्री में बिजली देंगे। उत्पादन प्रारम्भ होने के बाद भी अब तक एक भी घर में फ्री बिजली नहीं दे रहे हैं।

माननीय अध्यक्ष : आप संक्षिप्त में अपनी बात रखिए।

श्री रवीन्द्र कुमार राय : महोदया, मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि सरकार और ऊर्जा मंत्री महोदय इसमें पहल करें और डीवीसी पर दबाव डालें कि वह अपने वायदे के अनुसार वहां की स्थानीय जनता को बिजली दे और झारखण्ड प्रदेश को बिजली में प्राथमिकता दे अन्यथा भविष्य में किसान इस तरह के प्रोजेक्ट्स को जमीन नहीं देंगे और ऐसे प्रोजेक्ट्स को रोकने के लिए मजबूर हो जाएंगे। इसलिए मेरा अनुरोध है कि उनको वायदे के अनुसार काम करने के लिए आदेश दिया जाए।

श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनू): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपको धन्यवाद देती हूं कि आपने शून्यकाल में अत्यंत महत्वपूर्ण और गंभीर मुद्दे पर बोलने का अवसर दिया।

महोदया, मैं यमुना जल बंटवारे में विभिन्न राज्यों के हिस्सों से सम्बन्धित लम्बित पड़ी योजनाओं के सन्दर्भ में मुद्दा उठाना चाहती हूं। राजस्थान को यमुना नहर से मात्र एक प्रतिशत पानी मिल रहा है, जबकि उसका वास्तविक हिस्सा नौ प्रतिशत है। राजस्थान और हरियाणा के घोषित अधिकार हैं कि यमुना कैचमेंट एरिया के ताजेवाला हेडवर्क से पानी मिले, जिसमें चुरू, भरतपुर और झुंझुनू अभी तक अपने हिस्से के पानी का इंतजार कर रहे हैं। वर्ष 1994 से अभी तक यमुना जल बंटवारे की योजनाओं में राज्यों के सचिवों की

कुछ बैठकें होने के अलावा कोई काम नहीं हुआ है, कोई प्रगति नहीं हुई है। मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहती हूं कि नदी जल बंटवारे का जो समझौता पांच राज्यों के बीच हुआ था, उसे अतिशीघ्र लागू किया जाए और मेरे क्षेत्र को पीने का पानी मुहैया कराया जाए। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : श्री श्री राहुल कस्वां, श्री देवजी एम. पटेल, श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत को श्रीमती संतोष अहलावत द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

19.00hrs

श्री हुकुम सिंह (कैराना) : महोदया, मैंने अपनी सूचना में उत्तर प्रदेश की सड़कों के बारे में उल्लेख किया है, लेकिन अभी मैं केवल अपने क्षेत्र तक सीमित रहना चाहता हूं।

माननीय अध्यक्ष : यह बहुत अच्छा रहेगा।

श्री हुकुम सिंह : महोदया, यहां से 25 किलोमीटर दूर से उत्तर प्रदेश की सीमा शुरू होती है, लेकिन दुर्भाग्य है कि मुझे अपने क्षेत्र तक जाने के लिए 125 किलोमीटर सफर तय करना पड़ता है क्योंकि दिल्ली-यमुनोत्री मार्ग बिल्कुल खण्डहर हो चुका है। यह मार्ग तीन राज्यों - दिल्ली, उत्तर प्रदेश और उत्तराखण्ड को जोड़ता है। यह मार्ग राष्ट्रीय मार्ग होने के मानक पूरे करता है, लेकिन इसके बावजूद यह राष्ट्रीय मार्ग घोषित नहीं हुआ है। अगर यह मार्ग बन जाए तो हम लोग यहां से चलकर कम से कम एक घण्टे में अपने क्षेत्र पहुंच जाएंगे। यही हालत पानीपत-खटीमा मार्ग की है, जो हरियाणा, उत्तर प्रदेश और उत्तराखण्ड को जोड़ता है। उसके बारे में भी मैंने आग्रह किया है कि इसे राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाए, लेकिन वह भी अभी तक नहीं किया गया है। यही हालत करनाल-मेरठ मार्ग की है। अगर ये तीनों मार्ग राष्ट्रीय मार्ग घोषित हो जाएं तो इस पूरे क्षेत्र की हालत सुधर जाएगी, वरना हमारी स्थिति यह है कि अपने घर जाने के लिए हमें हरियाणा से होकर 125 किलोमीटर दूर जाना पड़ता है, जबकि उत्तर प्रदेश की सीमा 25 किलोमीटर दूर से ही शुरू हो जाती है।

