

>

Title: Discussion on resolution regarding approval of recommendations in 1<sup>st</sup> Report of Railway Convention Committee; the Budget (Railways) for 2011-12; Supplementary Demands for Grants Nos. 1, 3, 4, 6 to 13 and 16 in respect of Budget (Railways) 2010-11 and Demands for Grants Nos. 1 to 16 in respect of Budget (Railways) 2011-12 (All the cut motions moved were negated and discussion concluded).

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI K.H. MUNIYAPPA): Madam Speaker, on behalf of Kumari Mamata Banerjee, I beg to move the following Resolution:

"That this House approves the recommendations contained in Paras 55, 56, 57, 58 and 62 of the First Report of the Railway Convention Committee (2009), appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to Lok Sabha on 10<sup>th</sup> December, 2010."

MADAM SPEAKER: Resolution moved :

"That this House approves the recommendations contained in Paras 55, 56, 57, 58 and 62 of the First Report of the Railway Convention Committee (2009), appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to Lok Sabha on 10<sup>th</sup> December, 2010."

Motion moved :

"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, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31<sup>st</sup> day of March, 2012, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

MADAM SPEAKER: Shri Pratap Singh Bajwa.

...(Interruptions)

अध्यक्ष महोदया : रेलवे बजट पर डिस्कशन शुरू हो रही है, इसलिए आप सब वापस जाइये।

वेदः (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप सब बैठ जाइये। रेलवे बजट पर डिस्कशन हो रही है, इसलिए आप सब वापस जाइये।

वेदः (व्यवधान)

SHRI PRATAP SINGH BAJWA (GURDASPUR): Madam Speaker, at the outset, let me thank you for giving me the opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget for the year 2011-2012. Mamata Didi deserves special praise for presenting a 'people-friendly' Budget despite several constraints being faced by the Railways. ...(Interruptions)

अध्यक्ष महोदया : श्री प्रताप सिंह बाजवा की ही बात रिकार्ड में जायेगी।

...(व्यवधान) \*

SHRI PRATAP SINGH BAJWA (GURDASPUR): Some of the highlights of this year's Railway Budget are :

1. There has been no hike in passenger fare and freight rates;
2. Commissioning of Anti-Collision Device in eight Zonal Railways;
3. Deployment of GPS-based 'Fog Safe' Devices;

4. Introduction of multi-purpose 'Go India' Smart Card;
5. Introduction of 'Pradhan Mantri Rail Vikas Yojana' with non-lapsable fund to take care of the socially-desirable projects;
6. Extension of concessions to the physically handicapped persons on Rajdhani and Shatabdi trains; ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please take your seat.

...(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप सब बैठ जाइये।

⌚!(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : दारा सिंह जी, आप भी बैठ जाइये।

⌚!(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप सब अपनी सीटों पर वापस जाइये।

⌚!(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: It is a very important discussion, which is taking place in the House.

...(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप सब पहले अपनी सीटों पर वापस जाइये।

⌚!(व्यवधान)

**12.24 hrs.**

*At this stage Shri Shailendra Kumar and some other Hon. Members  
went back to their seats*

श्री शैलेन्द्र कुमार (कोशाम्बी): अध्यक्ष महोदय, हम आपसे संरक्षण चाहते हैं। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : हमारा संरक्षण आपको ही नहीं बल्कि सबको है। आप सबको बोलने का मौका दीजिए। बाजवा जी, आप बोलिये।

⌚!(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप सब बैठ जाइये। रेलवे बजट की डिस्कशन को कोई डिस्टर्ब नहीं करेगा। आप सब चुपचाप बैठिये।

⌚!(व्यवधान)

SHRI PRATAP SINGH BAJWA : I want to congratulate Mamata Didi for the recruitment of 16,000 ex-servicemen. It is a great step that she has taken. Eighthly, she is extending the concession ...(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप सब बैठ जाइये।

⌚!(व्यवधान)

SHRI PRATAP SINGH BAJWA : Eighthly, she is extending the concession facilities to the Kirti and Shaurya ...(*Interruptions*)

श्री शैलेन्द्र कुमार : अध्यक्ष महोदया, उत्तर प्रदेश में अराजकता का मौहाल है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइये। हम आपकी बात सुन चुके हैं।

⌚!(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : रेवती रमन जी की बात हमने सुन ली है।

⌚!(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : शेवती रमन जी की बात सुनी जा चुकी है, इसलिए आप कृपया करके बैठ जाइये और बाजवा जी को सुनने दीजिए।

वेद (ब्रह्मण्य)

**12.25 hrs.**

*At this stage Shri Shailendra Kumar and some other Hon. Members  
came and stood on the floor near the Table*

SHRI PRATAP SINGH BAJWA (GURDASPUR): Eighthly, she is extending the concession facilities to the Kirti and Shaurya Chakra awardees and extending the facility of card passes to the parents of the unmarried posthumous Param Vir Chakra and Ashok Chakra gallantry award winners of the Armed Forces. ...(*Interruptions*)

The Indian Railways, which has the world's fourth-largest railway network after the United States, Russia and China, traverse the length and breadth of the country while carrying two crore of passengers and two million tonnes of freight daily.

As the hon. Minister has said in her Budget Speech, rail transportation is vitally interlinked with the economic development of the country. Keeping in view the projected growth rate of our economy at around nine per cent, it is imperative that the railways grow at an even faster pace. In order to achieve this, it is necessary that the finances of the Railways should be healthy and sound. I am glad to note that the Railways have framed Vision 2020 providing a definite roadmap, both short-term and long-term, for the future.

In a globalized economy, there are bound to be certain comparisons made of one country with another. When it comes to India, the general comparison that we come across is with China. In the post-Independence period, the Indian Railways was ahead of Chinese Railways in terms of size, technology and overall traffic volumes, but today, China has moved far ahead and has now the world's third largest rail system. It is not only the expansion of the rail system in China, but also the frenetic speed in the execution of its rail projects which the world has taken notice of. Their success has been attributed to three factors, namely, separation of Government functions from rail enterprise responsibilities; rail system to become a commercially-driven undertaking with the Government assuming only policy and regulatory responsibilities; and making the transport enterprises responsive to market demands, rather than specific production targets. It is the pragmatic policies followed by the Chinese that enabled it to focus on its core activities and organizational restructuring. ...(*Interruptions*)

If there is a lesson to be learnt from the best practices which they have adopted, we should be willing to learn those lessons. When it comes to technological advancement, we can even overtake China, but what is required is a strong will. Is it not a fact that lack of mechanized loading in India also impacts the turnaround time of trains? While trains in China have a turnaround time of one to two days, it is 5 to 5.5 days in India and one of the reasons for this is that the average loading and unloading time in India is four to five hours for trains, whereas in China, it takes just 45 minutes to one hour. Railway experts believe that due to congestion in terminals caused by the long turnaround time, the overall movement of trains gets affected. So, unless traffic management is computerized like in China and other countries with advanced railway network, things may not improve in India.

It has been said that the Chinese Railways accounts for one-fourth of the global rail transport volume. Density of its traffic exceeds twice that of the Indian Railways. Its output per locomotive, per freight car and per passenger coach is among the highest in the world. The World Bank appraisal lauds the Chinese Railways for its clear focus, management related autonomy to achieve agreed objectives and large-scale restructuring including separation of non-core activities and outsourcing. Further, China has encouraged local authorities to build and operate their own railway lines up to a length of 2,000 KM or so. It has permitted foreign investment in railways, and encouraged foreign capital in Chinese rail market, especially in respect of construction of new lines. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please conclude.

SHRI PRATAP SINGH BAJWA : Has the Indian Railways ever undertaken a study to analyze how China overcame its shortcomings and surged ahead? The reason why I say so is because the Railways have added only 11,000 KM track length in the last 60 years. The financial state of the Railways is no better than what it was a decade earlier. The Indian Railways need a bailout package estimated at Rs. 50,000 crore just to complete not only some of the more urgent line capacity works but also give a boost to the multi-crore dedicated freight corridors. If the Railways is able to complete these

projects, it would enable it to make a quantum jump in its capacity to transport freight and earn revenue ten times more than any passenger train running over the same track length. Therefore, it is high time, the Indian Railways sit up and take a serious note of whatever shortcomings that exist in the system and must formulate appropriate policies focused on taking the Indian Railways to new heights.

MADAM SPEAKER: Hon. Member, please conclude now.

SHRI PRATAP SINGH BAJWA : Now, I come to the issue of 'Socially Desirable Projects' which is very important. It is a fact that they have not received any priority or notable allocations so far. The can in point is the Qadian-Beas railway line, a socially desirable project with historical and strategic considerations. This project was undertaken during pre-Independence period, but was put on the shelves for the past 63 years after Independence. After a lot of persuasion at various levels, and thanks to the hon. Railway Minister and the Chairman of the Railway Board, the survey of this project was completed and included in the list of new lines. However, I am sorry to say that it has been slated for inclusion in the Twelfth Five-Year Plan proposals for new lines, and I wonder how long the people of Gurdaspur, which is my parliamentary constituency, and the adjoining areas would have to wait to get this new line. While thanking the hon. Minister for launching the Pradhan Mantri Rail Vikas Yojana to create a separate fund to implement these projects, it is my earnest appeal to the hon. Minister to include this project in the proposals for the current year and make necessary funds available for the same. ...(*Interruptions*)

All of us understand the revenue loss running into crores of rupees suffered by the Railways on account of incidences of disruptions by way of 'rail rokd' agitations. The offer given by the hon. Railway Minister to sanction new trains and two projects as a special package to those States which ensure trouble-free train running for the whole year is a welcome measure. Generally, it is the anti-social elements which indulge in such acts under the garb of public protests. Strict action should be taken against all those culprits by imposing heavy penalties and fines under the provisions of the Railways Act, and the State Governments should also be held responsible for that.

MADAM SPEAKER: Shri Pratap Singh Bajwa, please conclude now.

SHRI PRATAP SINGH BAJWA (GURDASPUR): Now, please permit me to turn my attention to my home State, Punjab. In the last Railway Budget, the hon. Railway Minister promised to run a Duronto train between Amritsar and Chandigarh. I do not know why this promise has not been fulfilled when nine new Duronto trains have been introduced in the current year.

The dedicated freight corridor which goes up to Jalandhar should be extended up to Amritsar and, if possible, should be taken up to Jammu *via* Pathankot...(*Interruptions*) To improve the infrastructure at important railway stations such as Amritsar and to enhance rail connectivity in the State, you have promised to run a train to Chandigarh *via* Jalandhar-Ludhiana and Ambala from Amritsar, as the direct rail line to Chandigarh from Sahnewal (Ludhiana) *via* Morinda has not been completed yet. ...(*Interruptions*)

I am glad to note that a new set of trains connecting State Capitals with important cities and towns in the States are being introduced under the proposal 'Rajya Rani Express'. You will be surprised to know that Punjab is perhaps the only State in the plains that has no proper rail link to its Capital Chandigarh. ...(*Interruptions*) People travel by buses or other modes of conveyance to reach Chandigarh. Moreover, only a small part of the State is linked to Chandigarh *via* Morinda-Sirhind-Anandpur Sahib rail route. Even then, under Rajya Rani Express, no new rail link has been proposed to connect with Chandigarh. I would request that Chandigarh should be linked to other parts of Punjab *via* Rajpura instead of *via* Morinda-Samrala-Sahnewal-Ludhiana as the route is an ill-conceived one. In addition, with the laying of the Chandigarh-Rajpura rail track, most parts of Malwa, Doaba and Majha regions and even some parts of Rajasthan would get linked to the State Capital Chandigarh. ...(*Interruptions*)

There is no direct rail link from Bathinda to Amritsar. With the linking of Ludhiana to Barnala through a direct rail line, traffic load on the Bathinda-Ludhiana-Jalandhar-Amritsar road route could be drastically reduced, and that would also establish the direct link of Bathinda with Amritsar. There is no rail link between Barnala-Mansa-Sardulgarh-Sirsa. The railway authorities may please look into these demands.

At Amritsar railway station, there is a need to provide more railway platforms to handle the high volumes of traffic at this important holy city. Besides, Mumbai and New Delhi Rajdhani trains should be extended up to Amritsar to cater to the needs of the passengers. Similarly Amritsar should also be connected with the Capitals of the southern States and also Puri in Orissa.

The Amritsar-Tata Nagar Jallianwala Bagh Express runs twice a week. It is my request that it should run on a daily basis to meet the passenger rush.

There is a need to introduce a Duronto or Gareeb Rath Express train between Amritsar and Nanded. Patti to Makhu rail link is also very important as it would be of great help to passengers traveling to Ferozepur, Bathinda, and even to Ganganagar in Rajasthan. At present, people have to take a train that goes via Jalandhar, which adds nearly 250 kilometres to the traveling distance. Hence, Patti to Makhu rail link may be given priority by the Railways.

The doubling and electrification of the single line between Amritsar and Pathankot should be taken up without delay as it is causing a lot of inconvenience to the passengers.

The Railways may consider connecting Gurdaspur with Dera Baba Nanak. Since Gurdaspur is one of the backward border districts of our country, the railway authorities may consider setting up a rail factory or project so that it would provide employment to the youth in the backward border districts.

The Mechanical Workshop located at Putligarh in Amritsar used to employ 10,000 people, but their strength has come down to 1500 at present. I request the railway authorities to allocate sufficient work to this Mechanical Workshop in Amritsar and help the employees in the process.

There is already a rail line connecting Rahon, Nawanshahr and Phagwara. A 27 kilometre stretch of railway line connecting Samrala and Rahon, when laid will bring districts of Nawanshahr and Hoshiarpur closer to the National Capital New Delhi and the State Capital, Chandigarh. Many new trains to Jalandhar, Amritsar and Pathankot can be run on this route, bypassing Ludhiana railway station. Besides, this route also provides an alternative route to the trains in case of emergency.

Sadbhawana Express runs between Lucknow and Chandigarh which reaches Chandigarh at 09.50 AM and goes back to Lucknow at 08.50 PM. It halts at Chandigarh railway station for 11 hours. This train can be extended up to Una in Himachal Pradesh. It will tremendously help the people residing in the Kandi area of Punjab and parts of Himachal Pradesh without changing its present timing.

A DMU (local train) needs to be run to and fro Una-Chandigarh. It not only gives employment opportunities to the local population, but also will economically uplift the farmers, who will get an opportunity to sell vegetables, fruits and milk in new markets. It also provides an alternative mode of transport to the people residing in the districts of Roop Nagar and Una.

Gurmukhi Express runs between Una and Kolkata once a week and it passes through Sri Anandpur Sahib and Patna connecting two Takhts of Sikhs - Takht Keshgarh Sahib and Takht Patna Sahib. The frequency of the train should be at least thrice a week to give a boost to tourism with stoppage at Roop Nagar, being the district headquarter and having many industrial units in its vicinity.

Finally, the Delhi-Ludhiana Shatabdi train service should be extended up to Udampur via Pathankot because lakhs of devotees visit Mata Vaishno Devi Shrine and Dharamsala to meet His Holiness The Dalai Lama. Besides, it is also the Gateway to Jammu and Kashmir, and lower Himachal Pradesh. This is most essential and hence may be given top priority.  
...(Interruptions)

Before I conclude, I do wish to believe that the bad times for the Indian Railways are over, and it would make a new beginning in the year 2011-12 to propel itself to reach to new heights. While whole-heartedly supporting the Railway Budget, I wish good luck to the Indian Railways.

\*DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Basically, Hon'ble Railway Minister has not disturbed the passenger fare is a good news to all passengers especially to the common citizen of the country. Usually there are number of new projects announced by Hon'ble Minister in every year. But the fulfillment of those projects are really questionable.

There were several projects and new trains and lines announced in the Railway Budget 2010-11 for state of Tamil Nadu. But except few, no projects has been realized till today and even now in the current railway Budget.

Hon'ble Minister announced the introduction of 56 new express trains, 13 passenger train services, nine new Durontos, two double ducker air conditioned services and three new Shatabdi Express trains during 2011-12. Hon'ble Minister has also concentrated announcing an increase in the frequency of five Duronto Express trains and unfortunately Hon'ble Minister has failed to announce news trains of Garib Rath Express which is meant for poor.

I welcome the announcement of new Duronto trains between Madurai-Chennai and Chennai-Thiruananthapuram in the current Budget. Tiruchirappalli is a big city having a number of industrial places which thick population. The starting point from Trichirapalli to various parts of the state and country is always filled with crowd and it gives better revenue to

Railways. So, I request the Hon'ble Minister to include Tiruchirappalli for Duranto train service.

Hon'ble Minister had announced in the early budget that 584 stations would be upgraded into Adarsh Station and this year also 236 stations has been included, but only six stations in the state of Tamil Nadu has been included in the current budget. To, I request the Hon'ble Minister to include atleast Pudukkottai and Srirangam for upgradation as Adarsh Stations. Also express trains or super fast trains from Trichy to Kanyakumari, Pudukkottai to Chennai and Trichy to Bangalore are demanded for long time and every year we are expecting with eagerness about any announcement for these lines. We also expected a new line from Thanjavur to Pucukkottai. However, we are disappointed in the current budget also. Therefore, I request the Hon'ble Minister to announce some more new trains and lines in her reply after the discussion. Likewise, the doubling works from Chengalpattu to Villupuram is announced but it should be extended up to Tiruchirappalli, so that it would be beneficial to a number of passengers besides increase revenue to southern railways. Also, in para 102 Hon'ble Minister has included some important religious places like Madurai, Rameshwaram under Rail Tourism. Tiruchirappalli is well known tourist place having a number of historical places and temples and hence, it should be included along with other two places in Tamil Nadu under Rail Tourism.

Now I come to safety of passengers and level crossing in the country. The number of unmanned level crossing accidents occurring on Indian Railways is a cause of concern. At present, there are total 35,363 numbers of Level Crossings over Indian Railways out of which 17,954 are unmanned where the accidents occur primarily due to inadequate precautions by the road users failing to observe mandatory sign boards, signals and basic traffic safety rules. And such crossings not only pose a threat to human life but also cause huge loss to the railways. In the last five years upto December 2010, railways suffered a loss of Rs. 780 crores due to accidents at unmanned level crossings. 35 percent of the total train accidents occurred at unmanned level crossings and especially in 2009-10, fatalities in level crossing accidents comprised nearly 74 percent of all fatalities in train accidents in India. Therefore, I request the government to take steps to reduce the number of level crossings by employing adequate number of people. Before conclusion, I thank the Hon'ble Minister for including Tiruchirappalli under the proposal of setting up of shelter units for track side dwellers on pilot basis and I once again thank the Minister for increasing the frequency of Trichy-Karur train as six days a week and launching of special trains called Janam Bhoomi Gaurav connecting Tiruchirappalli.

In the end, I further urge the Government to consider the early pending projects in Tamil Nadu which I have mentioned above in future.

\*SHRI BHAUSAHEB RAJARAM WAKCHAURE (SHIRDI): At the outset, I would like to take this opportunity to congratulate the Hon'ble Minister of Railways for not hiking the passenger fares and also for decreasing booking charge to 5 and 10 Rupees per ticket. On behalf of the people of Maharashtra as well as from my Constituency i.e. Ahmednagar, I convey thanks to Hon'ble Railway Minister for assuring that Ahmednagar-Narayandoh Section will be completed in 2011-12, for proposing to set up a 700 MW gas-based Power Plant at Thakurli in Maharashtra, starting of 47 additional service in Mumbai Suburb services and augmentation of 107 Mumbai suburb services from the present 9 car EMUs to 12 car EMUs. There will be a great relief to the daily passengers on introduction of these services. Hon'ble Minister also proposed to take up on pilot project basis "sukhi Griha Yojana" for providing dwelling units to the people who live in slums near railway lines. I hope on proper implementation of this project a large number of inhabitants near suburb railway lines of Mumbai will be benefited.

Though, there were a lot of suggestions from the Hon'ble Members of Maharashtra and Government of Maharashtra but only Wadsa-Gadchiroli Section of Maharashtra has been included for construction of new Railway lines. In total 25 projects- New Railway Line 17, Gauge Conversion 3, Doubling of Line-5, details of which are already available with the Railways-have been recommended by Government of Maharashtra to Railway Ministry but mention/present status of most of these proposals are not there in the Railway Budget. I would request the Hon'ble Minister, through you to consider these proposals also in the supplementary Budget.

I also request for setting up MFCs with budget hotel at Shirdi (the holy place of Shirdi Sai Baba) as lakhs of devotees not only from India but also all over the world visit Shirdi every year. Railways have planned Rail Tourism. But it is quite surprising that though Shirdi which is internationally famous as the holy place of Sirdi Sai Baba, this place has not been included in the expansion list. I, therefore, request to include Shirdi in Rail Tourism Project. A Janam Bhumi Gaurav Special Train should be routed through Shirdi since apart from religious importance, Shirdi and its adjacent areas such as Ahmednagar have historical importance also.

The main concern of passengers travelling by railways now-a-days is the late running of trains. If you have a glance on last financial years train running status most of the important/superfast/express trains got delayed for long hours. In my opinion, it is not appropriate when a passenger pays superfast charge for travelling by a super fast train he expects that he would reach to his destination in scheduled time. For late running a passenger should be compensated. Though the speed of Indian Railways has enhanced upto 130-140 km per hour, but if you see the total time taken by an express train on late running you will find the average speed is only 40 to 50 kms per hour. You I urge upon the Hon'ble Railway Minister to look into this very important issue and evolve a mechanism so that trains run timely. Another great problem is that when a train is rescheduled proper information is not available on Railways Customer Care No. (139), as well as on internet. So, the passengers suffer a lot due to misinformation and they have to wait long hours at stations for boarding trains, which also cause a great rush on railway platforms.

Hon'ble Minister stated that for passengers a fresh thrust has been given to improve the amenities and provide better experience at stations, which is a good move, but still something is lacking to properly implement this. I would now like to bring to your kind attention, some of the long standing demands of passenger amenities of my Constituency, Ahmednagar which I have already taken up with the Railway Ministry but without any result.

1. Residents of Puntamba, Ahmednagar District have given their land for Puntamba Shirdi Project. A large number of people used to go to Mumbai for the work regularly, so halt/stoppage for 2131/2132 Dadar-Manmad-Shirdi Exp, 1077/1078 Zalam Express, 2779/2780 Goa Express, 2129/2130 Azad Hind Express, 2729/2730 Pune-Nanded Express, 2135/2136 Pune-Nagpur trains should be given at Puntamba Station.
2. Reconstruction of Goods loading and unloading Platforms at Puntamba Station.
3. Flyover on Chitli and Puntamba on Nagar-Manmad Railway Line.
4. New Train from Solapur to Jodhpur via Daund-Manmad-Bhuswal.
5. Rescheduling of 1333/1334 Shirdi-Manmad Fast Passenger from Shirdi at 18.30 Hours.
6. Doubling and electrification of Daund-Manmad Section and electrification of Pune-Daund Section.

7. New Railway Line between Rotegaon and Puntamba. Trains from Hyderabad to /Shirdi come via Manmad which takes more times to cover additional 95 kms via this route.
8. New Railway Line-Srirampur-Nevasa-Shevgaon-Parali via Shani Singhapur.
9. New Railway Line- Shirdi-Akole-Shahpur (Mumbai)
- 10.Construction of Puntamba-Manmad Railway Line.
- 11.Improvement of Kopergaon Station with providing basic amenities, such as drinking water, lighting, beautification and halt of Garib Rath, Sampark Kranti and Pune Gorakhpur Express.
- 12.Stoppage of all passing by trains at Shirdi.
- 13.Renovation/beautification of old and new railway bridges at Shirdi, Puntamba, Kopergaon, Rahuri.
- 14.Including Shirdi and Nagarsul as Model Railway Stations.
- 15.Reconstruction of narrow gauge and broad gauge.
- 16.Subway and ROB at Puntamba Station.
- 17.Stoppage of 2859-2860 Geetanjali Express, 2146/2145 BBSR-LT Express, 2152/2151, Samarasta Express, 2870/2869 HWH-Mumbai Express, 2102/2101 Janeswri Express at Manmad.

At the last, I urge the Hon'ble Minister of Railways to kindly include the above requests, long standing demands of people of Ahmednagar, my constituency and adjacent areas, in the supplementary budget.

---

**\*श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव):** मा. रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है वह भारत देश का बजट न होते हुए पश्चिम बंगाल का रेल बजट जैसा है। यह सभी जानते हैं। आज रेल की क्या दुर्दशा हो गई है। यह किसी से छुपा नहीं है। आए दिन कुछ न कुछ घटता रहता है। जैसे कुछ सप्ताह पहले बरेले में हादसा हुआ और ऐसी कई घटनाएं हैं। रेल यात्रियों पर बंदूक दिखाकर चोरी डकैती तो रोज घट रहे हैं। ट्रेन में खाने की गुणवत्ता तो रोज के रोज बदतर हो रही है। ट्रेनों में साफ सफाई नहीं होती गंदगी फैली रहती है। ट्रेन स्टेशनों का तो बुरा हाल है। जहां देखो वहीं गंदगी पड़ी रहती है। इस पर मंत्रालय का ध्यान जाना बहुत जरूरी है।

मैं जिस क्षेत्र से चुनकर आता हूँ वहां की आम जनता की कुछ छोटी-छोटी मांगों को मैं लगातार सदन में उठाते आ रहा हूँ। लेकिन अभी तक मंत्रालय की कृपा मेरे ऊपर और मेरे जलगांव क्षेत्र के आम आदमी पर नहीं पड़ रही है। वहां पर सालों पहले दो रेलवे स्टेशनों को मॉडल रेलवे स्टेशन का दर्जा दिया गया है। लेकिन अभी तक इन स्टेशनों का कोई मास्टर प्लान भी नहीं बना है। इस स्थिति में ये स्टेशन कब मॉडल स्टेशन बनेंगे यह भगवान ही जाने। हर रेल बजट में घोषणा करके आम आदमी की भावनाओं के साथ खिलवाड़ कर रही है यह सरकार। मैंने जलगांव और धरणगांव रेलवे स्टेशनों के बारे में मा. रेल मंत्री जी को पत्रों द्वारा अवगत कराते आया हूँ और पिछले रेल बजट में मैंने मांग की थी कि जलगांव रेलवे स्टेशन का मास्टर प्लान तैयार कर कोई समय सीमा में इस कार्य को करने का निर्णय लिया जाए।

अभी तक उन स्टेशनों की हालत जैसी थी वैसी ही है। जलगांव जिले में भुसावल जो रेलवे डिवीजन है, तब भी इस जिले की उपेक्षा हो रही है।

हम बहुत दिनों से एक मांग कर रहे हैं कि मंत्रालय नई ट्रेन चलाने में देरी करती है, यह बात मान्य है, लेकिन हमने केवल जो ट्रेन चल रही है उसी में 5 बोगी (डिब्बों) को जोड़ने की मांग की थी। अमृतसर-मुम्बई एक्सप्रेस में इन डिब्बों को भुसावल डिवीजन से जोड़ने से यह भुसावल और जलगांव होते हुए जाएगी और यह हो सकता है, ऐसा रेलवे अधिकारी बोल रहे हैं। फिर भी इस बजट में इस छोटी सी मांग को शामिल नहीं किया गया है। मैं मा. रेलवे मंत्री जी से मेरी ओर से और मेरे जलगांववासियों की ओर से मैं आग्रह करता हूँ कि मांग को मंजूर करें।

मेरे जलगांव क्षेत्र के लोगों की मांग है और मैं इस मांग को लेकर मंत्रालय के चक्कर पर चक्कर काटते आ रहा हूँ। जब से मैं इस सदन में आया हूँ। सात-आठ ट्रेन स्टॉपेज की जरूरत है।

- ट्रेन नं. 2859/2860 गीतांजली एक्स. को जलगांव चालीसगांव और पाचोरा
- ट्रेन नं. 2533/2534 पुष्पक एक्स. को जलगांव, चालीसगांव और पाचोरा
- ट्रेन नं. 1056/1057 गोदान एक्स. को जलगांव, चालीसगांव और पाचोरा
- ट्रेन नं. 12715/12716 सचखंड एक्स. को जलगांव और चालीसगांव
- ट्रेन नं. 12655/12656 नवजीवन एक्स. को धरणगांव
- 12105/12106 विदर्भ एक्स. को पाचोरा



- 18401/18402 पुणे-ओखा एक्स. को अमलनेर
- 12779/12780 गोवा एक्स. को चालीसगांव
- 1093/1094 महानगरी एक्स. को जलगांव और चालीसगांव
- 12621/12628 कर्नाटक एक्स. को चालीसगांव

इन सभी ट्रेनों को अगर केवल ठहराव मिल गया तो मेरे जलगांव वासियों को तो सुविधा हो ही जाएगी, रेलवे के राजस्व में भी बढ़ोतरी हो जाएगी क्योंकि जलगांव एक व्यापारिक और शैक्षणिक क्षेत्र से जाना जाता है। इसलिए मैं आपसे मांग करता हूँ कि आप इन ट्रेनों का ठहराव को मंजूरी दे। इसके साथ मैं एक मांग करना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र में जो एक-दो ट्रेन जाती हैं उन्हें प्रतिदिन करने की जरूरत है जैसे कि :-

59025/59026 सूरत-अमरावती फास्ट पैसेंजर को प्रतिदिन किया जाए।

यह ट्रेन सप्ताह में एक दिन या दो दिन आती है उन्हें प्रतिदिन करने से बहुत अच्छा हो जाएगा।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान एक विशेष ट्रेन की ओर ले जाना चाहता हूँ। हमारे देश में ही नहीं पूरे विश्व शिरडी साईं जी के बारे में जानते और मानते भी हैं और देश के कोने-कोने से लोग यहां बाबा के दर्शन के लिए आते हैं। लेकिन आज तक दिल्ली से शिरडी के लिए कोई ट्रेन नहीं चलाई। हम बहुत दिनों से मांग कर रहे हैं कि एक विशेष ट्रेन जो राजधानी की तरह दिल्ली से शिरडी को और शिरडी से दिल्ली के लिए चलाई जाए और उसे जलगांव, चालीसगांव और पचोरा में ठहराव दिया जाए जिससे देश-विदेश के लोगों को सुविधा होगी। इसी के साथ हमने और एक मांग की थी कि भुसावल-धुलिया-मुम्बई के लिए भी एक नई ट्रेन चलाई जाने की आवश्यकता है जो वहां के लोगों की बहुत पुरानी मांग है।

मेरी एक और मांग यह है कि दिल्ली/नई दिल्ली/ह. निजामुद्दीन से भोपाल, झांसी, खंडवा, भुसावल, जलगांव, अहमदनगर से गोवा हो या मुम्बई हो या बैंगलूर हो या नांदेड़ के लिए कोई ए.सी. राजधानी सुपर फास्ट ट्रेन चलाने की सख्त जरूरत है। इस रूट पर एक भी राजधानी गाड़ी नहीं चलती है। इस रूट में तत्काल एक राजधानी ट्रेन चलाई जाए।

**\*SHRI HARIBHAU JAWALE (RAVER):** I want to express my sincere thanks to Hon'ble Minister Ku. Mamataji for presenting Rail Budget with no fare rise in all categories of travelling class of Railway. In the recent scenario Union Government failed to control the day by day growing prices in all essential commodities on one hand and on the other hand Hon'ble Railway Minister have not proposed any increased in Railway Fare, really creditable.

The Passenger fare is the main income-generating source of the Railway. In the previous Rail Budget also Hon'ble Minister have not proposed any increase in fare for railway passengers. During last three Rail Budget presented by Hon'ble Shri Lalu Prasad Ji, the then Railway Minister during their tenure have not proposed any price rise for the fares still all budget presented were shown increased profitability. I am grateful to Hon'ble Railway Minister for not proposing any price rise in case of General and sleeper class of travelers for the aam aadmi. But there should have been increase in fare for upper class of traveling and for the fares for the Premium trains such as Rajdhani, Shatabdi and Duranto trains, as the railway budget presented have shown losses. Railway's routine operating systems, Punctuality, Stations management, cleanliness in running trains and maintenance of the other infrastructure facilities with the developmental and progressive work in Railway is happened a lot due to restriction imposed on the income itself.

As repeatedly spoken by Hon'ble Minister that railway is really meant for Aam Aadmi for the safe and economical means of transportation. But its look like that keeping eye in the forthcoming elections the Railway Budget has presented. This kind of move leads to tremendous loss to our country in long run and may face severe consequences in coming future.

In Railway Budget the Government have to proposed any concrete proposals for the upgradation of the farmers by providing them proper facilities for transportation of these agricultural produce. There are no proper loading & unloading bay, improper & small Goods Sheds without maintenance and lacking for the minimal facilities like lightening, drinking water for loaders/coolies no proper approach road, improper covered sheds for the safety of the material.

There is no mention about the trains which are running 8-10 hours late since long and no action has been initiated to put the trains back in their proper scheduled time. No proper steps initiated by Government to tackle recurrence of such incidents in future.

For Tatkal reservation facilities the Railway Authority has started issuing waitlist tickets. Such waitlist ticket many a times are not confirming and the passengers are unnecessarily charged/penalized extra payment of Rs. 100/- for each sleeper class ticket. Either Railway authority should once issued the tatkal ticket for which the premium fare has collected make some arrangements or at least refund them the premium fare collected. The same case with normal sleeper class tickets, several waitlist tickets are being issued by the authority and no arrangements are made for these passengers. In fact for

every train the Authority should analyze the number of such waitlist tickets and the arrangements to accommodate them by providing extra coach so that the journey for all the passengers will be comfortable or issue only the limited waitlist tickets which can be accommodated in the train.

The facility for reservation before 90 days should be restricted to some proportions. Partly quota for reservations should be made available before seven days and the rest before two days for tatkal to accommodate all types of passengers, as every passenger cannot plan their journey before three months in advance.

I put forward my demands and request to envisage the matter. The following are some important issues to be taken care of in due course of time and I am sure Hon'ble Minister Ku. Mamataji will certainly help to resolve these issues.

1. For better accessibility in respect of women for every train one Ladies Special Sleeper Class Coach may be provided.
2. The 50% concessional Fare awarded for Senior Citizen women for traveling in all classes of Railway may further enhanced to every lady irrespective of age.
3. There is a long-standing demand to provide the stoppage at Raver for atleast two trains namely Kamayani & Pune-Patna Express. Please consider Raver Station stoppage on trial basis for the above two trains for travelers in the directions of Mumbai, Pune, Patna and Varanasi. Stoppage of Malkapur for Nagpur-Pune Super Fast and Gitanjali Express.
4. Please increase the length of the platforms at all stations of the country, to save the energy and monetary losses incurred by Railway. Also please provide the standardized minimum gap between trains and the platforms to reduce accidents occurring because of the unusual and uneven gap between the train and platforms.
5. Please provide one Rajdhani Express to cover these stations which may either be terminated at Pune, Shirdi, Nanded or at Mumbai to cover Nasik City (the fourth very important and industrially developed Metro in Maharashtra State).
6. Please reinstate the Bhusawal-Mumbai passenger (353/354) train that have discontinued and only one passenger train is in operation for better approach for the villagers and on route passengers traveling to the financial capital of Country Mumbai and the way back to home.
7. To provide the facilities of toilets on the platforms where it is not available. And increase the number of toilets on the stations where it is already provided for maintaining cleanliness.
8. To provide the sufficient Booking Window for the Current as well as Reservation Counters specially considering the peak season time or the peak time of the trains.
9. To maintain healthy and clean atmosphere in the AC coaches, the pest control should be strictly observed. And to provide neat and clean dried linens.
10. Station name Display Board should be placed in such a way that it is easily visible & readable, as the trains halt for any station is very short. Sufficient lightening may be provided for clear visibility at night.
11. On most of the small railway station there is not enough lightening, so please provide enough lighting arrangements and at least keep them ON when the train arrives and departs from that particular station to save the energy.
12. As the passenger traffic is increasing day by day it is necessary to provide more coaches for every running train. Hence I request you to please increase the rack length of all trains as it has already operated for some trains.
13. For better accessibility the Under Way Bridge facility Joining Vedimata Mandir to Timber Market at Bhusawal City should be provided. As on date most of the citizens are crossing railway line every now and then which is a short route to follow and serious accidents are recorded. Hence the Under Way Bridge for pedestrians and cycles may be provided.
14. I request to please extend the existing trains 12161/12162 Lashkar Express to Jaipur which is presently terminating at Agra Cantt and 12153/12154 LTT-Habibganj Express to Jaipur via Ujjain, Ratlam, Chittourghar and Ajmer presently terminating as Habibganj.
15. As there are only two general coaches for all the Express and Mail trains and trains halt on many of the stations is for very short time, passengers find it very difficult to board the train. Because of this passengers hurriedly board in the sleeper class coaches and being penalized by the checking squad, hence I request to issue sleeper class tickets

without reservations for current booking for all the mail/express trains.

