

Title: Further combined discussion on the Resolution regarding 3<sup>rd</sup> Report of the Railway Convention Committee; Budget (Railways) 2013-14; Demands for Grants in respect of Budget (Railways) 2013-14; Supplementary Demands for Grants in respect of Budget (Railways) 2012-13; and Demands for Excess Grants in respect of Budget (Railways) for 2010-11 (Government Resolution - Adopted and Discussion Concluded).

MADAM SPEAKER: Now, we shall take up item nos. 16 to 20.

The hon. Railway Minister.

...(Interruptions)

**श्री विलास मुत्तेमवार (नागपुर):** माननीय अध्यक्ष जी, जिन्हें बोलने का मौका नहीं मिला है उन्हें स्पीच ले करने की परमिशन दी जाए।

MADAM SPEAKER: The permission is there to lay their speeches on the Table of the House.

SHRI VILAS MUTTEMWAR : Thank you, Madam.

**\*श्री सुरेन्द्र सिंह नागर (गौतम बुद्ध नगर)** सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहूंगा कि जो उन्होंने मेरे संसदीय क्षेत्र से सम्बद्ध चोला से बुलन्दशहर और दादरी से सिन्दरबाद—बुलन्दशहर लाईन का प्रावधान किया है।

इस क्षेत्र के लिए नई लोकल रेलगाड़ी चलाए जाने के साथ-साथ कई महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाने की आवश्यकता थी और महिलाओं के लिए भी महिला स्पेशल रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए थी। लेकिन, इन सबके लिए इस रेल बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

इस प्रकार से देश के सर्वाधिक जनसंख्या/रेल यात्री वाले राज्य तथा गौतमबुद्धनगर, जो राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत आता है और जहां से एक बहुत बड़ी संख्या में रेल यात्रियों का राजधानी दिल्ली व अन्य स्थानों के लिए आवागमन होता है, को रेल सुविधाएं प्रदान न करना उचित प्रतीत नहीं होता।

दिल्ली से मुम्बई के लिए रेलवे कॉरिडोर बनाए जाने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दादरी व अन्य ग्रामों की भूमि अधिग्रहित किए जाने की योजना है। लेकिन, किसानों को उनकी भूमि का वाजिब मुआवजा न मिलने के कारण कृषकों में भारी रोष है। अतः मेरे संसदीय क्षेत्र के किसानों की अधिग्रहित की जाने वाली भूमि का उचित मुआवजा दिलाया जाए।

मेरे गृह जनपद बुलन्दशहर के गुलावली रेलवे स्टेशन को उत्तीकृत व नवीनीकरण करते हुए यहां पर संगम एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र गौतमबुद्धनगर के अंतर्गत दादरी एक प्रमुख रेलवे स्टेशन है। यह रेलवे स्टेशन राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत आता है और यहां से कई एक्सप्रेस रेलगाड़ियां होकर गुजरती हैं। लेकिन, इन एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दादरी रेलवे स्टेशन पर न होने के कारण नोएडा व ग्रेटर नोएडा के नागरिकों को रेलवे आवागमन में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इस रेलवे स्टेशन पर जरूरी मूलभूत सुविधाओं का भी भारी अभाव है।

अतः मेरा अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले दादरी रेलवे स्टेशन को उत्तीकृत करते हुए यहां पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिए जाने और यात्रियों को विश्रामालय, पेयजल, शौचालय इत्यादि की सुविधाएं प्रदान करवाए जाने हेतु आवश्यक कार्यवाही की जाए।

मेरे क्षेत्र से लखनऊ, जो राज्य की राजधानी है, के लिए कोई रेलगाड़ी नहीं है। अतः मेरे क्षेत्र से लखनऊ के लिए रेलगाड़ी चलाई जाए।

