

>

Title: Further discussion on the Demands for Grants No. 1 to 16 in respect of the Budget (Railways) for 2012-2013 (Discussion concluded).

***श्री भरत राम मेघवाल (श्रीगंगानगर):** माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह भी करता हूँ कि मेरी तथा मेरी क्षेत्र की जनता की लम्बे समय से चली आ रही मांगों की ओर ध्यान दिया जावे—

. पिछले आठ वर्षों से सरूपसर से श्रीगंगानगर आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा था जो लगभग पूरा हो चुका है। 2010-11 में गाड़ी चलाने की बात की गई थी वित्त वर्ष 2011-12 समाप्त हो चुका है परंतु अभी तक गाड़ी का प्रचालन शुरू नहीं किया गया। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से विनम्र आग्रह है कि इस रेल लाइन पर शीघ्र-अति-शीघ्र गाड़ियों का प्रचालन शुरू किया जावे।

सरदार शहर से वाया रावतसर होते हुए हनुमानगढ़ नई रेल लाइन का सर्वे हो चुका है। माननीय पूर्व रेल मंत्री (कुमार ममता बनर्जी) ने बजट प्रस्ताव के माध्यम से सदन को सूचित किया था कि बारहवीं पंचवर्षीय योजना में कार्य शुरू हो जायेगा। रेल बजट 2012-13 में इस बाबत जिक्र तक नहीं किया गया। अतः माननीय मंत्री जी से विशेष निवेदन है कि बजट 2012-13 के प्रस्तावों में सरदार शहर से वाया रावतसर होते हुए हनुमानगढ़ नई रेल लाइन का कार्य शीघ्र शुरू किया जावे।

पिछले बजट में श्रीगंगानगर, हनुमानगढ़, सूरतगढ़ रेलवे स्टेशनों को मार्डन रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी जिसका अभी तक कार्य शुरू नहीं किया गया है। माननीय मंत्री जी इस दिशा में भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

मान्यवर, मेरे क्षेत्र में जिला मुख्यालय श्रीगंगानगर व तहसील स्तर पर सूरतगढ़, संगरिया आदि क्षेत्रों में ओवर ब्रिज, आरओबी की बहुत आवश्यकता है माननीय मंत्री जी से विशेष निवेदन है कि इन तीनों शहरों में ओवर ब्रिज शीघ्र बनाने की मांग जो आम जनता की है आपके विचारार्थ निवेदन कर रहा हूँ।

रेलवे स्टेशनों पर जन सुविधाओं का पूर्णतः अभाव है, कई रेलवे स्टेशनों पर सुलभ कॉम्प्लेक्स तक नहीं है और जहां है वे प्रयोग में नहीं हैं। उदाहरण के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र श्रीगंगानगर के अंतर्गत संगरिया रेलवे स्टेशन पर सुलभ काम्प्लेक्स एक वर्ष पूर्व तैयार हो चुका था परंतु आज तक भी जनता के प्रयोग में नहीं है।

सरूपसर से श्रीगंगानगर ट्रेक पर जनता की मांग के अनुसार समपार बनाने की आवश्यकता है। माननीय मंत्री जी इस संबंध में मैं आपके मंत्रालय को निरंतर पत्र व्यवहार करता रहा हूँ। मेरे क्षेत्र में रेलवे ट्रेक के एक ओर आबादी है तथा रेलवे ट्रेक के दूसरी ओर उन्हीं किसानों की कृषि भूमि है अतः उनको निरंतर अपने खेतों तक आना जाना रहता है। इस बात को ध्यान में रखकर वरियता के आधार पर समपारों की व्यवस्था करावें।

स्टेशनों पर रिटायरिंग रूम/वैटिंग हॉल के हातात-सफाई व्यवस्था से संबंधित तथा आवश्यक मेटेनैन्स/रिपेयर (टूट-फूट सुधार) आदि की आवश्यकता है। माननीय मंत्री जी इस मुद्दे पर भी आप विचार करें।

आपने रेल बजट प्रस्तावों पर मुझे अपने विचार रखने का अवसर दिया जिसके लिए आपका धन्यवाद और माननीय मंत्री जी मेरी बातों की ओर तवज्जो देंगे। इस विश्वास के साथ मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***श्री प्रेमचन्द गुड्डू (उज्जैन):** सर्वप्रथम मैं माननीय मंत्री जी का ईज्जत पास की दूरी 100 कि.मी. से बढ़ाकर 150 कि.मी. करने पर धन्यवाद देता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र उज्जैन में आगामी सिंहस्थ महाकुंभ होना निश्चित हुआ है। जिसमें देश विदेश से करोड़ों श्रद्धालुओं के आने की संभावना है। महाकुंभ को सफल बनाने में रेलवे की महत्वपूर्ण भूमिका रहेगी इसलिए अभी से कार्य प्रारम्भ किए जाने चाहिए क्योंकि एन वक्त पर कार्य पूर्ण नहीं हो सकेगा। वर्तमान रेल बजट में महाकुंभ व उज्जैन के लिए कुछ भी नया शामिल नहीं किया गया है, यहां प्रसिद्ध धार्मिक स्थल बाबा महाकाल का मंदिर है, जिसमें देश के विभिन्न स्थानों से प्रतिदिन हजारों श्रद्धालु आते हैं। रेलवे बजट में घोषणाएं तो होती हैं लेकिन पूर्ण नहीं हो पाती उज्जैन रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा पूर्व दो रेल बजट में हो चुकी है। परंतु खेद का विषय है कि आज तक कार्य पूर्ण नहीं हुआ है। जिससे रेल मंत्रालय ही नहीं बल्कि जनप्रतिनिधियों की भी फजीहत होती है। इसलिए मेरा सुझाव है कि घोषणाएं केवल उन कार्यों की हों जिन्हें मंत्रालय पूर्ण कर सके। मैं अपने संसदीय क्षेत्र की निम्न मांगों को माननीय मंत्री जी से इसी बजट में शामिल कर पूर्ण करने हेतु निवेदन करता हूँ।

इन्दौर-उज्जैन का विद्युतीकरण आज तक नहीं हो पाया जबकि यह कार्य काफी समय से लंबित है। अतः जल्दी विद्युतीकरण हेतु संबंधित को निर्देशित किया जाना चाहिए।

इन्दौर-पूणे व जयपुर-पूणे एक्सप्रेस को बैंगलोर या चैन्नई तक विस्तारित किया जाए जिससे कायम्बटूर, चैन्नई आदि शहरों के लिए सीधी रेल सेवा प्रारम्भ हो सके।