- 16.I request Hon'ble Madam to please introduce one new Jan Sadharan Express stopping at a small stations like Pachora and Nandura from Bhusawal to Pune to cater better and cheap journey for students. Or at least extend the Pune passenger train terminating at Manmad to Bhusawal or to introduce sleeper class coaches from Bhusawal for Maharashtra Express.
- 17.As 12719/12720 Hyderabad-Ajmer Express is passing on loop line from Bhusawal and not halting commercially at Bhusawal should be made available for passengers travelling from Bhusawal and near by vicinity to Ajmer.
- 18.In last Hon'ble Madam have declared to provide the facility of Cold storage wagons for Horticultural produce. I request Hon'ble Madam as there is lot of Railway's own land available at Bhusawal DRM to establish the manufacturing unit of Cold storage Wagon Built up Factory at Bhusawal. This will facilitate the better, sagest and fastest railway transportation of largest Agricultural produce in this area such as Banana at Raver-Jalgaon and Grapes at closed vicinity of Nasik.
- 19.To attach' One-3AC, Two-Sleeper and Two-General class coaches from Bhusawal to Amravati-Mumbai Express (2111/2112). To provide stoppage at Thane station.
- 20.To provide new Jan-Sadharan starting from Bhusawal during daytime (starting at about 8.00 AM) for travelling of ladies alone to Mumbai with children, the long standing demands of the civilians of Jalgaon District.
- 21.To issue new licences for collies to provide more & registered coolie on the crowded stations as the number of coolie has reduced because some senior coolie has promoted in Railway Service on Gang man post in the last Budget 2008-09.
- 22.To provide the Air Conditioned Cargo station at Savda and Raver (the largest growers & suppliers of Banana towns in Jalgaon District of Maharashtra State in the Country) for faster transportation of highly perishable and the cheapest fruit, Banana.
- 23.To consider the Helper-Vendor working for railway's canteen having experience of 22-25 years and serving the passengers since long for Railway service regular recruitment under group IV Category.

Please do the needful in the above matter and oblige.

**श्रीमती दर्शना जयदेश (सूरत):** अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपकी आभारी हूँ।

देश में नई जनगणना शुरू हो चुकी है, मैं सूरत शहर का प्रतिनिधित्व करती हूँ जो जनगणना के हिसाब से पूरे देश में नौवें स्थान पर आता है। भारत के सभी प्रदेशों के व्यक्ति आपको सूरत में मिलेंगे एवम् वे उद्यमी के नाते भी सफल व्यक्ति होंगे।...(व्यवधान) सूरत आज भी अपनी सोने की मूरत की पहचान बरकरार रखे हुए हैं, क्योंकि सूरत से रेलवे को प्रति दिन करीब 60 लाख रुपए की आमदनी होती है।

देश के और सूत के लोगों की तरह मुझे भी रेल बजट से आशा थी कि मेरे क्षेत्र के लिए कुछ होगा, लेकिन वह आशा गलत साबित हुई है। ... (व्यवधान) केन्द्र सरकार बार-बार कहती है कि यह सरकार आम आदमी की सरकार है, लेकिन बजट से दिखाई दे रहा है कि इस सरकार से आम आदमी को सिर्फ झूटे वादे और घोखा ही मिला है। इस पूरे रेल बजट में सिर्फ बंगाल ही बंगाल नज़र आता है, बाकी पूरा देश कंगाल नज़र आता है।

दक्षिण गुजरात में सबसे बड़ा सेंटर सूत है। योजना रेलवे को 60 लाख रुपए की आमदनी देने वाला सूत शहर ममता जी की ममता पाले में अक्षम रहा है। सूत स्टेशन को पिछले रेल बजट में वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की बात कही गई थी। लेकिन आम आदमी जब सूत के स्टेशन पर जाता है तो वहां वर्ल्ड क्लास की कौन सी सुविधा है, यह ढूंढता ही रह जाता है। वहां उसे सिर्फ गंदगी दिखाई देती है, कोई ऐसी सुविधा नज़र नहीं आती जिससे वह वर्ल्ड क्लास स्टेशन जैसा लगे।

महोदया, दक्षिण गुजरात के लाखों श्रद्धालु यात्री हर पूर्णिमा को डाकोर में भगवान श्री कृष्ण के दर्शन हेतु जाते हैं। उन्हें पहले इंटरसिटी ट्रेन की सुविधा हर पूर्णिमा को मिलती थी। जिस 12929 और 12930 ट्रेन से वे गणछोड़राय के दर्शन करने जाते थे, वह सुविधा भी छीन ली गई है। उस ट्रेन को अब दाहोद तक कर दिया गया है। ... (व्यवधान) अहमदाबाद से दोपहर तीन बजे वडोदरा के लिए ट्रेन चलती है, वह पांच बजकर पन्द्रह मिनट पर वडोदरा आती है, उस ट्रेन के सारे पैसंजर्स उतरकर बलसाड वडोदरा इंटरसिटी में बैठते हैं। अगर यह ट्रेन दाहोद से यात्रियों से भरी हुई आएगी तो इन पैसंजर्स को जगह नहीं मिल पाएगी। बड़ोदा से दक्षिण गुजरात के बलसाड और सूत के लिए शाम को वही एक ट्रेन थी, उसे भी छीन लिया गया है। इसलिए मैं रेल मंत्री ममता जी से अनुरोध करती हूँ कि वह इस ट्रेन को वडोदरा तक किया जाए।

सुरक्षा की अगर बात करें तो आज आतंकवाद दिखता है, पर रेल का यात्री पॉकेटमार, वेन-रनेवर से परेशान है, जिसका शिकार बनने पर करीबन 90 प्रतिशत किस्सों में यात्री कंफ्लेन्ट लिखाने भी नहीं जाता और जाता है तो उसे पूरा सहयोग भी नहीं मिलता है। उसके बारे में क्या किया गया है?

सूत जहां से पूरे देश में व्यक्ति धंधे रोजगार हेतु प्रवास करता है, उस दृष्टि से सूत लघु भारत की प्रतिकृति है, पर उसे पूरे देश से जोड़ने हेतु जो सुविधा है वह पर्याप्त नहीं है।

महोदया, रेल बजट में उल्लेख किया गया है कि आंदोलन से रेल को नुकसान हो रहा है। हां, वह बात सच है कि आंदोलन से नुकसान होता है लेकिन जनता को आंदोलन ही न करना पड़े यह समझदारी सरकार की है, क्या सरकार यह जिम्मेदारी निभा रही है? सूत की अगर बात करें तो शहर के बीचोंबीच से रेल लाइन जा रही है और उसके अंडर-पास से दिन में लाखों लोग शहर के एक भाग से दूसरे भाग में जाते हैं। सालों से आती-जाती ट्रेनों के प्रवासियों की गंदगी उनके ऊपर गिरती थी। सूत महानगर निगम के पास रेलवे ने जो पैसा मांगा वह 8 करोड़ के करीब रेलवे को जमा करा दिये गये, पर आज तक वह समस्या हल नहीं हुई है। उसके ऊपर किया गया खर्च भी व्यर्थ साबित हुआ है। अब सूत की जनता पैसा भरने के बाद भी सुविधा न मिले तो क्या करें?

सूत जैसे बड़े स्टेशन पर डीआरएम ऑफिस नहीं है। छोटे से छोटे प्रॉब्लम के लिये आम जनता को मुम्बई तक जाना पड़ता है। गुजरात में सूत से छोटे शहरों में यह ऑफिस है तो डीआरएम ऑफिस सूत में देकर सूत को डिवीजन का दर्जा दिया जाए।

पिछले तीन सालों में रेल मंत्रालय ने 179 नयी ट्रेनों की शुरुआत की है लेकिन उनमें से कितनी आज चल रही हैं। मेरे क्षेत्र में किम स्टेशन है जहां करीब 1000 से ज्यादा बड़ी इंडस्ट्रीज हैं। किम स्टेशन की सालाना आमदनी 3 करोड़ रुपये है। वहां अगर 19059-19060 एवं 19017-19018, 19143-19144 का स्टॉपेज दिया जाए तो आमदनी ज्यादा हो सकती है। बार-बार यह मांग की गयी है कि सुबह गुजरात वहीन के बाद सूत से अहमदाबाद जाने हेतु कोई ट्रेन सुविधा होनी चाहिए, पर उस मांग की ओर ध्यान ही नहीं दिया जाता। पिछले साल चालू करके बंद कर दी गयी ट्रेन नम्बर 1997-1998 में अगर एसी कोच की बजाए सामान्य कोच लगाया जाए तो यह सुविधा फिर से मिल सकती है। सूत जैसे बड़े शहर में राजधानी का स्टॉपेज है किन्तु संपर्क कृति का स्टॉपेज नहीं है। कृपया इस पर विचार करके उसका स्टॉपेज तुरंत ही सूत स्टेशन पर दिया जाए।

आपके माध्यम से मेरी यह प्रार्थना है कि मैंने जिन मुद्दों को उठाया है, जो जनता की जायज मांगें हैं, उनकी ओर माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान मैंने आकर्षित किया है उनका निपटारा जल्दी से जल्दी किया जाए, यह मांग मैं सरकार से करती हूँ।

**12.39 hrs.**

**The Lok Sabha then adjourned till Fourteen of the Clock.**

**14.00 hrs.**

*The Lok Sabha re-assembled at Fourteen of the Clock.*

(Shri Francisco Cosme Sardinha *in the Chair*)

**MR. CHAIRMAN :** Cut Motions have been moved by various hon. Members.

### **CUT MOTIONS**

SHRI P.K. BIJU (ALATHUR) : I beg to move:

#### **THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD RAILWAY BOARD (PAGES 01.01.1-01.02.1) BE REDUCED BY**

Need to declare Wadakkancherry Railway Station as Adarsh Railway Station (199)

Need to include Kollengode-Thrissur Railway line in the list of New Projects (200)

#### **THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD ASSETS- ACQUISITION, CONSTRUCTION AND REPLACEMENT (PAGES 16.01.1-16.04.-3) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to construct a road over bridge at Vadakkancherry. (211)

Need to complete gauge conversion of Palakkad-Pollachi line. (212)

श्री विश्व मोहन कुमार (सुपौल) : I beg to move :

#### **THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD RAILWAY BOARD (PAGES 01.01.1-01.02.1) BE REDUCED BY RS. 100**

**\*श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) :** मैं रेलवे मंत्री सुश्री ममता बनर्जी द्वारा भारत के रेलयात्रियों की सुविधाओं एवं सुरक्षा के लिए वर्ष 2011-12 के लिए प्रस्तुत बजट का स्वागत करता हूँ। देश की आम जनता के लिए भारतीय रेल जीवन रेखा है, इसीलिए कांग्रेस यूपीए की सरकार ने रेल बजट आम जनता को दृष्टिगत रखकर प्रस्तुत किया है। इसीलिए पुनः भारतीय रेल ने यात्रियों एवं मालभाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं की है। जबकि रेलवे के समक्ष आम जनता की निरंतर बढ़ती हुई मांग एवं महंगाई की चुनौतियां भी विद्यमान हैं। इससे साबित होता है कि भारतीय रेल सार्वजनिक क्षेत्र का सबसे बड़ा वाणिज्यिक संस्थान होने के बावजूद आम आदमी के हितों के प्रति प्रतिबद्ध है। जबकि केन्द्रीय सरकार द्वारा छठे वेतन आयोग की संस्तुतियों को लागू करने के कारण केवल रेलवे पर 76 हजार करोड़ रुपये का अतिरिक्त बोझ बढ़ा है। यूपीए एवं कांग्रेस की सरकार ने पिछले सात वर्षों से लगातार रेल यात्री के किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं की है जबकि दूसरी तरफ पूरे देश में नई ट्रेन, नई रेलवे लाइन, दोहरीकरण, छोटी लाइन से बड़ी लाइन एवं आदर्श स्टेशन के निर्माण के लिए लगातार बजटीय व्यवस्था की जा रही है। इस वर्ष का प्लान आउटले 57,630 करोड़ का है जिसके अंतर्गत नए 1300 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण तथा 867 किलोमीटर दोहरीकरण एवं 1017 किलोमीटर छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन करने का लक्ष्य वर्ष 2011-12 के बजट से पूरा किया जाएगा। उक्त परियोजनाओं के लिए नई रेल लाइन के निर्माण के लिए 9,583 करोड़, दोहरीकरण के लिए 5,406 करोड़ तथा आमान परिवर्तन के लिए 2,470 करोड़ एवं रेलिंग स्टॉक के लिए 13,820 करोड़ की व्यवस्था इस बार के

बजट में की गई है। यात्रियों की बढ़ती हुई मांग तथा आवागमन को सुगम बनाने हेतु रेल प्रशासन ने इस बार 56 नई एक्सप्रेस, नौ दूंतो, तीन शताब्दी, 10 राजधानी एक्सप्रेस, 13 नये पैसेंजर, 22 डेम्, 8 मेमू, 4 विवेक एक्सप्रेस एवं 5 कबिगुरु गाड़ियों को प्रारंभ करने का निर्णय लिया है। इस बार केन्द्र सरकार ने देश के 236 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने के लिए 2011-12 के बजट में व्यवस्था की है। देश के आम आदमी एवं मानुष एवं माटी के स्वाभिमान को दृष्टिगत रखते हुए रेल मंत्री ममता बनर्जी ने ममतामयी भाव से रेल बजट को तैयार किया है। पहली बार रेल मंत्रालय पर्यटन मंत्रालय के साथ मिलकर देश के 24 स्टेशनों का 50:50 प्रतिशत लागत से विकास करेंगे। रेल मंत्रालय ने इस बार देश के दूरस्थ इलाकों को रेल लाइन से जोड़ने का सशहनीय प्रयास शुरू किया है। वर्ष 2011-12 के रेल बजट में 1,75,000 लोगों को रोजगार देने का भी प्रावधान किया है। इस बजट में पटरी के किनारे रहने वाले लोगों के लिए 10,000 गरीबों के लिए आश्रय तैयार करने का प्रावधान रखा गया है। वास्तविक

रूप से यह रेल बजट देश की जनता के हितों का बजट है। एक तरफ जहां रेल किराये एवं भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है, वहीं जनता को राहत देने लिए ई-बुकिंग शुल्क घटा करके एसी में 10 रूपये तथा नॉन एसी में 5 रूपया कम कर दिया गया है। जहां रेल मंत्री ने देश की जनता की सुविधाओं एवं सुरक्षा का ख्याल किया है वहीं रेल के 14 लाख कर्मचारियों के हितों का भी ध्यान रखा गया है। रेल कर्मचारियों के ग्रुप डी के कर्मचारियों की पुत्रियों को छात्रवृत्ति में बढ़ोतरी करके 1200 रूपया प्रतिमाह कर दिया गया है। रेलवे के आठ जोन में उत्तर-पूर्वी रेलवे का महत्वपूर्ण जोन गोरखपुर है। गोरखपुर से नेपाल, पश्चिमी बिहार एवं पूर्वी उत्तर प्रदेश के लाखों यात्री पूरे देश के कोने-कोने में जाते हैं। सबसे ज्यादा आबादी वाले हिस्से से आवागमन की दृष्टि से महत्वपूर्ण होने के बावजूद भी गोरखपुर से लाखों तक अभी भी दोहरीकरण का काम पूरा नहीं हो पाया है। यहां तक कि गोरखपुर से अभी तक एक राजधानी दूंतो एक्सप्रेस का परिचालन शुरू नहीं हुआ है, जिसके कारण जनता को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। पूर्वी उत्तर प्रदेश में लाखों गौतमबुद्ध के मानने वाले विदेशी पर्यटक आते हैं तथा गौतम बुद्ध की जन्मस्थली पिपरहवा (कपिलवस्तु) सिद्धार्थनगर जनपद में होने के कारण यहां तक अभी भी रेल लाइन न होने के कारण देशी एवं विदेशी पर्यटकों के समक्ष काफी कठिनाई हो रही है। इसलिए पिपरहवा से नौगठ, बांसी बस्ती तक रेलवे लाइन, जिसका सर्वेक्षण पूरा हो चुका है तथा आपने उसे बारहवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल करने की घोषणा की है, उसे प्राथमिकता के आधार पर रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता है। इसके लिए वित्तीय बजट का प्रावधान करके गौतम बुद्ध की जन्मस्थली से लेकर के राम की जन्मस्थली अयोध्या तक नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता है। इस बार आपने बलरामपुर, डुमरियागंज, बांसी, नन्दौर, खलीलाबाद नए रेल लाइन के सर्वे के लिए घोषणा की है उससे जनता में पुरानी मांग को पूरा होने की संभावना बलवती हुई है। इस रेल लाइन के निर्माण से भारत नेपाल के समानांतर एक नई रेल विकल्प के रूप में तैयार हो जाएगी, जिससे सामरिक दृष्टि से भी एक रेल लाइन की पुरानी मांग पूरी होगी। पूरी दुनिया में बुद्धिस्ट सर्किट के लोग पूर्वी उत्तर प्रदेश के सारनाथ, कुशीनगर, पिपरहवा कपिलवस्तु, श्रावस्ती आदि स्थानों पर देशी-विदेशी बुद्ध के पर्यटक इन क्षेत्रों में आते हैं लेकिन आज बुद्धिस्ट सर्किट होने के बावजूद सुविधाओं की दृष्टि से काफी कमी है। यात्रियों के रुकने के लिए सिद्धार्थनगर जनपद, जो गौतम बुद्ध की जन्मस्थली है, यहां कोई इंतजाम नहीं है। मुझे प्रसन्नता है कि आपने इस बार रेल बजट में यात्रियों के रुकने के लिए बजट होटल का प्रावधान किया है। उस दृष्टि से सिद्धार्थनगर, जनपद के मुख्यालय नौगठ रेलवे स्टेशन पर एक बजट होटल देने की मांग को पूरा करने की कृपा करें, जिससे बुद्ध सर्किट के विदेशी यात्रियों की सुविधा होगी। भारत नेपाल की सीमा पर बढ़ती रेलवे स्टेशन जो नेपाल के लिए भारत का द्वार है, यहां भी स्टेशन पर सुविधाएं न होने के कारण नेपाल से आने वाले यात्रियों को पूरी रात खुली सड़क पर व्यतीत करने के लिए बाध्य होना पड़ता है। अतः आपने बढ़ती को मॉडल स्टेशन घोषित किया है लेकिन उसका केवल आदर्श स्टेशन ही न बनाकर अंतर्राष्ट्रीय सुविधाओं से युक्त स्तरीय निर्माण होना चाहिए। पूरी दुनिया में आज भी बुद्ध के सबसे ज्यादा समर्थक हैं। उनके मानने वालों के लिए भारत के बुद्धिस्ट सर्किट में पिपरहवा, कपिलवस्तु एक महत्वपूर्ण स्थान है, जहां लाखों लोग हर वर्ष आते हैं। इसलिए रेल को बुद्धिस्ट सर्किट को एक स्पेशल पैकेज बनाकर विकसित करने की योजना बनानी चाहिए, जिससे बुद्ध को मानने वाले को भी सुविधाएं प्रस्तुत करा सकें। भारत की रेल आम आदमी के आवागमन के लिए सबसे महत्वपूर्ण साधन है। इसके बावजूद संपूर्ण कृति, सप्त कृति, गरीब रथ आदि ट्रेनों बस्ती, गोंडा, बाराबंकी जैसे महत्वपूर्ण स्टेशनों पर नहीं रुकती है, जिसके कारण बहुत ही कठिनाई होती है। यहां इन ट्रेनों का ठहराव होना चाहिए। मैं ममता जी को बधाई देना चाहता हूं कि इन्होंने रेल को आवागमन से हटकर सुरक्षा पर भी ध्यान दिया है। मणिपुर में डीजल लोकोमोटिव, जम्मू कश्मीर में रेल ब्रिज आदि का कारखाना किया है। इस बार रेल बजट में सुदूर अंचलों को जोड़ने का अभिनव प्रयास किया गया है। मैं ममता जी द्वारा प्रस्तुत 2011-12 के रेल बजट का समर्थन करता हूं।

**\* श्री के.सी. सिंह "बाबा" (नेतीताल-उधमसिंह नगर) :** वर्ष 2011-12 के लोकप्रिय रेल बजट पेश करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय जी को हार्दिक बधाई देता हूं। माननीय श्रीमती सोनिया गांधी जी के कुशल मार्गदर्शन तथा माननीय प्रधानमंत्री, डॉ० मनमोहन सिंह जी एवं माननीय रेल मंत्री जी के अथक प्रयासों के द्वारा आज भारतीय रेलवे विश्वस्तरीय सेवा देने के लिए अग्रसर है। सरकार की सोच हमेशा आम आदमी के साथ रही है। मैं रेल बजट 2011-12 का स्वागत करते हुए इस लोकनमुखी बजट का समर्थन करता हूं। यह बजट व्यवहार्य और कार्यान्वयन योग्य बजट है। यह लोगों की आकांक्षाओं के अनुरूप है। बजट में लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए समुचित प्रावधान भी किया है। माननीय रेल मंत्री महोदय ने पिछले दो वर्षों से बजट में किसी तरह के किराए में वृद्धि नहीं की है जो कि एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है। मंत्री महोदय ने सभी वर्ग के लोगों को आरामदायक रेल यात्रा सुलभ कराने का कार्य किया है। यह बजट एक प्रगतिशील बजट है। मेरा विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व की सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में आंकी जायेगी।

सर्वप्रथम, मैं माननीय रेल मंत्री महोदय को उत्तराखण्ड के लिए रामनगर से चौखुटिया, टनकपुर बागेश्वर तथा हरिद्वार, कोटद्वारा, रामनगर तक रेल लाईनों का सर्वेक्षण पूरा कराने तथा इन रेल लाईनों के निर्माण को 12वीं योजना में शुरू करने की घोषणा के लिए आभार प्रकट करता हूं।

मैं रेल बजट के कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इस बजट में हर वर्ग के यात्रियों को आधुनिक और उन्नत सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए अनेक कदम उठाए गए हैं, पहली बार बिजनेस को ध्यान में रखते हुए नीतियां तैयार की हैं। बेरोजगार युवाओं के लिए रोजगार के अवसर सृजित करने के लिए रेल आधारित फैक्ट्रियों की विनिर्माण परियोजनाओं की स्थापना कर रही है। रेल औद्योगिक पार्क की स्थापना की घोषणा, यात्रियों के लिए सुख-सुविधाओं में सुधार करने तथा स्टेशनों पर बेहतर वातावरण मुहैया कराने पर बल दिया गया है। पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल परियोजनाओं के लिए एक नॉन - तैप्सेबल फंड का सृजन, बजट में हरित पहल-कदमियां " वर्ष 2011-12 को हरित ऊर्जा वर्ष के रूप में घोषित किया गया है। रेलवे पर्यावरण को ध्यान में रखकर पर्यावरण के सुरक्षा एवं संवर्धन के लिए सदैव तैयार रहेगी।

गोल्डन रेल कोरिडोर में पैसेंजर गाड़ियों की गति 160-200 किमी. प्रति घंटा तक बढ़ाने के उद्देश्य से जापान की सहायता से किया जा रहा है। खेल-कूद को बढ़ावा देना, गुप्त "घ" के कर्मचारियों की लड़कियों के लिए छात्रवृत्ति योजना का विस्तार, पॉलीटेक्निक की स्थापना करना, एक पृथक खेलकूद कैंडर

बनाने का प्रस्ताव सराहनीय है। इन्टिग्रेटेड सब-अर्बन रेलवे नेटवर्क की घोषणा, विकलांग व्यक्तियों के लिए राजधानी और शताब्दी गाड़ियों में भी रियायत सुविधा का प्रस्ताव किया गया है। प्रेस संवाददाता को वर्ष में दो बार यात्रा करने का प्रस्ताव किया गया है। राजधानी और शताब्दी गाड़ियों में कीर्ति और शौर्य चक्र विजेताओं को भी सुविधा देने का प्रस्ताव है। डबल डेकर एसी सेवाएं शुरू करना, "अरविंदो एक्सप्रेस", कवि गुरु एक्सप्रेस और राज्यराणी एक्सप्रेस, रेल पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए जम्मू भूमि गौरव गाड़ियां चलाए जाने की घोषणा एक सराहनीय कार्य है।

उत्तराखण्ड के लोगों की दीर्घकालिक लंबित मांग को तथा एक पर्यटक विशेष प्रदेश एवं नया प्रदेश के नाते मैं पिछले कई वर्षों उत्तराखण्ड में रेल सेवा विस्तार के लिए महत्वपूर्ण सुझाव एवं प्रस्तावों के लिए अनुरोध कर रहा हूँ। लेकिन उत्तराखण्ड के जनमानस की कतिपय अन्य महत्वपूर्ण सुझावों और प्रस्तावों का समावेश इस रेल बजट में नहीं हो पाया है। उत्तराखण्ड एक पर्यटक प्रदेश होने के कारण इस प्रदेश में रेल यातायात की समुचित व्यवस्था करने की अति आवश्यकता है।

मैं उत्तराखण्ड प्रदेश की दीर्घकालिक लंबित मांग को इस वर्ष के रेल बजट में प्रावधान करने के लिए अनुरोध करना चाहूंगा।

**काशीपुर से जसपुर के लिए पूर्व में रेल लाइन का सर्वे हुआ था जो उत्तर प्रदेश में धामपुर को छूता है, इस रेल लाइन का निर्माण अभी लंबित पड़ा है इसे शीघ्र पूर्ण करने की आवश्यकता है। इस कार्य से पूरा उत्तराखण्ड एक छोर से दूसरी छोर तक जुड़ जाएगा। इस रेल मार्ग के लिए मैं पिछले सात साल से अनुरोध कर रहा हूँ। यह मार्ग उत्तराखण्ड के लिए काफी आवश्यक है।**

दिल्ली देहरादून मार्ग को मुजफ्फरनगर से लक्सर सीधे रेल लाइन बनाकर जोड़ने की आवश्यकता है।

दिल्ली से काठगोदाम तक चलने वाली 5013ए एवं 5014ए पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन एवं 4011/4012 आनन्द विहार रेलवे स्टेशन की जगह नई दिल्ली रेलवे स्टेशन से चलाने की आवश्यकता।

5034/5035 उत्तरांचल संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का नाम सही करने की आवश्यकता, उत्तरांचल की जगह सही नाम उत्तराखण्ड करने की आवश्यकता।

रामनगर एवं काशीपुर रेलवे स्टेशनों में अतिरिक्त प्लेटफार्म का निर्माण करने की आवश्यकता है, काशीपुर एवं रामनगर में समुचित प्लेटफार्म की कमी के कारण यात्रियों को अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ता है तथा हमेशा दुर्घटना की संभावना बनी रहती है।

लक्सर से देहरादून वाया हरिद्वार रेल लाइन का दोहरीकरण अत्यंत आवश्यक है जिसका क्रियान्वयन लंबित होने के कारण यातायात में अवरोध भी रहता है।

पूतः 4 बजे रामनगर से मुरादाबाद तक चलने वाली रेलगाड़ी को सीधे दिल्ली तक चलाने की आवश्यकता है या इस गाड़ी को मुरादाबाद में दिल्ली के लिए बरेली इंटरसिटी गाड़ी से जोड़ने की आवश्यकता है।

उत्तराखण्ड के टनकपुर-पूर्णागिरी-बानेश्वर, ऋषिकेश-कर्णप्रयाग, टनकपुर-जौलजीवी तक रेल मार्गों के निर्माण की आवश्यकता है। ताकि देश के धार्मिक यात्रियों को उत्तराखण्ड के पुन्य धामों तक पहुंचने में सुविधा मिल सके।

दिल्ली से रामनगर के लिए द्रुतगामी अविस्ल (नॉन-स्टॉप) रेल गाड़ी तथा जम्मू भूमि गौरव गाड़ियां चलाए जाने की आवश्यकता, जिससे उत्तराखण्ड में पर्यटन को और अधिक बढ़ावा मिलेगा।

दिल्ली से आगरा तक 150 कि०मी० प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली रेलगाड़ी की तर्ज पर दिल्ली से देहरादून के लिए रेलगाड़ी का संचालन किया जाए।

बरेली से काठगोदाम एवं बरेली (भेजीपुरा) वाया-पीलीभीत एवं टनकपुर रेलवे लाइन का विस्तारीकरण करते हुए खटीमा से 15 कि.मी. आगे प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पूर्णागिरी तक रेलवे लाइन का निर्माण कार्य किया जाए।

रामनगर में स्थित अंतर्राष्ट्रीय ख्यातिप्राप्त "नेशनल कॉर्बेट पार्क" तथा अन्य रमणीय पर्यटक स्थलों में देश-विदेश के लाखों पर्यटक भ्रमण हेतु आते रहते हैं। वर्तमान में दिल्ली से रामनगर के मध्य कोई सीधी रेल सेवा उपलब्ध नहीं है। दिल्ली एवं रामनगर के मध्य नई दिल्ली से सीधी रेल सेवा आरंभ किया जाने के साथ-साथ दिल्ली से रामनगर 5013ए एवं 5014ए में देशी और विदेशी पर्यटकों की सुविधा को ध्यान रखते हुए प्रथम एसी एवं द्वितीय एसी बोगी जोड़ने की अति आवश्यकता है।

बाघ एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 3019/3020 में काशीपुर से 4.50 पर जाने वाली गाड़ी में एक शयनयान व एक साधारण कोच लगाने की आवश्यकता है।

पुरुष एवं वरिष्ठ नागरिकों को भी महिला वरिष्ठ नागरिकों के समान 50 प्रतिशत यात्रा किराया में रियायत प्रदान करने की आवश्यकता है।

गाड़ी संख्या 4265 जनता एक्सप्रेस, बनारस से देहरादून तक चलने वाली गाड़ी में एक जनरल व एक थ्री टियर के दो कोच रामनगर तक जोड़ने की आवश्यकता है।

रामनगर से काशीपुर होते हुए राजधानी देहरादून के लिए नयी गाड़ी की आवश्यकता है। काठगोदाम से देहरादून एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 4119/4120 में तीन कोच में एक कोच जनरल, एक थ्री एसी टियर लगाने की आवश्यकता है।

काशीपुर प्लेटफार्म पर लाइन नं० 6 जो कि प्लेटफार्म नं० 3 के बगल में है जिसमें यात्री ट्रेन आती रहती है के साथ में आवास विकास व रेलवे की घनी आबादी की कॉलोनी है। उस लाइन पर रेलवे के कोयला के वैगन उतारे जाते हैं जो गाड़ी में बैठे यात्रियों, तथा कॉलोनी निवासियों के स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है। कोयले की उतराई पूर्व निर्धारित स्थल शुगर फैंवरी साइट में किया जाए।

तराई क्षेत्र में पंजाबी समुदाय की विशेष उपस्थिति को ध्यान में रखते हुए काठगोदाम से वाया रामनगर, काशीपुर, मुगदाबाद, अमृतसर एवं जम्मू तवी हेतु एक सीधी रेल चलाए जाने की मांग लंबित पड़ी है, इसे शीघ्र चलाने की आवश्यकता है।

काशीपुर एवं रामनगर, के विश्रामगृह में आपातकालीन लाईट की व्यवस्था करने के साथ-साथ विश्रामगृह का नवीकरण करने की आवश्यकता है।

टनकपुर-बागेश्वर, ऋषिकेश-कर्णप्रयाग, टनकपुर-जौलजीवी एवं रामनगर-चौखुटिया रेलमार्गों का शीघ्र निर्माण करने की आवश्यकता है।

बाजपुर रेलवे स्टेशन पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोलने की आवश्यकता है।

काशीपुर रेलवे लाईन के किनारे आवास विकास एवं बाजपुर रोड रेलवे क्रासिंग से शुगर फैक्ट्री रोड रेलवे क्रासिंग तक पानी भरने के कारण यहां पर नाता निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।

तिरुअनन्तपुरम एवं देहरादून के बीच रेलगाड़ी संचालित की जाए।

महुआखेड़ागंज पर सभी रेलगाड़ियों के हॉल्ट की व्यवस्था की जाए।

हल्दी में गोविन्द बल्लभपन्त कृषि विश्वविद्यालय है एवं यह उत्तराखण्ड का एक नव निर्मित विशाल औद्योगिक स्थल है। इसलिए यहां पर उत्तराखण्ड सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस तथा अन्य रेलगाड़ियों को रोकने की आवश्यकता है।

दैनिक रोड जाम एवं दुर्घटना की समस्या से पूर्ण रूप से निदान हेतु काशीपुर रोड रेलवे क्रासिंग - बाजपुर रोड रेलवे क्रासिंग के मुख्य चौराहों पर ओवर ब्रिज बनाने की आवश्यकता है।

काठगोदाम से दिल्ली हेतु चलाई जा रही वर्तमान सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस में यदि रानीखेत एक्सप्रेस की तरह इस रेलगाड़ी में भी रामनगर से तीन बोगियां लालकुआं पर जोड़ दी जाएं तो रेलवे पर बिना अधिभार के इससे यहां की जनता व पर्यटकों को भी दिन के समय चलने वाली एक रेल का लाभ प्राप्त होगा, इसलिए सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस में तीन बोगियां लालकुआं पर जोड़ दी जाएं।

अंत में सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि आम आदमी के लिए तथा यात्री सुविधाओं तथा सुरक्षा की तरफ अभी काफी काम करने की जरूरत के साथ-साथ विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। सभी रेलवे प्लेटफार्मों पर एवं इसके आसपास साफ-सफाई का विशेष ध्यान रखे जाने की आवश्यकता है। रेल खानपान की स्वास्थ्यवर्धक एवं ववालिटी में सुधार करने की आवश्यकता है। गाड़ी का तय समय से लेट होने पर प्रत्येक यात्री को पूर्व में सूचना देने के साथ-साथ यात्रियों की सुविधाओं में अधिक बढ़ोतरी के लिए समुचित व्यवस्था करने की भी आवश्यकता है।

मैं माननीय मंत्री महोदया से एक बार पुनः अनुरोध करना चाहता हूँ कि प्राथमिकता के आधार पर काशीपुर से जसपुर-धामपुर रेल लाइन का पुनः सर्वे करने के साथ-साथ निर्माण किया जाए और काशीपुर में फाटक पर उपरि पुल के निर्माण करने की अति आवश्यकता है।

उत्तराखण्ड राज्य में वहां की जनसंख्या से कई गुना पर्यटक, तीर्थयात्री, प्रकृति प्रेमी, हिमालय प्रेमी, वन्य जन्तु प्रेमी, चलचित्र निर्माता एवं पर्यटक बारहमास देश तथा विदेशों से आते हैं, इसलिए जनमानस के हित को दृष्टिगत रखते हुए उत्तराखण्ड में रेल विस्तार संबंधी मेरे प्रस्तावों को वर्ष 2011-12 के रेल बजट में समाहित करने का कष्ट करेंगे।

**\*SHRI RAMEN DEKA (MANGALDOI) :** Sir, I would like to request Hon'ble Railway Minister to consider sympathetically to connect Darran District in railway map. It is a long standing demand from the people of Darran district.