रेलगाड़ी संख्या 6411 खुर्जा से दिल्ली जंक्शन और रेलगाड़ी संख्या 64152 दिल्ली से अलीगढ़ जं० के लिए चलती है, इनमें यात्रियों की संख्या को देखते हुए डिब्बे बढ़ाए जायें। रेलगाड़ी संख्या 54418 डाऊन मेरठ से नई दिल्ली के बीच चलती है, इसका लिंक 64102 के साथ गाजियाबाद जं० पर पुनः बहाल किया जाए, जोकि 20 वर्ष पूर्व था। रेलगाड़ी संख्या 64581 दिल्ली से सांय 5.25 पर हाथरस के लिए चलती है, इसका समय दोपहर बाद 3.50 किया जाए। आनन्द विहार रेल टर्मिनल से खुर्जा के लिए कोई पैसेंजर रेलगाड़ी नहीं है। इसलिए आनन्द विहार रेल टर्मिनल से खुर्जा के लिए दोपहर बाद 3 बजे तक पैसेन्जर रेलगाड़ी प्रारम्भ की जाए।

उत्तर प्रदेश राज्य का गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र राजधानी दिल्ली से सटा हुआ है। गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र के नागरिकों का अपने कामकाज के सिलसिले में दिल्ली प्रतिदिन आना-जाना होता है। इनमें महिला यात्रियों की संख्या भी काफी अधिक होती है। हालांकि महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों के मार्गरक्षण हेतु रेलवे सुरक्षा बल और राजकीय रेलवे पुलिस कर्मियों को तैनात किया जाता है, जिनकी पूरी गाड़ी की सुरक्षा की जिम्मेदारी होती है, लेकिन "केवल महिलाएं" सवारी डिब्बों की सुरक्षा के लिए रेलवे द्वारा कोई विशेष व्यवस्था नहीं है।

मेरा अनुरोध है कि दिल्ली-अलीगढ़ मार्ग पर चलने वाली रेलगाड़ियों में महिला यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए महिला सवारी डिब्बों के लिए विशेष रेलवे पुलिसकर्मियों को तैनात किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाएं।

उत्तर प्रदेश राज्य के गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत खुर्जा जंक्शन एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन से बड़ी संख्या में रेलगाड़ियों का आवागमन होता है तथा दिल्ली के निकट होने के कारण यहां से प्रतिदिन बड़ी संख्या में यात्री दिल्ली एवं अन्य स्थलों के लिए अपने कामकाज के सिलसिले में आते-जाते हैं।

लेकिन, इस स्टेशन पर रेल सुविधाओं का भारी अभाव है। हालांकि रेलवे द्वारा यहां पर चार टिकट सिड़कियों की स्थापना एक वर्ष पूर्व की गयी थी, मगर इन सभी सिड़कियों में कर्मचारी तैनात न होने की वजह से टिकट वितरण का कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं हो सका है। वर्तमान में सुर्जा जंक्शन पर सुबह के समय केवल दो सिड़कियों के माध्यम से ही टिकट बांटी जाती है, जो रेलवे यात्रियों की संख्या को देखते हुए नगण्य है।

अतः मेरा अनुरोध है कि सुर्जा जंक्शन पर जरूरी मूलभूत सुविधाएं प्रदत्त कराए जाने के साथ-साथ वहां स्थापित की गयी सभी टिकट सिड़कियों के माध्यम से रेलवे टिकट बांटने की सुविधा अविलम्ब उपलब्ध करवायी जाए।

उत्तर प्रदेश राज्य का बुलन्दशहर जिला मुख्यालय राजधानी दिल्ली से रेलवे से सीधा जुड़ा हुआ न होने की वजह से वहां के लोगों को दिल्ली आवागमन में काफी परेशानी का सामना करना पड़ता है। वहां के लोगों की विगत काफी समय से यह मांग रही है कि बुलन्दशहर को दिल्ली से रेल द्वारा सीधे जोड़ा जाए और यदि ऐसा किसी कारणवश संभव नहीं है तो फिर चोला रेलवे स्टेशन, जो दिल्ली-हावड़ा रेलवे लाइन के अंतर्गत बुलन्दशहर से केवल 8 कि०मी० की दूरी पर पड़ता है, को उत्तीकृत करते हुए चोला रेलवे स्टेशन का नाम "चोला-बुलन्दशहर" करते हुए यहां पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं।