उज्जैन जिले के सभी रेलवे स्टेशनों का सौन्दर्यकरण/नवीनीकरण किया जाना चाहिए।

इन्दौर से चलने वाली कुछ प्रमुख गाड़ियां इंदौर-जबलपुर एक्सप्रेस, इंदौर-छिंदवाड़ा, जैसी महत्वपूर्ण गाड़ियों को उज्जैन से होकर चलाया जाए।

गाड़ी संख्या 12415/12416 इन्दौर इंटरसिटी एक्सप्रेस का प्रस्थान व आगमन समय दोनों तरफ से इंटरसिटी गाड़ी के हिसाब से ठीक नहीं है। यह गाड़ी मेरे संसदीय क्षेत्र उज्जैन व मध्य प्रदेश राज्य के महत्वपूर्ण शहर इन्दौर को जोड़ती है। इसका इन्दौर से चलने का समय 18:00 से 20:00 बजे के बीच व ह. निजामुद्दीन से चलने का समय 19:00 बजे से 20:00 बजे के बीच होना चाहिए जिससे इस रूट के लगने वाले लगभग आठ माननीय सांसदों व यात्रियों को सुविधा होगी। इसके साथ ही इस गाड़ी के प्रथम श्रेणी वातानुकूलित में दो सीटों का केवल एक ही कूपा है। जब एक साथ इस गाड़ी में दो माननीय सांसद यात्रा करते हैं तो उनको परेशानी होती है। अतः दो सीटों वाले कूपों में वृद्धि कर पूरी बोनी ए.सी. प्रथम की लगाई जाए क्योंकि इस गाड़ी में 7 माननीय सांसद यात्रा करते हैं।

. सिंहस्थ महाकुंभ में देश विदेश के श्रद्धालुओं के साथ अमृतसर से भी हजारों लोग आयेगे अतः गाड़ी संख्या 19325/19326 इन्दौर-अमृतसर एक्सप्रेस वाया उज्जैन होकर चलाया जाए।

उज्जैन से इंदौर प्रतिदिन हजारों यात्री यात्रा करते हैं अतः यहां एक फास्ट गाड़ी चलाये जाने की अत्यंत आवश्यक है।

. उज्जैन-फतेहाबाद मीटरगेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तन कार्य जल्द प्रारम्भ किया जाए।

उज्जैन में रेलवे की 17 एकड़ भूमि जो कि आगर रोड़ पर रिक्त पड़ी है, यहां जोनल ट्रेनिंग सेंटर का प्रस्ताव जो पूर्व में भी मुख्यालय में भेजा जा चुका है। शीघ्र कार्यवाही कर सेंटर की स्थापना की जाए।

. आगामी सिंहस्थ महाकुंभ को ध्यान में रखते हुए गाड़ी संख्या 59385/59386 को छिंदवाड़ा-इन्दौर पैसेंजर को वाया उज्जैन होकर चलाया जाना चाहिए।

गाड़ी संख्या 12854/53 दुर्ग-भोपाल व 12185/84 रीवा-भोपाल एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन तक रतलाम तक एवं सप्ताह में चार दिन इन्दौर तक विस्तार किया जाये। जिससे उज्जैन व रतलाम के यात्रियों को भी अतिरिक्त सुविधा मिल सके। विदित हो यह गाड़ी भोपाल में 8-10 घंटे खड़ी रहती है। इसके विस्तार से गाड़ी के समय का सदुपयोग हो सकेगा।

गाड़ी संख्या 14309/10 उज्जैन-देहरादून एक्सप्रेस वर्तमान में उज्जैन में छः घंटे से अधिक समय तक खड़ी रहती है, उज्जैन से रतलाम की दूरी मात्र 90 कि.मी. है। इस ट्रेन को रतलाम तक बढ़ाया जा सकता है जिससे स्थानीय नागरिकों को काफी लाभ होगा।

इन्दौर-रतलाम-उज्जैन-पूणे होकर बैंगलोर-हैदराबाद-मैसूर आदि नई ट्रेने प्रारम्भ की जाए क्योंकि इसी रूट पर अजमेर व अहमदाबाद से कई ट्रेने चल रही हैं।

गाड़ी संख्या 19328/29 रतलाम - $\frac{1}{2}$ को उदयपुर तक बढ़ाया जाए।

उज्जैन-इन्दौर से मुम्बई के बीच शताब्दी या गरीब रथ जैसी नई गाड़ियां प्रारम्भ की जाएं। वर्तमान में चल रही दुरन्तो एक्सप्रेस का किराया भी अधिक है व शतलाम-उज्जैन जैसे स्टेशनों से यात्रियों को टिकट भी नहीं दिया जाता है।

उज्जैन में टिकट आरक्षण हेतु एक अतिरिक्त काउंटर खोला जाए क्योंकि वर्तमान में काउंटर पर लम्बी लाइन लगती है।

सभी स्टेशनों पर वाटर प्यूरीफाई लगाया जाए।

मासिक सीजन टिकट पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों को इन्दौर-उज्जैन के बीच सभी गाड़ियों में अनुमति दी जाए।

गाड़ी संख्या 12473 सर्वोदय एक्सप्रेस एवं गाड़ी संख्या 12477 जामनरग-जम्मू एक्सप्रेस का आलोट में स्टापेज किया जाए।

गाड़ी संख्या 12465 रणथेम्बर एक्सप्रेस महिदपुर रोड़ में स्टापेज किया जाए।

गाड़ी संख्या 12415/12416 का तराना रोड़ में स्टापेज किया जाए। तराना क्षेत्र की लगभग 20,000 आबादी है। जिससे यहां के नागरिकों को काफी लाभ मिलेगा तथा एक आरक्षण काउंटर इसी क्षेत्र में खोला जाए वर्तमान में यहां के नागरिकों को आरक्षण हेतु उज्जैन लगभग 50 किलोमीटर दूर जाना पड़ता है।

***श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी):** मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर अनुदान की मांगों पर चर्चा के अवसर पर बोलने का मौका प्रदान किया।

सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री जी एवं श्रीमती सोनिया गांधी जी को धन्यवाद देता हूँ कि वर्ष 2011-12 के रेल बजट पर चर्चा के दौरान मेरे निवेदन पर ऊंचाहार रेल दुर्घटना के मृतक आश्रितों को नौकरी प्रदान की गई। हालांकि वर्ष 2012-13 के रेल बजट में मेरे लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी के लिए केवल दो कार्य स्वीकृत किये गए हैं, जिसमें जहांगीराबाद-बाराबंकी रेलमार्ग को इस वर्ष में दोहरीकरण किया जाना तथा बाराबंकी-फैजाबाद-अयोध्या-जफराबाद की रेल लाइन दोहरीकरण का सर्वे किया जाना है।