The ongoing project in my constituency from Rangia to Moekalichaling to be completed in war footing. This is an important project of broad gauge conversion which will be benefited the entire North Bank.

Further, I request Hon'ble Railway Minister to develop the infrastructure of the Railway stations of Northbuala of Brahmaputra. The infrastructure is very poor in rural or sub-urban stations in Assam, special attention to upgrade these stations are required. The Boggveel project should completed in a specific time as 12 years has already passed.

I hope that the Hon'ble Railway Minister will give special attention to complete the ongoing project and declare the projects in 2011-12 Railway Budget.

**\*SHRI ANANTHA VENKATARAMI REDDY (ANANTAPUR):** I will confine myself to the Guntakal Division which comes under the jurisdiction of my parliamentary constituency, Anantapur.

The Guntakal Division is the most important link junction between North and South India. There are no proposals for introducing new trains. On the whole, Guntakal Division has been totally ignored in this Railway Budget. Only minimal



benefits, name sake benefits have been provided. Railways have done injustice to the Guntakal Division. We had great hope that in this year's Railway Budget, Guntakal Division would get some consideration but we are absolutely disappointed.

I would like to say that we representatives of the people met the Railway Minister and submitted our reasonable proposals, hoping that she would include them in the Budget. But I am sorry to say that again injustice had been done this time also.

Guntakal Junction has a glorious record. Under this Division 138 railway stations, 1700 KM railways lines are there. About 130 Express trains, 35 passenger trains and goods trains pass through this junction. It is a well known fact that this division links North India and South India. In spite of that in the allocation of budget for this Division, it did not find favour with the Railway authorities. Either a new train or a new railway line has not been fulfilled. Only for name sake a token allocation has been made and washed off their hands. Just to avoid criticism for not providing any budget allocation to the Guntakal Division, a token allocation has been made which is not going to help in the development of the Guntakal Division.

It has been proposed to introduce a passenger train between Guntakal and Tirupati in this Budget. In the same route at present there is a passenger train which is already operating. I do not know why another passenger train has been proposed.

Another express train has been proposed for the Guntakal Division between Tirupati and Amaravati. It is a bi-weekly express train. So, there is an additional train that has been given to the State of Andhra Pradesh for which I thank the hon. Minister.

In the new projects that have been proposed by the hon. Minister, a long pending project has been considered by the hon. Minister. I thank her for the same. The survey of the line, Kadapa-Rayachoti-Kadiri-Hindupuram is going to be undertaken. I request the hon. Minister to complete the same in a time bound manner so that funds could be allocated in the next budget.

I also thank the Railway Minister for proposing a double line electrification between Gutti-Dharmavaram.

I express my happiness for proposing survey of the Mahanadi-Kurnool-Atmakur railway line.

I also thank the Railway Minister for allocating Rs. 40 crores for land acquisition and other works for the railway line between Rayadurgam-Tumkur.

From the beginning, injustice has been done to the Guntakal Division. In the execution of the projects there has been a delay.

There is no doubt that injustice has been done to the Guntakal Division. Whatever projects had been proposed to the Guntakal Division some two centuries ago, only those works are visible. Public are blaming their representatives for not getting additional railway projects and lines completed in time. Only backwardness of the division remained. For example, Guntakal-Renigunta, Guntakal-Wadi double line ought to have been completed 15 years back. About Rs. 200 crores were released. Now, the same works are continuing. Whatever allocation has been made for the development of the Guntakal Division, that allocated amount is being diverted to complete old projects. Guntakal Division is unable to concentrate on development works. Year by year it is becoming backward.

Injustice has been meted out to the Guntakal Division not only in terms of doubling of lines, but also in electrification of lines. For electrification of lines in this Division in 1993, a sum of Rs. 173 crores were released. From Renigunta to Guntakal via Hospet traction works were to be completed in 1995, but I am sorry to say that electrification works were taken up only in 2005. This is an example of neglect of the Guntakal Division. Now there has been a huge cost escalation.

For setting up an electric loco-shed, the Centre has estimated the cost at Rs. 25 crores. There has been a delay in establishing this shed. As a result of this delay, the cost has escalated to Rs. 80 crores. In order to meet the needs of electric trains, Guntakal Division is depending on Vijayawada Division. It is very unfortunate.

When the Railway Budget, 2011-12 was presented by the Railway Minister, every one in my parliamentary constituency had put a question "How many new trains have been given to the Guntakal Division?" Even ten trains which were running earlier were cancelled due to gauge conversion and other reasons. I am not going to take their names. The Railway Ministry is aware of them. This shows how Guntakal Division faced severe injustice.

We have asked for nine new trains, I am sorry to say that not one train has been approved. When public representatives have suggested these trains, not one train has been considered by the hon. Minister. It is very unfortunate.

I welcome the decision of the Railway Ministry to grant scholarships to the children of the railway employees, particularly belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes. The hon. Minister may consider giving scholarships to the children of the OBC employees also.

The hon. Minister has proposed to develop 750 railway stations. This work is going to be completed before March, 2011. Under the Guntakal Division, there are 138 railway stations. At many stations even minimum facilities are not available. When the proposed 750 railway stations, why is that not one station under the Guntakal Division has been included for development? I do not know why?

Electrification Renigunta-Guntakal-Wadi line is going to be completed. But to carry out maintenance works, a budget of Rs. 30 crores has been requested this year from the Ministry, out of estimated cost of Rs. 80 crores. But I am sorry to say that only Rs. 60 lakhs has been sanctioned. To meet the maintenance works of the electric locos, Guntakal Division has to depend on Vijaywada Junction, Renigunta Junction and Secunderabad Junction. The manner in which the allocation of funds is taking place for this loco shed, I am afraid, it would take, at least, 15 years to complete this work. May I request the hon. Minister to bestow her personal attention on this project and allocate sufficient funds?

Before I conclude my speech, I would like to make a sincere request to stop the following important trains in my parliamentary constituency. They are Rayalaseema Train from Triupati to Kacheguda at Rayalacheruvu; and Egmore Express train at Rayalacheruvu as mineral-based industries are located here and it is a hub of business activity.

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Sir, I stand here in support of the Rail Budget on behalf of my Party. I would like to thank and congratulate the hon. Minister for giving us 19 trains for our State and various other facilities. I must say that it is a people friendly Budget. It is not only concerned about all finances, she has also kept every person who uses the train by not increasing the passenger fares and freight rates.

I would just like to highlight some points very quickly needed to be highlighted in the context of my State, which is Maharashtra. We are looking for Intercity Trains which come from Mumbai regularly; we need them to stop at Shivaji Nagar from where most of the Government employees from Mumbai to Nagpur. We need many more Holiday Special Trains from Bangalore, Chennai, Delhi, Bhubaneswar and Hyderabad which have to be converted from Holiday Trains into Regular Trains. We are looking for Superfast Trains originating from Pune to Bangalore, Hubli, Chennai and Mangalore and we are looking for a new line from Chinchwad to Roha and many more trains to be stopped at Pimpri-Chinchwad.

She had talked about in her Budget about Lonavala and connectivity. Even Chinchwad, which is being a suburb of Pune, there, we need more trains on priority to help many passengers who are working because Pimpri-Chinchwad is a very important hub in Pune where the entire automobile industry is based. If we have more connectivity there, it would help develop everything around that area.

The local trains which she had suggested between Pune and Lonavala, definitely needs more trains both in morning and evening for all the people who are living there.

She had talked about the Vivekanand Train. Late Kusu Maharaj is one of the most seniormost poets of Maharashtra and we are celebrating his 100<sup>th</sup> birth anniversary. So, I would take this opportunity to request Mamata *Didi* to get a train between Nasik and Mumbai or Mumbai and Nasik after the late Kusu Maharaj on his 100<sup>th</sup> birth anniversary.

The other request is, looking at the lots of problems which are Mumbai oriented; we are looking for more trains and connectivity in all over the State, but in Mumbai, about 50 per cent of passengers in the country who use the train are based in Mumbai. So, there are a couple of requests for improving the quality of platforms and infrastructure for Pune and Mumbai commuters. Mumbai's lifeline of the entire infrastructure is based on trains. Hence, I would take this opportunity to request her to improve the infrastructure. There are a lot of small issues like the new platforms and new trains. Trains are much higher and the platforms are much lower. It is extremely inconvenient for the people while using this. Fifty crore people are using these platforms all the time.

The other small request which is coming from the people of that entire area is the creation of a separate zone of a Mumbai Suburban Section. There is Mumbai Suburban area of the Central Division and there is Mumbai CSTTM Division. If both these Divisions come under one roof, the entire planning of the future of the Railways in India would have far better coordination. We are even urging for a third Corridor between the Central and Western Railways. More and more trains are connecting in this area. So, if the Central and Western Railways are connected under the third Corridor, the entire pressure on the Western and Central Railways will be reduced and there would be far more and better efficiency in the region.

There is a need to bring all the Railway organizations under one roof – be it the metro rail or the mono rail. The zonal headquarters all over Mumbai should be placed in one building so that all the surveys can be done easily; the Construction Department and others are separate today. If the entire infrastructure comes under one roof, efficiency of the Mumbai Rail will definitely benefit all of us.

The other biggest challenge the Railways has is in unifying the security force. If you go to complain at Railway Stations, most of the times, they say that it is the RPF which would look into the issue or they say that it is the State force which will take care. The Railways say that it is not their issue and that it is the State subject; and the State people say that it is not their responsibility, and that it is the responsibility of the Railway police. Unless we get this sorted out, it cannot be solved; it may require a big amendment, even a Constitutional amendment; but I urge the hon. Minister to seriously look into this because normally it is very hard to find anybody taking responsibility for accidents that happen in any part of our country. ...(*Interruptions*) Nobody takes accountability of the dead or the accidents or for that matter, any issue that happens in the Railways. So, unifying the security force between the RPF and the State force is very critical for the security of the Railways in this country.

We are even asking for a provision of additional first class accommodation for women. Most women, especially in Mumbai, use this lifeline, both morning and evening, to get to work. It requires better infrastructure. We are very grateful to the hon. Minister; she had been very kind – even in her last Budget and in this Budget, she has given more trains and compartments, and security had been stepped up. But we certainly need much more because the number of women who are going to work is increasing five-fold almost every year.

We even need extension of platforms at Karjat-Khopoli section which accommodates about 12 coaches. The line extension of the suburban and western railway is necessary as the Mumbai City is growing. So, I would urge the hon. Minister to look into this and see how we can extend better facilities to this entire area.

The other big challenge that lies ahead is with regard to differently-abled people. Most of the times, when these people go to the Railway Stations, they have to fill up a form called '1/36'. At some Stations, the Booking Clerks ask them to fill up a form called 25. Considering that she has had so much concern for the differently-abled people, if there is a clear indication from the Centre as to which form is really required for them to be used, it will definitely help improve infrastructure and help them to end the issue of ticketing.

The other 2-3 issues that I would like to highlight is specifically about my constituency. We have asked for some ROB's and we have asked for some hourly trains between Daund and Baramati. I take this opportunity to request the hon. Minister to consider all these things. We have given all these things in writing; she has been very kind and approved many of them.

But the biggest ROB that is required is at Nira Station which is a very important station. There is a whole Muslim community which lives across. They have a Mosque there. The access is not available and the people walk across on the tracks; accidents occur and children die. If we get an ROB specifically at Nira Station, it will be much appreciated by the local people.

I take the last point. There is something that is pending which our hon. Chief Minister also followed up with the Railway Ministry; it is about laying of Ahmednagar-Beed-Pareli. Some parts of this need development. Railway is one mode of improving infrastructure and bringing development to the doorsteps of the people. So, if rail connectivity is brought to this area, it will be helpful. She has been very kind and she has given a sum of Rs.50 crore. But the cost of the project is Rs.1010 crore. The 50 per cent of that amount will be paid by the Government of Maharashtra, and the Government of Maharashtra is committed to do this project. But please try to complete it. So, if the hon. Railway Minister considers and increases the budget to about Rs.300 crore, the Government of Maharashtra is committed to spend the other Rs.300 crore and try to complete this project; we want development in our State; we want to take the railway infrastructure. Mamata Didi, in her speech, talked about Gadchiroli. It is a naxal area; we want to develop it; we are trying to improve the infrastructure. If the Railways support our State in doing all these mega-projects in the near future, it will be a big milestone for Maharashtra and we will be grateful to the Railway Ministry for making all these interventions.

I thank her again for all that she has done to our State; we are hopeful; I know that it is a challenge for her to make commitments to each one of us; but we try our best and take as much as possible for our people.

I stand here in full support of this Budget.

\*DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR): I am delighted to participate in the Budget discussion keeping in view all the genuine demands relating to the Khurdha Road and Balangir linking West and East Orissa. This is the only railway link which is linking downtrodden Adivasis and Girijan, Scheduled Castes and OBCs of the country as a whole. No rail line of the country looks like Khurda-Balangir since the independence. 17 years have passed and the work has not progressed as demanded. I do not understand why the Government is not responding after the land acquisition is over and some of the bridge and over-bridge works already starting from Jatini (Khurda railway junction ) to Nayagarh is in very slow progress. Whatever money you have allotted is not being properly utilized and every year ending the unspent money is returned or diverted to some other State. This year you have only allotted Rs. 60 crores which is not at all sufficient with this money that you are allocating, it may not be completed within 20 years. Atleast Rs. 500 crores may please be granted and the completion date also be announced. The railway station work from Khurda town to Begunia, Bolgarh, Nayagarh and Daspala onwards may please be started immediately on war footing for the greater interest of the preliterate. This railway link goes through KBK Districts. The Central Government should have paid special attention to complete the project soon.

I am grateful that you have already allotted money to start the flyover on Vir Surendra Sahay Nagar Crossing, Shaheed Nagar, Pukhriput and other crossings of my constituency, but the work has not started. So, do kindly instruct your department to start this work immediately from this year to avoid the traffic congestion in the city. I don't understand the reason for delay in taking up the working Sitaram Crossing under Khurdha road division, and this over-bridge is one of the oldest over-bridges from the British times. There should be a modern fly-over for the smooth running of traffic. In the rainy season, the underground road is blocked and the traffic congestion is so high. The common public is facing lot of difficulties in Jatini Bazar to Khurdha road. I have been demanding since long and drawn your kind attention to start the construction work immediately. These war footing steps must be carried out through your august directives to your departments.

Another flyover is highly essential i.e. linking Khurdha Road Junction to the South and it is crossing the National Highway. The name of the Gate is Saral Singh Gate on the Khurdha district. Thousands and thousands of vehicles are waiting to cross this National Highway wasting time and manpower, creating hazards always in the National Highway. Another railway over-bridge should have been constructed immediately to avoid the traffic congestion after Belugaon Bazar over i.e. near Barakula Tourist Bungalow. You may take up the work of another crossing from Khalikut to Rambha and Ganjam fly-over works immediately on the National Highway to avoid traffic congestion. From Begugaon Bazar to Banpur of my village needs immediately a flyover to avoid accidents and traffic congestion. The work should be started on war footing to save the lives of poor people.

The Hon'ble Minister, has boldly announced to take up Bhubaneswar Railway Station as on World Class Station and also Puri Station as an International tourist center. At the time of Car Festival every year the Teertha Yatri of the world congregate at Puri to see the famous International Car Festival of Lord of Universe-Lord Jagannath. The Double Line work from Khurdha Road to Puri is very much delayed and the poor people are suffering not only during the time of Rath Yatra but everyday.

As per my demand, you have assured me to start the sub-way work from Bhubaneswar to Konark to attract international tourist to promote economical conditions of the State. This railway linking should have been started on war footing.

I have been telling you to upgrade Bhushundpur Railway Station under Khurdha Road Division and some more trains need to be stopped there as it is the biggest fish loaded center of the country. Recently the money was sanctioned from the Central Government through my repeated attempts to promote Chilka as an Tourist Centre. I am very much pleased to acknowledge the Central Government's contribution towards Chilka from Manglajudi to Kalijai under my Constituency to facilitate tourists who come from Puri to Satpada. It will be very easy if they may go directly from Bhushundpur Station via Manglajudi to see the Golden Bird with varied colours at the time of winter. It will be very easier for the tourists to see to enjoy this dream paradise of nature from this Station while entering Chilka Lake. Bhushundpur Railway Station in the primitive days was a famous fishing center and it would be promoted soon to strengthen the State economy.

I have been requesting to allot more funds to the State Government as demanded by the Chief Minister to link all the railway stations, north to south, west to east and the middle India i.e. Orissa. The Central Government is collecting about 7 to 8 thousand crore rupees railway revenues from our State. Accordingly, you are only allotting Rs. 700 to 800 crores per year to our State Government. This type of step-motherly attitude should be abandoned. More trains from Bhubaneswar to Raurkela via Sambalpur must be plyed immediately for the greater interest of the public. As per my demand, money should be sanctioned immediately for Khendujhar to Bodbil, from Bhubaneswar to Khendujhar as the Khendujhar district is highly

potential district of the State, which is highly neglected from the time of Britishers to Independent India. You have done nothing for the most backward cultured district of Mayurbhanj and Khendujhar. A special railway package should have been declared to start the work immediately.

I request the Minister to pay the special attention and I must see immediate inclusion of the highly neglected districts of the State having the full potential and the hidden treasure of the mining of the country. Why the new divisions like Vizak, Bhadrak, Bilaspur and Sambhalpur under East Coast Zone are not being taken up for their enhancement East coast Zone is highly neglected. I draw your kind attention to start all the building works of Railway Wagon Factory under Mancheswar, Nandankanak and Baranga of East Coast Zone as per your commitment to me. Lastly, I request that more Railway Schools and Colleges for your poor employees' children and common public be opened to see the comfort of education. I have been requesting you also to open more railway hospitals to protect the lives of the common people and those suffering hazards under East Coast Zone.

How long I can approach and repeat to announce boldly to accept my Constituency Bhubaneswar for Metro from Khurdha via Bhubaneswar to Cuttack. It is very difficult to cross the National Highway as the heavy traffic congestion. The Metro Survey work should be started like Chandigarh in Punjab and other cities of India. The Metro works should be started for the smooth running of highly technical trains from Khurdha town via Bhubaneswar to Cuttack either underground or elevated.

**\*श्री सोहन पोटाई (कांकेर):** यह रेल बजट अन्य वर्षों की तरह लोक लुभावन है। कई योजना बजट में शामिल तो की जाती है, परंतु क्रियान्वयन में वर्षों लग जाता है। मुझे विश्वास है माननीय रेल मंत्री जी मूर्त रूप में परिणत करने में विलंब नहीं करेंगी। मैं विशेष रूप से छत्तीसगढ़ की बात रखना चाहूंगा। साउथ ईस्टर्न बिलासपुर जोन अन्य राज्यों की अपेक्षा अधिक राजस्व विभाग को देता है।

सबसे अधिक राजस्व देने वाले राज्य छत्तीसगढ़ के जनता रेलवे विभाग से अधिक अपेक्षा रखता है, परंतु हमेशा की तरह इस बार भी उपेक्षा छत्तीसगढ़ की हुई इससे यहां की जनता जनप्रतिनिधि अपने आपको उपेक्षित महसूस करने लगा है।

छत्तीसगढ़ के दुख को सदन में रख रहा हूँ। इस राज्य में लोहा, कोयला, अभ्रक, हीरा, सोना, चांदी, एल्युमीनियम, अयस्क, लाइम स्टोन, स्टील तथा प्राकृतिक वन सम्पदा है।

उक्त सम्पदा के दोहन हेतु रेलवे से सम्पर्क विभिन्न जिलों संभागों में होनी चाहिए। इससे छत्तीसगढ़ के बेरोजगार युवा रोजगार में जुड़ेंगे, गुमराह हुए युवा मुख्य धारा में जुड़कर राष्ट्र निर्माण में सहभागी बनेंगे। सड़क यातायात के साथ रेलवे यातायात भी विकास हेतु आवश्यक है।

माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र कांकेर के जनता की बहुप्रतीक्षित मांग घमतीरी से कांकेर तक जोड़ने का मांग सर्वेक्षण हेतु एवं हौण्डी लोहाया रेलवे सम्पर्क को बजट में सम्मिलित किए हैं।

मैं कहना चाहूंगा सर्वेक्षण हेतु राशि स्वीकृति प्रदान कर इसी वर्ष सर्वे प्रारंभ हो एवं दिल्ली राजहय को रेलवे ट्रेक की स्वीकृति प्रदान करें।

**\*SHRI SUKHDEV SINGH (FATEHGARH SAHIB):** I thank the Hon'ble Railway Minister Kumari Mamata Banerjee for trying to presenta balanced Railway Budget. I appreciate the madam for taking the bold step to provide concession to all senior citizen and not discriminate on the basis of sex & age.

I come from the State of Punjab, the majority of the people of my state have faith in Sikhism and our long pending demand is to start a Garib Rath from Sri Amritsar to Sachkhand Sri Hazur Sahib, Nanded, Maharashtra. Further there is need to mention that this route is more profitable for railway because it is matter of record that Sachkhand Express always remain full to its capacity. I openly say to this august house that all member of parliament from Punjab beyond the party lines unanimously are in favour of my long pending and genuine demand in the interest of more than two crore of the people of the country especially from Punjab, Haryana, Delhi, Rajasthan, UP, Madhya Pradesh and Maharashtra. In short and brief my genuine demand to the Hon'ble Railway Minister Kumari Mamata Banerjee are as follows:-

1. Start a Garib Rath from Sri Amritsar to Sachkhand Sri Hazur Sahib, Nanded, Maharashtra minimum 5 days in a week and oblige more than two crore of people of the country especially from Punjab, Haryana, Delhi, Rajasthan, UP, Madhya Pradesh and Maharashtra, and they are praying for your success.
2. As regards my long pending demand for ROB/RUB at Sahnewal, Ludhiana, Doraha and Ahmedgarh, I have already written the DOs to the Hon'ble Minister many times. ROB at Sahnewal is need of the time to construct on priority basis because Sahnewal is just adjoining to Luchiana, people of surrounding towns and villages are facing to much problems due to lack of ROB at Sahnewal.
3. Khanna is the Asia's big grain market, please give Stoppage more Express Trains at Khanna Station and upgrade the

station and modernize the system. I have already written DOs to the Hon'ble Minister many times.

4. Sirhind is our historical and holy religious place, so please provide small stoppage the more Express Trains at Sirhind Station and modernization of for station may be taken up in speedy manner because around the world pilgrims are visiting this holy city at Sirhind.
5. It is matter of happiness for our people of the state that a New Satabadi has been given to us after my long demand from New Delhi to Ludhiana. So it may please be extended up to the Jalandhar because Jalandhar is world renowned city in the field of Sports equipment manufacturing, many national and international businessman visit daily up to Jalandhar. So, please extend New Satabadi up to Jalandhar in place of Ludhiana.

---

\*SHRIMATI SUSMITA BAURI (VISHNUPUR): I want to draw the attention of Railway Ministry, Government of India to the Railway Budget of 2011-2012 in which following Demands of the People of my constituency area are needed to be included for implementation.

1. Crossing Station arrangement at Sonamukhi and Boain-Chandi Station in the Bankura-Damodar River Railway (B.D.R. Rly under S.E.Rly.) had not progressed an inch even. Running of more than one train is very much necessary in view of heavy rush of passengers.
2. Model Stateion at Bankura and Bishnupur has not been implemented, Bankura and Bishnupur being take off stations need construction of third platform.
3. It was earlier promised by S.E. Rly. that there will be direct connectivity to Hawrah via Rainagar and Masagram through B.D.R. Section. But this is being altered with no purpose.
4. To start construction of already sanctioned R.O.B. at Bhadul More, Bankura crossing and Bishnupur crossing.
5. Construction of R.O.B. at Panchbaga (Bankura) crossing and under pass at Karjuridanga (Bankura) crossing.
6. Halt station at Katjurdanga.
7. Frequency of running of Cochin-Patna Express via Adra to be increased.

8. New Railway Connection from Beliapore to Durgapur Railway Station (approx. 24 km.)
9. New connection from Bankura to MTPP Durhampur as there is railway connection from MTPP to Raniganj Railway Station (approx 26 km.)
10. To expedite the Railway construction work from Bankura to Mukutmanipur via Chhatna and Riana to Masagram and Bishnupur to Tarekeswan Railway Line.
11. To place fast passenger train from Bankura to Howrah and starting time from Bankura at 10 AM and from Howrah at 10 AM as there is no train at this time.
12. To filling up the vacancies for good passenger services and at the same time to solve the unemployment problem as the Railway Deptt. Is the biggest employer of my country.

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget. I rise to oppose this Railway Budget, 2011-12. It is because the Railway Budget of this year is not only directionless but also is a de-railed Budget with broken promises and forgotten hopes of the people of this country.

The financial position of the Ministry of Railways has touched the bottom line. The operating ratio as has been claimed by the Railways is nothing but jugglery of figures. It is much more than what has been claimed. Recently a study has been published by the *Indian Express* that 11 Railway Zones out of the 16 Zones are running at a loss and their operating ratio is more than 100. This is the situation.

The Plan outlay this year has been fixed at Rs. 5,57, 630 crore but mainly supported by the Gross Budgetary Supported from the general revenues. Though it is high as compared to the last year, yet this rise in Outlay will come from market borrowing through IRFC. The amount proposed to be raised in this way is Rs. 20,500 crore. The internal resources of the Railway are meager and this has further gone down by Rs. 300 crore as compared to the last year. This is the situation as prevailing. This clearly shows that the own resources of the Railways are already going down and are likely to deteriorate further. The finances of the Railways are being supported by revenues from the General Budget. This would further increase the indebtedness of the Railways to the General revenues and thereby ruin its financial health in the coming days.

Sir, let me now refer to the projects that have been announced in the Budget. Hundreds of projects have been declared. But what is the fate of these projects? Around 200 new projects have been declared for Bengal only in the Budgets of the last two years. What is the fate of these projects? Majority of these projects do not have the approval of the Planning Commission and only a few of the projects are having the Budgetary support. Only *shilanyash* ceremony is taking place at the cost of meager finances of the Railways. We got to learn from the Railway Board that a sum of Rs. 550 crore so far have been spent only to conduct *shilanyash* ceremonies on grand scales. Such is the state of affairs. The Railway Minister seldom is available at the headquarters and files are being sent to Kolkata through special messengers for getting them signed. Such an effort has cost the Railways a sum of Rs. 11 lakh in a month. Such kind of a wasteful expenditure is being incurred by the Railways.

What about the implementation of projects?...(*Interruptions*) The projects relate to Shalimar Automobile Hub, Kanchrapara EMU Coach Factory, Kishan Vision Project at Singur where 13 out of 16 shops remain permanently closed, Railway Axle Factory at Jalpaiguri, Dankuni Industry for manufacturing petrol and diesel components, Noapara Metro Rail Coach Factory, Purulia Anara Factory and Adra Power Project. Most of these projects have not progressed after the foundation stones have been laid. It is because they did not have the approval of the Planning Commission. The Deputy Chairman of the Planning Commission has already said that these projects are not to be taken up by the Planning Commission and that these should be implemented by extra budgetary support through alternative mode of finance, either by PPP or as joint venture projects. They have to be done by Public Private Partnership but for the last three years, no private partner has shown any interest. This is the exact situation Thousands of projects have been pending for years together. It may take another 40 years to get completed. There is no provision of funds for these projects. The hon. Minister herself has expressed that lakhs of crores of

rupees are necessary for completion of all these projects. This is the situation as regards the projects.

My next point is on employment situation. The Minister has stated in her Budget that 1.75 lakhs of posts are vacant particularly in Groups 'C' and 'D' but there is no recruitment drive for the last three years. About 90,000 posts which are directly related to safety and security like gangmen, signalmen, pointsmen, etc. are lying vacant. These posts are not taken up for recruitment. When are the forms distributed and sold? When elections are to come up in the State of Bengal in the coming months, the forms are being sold. Only last December, the Ministry has notified the posts for recruitment. Lakhs of forms are being distributed. ...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Sir, this is absolutely wrong. This is totally concocted. I oppose these remarks. This is absolutely a false propaganda and nothing else. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please restrict your speech to the Budget.

...(*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: I challenge the CPI(M) workers. They are caught red-handed. Their people have been caught. They are doing such things...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please sit down. The hon. Minister has made the point clear.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except what Dr. Dome is saying.

(*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME: Sir, on the other hand, hundreds of appointments are being made by so-called substitute recruitment. ...(*Interruptions*) Hopes have been created that employment is going on...(*Interruptions*) Fraudulent employment activities are conducted by the cadres of the TMC...(*Interruptions*) This morning, you might have perhaps seen a sad news item in a national daily. One Mr. Prasm Datta from Hooghly protested near the residence of our Railway Minister in Kolkata and out of protest and frustration, he set himself afire...(*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, this is absolutely wrong. This is concocted and wrong...(*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME : Sir, he is admitted in hospital with 90 per cent burns and nobody is allowed to meet him. This is going on in the name of employment generation in Railways. Only to gain cheap popularity, such things are going on...(*Interruptions*)

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, he is making false allegations. He can speak anything about the Railway Budget, the projects or the work which is going on regarding railways. Why is he making malafide comments? His allegation is absolutely wrong...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please speak on the Railway Budget.

...(*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME : Sir, this is the situation of employment in railways...(*Interruptions*)

Members from the civil societies have been deployed in the railways just for the sake of giving them remuneration. Lakhs of rupees has been spent for this purpose...(*Interruptions*) It is done at the cost of the railway exchequer. ...(*Interruptions*) But our youths are not getting employment in railways, which is the biggest public sector organization, which employs lakhs of people in this country...(*Interruptions*) On the one hand employment is not being given and on the other hand lakhs of rupees are being wasted. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Dr. Dome, please wind up. I am calling the name of the Member who is going to speak next.

...(*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME : I now come to safety and security aspect. ...(*Interruptions*) What about safety and security? ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please wind up. I am calling the hon. Member to speak next.



...(Interruptions)

DR. RAM CHANDRA DOME : To show the deteriorating condition of safety and security in railways, I would like to cite an example. ...(Interruptions) More than 100 students from the Visva Bharati University of Shanti Niketan, which is in my constituency, went on a study visit to Uttarakhand a few months back. ...(Interruptions) While they were returning home by train, all the 100 students have been robbed of everything while they were on board. ...(Interruptions) The RPF personnel who were on duty refused to register even a case. ...(Interruptions) This is the condition. â€¦ (Interruptions) No safety and security is there. ...(Interruptions) Only abandoned coaches are being used. ...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please wind up.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Shri M. Venugopala Reddy to speak.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) â€¦\*

MR. CHAIRMAN: Dr. Rama Chandra Dome, please sit down. I gave you a lot of time to speak.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please cooperate with the Chair. Please sit down.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing is going on record.

(Interruptions) â€¦\*

\*SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM): For the record the state of Sikkim does not find mention in the Budget speech of the Hon'ble Minister, perhaps ours must be the only State to have this distinction. The people of Sikkim join me in this to raise our voice stating that we cannot be neglected in this manner.

However, it would be helpful if the Hon'ble Minister can make a commitment to connect all capitals of the eight States of the North East by Rail and not as seven which is there in her budget speech. Perhaps, there must have been some typographical error and this can be corrected forthwith during this budget.

I do believe that the progress on the rail link from Sevoke in North Bengal to Rangpo in Sikkim is going as per plan.

I also feel that it is important to build a world class facility for a Himalayan Mountain Railway Research Institute. This can be easily done in Sikkim. I do propose that such a center which will enable the Railways to do research collaborating with the IIT Guwahati and anchored in the National Institute of Technology in Sikkim. Of course other institutions in the country can also join in this effort. This can have far reaching positive ramifications in garnering and developing the scientific and engineering knowledge needed to construct world class railway transportation network in the Himalayas. This can alleviate a lot of the problems of transportation which is needed for the people of the Himalayas as well as for strategic reasons. It will also be energy efficient as there is an abundance of surplus hydro power which can be used rather than trying to increase the current vehicular traffic in the mountain areas which is inappropriate and unsustainable.

We all are well aware that China is bringing their rail link all the way up to our border area near Nathula pass from Lhasa. They have made massive progress in this frontier. I do think it is necessary to set aside our thinking of rail links as only which can be done in the plain areas. The Himalayan challenge for the railways is already upon us with over 3,000 kilometers of Himalayan border of India with China. We need to square up with this huge challenge sooner than later. Let us take the first steps immediately as proposed.

The people of Sikkim, the Government and our leader and Chief Minister, Dr. Pawan Chamling, will be ready to support any venture as proposed for national and regional benefit.

With these words I support the budget proposals and amendments brought to this house by the Hon'ble Minister for Railways for passing.