वर्तमान में गौतमबुद्धनगर जिले के अंतर्गत नोएडा में केवल एक रेलवे आरक्षण केन्द्र है। नोएडा व ग्रेटर नोएडा की बढ़ती आबादी को देखते हुए यह नगण्य है। नोएडा व ग्रेटर नोएडा की जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए नोएडा व ग्रेटर नोएडा में कम से कम 2-2 रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना की जाए तथा गौतमबुद्धनगर जिले के अंतर्गत दादरी एवं दनकौर स्टेशन पर शताब्दी एक्सप्रेस सहित अन्य सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं।

उत्तर प्रदेश राज्य का गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र राजधानी दिल्ली से सटा हुआ है तथा इसके अंतर्गत नोएडा व ग्रेटर नोएडा उप-नगर आते हैं। नोएडा व ग्रेटर नोएडा में बड़ी संख्या में देश के विभिन्न राज्यों के नागरिक निवास करते हैं और उनका रेलवे से आवागमन होता रहता है।

लेकिन, वर्तमान में गौतमबुद्धनगर जिले के अंतर्गत केवल नोएडा में ही एक रेलवे आरक्षण केन्द्र है, जो नोएडा व ग्रेटर नोएडा की बढ़ती आबादी को देखते हुए नगण्य है। यदि नोएडा व ग्रेटर नोएडा में 2-2 रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना कर दी जाती है तो यहां रहने वाले नागरिकों को रेल आरक्षण हेतु सुविधा प्राप्त हो जाएगी और उन्हें टिकट प्राप्त करने के लिए इधर-उधर जाना नहीं होगा।

अतः मेरी मांग है कि नोएडा व ग्रेटर नोएडा की जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए नोएडा व ग्रेटर नोएडा में कम से कम 2-2 रेलवे आरक्षण केन्द्र की स्थापना किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाएं, जिससे गौतमबुद्धनगर संसदीय क्षेत्र में रहने वाले नागरिकों को रेलवे आरक्षण की सुविधा प्राप्त हो सके।

उत्तर प्रदेश राज्य के गौतमबुद्ध नगर संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत सुर्जा जंक्शन पर पुरी एक्सप्रेस (2815-2816) नीलांचल एक्सप्रेस (2875-2876), नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस (2505-2506), आम्रपाली एक्सप्रेस (5707-5708), स्वतंत्रता सेनानी एक्सप्रेस (2561-2562), पूर्वा एक्सप्रेस (2303-2304/ 2381-2382, दिल्ली-आजमगढ़ एक्सप्रेस, (2525-2526), मगध एक्सप्रेस (12401-12402) रेलगाड़ियों का ठहराव न होने के कारण यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। यहां पर इन सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं तथा सुर्जा जंक्शन पर रेलगाड़ी नं.4055 अप व 4056 डाउन ब्रह्मपुत्र मेल और 4723 अप व 2424 डाउन कालिंदी एक्सप्रेस का रेलवे आरक्षण, जिसे बंद कर दिया गया है, को बहाल किया जाए एवं ट्रेन एट ए ग्लांस में सुर्जा जंक्शन का नाम शामिल किया जाए।

मेरे क्षेत्र में मालवा एक प्रमुख ग्राम है तथा आसपास के निकटवर्ती गांवों को जोड़ता है। यहां पर रेलवे हॉल्ट है, लेकिन इस हॉल्ट पर रेलगाड़ी के ठहराव नहीं हैं। अतः मेरे क्षेत्र के इस महत्वपूर्ण हॉल्ट पर रेलगाड़ियों के ठहराव प्रदान किए जाएं। इसी प्रकार से दनकौर रेलवे स्टेशन पर भी रेलगाड़ियों के ठहराव दिए जाएं।