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

इस बजट में 60,100 करोड़ रूपए का वार्षिक योजना परिव्यय का लक्ष्य रखा गया है जो अब तक की सबसे सर्वाधिक परिव्यय योजना है।

माननीय रेल मंत्री जी ने देशभर में होने वाली रेल दुर्घटनाओं की ओर गंभीर रूप से ध्यान दिया है, इसलिए दुर्घटना के प्रमुख कारण बिन चौकीदार वाले समपार फाटकों के लिए रेल रोड ग्रेड सैपरेशन कार्पोरेशन ऑफ इंडिया नामक निगम का गठन करने का निर्णय लिया है।

इस बजट में यात्रियों की सुविधाओं के विस्तार के संबंध में अनेकों महत्वपूर्ण निर्णय लिए गए हैं, जिनमें प्रमुखतः गर्मियों की भीड़ से निपटने के लिए ट्रेनों की फेरों में वृद्धि की गई है। रेल यात्रियों/उपयोगकर्ताओं के लिए सुख-सुविधा का पूर्ण ध्यान रखने का भी निर्णय लिया गया है।

इस रेल बजट में यात्री किराए में बढ़ोतरी की गई है, लेकिन मैं आम जनता के बीच में रहता हूँ और जो बढ़ोतरी की गई है वह ज्यादा नहीं है, इससे मैं सहमत हूँ। मैंने न्यूज चैनल पर ही आज जनता की राय को देखा है, वे भी इससे सहमत हैं। आम जनता यह अपेक्षा करती है कि उनकी यात्रा अच्छी हो, स्टेशन व ट्रेन साफ-सुथरी हों तथा आसानी से सुगम यात्रा की जा सके, जिसमें भारतीय रेल न अच्छा प्रयास किया है।

माननीय रेल मंत्री जी के बजट भाषण पर चर्चा के दौरान निम्नलिखित कार्यों को रेल बजट 2012-13 में सम्मिलित कराने का अनुरोध करता हूँ।

माननीय मंत्री जी के भाषण के पैरा 111 में सभी संसद सदस्यों से रेल की गति धीमे हो जाने के कारण ठहराव दिये जाने पर अपना खेद व्यक्त किया है। लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि रेल केवल उन व्यक्तियों के लिए नहीं है, जो प्रमुख बड़े रेलवे स्टेशनों के निकट रहते हैं। रेल ही यात्रा का एक ऐसा माध्यम है, गांव गांव को शहरों से जोड़ता है। मैंने माननीय रेल मंत्री जी को कई बार पत्र लिखकर यह अवगत कराया है कि मेरा लोक सभा क्षेत्र अत्यंत पिछड़ा है, मानव संसाधान विकास मंत्रालय के द्वारा भी इसे शैक्षणिक रूप से पिछड़ा घोषित किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त बाराबंकी अल्पसंख्यक बाहुल्य तथा बुनकर बाहुल्य क्षेत्र है, यूपीए सरकार सदैव अल्पसंख्यक तथा बुनकरों के हितों को ध्यान में रखने के लिए प्रणवद्ध है। बाराबंकी के प्रमुख स्टेशनों के माध्यम से ही यहां के बुनकर अपने माल को आसानी से ला व लेजा सकते हैं। मैं किसी राजधानी या शताब्दी जैसी ट्रेनों के ठहराव के संबंध में निवेदन न करते हुए निम्न ट्रेनों का ठहराव

करने का अनुरोध करता हूँ, आशा है कि मेरी प्रस्ताव पर माननीय मंत्री जी उचित निर्णय लेंगे-

क्र.सं.	ट्रेन नम्बर व नाम	ठहराव का स्टेशन
1	12555-12556 (गोरखधाम एक्सप्रेस)	बाराबंकी
2	1 8 2 0 1 - 1 8 2 0 2 (दुर्ग-गोरखधाम एक्सप्रेस)	बाराबंकी
3	1 4 3 0 7 - 1 4 3 0 8 (इलाहाबाद-बरेली पैसेंजर)	मलिहाबाद, बाराबंकी
4	13237-13238 (पटना मथुरा एक्सप्रेस) 13239-13240	बाराबंकी
5	1 4 2 0 5 - 1 4 2 0 6 (फैजाबाद-दिल्ली एक्सप्रेस)	बाराबंकी
6	15211-15212 (जन नायक एक्सप्रेस)	फतेहपुर, बाराबंकी
7	15209-15210 (सहरसा अमृतसर जनसेवा एक्सप्रेस)	फतेहपुर, बाराबंकी
8	15210-15211 (अमृतसर सहरसा जनसेवा एक्सप्रेस)	फतेहपुर, बाराबंकी
9	14015-14016 (सदभावना एक्सप्रेस)	हैदरगढ़

मैं माननीय रेलमंत्री जी का इस ओर भी ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि बाराबंकी से देवा शरीफ की दूरी मात्र कि.मी. है, लेकिन इस मार्ग पर गोरखपुर हावड़ा ट्रंक लाइन तथा लखनऊ-बनारस ट्रंक लाईन बीच में पड़ती है और घंटों रेलवे फाटक बंद होने के कारण प्रतीक्षा करनी पड़ती है, मैंने माननीय रेलमंत्री जी को इन दोनों लाइनों के ऊपर ओवरब्रिज बनाने का सुझाव दिया गया था, जिसे स्वीकृति तो पदान कर दी गई है, लेकिन राज्य सरकार से इस सहमति की प्रतीक्षा की जा रही है कि रेलवे ओवरब्रिज बनाने के बाद नीचे के फाटक को बंद कर दिया जाएगा। मेरा माननीय रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि वे शीघ्र अतिशीघ्र इस ओवरब्रिज पर कार्य प्रारम्भ कराए।

मैंने पिछले वर्ष भी रेल बजट पर चर्चा के दौरान धार्मिक आस्था से जुड़े स्थान अयोध्या-बाराबंकी (देवा शरीफ)-BĀ%oEĀ%oXĀ%o{Ā%oĀ-Ā® के मध्य मेमू ट्रेन संचालन की मांग रखी थी, लेकिन उसे इस बार भी स्वीकृत नहीं किया है। उक्त मार्ग पर उचित सड़क सुविधा नहीं है और यदि इस मार्ग पर मेमू की सुविधा संचालित की जाती है, तो यह निश्चित है कि इससे रेलवे को आय का अच्छा स्रोत प्राप्त होगा। पूर्व में यह सुविधा संचालित थी, लेकिन पिछले कुछ वर्षों से इसे बंद कर दिया गया है।

आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की योजना से देश के सैकड़ों रेलवे स्टेशनों का विकास संभव हुआ है। मेरे लोक सभा क्षेत्र के बाराबंकी स्टेशन को वर्ष 2010 में आदर्श श्रेणी का रेलवे स्टेशन बनाने का निर्णय लिया गया था, लेकिन अभी तक भी बाराबंकी रेलवे स्टेशन का आदर्श श्रेणी रेलवे स्टेशन जैसी कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है, ना तो वातानुकूलित वेटिंगरूम है और ना ही रेल टिकट आरक्षण के लिए अलग से भवन, जिसकी अत्यंत आवश्यकता है। मैंने इस पिछले वर्ष 2011-12 रेल बजट पर चर्चा के दौरान तथा बाद में भी जनपद- बाराबंकी के फतेहपुर रेलवे स्टेशन को आदर्श श्रेणी का रेलवे स्टेशन बनाने का अनुरोध किया था, जिसे इस वर्ष प्रस्तुत किये गये बजट में सम्मिलित नहीं किया गया है। अतः मैं पुनः अनुरोध करना चाहूंगा कि हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन को आदर्श श्रेणी रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा करने का कष्ट करें।

माननीया रेल मंत्री जी आपने रेलवे बजट के दौरान स्वास्थ्य देखभाल अवसंरचना सुविधाओं के विकास का कार्यक्रम रेलवे की भूमि पर स्थापित करने की घोषणा की थी। उसी क्रम में 50 ओपीडी तथा डायग्नोस्टिक सेंटर प्रस्तावित स्थलों में बाराबंकी रेलवे स्टेशन का नाम भी सम्मिलित है। अभी मौके पर इस संबंध में कोई भी कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है। आपसे अनुरोध है कि कृपया बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर प्रस्तावित कार्य को तीव्रता से प्रारम्भ कर दिया जाए बल्कि इन सुविधाओं का विस्तार कर ट्रोमा सेंटर की स्थापना की जाए। मैं आपको बताना चाहूंगा कि बाराबंकी लखनऊ से मात्र 28 कि.मी. की दूरी पर है। लखनऊ उत्तर रेलवे तथा पूर्वोत्तर रेलवे का डिविजन मुख्यालय है। यहां से सबसे निकट बाराबंकी रेलवे स्टेशन है, जहां से ही पूर्वोत्तर रेल गोरखपुर लाइन तथा उत्तर रेलवे की वाराणसी लाइनें जाती हैं। लखनऊ जहां पर दोनों रेल डिविजन हैं तथा उत्तर प्रदेश की राजधानी भी होने के कारण चिकित्सा सुविधाओं पर भारी दबाव है, यदि उच्च श्रेणी की चिकित्सा सुविधाएं नजदीक के स्टेशन बाराबंकी में विकसित कर दी जाती हैं तो लखनऊ पर दबाव तो कम होगी ही साथ ही गोण्डा, बलरामपुर, बहराच, श्रावस्ति जैसे नजदीकी जनपदों को चिकित्सा का लाभ मिल सकेगा।

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

ओशी वरिन्द्र कुमार (टीकमगढ़): रेलवे की अनुपूरक मांगों पर हो रही चर्चा के संबंध में मैं कहना चाहता हूँ कि अनेक रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण की बात बजट में की गई है ललितपुर सिंगरौली रेलवे लाइन में टीकमगढ़ से लेकर खजुराहों के निर्माणाधीन स्टेशनों में खजुराहों स्टेशन जैसी समरूपता होना चाहिए जिसमें बुंदेलखंड की छाप दृष्टिगोचर होने के साथ ही पर्यटन के महत्व को भी बढ़ाया जा सके। हरपालपुर निवाड़ी स्टेशनों पर अभी प्रारंभ की गई उदयपुर खजुराहों ट्रेन का स्टापेज किया जाना चाहिए। देश के जो क्षेत्र रेल सुविधाओं से वंचित होने के कारण विकास की दृष्टि से पिछड़े हैं वहां प्रस्तावित रेल सेवाओं को शीघ्र प्रारंभ किया जाना चाहिए जिससे वहां रोजगार के अवसर बढ़ सकें इसके साथ ही मध्यप्रदेश के बुंदेलखंड में सवारी गाड़ी डिब्बा अथवा मालगाड़ी के डिब्बे के कारखाने भी प्रारंभ किया जाना चाहिए। नौगांव तक रेल सेवायें प्रारंभ होने के साथ ही वहां कंप्यूटराइज्ड रेल आरक्षण सुविधा भी शुरू की जानी चाहिये। ओरछा जैसे प्रसिद्ध पर्यटन केंद्रों में पर्यटकों को आकर्षित करने वहां सभी एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टापेज एवं स्टेशन का सौंदर्यकरण भी किया जाना चाहिये। ललितपुर टीकमगढ़ खजुराहों तक रेल लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण भी साथ-साथ किया जाना चाहिए।

* Speech was laid on the Table

ओशी हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर): सरकार द्वारा 2012-13 के लिए अनुदान की मांगों को सदन में रखा गया है। रेलवे के द्वारा हाल ही में बजट पेश किया गया, इसमें संसाधनों की कमी के कारण परियोजनाओं के लंबित रहने का रेलवे विकास पर कुप्रभाव पड़ा है। रेलवे द्वारा संसाधन जुटाने के लिए यात्री किराए की पेशकश सरकार द्वारा वापिस ली गई। एक मंत्री द्वारा रेल बजट रखना और दूसरे के द्वारा बजटीय उतर देने जैसे ऐतिहासिक कारणों से यह बजट जाना जाएगा। सरकार ने रेल बजट के बाद अपनी अनुदान की मांगें पेश की हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करता हूँ कि रेलवे के विकास का सर्वाधिक विकास करने के लिए मेरे निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित मामलों के निपटान करें। मेरे क्षेत्र में चन्द्रपुर तथा यवतमाल यह दोनों जिले आते हैं। यह जनजातीय क्षेत्र के अंतर्गत आते हैं। लेकिन वहाँ पर रेल विकास परियोजना तथा रेलवे स्टेशनों का अभाव है। चन्द्रपुर जैसे औद्योगिक महानगर तथा जिला मुख्यालय होने के बाद भी इसकी रेलवे द्वारा उपेक्षा की जा रही है। यहाँ पर औद्योगिक विकास को अधिक गति देने के लिए रेलवे के प्रचालन को बढ़ावा देने की आवश्यकता को देखते, दक्षिण की ओर जाने वाली सभी गाड़ियों के ठहराव देने की मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ।