**\*श्री हरिश्चंद्र चव्हाण (दिंडोरी):** मेरे निम्नलिखित विषय लेने की कृपा करें -

- मनमाड-मालेगांव-धुले-नारदाना के बीच प्रस्तावित नई रेल लाइन के लिए मैं गत 5 साल से संसद में तारांकित प्रश्न द्वारा इस महत्वपूर्ण विषय पर चर्चा की है। मैं बड़े दुःख के साथ मुझे यहाँ पर कहना है कि माननीय रेलवे मंत्री ने अपने बजट में इसका जिक्र भी नहीं किया। कृपया रेल मंत्री यह बताएं कि सरकार इस उपक्रम को कब तक शुरू करेगी।
- नासिक-पुणे, नासिक-सूरत का भी जिक्र रेल बजट में नहीं होने के कारण आश्चर्य हुआ।
- पिछले 5 साल से मेरी मांग है कि मुंबई राजधानी, अग्रस्त कृति की तरह एक नई ट्रेन नासिक से भुसावल होते हुए दिल्ली के लिए शुरू की जाए।
- ट्रेन संख्या 12171 मुंबई से हरिद्वार हफ्ते में दो दिन की जगह पूरे हफ्ते भर के लिए शुरू की जाए। इस ट्रेन में पैंट्री कोच लगाने की व्यवस्था की जाए।
- इस बजट में नासिक दमन नए रेलमार्ग के बारे में जिक्र हुआ। शासन का इसके लिए अभिनन्दन इस उम्मीद के साथ की कि यह मार्ग जल्द से जल्द शुरू किया जाए। इस मार्ग का नक्शा जल्द से जल्द लोगों को दिया जाए।
- निफाड, लासलगांव, नांदगांव जिल्हा नासिक स्टेशनों पर यूनिट्स, टॉयलेट, वेटिंग रूम, आदि की सुविधा मुहैया करायी जाए।
- नासिक रोड रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने का वादा गत वर्ष बजट में सरकार ने किया था पर खेद के साथ मुझे कहना है कि रेल मंत्री जी ने इसका जिक्र तक इस बजट में नहीं किया।
- मनमाड रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की संख्या को देखते हुए 3 से 4 टिकट सिडकियां खोले जाने की आवश्यकता है।
- ट्रेन कामायनी (11072) एक्सप्रेस को निफाड, लासलगांव, नांदगांव जिल्हा नासिक स्टेशनों पर ठहराव के लिए गत 5 साल से मैं संसद में उपस्थित कर रहा हूँ पर खेद के साथ मुझे कहना है कि रेल मंत्री जी ने इसका जिक्र तक इस बजट में नहीं किया।
- निफाड, लासलगांव, जिल्हा नासिक एशिया का प्याज और अंगूर का सबसे बड़ा मार्केट है। स्टेशनों पर अगर एक्सप्रेस रुकी तो किसान भाइयों को इसका लाभ निश्चित तौर पर होगा और इसका किसानों का जीवनस्तर बेहतर बनाने में महत्वपूर्ण भूमिका हो सकती है।
- ओढा स्टेशन पर काफी जगह उपलब्ध है। आपके माध्यम से मैं सरकार को इस जगह पर टर्मिनस बनाए जाने का सुझाव देता हूँ।

**\*श्री सी.आर.पाटिल (नवसारी):** हमारी रेल मंत्री महोदया ने अपने मूल बजट में गुजरात को अनदेखा किया है और हमारे सूरत और दक्षिण गुजरात के लोगों के साथ तो अन्याय किया है।

मंत्री महोदया ने अपने पहले रेल बजट में सूरत रेलवे स्टेशन को वैश्विक स्तर का रेलवे स्टेशन बनाने का वायदा नहीं किया था मगर दूसरे रेल बजट में हमारी बात

पर गौर करके उन्होंने सूत रेलवे स्टेशन को वैश्विक स्तर का रेलवे स्टेशन बनाने का वादा किया हम बहुत खुश हैं। मगर एक साल में उसके बारे में कोई काम नहीं और सबसे ज्यादा दुख हमें तब हुआ जब रेल मंत्री जी ने लोक सभा में अपने तीसरे रेल बजट में देश के सभी रेलवे स्टेशनों को वैश्विक स्तर का रेलवे स्टेशन न बना पाने के लिए खेद व्यक्त किया। अब इस दिशा में कब काम शुरू करेंगे उसके बारे में भी उन्होंने कुछ नहीं बताया।

मेरा लोक सभा क्षेत्र का नाम नवसारी है और सूत शहर का आधा हिस्सा करीब 10 लाख वोटर्स हमारे विस्तार में आते हैं और इस तरह 16 लाख वोटर्स ये पूरे विभिन्न क्षेत्र से लाखों लोग हमारे क्षेत्र में रहते हैं उनकी सुविधा के लिए हमने यूपी और बिहार तक लाने के लिए शुरू से चलने वाली ट्रेन की डिमांड रखी है। लाखों लोगों की सुविधा के लिए अभी सिर्फ एक ट्रेन चलती है। मैं रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि हमारी इस मांग को माना जाए और हमें सूत से यूपी और बिहार लाने वाली ट्रेन की सुविधा प्राप्त करवाये हम आपके बहुत आभारी रहेंगे।

सूत गुजरात का आर्थिक पाटनगर है मगर उसकी केन्द्र की ओर से अनदेखी होती रहती है। पूरे देश के सभी गांव और शहरों से सभी प्रांत के लोग यहां रहते हैं मगर उनको रेल की पूरी सुविधा उपलब्ध नहीं है। हमें सभी शहरों तक रेल की सुविधा देनी चाहिए।

हमारी रेल मंत्री जी से विनती है कि सूत से भुसावल जाने वाली ताप्ती ट्रेन में 13-14 बोगी 40 साल से चलती है उसमें बढ़ोतरी की जाए और नई बोगी लगाई जाए।

अमरावती से मुंबई और अमरावती से सूत तक एक ही दिन ट्रेन शुरू की गई थी। अमरावती मुंबई हफ्ते में चार दिन चलती है और अमरावती सूत दो दिन चलती थी। अभी सप्ताह में तीन दिन करने का एलान हुआ है उसे अब सप्ताह में चार दिन किया जाए और उसमें भी बोगियां बढ़ायी जाए।

दक्षिण गुजरात में पारुसाड से अहमदाबाद जाने वाली ट्रेन को पालनपुर तक चलाया जाए। इससे सामान्य लोगों को फायदा होगा। ट्रेन पूरा दिन अहमदाबाद स्टेशन पर खड़ी रहती है जिससे नई ट्रेन की पहल करनी पड़ेगी।

रेल मंत्री जी को आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि हमारे संसदीय क्षेत्र का नाम नवसारी है जिसे गुजरात सरकार ने अभी अभी जिला बनाया है और उसका विकास देखकर सूत नवसारी वहीन सिटी बनाने का एलान भी किया है उसका मतलब है कि नवसारी का बहुत विकास हुआ है। जिससे नवसारी के लोगों की कई स्पेशल ट्रेन की मांग है। मैं इसके साथ उसकी लिस्ट आपको दे दूंगा। (उपबंध संलग्न है)

रेलवे स्टेशन पर राजधानी एक्सप्रेस रुकती है मगर उसमें फर्स्ट एसी का कोटा नहीं है। बाकी ट्रेनों में भी कोटा नहीं है जिसकी लिस्ट मैं आपको पेश करूंगा।

मैं रेल मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि सूत से पांच किलोमीटर के अंतर पर उधना स्टेशन है। सूत की ट्रैफिक समस्या देखते हुए उधना स्टेशन को सेटेलाइट स्टेशन बनाया जाना चाहिए।

सूत रेलवे स्टेशन से आने जाने वाले पैसेंजर से रेलवे को रोज की 60 लाख रुपये की आमदनी होती है मगर उन्हें कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। सूत शहर पूरे देश में स्वच्छता में दूसरे नंबर पर आता है मगर रेलवे स्टेशन बहुत ही गंदा है। मैं अध्यक्ष महोदया आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को कहना चाहूंगा कि हमारी सूत महानगरपालिका के कमिश्नर ने आपके डीआरएम के मांग में सूत रेलवे स्टेशन की सफाई की जवाबदारी लेने की बात कही थी। आपके डीआरएम ने टेंडर भरने को कहा था। महोदया, सूत महानगरपालिका अंदाजन साल का 2200 करोड़ का बजट खर्च करती है। उसे टेंडर में नहीं सफाई में इंटरस्ट है उसके बारे में भी एक बार सफाई की जवाबदारी महानगरपालिका को आपके लोएस्ट टेंडर के रकम में देनी चाहिए जिससे सूत रेलवे स्टेशन खूबसूरत बन जाएगा।

हमारी माननीय रेल मंत्री जी ने मुंबई को पिछले साल 100 लोकल गाड़ी दी थी और इस साल 47 नई लोकल गाड़ियां दी हैं, अच्छी बात है। मगर सूत औद्योगिक हब बन चुका है। यहां टैक्सटाइल में 14 लाख और डायमंड इंडस्ट्री में करीब 10 लाख लोग काम करते हैं यहां परक्षा भइच वाणी तक 10 लोकल ट्रेन शुरू करनी चाहिए ऐसी हमारी विनती है।

हम रेल मंत्री के आभारी हैं उन्होंने गरीब लोगों का ध्यान रखकर लो इनकम पास की योजना शुरू की है उस पर मैंने 1777 इन्ट्रय पास के लिए सर्टिफिकेट दिया है पूरे देश में कीरनसलेन से सबसे ज्यादा इनकम पास का लाभ गरीब लोगों ने हमारे क्षेत्र में दिया है।

हम आभारी हैं रेल मंत्री जी का उन्होंने अभी लंबी दूरी की ट्रेन में सेकण्ड एसी थर्ड एसी में अलग से सफाई की व्यवस्था की है।

उपबंध

1. 2929-2930 को अहमदाबाद दौड़ाने की बरसों पुरानी मांग है। जबकि दाहौद के लिए अभी तक किसी ने मांग नहीं की है। क्योंकि 2929 जब बड़ौदा 10.45 को पहुंचती है तो दाहौद जाने के लिए 11.10 बजे ट्रेन है। जबकि बड़ौदा में अहमदाबाद के लिए सुबह 8.00 बजे से दोपहर 1.00 बजे तक कोई फास्ट ट्रेन नहीं है।
2. 9109 गुजरात विवन सुबह जाने के बाद सुबह बलसाड से 9.30 बजे तक अहमदाबाद जाने के लिए कोई फास्ट ट्रेन नहीं है।
3. अहमदाबाद से दोपहर 2.45 को बड़ौदा के लिए इंटरसिटी चलती है। जिसमें अहमदाबाद, नडियाद, आपांद, और कई छोटे-छोटे गाँव और शहरों के लोग मीर्यांगाम, भरुच, अंकलेश्वर कीम, कोसंबा, सूत, नवसारी, बलसाड जाने के लिए इसमें बैठकर 5.15 को बड़ौदा उतरकर सामने खड़ी 2930 में बैठ जाते हैं। बड़ौदा से आने वाली इंटरसिटी जब तक नहीं आती तब तक 2930 चलती नहीं है। क्योंकि यह ट्रेन में से पूरी ट्रेन के यात्री 2930 में बैठकर दक्षिण गुजरात की ओर जाते हैं।
4. यदि 2929-2930 दाहौद जाएगी तो यह निश्चित रूप से यात्रियों से भरी हुई आएगी और अहमदाबाद से आने वाली इंटरसिटी में से 2930 में जाने वाले कोई भी यात्रियों को अंदर जाने की भी जगह नहीं मिलेगी और रोज के झगड़े होंगे।

5. अगर 2929 को बड़ौदा के बाद दाहौद की जगह अहमदाबाद दौड़ाई जाए तो हजारों यात्रियों को बलसाड, नवसारी, सूरत, अंकलेश्वर, भरुच एवं अन्य स्टेशन से अहमदाबाद जाने के लिए सीधी ट्रेन मिलेगी और शाम को ट्रेन बदलनी नहीं पड़ेगी एवं रेलवे को ज्यादा खेच्यु होगी ।

1. निम्नलिखित रेलगाड़ियों को नवसारी रेलवे स्टेशन पर रोके जाने के लिए मांग करना:

|     |           |       |  |
|-----|-----------|-------|--|
| (क) | ट्रेन सं. | 2953  | अगरत कृन्ति राजधानी एक्सप्रेस (माननीय सांसद इसी निर्वाचन क्षेत्र से आते हैं ।) |
| (ख) | ट्रेन सं. | 12934 | कर्णावती एक्सप्रेस   |
| (ग) | ट्रेन सं. | 19037 | अवध एक्सप्रेस  |
| (घ) | ट्रेन सं. | 14707 | रानकपुर एक्सप्रेस  |
| (ङ) | ट्रेन सं. | 12943 | वलसाड कानपुर एक्सप्रेस   |
| (च) | ट्रेन सं. | 19049 | बान्द्रा पटना एक्सप्रेस  |
| (छ) | ट्रेन सं. | 19051 | वलसाड-सोनपुर एक्सप्रेस   |
| (ज) | ट्रेन सं. | 16532 | अजमेर बंगलौर एक्सप्रेस   |
| (झ) | ट्रेन सं. | 16210 | मैसूर अजमेर एक्सप्रेस  |
| (ण) | ट्रेन सं. | 16506 | बंगलौर गांधीग्राम एक्सप्रेस  |

- पश्चिमी रेलवे में सूरत में एल.सी. ग्रेट नं. 115 तथा 116 इन दो पुलों का लेवल रेलवे विभाग द्वारा ऊँचा उठाया जा रहा है जिससे इन पुलों के नीचे से अधिक पानी बह रहा है । यह पानी सीधे खेतों में जाता है और खड़ी फसल का नुकसान पहुँचाता है । इस मामले में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?
- मुम्बई तथा अन्य स्थानों से आरंभ होने वाली रेलगाड़ियों सूरत से टिकट कैंसिल कराने तथा वर्तमान टीडीआर सिस्टम को समाप्त कराने के विषय में ताकि यात्रियों को सूरत से ही पूरा रिफंड मिल सके ।
- सूरत और नवसारी की बढ़ती हुई आबादी के मद्देनजर नई रेलगाड़ियां चलाने की मांग ट्रेन नं. 9047 सूरत भागलपुर एक्सप्रेस तथा ट्रेन नं. 2945 ताप्ती गंगा एक्सप्रेस की सेवाओं को दैनिक बनाया जाना चाहिए अर्थात् इन्हें प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए क्योंकि इन क्षेत्रों से बड़ी संख्या में कामकाजी लोग सूरत में जाकर बस गए हैं तथा उन्हें बार-बार आना-जाना पड़ता है।
- ट्रेन सं. 12907/12908 सम्पर्क कृति एक्सप्रेस के सूरत में रुकने का प्रावधान होना चाहिए । जब राजधानी एक्सप्रेस जैसी अतिमहत्वपूर्ण ट्रेनों का सूरत में स्टापेज है तो सम्पर्क कृति एक्सप्रेस का क्यों न हो ।
- रेलवे कम्प्यूटर आरक्षण व्यवस्था सातों दिन अर्थात् रविवार समेत प्रातः 8 बजे से रात्रि 8 बजे तक खुली रहनी चाहिए ।
- ट्रेन नं. 12431/12432 हजरत निजामुद्दीन-तिरुवेन्द्रम-हजरत निजामुद्दीन राजधानी एक्सप्रेस सूरत स्टेशन पर रुकने का प्रावधान होना चाहिए ।
- ट्रेन सं. 249/250 वलसाड-वियमगाम-बलसाड पैसेंजर अलग किए गए 8 सवारी डिब्बे तुरंत उसमें पुनः जोड़े जाने चाहिए । यह ट्रेन आरंभ से ही 22 सवारी डिब्बों के साथ चल रही थी ।
- ट्रेन सं. 110 अप सूरत-भरुच-सूरत शटल - यह ट्रेन दोपहर 2 बजे भरुच से खाना होती है । वस्तुतः इस समय पर दूसरी मेल/एक्सप्रेस तथा ईएमयू ट्रेनों भी सूरत के लिए उपलब्ध है । अतः, सूरत भरुच शटल के प्रस्थान का समय भरुच से दोपहर 2 बजे की बजाय बाद दोपहर 3 बजे कर दिया जाना चाहिए ।
- ट्रेन सं. 12945/12946 ताप्ती गंगा एक्सप्रेस में पाँच स्लीपर कोच और जोड़े जाने चाहिए ।
- ट्रेन सं. 19025/19026 - सूरत और महुआ के बीच ट्रेन सेवा दैनिक आधार पर होनी चाहिए ।
- ट्रेन सं. 9113/9114 भिलाड-बडोदरा-भिलाड एक्सप्रेस: बडोदरा से शाम को प्रस्थान का समय 1/2 घंटा लेट किया जाना चाहिए तथा इस ट्रेन में 12

की बजाय 20 कोच होने चाहिए। इससे यात्रियों को सुविधा मिलेगी तथा भीड़भाड़ भी कम हो सकेगी।

13. वर्ष 2009-10 के रेलवे बजट में कुछ रेलवे स्टेशनों को विकसित तथा उन्नत करते हुए उन्हें विश्व स्तर के रेलवे स्टेशन बनाए जाने के लिए चुना गया था। सूरत शहर के सभी क्षेत्रों में तेजी से हो रहे औद्योगीकरण तथा विकास को देखते हुए सूरत रेलवे स्टेशन को भी उन चुनिंदा स्टेशनों में शामिल किया जाना चाहिए तथा तदनुसार सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए जिसके लिए हम रेल मंत्रालय के सदा आभारी रहेंगे।
14. उयना-जलगांव रेलवे लाइन पर काम की स्थिति क्या है? यहाँ विभिन्न प्रकार के कार्य चल रहे हैं, कृपया बताएं, वर्तमान स्थिति क्या है?
15. ट्रेन नं. 12655/12656 नवजीवन एक्सप्रेस सूरत/उयना से वारंगल-आंध्र प्रदेश तक इसमें दो अनाश्रित कोच लगाए जाने का प्रावधान किया जाना था। कृपया बताएं इसकी वर्तमान स्थिति क्या है?
16. बान्द्रा-जामनगर इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन नं. 2935/2936 का बिल्लीमोरिया रेलवे स्टेशन पर स्टापेज होना चाहिए। गुजरात एक्सप्रेस में एक बड़े आकार का महिला कोच भी होना चाहिए। इस संबंध में क्या स्थिति है, कृपया बताएं।
17. फर्स्टक्लास पास होल्डर्स को सायाजी नगर एक्सप्रेस में सेकेंड स्लीपर कोच में यात्रा करने की अनुमति होनी चाहिए क्योंकि इस ट्रेन में सेकेंड एस तथा 3 एसी कोच तो हैं किन्तु फर्स्ट क्लास के कोच नहीं हैं।
18. सूरत स्टेशन को अपग्रेड करके डीआरएम कार्यालय बना दिया जाना चाहिए। यद्यपि राजकोट और भावनगर पैसेंजर/सामान की आवाजाही के हिसाब से बहुत छोटे स्टेशन हैं किन्तु उन स्टेशनों को डीआरएम का दर्जा दिया गया है। जबकि सूरत में सभी बुनियादी ढाँचा सुविधाएं उपलब्ध हैं। यात्रियों की आवाजाही में भी खासी वृद्धि हुई है, यह देश के सबसे तेज गति से विकसित हो रहे शहरों में से एक है और इसकी आबादी 45 से 50 लाख के बीच है। फिर भी पूर्ण डीआरएम कार्यालय तथा दर्जे के लिए सूरत पर विचार वयें नहीं किया जा रहा है?
19. सुबह के समय 5.30 बजे अहमदाबाद की ओर जाने वाली ट्रेन सं. 19109 गुजरात क्वीन के बाद प्रातः साढ़े दस बजे तक अहमदाबाद के लिए कोई ट्रेन नहीं है।
20. कुछ महीने पहले सूरत से अहमदाबाद तक एक ट्रेन प्रातःकाल में आरंभ की गई थी किन्तु यह ट्रेन पूरी तरह एसी ट्रेन थी। इसलिए पब्लिक में यह अधिक लोकप्रिय नहीं हुई। यदि रेलवे विभाग इस ट्रेन में 10 डिब्बे आश्रित तथा 4 डिब्बे सामान्य रखे तो इसे भारी सफलता मिलेगी। अतः, इस प्रकार की ट्रेन चलाने की कृपा करें।

SHRI M. VENUGOPALA REDDY (NARASARAOPET): Mr. Chairman, thank you for giving me an opportunity to speak on the discussion pertaining to the Union Railway Budget for the year 2011-12. ...(*Interruptions*) Railway Budgets are being presented year after year; and promises are being made again and again. The Railway Minister has failed to implement the promises which were made earlier. Therefore, I rise to oppose the Railway Budget 2011-12. There are many reasons for doing so and I will enumerate them as I go along. ...(*Interruptions*)

In my constituency, the hon. Minister announced new lines in her Budget speech for the year 2009-10. They were between Nadikudi-Srikalahasti and Gadwal-Macherla. ...(*Interruptions*) But no progress has been made so far and no financial allocation has been made so far. A couple of years back it was announced that a Commercial Complex at Guntur will be developed with private players. But it is yet to take off. ...(*Interruptions*) Neither the Minister nor the Zonal Manager of South-Central Railway had convened any meeting with the local MPs to consider their views about their respective constituencies. ...(*Interruptions*)

I would like to bring it to the notice of the Minister of Railways, through you, that the Minister made an announcement

regarding the PRS, that is the Passenger Reservation System.

There is a Passenger Reservation System facility. But, till today, they failed to do so in my constituency.

Moreover, my constituency headquarters in Narasaraopet has been declared as Adarsh railway station. But so far no fund allocation has been provided there. So, whatever commitments made by the hon. Minister of Railways, she has failed to do so.

Sir, in the present Budget Speech, the hon. Minister has announced to construct 200 ROB and RUB. But in my constituency in between Kurnool and Guntur State Highways, nearly 300 vehicles per day cross the level crossings. There, they are constructing ROB at a cost of about Rs. 22 crore. In this way, they are wasting public money. In pursuance of Railway guidelines, to construct either ROB or RUB, there shall be 50,000 crossings per day. Then only they can construct the ROB. So, I would request the hon. Minister that before providing any ROB or RUBs, the hon. Minister should consider the views of each and every hon. Member of Parliament.

Sir, as we are all aware, the world wide average speed of train is above 150 kilometres per hour, but the India's fastest train is confined to only 80 kilometres per hour. In my constituency, the passenger trains shuttling between Macherla and Guntur are maintaining a speed of 20 kilometres per hour. Sir, for a distance of 130 kilometres, the Andhra Pradesh Road Transport Corporation is charging Rs. 70 and the Railways are charging only Rs. 20. In spite of that, the people are opting to travel by road transport. It is because the Railways are not maintaining the time schedule. As a result, people are going through road transport.

Sir during 2009-10, the Ministry of Railways has introduced a train between Machilipatnam and Yeshvantpur. The duration of the journey is almost 14 hours. Subsequently, from 1<sup>st</sup> July, 2010, the journey time has been increased by four hours. That is why most of the people are opting to travel by the Andhra Pradesh Road Transport Corporation buses. In this way, there is a huge loss to the South Central Railways. So, I would appeal to the hon. Minister to consider this suggestion.

Sir, the total transportation of goods in India is 70 per cent by road and 30 per cent by railways. Even though the cost by the road comes double as compared to the railways, but the goods transporters are opting to the road transport. So, kindly examine this issue.

Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to participate in the discussion.

**\*SHRI SAMEER BHUJBAL (NASHIK):** May I also take this opportunity to congratulate our Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee and her efficient colleagues for cleverly packaging the 'Rail Budget (2011-12)' as it, prudently balances the 2010-11 accounts with a projected operating ratio of 92.1%, notwithstanding unanticipated increase in expenses of Rs. 5,700 crore for rise in fuel rates and higher wage bill. In spite of the deficit of as much as 20 million tones of freight, it claims to have achieved the budget level of earnings. Again, the surplus show at Rs. 4,105 crore would evidently leave little for the Capital Fund and Development Fund. The same holds good for the excess projected at Rs. 5,258 crore for fiscal year (2011-12), which, no doubt, is but a paltry amount for essential capital expenditure as well as improvement and augmentation of facilities besides compromising with aspects related to 'Rail safety'. The railway minister would need to ask herself how Indian Railways (IR) can accomplish the "imperative" of faster than 8-9% growth with no strategy spelt out to exponentially enhance capacity on its saturated corridors and at terminals.

The question of increasing the 'freight carrying capacity' of Indian Railways has been ignored at the cost of introducing host of Trains to one region" The grave deficiencies can be redressed not merely by policy platitudes, grandiose declarations of intent, daily flagging off new passenger trains or laying foundation stones for ambitious projects. It is no secret that IR has been teetering and faltering with competition outside and complacency within. IR's share for freight, where substantial last-mile road transport is required, is insignificant.

I would like to point out that it is disheartening to see that our State Maharashtra, contributes maximum to the country's growth, is treated in a biased way. In fact, I have been raised issue-related to my constituency, Nashik but I am disheartened to say that one of them have been met and even genuine demands have not been met. Hon'ble Railway Minister will do well to realize that keeping promises is the real test, not just making new promises; and I would therefore request through you that Hon'ble Minister for Railways should seriously ponder this time how the "several business-oriented" policy initiatives which she catalogued have elicited little effective response?

The railway budget has favoured Maharashtra with announcement of new Mumbai Central-New Delhi AC Duranto (Bi-

weekly) but don't know whether it will go by Nasdik-Khandwa-Bhusawal-Itarsi or by another route? The announcement of trains linking Nagpur-Kolhapur, Pune-Nanded, Nagpur-Bhusawal, Mumbai-Sawantwadi and the 'Rajya Rani Express' – Mumbai-Manmad Express (Daily) via Nashik is significant. However, there has been a persistent demand for a train from Nashik to Mumbai as because nearly 8 to 10 thousand people including businessman, private and Government employees commute daily to Mumbai-Nashik. This year we are celebrating the birth centenary of Poet Kusumagraj, and people of Nashik feel that it would be a befitting tribute if we name a Train on his name originating from Nashik to Mumbai. Such a demand from people of my Constituency would strengthen the rail network in the state.

Hon'ble Minister for Railways informed this august House that 190 surveys have been completed or will be completed by the end of this financial year, besides Dhule-Amalner; Nashik-Dahanu Road and Pune-Nashik would be taken up in the 12<sup>th</sup> plan. Hon'ble Railway Minister also has been kind enough to consider Bhusawal-Jalgaon-3<sup>rd</sup> Line and based on our continuous request among the 117. Surveys, Daman-Nashik would also be taken-up during the 2011-12 Plan outlays.

In fact, I would like to attract the attention of Hon'ble Minister of Railways that a Survey of Nashik-Pune Railway line has been carried out on the basis of Census data for 2001 assuming the 'Passenger Traffic' instead of consideration of 'demand for heavy Goods Traffic' and the data on ongoing Census for 2011. Even I have suggested an alternative route which allows a decrease in the actual proposed route. I have also informed on earlier occasion including the Consultative Committee Meeting of Railways that this project is also supported by State Government of Maharashtra and they are willing to fund 50% of the project cost in the light of development of this area as SEZ and also concentration of automobile hubs falls on the said route, besides MIDC with the help of private firm upto nearly 30 Kms. a Railway Line is also putting-up from Nashik to Sinner, thereafter if the revenue from Goods and Freight is included then building the Nashik-Pune Railway Line would be profitable venture' but it disheartening to note that still the Railway Ministry has not considered this Project. I hope now this would be considered in 12<sup>th</sup> Plan and funds would be allocated through the proposed PM Rail Vikas Yojana (Para 94 of Budget 12).

Today, Nashik is one of the most important pilgrimage centers of India and the third largest city of Western Maharashtra requires overall upgradation. In spite of upgradation of the Nashik Road Railway Terminus, the present three platforms should be increased to six and additional provision of 12/12 coach rake and workshops for cleaning and washing be constructed at Nashik Railway Station. I have also raised the issue of 'Modernization of Nashik Road Railway Station' likely to be taken under Public Private Partnership (PPP) but it has not been addressed yet. I have personally addressed this aspect through letters addressed to Hon'ble Minister of Railways and raised this issue twice in the meeting of the 'Consultative Committee on Railways'.

I would like to point out that Nashik is a big industrial as well as an agricultural hub. Perishable items like Onions, Grapes, Pomegranates as well as vegetables are shipped to the far flung areas of the country. Therefore, it would be practicable to have a new 'Goods Shed/Terminal' at Nashik Odha Railway Station where large Railway lands are easily available. I have been placing this Demand before Hon'ble Minister of Railways for kind consideration and to therefore, request you to accord on priority.

There has been a huge demand and shortage of wagon coach factory and therefore, I have requested in the 'Consultative Committee Meeting' of the Ministry of Railways earlier on 02<sup>nd</sup> Dec., 2010 and through various reminders to establish a 'Wagon Coach Factory' at Igatpuri ( Nashik), however, I fail to understand that this has not been included in this year's 'Railway Budget' while Hon'ble Minister has announced two more wagon units under JV/PPP mode ( Para 21 of Budget speech), on each in Kerala and Buniadpur.

I also bring it to the Notice of Hon'ble Minister of Railways the condition of 'Igatpuri Railways Hospital' which lacks basic facilities and therefore, its condition is very poor. On earlier occasion also this was brought to kind notice of Hon'ble Minister of Railways but I fail to understand why not allocation/steps have been taken to improve the condition of this 'Railway Hospital'.

The revenue of the Railways has been to the tune of Rs. 1.6 lakh crore while the budget presented was of Rs. 74,000 crore only. Despite the surplus amount, it is difficult to understand why 25 delayed rail projects in Maharashtra have not been given funds.

The common man is happy because fares have not been increased and at the same time many amenities are made available to the passengers. I would like to believe that given the enormous importance of the Indian Railways in the lives of the common people, the objectives of providing a safe, secured, affordable and comfortable rail services are always challenging and there is a vast scope for improvement. We must endeavour to do our best, so that Indian Railways enjoys

a pride of place in the socio-economic life of the nation.

I have highlighted some of the problems that are reasonable demands emerging from the people of Nashik region which impinge upon their every-day life. I shall be grateful to the Railway Minister if she could fulfill these small yet significant demands of my constituents. Hence, I would request the Hon. Minister to bestow her attention to implement these demands as early as possible.

With these words, I conclude.

SHRI R. DHYUVANARAYANA (CHAMRAJANAGAR): Sir I take this opportunity to appreciate and convey our sincere thanks on behalf of people of Karnataka and entire country to the hon. Minister of Railways, Ms. Mamata Banerjee and the hon. Minister of State for Railways, Shri Muniyappaji for their third consecutive people-friendly budget with strong economic focus with equal emphasis on social inclusion with a human face.

We can also notice several good initiatives taken for the first time in the history of Indian Railway's Budget in which the decision on no hike in passenger fare and freight rates conveys two strong messages to the entire country.

Sir concerning to my constituency Chamarajanagar in Karnataka State, it is an under-developed area.

It is an under-developed area. So, I would request the hon. Minister to take care of my constituency. The utmost required railway infrastructure facilities in my constituency are these. So, I request our hon. Railway Minister to provide the Budgetary allocation for the establishment of a new railway line between Chamarajanagar and Bangalore via Kanakapura and Kollegal. This new railway line is both economically viable and a socially desirable project for the Indian Railways.

My second request is about the extension of Mysore-Bangalore Intra-City Train up to Chamarajanagar. It provides the opportunity to people to reach the State Capital for having better education, accessibility to available goods and getting medical facilities at Bangalore. It also provides the opportunity for the youth to find better job opportunities.

My third demand is about the extension of Mysore-Shimoga Express Train up to Chamarajanagar. This will help mainly the areca-nut farmers for better agricultural product marketing....(*Interruptions*)

My fourth request is about the extension of Mysore-Hubli-Dharwad Express Train up to Chamarajanagar. It helps mainly the farmers in procuring agricultural implemental like tractors, tillers, etc. This would also help the merchants to have better business opportunities.

Now, I come to my last point. My humble request to the hon. Minister is about the long-standing demand of the Chamarajanagar-Mettupalayam line which is the oldest demand as far as the railway lines are concerned. I would request the hon. Minister that that project has to be considered sincerely.

With these words, I conclude.

**श्री के.डी. देशमुख (बालाघाट):** सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, रेल बजट में मध्य प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। मैं नक्सल प्रभावित जिलों बालाघाट और शिवनी से चुनकर आया हूँ। मैंने पहले भी कहा था कि नक्सल प्रभावित जिलों में यदि विकास की गंगा बहाना है तो वहाँ रेलों का जाल बिछाना बहुत जरूरी है। बालाघाट और शिवनी बहुत पिछड़े हुए जिले हैं। बालाघाट नक्सल प्रभावित जिला है। गृह मंत्री जी ने नक्सल प्रभावित जिलों के सांसदों की एक बैठक पिछले दिनों रखी थी, जिसमें मैंने कहा था कि निश्चित रूप से नक्सल समस्या से जूझने के लिए इन जिलों में रेलों का जाल बिछाया जाना चाहिए। इससे काफी हद तक समस्या का निदान होगा। उसी तारतम्य में माननीय रेल मंत्री जी ने आमगांव, लांजी, किरनापुर तथा कटंगी से तिरोड़ी नई रेलवे लाइन को बजट में शामिल किया है, जिसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मेरा क्षेत्र दक्षिण-पूर्वी रेलवे के अंतर्गत आता है। वर्ष 1996-97 में अमान परिवर्तन का कार्य स्वीकृत किया गया था। इन 15-16 सालों में गोंदिया से बालाघाट तक अमान परिवर्तन का कार्य हुआ है। बालाघाट से जबलपुर तक अमान परिवर्तन का कार्य बंद पड़ा हुआ है। पेंच और कान्हा कॉरिडोर पर वन्य प्राणियों के आवागमन में बाधा उत्पन्न होने की वजह से वन एवं पर्यावरण मंत्रालय ने 75 हेक्टेयर भूमि पर रेलवे लाइन बिछाने से मना किया हुआ है। इसकी वजह से बालाघाट से जबलपुर अमान परिवर्तन का कार्य रूका हुआ है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि वन एवं पर्यावरण मंत्रालय से परामर्श करके उनकी आपत्ति का निराकरण करने का कष्ट करें। यह रेलवे लाइन दो प्रदेशों को जोड़ेगी। जबलपुर-बालाघाट मध्य प्रदेश में आता है, जबकि गोंदिया महाराष्ट्र में आता है।

दो प्रदेशों के बीच में रेलवे लाइन जुड़ जाने से बालाघाट जिले के लोगों को काफी सुविधा होगी।



सभापति महोदय, रेल बजट में गतवर्ष छिंदवाड़ा से सिवनी, नैनपुर और मंडलाफोर्ट अमान परिवर्तन का कार्य स्वीकृत हुआ था। लोगों को इस बात की बहुत खुशी हुई थी कि छिंदवाड़ा से सिवनी, नैनपुर और मंडलाफोर्ट अमान परिवर्तन का कार्य प्रारम्भ हुआ है, लेकिन अभी तक कोई भी निर्माण कार्य स्वीकृत नहीं किया गया है। वर्तमान में सन् 2011-12 का जो बजट है, उसमें भी कोई राशि का आवंटन नहीं किया गया है।

सभापति महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र में दो जिले आते हैं और दोनों नक्सल प्रभावित जिले हैं तथा अति पिछड़े जिले हैं। जनता वर्षों से मांग कर रही है कि सिवनी जिले से छपरा-लखनौ तक तथा सिवनी से बरघाट तक रेलवे लाइन बिछाई जाए। इसी प्रकार मध्य प्रदेश के बालाघाट जिले में मलाजखंड में एशिया का सबसे बड़ा ताम्र प्रोजेक्ट है। वहां से राजस्थान खेतरी रॉ-मेटिरियल जाता है। मलाजखंड नक्सल प्रभावित जिला बालाघाट के अंतर्गत आता है, घनघोर जंगल के बीच में बसा हुआ मलाजखंड का ताम्र प्रोजेक्ट है। बैयर मलाजखंड तक रेलवे लाइन बिछाने से काफी सुविधा होगी, रेलवे को आय भी होगी और आवागमन की दृष्टि से भी यह फायदेमंद होगा। बालाघाट जिले की जनता वर्षों से मांग कर रही है कि मलाजखंड तक रेलवे लाइन का विस्तार किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय, इस बजट में बालाघाट जिले के लोगों को बड़ी अपेक्षा थी कि बालाघाट से रायपुर और बालाघाट से नागपुर तक एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाएगी, मगर जनता की यह मांग अधूरी रह गई। इस रेल बजट में हम माननीय मंत्री जी से मांग करते हैं कि बालाघाट से रायपुर तथा बालाघाट से नागपुर एक्सप्रेस ट्रेन की सुविधा प्रदान की जाए। इस प्रकार से सुविधा होने से आज जो वर्तमान में बालाघाट जिला नक्सल प्रभावित एवं अति पिछड़ा जिला है, उसकी उन्नति में सहायक होगा।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

### **\*श्री बृजभूषण शरण सिंह (कैसरगंज):**

1. कुल 57 हजार 630 करोड़ रुपये की वार्षिक योजना का यह बजट पुरानी लीक से अलग नहीं हट पाया है। इस लोक लुभावन रेल बजट को राजनीतिक लाभ से अधिक कुछ नहीं माना जा सकता।
2. तमाम कोशिशों के बावजूद रेल मंत्री जी इस बजट को पश्चिम बंगाल में होने वाले चुनाव की छाया से दूर नहीं रख पायी है। पिछले कई रेल मंत्रियों ने बजट में अपने राज्य के मामले में दरियादिली दिखाई लेकिन ममता जी ने पिछले सारे रिकार्ड तोड़ दिये हैं।
  - (i) केवल कोलकाता में ही 50 नई उपनगरीय (लोकल) ट्रेने चलाने की घोषणा। वर्धमान-हावड़ा के बीच 2 नान स्टॉप ट्रेन। इसके अलावे दर्जनों महत्वपूर्ण नयी रेल गाड़ियाँ।
  - (ii) बंगाल में मेट्रो रेल का कारखाना।
  - (iii) नये यात्री टर्मिनल का निर्माण।
  - (iv) नयी रेल लाइनों के निर्माण, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण में पश्चिम बंगाल को सर्वाधिक वरीयता।
3. माननीय रेल मंत्री की नजर पश्चिम बंगाल से अगर फिसली है तो उन्हीं राज्यों पर जाकर टिकी है जहां हाल में विधान सभा चुनाव होने हैं।
4. मौजूदा बजट तो रेल भवन में तैयार हुआ है लेकिन इसके स्वरूप से ऐसा लगता है कि माननीय मंत्री जी रायटर्स बिल्डिंग में बैठकर इसे लागू करायेगी। अभी तक रेल भवन के स्थान पर कोलकाता से ही रेल का संचालन अधिक हुआ है।
5. अच्छा तो यह होता कि जिस तरह रेल बजट में विभिन्न मदों में खर्च का ब्यौरा दिया गया है उसी तरह इसका भी उल्लेख होना चाहिये था कि मौजूदा कार्यकाल में माननीय रेल मंत्री जी ने रेल भवन को कितना समय दिया और दिल्ली से कोलकाता तक फाइल ढोने वाले अधिकारियों तथा कर्मचारियों के टी.ए.- डी.ए. पर कुल कितना धन खर्च हुआ है ?
6. राजनीतिक कारणों से रेल मंत्री जी भले ही पर्याप्त समय न दे पाई हों लेकिन रेलवे बोर्ड की व्यवस्था भी चुरत-दुरुस्त नहीं हो पायी है जबकि सही अर्थों में यहां के अधिकारी ही भारतीय रेलवे को संचालित करते हैं।
7. रेलवे बोर्ड की हालत यह है कि वरिष्ठता क्रम एवं नियमों की अनदेखी करके मनमाने तरीके से अपने मनपसंद अधिकारियों की नियुक्ति की जाती है। जैसे मेम्बर इलेक्ट्रिक की नियुक्ति हुयी है।
  - (i) बोर्ड में सदस्य यातायात का पद लंबे समय से खाली मनपसंद अधिकारी खोजा जा रहा है।
  - (ii) अध्यक्ष रेलवे बोर्ड और सदस्य, विद्युत जून 2011 में रिटायर होंगे।