रेलगाड़ी संख्या 64417-64418, जो नई दिल्ली-गाजियाबाद के बीच चलती है। इस रेलगाड़ी को दनकौर-सुर्जा तक बढ़ाए जाने हेतु विगत काफी वर्षों से मांग की जा रही है, लेकिन अब तक इस मांग को स्वीकार नहीं किया गया है। जबकि दनकौर एवं सुर्जा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत आते हैं और यहां से एक बड़ी संख्या में यात्रियों का दिल्ली के लिए आवागमन होता है। यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए नई लोकल रेलगाड़ियां संचालित किए जाने की आवश्यकता है। अतः जब तक उक्त मार्ग पर नई लोकल रेलगाड़ियां नहीं चलाई जाती हैं, तब तक के लिए उक्त रेलगाड़ी को दनकौर-सुर्जा तक बढ़ाया जाए, जिससे यात्रियों को आवागमन में सुविधा हो सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत डेरी स्केनर पर रेलवे फाटक बनाया जाए। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से यह भी अनुरोध है कि दिल्ली से अलीगढ़ के बीच एक नई ई.एम.यू. रेलगाड़ी चलाई जाए तथा महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बों में सुरक्षा हेतु आर.पी.एफ. की सुविधा प्रदान किए जाने हेतु भी आवश्यक कार्यवाही की जाए।

**\*SHRI VILAS MUTTEMWAR (NAGPUR):** I would like to congratulate the Minister for Railways for his thoughtful act of balancing between the long and short term development of Indian Railway on the one hand and the interest of the poor assuring them by no increase in the railway fare. The problems of Indian Railway are varied need to be solved in a proper perspective.

The first and the foremost challenge is to meet the growing need of railway travel for the increasing population together with their safety along with the latest facilities like good quality of food, hygiene and cleanliness, new rail lines etc. need be understood by all of us. This would not be possible without adequate funds. The Railway's surplus from internal resources have largely shrunk leaving little for investment and making it excessively dependent on budget support and borrowings.

Maintenance of large kilometers of tracks, coaches, railway stations, rail over bridges, execution of major railway projects in itself is a Herculean task demanding more and more funds as well as the administrative infrastructure including the technical and non-technical personnel.

While Railway Board has to draw up plans to raise the necessary resources from the areas which have the potential

to bear the burden, the railway users have also to share their share of burden. For a decade or so the fares have not been increased. The earlier Ministers were reluctant to hike the passenger fares thereby worsening the financial position of Railways. The idea of keeping the railway fares untouched appear to be bright idea shying away from criticism. But as the Minister and the Railway Administration have to face the reality to gear up the infrastructure and strengthening the existing set up without exposing the passengers to travel hazardous.

Presently, the financial position of railways is in a very difficult situation. The Minister for Railways has taken some positive steps to bring the situation to a stage where tremendous improvement is expected to be achieved. This could not be possible without raising additional resources for the developmental projects which have remained unimplemented for want of funds.

Today 78% of its revenue receipts are utilized for paying wages, pension and fuel bills. After paying 9% of these receipts to meet repair and maintenance expenses and paying lease rentals to IRFC, the railways are left with nothing. Therefore, the Minister for Railways has no alternative but to raise some money without much pinch to the people. The Railway Budget by the Minister for Railways has therefore been highly appreciated by the people.

The demand for additional trains and other requirements is natural. The Members have to put forward these demands to the Minister for Railways. Such requirements are essential for the benefit of the people of the areas and their constituents. I am happy that the Minister is quite considerate to the demands and such demands must have either been accepted or are in the active consideration of their acceptance.

Coming from Nagpur, which is the second Capital for Maharashtra and is the most centralized place located at zero point at the country, too deserve some additional facilities. Nagpur is one of the most important junctions. A total of 160 trains from various destinations halt at Nagpur. Of these 65 are daily runs and 26 terminate/originate from Nagpur. Almost two lakh passengers board/deboard Nagpur railway stations daily. There is lot of tourist traffic to the city as a result thereof there is a great demand to start new trains from Nagpur.

I have been bringing these demands to the notice of the Hon'ble Ministers of Railways. The main demand of the people of Nagpur is to provide impetus to the development of the existing railway stations. While, the building of the existing Nagpur Main Railway Station is the heritage one. The Railways are taking all possible measures to maintain it. In view of no further scope in its expansion, the people of Nagpur have of late been demanding for the development of Ajni Railway Station as a World Class Railway Station. This station is in the heart of the city and if developed as a world class railway station, it would go a long way to cater to the needs of the increasing population of the city. Further, an international airport has also come up at Nagpur, the rail facilities need to be upgraded correspondingly.