राजधानी, तमिलनाडु सहित साप्ताहिक चलने वाली सभी गाड़ियों का चन्द्रपुर रेलवे स्टेशन पर ठहराव देना चाहिए। इसी तरह यवतमाल जिले को वर्ना से जोड़ने के लिए नई रेल पटरी बिछाने की परियोजना स्वीकृत करने की आवश्यकता है। वर्ना स्टेशन पर जो गुड्स शेड है उसके कारण यहाँ का पर्यावरण प्रदूषित होने की शिकायतों को देखते हुए यह गुड्स शेड यहाँ से हटाना चाहिए। यवतमाल जिले के किसानों को समय पर खाद आपूर्ति के लिए वर्ना तथा कायर रेलवे स्टेशनों पर रैक प्वाइंट को स्वीकृति देनी चाहिए। वर्ना रेलवे स्टेशन पर इस रेलवे स्टेशन से गुजरने वाली सभी गाड़ियों का ठहराव देने की जरूरत है। यवतमाल जिले के मुकूटबन में नया हॉल्ट स्टेशन बनाया जाना चाहिए। बल्लारपुर तथा चन्द्रपुर रेलवे स्टेशन पर तकनीकी ठहराव दिए गए सभी रेलगाड़ियों के कमर्शियल ठहराव और रेल टिकट दिए जाने चाहिए। रेलवे का प्रचालन बढ़ाने में यह उपयोगी साबित हो सकता है।

इसी तरह नागपुर क्षेत्र का विभाजन कर इसे जोनल कार्यालय बनने की मांग को स्वीकृत करें। रेलवे द्वारा पिछले कुछ वर्षों में रेलवे उपरी पुल स्वीकृत किए गए लेकिन क्रियान्वयन के अभाव में वह सभी लंबित हैं, ऐसे बाबुपेट, माजरी, वणी में रेल उपरी पुल बनाए और इसमें रेलवे अपने पूरे संसाधनों के साथ

* Speech was laid on the Table

इसे पूरा कराए। हमारे यहाँ पर मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग के कारण बढ़ती दुर्घटना को देखते हुए यहाँ पर चौकीदार नियुक्त करें और दुर्घटना पीड़ितों को आर्थिक मुआवजा देने का प्रवधान करें। महोदय, रेलवे के द्वारा विकास सुनिश्चित होना है। इसलिए हमारे क्षेत्र के विकास को आगे बढ़ाने के लिए उपरोक्त सुझाव को स्वीकृत करने का आग्रह और अनुरोध करता हूँ। मैं मानता हूँ कि रेल मंत्री इस पर ध्यान केन्द्रित कर आवश्यक सहयोग देंगे।

***SHRI R. THAMARAISELVAN (DHARMAPURI):** I would like to take this opportunity to put forth the grievances of the people of my constituency namely Dharmapuri, while supporting the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2012-2013, presented by the Hon'ble Minister for Railways.

The much demanded Salem Division has become a reality about four years back. But the Division has not become fully functional as the Railways have not earmarked single paise for the same. The Salem Division Office is functioning without a proper office building. Therefore, there is an urgent need to allocate funds for the purpose of Salem Division.

Similarly many projects declared for the State of Tamil Nadu remained only on papers even after the demands had become a reality after an initiative of more than several decades. The State has been meted out a step mother attitude by the Governments in power. I brought to the notice of the Hon'ble Railway Minister during the initial discussion on current Railway Budget about some projects which needed his urgent attention. Again below I mention some more demands pertaining to my constituency.

The people of my constituency have been demanding to operate Bush Pull Train during day time between Dharmapuri and Bangalore and vice-versa.

The trains running between Chennai and Salem should also be run during day time.

The present Bush Pull train be extended upto Dharmapuri which is presently running between Yeshvantpur and Hosur.

To reduce the conjunction in coaches, additional coaches be attached in all the trains passing through Dharmapur-Morapur-Bommidi routes as people are switching over to trains as the bus fare is quite high.

There is a need to introduce more trains between Bangalore and Kerala which will help to cover many pilgrimage places falling in this route.

Necessary steps should be taken to commence the sanctioned new railway line between Dharmapur and Morapur without insisting that the State Government should bear 50% of cost of the project as this project does not involve much amount. If this project is implemented, it will be a great help for all.

There is an urgent need to convert Omalur to Baiyappanaahalli train line into electric double line.

The Garib Rath which is running through Bangalore to Kochuvelli and Bangalore to Puducherry should have stop at all Stations and the fare for Garib Rath needs to be reduced to enable the poorer section of the society to bear it.

There has been a long pending demand to introduce a train between Dharmapuri to Jolarpet via Hosur, Krishnagiri etc. This demand if implemented will be met with the aspirations of the people of three districts.

There is also a strong demand to merge the Hosur to Omalur line via Dharmapuri with Salem Division as Bangalore Division is not at all paying any attention.

The Canteen, rest rooms and dormitory have not been in operation at Dharmapuri Railway Station for the last one year and the same be made functional urgently.

The train which was running when the route was in meter gauge between Bangalore-Nagore-Trichy Passenger Train be operated again on Broad Gauge Route.

The Coimbatore-Bangalore Fast Passenger Train and Salem-Mettur- Hosur Passenger Train should be operated as promised earlier.

Madurai-Bangalore via Dharmapuri Intercity Express should be re-operated again which was operated earlier.

There is also an urgent need to introduce a Fast Passenger Train between Madurai and Bangalore via Dharmapuri.

The people have been demanding that two coaches exclusively reserved for ladies should be attached in all trains.

The reservation counters should be operated in two shifts at Dharmapuri as the present counters work partially.

There is a strong demand to provide halt for the following trains at Morappur (1) 13352 Alleppey-Dhanbad Super Fast Express (2) 16323 Thiruvananthapuram-Shalimar Express (3) 12507 Ernakulam-Guwahati Express (4) 12758 Coimbatore-Tirupathi Express (5) 13351 Dhanbad-Alleppey Express (6) 16324 Shalimar-Thiruvananthapuram Express (7) Guwahati Ernakulam Express and Tirupathi-Coimbatore Express.