(iii) पता नहीं इन पदों के लिये किसी मनमाफिक अधिकारी की खोज हुयी अथवा ए पद भी भविष्य में खाली ही रहेंगे ।

8. रेल गाड़ियों की बुनियादी समस्याओं का समाधान किये बगैर ही रेल मंत्री ने पुराने नेटवर्क पर ही लगभग 200 नयी रेल गाड़ियों का बोझ डाल दिया है जो 30 साल पुरानी पटरियों पर ही चलेगीं ।

ओ ट्रेनों के देर से चलने, साफ सफाई तथा खान-पान जैसी तमाम तरह की परेशानियों से आजिज रेल यात्रियों को मंत्री जी का यह सबबाना कितना सहत देगा यह अगले साल ही पता चलेगा ।

9. माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में कहीं भी इस बात का खुलासा नहीं किया है कि लंबित परियोजनाओं का क्या होगा जबकि नेट वर्क विस्तार से जुड़ी रेलवे की 250 से अधिक परियोजनायें लंबित चल रही है । रेल अधिकारियों का अनुमान है कि यदि यही रफ्तार रहीं तो इनके पूरा होने में एक दशक लग जायेगा ।

ओ पूर्वोत्तर रेलवे में बाराबंकी-बरौनी रेल खंड के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य 15 वर्षों से भी अधिक समय से चल रहा है जो अभी तक अधूरा है ।

- बरहज-बाजार से दोहरीघाट होते हुये फैजाबाद तक की नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य 5 साल से पहले पूरा हो गया निर्माण कार्य शुरू नहीं।

- पूर्वोत्तर रेलवे में ही गोंडा जंक्शन से आनंद नगर-नौतनवा होते हुये गोरखपुर तक और गोंडा जं. से बहराइत-शीतापुर होते हुये लखनऊ तक प्रस्तावित रेल लाइनों के आमान परिवर्तन का कार्य वर्षों से लंबित है ।

10. इसके बावजूद भी रेल मंत्री ने अगले साल के बजट में 107 नई रेल लाइनों, 4 आमान परिवर्तन और 16 दोहरीकरण के नये सर्वेक्षण शुरू कराने का प्रस्ताव किया है। ये परियोजनायें कैसे पूरी होगी, यह एक बड़ा सवाल है क्योंकि:-

(i) पिछले कई वर्षों के मुकाबले रेलवे की आमदनी में कमी आई है और इसकी वित्तीय हालत ठीक नहीं है ।

(ii) रेलवे की कुल आय का लगभग 96 प्रतिशत परिचालन के मद में खर्च होता है । शेष 4 ओ में दूररे काम होते हैं ।

(iii) निर्माण कार्य में उपकरण आपूर्ति करने वाले ठेकेदारों को 8 माह से पैसा नहीं मिला। पश्चिम रेलवे में ठेकेदार अपना सामान उखाड़ कर ले जा रहे हैं ।

(iv) समूचे भारतीय रेलवे में सिग्नल के केबल का स्टॉक नहीं है और न ही कोई टेंडर हुआ है ।

11. अपने बजट भाषण में माननीय रेल मंत्री ने संरक्षा को प्राथमिकता देने का वादा तो किया है लेकिन वह 17 मे से केवल 8 जोनों में टक्कर रोधी उपकरण (एण्टी कालीजन डिवाइस) लगाने और सभी मानव रहित समपारों पर चौकीदार तैनात करने तक ही सीमित है ।

(i) रेल गाड़ियों को टक्कर से बचाने की पहल कौंकण रेलवे तक ही सीमित है ।

(ii) करोड़ों रूपये के टक्कर रोधी उपकरण खरीदे गये लेकिन ऐसी खबर है कि मशीनें काम नहीं कर रही हैं ।

12. बजट भाषण में बड़ी संख्या में ओवर ब्रिज और अंडर पास बनाने की घोषणा है लेकिन इनके पूरा होने में संदेह है क्योंकि रेलवे में बड़ी संख्या में ओवर ब्रिज 10 वर्षों से भी अधिक समय से निर्माणाधीन हैं ।

13. पिछले रेल बजटों में घोषित किए गए रेल वैगन कारखानों के निर्माण का कार्य अधूरा पड़ा है। कहीं टेंडर तक नहीं हुआ है, लेकिन केवल वाहवाही लूटने और राजनीतिक लाभ लेने की गरज से मौजूदा रेल बजट में भी नए कारखाने खोलने की घोषणा कर दी गई है।

14. पिछले कुछ वर्षों में रेलवे में चोरी, डकैती, जहरखुरानी और झपटमारी की घटनाएं बढ़ी हैं। बजट में इस तरफ भी विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। आरपीएफ में 17 हजार नई भर्तियों की घोषणा से ही कोई बदलाव नहीं होने वाला है। अधिकांश घटनाओं में रेलवे सुरक्षा बल की संलिप्तता पाई गई है।

15. रेलवे में यात्री सुविधाओं की व्यवस्था अत्यंत ही लचर है। प्लेटफार्मों और रेल गाड़ियों में गंदगी का अम्बार है। प्लेट फार्मों पर बिना टिकट लिए घूमने वालों की भीड़ से अव्यवस्था फैलती है और यात्री परेशान होते हैं। अतः अनधिकृत रूप से प्रवेश करने वालों पर रोक लगाने की कारगर व्यवस्था होनी चाहिए। रेलवे स्टेशनों और रेल गाड़ियों के भीतर अनधिकृत वेंडरों की भरमार हो गई है। जो सड़ी गली खाद्य वस्तु और प्रदूषित पानी बेचने के साथ ही यात्रियों का सामान भी चुरा लेते हैं तथा गंदगी भी फैलाते हैं। क्या माननीय मंत्री को पता है कि किसकी मिली भगत से यह धंधा बेरोकटोक चल रहा है।

16. लम्बी दूरी की एक्सप्रेस एवं सुपरफास्ट रेलगाड़ियों के स्लीपर वलास तथा सामान्य श्रेणी के शौचालयों में भी पानी की व्यवस्था नहीं है। रेलवे प्लेटफार्मों पर

आवारा जानवर तथा रेल गाड़ियों में चूहे और काकरोच बेरोकटोक घूमते हैं। आईआरसीटीसी से खान-पान की व्यवस्था वापस किए जाने के बाद भी भोजन की गुणवत्ता में कोई सुधार नहीं हुआ है। खान-पान सामग्री के मूल्य बढ़ते जा रहे हैं और उनकी गुणवत्ता घटती जा रही है।

17. खान-पान नीति 2010 में माननीय मंत्री जी ने छोटे खान-पान लाइसेंसियों को राहत दिलाने का भरोसा दिया था, परन्तु धीरे-धीरे वे बेरोजगार होते जा रहे हैं, क्योंकि लाइसेंस की मृत्यु के बाद उनके उत्तराधिकारियों को दुकान/स्टाल के हस्तांतरण के मामले में आरक्षित एवं सामान्य श्रेणी के बीच भेदभाव किया जाता है।

मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि नई दिल्ली से लखनऊ-गोरखपुर होते हुए बरौनी तक दुंतों रेल गाड़ियां चलाई जाएं। नई दिल्ली-गोरखपुर के बीच जनशताब्दी रेल गाड़ी चलाई जाए। गोरखपुर से गोंडा-अयोध्या होते हुए नई दिल्ली-मुम्बई तथा वाराणसी के लिए नई एक्सप्रेस रेल गाड़ियां चलाई जाएं। बाराबंकी-बरौनी रेल खंड के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाए। गोंडा जंक्शन से आनंदनगर नौतवा होते हुए गोरखपुर तक और गोंडा जंक्शन से बहराइच सीतापुर होते हुए लखनऊ तक रेल लाइनों का शीघ्र आमान परिवर्तन कराया जाए।

\*SHRI NILESH NARAYAN RANE (RATNAGIRI-SINDHUDURG): When I heard the Railway Minister making her Budget speech on the 25<sup>th</sup> of the last month, I said to myself that it was perhaps one of the most challenging portfolios in the government. Managing the affairs of Indian Railways is a mammoth task. Quite rightly, ever since Independence, the role of Indian Railways has been visualized as a harbinger of balanced development, as an engine for inclusive growth and a symbol of national integration. This was emphasized by the Railway Minister time and again with her conscious efforts to give primacy to social responsibility against commercial viability.

The Railway Minister with a fair blend of efficiency and sensitivity, vision and dexterity has tried her best to bring cheers to the commuters by not raising passengers fare. Even the freight tariff has not been touched. This she has done in succession. There is an added thrust on expansion of railway network and infrastructure, passenger amenities, cleanliness, improved railway catering, safety and punctuality. I compliment the Railway Minister for her concern on the basic passenger amenities. I only hope that Indian Railways revives its economic health and address its resource concerns. The Railways' finances have been squeezed by a 90% increase in salaries dictated by the sixty Pay Commission, a rise in diesel prices and disruption in commodity freight movements by protesters who block tracks. As such, for this Railways need not be blamed. To attract more resources, the railway minister must set the pitch for public-private partnership, or PPP, even though most of the schemes announced during this fiscal have not elicited much interest from corporate. At this juncture, it is a prudent step for the Indian Railways to create a fund to implement the socially desirable projects during the 12<sup>th</sup> Plan under the umbrella of a non-lapsable fund, named, Pradhan Mantri Rail Vikas Yojana. I wish this scheme all success.

Improving rail connectivity is a core area. Resource crunch can severely affect many such projects. The route network of Indian Railways has expanded slowly in the past, averaging an annual 180 Km since 1947. The Railways had inherited 53,996 Km of rail network, which was built during the British rule. But since independence, the Railways has managed to expand it by only 10,419 Km. But against a national average of 180 Km, Indian Railways have added 700 Km this year. This is commendable. Against this backdrop, I take this opportunity to know from the Minister about the status of the promise made by her during the last budget to undertake a feasibility study to provide rail connections from Sawantwadi (Konkan Maharashtra) to Belgaum (Karnataka border).

Given the importance of the Railways in the lives of the common man, it is but natural that the discussions on the Rail Budget always generate a lot of passion in the House. We all, cutting across political parties, expect the Railway Minister to be little generous to our demands, though it is not possible to accommodate all demands within a budgetary exercise. I had brought to the notice of the Railway Minister the problems being faced by the people of my constituency that is Konkan in Maharashtra, one of the backward regions in the country, in so far as the Railways is concerned. I know, my demands are not out of her frame. There are a lot we can hope, beyond this budget exercise.

Before me, my learned colleagues have reflected on various important issues facing Indian Railways. I would not like to repeat them. I would rather like to present an overview of the state of Konkan Railways, which has been the lifeline of my constituents – the people of Konkan in Maharashtra. With several on going projects and schemes to modernize the Indian Railways and with steps augmenting number of train services, streamlining and gearing up freight movement and increasing the connectivity of the Railways to the flung corners, Hon'ble Minister for Railway is doing a commendable job and I request her to give some priority to Konkan Railway in her scheme of things.

Konkan Railway though meant to serve the people of Konkan, is hardly catering to the needs of the people of this region. The saddest part is that most mail/express trains do not stop in many important stations of the region and there is hardly any reservation quota for the people of Konkan region in the trains that pass through this region. As a result, the majority

of people of this region who are below poverty line (BPL), are facing insurmountable difficulties. Besides, Konkan has rich tourism potential because of its natural resources. Rail facilities must help tap the potential for the economic well-being of the people of the region and also the country. Therefore, I seek the special attention for Konkan from our Railway Minister from economic and tourism points of view.

I take this opportunity to compliment the Rail Minister for granting a daily Rajya Rani Express from Sawantwadi Road to Mumbai. This is a huge favour she has done to the people of Maharashtra Konkan who commute daily for earning their livelihood in Mumbai. I would like to draw the kind attention of the Railway Minister to several other long-felt demands of the people of Konkan. I am sure, the Railway Minister, being sensitive to the needs of the common people, would certainly meet them

- Firstly, the number of coaches in each train passing through this region to be increased to 18;
- Secondly, all long distance trains should stop/halt at stations – Nandgaon, Vaibhawwadi, Kankavli, Sawantwadi, Kudal, Sindhudurnagari, Oros, etc;
- Thirdly, the ticket reservation counters at Sawantwadi, Kundal, Oros, and Kankavli should be computerized;
- Fourthly, the tourist destinations in Ratnagiri and Sindhudurg attract sizeable foreign tourists; therefore, more First AC, Two-tier-AC, three-tier-AC coaches should be attached to all the long distance trains that passes through this region.

These are reasonable demands emerging from the people of Konkan which impinge their every-day life. I shall be grateful to the Railway Minister if she could fulfill these small yet significant demands of my constituents.

Konkan region has been neglected for many years. Despite the Konkan Railway, people of the region are not getting any priority. Hence, I would request the Hon. Minister to bestow her attention to implement these demands as early as possible.

With these words, I conclude.

---

\*SHRI YASHWANT SINHA (HAZARIBAGH): For decades, the people of Hazaribagh have wanted a railway line to connect Hazaribagh, which is the Divisional headquarters of the north Chotanagpur division of Jharkhand state. This dream of the people of Hazaribagh was finally fulfilled when a proposal to construct a new railway line was included in the Railway Budget of 1998-99. The foundation stone of this line was laid by the then Prime Minister of India Shri Atal Bihari Vajpayee in early 1999. The new railway line was to connect Hazaribagh with Koderma on the one hand and Ranchi on the other. The total distance involved is 189 Km. The construction of this new railway line was a joint venture of the Ministry of Railways and the State Government of Jharkhand, with the state Government of Jharkhand contributing 67 percent and the Railways contributing the remaining 33 percent. The railway line was to be completed by 31<sup>st</sup> March, 2007.

Unfortunately, the work on the railway line has proceeded very slowly over the years on account of various reasons including the problem created by the Left Wing Extremisms. The latest estimated cost of this project is Rs. 1157.81 crore. The expenditure incurred so far is Rs. 749.66 crore. The budget provision for 2011-12 is Rs. 70 crore and the balance amount required to complete the work is Rs. 338 crore. According to the Explanatory Memorandum on the Railway Budget (page 8), the date of opening of the Hazaribagh- Koderma portion of the railway line is stated to be 31<sup>st</sup> March, 2011. This is completely misleading because a lot of work remains to be done even now in this portion of the railway line.

I, therefore, put the following demands before the Railway Minister through you:

1. The budget provision of Rs. 70 crore for 2011-12 is completely inadequate. It should be raised to at least Rs. 200 crore.
2. The work on the Hazaribagh-Koderma portion of the railway line should be undertaken on a war footing so that it is completed at the earliest and well before March 31, 2012.
3. The work on Hazaribagh-Ranchi portion of the line should also be completed latest by 31<sup>st</sup> March, 2012.
4. The proposal of the Jharkhand Government to share the cost of this railway line on a 50:50 basis should be accepted as against the present the 2/3<sup>rd</sup> /1/3<sup>rd</sup> . I would like to point out that for the new railway line connecting Hansdiha with Godda in Jharkhand, this formula has already been accepted. There is no reason, therefore, why it should not apply to this pending project.

The decades old dream of the people of Hazaribagh deserves to be fulfilled without any further delay now. I hope the Railway Minister will give adequate attention to the demands that I have placed in the House today and, fulfill this wish of the people of Hazaribagh at the earliest.

**\*श्री किसनभाई वी.पटेल (वलसाड):** यूपीए की वेयरपर्सन माननीय सोनिया गांधी जी के मार्गदर्शन में, प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह जी के कुशल नेतृत्व में और जुझारू व्यक्तित्व वाली रेल मंत्री ममता जी के कुशल नेतृत्व में रेल मंत्रालय से हमारी अपेक्षाएँ हैं।

रेलवे की गति उसी दिशा की ओर अग्रसर है। रेलवे का विस्तार, जनता पर कम से कम बोझ, यात्री सुविधाओं का विस्तार और सुरक्षा, रेलवे विभाग और मंत्री जी की यही कोशिश है कि किस तरह से कुशल सामंजस्य बैठकर काम चलाया जा रहा है। यही गति देने के लिए, उसके विस्तार की प्रक्रिया को आगे बढ़ाने के लिए सच्चे मन, सच्चे हृदय और सच्ची निष्ठा के साथ आगे बढ़ रही है। विश्व में भारत के रेलवे नेटवर्क का महत्वपूर्ण स्थान है। हम देखें कि आजादी के समय में ट्रेनों को चलाने के लिए जो नेटवर्क मौजूद था, उसे बढ़ाने की कोशिशें पिछली सरकारों के द्वारा होती रही हैं लेकिन उसे रफ्तार देने का काम आज रेल मंत्रालय और माननीय मंत्री जी ने शुरू किया और इसके लिए रेलवे का विजन 2020 बनाया और इस बात का संकल्प लिया है कि हमें अपने नेटवर्क का विस्तार 25000 किलोमीटर तक बढ़ाना है और अब उसी दिशा में काम चल रहा है।

यात्री सुविधा के नाम पर रेल मंत्री की निगाह कितनी मानवीय है, आज हम देख सकते हैं कि स्वामी विवेकानन्द जी और कवि गुरु रबिन्द्रनाथ टैगोर के जन्म दिवस की 150वीं वर्षगांठ के उपलक्ष्य में नई गाड़ियाँ शुरू की जा रही हैं। राज्यों की राजधानियों से उन राज्यों के महत्वपूर्ण शहरों/नगरों को जोड़ने वाली नई गाड़ियाँ शुरू करने की एक सराहनीय कोशिश है। इन कोशिशों के साथ ही रेल पर्यटन को बढ़ावा देने का प्रयास किया गया और जन्मभूमि गौरव के नाम से विशेष गाड़ियाँ चलाए जाने की एक अच्छी कोशिश है जो कि महत्वपूर्ण ऐतिहासिक और शैक्षणिक स्थानों को आपस में जोड़ेगी। मैं मंत्री जी से आशा करता हूँ कि मुंबई-अहमदाबाद-भावनगर-गिर/दीव-सोमनाथ-राजकोट-मुम्बई मार्ग पर जन्मभूमि गौरव को वे शीघ्र शुरू करेंगी।

मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि गुजरात ववीन एक्सप्रेस और वलसाड-बडोदरा इंटरसिटी को वापी और अहमदाबाद तक बढ़ाया जाए। वापी प्रदेश का एक महत्वपूर्ण औद्योगिक शहर है और यहां पर रेलवे की सेवाएँ उम्मीद से कम हैं। इसी प्रकार बडोदरा भिलाड इंटरसिटी को भी उमरगाम तक बढ़ाया जाए और मुंबई-धहाणू डीएमयू को भी भिलाड तक बढ़ाए, इससे प्रदेश के लाखों लोगों को आने-जाने में सुविधा होगी।

अभी बहुत ही मुख्य रेल वलसाड स्टेशन पर बिना रूके ही चल जाती है। मैं मंत्री जी से उम्मीद करता हूँ कि वे शताब्दी, मुम्बई राजधानी, मुम्बई निजामुद्दीन गरीब रथ, स्वराज एक्सप्रेस, सूर्यनगरी, मुम्बई जयपुर सुपरफास्ट, उदयपुर-अजमेर, गोल्डन टेम्पल और अरावली एक्सप्रेस गाड़ियों को वलसाड में स्टॉपेज देने की दिशा में इसी वर्ष कदम उठाएंगी। इसी प्रकार वापी में भी मुम्बई-निजामुद्दीन गरीबरथ, जयपुर-मुम्बई, गांधीधाम-नगरकुईल, विरार-त्रिवेन्द्रम, ओखा एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टॉपेज की व्यवस्था की जाए। लोक समती एक्सप्रेस को उमरगाम, गुजरात एक्सप्रेस, सौराष्ट्र एक्सप्रेस, इंटरसिटी और पलाइंगरानी को भिलाड रेलवे स्टेशन पर रूकने की व्यवस्था की जाए। भिलाड, बडोदरा, साईजी नगरी और पलाइंगरानी के लिए भी उदवाड़ा रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज दिया जाए। गुजरात और सौराष्ट्र एक्सप्रेस गाड़ियों को सन्जान रेलवे स्टेशन जो कि सूरत-मुम्बई मेन लाइन पर है, रोकने की व्यवस्था की जाए। अध्यक्ष महोदया, मैं उम्मीद करता हूँ कि गुजरात की जनता की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए मंत्री जी इन ट्रेनों के स्टॉपेज देने की व्यवस्था जरूर करेंगी।

इसके साथ ही वलसाड स्टेशन पर अंडरब्रिज सं. 329 से 331 तक सीवर लाइन की व्यवस्था नहीं है। मोग्रावाडी खेलगाम/सिपवार्ड (10.330) कापासी फाटक सं. 101, चकला पर पुल की व्यवस्था की जाए। पूर्वी छोर पर टिकटघर और प्लेटफार्म सं. 2-3 के दोनों साइड पर सड़क बनवाने की व्यवस्था की जाए। इसी प्रकार भिलाड रेलवे स्टेशन पर अंडरब्रिज सं. 262 रेलवे आरक्षण कार्यालय और फुटओवरब्रिज बनवाने की भी शीघ्र आवश्यकता है। उदवाड़ा रेलवे स्टेशन पर तो श्रेड और शौचालय की व्यवस्था न होने के कारण यात्री काफी परेशानी का सामना कर रहे हैं। पारडी रेलवे स्टेशन पर शौचालय और श्रेड के साथ ही स्टेशन के दोनों तरफ टिकट काउंटर की शीघ्र आवश्यकता है। इसी प्रकार अतूल फैलेग स्टेशन को भी एक्सप्रेस और डेवतप करने की शीघ्र जरूरत है। डुन्गरी में भी एक आरओबी नं. (102) की जरूरत महसूस की जा रही है।

मैं माननीय मंत्री जी से पूरी उम्मीद करता हूँ कि वे गुजरात वलसाड की इन मांगों को नजरअंदाज नहीं करेंगी।

इस उम्मीद के साथ कि माननीय मंत्री जी हमारी मांगों पर ध्यान से विचार करेंगी, मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

**\*श्री आर.के. सिंह पटेल (बाँदा):** रेल मंत्रालय के वर्ष 2011-12 के बजट में उत्तर प्रदेश के बुंदेलखंड क्षेत्र की माँगों को सम्मिलित किए जाने के संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री जी से माँग कर रहा हूँ कि कृपया, वर्ष 2011-12 के रेल बजट में निम्नलिखित माँगों को सम्मिलित करने का कष्ट करें ताकि बुंदेलखंड के वित्कूट धाम सहित पिछड़े क्षेत्र का विकास हो सके।

**1. ट्रेन नं. 12176/12177 चम्बल एक्सप्रेस, जो हावड़ा से न्वालियर/आगरा तक सप्ताह में 4 दिन चलती है, इसे प्रतिदिन कर दिया जाए तथा आगरा से जयपुर होकर अजमेर तक बढ़ा दिया जाए।**

2. ट्रेन नं. 18203/18204 बेतवा एक्सप्रेस, जो दुर्ग से कानपुर तक सप्ताह में 2 दिन चलती है, इसे प्रतिदिन कर दिया जाए तथा कानपुर से हरिद्वार तक बढ़ा दिया जाए, जिससे चित्तूर से हरिद्वार का सीधा सम्पर्क हो जाए ।
3. ट्रेन नं. 11069/11070 तुलसी एक्सप्रेस, जो इलाहाबाद से लोकमान्य तिलक टर्मिनल (मुम्बई) तक सप्ताह में 2 दिन चलती है, इसे प्रतिदिन कर दिया जाए ।
4. ट्रेन नं. 12535/12536 लखनऊ-रायपुर गरीब रथ, जो रायपुर से लखनऊ तक सप्ताह में 2 दिन चलती है, इसे प्रतिदिन कर दिया जाए ।
5. उत्तर-मध्य रेलवे के मानिकपुर जंक्शन से चित्तूर धाम कर्बी होकर बांदा से झांसी एवं बांदा से कानपुर लाइनों का दोहरीकरण किया जाए ।
6. उत्तर-मध्य रेलवे के चित्तूर धाम कर्बी रेलवे स्टेशन तथा मानिकपुर जंक्शन को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाया जाए तथा स्टेशन भवन का आधुनिकीकरण करने हेतु बजट में सम्मिलित किया जाए ।
7. उत्तर-मध्य रेलवे के चित्तूर धाम कर्बी में कर्बी-राजापुर मार्ग में रेलवे-क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाए ।
8. ट्रेन नं. 12427/12428 नई दिल्ली-रीवा एक्सप्रेस ट्रेन जो वर्तमान में इलाहाबाद-मानिकपुर से होकर रीवा तक जाती है, इसे वाया कानपुर-बांदा-मानिकपुर से चलाया जाए चूंकि नई दिल्ली से इलाहाबाद जाने हेतु अनेकों ट्रेनों हैं किन्तु कानपुर-बांदा-मानिकपुर मार्ग पर कुछ गिनी चुनी ट्रेन ही चलती है ।
9. उत्तर-मध्य रेलवे के शिवरामपुर रेलवे स्टेशन का नाम पूर्व में चित्तूर था जिसे वर्ष 1971 में बदलकर शिवरामपुर कर दिया गया था । चूंकि इस स्टेशन से तीर्थस्थल चित्तूर काफी नजदीक है अतः शिवरामपुर स्टेशन का नाम बदलकर "चित्तूर द्वार" कर दिया जाए ।
10. बुंदेलखंड एक्सप्रेस को उत्तर-मध्य रेलवे के शिवरामपुर स्टेशन पर पूर्व की भांति ठहराव दिया जाए, जिससे यात्रियों के लिए चित्तूर तीर्थस्थल की यात्रा सुगम हो सके ।
11. कानपुर-चित्तूर इंटरसिटी को उत्तर-मध्य रेलवे के शिवरामपुर स्टेशन पर ठहराव दिया जाए, जिससे यात्रियों के लिए चित्तूर तीर्थस्थल की यात्रा सुगम हो सके ।
12. ट्रेन नं. 15159/15160 सारनाथ एक्सप्रेस, जो दुर्ग से छपरा तक चलती है, इसे पूर्व की भांति पूर्वोत्तर रेलवे के कशीमुद्दीनपुर स्टेशन पर ठहराव दिया जाए ।
13. ट्रेन नं. 11717 सतना-मानिकपुर डी.एम.ओ. पैसेंजर ट्रेन को चित्तूर धाम कर्बी होते हुए बांदा तक बढ़ा दिए जाने से मानिकपुर, चित्तूर तथा बांदा के निवासियों तथा व्यापारियों को सतना आने-जाने में सुविधा हो सकेगी ।

**श्री लालू प्रसाद (सारण):** सभापति महोदय, मुझे कुछ ज्यादा नहीं बोलना है, मैं संक्षेप में अपनी बात कहना चाहता हूँ। रेल के अधिकारी एवं पदाधिकारी जो मेरे सामने थे, वे आज भी हैं, कुछ परिवर्तन हुआ है। मंत्री जी नहीं आई हैं, उनके ऊपर भी मुझे कोई टीका-टिप्पणी नहीं करनी है, क्योंकि यह डेकोरम के खिलाफ बात है। अपना-अपना तौर-तरीका है, हर मंत्री अपने-अपने ढंग से काम करते हैं। ममता जी ने जो काम किया, उस पर भी हमें कोई कमेंट नहीं करना है। देश की जनता और हमारे लाखों कर्मियों, रेल पदाधिकारी, अधिकारी आदि सब जानते हैं कि क्या काम हो रहा है।

सभापति महोदय, यह पार्लियामेंट एवं केबिनेट की अहमियत है कि कमिटीमेंट बिफोर द पार्लियामेंट, बिहार जैसे राज्य पर आज जो इनके ऊपर आरोप लगता है, बंगाल के विषय में भी हम लोगों ने, बसुदेव आचार्य जी इस समय यहां बैठे नहीं हैं, ये साक्षी हैं। देश के सभी लोगों के लिए हमने ध्यान दिया था, बिहार के लोगों के लिए ड्यू है, इसलिए वहां के लोगों के लिए मैंने 56000 करोड़ का बाज़ाफते सैंक्शन करा कर नदियों पर ब्रिज और आने वाले भविष्य में रेलवे को जो जरूरत है, जैसे हमारा देश इफ़्ट्रास्ट्रक्चर में भारतीय रेल का वाइडल रोल है, 56000 करोड़ की नयी रेल लाइन और पांच-छः कारखानों की इस देश में जरूरत है। यह कोई छपरा एवं बिहार के लिए नहीं था, पूरे देश में, जहां हम चक्का एवं कोच कंज्यूम करते हैं,

महोदय, कोच कंज्यूम करते हैं, इंजन कंज्यूम करते हैं फिर चाहे डीजल इंजन हो या इलैक्ट्रिक इंजन हो उनके कारखाने लगाने का निर्णय लिया, क्योंकि देश का पैसा विदेश में जा रहा था। उस समय हमने अच्छा समझा कि देश में गरीबी है, लाचारी है और बेबसी है, इसलिए देश का पैसा देश में रहे और हमारे हुनर का भी इस्तेमाल हो और देश में ही लगे। अतः हमने लोको डीजल के इंजन बनाने का कारखाना सारण जिले में स्थापित करने का निर्णय लिया। देश रत्न, डॉ. राजेन्द्र प्रसाद जी का जो युनाइटेड सारण जिला है, उसके मझौरा में उसे स्थापित करने का निर्णय लिया और बाजाफ़ा सैंक्शन करा के, पार्लियामेंट से पास करा के जमीन अधिग्रहण करने का काम बिना किसी किसान का जी दुखाए किया। उस समय हमने यह काम पी.पी.पी. में किया, लेकिन मुझे अनुभव हुआ कि सचमुच में पी.पी.पी. का कोई अर्थ नहीं है। दुनिया में जब इकनॉमी बूम हुई थी, तब उसका असर भारत में भी पड़ा। तब दुनियाभर के धनी व्यक्ति देश के अंदर पी.पी.पी. के अन्तर्गत धन इन्वैस्ट करना चाहते थे। हमने टैंडर किया, लेकिन उसमें बहुत परेशानी हुई और वह काम सम्भव नहीं हुआ। दुनिया के जो धनी लोग यहां इन्वैस्ट करना चाहते थे, वे रेलवे को अपनी कंडीशन्स पर नचाना चाहते थे। इसलिए हमने रायबरेली में, सोनिया गांधी के संसदीय क्षेत्र में कोच बनाने का एक कारखाना, एक डीजल इंजन बनाने का कारखाना मझौरा में और जहां से शरद जी जीतकर आते हैं, मधेपुरा में इलैक्ट्रिकल इंजन बनाने का कारखाना स्थापित करने का निर्णय लिया। वह कोसी का इलाका है, जिसके कारण पिछले दिनों कोसी से जो तबाही हुई, उसके बारे में सबको मालूम होगा। इसके अलावा डेहरी ओनसोन, जो हमारी मैन लाइन है, वहां जो जमीन थी, जो रेलवे की नहीं थी, वह नीलाम हो रही थी, वह हमने जमीन खरीद ली। रेलवे ने जमीन खरीद कर उसका पेमेंट भी कर दिया। उस जमीन में जो प्राइवेट कारखाने लगे थे, उनके जितने भी पुराने पार्ट और पुर्जे हैं, यदि हम उस कबाड़ को बेचें, तो वही कम से कम 300 करोड़ रुपए का बिकेगा। इसमें कोई घाटे का सौदा नहीं था।



महोदय, मधेपुरा में बिजली के इंजन बनाने का कारखाना, मढ़ौरा में और हरदिया चौर में चक्का बनाने के कारखाने के निर्माण का निर्णय लिया गया था। मुझे खुशी है कि चक्के के कारखाने का 90 प्रतिशत काम पूरा होने जा रहा है। कपलरसन-कम-बोगी, जिस पर बोगी रखी जाती है, उसे देखने के लिए माननीय प्रधान मंत्री जी, सोनिया जी और हम सारे लोग गए थे, लेकिन किसी अधिकारी के माध्यम से जब अखबार में छपा और जब हमने अखबार पढ़ा कि ये कल-कारखाने सम्भव नहीं हैं, तो मैंने इस बारे में तुरन्त ममता जी को कोलकाता टेलीफोन किया कि क्या फ़ैक्ट है, क्या सचवाई है? रेलवे बोर्ड के उस समय के चेयरमैन श्री शाह को हमने फोन किया, क्योंकि यहां कनफ़्यूज़न हो रहा है। अगर बिहार के लोग, बिहार की आम जनता और रेलवे में अगर कोई कनफ़्यूज़न हो जाए, तो रेलवे जो हमारी सम्पत्ति है, उसके लिए प्रोटेस्ट करने से किसी भी पॉलीटिक पार्टी को नहीं रोका जा सकता है, कोई भी प्रोटेस्ट कर सकता है। ममता जी ने कहा कि नहीं, बन्द नहीं होने जा रहा है, बल्कि कुछ ऐसा टैक्नीकल मामला है कि जो पी.पी.पी. में बाहर से आने वाले लोग हैं, उन्हें हम सॉर्ट-आउट कर रहे हैं। फिर अखबार में मैंने भी बयान दिया कि नहीं उनसे हमारी बात हो गई है और यह काम चलेगा। इसलिए मधेपुरा, मढ़ौरा और डेहरी ऑन सोन, कपलरसन बोगी और कचरा पाया को भी कोलकाता में हमने टेक-ओवर किया था। वहां पर भी यह बात आई। इसलिए सिर्फ हम, राज्य और देश के लोग जानना चाहते हैं कि उसकी क्या स्थिति है। इसलिए दीदी ममता जी जब रेल बजट पर हुई बहस का जवाब दें, तो इस बारे में अवश्य बताएं कि इनका क्या स्टेटस है।

महोदय, यही नहीं, दीघा और सोनपुर के बीच रेल ब्रिज के काम शुरू हुए हैं। हम यह नहीं कहना चाहते हैं कि आपके कार्यकाल में कहीं काम ठप्प हुए हैं। हम लोगों ने 39 आर.ओ.बी. रेलवे से बनवाए। उनमें भी आपकी तरफ से पैसे की कमी नहीं आने दी जा रही है। मेरा निवेदन है कि उन्हें शीघ्र पूरा करना चाहिए। डेहरी ऑनसोन और यही नहीं, मोकामा आप लोग जाते होंगे। वहां हैवी इंडस्ट्री मिनिस्ट्री के अन्तर्गत बोगी बनाने का कारखाना था, जो मृतप्रायः था।

उसको भी हमने टेक-ओवर किया कि रेलवे ले लेगी और मुजफ्फरपुर में भी दो थे, दोनों को टेक-ओवर किया, कैबिनेट में फैसला ले लिया, चाबी हैंड-ओवर, टेक-ओवर हो गई, लेकिन अभी तक आफिसरों की लापरवाही की वजह से यह काम नहीं हुआ। हर काम मंत्री नहीं करता। मंत्री की आंख, नाक, कान, मुंह ब्यूरोक्रेसी, आफिसर होता है। यह काम अभी तक नहीं हुआ। वहां के हजारों-हजार कर्मचारी हमारे पास आते हैं और बोलते हैं कि कैसे हम सब सब लोगों के ऊपर से विश्वास उठता है।