There are several other requirements which need to be considered for this important city. Though there are number of trains passing through Nagpur but owing to the insignificant number of reservation berths from this station the people are greatly inconvenienced. Therefore, the number of reserved berths in some important trains from Nagpur needs to be increased substantially.

Some of the important matters which I have been raising with the Hon'ble Ministers for Railways for quite some time past are as follows :-

There is large population of migrants in Nagpur who have put up temporary shelters and are forcibly being removed. They have been agitating for a long time and seeking proper rehabilitation. A very serious situation is developing in this regard and some concrete action needs to be taken immediately. Therefore, a scheme on the same basis as has been conceptualized for Mumbai for the rehabilitation of encroachers on railway land now to be finalized. Being a very serious matter, necessary action need to be taken immediately lest the situation may get further aggravated.

There is another station at Nagpur which if properly developed could meet the increased passenger requirements as is being done at other important stations in the country. As mentioned above, the population of Nagpur is increasing steadily and the necessary plans for the development of the main railway stations need to be finalized right now to meet the future needs. Therefore, the Itwari Railway Station which is also in the heart of the city need to be developed as an Adarsh Railway Station along with other station..

With the expansion of the railway facilities, the number of railway employees have also gone up and there has been a demand that the medical facilities to them and to their families be also upgraded proportionately. This could be possible only if the existing Railway Medical College is provided with all the required infrastructure and financial help to bring it at par with hospitals having all the required modern medical facilities and also setting up a Medical College cum Hospital on PPP mode along with the 18 other new medical colleges to be set up in the country by the Railways.

This Railway Over Bridge at Ajni Railway Station is over 125 old and is now in a very dilapidated condition. This ROB is being used by a large number people and therefore, it needs to be reconstructed as it may not survive with the minor repairs be carried out or proposed to be carried out.

Hazart Baba Syeed Mohammad Tajuddin Rehmatulaha Dargah, Nagpur draws over 25 lakhs of devotees comprising not only the Muslims but also of other communities from different parts of the country including from other countries every year. Besides Muslims people from other faiths also come to pay their obeisance at the Dargah. Therefore, there has been a long standing demand for naming the Nagpur main railway station after the name of Hazart Baba Syeed Mohammad Tajuddin.

Another important point which I would like to mention is the establishment of a Goods Truck Transport Hub through Railway Wagons at Nagpur. Nagpur should be the base station of this proposal. Government may develop this proposal in a joint venture with any private entrepreneur. Nagpur having natural ideal central location, good climate, ample and cheap space, peaceful and secure atmosphere, good ancillary infrastructure, road and rail connections would greatly enhance the finances of the Railways on implementation of this proposal.

Nagpur is major trans-shipment centre for coal, foodgrains, cement, fruit etc. About 100 trains are passing through Nagpur almost daily for Kolkata, Bhubaneshwar, Andhra Pradesh, Karnataka and Tamil Nadu. Some trains are originating from Nagpur itself. Nagpur is having the required infrastructure and 5000 acres of land has also been acquired for the establishment of the Zonal Office of Central Railway. Nagpur which is the second capital of Maharashtra and developing as a major industrial and economic city. Zonal offices of Central Railway add to the already existing congestion at Mumbai. Therefore, the Zonal Office of Central Railway needs to be shifted from Mumbai to Nagpur.

The Muslims population of Vidarbha region and its adjoining regions has increased significantly. They have been regularly traveling to Ajmer to pray at Dargah Sharif of Khwaja Moinuddin Chishti. Presently, there is no direct train from Nagpur to Ajmer. Government has introduced a train from Puri to Mount Abu via Ajmer. About 200 berths are being provided for people traveling to Ajmer. But this number will be quite inadequate as number of people traveling to this historic and holy city is very large. Therefore, there is a need for introduction of exclusive train from Nagpur to Ajmer and vice-versa. The train departing from Nagpur be named as "Hazrat Baba Tajuddin Express" and train departing from Ajmer to Nagpur be named a "Syeed Garib Nawaz Express". This is a long standing demand and I would urge upon the Government to kindly give an utmost importance to this request of lakhs of Muslim brothers with a view to enable them to travel conveniently and comfortably.