The demands made by me in earlier submission are as under:-

A) CONSTRUCTION OF RAIL OVER-BRIDGES

- a) Adhiyaman Kottai Railway Gate falling on the Dharmapuri-Salem National Highway (NH-7)
- b) Vennampatti Railway Gate in Dharmapuri town.
- c) Pennagaram Railway Gate (Kumarasamy Pettai Railway Gate)
- d) Kadagathur Railway Gate
- e) Chinthalpadi Railway Gate
- f) Buddireddipatti Railway Gate

There is an urgent need to construct these over bridges at above places. All these places fall under Bangalore Division of South Western Railway and under Salem Division of Southern Railway. The construction of these over bridges is very essential as public passing through these gates are finding it very difficult to commute.

B) CREATION OF MANNED LEVEL CROSSING AT SIVANALLI VILLAGE.

There is also need to construct a level crossing at Sivanalli under Salem Division of Southern Railways. In the absence

of level crossing at Sivanalli, people from more than 30 villages have to take the risk of their lives by crossing un-manned level crossing.

C) STOPPAGE OF TRAIN NO. 2695/2696 CHENNAI-THIRUVANATHAPURAM-CHENNAI EXPRESS AT MORAPPUR RAILWAY STATION.

Railway Station at Morappur is an ancient Railway Station under the control of Salem Division of Southern Railways which falls in my constituency. This Station serves the people who are heading towards Chennai and other parts of the country and the State. Hundreds of people visit the railway station regularly. Dharmapuri District is the most backward district in the state of Tamil Nadu. Due to this backwardness, the people of this district had to move from Dharmapuri to far away places for their livelihood and for better prosperity. However, the Train No. 2695/2696 Chennai-Thiruvananthapuram, Chennai Express does not have a stop at this Station.

D) STOPPAGE OF TRAIN NO. 6381/6382 MUMBAI-KANYAKUMARI MUMBAI EXPRESS AND 7229/7230 SABARI EXPRESS AT BOMMIDI RAILWAY STATION.

Another important Railway Station falling in my district is Bommidi. This station also serves the people of both Dharmapuri and Krishnagiri districts. However, this station does not have stoppage for train no. 6381/6382 Mumbai-Kanyakumari Mumbai as well as 7229/7230 Sabari Express running between Thiruvananthapuram to Hyderabad via Tirupati. It is pain and pertinent to mention here that when the Mumbai-Kanyakumari GST Express enters Kerala. It stops at all stations in Kerala. Whereas it does not have a stoppage at many important stations in Tamil Nadu.

E) STOPPAGE OF TRAIN NO. 6537/6538 BANGALORE-MANGALORE-BANGALORE EXPRESS AT DHARMAPURI RAILWAY STATION AND INCREASING ITS FREQUENCY ON DAILY BASIS.

Dharmapuri Railway Station under control the Bangalore division of South-Western Railway serves the people of both Dharmapuri and Kanyakumari heading towards Bangalore, Mumbai, Thiruvananthapuram etc. However, it does not have a stop for train no. 6537/6538 Bangalore-Mangalore-Bangalore Express. Therefore, I urge upon the Hon'ble Minister to direct the concerned to make a stoppage for this train at Dharmapuri.

F) STOPPAGE OF TRAIN NO. 16537/16538 BANGALORE-NAGARCOIL EXPRESS AT DHARMAPURI AND ENHANCING ITS FREQUENCY.

There has been a popular demand for stoppage of train no. 16537/16538 running between Bangalore and Kanyakumari (Nagarcoil) Express at Dharmapuri, and also to enhance its frequency on daily basis instead of twice in a week as there is huge volume of passenger traffic between Nagarcoil and Bangalore daily.

G) IMPLEMENTATION OF NEW TRAIN BETWEEN BANGALORE AND DHARMAPURI ANNOUNCED IN LAST RAILWAY BUDGET.

A new Fast Passenger Express Train was announced in the last Railway Budget 2011-12, to be operated between Bangalore and Dharmapuri by the then Hon'ble Railway Minister, but the same has not yet become a reality.

I am quite sure that this time, the Hon'ble Minister for Railways will definitely consider these issues favourably and fulfill the Demands of the people of my district.

With these words I conclude and support the Demands for grant.

***SHRI K. SUGUMAR (POLLACHI):** I thank you very much for allowing me to put forward the following in connection with the discussion on Demands for Grants of Railways for the year 2012-13 presented by the Government.

In this connection, it is to bring to the kind notice of the government that the entire state of Tamil Nadu is totally disappointed

with the way the Railway Budget neglected the State of Tamil Nadu. The works which are going on are moving at snail's speed. Sir, the Palani to Pollachi and Pollachi to Palakkad were supposed to be completed earlier and yet to be completed. There is an urgent need to speed up the same. Again the work on Pollachi to Pothanur is moving on a very low key level. This work was to be completed by 31.03.2012. but the way it is moving I am doubt it will take another few years. Therefore, there is an urgent need to look into it by allotting sufficient funds which will not only help to complete the project on time as well as to prevent cost escalation.

I had stressed earlier about the need to construct a new railway station as Halt Station at Atchipatti which is very close to Pollachi, since the present Pollachi Railway Station is too far away from Pollachi. There is also need to construct new railway stations at Poolankaner and Thippampatti which are falling between Palani and Pollachi. Similarly, there is also a demand to construct new railway stations at Kovilpalayam, Thamaraikulam and Chettipalayam falling between Pollaching and Pothanur. Another important thing which I would like to demand here is for two rail overhead bridges one at Vadugupalayam and the another at Mullupadi.

As our Hon'ble Chief Minister Dr. Puratchi Thalaivi Amma said that the Railway Budget does not adequately address the rail infrastructure needs of Tamil Nadu or meet the specific requirements of the State.

The State Government's request for 16 new trains on specific tracks connecting important destinations has been ignored. The 10 new trains that are to be introduced in the current year are not as requested by Tamil Nadu. The requests for gauge conversion of six railway lines and electrification of Villupuram-Katpadi section, creation of the Oragadam Rail Link to Avadi to connect the two industrial hubs with State Cooperation and double lining of Villupuram-Tiruchi stretch have not been included in the budget. Similarly, it is disappointing to note that there has been no announcement of a dedicated freight corridor in the Southern Sector originating in Chennai. When the scheme was announced in 2006 in the Eastern and Western Sectors, the Southern Sector should have been included, considering the importance of Tamil Nadu as a manufacturing hub. Chennai gets 18 additional suburban services against 75 sanctioned for Mumbai and 44 additional services and 50 new services for Kolkata. Therefore, I urge upon the government to provide justice to the State of Tamil Nadu as demanded by our Hon'ble Chief Minister, Dr Puratchi Thalaivi Amma. While participating in the Railway Budget, I wish to take the privilege to mention over here some of the demand concerning my parliamentary constituency. The work on Palani to Polachi, Polachi to Palakkad and Polachi to Coimbatore of gauge conversion was to be completed by 31.03. 2012, but the way the work is progressing I doubt it will take some more time inviting cost escalation. This is one of the factors which the Railways are facing all over the country. Sir, there is a growing demand for a halt station at Aachipatti i.e. Polachi (North) as the present railway station is far away and the Aachipatti is a fast developing area with a sizable population with a lot of commercial activities. There is also a growing demand to set up stations at Kovilpalayam and Chettipalayam falling under Palakkad Division of Southern Railway. There were stations at these places, but cancelled before the gauge conversion work. Similarly, there is also a demand to set up a railway station at Thippampatti and Poolankanar falling under Madurai Division of Southern Railway . Poolankanar be made as a station with facility for freight movement as from here a lot of movement of cotton, vegetable takes place and moreover there are many warehouses existing at this place.