एक रिग रोड सोनपुर, बरौनी, मोकामा होते हुए डी.एम.यू. चलाने की बात बाजाब्ला यहां पर रिकार्ड में है, सब कुछ है, लेकिन उस पर भी पता नहीं, क्या हुआ, क्या नहीं हुआ। मुझे उसकी जानकारी नहीं है। इसको मंत्री जी देखेंगे, इन चीजों को निश्चित रूप से देखना चाहिए। ...(व्यवधान) हम वहां भी आ रहे हैं। निर्बली, मुंगेर के ब्रिज पर उस दिन जे.डी.(यू) के हमारे सब साथी एजीटेडिड थे। पटना वाला काम तो हो रहा है, लाइन का भी काम हो रहा है। बेतीरोड पर ब्रिज बन गया, तेजी के साथ सारे ओवरब्रिज बन गये। सब रेलवे ने बनाये और उस पर बत्ती, एप्रोच रोड इस्कॉन ने बनाई, लेकिन जो बिहारी 10 साल से एबसेंटी है, कहीं लीबिया में है, बाहर है, जब वह लौटता है तो देखता है कि पटना में ब्रिज, ओवरब्रिज बदला हुआ है तो वह समझता है कि नीतीश कुमार ने कुछ काम किया है। वह रेलवे का नाम नहीं लेता है, वह इस बारे में जानता ही नहीं है। वह समझता है कि नीतीश कुमार ने यह काम किया है, इसलिए...(व्यवधान) हमारी बात सुनी जाये। हमारी बात तो सुन लीजिए।

गोडा से होते हुए, उत्तर प्रदेश से होते हुए बरौनी होते हुए नोर्थ की जो पूर्वी उत्तर भारत की रेलवे लाइन है, लाइफलाइन है, उसमें गौहाटी तक इलैक्ट्रिफिकेशन करना था। डीजल का दुनिया में जब फ्यूल का दाम बढ़ रहा है, रोज बढ़ रहा है तो हम लोगों ने कहा था कि इलैक्ट्रिफिकेशन करेंगे और सारा इलैक्ट्रिफिकेशन बरौनी तक कर दिया। छपरा, सिवान, गोपालगंज, गोंडा, यह सारा काम आगे बढ़ रहा है। अब हम देख रहे हैं कि उस पोल में चिड़िया का खोंता लगा हुआ है, जैसे खोंता लगाते हैं तो हम चाहेंगे कि जो ऑफिसर हैं, उन्हें जाकर इस फाइल को मंत्री को पुट-अप करना चाहिए, बताना चाहिए, एक्सपीडाइट करना चाहिए। इतना इन्वैस्टमेंट हो गया तो यह काम क्यों फंक्शनल नहीं हो रहा है। फिर बिजली की बात करके स्टेशन बनवाना चाहिए, ताकि आप वहां से बिजली ले सकें...(व्यवधान) सुनिये। भागलपुर में, जहां से शाहनवाज़ आते हैं। भागलपुर में रेलवे का नया डिवीजन किप्ट किया गया था, बाजाब्ला उसका शिलान्यास हुआ और गोपालगंज जिले के थाले में भी एक नया डिवीजन किप्ट किया गया। इसको समय पर लागू होना चाहिए।

सिर्फ वही नहीं, हम ममता जी को धन्यवाद देते हैं, पहले बजट में इन्होंने कहा था कि हम अस्पताल खोलेंगे, कालेज खोलेंगे। पहले वाला बजट आप देखियेगा। सोनपुर में पूर्वोत्तर रेलवे है। यह रेलवे के प्रांगण में है। इस कालेज को हमने टेक-ओवर कराया था और टेक-ओवर करके बाजाब्ला प्रोसेस भी किया था, लेकिन आज तक कितने ऑफिसरों को हमने फोन किया कि भाई, उनकी बात तो सुनो। मंत्री सब काम नहीं करता। पार्लियामेंट का और जो पॉलिसी है, नीति है, इसको इम्प्लीमेंट करना पदाधिकारियों का, बोर्ड के अधिकारियों का काम होता है। इसलिए हम चाहेंगे कि ममता जी मुजफ्फरपुर, मोकामा में हैवी इंडस्ट्री से लगा हुआ जो कालेज है, उसको टेक-ओवर किया हुआ है, कैबिनेट के माध्यम से इसको ठीक करें।

रायबरेली में सोनिया जी के क्षेत्र में वह डिपार्टमेंट काम करवा रहा है, अच्छी बात है। अगर पी.पी.पी. में यह मधेपुरा और मढ़ौरा सम्भव नहीं हो रहा है तो जैसे हमने रेलवे को डिपार्टमेंटल किया था, उस रूप में आप उसको डिपार्टमेंटल कराकर, चूंकि नीड है, देश में कोच की, बोगी की और इलैक्ट्रिक इंजन की, इलैक्ट्रिफिकेशन की जरूरत है ...(व्यवधान) डीजल का पहिया तो बन रहा है, पहिया कारखाने का अब 90 प्रतिशत काम हो रहा है।

इसलिए हम चाहेंगे, हम उस के बीच में नहीं जाना चाहते कि सीपीएम और उनके बीच क्या लड़ाई होती है, यह सब टीका-टिप्पणी नहीं करनी चाहिए। एक माननीया सदस्या इधर से बोल रही थीं कि गली-गली में शोर है ... अगर ऐसा प्रोसीडिंग में है तो उसे निकलवा दीजिए। ये सब बातें प्रोसीडिंग में नहीं रहनी चाहिएं। जो बातें हमने कहीं हैं, हम चाहेंगे कि मंत्री जी के जवाब में इन बातों के बारे में साफ-साफ आना चाहिए और उसके लिए काम करना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ रेल मंत्री जी ने जो प्रयास किया है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

**\*श्री रमेश बैस (रायपुर):** रेल मंत्री द्वारा रेल बजट पेश किया गया तो ऐसा लगा कि इस वर्ष का बजट देश का न होकर किसी एक प्रदेश का बजट है। वर्तमान बजट में जिस प्रदेश में रेल लाइनों का जाल है उन्हीं प्रदेशों में नई लाईन दी गई, जिन प्रदेशों में ज्यादा ट्रेनें चल रही हैं उन्हीं प्रदेशों को नई ट्रेनें दी गई हैं, बाकी राज्यों की ओर ध्यान नहीं दिया गया। जबकि होना यह चाहिए कि जिन प्रदेशों में रेल सुविधा की कमी है उन प्रदेशों को बजट में जगह मिलनी चाहिए थी।

रेल मंत्री द्वारा इसके पूर्व दो बजट पेश किए गए जिसमें से अधिकांश कार्य शुरू ही नहीं हुए तो इस वर्ष नया कार्य हो पाएगा, संदेह है। जनप्रतिनिधि हमेशा अपने क्षेत्र में ज्यादा से ज्यादा काम हो इसकी चिंता करते हैं जब उनकी बात नहीं सुनी जाती तो निराशा होती है।



छत्तीसगढ़ राज्य भी पिछड़ा राज्य है यह रेल के मामले में काफी पिछड़ा है। छत्तीसगढ़ के सांसद समय-समय पर अपनी मांगों से मंत्री महोदय को अवगत कराते रहे हैं। जब बजट पेश हुआ तो छत्तीसगढ़ के सांसदों को काफी निराशा हुई है।

रायपुर प्रदेश की राजधानी है लेकिन राजधानी में जो सुविधा होनी चाहिए अभी तक नहीं हुई है। रायपुर से देश को जोड़ने के लिए कई ट्रेनों की मांग की गई थी जैसे

1. छत्तीसगढ़ से हरिद्वार काफी संख्या में लोग जाते हैं। छत्तीसगढ़ से हरिद्वार के लिए कोई गाड़ी नहीं है। यात्रियों को दिल्ली होकर हरिद्वार जाना पड़ता है जिससे लोगों को काफी परेशानी होती है। अगर छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस की दो बोगी सीधे दिल्ली से किसी भी ट्रेन में जोड़ दी जाए, जिस समय छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस दिल्ली पहुंचती है, तो तीर्थयात्रियों को काफी सुविधा मिल सकती है।
2. रायपुर से 25 किलोमीटर दूर नई राजधानी बन रही है। जहां मंदिर हसौद स्टेशन को विकसित कर रायपुर स्टेशन मंदिर हसौद से होते हुए नई राजधानी से अमनपुर तक लाईन जोड़ने की स्वीकृति होने के बाद भी राशि आवंटन नहीं हुआ है।
3. मंदिर हसौद रायपुर शहर से 15 किमी दूरी पर है। शहरी क्षेत्र बढ़ने व साथ में नई राजधानी बनने के कारण मंदिर हसौद स्टेशन का महत्व काफी बढ़ जाएगा। वर्तमान में यह स्टेशन मालगाड़ी के लिए उपयोग होता है। मंदिर हसौद स्टेशन से रायपुर शहर मात्र 15 किमी दूर होने के कारण कुछ समय बाद यह शहरी क्षेत्र में जुड़ जाएगा, लेकिन परेशानी का कारण यह है कि मंदिर हसौद रायपुर डिवीजन या बिलासपुर जोन में नहीं आता। सम्बलपुर जोन में आता है जिसके कारण स्टेशन की उपेक्षा होती है। अतः मांग है कि मंदिर हसौद से महासमुंद स्टेशन तक के क्षेत्र को रायपुर डिवीजन में सम्मिलित करे ताकि समस्या का निदान रायपुर या विलासपुर से हो सके।
4. सरकार की योजना रही है कि प्रदेश की राजधानी को हर प्रदेश से जोड़ना। लेकिन रायपुर से कई प्रदेशों के लिए ट्रेने नहीं हैं। रायपुर से गुजरता जाने वालों की काफी संख्या है अभी तक यह मांग पूरी नहीं हुई है, अतिलंब नई ट्रेन चलाई जाए।
5. रायपुर से राजस्थान जाने के लिए सीधी ट्रेन नहीं होने के कारण यात्रियों को तकलीफ होती है। अतः, नई ट्रेन चलाई जाए।

बजट में नई ट्रेन, नई रेल लाइन की बात करते हैं लेकिन व्यवस्था सुधार के बारे में चर्चा नहीं होती। आज गाड़ियों की सफाई, परदे व भोजन के बारे में ध्यान नहीं दिया जाता। स्थिति बहुत दयनीय है। भोजन तो खाने योग्य होता ही नहीं। परदे, चादर व कंबल इतने गंदे होते हैं कि यात्री उपयोग नहीं कर पाते, डर लगता है कोई बीमारी न हो जाए। सफाई की ओर विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

रायपुर स्टेशन 7 वर्ष पूर्व मॉडल स्टेशन घोषित हुआ था। निर्माण कार्य चालू हुआ, लेकिन जिस गति से जिस प्रकार का निर्माण होना चाहिए था पैसे के अभाव में नहीं हो पा रहा है।

रायपुर स्टेशन का राजधानी के स्टेशन के अनुसार विकास करना चाहिए।

---

**श्री नीरज शेखर (बलिया):** महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं पिछले चार साल से दोनों रेल मंत्रियों, आदरणीय लालू जी और ममता जी का भाषण सुनता आ रहा हूँ। बलिया और गाजीपुर मेरा क्षेत्र है। हमारा उनसे यही आग्रह है कि एक बार रेल बजट में उनका नाम आ जाये। मैं उनसे भी

आग्रह करता रह गया और दीदी से भी आग्रह कर रहा हूँ कि एक बार बलिया, गाजीपुर क्षेत्र का नाम आ जाये। मैं चार साल में कामयाब नहीं हो पाया कि मेरे क्षेत्र बलिया और गाजीपुर का एक बार नाम आ जाए। अभी आदरणीय लालू जी अपनी बात कह रहे थे, ममता जी ने पिछली बार अस्पताल की बात कही, मैंने उनसे तब भी आग्रह किया था कि बलिया या गाजीपुर में रेलवे का एक अस्पताल बनाया जाए। बलिया और गाजीपुर की पटना से दूरी करीब 160 किलोमीटर है जबकि बनारस का बीएचयू अस्पताल भी 160 किलोमीटर की दूरी पर है। किसी भी मरीज को अस्पताल ले जाने में हमें उसे 160 किलोमीटर लेकर जाना पड़ता है। मेरा आग्रह है कि रेलवे का कोई अस्पताल बलिया या गाजीपुर में खुल जाए, तो हम लोगों को बहुत सुविधा मिलेगी। अगर वहां कोई कारखाना ही खुल जाए, क्योंकि पूर्वांचल में बलिया, गाजीपुर और देवरिया में रेलवे का ही नहीं, कोई भी कारखाना नहीं है। हमारे नौजवान साथी नौकरी के लिए कोलकाता और मुंबई जाते हैं और वहां जो हाल नौजवान साथियों का होता है, वह आप सबको पता ही है। मैं बलिया की बात कहना चाहता हूँ। पिछले छः-सात सालों में कोई भी ट्रेन उधर से गुजरी, तो हम लोग वहां उसके ठहराव के लिए कहते रहे, लेकिन वह भी हमारे लिए नहीं होता है। एक नयी ट्रेन के लिए हमने दीदी से आग्रह किया था। मैंने लिखित रूप से उनको पत्र भी दिया है कि एक ट्रेन पूर्वी भारत के लिए दी जाए। बहुत सारे व्यापारी असम, गुवाहाटी जाते हैं, इसलिए उनको बलिया, गाजीपुर से होते हुए एक ट्रेन मिल जाए। हमें बहुत कष्ट होता था, जब बंगल में छपरा था, तो वहीं से हर ट्रेन चली जाती थी, लेकिन वह बलिया होकर नहीं जाती थी। आदरणीय लालू जी उपस्थित हैं, मैंने दो-तीन बार आपसे आग्रह किया था कि बलिया के लिए कुछ करिए। जब मेरे स्वर्गीय पिता जी, आदरणीय चंद्रशेखर जी थे, तब कुछ काम हुए थे। उस समय के रेल मंत्री जी ने कुछ काम किया था, लेकिन पिछले सात सालों में बलिया में कोई काम नहीं हुआ, सिवाय पिछली बार दीदी ने आदर्श स्टेशन बलिया को कहा था। वहां के लोग इस बात को बहुत दिनों से कह रहे हैं कि वहां एक स्टेशन है, उसका नाम आदरणीय जयप्रकाश नारायण जी के नाम पर रखा जाए। हम लोगों का यह आग्रह पूर्व रेल मंत्री लालू जी से भी रहा, क्योंकि वह जयप्रकाश जी के आंदोलन से उभरे हुए नेता हैं। हम लोग हमेशा उनसे आग्रह करते रहे कि उस स्टेशन का नाम, आदरणीय जयप्रकाश नगर के नाम पर रख दिया जाए, लेकिन ऐसा अभी तक नहीं हुआ। गाजीपुर और बलिया दोनों क्षेत्र के सांसद, हम लोग आदरणीय दीदी के पास गए थे और हमने कुछ सुझाव दिए कि वहां के स्टेशनों पर कुछ काम किया जाए। जो स्टेशन अंग्रेज बनाकर गए थे, वही आज तक चल रहे हैं, उनमें कोई सुधार नहीं हुआ। बलिया या गाजीपुर में वर्ष 1930 और वर्ष 1940 में जो छोटे स्टेशन बनाए गए थे, वही स्टेशन हैं। उनकी हालत इतनी जर्जर हो चुकी है कि वहां खड़े होने में भी बड़ी मुश्किल होती है। वहां डर लगता है कि कहीं बिलिंग ही न गिर जाए। मेरा आग्रह है कि उन जीर्ण-शीर्ण स्टेशनों की हालत कुछ सुधारी जाए। मैं बड़ी विनमता के साथ कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड के जो अधिकारी बैठे हुए हैं, दीदी से आग्रह है कि वह इन लोगों से कहें कि ये अपने स्पेशल कोचेज में न चले। एक-दो बार साधारण लोगों के साथ भी चलकर देखें कि उन्हें क्या कठिनाई उनको होती है?

तीसरी बात, जो अनरिजर्व कोचेज हैं, उसमें इन्सान चल नहीं सकते। मैंने एक बार उसमें चलने का प्रयास किया था, लेकिन मैं आधे घंटे बाद ट्रेन से उतर गया।

उसमें शौचालय तक दस लोग खड़े होकर चल रहे थे। मैं कहना चाहता हूँ कि अनरिजर्व कोचेज बढ़ाने की जरूरत है, क्योंकि आम भारतीय उसी में चलता है। मैं दीदी से आग्रह करूंगा, मैं जानता हूँ कि आप बंगाल में थोड़ी व्यस्त हैं, लेकिन आपके अधिकारी जरूर देख सकते हैं। स्टेशनों की जो हालत है, चाहे दिल्ली के स्टेशन हों या बलिया के, उनमें कहीं भी सफाई नहीं दिखाई देती। मैं मानता हूँ कि हम अंतर्राष्ट्रीय स्तर के रेलवे स्टेशन नहीं बना सकते, लेकिन उन्हें साफ तो रख सकते हैं। हम हमेशा ग्रीन कोचेज की बात करते हैं, लेकिन अभी तक वह बात नहीं हो पाई है।

यह बात हो रही थी कि एंटी कोलिजन डिवाइसेज लगाए जाएंगे। वे कहीं काम नहीं कर रहे हैं। हर बार पता लगता है कि कहीं दुर्घटना हो गई है। मेरे ख्याल से आदरणीय लालू जी के समय से एंटी कोलिजन डिवाइसेज की बात शुरू हुई थी, लेकिन अभी तक कुछ नहीं हो पाया है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You made your point. Please sit down.

...(Interruptions)

**श्री नीरज शेखर :** मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा।...(व्यवधान)

समाजवादी पार्टी के सब सांसदों ने लखनऊ से नई दिल्ली तक शताब्दी ट्रेन के शाहजहांपुर पर ठहराव के लिए आदरणीय ममता जी को एक पत्र भी दिया है। मैं दीदी से आग्रह करूंगा कि अगर उसे नहीं कर सकते तो शाहजहांपुर तक एक नई ट्रेन चलाई जाए। बलिया के लिए मैं पहले ही ट्रेन की मांग कर चुका हूँ। मैंने आदरणीय लालू जी से भी कहा था कि हमें एक गरीब रथ या कोई और ट्रेन चाहिए।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please wind-up.

...(Interruptions)

**श्री नीरज शेखर :** मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। धन्यवाद।

**श्री भूदेव चौधरी (जमुई):** सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ष 2011-12 के रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए मैं दिल की गह्राइयों से आपका आभार व्यक्त करता हूँ। जब सदन चलता है तब देश के 120 करोड़ लोगों की इच्छा और अपेक्षा इस सदन से रहती है। लेकिन जो रेल बजट प्रस्तुत हुआ है, इसमें क्षेत्रीयता, प्रांतीयता का भाव साफ दिखाई देता है। मैं रेल बजट पर कोई टीका-टिप्पणी नहीं करना चाहता। बिहार के संदर्भ में बहुत सारे माननीय सांसदों ने अपनी पीड़ा, वेदना रख दी है। माननीय सांसद श्री दिनेश चंद्र यादव ने इस बजट पर विस्तार से अपनी जो राय रखी है, मैं खुद को भी उनकी बातों से सम्बद्ध करते हुए अपने क्षेत्र जमुई, जो पूर्व मध्य रेलवे के अंतर्गत आता है, की समस्याओं की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

जमुई मुख्यालय में एक स्टेशन जमुई है। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि आज 63 वर्षों के बाद भी जमुई रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म पर शेड नहीं है। उसके चलते यात्रियों को बरसात और धूप में क्या परेशानी होती है, उसकी व्याख्या करने की कोई जरूरत नहीं है। लोग गाड़ी के इंजिन में धूप में अपना पसीना बहाते हैं और बरसात में पूरे शरीर को भिगोते हैं, लेकिन अभी तक वहां शेड का निर्माण नहीं हुआ है। साथ ही वहां पूरुताह का कोई केन्द्र नहीं है। लोगों को ट्रेन के विलंब से आने की न ही कोई सूचना नहीं मिल पाती है और न ही जानकारी मिल पाती है जिससे वहां के लोगों को काफी परेशानी होती है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे जमुई रेलवे स्टेशन की ओर गंभीरता से विचार करें और उस प्लेटफार्म पर एक शेड का निर्माण करवाएं। पूरुताह केन्द्र न होने की वजह से लोगों को जो परेशानी होती है, उस बारे में तुरंत कोई कार्यवाही की जाए।

झाड़ा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। उस स्टेशन पर लोको मेनटेनेंस का काम होता था, किन्तु दुर्भाग्य है कि वह तबे अंतराल से बंद है।

## **15.00 hrs.**

मान्यवर, वहां तत्कालीन राज्य मंत्री, स्वर्गीय श्री दिग्विजय सिंह ने उसकी मांग रखी थी। उन्होंने न केवल मांग नहीं रखी, बल्कि जमुई-झाझा के बीच में कटौना गांव में आरपीएफ ट्रेनिंग सेंटर खोलने की भी बात रखी थी। उन्होंने उसका खुद शिलान्यास किया था, जिसमें तत्कालीन उपराष्ट्रपति श्री भैरों सिंह शेखावत जी भी उपस्थित हुए थे। उस शिलान्यास के बाद करीब 20 लाख रुपये की राशि से वहां काम भी शुरू हुआ, किन्तु आज वह निश्चित तौर पर यथावत पड़ा हुआ है। वहां उसके बाद से कोई काम नहीं हुआ। उस शिलान्यास के बाद से कटौना में सारी गाड़ियां रुकने लगी थीं। वे गाड़ियां आज भी रुकती हैं, किन्तु दुर्भाग्य है कि उस कटौना स्टेशन पर गाड़ी तो रुकती है, लेकिन कोई शेड नहीं है, कोई काउंटर नहीं है। वहां से टिकट भी नहीं मिलती।

महोदय, मैं बताना चाहता हूं कि झाझा रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए जो ऊपरी पुल है, वह बहुत संकीर्ण है। इससे लोगों को काफी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि उस ऊपरी पुल का तुरंत चौड़ीकरण कराया जाये।

मान्यवर, आप गया शहर को जानते हैं। गया एक रमणीक और मनोरम स्थान है। गया से क्यूत वाया शेखपुरा तक गाड़ी जाती है। वहां के लोगों की विरपूतीक्षित मांग है कि उसका दोहरणीकरण किया जाये, क्योंकि लंबे समय के बाद भी उसका दोहरणीकरण नहीं हो पाया है। जमुई-गिरिडीह वाया चकाए-सोनो होते हुए उसके सर्वे का काम पूरा हो चुका है, लेकिन आज तक कोई काम नहीं हुआ। उसी तरह से सुल्तानगंज, जहां से लाखों लोग, इस बार तो 50 लाख से अधिक लोगों ने देवगढ़ की पैदल यात्रा करके शंकर भगवान को जलाभिषेक किया है, सुल्तानगंज से देवगढ़ तक सर्वे का काम पूरा हो चुका है, लेकिन काम प्रारंभ नहीं हुआ है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि आप इस पर तुरंत कार्रवाई करें, क्योंकि यह लाखों लोगों की अपेक्षाएं हैं। इसी उम्मीद से मैं कहना चाहता हूं कि आप पर लोगों का भरोसा है, लोगों का विश्वास है, उम्मीद है और इस उम्मीद की आप मिट्टी-पलीत न होने दें, बल्कि बिहार के लोगों का जो भरोसा है, विश्वास है, उस पर खरा उतरने की कोशिश करेंगी।

महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI RAJIAH SIRICILLA (WARANGAL): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget.

At the very outset, I would like to congratulate the hon. Railway Minister for presenting a very practical and people-oriented Budget.

## **15.03 hrs.**

(Shri Satpal Maharaj *in the Chair*)

At the time when the masses are burdened by rise in prices, the hon. Minister restrained her from further burdening the people by increasing the fare and freight rates. She has, on the other hand, knowing the dire need of the Railways to increase the rolling stock, has enhanced the Plan outlay for Railways. Today, in view of the eleven-fold rise in the freight and passenger movement since 1950-51 on the one hand and moreover three-fold rise in wagons, coaches and railway lines on the other, the rail network today, is under tremendous pressure. Realizing this, the hon. Railway Minister has put the thrust on the expansion of the rail network with higher targets and larger allocations for new lines, gauge conversions, doubling, electrification and acquisition of rolling stock. This is to be appreciated.

We have to put all our efforts to realize the enhanced targets. We cannot ignore the fact that while China constructed around 2,000 kilometres new rail lines per year during 1997-2007, India's performance remained dismal, that is, less than 200 kilometres per year.

The Vision 2020 document lays a roadmap for development of the Indian Railways. Keeping in view the targets stipulated in the Vision document, what we have achieved in the 62 years of our Independence will have to be achieved by the end of the Twelfth Five Year Plan. This is really a tremendous task. Today, the finances of the Railways are under tremendous pressure. Payment of wages, pension, and fuel consume 75 per cent of its receipts. So, where is the money for the development projects?

Sixty-five per cent of the total earnings of the Railways cover from freight and 26 per cent from passengers.

Passenger trains utilize nearly 60 per cent of rail network capacity, leaving less space for freight movement. The situation is further aggravated by slow moving of passenger trains. Railways require to complete the dedicated freight

corridor project at higher speed. Network capacity expansion and live capacity augmentation are the biggest challenges facing the Railways today.

The Indian Railways operates in a highly competitive market. The share of railways in the movement has gone down from 89 per cent in 1950-51 to 31 per cent in 2007-08 while the share of the roadways has increased from 11 per cent to 61 per cent during this corresponding period. While freight earnings and its declining share is a matter of great concern, the trend has to be reversed. Completion of dedicated freight corridors will help the Railways to run longer trains with higher axle loads at higher speed thus enhancing carrying capacity of the Railways.

The Indian railways carry 22 million tonnes freight and 2.5 million passenger daily. As many as 18,820 trains crisscross 7,083 stations daily with the help of 1.4 million employees. As the economy accelerates on a higher growth rate, pressure on the Railways increases. The Railways are required to meet social obligations also which constitutes 18 per cent of its expenses. The Railways' proposal to create non-lapsable fund for socially desirable projects under the name of "Pradhan Mantri Rail Vikas Yojana" is really a novel one. In this context, construction of new line connecting Gudur and Durrajpuram in Andhra Pradesh is a welcome gesture. Yet, another novel feature of the Railway Budget is the announcement for the States guaranteeing trouble free rail movement entitlement of two new trains and two new projects.

Now, I come to my Constituency. I am very thankful to the hon. Railways Minister for providing us a coach manufacturing unit in Kazipet, Warangal. She has also given me two Adarsh Stations. One is at Ghanpur and the other is at Raghunathapalli in my constituency. I am happy to know that the Railways have proposed to take up a new railway line from Karimnagar to Hassanparthi during the year in 2011-12.

On the whole, the hon. Railway Minister Ms. Mamata Banerjee has done a commendable job and I support the Railway Budget.

Thank you very much for giving me this opportunity.

**\*श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर):** माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट पेश किया उनके इस बजट में राजनीतिक संदेश ज्यादा हैं। रेल के लिए जो संदेश दिया जाना है वह कम है। हमारे पहले वक्ताओं ने रेल में जो परेशानियां आई हैं उनको गिना दिया है मैं उन सब बातों को दोहराना नहीं चाहता। बंगाल से हमारा भी बहुत प्रेम है लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री को याद दिलाना चाहता हूँ कि वह केवल बंगाल की नेता नहीं हैं पूरे भारत की चिंता विशेषकर पूर्वी भारत की चिंता उनको करनी चाहिए और पड़ोसी होने के नाते बिहार का अधिकार भी उन पर है। यह सही है कि बिहार से बहुत सारे रेल मंत्री रहे हैं लेकिन आज भी बिहार में रेल की शोषण नहीं पहुंची है। आज मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि रेल बहुत देरी से चल रही है और उसके टाइम टेबल का भी ध्यान रखना चाहिए। इस बजट में बिहारी के साथ तो अन्याय हुआ है परंतु मैं आपका शुक्रिया करता हूँ कि आपने भागलपुर के साथ न्याय किया। मैं जानता हूँ कि आप हमारे साथ भी मंत्री रही हैं। मैंने भी भागलपुर का विषय आपके सामने रखा है, आपने गंभीरतापूर्वक इसको सुना। मैं अपने संसदीय क्षेत्र भागलपुर में तीन आदर्श स्टेशन भागलपुर, कदलगांव और थानाबीहपुर को आदर्श बनाने के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। भागलपुर पिरपेती रेल लाइन का दोहरीकरण और साथ में पिरपेती-जसीडीह नई रेल लाइन की घोषणा का भी स्वागत करता हूँ। भागलपुर में मल्टीफंक्शनल कॉम्प्लेक्स के साथ में बजट होटल देने का भी मैं स्वागत करता हूँ। भागलपुर के सबोर स्टेशन पर गुड्स शेड्स के लिए 12 करोड़ रुपये देने का भी स्वागत करता हूँ। उससे बहुत लोगों की परेशानी कम होगी। भागलपुर से अजमेर के लिए साप्ताहिक गाड़ी चलाने का मैं स्वागत करता हूँ।

आपको ध्यान होगा कि पिछली बार बजट का जवाब देते हुए आपने संसद में यह वचन दिया था कि भागलपुर में मंडल रेल कार्यालय, जिसकी घोषणा पहले हो चुकी है और जिस पर एक मालदा डीआरएम को जिसका ओएसडी बनाया गया है, यदि जमीन उपलब्ध हो तो उसके बनाएं। मुझे आपको यह बताते हुए खुशी हो रही है कि भागलपुर में रेलवे के पास स्वयं का 50 एकड़ जमीन भागलपुर शहर में है, और बगल में जगदीशपुर में 100 एकड़ से अधिक जमीन उपलब्ध है, जो डीआरएम कार्यालय के लिए पर्याप्त है। मैंने डीआरएम मालदा श्री माथुर को ले जाकर उस जमीन का निरीक्षण करवाया है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आपने संसद के अंदर जो आश्वासन दिया है उसमें बिना किसी देरी के डीआरएम कार्यालय के निर्माण की प्रक्रिया अखिलं शुरू करवाएं। बहुत विरपश्चित भागलपुर के लोगों की इस मांग को पूरा करें, क्योंकि पटना के बाद भागलपुर बिहार का सबसे बड़ा शहर है और डीआरएम कार्यालय की मांग बहुत पुरानी है।

मैं रेल मंत्री जी का ध्यान नौगछिया स्टेशन की ओर दिलाना चाहता हूँ जो भागलपुर शहर में गंगा नदी के उस पार है। नौगछिया को पिछली बार ही मंत्री महोदय ने आदर्श स्टेशन बनाया है, अभी उसमें और भी काम बाकी है। उसके एनएच (दूसरी ओर) साइड में एक नया रेल स्टेशन भवन बनाए जाने की जरूरत है। लेकिन मुझे दुख है, मैं बहुत दिनों से इस विषय को उठाता रहा हूँ कि जब भागलपुर में दो रेल लाइन है, एक रेल लाइन जमातपुर हावड़ा रूट है जो भागलपुर शहर में है, दूसरी रेल लाइन कटिहार-बरौनी है जो भागलपुर के नौगछिया को टच करती है। इस पर सारी देरें यहाँ से गुजरती है लेकिन नौगछिया में नहीं रुकती हैं। मैंने आपसे मिलकर कई बार अनुरोध किया कि नौगछिया पर सारी गाड़ियों का ठहराव करा दिया जाए ताकि भागलपुर जो बिहार का पटना के बाद सबसे बड़ा महानगर है, वहाँ के लोगों को दिक्कत का सामना न करना पड़े। इस मामले में कई बार आपसे आश्वासन मिलने के बावजूद आज भी बहुत सारी गाड़ियां यहाँ पर नहीं रुक रही हैं। नौगछिया पर सारी गाड़ियां रुकने लगेंगी तो यह भागलपुर के लोगों का हक है जिसे आपको हमको देना चाहिए।

थानाबिहपुर में रेलवे का एक टोकोशेड हुआ करता था जो अब काफी समय से खाली पड़ा है। उसके परिसर में रेल वर्कटर्स भी हैं जो खाली पड़े हैं। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि इस परिसर को ईस्ट सेंट्रल रेलवेज के हब के रूप में विकसित किया जाए। अब मैं अपनी मांगों की ओर आता हूँ-

मुंगेर पुल जो बहुत धीमी गति से बन रहा है जिसे लेकर संसद में काफी शोरशराबा भी हुआ था, आप विशेष हस्तक्षेप करके 2012 तक इसका निर्माण पूर्ण कराएं ताकि पूरे दक्षिण बिहार को इसका लाभ मिले तथा बंगाल को भी इसका लाभ होगा।

डीआरएम कार्यालय निर्माण का कार्य तुरंत शुरू कर दिया जाए। अजमेर-भागलपुर साप्ताहिक गाड़ी चलाई है। भागलपुर में एक प्रसिद्ध शहबाजिया दरगाह है। अतः मैं चाहता हूँ कि इस गाड़ी का नाम शहबाजिया-गरीबनवाज एक्सप्रेस होना चाहिए।

अंग एक्सप्रेस (2253-2254) को प्रतिदिन चलाया जाए।

2335-2336 भागलपुर-लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस को भी प्रतिदिन चलाया जाए और उसमें पेंटी कार और अतिरिक्त ए.सी. कोच लगाए जाएं।

5203-5204 लखनऊ-बरौनी को भागलपुर तक बढ़ाया जाए।

पटना-पुणे एक्सप्रेस (12140-12150) का भी विस्तार भागलपुर तक किया जाए।

जल्दी से जल्दी इस रूट से राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाए नहीं तो नौगछिया में ही राजधानी का ठहराव भागलपुर के लिए दे दिया जाए।

मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि नौगछिया स्टेशन पर निम्न गाड़ियों का ठहराव दिया जाए -

5903-5904 डिब्रूगढ़- चंडीगढ़ एक्सप्रेस, 5667-5668 गांधीधाम-कामाख्या एक्सप्रेस, 5651-5652 लोहित एक्सप्रेस (गोहाटी-जम्मू तवी), 5933-5934 डिब्रूगढ़ अमृतसर एक्सप्रेस, 5223-5224 न्यूजलपाईगुड़ी-नई दिल्ली एक्सप्रेस, 2501-2502 पूर्वोत्तर सम्पर्क कृति एक्सप्रेस, 5635-5636 ओखा-गुवाहाटी एक्सप्रेस, 5631-5632 बाड़मेर-गुवाहाटी एक्सप्रेस, 2487-2488 सीमांचल एक्सप्रेस, 2407-2408 जलपाईगुड़ी अमृतसर एक्सप्रेस। विक्रमशिला एक्सप्रेस नई दिल्ली से चलती थी अब आनंद विहार से चल रही है, उसको वापिस नई दिल्ली से चलाया जाए तथा राजधानी एक्सप्रेस को भी नौगछिया स्टेशन पर रोकना जाए। इससे पूरे दक्षिण बिहार के लोगों को लाभ होगा।

मैं उम्मीद करता हूँ कि जिस तरह आपने पहले भी मेरी मांगों को गंभीरता से लिया है और उससे भागलपुर के लोगों के प्रति आदर है, भागलपुर की जनता की ओर से आपको आभार प्रकट करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मेरी उक्त मांगों को भी पूरा करके मुझे पुनः शुक्रिया अदा करने का अवसर देंगी।