The people are finding it extremely difficult to travel between Nagpur and Delhi in view of the limited stoppages of the existing trains and the inadequate availability of reserved seats. It was, therefore, proposed that exclusive trains might be introduced to operate between Nagpur- Delhi –Nagpur. The introduction of exclusive Duranto train on this sector is absolute need and deserves seriously considered.

The traffic on Nagpur-Indore sector has increased tremendously and of late the people have been demanding for the operation of Trishatabdi train on all the week days.

Nagpur- Ahmedabad Prerna Exp train is operating only on Wednesday. The trade between Ahmedabad and Nagpur has assumed greater pressure on this sector and there is a pressing demand for increasing the operational days.

There is a tremendous growth of trade on Nagpur-Hyderabad-Bangalore-Chennai sectors. The trains passing through Nagpur do not have adequate quota of reservations and not only the people are greatly inconvenient but the trade too is suffering very badly. Therefore, it is absolute necessary that an exclusive train should operate on these sectors from Nagpur and vice-versa. This is the most urgent need and should receive the serious consideration of the Railways.

Conversion of Nagpur- Nagbhid sector from Narrow gauge to Broad gauge so as to facilitate the cultivators, agro based industries, coal fields etc in having their products moved without much difficulty. The proposal was agreed to and an announcement was also made during the budget speech of the then Hon'ble Minister of Railways.

The Wadsa-Gadchiroli sector is tribal inhabited and has remained under developed owing to the non-availability of rail line. The Adivasis are feeling neglected in the matter of their overall development. This entire area is very rich in iron ore and forest.

There is tremendous rail passengers traffic on Nagpur-Kanpur-Lucknow-Raebareli and there is only limited quota for the passengers traveling on this sector. Therefore, people have been regularly demanding for a special train on this sector; it will help not only the people travelling on this sector but also greatly facilitate the passengers traveling to Jhansi and

With these words I would urge upon the Hon'ble Minister for Railways to meet serious demands of the people of Nagpur which are felt to be the minimum basic requirements to fulfill their long standing aspirations.

मेरे निवेदन पर पिछले रेल बजट घोषणाओं में मेरे संसदीय क्षेत्र अंतर्गत स्वीकृत जैसलमेर-बाड़मेर एवं बाड़मेर-भाभर रेल लाईन सर्वेक्षण कार्य पूर्ण हो गया है, इसके लिए मैं आभारी हूँ। यह रेल मार्ग रक्षा प्रयोजनार्थ, औद्योगिक विकास, पर्यटन एवं हर दृष्टि से आवश्यक है। मेरे संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर जैसलमेर जिलों में कोयला, जिप्सम, कच्चे तेल, लाइमस्टोन, गैस के अकूत भंडार हैं। बाड़मेर जिले में तेल उत्पादन इकाई में पूरे देश के कुल उत्पादन का 20 प्रतिशत कच्चे तेल का उत्पादन हो रहा है, इसे देखते हुए यहां रिफाइनरी स्थापना की स्वीकृति प्रक्रियाधीन है। मैं अनुरोध करूंगा कि उद्योगों के विकास के लिए रेलों का इफ्फ़स्ट्रक्चर विकास, कोयला एवं लोक अयस्क की खानों के लिए रेल सम्पर्क, रक्षा उपयोगार्थ मेरे संसदीय क्षेत्र बाड़मेर एवं बाड़मेर - $\hat{A}\hat{E}\hat{A}\%0\hat{A}\%00\hat{A}\hat{E}\hat{A}\%0\hat{A}$ ® रेल लाईन सर्वे रिपोर्ट पर पुनः विचार कर आवश्यकता को देखते हुए इसकी स्वीकृति दिलावे।