मैं आपके माध्यम से आग्रह करता हूं कि इन तीनों मार्गों को राष्ट्रीय मार्ग घोषित किया जाए और जो सड़कें खण्डित हो चुकी हैं, प्रधानमंत्री योजना के अंतर्गत बनी सड़कें भी खण्डित हो चुकी हैं, उनकी दुर्दशा हो चुकी है, उनकी भी मरम्मत कराई जाए। धन्यवाद।

डॉ. सत्यपाल सिंह (बागपत) : मैं श्री हुकुम सिंह जी द्वारा उठाए गए विषय के साथ सम्बद्ध करता हूं।

माननीय अध्यक्ष : अगर सभा की सहमति हो तो सदन का समय शून्य प्रहर की लिस्ट पूरी होने तक बढ़ा दें।

अनेक माननीय सदस्यः जी, हाँ।

12.03.2015

श्री कामाख्या प्रसाद तासा (जोरहाट) : मैडम, मैं असम से आता हूं। असम का एक बहुत महत्वपूर्ण मैटर में उठाना चाहता हूं।

वहां पर 900 टी गार्डन्स हैं, जिनमें लगभग एक लाख टी गार्डन लेबरर्स हैं और उनमें से मैक्सिमम महिलाएं हैं। वहां पर प्लांटेशन लेबर एक्ट लागू है, लेकिन काम कुछ नहीं हो रहा है। इसलिए मैं भारत सरकार के मिनिस्ट्री ऑफ लेबर से मांग करता हूं कि एक स्पेशल टीम यहां से भेजी जाए और टी गार्डन्स के बारे में एक इनक्वायरी होनी चाहिए। यह मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करता हूं।

माननीय अध्यक्ष : आप लोग केवल इनक्वायरी की बात करें, इधर-उधर के नाम मत लेना।

श्री विद्युत वरन महतो (जमशेदपुर): अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे शून्य काल में महत्वपूर्ण मुद्दे पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदया, शारदा ग्रुप द्वारा निवेशकों से ठगी के मामला अभी ठंडा भी नहीं पड़ा कि यूरीनियम के लिए मशहूर हमारे संसदीय क्षेत्र जादूगोड़ा में राजेयक्म चीट फण्ड कम्पनी द्वारा अनुमानित 15 सौ करोड़ का एक मामला उजागर हुआ है। शारदा घोटाले में बड़े-बड़े पूंजीपतियों का पैसा था, लेकिन इस में गरीब, मजदूर, किसान और छोटे-मोटे दुकान लगाने वाले लोगों का पैसा है। एक लाख रुपये पर पांच हजार रुपये प्रति माह ब्याज दर देने के चलते लोगों ने सारी पूंजी उस पर लगा दी। स्थानीय पुलिस ने इतने समय के बाद भी अभी तक* को गिरफ्तार नहीं किया है। मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करना चाहता हूं कि 15 सौ करोड़ रुपये के इस चिट फण्ड घोटाले की जांच सीबीआई से करवायी जाए।

SHRI P.K. BIJU (ALATHUR): I would like to raise an important matter before you. A lot of schemes were launched to provide free LPG connection to BPL families. Ten years back, in that announcement Government had decided to enroll 3.5 BPL families every year and earmarked Rs. 490 crore for that. The operating party with our oil PSUs like IOC, BP and HP is CSR. Today, the number of connections is only70 lakh for 1.6 lakh families.