**श्रीमती पूनम वेलजीभाई जाट (कच्छ):** महोदय, आपने मुझे एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया है। सबसे पहले मैं अपने क्षेत्र कच्छ के बारे में कुछ बातें कहना चाहती हूँ। कच्छ क्षेत्र बहुत ही सुन्दर जगह है, यह गुजरात में आता है। अपने देश में अन्य कोई भी ऐसी जगह नहीं है जहां रेगिस्तान, दरिया और पर्वत, तीनों चीजें एक साथ हों, लेकिन कच्छ में तीनों चीजें एक साथ मिलती हैं। बहुत ही सुन्दर और प्रकृति से भरपूर यह जगह है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ कि उन्होंने इस बार कच्छ को तीन ट्रेनें एक साथ दी हैं। जहां तक कच्छ की बात है, हमने बहुत से दुख सहे हैं, भूकंप और अन्य विपदाएं कच्छ पर

हमेशा आती रही हैं, लेकिन पिछले दस सालों में, जब से मोदी साहब गुजरात के सीएम बने हैं, तब से कच्छ के लिए बहुत कुछ किया गया है। कच्छ आर्थिक स्थिति में बहुत आगे बढ़ गया है और आज कच्छ में हर तरह की इंडस्ट्रीज हैं। सीमेंट इंडस्ट्री, आयरन इंडस्ट्री, स्टील इंडस्ट्री आदि सभी इंडस्ट्रीज कच्छ में मौजूद हैं।...(व्यवधान) कच्छ में पूरे देश के हर क्षेत्र से आए हुए लोग बसते हैं, चाहे बंगाल हो, उड़ीसा हो, सभी क्षेत्रों के लोग वहां बसते हैं। लेकिन बहुत दुख के साथ कहना पड़ता है कि कच्छ के लिए पिछले रेल बजट में एक ट्रेन बंगाल के लिए सीधी मिली थी, वह सप्ताह में एक दिन ही चलती है। मेरी रेल मंत्री ममता जी से मांग है कि उसे डेली कर दिया जाए।

कच्छ से मुम्बई के लिए पहले दो ट्रेस थीं, अब आपने इस रेल बजट में एक और ट्रेन दी है। मुम्बई में कच्छ से 15 लाख लोग रहते हैं। अभी वहां से मुम्बई के लिए सप्ताह में दो बार ट्रेन चलती है, मेरी मांग है कि उसकी फ्रीक्वेंसी बढ़ाकर योजना कर दिया जाए, तो लोगों को काफी सुविधा होगी। पंजाब से काफी लोग कच्छ में आकर रह रहे हैं, लेकिन कच्छ से पंजाब के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि एक ट्रेन कच्छ से पंजाब के लिए देने की कृपा करें। हमारे यहां लुपथा में सिखों का एक बहुत पुराना गुरुद्वारा है। वहां पर पंजाब से कई सिख यात्री आते हैं। उन्हें अहमदाबाद से होकर काफी तकलीफ उठाकर वहां आना पड़ता है। इसलिए रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वह पंजाब के लिए हमारे क्षेत्र से एक सीधी ट्रेन दें।

हमें जहां कुछ नई ट्रेस मिली हैं, लेकिन मेरा रेल मंत्री जी से एक निवेदन और भी है। कच्छ में दो महत्वपूर्ण पोर्ट कांडला और मुंदड़ा हैं। वहां से काफी मालगाड़ियां चलती हैं। लोकल ट्रेन और इंटरसिटी भुज से अहमदाबाद तक जाती है, उसे बंद कर दिया गया है। मेरी आपसे मांग है कि उसे फिर शुरू किया जाए ताकि जो लोग अहमदाबाद तक जाते हैं, उन्हें तकलीफ न हो। कच्छ में काफी साल्ट इंडस्ट्रीज हैं। इस वारसे हमें साल्ट को देश में दूसरी जगहों पर लेजाना होता है। उसके लिए वैगंस की जरूरत पड़ती है। हमें वैगंस कम मात्रा में मिलते हैं, कयीब पांच से दस तक ही मिलते हैं। मेरी आपसे मांग है कि उन्हें बढ़ाकर 50 से 60 तक किया जाना चाहिए, जिससे वहां की साल्ट इंडस्ट्री को बहुत फायदा होगा।

भुज-नलिया का काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है, वह शुरू होना चाहिए। नलिया में इससे वहां की इंडस्ट्री को काफी फायदा होगा, क्योंकि वे लोग रेल से अपना सामान बाहर भेज सकेंगे। पिछले रेल बजट में आपने भुज में एक रेलवे अस्पताल खोलने की घोषणा की थी, लेकिन उस पर काम शुरू नहीं हुआ है। मेरा आपसे अनुरोध है कि वह अस्पताल जल्द खोला जाए, जिससे वहां के लोगों को राहत मिल सके।

कच्छ में और जगह से भी रेलगाड़ियां शुरू की जाएं। भुज को माडल स्टेशन बनाने की घोषणा रेल मंत्री जी ने पिछले रेल बजट भाषण के दौरान की थी, लेकिन उस पर काम शुरू नहीं हो पाया है। कच्छ में और जगहों पर अन्य उद्योग भी हैं, उनके लिए रेलगाड़ियों की व्यवस्था की जाए। गांधीधाम से लेकर पुरी तक आपने एक साप्ताहिक ट्रेन दी है, उसे बढ़ाया जाए तो उससे काफी लोगों को सुविधा होगी। इसके अलावा साउथ के लिए भी एक नई ट्रेन चलाई जानी चाहिए। लोकल ट्रेन में डिब्बों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। अभी हमारे एक साथी बता रहे थे कि इस तरह की रेलगाड़ियों में यात्रियों को कितनी परेशानी होती है। इसलिए डिब्बे बढ़ाने की व्यवस्था आप जरूर करें।

**सभापति महोदय :** कृपया अपनी बात समाप्त करें।

**श्रीमती पूनम वेलजीभाई जाट :** सभापति महोदय, मैं पृथम बार सदन में बोल रही हूँ, कृपया मुझे थोड़ा समय और दें। मैं संक्षेप में कहकर अपनी बात समाप्त कर दूंगी। यहां पर संजय निरुपम जी भी बैठे हुए हैं, वह भी हमारे क्षेत्र के बारे में अच्छी तरह से जानते हैं। मेरा क्षेत्र मोरवी है, वहां पर सिरैमिक और सेमिटेरीवेयर की काफी इंडस्ट्रीज हैं, लेकिन वहां से मुम्बई के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि वहां से मुम्बई के लिए सीधी ट्रेन दी जाए। आपने कच्छ को तीन ट्रेस दी हैं, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ, लेकिन अगर आप मोरवी से मुम्बई के लिए भी एक ट्रेन दे देंगी तो वहां के लोग काफी राहत महसूस करेंगे, क्योंकि उनकी यह सालों से मांग रही है कि मोरवी से मुम्बई तक कोई सीधी ट्रेन हो।

दूसरा, मेरे क्षेत्र में एक जगह मांडवी है। आपको यह सुनकर आश्चर्य होगा कि आज तक मांडवी के लोगों ने ट्रेन देखी ही नहीं है, वहां पर रेलवे स्टेशन ही नहीं है। जो नलिया तक काम शुरू हो रहा है उसे थोड़ा और एक्सटेंड करके मांडवी तक ले जाया जाए, जिससे मांडवी के लोगों को भी रेलवे स्टेशन की सुविधा मिले।

मांडवी बहुत ही सुंदर बीच है, समुद्री किनारा है, वहां तक पूरे देश के लोग आसानी से पहुंच सकेंगे, तो पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा। कच्छ में हैंडीक्राफ्ट की काफी इंडस्ट्रीज हैं और कच्छ बहुत सुंदर जगह है। इसलिए अगर एक ट्रेन वहां के लिए और शुरू की जाएगी तो पर्यटन को बहुत बढ़ावा मिलेगा। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Mr. Chairman, I would like to express my deep sorrow for not completing some of the works which were sanctioned in the years 1996-97 and 1997-98. Just now Hon. Railway Minister enquired about some of the issues pending insofar as my constituency is concerned. I am really grateful to her for at least showing some interest to consult me about the pending issues. One of the pending lines is Bengaluru-Satyamangalam for which we had cleared Rs.901 crore.

All these works that I am going to mention have been sanctioned in the expanded Railway Board and cleared by the Planning Commission. In those days it was mentioned in, what we called, Pink Book. Works in respect of which all formalities have been completed were brought in the Pink Book. I am not going to say that in those ten or eleven months we had taken up works only in Karnataka. Even in Kashmir, the national project that we are talking today was cleared by my Government. I do not want to go into all those issues.

Gulbarga-Bidar line was also cleared at a cost of Rs.369 crore. The Hassan-Bengaluru line costs Rs.412 crore. Kindly understand that this Mangalore major port line is going to connect Chennai major port. Just a small bit of about 45 to 50 kms. railway line will have to be laid in Hassan-Bengaluru line. There is no terrain, there are no major bridges. The cost is so cheap because it is going to connect two major ports – Chennai and Mangalore. Business activities will be extensively

increased by this. I do not say more, your good self can consider this.

Shri Atal Bihari Vajpayeeji had come and laid the foundation stone for the Hubli-Ankola line. Unfortunately, nothing has happened. When Madam Indira Gandhi contested the by-election in Chikmagalur, she had announced the Kadur-Chikmagalur line. I had cleared it. I am not going to make any comment here. Railway is a vast issue. Everybody has demands. The Railway Minister has done her best to fulfill as much as possible within the limits. She has gone beyond her limits by announcing double deckers and all other things without increasing the passenger fares. I do not want to go into what all you have done. So many things could be discussed, but I do not want to do that because the time is very short.

Munirabad-Mehboobnagar is one of the best railway lines which I have thought over connecting Karnataka and Andhra Pradesh, an amount of Rs.497 crore was cleared. All these projects which I am saying have been cleared. Mysore-Chamarajanagar, first phase with extension to Mettupalayam, Bengaluru-Whitefield, Bengaluru-Krishnarajapuram double line, Kengeri-Ramanagar first phase and then to Mysore-Bengaluru, Yashwantpura-Tumkur double line, Jwalarpeta-Guntakal double line. These are the lines that I want to press as they are all cleared. I do not want to make any comment.

From 1996-97 till today not a single work has been completed. I felt so bad that I went to the Prime Minister when the UPA-II Government started.

I represented only once that these are the pending works. Madam had shown the gesture by saying not to come to her office, but to send her senior officer. According to the promise she had made, she sent a senior officer to me to collect all the details. I gave this list to him also, but unfortunately, nothing has happened. They have allotted Rs. 10 crore, Rs. 30 crore and like that. I can understand that. I have gone through the Budget papers here. With these small amounts of Rs. 10 crore and Rs. 15 crore nothing is going to happen to these projects. Everything has been cleared. I do not know what procedure they have adopted now because Shri Nitish Kumar had changed certain things. He had his own idea about how to calculate the rate of return when a project is considered. Unless a project is completed and infrastructure is created, no development will take place. Actually, the Railways have more importance.

Sir, I do not want to make a lengthy speech. There are two other projects. There is a big issue about the Railway Zones. What has happened has happened. I do not want to comment on that. You also know and I also know all these things. It is politics. Just leave it at that stage.

I had taken a decision about Hubli workshop. There is a workshop at Hubli and more than 4,000 employees are working there. Unfortunately, it is now almost on the verge of collapse. What decision I had taken was to have that project. I gave Rs. 50 crore the same year. They have spent about Rs. 30 crore to build wagons. Now, you have thought of about six such projects, which have been proposed in your current year's Budget Speech.

There is a very extensive railway network because so many new trains – five, six or seven – you have now allowed to run in Karnataka. I can understand that. So, railway wagons are much more important. There are two workshops one at Hubli and one at Mysore. Mysore Railway Workshop is there not from my days, but from the days of Maharaja. There is so much of space and the workers are also there. Unfortunately, the implementation of the decision I had taken, was stopped then and there. After I relinquished office, within ten months, it was stopped. It is a painful job. The Prime Minister had promised me that he would see to it that everything was cleared and there was no need for me to go again to him with this request. This is the promise made by the Prime Minister about three years back. Madam had also sent a senior officer.

Madam had said that she would be here for another six months. If you were the Railway Minister, we would be happy. We do not want that you should go as Chief Minister, but once you go as Chief Minister, we will congratulate you. That is not the issue, but your goodself had said that you would stay here for six months. I do not want to say on what occasion you had said. You are doing your best.

The only thing is that the Minister of State for Railways is sitting by your side. You have started several new trains. I had requested for a fast moving train between Mysore and Hasan. Why do so much of passengers travel by railways? Shri Jaffer Sharief had cancelled Mysore-Arsikere line terming it as not feasible. Now six trains are running. There is so much of rush because the buses charge between Rs. 141 and Rs. 150 while the fare in train is Rs. 25 only. So, everybody wants to travel by a train.

Sir, I do not want to make many comments. I would request for two or three stops. We ultimately got one stop at Kadur with the permission of the Madam. Similarly, there are another two or three stops, for which you should take a decision. I wrote a letter also in this regard. I would also request for a train Mysore-Arsikere and Arsikere-Mysore. These are some of my requests. Kindly consider them.

I would like to express my sincere thanks to the Chair and also the Railway Minister. Thank you very much.

SHRI FRANCISCO COSME SARDINHA (SOUTH GOA): Sir, I would be very brief.

Firstly, I must congratulate the hon. Railway Minister for presenting a people-friendly Budget. I remember that last year some proposals were there, which have been included in this Budget. Last year, I was happy when the Minister included Madgaon as a world-class station along with other stations. The work has still not started, but I know that she has cleared it. This year, we are happy that Vasco has been included for upgradation to an Adarsh station. I would also request the hon. Minister to include Karmali, which is next to the city of Panaji. It is only 3-4 kms from Panaji.

Goa is an international and world-class tourist destination, and people expect cleanliness and good sanitation on every station over there. I would request the hon. Minister to pass on the instructions to the Railway Department so that all the stations that are there in Goa and nearby areas are clean as the people expect cleanliness. I remember that some months back I went to Mangalore and I went by train, and I happened to go to Madgaon. I found the station -- I would not say dirty -- not clean. So, I would request the hon. Minister to see that the station is clean even before it is made a world-class station.

I must thank the hon. Minister for giving us a train going from Goa to Velankanni. We have a lot of Christian population. I must make a request to the hon. Minister. Thousands of Goans go to Velankanni shrine in the month of September. Last year, she has already given us a lot of trains. I would like to request her that we will need more trains -- along with these trains -- to go to Velankanni in the month of September.

There are lots of people who have lost their fields, and many of them have been given jobs and some of them have been given shops on the railway station. Now, all those who have jobs, they remain there perennially for ever or till they retire. But what happens to those who have been given shops? I think that their period is 10 years. My request is that in case there are no obstacles, then if somebody has completed 10 years, in that case also they should be allowed to continue.

Now, Goa has become an educational hub. So, I would request the hon. Minister to start one railway institution in Goa. This is my request to the hon. Minister because we cannot ask for other things for Goa, but, at least, an educational institution belonging to the Railways could be started in Goa.

We still do not have the recruitment centre. Goa should be considered as a centre whenever there is recruitment, and some reservation should be given to Goans. If one goes to any other State, then one will see other people from the State working there in normal jobs, but when one comes to Goa, then one will hardly come across any Goans working there. So, I would also request for this. Though it is the Central Government, yet I would request for some reservation to be given to Goans.

\*SHRI SANJAY SINGH CHAUHAN (BIJNOR): I would like to bring to your kind notice the facts that in the last 62 years of independence not a single line has been added in Western U.P. which is the first attraction and necessity of all the tourists coming from abroad and throughout the country, as Pilgrims like Haridwar, Badrinath, Kedarnath, Rishikesh, etc. are visited by lakhs of people daily. Institutes like IMA, CBRI and IIT Roorkee, FRI Dehradun and near about 100 educational Institutes in Dehradun and Mussorie where lakhs of children from abroad and India are studying are here. Moreover, tourist place like Mussorie, Nainital and all other important places of Himachal Pradesh and Uttrakhand is directly linked with Delhi through West U.P. only. So in light of the fact that since the independence a social injustice could be wiped off by your kind consideration I humbly suggest the following measures:

1. Double and Electric line from Delhi to Haridwar



2. A day time train between Delhi-Gajraula-Bijnor-Nazibabad-Kotdwar be introduced which should reach Delhi in morning and leave in evening for convenience of daily passengers.
3. A track from Panipat-Shamli-Muzaffar Nagar-Bijnor. (Already surveyed)
4. A track from Saharanpur to Dehradun. (Already surveyed)
5. A track from Luksar-Baksar-Kasganj (left over patch Tarallel to river Ganga). (Already surveyed)
6. Doubling and Electrification of Shahdra-Shamli-Saharanpur, Khurja-Meerut-Saharanpur be taken up urgently.
7. Nathore city be connected by joining existing Haldaur and Dhampur Railway Stations by New line of 30 Km. Length
8. Stoppages at Lucknow mail, Rajdhani Ranikhet Express and Shramjivi Express to be provided at Amroha Stations.
9. Electrification of Ghaziabad-Moradabad Section should be taken up early for early introduction of EMU& other electric trains.
10. All existing radial to Delhi be strengthened and new required to be undertaken on priority in coordination with National Capital Region Planning Board. At present Sahadara-Shamli is the only radial having single and non electrified route.
11. Inter city and long distance trains to far off important places to be introduced on Shahdra-Shamli, Gajraula-Najibabad, Moradabad-Algarh-Agra, Meerut-Hapur-Khurja and other branch lines. It is surprising that no long distance trains are running through these lines.
12. Sanctioned Brijghat & Gafarpur Stations on Moradabad-Ghaziabad section which were dropped from Budget Book recently. Be re-included be built on priority as major scheme of Ghats and other religious institutions on the pattern of Haridwar are under development in the Brijghat (Garhmukteshwar) area.
13. Hastinapur Wild Life Sanctuary encompassing areas of Bijnor, JP Nagar & Ghaziabad district has been formed. To exploit its full potential, it is important that rail connection to the area and proper halts are introduced urgently.
14. New halts on various lines in the area of mitigate the difficulties of the people and meet their long standing demands, be introduced as under:
  - Bharsi, Jasala-Pinjokhra & Usmanpur on Shahdra-Saharanpur line.
  - Kazampur, Tabitta and Vasundhra on Delhi-Ghaziabad-Meerut and other sections.
15. Local trains of Shahdra-Shamli and other sections from Western up be extended up to Rewari. Rohtak and Jaipur to facilitate easier movements for trade and social purposes.
16. Road over bridge to be provided at Gajraula and other stations on L-zings having heavy vehicular traffic. The level crossing No. 45 near Gajraul stations (Distt. J.P. Nagar) on Ghaziabad- Moradabad section connects Delhi-Lucknow NH-24 to Haridwar-Bareilly NH-74 and other roads going to Distt. Bijnore and is entry to Uttranchal state. At present number of vehicles passing through this crossing is more than 7 lakh which is enormous and daily traffic is increasing day by day. To avoid traffic jams at crossing, it has become absolutely necessary to provide subway/underpass with ROB at this location which will facilitate smooth passage of traffic as well as result in saving of precious resources.
17. All level crossings be manned and kept open to road traffic till the time ROB/RUB are constructed.
18. Restricted height under bridges should not be provided where these restrict movement of tractors, bullocks carts, trucks and buses specially in rural areas.
19. Encroached land at various stations be got vacated and suitably utilized.
20. All stations be provided proper circulating area and metalled approach road.

21. Passenger reservation system center be provided at Dhanora, Sambhal and Gajraula Stations.

---

SHRI SHIVARAMA GOUDA (KOPPAL): Hon. Chairman, Sir, I am very thankful to you for giving me an opportunity to speak something on the Railway Budget.

I welcome this Budget and thank the hon. Minister of Railways and also the Minister of State in the Ministry of Railways for including Koppal under 'Adarsh Railway Stations'. Koppal, which is my constituency, has been included in the list for 2010-11, but it will now be implemented in 2011-12. Whatever it may be, you have included Koppal under 'Adarsh Railway Stations', as we have requested you.

देवेगौड़ा जी ने महबूब नगर मुनिराबाद के बारे में बताया है। आपने स्पीड अप करने के लिए 20 साल से काम नहीं हो रहा है। You have to take very serious action to fast-track the electrical and other civil works for the development of railway network concerning Munirabad and Mehabubabad. मैं हैदराबाद कर्नाटक से रिप्रेजेंट करता हूँ, मेरी कांस्टीटुंसी बहुत बैकवर्ड है। हमें रेलवे की टर्म्स से नेग्लेक्ट किया है कि एक भी स्टेशन पर लाइट नहीं होती है। जब ट्रेन आती है तो अंधेरा रहता है, इसे देखने वाला कोई नहीं है। मैंने तीन-चार बार कोप्पल, मुनिराबाद और अन्य दो जगह पर पर्सनली विजिट किया है। मुझे बहुत अफसोस है कि एमेरजेंसी के लिए कोई काम नहीं किया जा रहा है। मैं आपको हमपी हिस्टारिकल हेरिटेज प्लेस के बारे में बताना चाहता हूँ। हमपी एक्सप्रेस हुगली से बंगलौर, बंगलौर से हुगली जाती है लेकिन ट्रेन में बहुत बुरी मेंटेनेंस है। मैंने मुनियप्पा साहब को भी कहा है कि आप एक बार ट्रेन में जर्नी कीजिए तो आपको इसके बारे में मालूम हो जाएगा। विदेशी हमपी विजिट के लिए आते हैं लेकिन इसकी इंप्रूवमेंट के बारे में कोई प्रोजेक्ट नहीं है। एक बोगी में फर्स्ट और सैकण्ड क्लास 50-50 है। मैंने नए कोचिस के लिए कहा है क्योंकि यहां विदेशी आते हैं। मैंने फुल फर्स्ट एसी करने के लिए बार-बार कहा है लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। बोगी में चूहे घूमते हैं। यहां की कंडीशन बहुत बुरी हो गई है लेकिन कोई पूछने वाला नहीं है। फटे हुए बिस्तर, कंबल और बैड शीट्स हैं, ये सब इस हाल में है कि आप देख नहीं सकते हैं। For the past 10-15 years, final decision about ROB is pending. बजट में इसके बारे में तो प्रोजेक्शन कर दिया लेकिन अभी तक कोप्पल गेट नं. 62 के लिए कोई डिस्मिशन नहीं हो रहा है। यह दस साल से ऐसे ही पड़ा है। आपने बजट में कोप्पल लाल मिट्टी और गदकवाड़ी को 12वें पंचवर्षीय योजना में लेने की बात कही है, इसे जल्दी लिया जाए, इसका सर्वे हो गया है इसलिए जल्दी काम शुरू हो सकता है। कोप्पल में सीमेंट इंडस्ट्री, सेटीलाइजर्स और मेज़ का बहुत काम है। लोडिंग, अनलोडिंग के लिए गुड सैट नहीं है इसलिए गुड सैट प्रोजेक्शन होना चाहिए। यहां से ग्रेनाइट डिस्पैच होता है, लोडिंग के लिए ओपन यार्ड होना चाहिए इसलिए ओपन यार्ड के प्रोजेक्शन होना चाहिए। मैंने हावड़ा एक्सप्रेस के स्टापेज के बारे में बहुत बार कहा है। जब से मैं हाउस में आया हूँ तब से मैं कहता आया हूँ कि हावड़ा एक्सप्रेस का स्टापेज दीजिए लेकिन यह नहीं हो पा रहा है। दूसरी जगह कहने से पहले दे दिया जाता है मैं बार-बार कहता आया हूँ लेकिन नहीं दिया जा रहा है। मैं पैसेजर ट्रेन गुंटकल, हुगली के बारे में बार-बार कहता रहा हूँ लेकिन साउथ सेंट्रल वाले प्रोजेक्शन नहीं कर रहे हैं। मैं बंगलौर-नई दिल्ली, मुम्बई-चैन्नई, चैन्नई-शिरडी एक्सप्रेस को वीकली करने की मांग करता हूँ। हमारा डिस्ट्रिक्ट बैकवर्ड है, मुनियप्पा साहब आप कोशिश कीजिए क्योंकि हमारे एरिया में एक ही स्टेशन है। मेरी कांस्टीटुंसी में एक ही स्टाप आता है, आप इस बजट में कुछ न कुछ एडीशनल प्रोजेक्शन कीजिए।

**श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद):** सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने रेल बजट पर हो रही चर्चा में मुझे शरीक होने का अवसर दिया। मैं ज्यादा कुछ नहीं कहना चाहता, मैं कम समय में ही अपनी बात रखना चाहूंगा। मैं माननीय रेल मंत्री जी के समक्ष कोई नई और बड़ी मांग नहीं रखना चाहता। सबसे पहले मैं कहना चाहता हूँ कि पिछले बजट में आपने इस बात की घोषणा की थी कि प्रत्येक सांसद की अनुशंसा पर उनके निर्वाचन क्षेत्र में मैं एक पीआरएस खोलूंगी। मेरी

जितने लोगों से बात हुई है और मेरा खुद का जो अनुभव है, मैंने अपनी अनुशंसा समय पर दे दी। मेरे औरंगाबाद संसदीय क्षेत्र के गया जिले में टिकारी सब-डिवीजन हैडक्वार्टर, अनुमंडल मुख्यालय है, मैंने वहां के लिए लिखकर दे दिया। लेकिन वहां आज तक पीआरएस नहीं खुल सका। रेलवे ने मुझसे सम्पर्क किया और मुझे यह जवाब दिया कि यहां फिजीबल नहीं है।

**रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी):** क्या जगह नहीं है?

**श्री सुशील कुमार सिंह :** सब कुछ है। जगह भी है और यह केवल मेरी शिकायत नहीं है, बहुत सारे माननीय सांसदों की शिकायत है। ... (व्यवधान)

**श्री मंगनी लाल मंडल :** जहां किया, वहां मैम्बर को खबर नहीं की।

**श्री सुशील कुमार सिंह :** दूसरी बात मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जो भी गाड़ियां आज चल रही हैं, वे अपने शेड्यूल के हिसाब से चलें। मैं शिकायत के लहजे में इस बात को नहीं कहना चाहता। लेकिन यह सत्ताई है कि आज के समय कुछेक गाड़ियों को छोड़कर किसी भी गाड़ी का कोई शेड्यूल नहीं है। कौन सी गाड़ी कब कहां से खुलेगी और कब पहुंचेगी, इसका कोई ठिकाना नहीं है। मेरे संसदीय क्षेत्र में गया से होकर एक गाड़ी दिल्ली महाबोधि एक्सप्रेस आती है। उसका कोई समय ही नहीं है। वह गाड़ी सुबह पांच बजे दिल्ली आनी होती है और यहां से दो बजकर दस मिनट पर जानी होती है। उसके मात्र दो रैक्स हैं। जो गाड़ी आती है, उसी गाड़ी को लौटना होता है। लेकिन वह गाड़ी प्रतिदिन इतनी देर से आती है कि वह अपने समय से यहां से कभी नहीं खुलती है। मैंने इस बात का उल्लेख करते हुए सीआरबी को लिखा है, लेकिन इसका कोई फलाफल अभी तक नहीं निकला। इसलिए मैं आपके संज्ञान में यह बात लाना चाहता हूं।

तीसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि बिहार में जितने रेलवे प्रोजेक्ट्स चल रहे हैं, मैं कोई नई मांग आपके सामने नहीं रखना चाहता। लेकिन चाहे वे आरओबीज हों, चाहे सोन नदी पर मेगा ब्रिज बन रहा हो।

**15.38 hrs.**

(Madam Speaker in the Chair)

अध्यक्ष महोदया, सोन नदी पर मेगा ब्रिज पिछले आठ वर्षों से बन रहा है। 248 करोड़ की लागत से उस पुल का निर्माण होना था। तत्कालीन माननीय रेल मंत्री, वर्तमान मुख्य मंत्री, बिहार, आदरणीय नीतीश कुमार जी ने उसे स्वीकृत किया था, उसका शिलान्यास किया था और उसका काम भी शुरू हो गया था। लेकिन पता नहीं धन का अभाव है या मन का अभाव है, आठ वर्ष हो चुके हैं और अभी तक वह महत्वपूर्ण मेगाब्रिज बन कर तैयार नहीं हुआ। इसी तरह से डेहरी ऑन सोन में पिछले सात-आठ सालों से आरओबी बन रहा है। जनता को वहां पार जाने में बहुत कष्ट हो रहा है। अब वहां न तो पुरानी रेल फाटक वाली व्यवस्था है और न नया आरओबी ही बन पा रहा है। गया में पिछले दस-पंद्रह सालों से गुमटी नम्बर दो पर इसी तरह से आरओबी बन रहा है। आरा में आरओबी न होने के कारण पूर्वी गुमटी पर घंटों जाम लगता है और एक महत्वपूर्ण विषय यह है कि बिहटा से औरंगाबाद ईसीआर रेलवे के तहत नई रेल लाइन बनाने का सर्वे हो चुका है, भूमि अधिग्रहण का कार्य भी पूर्णता पर है। मैं चाहूंगा कि बजट में आप ज्यादा से ज्यादा राशि का प्रावधान करें, ताकि उस रेल खंड पर लाइन बिछ सके और जनता को एक नई सुविधा मिल सके।

इसी के साथ जो औरंगाबाद से पटना नेशनल हाइवे 98 है, वहां रेलवे क्रासिंग पर घंटों जाम लगता है।

औरंगाबाद, अनुग्रह नारायण रोड और फेसर स्टेशन के बीच, नेशनल हाइवे 98 का जो क्रासिंग है, वहां एक आर.ओ.बी. बनवाने की आप महती कृपा करें। इसी अर्ज के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। माननीय महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

**अध्यक्ष महोदया :** कुमारी ममता बनर्जी।

â€¦ (व्यवधान)

**\*श्रीमती कैसर जहां (सीतापुर):** आदरणीय अध्यक्ष महोदया, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को उनके द्वारा सीतापुर को आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा दिए जाने पर धन्यवाद एवं आभार प्रकट करती हूं तथा अनुरोध करती हूं कि सीतापुर से लखनऊ रेल लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया जाये।

साथ ही यह भी निवेदन करती हूं कि लखनऊ - दिल्ली - लखनऊ के लिए एक शताब्दी ट्रेन वाया शाहजहांपुर चलाई जाये। यह जनहित में अति आवश्यक है।

**\*SHRI P.T. THOMAS (IDUKKI):** First of all , I would like to congratulate Hon'ble Railway Minsiter Mamataji for not proposing any hike in passenger fare and freight rates. Secondly, I would like to express my sincere thanks for allotting 12 new trains to Kerala. I am sure this would help Malayali population working elsewhere in the country.

Equally important is Minister's proposal to launch one of the wagon units in Cherthala.

Hon'ble Minister's initiative to allot one special route to Kerala as well when they launch tourist trains called 'Janam Bhoomi Gaurav' connecting important historical and educational places is worth special mentioning.

Most important thing about the budget is that, for the last 10 years the budget allocation for Angamali-Sabari Railway was just 87 crores. However, this years' budget allocates 83 crores for the Angamali-Sabari Railway only. I am thankful to Mamataji for her special concern for the expedition of Angamali-Sabari Railway.

Furthermore, for the speedy implementation of Angamali-Sabari Railway, I appeal to Hon'ble Minister to institute Finance and Account Chief Administrative Office back in Kerala. Earlier, the office had been shifted to Tamilnadu from Kerala.

Interestingly, there is an executive engineer's office in Muvattupuzha for the name sake. But, the executive engineer of Ernakulam is looking after the affairs here. Railway has to fill this post permanently at the earliest. Similarly, there is an urgent need of instituting deputy engineer's office in both Pala and Moovattupuzha.

I would like to point out the importance of allotting more stops at Aluva and Thrippunithura as they are at the gateway to Idukki, a high- altitude district which lags behind other districts in terms of its access to railway.

Before concluding, I would like to congratulate Mamataji for taking initiatives to include Dindigal-Kumali, Kochi-Madura and Kottayam-Madura rail routes in the 12 the plan.

\*SHRI SANJAY DINA PATIL (MUMBAI NORTH EAST): I support the Railway Budget 2011-2012 presented by our Railway Minister.

May I also take this opportunity to congratulate our Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee for (i) Extension of trains from Mumbai to Allahabad further to Sultanpur and Shahganj. (ii) Starting of Duronto train from Mumbai to Allahabad (iii) Starting of new train from Dadar to Bhuj. (iv) New train from Mumbai to Ernakulam. (v) Increase of services of Mumbai – Jammu Tawi Express. You have prudently balancing the 2010-11 accounts with a projected operating ratio of 92.1%, notwithstanding unanticipated increase in expenses of Rs.5,700 crore for rise in fuel rates and higher wage bill. The operating ratio is expected to improve only marginally to 91.1% in 2011-12 that depends on gross traffic receipts rising by 12% - with passenger earnings growing by 16% and freight by 9.8% during the year – and limiting the expenditure increase to 10.6%. The Railway Minister would need to ask herself how Indian Railways (IR) can accomplish the "imperative" of faster than 8-9% growth with no strategy spelt out to exponentially enhance capacity on its saturated corridors and at terminals.

The question of increasing the "freight carrying capacity" of Indian Railways have been ignored at the cost of introducing host of Trains to one region i.e. West Bengal – like a coach factory at Singur and a software center in Darjeeling, there are special projects for the Northeast- all state capitals are to be connected by rail in 7 years, a diesel loco center is to be set up in Manipur, and an industrial park in Bongaigaon. Around 10,000 homes are to be provided for those living near railway tracks, a wagon unit is to be set up in Kerala (along with 12 new trains), another in Karnataka. .. I would like to point out that it is disheartening to see that Mumbai, which contributes maximum to the country's growth, is treated in a biased way. The trains running in Delhi and West Bengal offer better services while Mumbai seems to lag behind.

I would like to draw the attention of Hon'ble Minister towards some of the demands for my parliamentary constituency which are as follows:

- 1. There is an urgent need for construction of Over Bridge at Vikhroli crossing as more than 350 people died due to accidents.**
- 2. There is only one train (2471/2472 Swaraj Express) for the pilgrims visiting Vaishnu Devi which runs only 4 days in a week. So, this train should run daily.**
- 3. All platforms of Mumbai suburban should be upgraded and increasing the heights of railway platforms, new tracks for additional trains, proper sanitation and maintenance of urinals.**
- 4. All stations should be provided with Ambulance facilities to provide immediate relief in case of accidents.**
- 5. Starting of new train from Mumbai-Tirunveli Express via Konkan Railway for the tamil people living in Mumbai.**

In the present Railway Budget, over a third of the annual plan will be financed through borrowings including tax-free

bonds. The Railways must augment future earnings to service these loans. Ideally, Hon'ble Railway Minister should have directed investments to strengthen railway infrastructure to carry more freight. Unfortunately, the bulk of the increased plan allocation has gone not to track renewal, doubling of key routes and electrification, but to new lines. Unlike freight, passenger revenues have been robust with more passengers traveling over longer distances. Freight volumes have actually come down at a time when India is growing at 8.6%. Yet, there is no meaningful effort to involve the private sector to augment investment in the Railways and increase freight volume and revenue. The steady climb in the operating ratio; five years ago it was around 76 percent; now it 91 percent and the Ministry of Railways should seriously think on it.

Long-rang planning deals not with future decisions, but with the future of present decisions. Hon'ble Railway Minister will do well to realize that keeping promises is the real test, not just making new promises; and I would therefore request through you that Hon'ble Minister for Railways should seriously ponder this time how the "several business-oriented" policy initiatives which she catalogued have elicited little effective response?

I congratulate Hon'ble Railway Minister for allocating something to Maharashtra in the form of new projects to placate congested Mumbai, but most of them are studies and surveys for new lines and better connectivity.

The railway budget has favoured Maharashtra with announcement of new Mumbai Central-New Delhi AC Duranto (Bi-weekly) but don't know whether it will go by Khandwa-Bhusawal-Itarsi or by another route? Maharashtra would also benefit by introduction of Shatabdi Express and 47 more services of suburban local trains and the proposal to convert nine-coach local trains into 12-coach trains.