मेरे संसदीय क्षेत्र बाड़मेर एवं जैसलमेर में रेलवे विकास से देश के विकास को गति मिलेगी और राजस्व में बढोतरी होगी। रक्षा संबंधी वाहनों को पहुंचाने, शाही पर्यटन रेल सेवा के माध्यम से विदेशी मुद्रा कमाने का कार्य, खनिज पदार्थों को ढोने का कार्य, इत्यादि। मेरा संसदीय क्षेत्र प्राकृतिक साधनों से भरपूर है और यहां पर उपलब्ध कच्चे माल पर आधारित उद्योग लगाने की काफी संभावनाएं हैं। बाड़मेर में रेलवे की जमीन खाली पड़ी हुई है उनका कॉमर्शियल उपयोग पीपीपी के माध्यम से किया जा सकता है। अगर रेलवे उपकरण संबंधी कोई उद्योग बाड़मेर एवं जैसलमेर में लग जाये तो यहां के लोगों को पलायन करके अन्य राज्यों में नहीं जाना पड़ेगा, साथ ही साथ मारवाड क्षेत्र के लोग देश के हर कोने में फैले हैं और व्यापार एवं उद्योग में उत्तरेखनीय योगदान दे रहे हैं। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि बाड़मेर जोधपुर जिलों को बड़े शहरों से गरीब रथ रेल सेवा द्वारा जोड़ा जाय।

बाड़मेर में देश की सबसे बड़ी सैनिक छावनी है जहां पर अन्य राज्यों के सैनिक देश की हिफाजत कार्य में जुटे हुए हैं। उन्होंने भी सीमावर्ती बाड़मेर को मुम्बई/पूर्वोत्तर/दक्षिणी राज्यों से रेलवे सेवा से जोड़ने का आग्रह किया है उनकी मांग पर विचार किया जाये। बाड़मेर जिले में बालोतरा एक बढ़ता हुआ औद्योगिक क्षेत्र है, जहां से बड़े पैमाने पर वस्तु आयात-निर्यात कारोबार होता है। इस क्षेत्र के विकास के लिए बाड़मेर से चैन्नई की रेल सेवा शुरू करने से दक्षिणी राज्यों एवं बाड़मेर के मध्य औद्योगिक विकास को गति मिलेगी। वर्तमान में बाड़मेर से दिल्ली के बीच रथी जैसलमेर दिल्ली एक्सप्रेस में यात्रा भार को देखते हुए मण्डोर एक्सप्रेस को बाड़मेर तक बढ़ाये जाने हेतु अनुरोध कर रहा हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र के बाड़मेर जिले में समदड़ी-भीलड़ी रेल मार्ग पर आमान परिवर्तन पूर्ण हो जाने के पश्चात बाड़मेर से मुम्बई रेल सेवा की घोषणा की पूरी आशा थी लेकिन यह पूरी नहीं हो पाई है। मैं अनुरोध करूंगा कि जोधपुर मुम्बई के बीच चलने वाली रेल का फेरा बाड़मेर तक बढ़ाया जाये। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि अभी वैकल्पिक व्यवस्था के रूप में दादर बीकानेर एक्सप्रेस की आधी गाड़ी को बाड़मेर स्टेशन तक बढ़ा दिया जाये, तो यहां के यात्रियों को कुछ सहूलियत होगी। बीकानेर मुम्बई के मध्य चलने वाली 2489/2490 दादर बीकानेर एक्सप्रेस वाया बाड़मेर जिले के समदड़ी रेलवे रेलवे जंक्शन से चलती है, जो कि बाड़मेर रेलवे स्टेशन से मात्र 129 कि.मी. है। अंत में पुनः माननीया सोनिया गांधी, प्रधान मंत्री मनमोहन सिंह एवं माननीया रेल मंत्री को लोकप्रिय बजट को पेश किये जाने पर आभार व्यक्त करता हूं और इसे पास करने की अनुशंसा करता हूं।

**\*श्री बालाकृष्ण खांडेराव शुक्ल (वडोदरा)** श्री पवन कुमार बंसलजी द्वारा 2013-2014 का रेल बजट जो सदन के पटल पर पेश हुआ है, हम उसकी निंदा करते हैं और निम्न रूप से टिप्पणी करना चाहते हैं।