With this I conclude my speech with a request that the Railway may please be kind enough towards Tamil Nadu State and implement all those demands made herein.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, the Hon. Minister.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI MUKUL ROY): Mr. Deputy-Speaker, Sir, at the outset, I would like to express my heartfelt gratitude to the hon. Members like Shri Shri Meghwal ji, Shri Shailendra Kumar ji, Shri Dara Singh Chauhan ji, Shrimati Meena Singh ji, Dr. Dome, Shri Rao, Shri Lalu ji, Shri Arjun Sethi ji, Shri Panda, Shrimati Chakravarty, Shri Sanjay Nirupam ji, Dr. Raghuvanshi ji, Dr. Tarun Mandal and others who have participated in the discussion on the Railway Budget 2012-13.

In all, 29 hon. Members delivered their speeches, while 10 others have laid their speeches on the Table of the House. They have all put forth valuable suggestions. Sir, I would like to assure you and the House that the points raised by the hon. Members will receive my most serious attention. I will take appropriate action on each one of them, wherever feasible.

The Standing Committee on Railways has tabled their Report on 25th April 2012, having examined the Rail Budget 2012-13 at length. The Committee has made valuable recommendations relating to the Railway Budget. The Ministry will consider the views and recommendations of the Committee and the hon. Members earnestly and take action as required in a time bound manner.

The Demands for Grants amounting to Rs 2,42,076 crore are being sought to cover expenditure for financial year 2012-13 including the vote on account of Rs 41,834 crore already approved by Parliament in March 2012.

Madam, former Minister of Railways, Mamata Banerjee, gave Indian Railways a much needed roadmap in the form of Vision 2020 document. She envisaged that the Indian Railways will cater to the needs of the people across the country and income strata. The objective was to deepen and broaden the agenda of inclusive growth. I salute the core objective underlined in her vision to take Indian Railways on a new path of high growth. I am committed to take forward this agenda. I would also like to place on record my sincere and deep appreciation for railway personnel across the spectrum for their hard work and round the clock efforts in keeping the wheels of this great organization, which touches the lives of every Indian moving.

I intend to galvanize efforts towards mopping up resources through non-tariff measures to fill the gap created as a result of measures announced by me earlier to provide the much needed relief to passengers travelling in Second class, Sleeper class, AC-3 tier and AC Chair Car classes.

Renewed thrust will be given to PPP initiatives that are in the pipeline and these would be taken forward on a fast track to augment conventional sources of asset creation. I feel that advertising, as a source of earning, has not been fully exploited. Considerable potential exists due to the prominent locations, where our stations are located. There would be a focused

approach for utilizing the vacant land and air-space available with Railways, while fully complying with the norms laid down by the Government.

The Vision 2020 document envisages elimination of accidents on Indian Railways in the next 10 years time. Hon. Members would have noted that safety has been provided a definite thrust. I would, from my side, assure this House that the safety initiatives, already proposed would be implemented. Resources required for the purpose would be mobilised and deployed. Hon. Members are aware that it is accidents at unmanned level crossings that are the main cause for concern. Even though negligence is invariably on the part of the road-user, Railways feel duty bound to address this issue proactively to avoid the untold misery caused to many families. Therefore, the commitment to eliminate the Unmanned Level Crossings in a time bound manner would be pursued with vigour. I am happy to share with the hon. Members that as against 20,786 unmanned crossings existing in 1995, the number has been progressively brought down and stands at 13,471 at present. Keeping in view the safety requirement, the number of manned level crossings has increased from 15,435 to 18,315 during the same period. The construction of ROBs/RUBs is also being given a major thrust to replace these crossings. I can assure the House that within a very short period, the Railways would be trying to make all level crossings manned, either through ROBs or RUBs or any other method.

Special efforts would be made in the areas of Track Renewal, Bridges, Signalling & Telecommunication Works, Rolling Stock and freight terminals, which will help in realizing the vision of transforming the Indian Railways into a technology-friendly modern organization.

Sir, hon. Members will agree that the Railways are playing a significant role in development in the country by providing rail connectivity to the remote, backward and tribal regions even when such works are not justified on financial considerations. Further, railway is an environmentally friendly mode of mass transport. For sustained growth of railway network, large investments are required. To augment resources for execution of such projects, we have been requesting state governments to come forward for sharing the cost. The response from the state governments has been quite encouraging. Our efforts of engaging with the state governments would continue.

Hon. Members have pointed out that very low funding has been given to some new works included in the Budget 2012-13. I wish to clarify that whenever a new work is included in the Budget, the outlays for the first year are usually low as the funding needs are not high mainly because preliminary activities such as preparing the estimates have to be undertaken. However, I assure hon. Members that if a particular new project requires more funds than the token provision made, all effort would be made to provide the same.

Despite our resolve to augment internal resources, the expansion of rail infrastructure would not be possible without sustained and sufficient budgetary support from the government. The 12th Five Year Plan has been proposed with an outlay of Rs 7.35 lakh crore out of which Rs 2.8 lakh crore is to be received through the budgetary support. Madam, the Indian Railways have a large shelf of sanctioned projects under execution. The value of such projects is over Rs 4 lakh crore, including those under Rolling Stock and Machinery and Plants programs. Since resources available to the Ministry of Railways to execute these projects are limited, completion takes a long time. I would humbly request the Finance Minister and the Prime Minister, through this august house, to sufficiently augment the budgetary support so that the Railways are able to meet the growing transportation needs of the economy thereby fulfilling the aspirations of the people. In fact, I would urge that one time sanction of funds from the government be considered so that the railways could execute their sanctioned projects in a time bound manner and improve their revenues. This would be in the overall interest of the economy as the additional revenue becoming available would reduce the reliance of the railways on further support from the government.