Madam, it is a big cheating under this Scheme. I would like to present the statistics of southern areas where these connections have been given. In Andhra Pradesh, Kerala, Tamil Nadu, Lakshadweep and other Union Territories, there is no connection. Only in the Southern States Karnataka, they have got 10,345 connections.

---

* Not recorded.

I urge upon the Government to order a high level enquiry in this particular scheme and give more connections to the BPL families. You are also requested to direct the oil companies to take immediate measures to fulfil the needs of the BPL families.

Now, oil companies are not giving application form. I would request the Government of India to direct them to give application form to the BPL families for enrolling them in this particular Scheme. This is a scheme for the poor people. Thank you.

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी अति लोक महत्व के विषय को उठाने की अनुमति दी, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। दुनिया के तमाम वैज्ञानिक और देश इस बात से चिंतित हैं कि अगर ग्लोबल वार्मिंग को नहीं रोका गया, तो जल्द ही दुनिया गरीब और भुखमरी की तरफ बढ़ने को मजबूर हो जाएगी। ग्लोबल वार्मिंग के कारण दुनिया के कई इलाकों में फसलों की उत्पादकता में कमी हो रही है और जल आपूर्ति का भी भारी संकट बढ़ता जा रहा है। इसका कारण ग्रीन हाउसेज़ से गैसों का उत्सर्जन है, जिसके चलते समुद्र के जल स्तर में वृद्धि तथा चक्रवातों में बढ़ोत्तरी हो रही है। बर्फ से ढंके क्षेत्रों में भी लगातार बर्फ पिघल रही है। हमारे देश में भी सुनामी चक्रवात और भूकम्प की घटनाएं, उत्तराखंड का भूकम्प और ओडिशा का चक्रवात हमारे सामने प्रत्यक्ष उदाहरण हैं। इसके अलावा वृक्षों की अंधाधुंध कटाई, पहाड़ों का उत्खनन एवम् भौतिक सुविधाओं हेतु इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों के अधिकाधिक उपयोग के कारण ग्लोबल वार्मिंग का खतरा विश्व के अन्य देशों के समान हमारे यहां भी बढ़ता जा रहा है। ऐसे में मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि सरकार जलवायु परिवर्तन सम्बन्धी राष्ट्रीय कार्य योजना के मिशन हेतु दी गई धनराशि को सर्वाधिक आवश्यकता वाले राज्यों में खर्च करने के बारे में प्राथमिकताओं के मापदंड तय करे। ग्लोबल वार्मिंग के खतरे को कम करने के लिए इन प्रयासो के साथ ही साथ जन जागरूकता बढ़ाने के हेतु भी सरकार द्वारा ठोस प्रयास किए जाएं।

HON. SPEAKER: Shri Gajendra Singh Shekhawat and Kunwar Pushpendra Singh Chandel are permitted to associate with the issue raised by Dr. Virendra Kumar.

SHRI C. GOPALAKRISHNAN(NILGIRIS) : Hon. Speaker, I pray to my leader, Puratchi Thalaivi Amma. I would like to raise an important issue that there is an urgent need to regulate corporate hospitals.

There are two things which have ruined the noble profession. They are: mediclaim and corporatization of the hospitals. These two things have made the medical profession a business. Our hon. Supreme Court, to bring medical profession at par with industry, brought it within the ambit of the Consumer Protection Act.

Mediclaim, which enhanced the expectations of the patients, as the payment is not made from their pocket, insisted on undue investigations and procedures.

The medical profession is plagued by corporate investors and pharma industry together. It has also escalated the cost of medical treatments beyond the reach of the common man and it is without any control by a common doctor. The entire field is ruined and getting rotten.

The realities of the private medical sector today are frequent irrational procedures and surgeries, distorting the influence of corporate and multi-specialty hospital on the ethics of medical profession and growing grip of the pharmaceutical companies on private medical practice. These pharmaceutical companies are sponsoring foreign tours and junkets to doctors. The Government is trying to dilute the Clinical Establishments Act of 2010. Rules were passed in 2012. … (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please do not read this much. You have to make only points.

SHRI C. GOPALAKRISHNAN : Standards are yet to be formulated. Due to this, it has not been implemented.