I would like to congratulate Hon'ble Railway Minister for announcing pre-feasibility study for the western leg (Delhi-Mumbai) of the Golden Rail Corridor that would start early next year. The study is being undertaken with the help from Japan, with the objective of raising speed of passenger trains to 160-200 km/ph. Similar studies will be initiated for other corridors including Mumbai-Kolkata, Chennai-Bangalore, Delhi-Jaipur and Ahmedabad-Mumbai.

Hon'ble Minister for Railways informed this august House that 190 surveys have been completed or will be completed by the end of this financial year, besides Dhule-Amalner; Nashik-Dahanu Road and Pune-Nashik would be taken up in the Bhusawal-Jalgaon-3<sup>rd</sup> Line and based on our continuous request among the 117 Surveys, Daman-Nashik would also be taken up during the 2011-12 Plan outlays.

I also congratulate Railway Minister for announcement of Vadasa-Gadchiroli train. It is for the first time that the Gadchiroli would reflect on the railway map of the country. People of Maharashtra would have been happy, if the train would have been extended up to Charnusha and Mul.

The actual announcements include 47 new suburban services, as against the 101 started last year, and upgradation of 107 nine-car trains to 12-car ones. The key focus of the connectivity projects in the city has been over the Mumbai Metropolitan Region area around Panvel, where the new airport has been planned. "Keeping this in mind, the minister has allocated money for studies for a fast corridor on the harbour line and has given a significant amount of funds for the Belapur-Uran line and more trains for the Virar-Panvel section.

The Mumbai Rail Vikas Corporation compared to Rs. 660 crore in the last budget, this year too has received Rs. 638 crore. MRVC wanted between Rs. 600-800 crore to wrap up projects under the first phase of the Mumbai Urban Transport Project (MUTP-I) and continue those started under the second phase. Indian Railways and the Government of Maharashtra were to contribute equally. Of the Rs. 638 crore, Rs. 190 crore will be used for the 5% projects pending under MUTP-I like completion of the Virar carshed and procurement of 20 nine-car rakes. The remaining amount is for MUTP-II projects including laying fifth and sixth lines between CST and Kurla and between Thane and Diva; a new sixth line on the Mumbai Central-Borivli route; extension of Harbour line from Andheri to Goregaon; and acquiring new AC-DC rakes.

Hon'ble Minister for Railways also deserves appreciation for sustaining the cash inflow for the Mumbai Urban Transportation Project and allocating around Rs. 319 crore for both the phases. "The deadline for the first phase is June 2011 but still 5% of work is now pending. However, all these are long-term plans and construction projects, and the Mumbai commuter struggling in crowded trains hasn't been provided any immediate relief. "Work on the Belapur-Uran line has been frozen by CIDCO, so what is the use of allocating funds for it? The other announcements are simply surveys and studies which will result in fat books, and will take another ten years to implement.

In fact, we would have expected the conversion of all nine-car trains into 12-car ones or suburban trains to Dahanu. By limiting new services to just 47 local services, 40 are in Western railway itself and it would not be exaggerating to say that Railway Minister has been too modest and today more local train services are expected on Central Railway as the fifth and sixth line between Kurla and Thane is almost complete and will take the load off trains from Kurla. But there is no mention

of this in the budget. The revenue of the Railways has been to the tune of Rs. 1.6 lakh crore while the budget presented was of Rs. 74,000 crore only. Despite the surplus amount, it is difficult to understand why 25 delayed rail projects in Maharashtra have not been given funds.

The common man is happy because fares have not been increased and at the same time many amenities are made available to the passengers. I would like to believe that given the enormous importance of the Indian Railways in the lives of the common people, the objectives of providing a safe, secured, affordable and comfortable rail services are always challenging and there is a vast scope for improvement. We must endeavour to do our best, so that Indian Railways enjoys a pride of place in the socio-economic life of the nation.

\*DR. SANJEEV GANESH NAIK (THANE): First of all I would like to thank you for taking opportunity to be take part in the discussion on the Railways Budget for 2011-12. I rise to support the Railway Budget 2011-12 presently by Hon'ble Railway Minister.

I would like to thank the Hon'ble Minister for undertaking the following works related to my Parliamentary Constituency Thane.

- (i) First of all I want to thank the Hon'ble Minister for upgrading Thane Railway Station into World Class Station and two Railway Station namely Meira Road and Bhayandar in the category of Adarsh Railway Stations.
- (ii) Increase of coaches running between Thane-Vasi and Thane-Panvel have been increased from 9 coaches to 12 coaches and 12 coaches into 15. Starting of new ladies special on these lines. I am thankful for this!

I would like to draw the attention of Hon'ble Minister towards some of the demands for my parliamentary constituency which are as follows:

1. Thane Railway Station has to be converted into World Class Station. Rs. 5 crores have been already sanctioned for feasibility study report of tenders but it has not been started uptill now.
2. Mera Road and Bhayandar Railway station has been declared to be Adarsh Railway Station but no work has been started uptill now.
3. As Thane is the important station for people, all important trains should have stoppage at Thane Railway Station.
4. The work of foot over bridges at Thane Railway Station is very slow. So, it should be completed very fast. Old Foot Over Bridge at Platform No. 1 and 2 is very small in width so first of all it has to be extended.
5. Change of names of Railway Stations
  - i. Rabale to Rabale Gothiwali,
  - ii. Airoli Railway station to Airoli Deva.
6. A new railway station named Digha between Airoli and Thane Railway Station as the population of Digha

area is increasing day by day.

7. The construction work of Subway bridge at Vitawa is very slow and if possible a new fly over may kindly be constructed.
8. Transfer of Khandi Cha Talab situated in Iltanapada area of Digha in Navi Mumbai to Navi Mumbai Municipal Corporation for supplying water in the region.
9. Construction of subway at Bhayandar and Mira Road Station as soon as possible.
10. Ramp or lift facilities to be provided at F.O.B. for patients, handicapped and old passengers at Bhayandar and Mira Road Railway Stations.
11. Increase in breadth of F.O.H. (Virar side) at Bhayandar Station and there is only side to get down on the platform no. 3 and 4, so to make an additional staircase on the other side as there is huge load on this an additional staircase on the other side as there is huge load on this bridge during peak hours.
12. The old bridge on Bhayandar creek is not operational Asset worth crores of rupees is lying idle with no use either to railways nor the passengers. We suggest that either the same should be used for road traffic between Bhayandar and Naigaon or the entire asset can be sold in scrap and the amount generated can be used for development work in the area by the railways.
13. Availability of shuttle/express tickets of Gujarat trains to be provided at Mira Road and Bhayandar Station and Reservation counters to be started at Mira Road Station.
14. Increase in the number of coaches and First Class Coaches of the lines.
15. Opening of PR?S center at Zila Parishad Thane
16. Permission of Mega Block for repairing of water line at Kopari Bridge
17. Stoppage of Express/Mail trains at Bhayandar which are going to Gujarat, Rajasthan, Madhya Pradesh, Delhi states.
18. Survey of vacant land of Thane Mental hospital for construction of new Railway Station.
19. Special trains should be started for students in peak hours for Thane-CST, Bhyandar-Churchgate, Thane-Vashi and Thane-Panvel.
20. Work of Nerul-Uran railway lines should be started at the earliest.
21. High Speed Trains between Sahar Airport Mumbai and proposed Navi Mumbai Airport.
22. Special train between Mumbai – Velankani has already been sanctioned. It has to be started earliest possible.
23. New trains from Navi Mumbai to Konkan Railways.
24. Stoppage of trains at Thane Railway station which are covering the following states Kerala, Andhra Pradesh and Karnataka.
25. Surveys for installing new tracks at Kalyan, Kasar, Malshej Ghat
26. Work of track no. 7-8 at Thane-Kurla line should be completed at the earliest.
27. Mumbai- Kolhapur, Shayadri Express, Kurla – Bangalore trains should halt at Thane Railway Station.
28. All fast trains departing from vita to Kas+ara/Kajrat should be extended upto Ambernath/Asangaon instead of Kalyan

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Madam, I am very obliged for giving me this opportunity. I am grateful to all of my hon. colleagues. ...(*Interruptions*)

श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): महोदया, मेरा एक प्वाइंट आफ आर्डर है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप रूल बताइये।

वेदः! (व्यवधान)

श्री अर्जुन राम मेघवाल : महोदया, यह कांस्टीट्यूशनल 113 के तहत है। कांस्टीट्यूशनल 113(2) में यह लिखा हुआ है कि जब तक इस हाउस से बजट पास नहीं हो जाता है, तब तक किसी भी एक्टिविटी का शिलान्यास नहीं हो सकता है। हमारे राजस्थान में अभी जो गेज कन्वर्जन हुआ है, हम इसके लिए धन्यवाद करते हैं, लेकिन इसका शिलान्यास पहले कैसे हो गया? इस हाउस से पास तो हो जाना चाहिए था। इस हाउस की गरिमा को ध्यान में रखना चाहिए था। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : ठीक है। धन्यवाद।

कुमारी ममता बनर्जी : वह पिछले बजट का है, इस बजट का नहीं है। ...(व्यवधान)

श्री अर्जुन राम मेघवाल : महोदया, यह इसी बजट का है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : ठीक है।

वेदः! (व्यवधान)

श्री अर्जुन राम मेघवाल : हाउस की गरिमा का ध्यान रखना चाहिए। ...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : ऐसा कुछ नहीं हुआ है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : ठीक है। अब उनकी बात सुनिए।

वेदः! (व्यवधान)

KUMARI MAMATA BANERJEE: I am grateful to all of my hon. Colleagues from all sides for their valuable suggestions, valuable recommendations, and valuable advice; and also I would like to record that everybody has given positive and constructive suggestions also. I appreciate the concern of hon. Members from both the sides.



Railways is a vast network; our country is a vast country; and it is the lifeline of the nation. It is not only the lifeline of the nation, it is also the lifeline of the national integration. Railways connects from grass root to everywhere. If you see from South to North, North to South, East to West, everywhere – Himachal to Kanyakumari, Vindhyachal *Parvat* to *Dwarka*, Ajmer to Phulwari Sharif, Punjab to Amritsar - Railways connects the people; Railways connects the hearts; Railways connects the transportation. It is our only major transportation in our country. I appreciate the demands. Hon. Members of Parliament always meet me and ask me, give me this train, or give me this stoppage or give me this PRS, or give me this line. I appreciate their concern as they belong to a particular constituency and it is the people's desire. We appreciate that. One or two of my friends said कोच बहुत पुराने हैं, यह बात सच है कि कोच पुराने हैं, लेकिन कोच तो बाहर से खरीदे नहीं जा सकते हैं, कोच को तैयार करना पड़ता है। रेलवे के कोच बाहर से खरीदे नहीं जाते हैं, जैसे एयरोप्लेन भी नहीं खरीदा जाता है, इसे तैयार करना पड़ता है, पहले आर.डी.एस.ओ. रिसर्च डेवलपमेंट विंग इसे विलयर करता है, उसके बाद मॉडल तैयार करके हम करते हैं।

मैडम, इसी के लिए मैंने रेल बेरुड इंडस्ट्री की बात कही है, इसी के लिए जिक्र किया है, मैंने देखा कि Kolkata Metro is the only Metro which is with us. मैंने देखा कि उधर डिमांड बहुत है, लेकिन कोच नहीं हैं। तब मैंने ढूंढा कि कोच कहां हैं? पहले मुझे बोला गया कि छह महीने के बाद दो रेक्स आयेंगे, इसके बाद बोला कि एक साल के बाद दो आयेंगे, छह महीने बीत गये, एक साल बीत गया, डेढ़ साल बीत गया, लेकिन नहीं आया। मैंने पूछा कि क्या बात है, बताओ। मुझे पूरी इन्फार्मेशन नहीं मिलती है, सब प्रेस करके जाते हैं कि क्या बात है? मैंने उनसे पूछा कि बताओ क्या है, असली सच क्या है? I am ready to confess the situation because I think this House should know the situation. Criticism is very good but we have to know where we are.

मैडम, मुझे बताया कि अगर दरवाजा इंडिया में मिलता है तो जनाला रिवटजरलैंड में मिलता है। ऐसा तरीका है, हमारे देश में इंडेजीनियस आज तक कोई सैट-अप नहीं हुआ है। हमें अभी भी बहुत सारे कोचों की जरूरत है। We have to go outside. कभी वे देते हैं, कभी नहीं देते हैं, कभी देते हैं तो समय पर नहीं देते हैं, कभी नहीं देते हैं तो मिलता नहीं है। यह बात सच है कि कोच पुराने हो गये हैं। आप लोग कहते हैं कि मैंने बंगाल के लिए सब किया है। मैं आपसे पूछू कि दस साल बंगाल में एक भी नया कोच दिल्ली से नहीं गया था, लेकिन हम लोगों ने कभी कुछ ऐसा नहीं बोला। कोच का, रेक्स का जो तरीका है, उसकी डिमांड बहुत है। Railways is a ready-made business. डिमांड बहुत है। In this business, India can do better things and India can do better business. This is the only ready-made area where we can go faster and faster. But there must be some planning for that; there must be some vision for that; there must be some action for that.

कोई रेल मंत्री आता है छः महीने के लिए, कोई डेढ़-दो साल के लिए आता है और कोई लकी है तो पाँच-सात साल काम करके जाता है। यह काम एक दिन में नहीं हो जाएगा। महोदया, हमने एक काम किया चाहे उसके लिए आप मुझे गाली दें, सपोर्ट करें या नहीं करें, ... (व्यवधान) I am telling you the situation. विज्ञान 2020 मैंने इसीलिए किया था। अगर आपकी कोच या रेक्स की बहुत डिमांड है तो कैसे आएंगी? हम आपको देना चाहते हैं लेकिन कैसे देंगे? कोच मिलती नहीं हैं। एक ही कोच को इधर-उधर करके चलाना पड़ता है, यह बात सच है। आपकी डिमांड छः ट्रेन्स की है लेकिन हम एक भी नहीं कर पाते हैं। हमारे रहने से इनका बिज़नेस बहुत बढ़िया होता था, रेल की इनकम के लिए भी सोचने की जरूरत नहीं होती थी, लेकिन ऐसा नहीं है। साठ साल के बाद भी आईसीएफ और आरसीएफ में एक इंडस्ट्री है। कभी डीएलडब्लू है तो कभी सीएलडब्लू है, और कुछ नहीं है। I appreciate them; for Kerala, I have given some trains last year. वे कहते हैं डेमू कोच नहीं है। मैंने पूछा क्यों नहीं है। तो कहते हैं कि इस साल 20 बनाई लेकिन भारत सरकार का श्रीलंका सरकार के साथ एक समझौता था, तो वे 20 डेमू भी श्रीलंका चली गई, हमें एक भी नहीं मिली। आप ये मत सोचो कि 'बंगाल बंगाल है और सब कंगाल है,' ऐसा हम कभी नहीं सोचते हैं, यह बोलने का तरीका ठीक नहीं है। हमने तो सुना है। आप तो कह सकते हैं। It is your political speech; you can always do that. It is your prerogative. लेकिन बात यह नहीं है। बात यह है कि वहाँ कुछ नहीं है तो वहाँ बनाना है। इसलिए मैंने वहाँ पर पिछले एक साल में 16 रेलवे इंडस्ट्री दी हैं। वह अगर दो-तीन साल में हो जाएगा तो भारत में कोच की कोई समस्या नहीं होगी। मैट्रो कोच के लिए मैंने दिया, डीएमयू के लिए मैंने दिया, लोकोमोटिव के लिए दिया, एवसैल के लिए दिया, वैगन के लिए दिया। हमने इसलिए यह सब दिया कि अगर हम नहीं देंगे तो वहां डेवलपमेंट नहीं होगा। रायबरेली कोच फैक्ट्री के लिए मैंने कहा कि एक साल में कोच निकल आएगी तो अप्रैल में पहली कोच वहाँ से बाहर निकल आएगी। लेकिन कितना बनाएँ - 500, 600, 100 या 200 से कुछ नहीं होता है, हमारी डिमांड तो 50000 डिब्बों की है, लेकिन हमारे पास नहीं हैं। हमें एक लाख डिब्बों की जरूरत है लेकिन हमारे पास नहीं है। बहुत मुश्किल से कर रहे हैं। मैं इसके लिए आपसे क्षमा मांगने के लिए भी तैयार हूँ कि मेरे पास देने के लिए दिल है लेकिन हम कैसे दे सकते हैं, हमारे पास इतनी क्षमता नहीं है। इसलिए बंदोबस्त ऐसा होना चाहिए कि जिससे आने वाले डेढ़ साल में आपको पता चले कि रेलवे कितना क्लरफुल हो रही है। We are going faster in this respect. हम कहते हैं कि फाइनेंशियल परफॉर्मेंस खराब है, क्या खराब है? दो साल पहले पे कमीशन आया। We are proud of our employees. Why not? They are doing their job and putting their maximum for the country; they are also doing their job day and night. You can compare the railway staff with the Army. I am always proud of them. वे भी दिन रात काम करते हैं। लेकिन जब एक कमीशन आता है तो हमारे ऊपर बर्दन होता है। जब पाँचवाँ पे कमीशन आया था तो मैं एनडीए के साथ थी। वह समय मैंने देखा कि 6000 करोड़ हमारा इंटरनल जनरेशन में चला गया था। At that time, even our operating ratio was about 98.3 per cent. I am telling you again, this time also, it was like this. तब तो 6000 करोड़ का था और अभी 73000 करोड़ है। अगर यह माइनस नहीं होता तो हमारा 73000 करोड़ प्लस होता। यह तो हमें इन्फ्लेज़ को देना पड़ेगा। लेकिन इसके मुताबिक भी 92.3 परसेंट हमारा ऑपरेशन रेशियो था। वह भी रिवाइज़ करके हम 92.1 में लेकर आए। दस साल पहले 98 परसेंट था। हम उसको तब भी 91 में ले आए। 73000 अगर हमारा नहीं जाता तो हमारे यहाँ 74 परसेंट के मुताबिक आपरेशन रेशियो चला आता। खाली बोलने के लिए, राजनीति करने के लिए बोलना ठीक है। Our performance is not bad; our loading is good; our passenger earning is also good. लेकिन क्या होता है आप देखिये, तीन चार स्थानों के बारे में मैं बताना चाहती हूँ। पंजाब में देखिये, कभी राजस्थान में देखिये, बंद है। कोई भी एजिटेशन होता है तो कहते हैं कि रेल बंद कर दो। रेल बंद कर दी। कर्नाटक में एक इंसीडेंट हुआ, आइरन ओर के लिए प्रबलम हुई, मुझे 2000 करोड़ रुपये की लोडिंग नहीं हुई। It is not that the fault of Railways; we are victims of the circumstances.

उड़ीसा में आयरन ओर माइनिंग में समस्या हुई, जिसकी वजह से हम दो हजार करोड़ रूपए की लोडिंग नहीं कर सके। कभी जाट आंदोलन चलता है, कभी गुर्जर

आंदोलन चलता है। हम इसकी इज्जत करते हैं, क्योंकि हमारे यहां लोकतांत्रिक व्यवस्था है। लेकिन आरक्षण के लिए आप रेल को क्यों रोकते हैं? इसकी वजह से हमारे द्वारा प्लान की गई लोडिंग नहीं हो पाती है। बिहार में लोकल पुलिस स्टेशन का ओ.सी. चेंज हुआ, लेकिन उसकी वजह से रेल के इंजन को अलग कर दिया। चूंकि रेलवे विज़िबल है, इसमें जनता की गलती नहीं है। रेल सभी जगह है, जिसके कारण वह ऐजिटेशन करके बंद कर देते हैं। इससे हमारी इंकम नहीं होती है।...**(व्यवधान)** बंगाल में बहुत करते हैं। आपको नहीं पता है। आप पंचवर्षीय भी चाहते हैं, रेल भी रोकते हैं, दोनों साथ-साथ कैसे हो सकते हैं? इसके लिए कानून बनाने की जरूरत है कि किसी भी मूवमेंट के लिए रेलवे को टच करना ठीक नहीं है। Railways is an essential service. रेलवे की लाइन को रोकने से लोकतांत्रिक स्टॉप हो जाता है। Only the Railways are passenger friendly. रेल में बस से एक चौथाई भाड़ा लगता है। It is very cheap. इस संबंध में मैंने सौ किलोमीटर तक का एक सर्वे करवाया था। जिसमें यह पता लगा था कि बस में इस दूरी के लिए 50 रूपए लगते हैं, जबकि रेल में केवल 15 रूपए ही लगते हैं। रेल सस्ती और तेज है। इसलिए रेलवे की मदद करने की आवश्यकता है। मैं आज हूं, कल नहीं रहूंगी, कल कोई और आएगा, लेकिन लोकतांत्रिक और देश के लिए रेलवे के सिस्टम को डेवलप करना जरूरी है।

महोदया, माननीय सांसदों की पीआरएस के बारे में काफी शिकायतें हैं। I am giving instructions to do it within a month and whatever PRS is pending will have to be completed. I have told them that I do not know how to do it but you have to do it....**(Interruptions)** प्रत्येक एमपी के लिए एक कम्प्यूटर रिजर्वेशन सेंटर की रिकमण्डेशन हमने की है, जिसकी नहीं हुई है, उसके लिए हम कर देंगे।

महोदया, दूसरी बात, आदर्श स्टेशन की है। हमने 500 स्टेशन आदर्श स्टेशन के लिए चुने थे, जिनमें से 450 के करीब हो चुके हैं, जो बचे हुए हैं, वे मार्च तक हो जाएंगे। इसके अलावा जिन सांसदों के निर्वाचन क्षेत्र के लिए किसी आदर्श स्टेशन की रिकमण्डेशन है, उसे आप सीधे भेज दीजिए, उसे भी हम इनवॉल्यूट करेंगे। ...**(व्यवधान)** वर्ल्ड क्लास स्टेशन में दिक्कत आ रही है। हमने वर्ल्ड क्लास स्टेशन के लिए ग्लोबल टेंडर किए थे। लेकिन केवल कंसल्टेंसी में ही 25-30 करोड़ रूपए खर्च होते हैं। इसलिए हम इसे नहीं कर सकते हैं। हम इसे रिव्यू करेंगे और डोमैस्टिक कम्पनियों को एडवांटेज देंगे। पॉलिसी रिव्यू की वजह से हम वर्ल्ड क्लास स्टेशन प्रोजेक्ट नहीं कर पाए हैं।

महोदया, रेलवे ने मदरसा स्टूडेंट्स को कनसेशन दिया। जूनियर मदरसा, हायर मदरसा, स्टूडेंट, प्रैस पीपल, कैंसर पैशेंट, सीनियर सिटीजन और फिजीकली चैलेंज को कनसेशन दिया है। ऐसे बहुत से काम हैं जो हम लोगों ने किए हैं। हमने लोगों को इज्जत दी है। केवल 25 रूपए में सौ किलोमीटर गरीब लोग इज्जत से सफर कर सकते हैं। सौ किलोमीटर कितना दूर होता है? Can you imagine? यह कोई कम दूरी नहीं है। It is good for unorganised sector, BPL families and all the poor people. 4 लाख लोग इज्जत से ट्रेन में सफर करते हैं।

महोदया, हम लोगों ने रिक्रूटमेंट पॉलिसी में बदलाव की बात की थी। हमने रिक्रूटमेंट पॉलिसी बनायी है। जिसमें हमने रिज़नल लैंग्वेज को हमने प्रायोरिटी दी है।

ऑल स्टेट्स में रिज़नल लैंग्वेज में एग्जाम होगा। ...**(व्यवधान)** किसी ने मना किया, वह अच्छी जानता है, लेकिन उसकी अंग्रेजी अच्छी नहीं है। कोई बिहार में हिन्दी अच्छी जानता है, लेकिन उसकी बंगला अच्छी नहीं हो सकती है। कोई उड़ीसा में रहता है तो उसकी वहां की लैंग्वेज अच्छी होगी। He/She can give their interviews in their local languages. इसे भी हम लोगों ने किया है। हम लोगों ने कुछ साल में इंडस्ट्रियल हाउस को इकोनॉमिक शेयर दिया है। If industrial houses want to invest, then they will get economic share. इसके लिए हमने आर थ्री आई पॉलिसी, न्यू केंटरिंग पॉलिसी और रिक्रूटमेंट पॉलिसी भी बनाई है। ऐसी बहुत सारी पॉलिसी हम लोगों ने बनाई है, Within this short time.

मैडम, मैं आपके माध्यम से सदन में कहना चाहती हूँ कि अभी जो हमारी जरूरत है, वह यह है कि अभी डेढ़ लाख करोड़ रूपए के करीब का प्रोजेक्ट पेंडिंग है। देवगौड़ा जी कह रहे थे, I respect him very much. हम क्या करें, यह हमने नहीं किया। वह प्रोजेक्ट बहुत सालों से पड़ा है। कई प्रोजेक्ट बंद भी गए हैं, ऐसी परिस्थिति है, रुपया कैसे आएगा। क्या रेल में पैसेंजर और फ्रेट अर्निंग से प्रोजेक्ट कर सकते हैं, इतना नहीं कर सकते हैं। Railways have both commercial as well as social obligations. चाहे नेचुरल केलीमिटी, डिजास्टर, बाढ़ या सुखाड़ आए, रेल विदाउट मनी में काम करता है। कब कंसेशन देना है, ये सब रेल विभाग करता है, लेकिन पूरा प्रोजेक्ट्स पैसेंजर अर्निंग्स और फ्रेट अर्निंग्स से हम नहीं कर पाते हैं। रेल रोकने लोडिंग को भी रोक देता है। डीजल सेस से भी हमारे ऊपर बहुत ज्यादा प्रेशर पड़ा, तब भी हम लोगों ने एक पैसा भी नहीं बढ़ाया ताकि आम जनता को कोई प्रोब्लम न हो। This is the decision of the UPA-II Government. हम लोगों ने ऐसा किया है।

मैडम, मैं आपके माध्यम से सदन में कहना चाहती हूँ कि यह बात सच है कि हमारे जो प्रोजेक्ट्स पड़े हैं, इसके लिए हम लोगों ने सोचा। I have already discussed this matter with both the hon. Finance Minister and also the hon. Prime Minister. हमारे जितने भी प्रोजेक्ट्स पड़े हैं, सोशली डिजाइरेबल प्रोजेक्ट भी है, वे बहुत दिनों से पड़े हैं। यह एक क्रॉनिक डिजीज के माफिक हो गया, क्योंकि यह बहुत दिन से पड़े हैं। इसके लिए कुछ करना पड़ेगा। इसके लिए प्लानिंग कमीशन के साथ भी हम लोगों ने डिसकशन किया है, इसका कोई सोल्यूशन होना चाहिए। प्लानिंग कमीशन ने कहा है कि हम इसके बारे में चर्चा करके कुछ करेंगे। हम लोगों ने उसमें सोशली डिजाइरेबल आदि जितनी स्कीमें हैं, जिसकी हमने सन् 2009-10 और 2010-11 में घोषणा की थी, उन्हें हम 12 प्लान्स, जो अगले साल शुरू होंगे, उनमें हम प्रधानमंत्री रेल विकास योजना में शामिल करेंगे। इसके लिए फाइनेंस मिनिस्ट्री, प्लानिंग कमीशन, All will sit together and take a decision on this. इस साल में भी 131 सर्वे हम लोगों ने दिया है, 345 के करीब ट्रेनें दी हैं, इसकी और भी डिमांड है, लेकिन हम क्या करें, हमारे पास रैवस एवं कोच नहीं हैं। अभी अगर हम कुछ करेंगे तो गड़बड़ हो जाएगी। इसलिए अभी हम कुछ नहीं कर सकते हैं।

मैडम, मैं आपके माध्यम से सदन में कहना चाहती हूँ कि हमारे माननीय सदस्य चाहते हैं कि ज्यादा स्टोपेज़ दे दो, हम कितने स्टोपेज़ देंगे। हम तब तक स्टोपेज़ नहीं दे सकते हैं, रेल लोकल बस नहीं हो सकती है, क्योंकि रेल को थोड़ा तेज चलना लोग पसन्द करते हैं। अगर रेल के हर जगह स्टोपेज़ करेंगे तो यह लोकल एवं पैसेंजर बस हो जाएगी, तो राजधानी, राजधानी, दुंतो, शताब्दी और इंटरसिटी आदि कुछ भी नहीं रहेगी। ...**(व्यवधान)** एक-दो कर सकते हैं, लेकिन इतनी नहीं कर सकते हैं, क्योंकि फिर रेल डिस्टर्ब हो जाएगी। ...**(व्यवधान)**

**अध्यक्ष महोदया:** आप मंत्री जी की पूरी बात सुन लीजिए। आप क्यों खड़े हैं, आप बैठ जाइए।

**कुमारी ममता बनर्जी:** मैडम, सेप्टी के लिए भी हम लोगों ने शुरुआत की है। सन् 2001-02 में 17500 करोड़ दिया गए थे, इसे ट्रेक रिन्यूवल और साइड सेप्टी मेटिरियल्स में खर्च किया। उसमें से 99 परसेंट रुपया खर्च हो चुका। अभी हम लोगों ने जो डिजीजन लिया है, जो अनमैन्ड लैवल कर्ज़िंग था, This is an area of concern. अनमैन्ड लैवल कर्ज़िंग - लास्ट ईयर हम लोगों ने तीन हजार लिया था और इस बार भी हम लोग डेढ़ हजार के करीब करेंगे तो हमारा पूरे अनमैन्ड

लैवल कौंसिंग खत्म हो जाएंगे। फिर भी अगर कोई रह जाएगा तो उस पर भी हम ध्यान देने के लिए तैयार हैं। We will man them and also regarding ROBs and underpasses if you have any suggestion. इसे स्टेट गवर्नमेंट के साथ ज्वाइंटली हम लोग कर सकते हैं। हमारा जो एंटी कोलिशन डिवाइज़ है, मैं दस साल पहले गोवा में मडगांव गई थी, तब जाकर कोंकण रेलवे डिवाइज़ उन्होंने किया था, उसका नाम एसीडी है। उसे टेस्ट करने में दस साल का समय लगा, यह सक्सेसफुल है या नहीं है। उसके बाद अब फैसला किया है कि इसे हम करेंगे।

### **16.00 hrs.**

स्पीकर मैडम, यह अब तक ओनली नॉर्थ फ्रंटियर रेलवे में था, लेकिन अब हमने सात और जोन इसके अंदर लिए हैं। Out of 17 Zones, if eight Zones are covered within these areas, then I think it will be a great achievement for the Indian Railways from the safety point of view. Regarding TPWS and SIMRAN, I am grateful to Mr. Sam Pitroda. He has given some train system programme for SIMRAN. That also has been covered under this Budget.

Regarding the industries, whatever industries we have announced including Madhepura and Raebareli, will be covered. Within April, new coaches will be started and I would request Shrimati Sonia Gandhi to inaugurate it. It is her constituency and her desire. अप्रैल महीने में रायबरेली से फर्स्ट कोच निकलेगी।

मधेपुरा, महौसा, छपरा और दानकुनी, कचरा पाया और जितने भी ऐसे स्थान हैं, इनमें स्थापित किए जाने वाले सभी कारखाने 3-पी मॉडल में हैं। कचरा पाया आलरेडी प्रॉसेस में है। पी.पी.पी. रेल का एक नया आइडिया है। इसमें जल्दबाजी करने से काम खराब हो जाएगा, फिर आप लोग विल्लाएं कि गड़बड़ी हो गई, फिर आप रैजिगनेशन मांगेंगे और फिर स्कैम-स्कैम कर के आप लोग शोर मचाएंगे। इसलिए थोड़ा देख रहे हैं और आहिस्ता चल रहे हैं। इसे ठीक प्रकार से सिस्टम के अनुसार करने के लिए छः मैम्बर्स की एक कमेटी बना दी है। वह कमेटी जब अपनी रिक्मेंडेशन देगी, उसके बाद यह काम हो जाएगा और प्रॉसेस में आ जाएगा। ऐसी बात नहीं है कि हमने बिहार में बन्द कर दिया या आपने बंगाल में बन्द कर दिया। ऐसा मत कहिए। हम ऐसा कभी नहीं करते हैं।

कुछ प्रोजेक्ट हैं। एक सर्वे के लिए तो किशोर दा ने प्रोजेक्ट दिया है। नान्देड-लातूर रोड और एक और सर्वे के लिए सर्जेशन दिया है-गुनापुर-नरसीपट्टम वाया कडूपम-परवतीपुरम-मुकाभा-सैलूरा एंड अर्कायू एंड पडेरो दैन अम्बिकापुर-झारसगुडा का प्रोजेक्ट एक ऑनरेबल मैम्बर ने दिया है। एक नया प्रोजेक्ट सर्वे के लिए डिआट्रा-कुआडा-मंडला-जबलपुर-राजनांदगांव आदि का भी है। इसके अतिरिक्त बाराबंकी-फैजाबाद-अयोध्या-जाफराबाद आदि की डबलिंग के बारे में निर्मल स्वामी जी का प्रोजेक्ट है। सर्वे तो हम कर सकते हैं। सर्वे में कोई दिक्कत नहीं है। सर्वे हम कर लेंगे। सर्वे में भी पैसा लगता है। आपको पता होना चाहिए कि सर्वे करने में 1 से 3 करोड़ रुपए तक लगते हैं।

जहां तक कुछ ट्रेनों को रोकने का संबंध है, जैसे श्री हरिन पाठक जी मुझसे अमृतसर और गुजरात के लिए कह रहे थे। हम से और माननीय सदस्यों ने भी रिक्वेस्ट की थी। एक सदस्य ने मुम्बई से नासिक चलने वाली ट्रेन का नाम एक कवि के नाम पर रखने की रिक्वेस्ट की थी। मैंने कह दिया वह ट्रेन कवि के नाम पर चला दी जाएगी। गिरिजा जी ने और विलास मुत्तेमवार जी ने भी कुछ बोला। हम कोशिश करेंगे कि सभी कामों को करवाया जाए। ...*(व्यवधान)*

**अध्यक्ष महोदया :** आप कृपया मंत्री महोदया को बोलने तो दीजिए।

**कुमारी ममता बनर्जी :** अध्यक्ष महोदया, जहां तक इंडीविजुअल मैम्बर्स के सर्जेशनों का सवाल है, मैं बताना चाहती हूँ कि सभी को हम एग्जामिन करेंगे, हम उन्हें रिव्यू करेंगे। ...*(व्यवधान)*

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) â€¦\**

KUMARI MAMATA BANERJEE: Madam, we will give detailed replies to all the hon. Members. There are some requests for DRM office also. That will be examined and we will let you know about it.

An. hon. Member said that without the approval of the Planning Commission we are doing all these things. It is not like that at all. Without the approval of the Planning Commission, I have not done anything. Whatever I do is within the jurisdiction of the Constitution and the Railway Board. I do them with the approval of the Planning Commission and the Ministry of Finance. I do everything within the norms laid down and not outside the norms. Anybody can fight with me politically but we should not play dirty politics in development work.

With these words, Madam, I request all the hon. Members to support the Railway Budget, Supplementary Demands for Grants and adopt the Report of the Railway Convention Committee.

*...(Interruptions)*

MADAM SPEAKER: The question is:

"That this House approves the recommendations contained in Paras 55, 56, 57, 58 and 62 of the First Report

of the Railway Convention Committee (2009), appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to Lok Sabha on 10<sup>th</sup> December, 2010."

*The motion was adopted.*

MADAM SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2010-11 to the vote of the House:

The question is:

"That the respective 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 31<sup>st</sup> day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1, 3, 4, 6 to 13 and 16."

*The motion was adopted.*

---

MADAM SPEAKER: A number of cut motions have been moved by Members to the Demands for Grants (Railways) for 2011-12. Shall I put all the cut motions to the vote of the House together or does any hon. Member want any particular cut motion to be put separately?

SEVERAL HON. MEMBERS: Please put all the cut motions to the vote of the House together.

MADAM SPEAKER: I shall now put all the cut motions which have been moved together to the vote of the House.

*All the cut motions were put and negatived.*

MADAM SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants (Railways) for 2011-12 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, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31<sup>st</sup> day of March, 2012, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

*The motion was adopted.*

---