Some of the hon. Members have expressed concern at the current financial position of the Railways. Position has been compared with cash surpluses before dividend generated during the period 2004-05 to 2008-09. Position in this regard was adequately discussed in the White Paper brought out in December 2009. I wish to remind this august House that the main reason for present financials of the Railways is the additional burden placed by the Sixth Central Pay Commission. The cumulative impact till end of 2011-12 has been over Rs 73,000 crore. Besides, the downturn in the economy has also been a factor. I assure the august House that I am constantly striving to improve the financial position of the Railways at the earliest.

The Members are aware that the operating ratio at the end of 2012-13 has been projected at 84.9 percent, which represents a quantum improvement over 95 percent in 2011-12. I wish to share with the august House that the best ever operating ratio recorded by the railways was 74.7 percent in 1963-64. Thereafter the operating ratio has always been higher, with spikes in the years of implementation of the recommendations of successive pay commissions. I am confident that we shall be able to keep the operating ratio at healthy levels in the coming years.

During discussion on the budget, one hon. Member has expressed his concern about the announcement in the budget speech about setting up of Rail Tariff Regulatory Authority. It may be recalled that in my reply to the discussions in the august house on 'vote on account' presented in March 2012, I had clearly articulated my decision not to pursue this announcement. The position remains unchanged.

I am happy to share with the hon. Members that the thrust on electrification of railway routes has yielded good results. Electrification of 975 route kilometres was achieved during 2010-11. During 2011-12, the target of 1110 route kilometres plus 220 track kilometres has been achieved. We have fixed an even higher target of 1500 route kilometres for the current year, which we are confident to successfully achieve.

Another serious concern raised by an hon. Member earlier through you, Madam, was the lack of back up arrangements to prevent incidents of fire of the type which occurred at Kurla a few days back. While Railways were able to repair the extensive damage and restore services in 4 to 5 hours, I feel it my duty to inform the hon. Member that such failures shall be averted with the completion of the challenging work of conversion from DC traction to AC, already commissioned on Western Railway and targeted for March 2013 on Central Railway.

During the course of discussion on the Budget, hon. Members have raised the issue of progress of work of Rail Wheel Factory at Chhapra. Execution of the project is being undertaken on turnkey basis, construction work has been completed and machines have been commissioned. Necessary approval from the Pollution Control Board of the State Government has been obtained. The testing of the Plant has been carried out successfully and 150 wheels have been cast. Similarly, the work for setting up of POH workshop to undertake periodic overhaul of 600 coaches per annum at Harnaut has also been completed. All the Machinery and Plant for Phase-I has been received and commissioned and the workshop has become operational.

I am also happy to share with the hon. Members that since the time the railways took over the management of Burn Standard Company Limited and Braithwaite and Company Limited, the two entities have been doing well and we are determined to ensure that they become even more useful assets for Indian Railways.

As regards the new locomotive manufacturing factories at Madhepura and Marhowra, the progress has been admittedly slow. It is a widely acknowledged fact that execution of large infrastructure projects through PPP mode, particularly in developing countries, is yet to get streamlined. These projects must be accompanied by appropriate due diligence, and I am hopeful that we shall soon be able to resolve the issues involved and move forward.

Madam, hon. Members have raised concerns about the progress of the gauge conversion work on Lumding-Silchar section. This project had suffered setback at initial stages on account of difficult terrain and high incidence of militancy. However, thanks to untiring efforts of the staff and officers of North East Frontier Railway, the work is now progressing well. Similarly, I am happy to share with the august House that the work on Bogibeel bridge across the Brahmaputra is now progressing well and is targeted for completion in 2015.

The hon. Members are also aware that new line projects connecting Capitals of all eight states in the north east have been sanctioned and work is in progress.

Coupon Validating Machines (CVMs) are stand-alone machines, working on Central Railway and Western Railway. These machines are meant for stamping date and time on the coupons already sold to the customers. The CVMs are not being discontinued immediately. Central Railway and Western Railway have been advised to continue their usage till March 2013. In the meanwhile, the suggestion for integration of CVMs with Unreserved Ticketing System (UTS) has been noted and the feasibility of the technical integration with UTS will be examined. The Railways are associated with the common man with more than two crore passengers travelling every day. We realise that much needs to be done to come up to the full expectations of the passengers as far as the amenities and services are concerned. Efforts to improve these would continue.

A suggestion was made during discussion on the budget to install systems for automatic door closing on sub-urban trains in Mumbai. While we shall continue to work on this idea, I wish to share with the hon. Members that due to the huge rush of commuters handled not only on Mumbai suburban sections but also other suburban services in Kolkata & Chennai, immediate implementation is perhaps not possible. To tide over the problem of overcrowding, Railways are continually increasing number of coaches in trains as also increasing the number of trains.

Some of the hon. Members have expressed concern over the standard of catering at the stations and in the trains. I would like to inform the House that the core catering activity is regaining its feet under the new Catering Policy. I am confident that the monitoring envisaged under the Zonal and Divisional Control would streamline the system.

A large number of vacancies in the railways has been a cause of concern for hon. Members in the past. I am happy to share with the august House that the railways have initiated action to correct the position. After streamlining the process of recruitment, like conducting examination on the same day, setting up of question papers in regional languages, waiver of examination fees for women, minority and economically backward sections, a recruitment drive was launched and about 75,000 candidates, including about 1400 in RPF have been recruited. In the FY 2012-13, about 1,44,000 candidates, including about 12400 candidates in RPF, are proposed to be recruited. I can assure the House that the present

recruitment drive will ensure manning of all safety category posts and will also cover posts reserved for SC/ST/OBC categories and also for persons with disabilities.

Sir, Hon. Members have repeatedly underlined the need to make the Ministry of Railways more responsive to issues highlighted by them. I wish to state that the Ministry accords highest importance to views, suggestions and demands received from hon. Members, written references from the hon. Members are invariably replied to. I assure the august House that I am committed to bringing about a culture of even higher level of sensitivity and urgency amongst my officers in this regard. I would also like to assure the House that I would be personally responding in writing to all the points raised, concerned with their States and constituencies, individually by the hon. Members on the floor of the House during the course of the discussion on this Budget.

I would like to once again thank the hon. Members for their valuable suggestions and immense support given to the Railway Budget and conclude by requesting the House to approve the Demands for Grants 2012-13 and the related Appropriation Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: A number of cut motions have been moved by Members to the Demands for Grants (Railways) for 2012-13. 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?

...(Interruptions)

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

The cut motions were put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants (Railways) for 2012-13 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India, out of 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 31st day of March 2013, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.