There is a strong lobby of the corporate health sector and the Indian Medical Association, which is the biggest lobby of doctors in India. This lobby is trying to completely eliminate any kind of regulation. Now, there is a total jungle raj.

Hence, I would urge upon the Government that there is an urgent need to regulate corporate hospitals, which is the need of the hour. I would also urge upon the hon. Speaker Madam to have a detailed discussion on this issue in this august House under the permissible rule.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): Hon. Speaker, through you, I would like to bring it to the notice of the Government, especially the Ministry of Railways, that there is an immediate requirement to develop Harishchandrapuram, which is in my constituency, Srikakulam. Madam, had I got the chance to speak in the discussion on the Railway Budget, I would have put this matter over there. As I did not get a chance, I am mentioning it now.

HON. SPEAKER: All right.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU : Madam Speaker, in my constituency, there is a stretch of 150 kilometres of the National Highway which is a part of the Golden Quadrilateral connecting Chennai to Kolkata. On this 150 kilometres stretch, there is one railway station which is lying next to it. So, Harishchandrapuram station has got proper and excellent road connectivity. Also it is close to the coastal region. So, a lot of fishermen use this station to go to Vishakapatnam, which is the regional headquarters for the north Andhra Pradesh. Also students, patients and especially farmers and small time businessmen are also using this station. This is a very important station, which is located at a significant place in my constituency.

I would request the Government of India to develop this station on priority because this station was built during the time of the British. It has been many years and not a single change has been made to this station. So, there is a requirement to lift the height of the platform in this station because women and children still need to use stools to get into train. There are immediate requirements such as shelters, chairs and toilets in this station.

There is a requirement for the stoppage of three trains, namely, Visakhapatnam-Gunupur Express, Falaknuma Express and Prasanthi Express. There is also a requirement for booking centre. As there is no booking centre, people have to go to some other stations. टिकट्स लेकर के फिर से यहां आना पड़ता है। So, there is a reason to develop this Harishchandrapuram station, which is my Constituency of Srikakulam.

श्री ताम्रध्वज साहू (दुर्ग) : अध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे एक महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का समय दिया। पूरे देश में सार्वजनिक वितरण प्रणाली की दुर्दशा देखने में आ रही है। गरीबी रेखा के अंतर्गत जीवनयापन करने वाले व्यक्तियों के लिए चावल और गेहूं इत्यादि खाद्यान्न प्रदान किया जाता है, परन्तु उसके वितरण की व्यवस्था ठीक नहीं होने के कारण ब्लैक में राशन बेच दिया जाता है। चावल-गेहूं सड़ा हुआ वितरित किया जाता है, दुकानदार प्रतिदिन दुकान नहीं खोलते हैं, तौल में गड़बड़ी अलग करते हैं, समय पर राशन नहीं मिलता है। कन्की मिला हुआ सड़ा चावल दिया जाता है। राइस मिलर्स के द्वारा चावल को पास कराने के लिए जो ब्रोकन चावल दिया जाता है, उसके लिए बड़ी राशि अधिकारियों को दी जाती है। छत्तीसगढ़ में अभी एंटीकरप्शन ब्यूरो द्वारा नागरिक आपूर्ति के कार्यालय में छापा मार कर वहां के अधिकारी के सहायक से 3 करोड़ 64 लाख रुपये जब्त किया गया है। एक कर्मचारी के पास से 20 लाख रुपये जब्त किया गया। एक सहायक के पास से 1 करोड़ 62 लाख रुपये जब्त किया गया। पांच पैज की बैलेंसशीट मिली है, जिसमें किन-किन अधिकारियों, कर्मचारियों और जनप्रतिनिधियों को राशि दी गयी है, उसका उल्लेख है। पीडीएस में इस प्रकार भ्रष्टाचार हो रहा है, जिसके कारण बुरा हाल है और इस पर जांच आवश्यक है। धन्यवाद।

HON. SPEAKER: The House stands adjourned to meet again tomorrow, the 13th March , 2015 at 11 a.m.

19.12 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, March 13, 2015/Phalguna 22, 1936 (Saka)