रेल बजट में नई लाइनों का जो प्रस्ताव किया गया है, उसमें गुजरात विशेषकर सौराष्ट्र के साथ सौतेला व्यवहार किया गया है। इस बजट में नई एक्सप्रेस गाड़ियों को शुरू करने के प्रस्ताव में भी सौराष्ट्र को नजरअंदाज कर दिया गया है।

नई पैसेंजर गाड़ियों को शुरू करने के संदर्भ में कुछ गाड़ियों का पूस्ताव है जो अपने आप में संपूर्ण नहीं हैं, क्योंकि सौशाष्ट्र को दिल्ली से जोड़ने वाली गाड़ियों का कहीं भी कोई पूस्ताव या उल्लेख तक नहीं किया गया है और न ही इन गाड़ियों को अहमदाबाद, गांधीनगर से जोड़ने का कोई पूस्ताव है।

2013-14 में पूरी की जाने वाली नई लाइनों के पसंग में भी गुजरात तथा विशेष तौर पर सौराष्ट्र को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया गया है।

2012-13 में दोहरीकरण परियोजनाओं में भी गजरात विशेषकर सौराष्ट्र का नामोनिशान तक प्रस्तावित नहीं किया गया है, जो अत्यंत निंदनीय है।

2012-13 में आमान परिवर्तन पुरी की जाने वाली परियोजनाओं में भी न तो गुजरात अथवा सौराष्ट्र का उल्लेख नहीं किया गया है।

रेल पर्यटन के प्रस्ताव में यदि गुजरात को देखा जाये तो यह भाग अत्यंत महत्वपूर्ण है। गांधी जी के देश को रेल पर्यटन से दूर रखा गया है, जबकि इस संदर्भ में पोरबंदर, अहमदाबाद, ओखा, वापी, सोमनाथ, द्वारका, एवं जूनागढ़ जैसे महत्वपूर्ण पर्यटन स्थलों को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया गया है।

नई लाइन परियोजनाओं और आमान परिवर्तन परियोजनायें तथा दोहरीकरण परियोजना को शुरू करने के प्रस्ताव में सौराष्ट्र का नाम कहीं भी प्रस्तावित नहीं किया गया है, जबकि माननीय रेल मंत्री जी ने स्वयं स्वीकार किया है कि राज्य सरकारों, संसद सदस्यों द्वारा अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं, मगर इसके बावजूद सौराष्ट्र को पूर्ण रूप से नजरअंदाज कर दिया गया है।

ऐसा प्रतीत होता है कि मंत्री जी ने सौराष्ट्र को रेल विकास के प्रसंग में भारत के नक्शे से बाहर कर दिया है और दूसरी ओर गांधी परिवार को ध्यान में रखते हुए महात्मा गांधी के देश को नजरअंदाज करते हुए रायबरेली में रेल फैक्टरी का निर्माण किया गया है, जो अत्यंत निंदनीय है।

**\*SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPATTINAM):** This Railway Budget is a big disappointment for the people of Tamil Nadu and my constituency as it does not contain any major essential projects demanded for these regions.

In this budget an amount of Rs. 100 crore has been allocated for the project of gauge conversion Mayiladuthurai-Tiruvarur-Karaikkudi & Thiruthurai –Agastiyampalli, including restoration of Needamanglam - Mannargudi line and Mannargudi-Pattukottai, with new material modification of (47.2kms). Thanjavur-Pattukottai; against the balance requirement of Rs. 859 crore out of the total estimated cost of Rs. 1190.05 crore for the project.

Because of the meager allocation of funds for this project, the work on this very important line is progressing very slowly. The gauge conversion of Thiruvarur-Thiruthuraipoondi- Pattukottai segment of Thiruvarur-Karaikkudi metre gauge line is pending for a very long period. I had made several representations for conversion of this meter-gauge segment into broadgauge. Presently, the Mayiladuthurai-Tiruvarur segment has been converted into broadgauge. Work on the remaining sectors i.e. Tiruvarur-Karaikkudi & Thiruthuraipoondi-Agastiyampalli, Mannargudi-Pattukottai, restoration of Needamangalam-Mannargudi line and new material modification of (47.2 kms.) Thanjavur-Pattukottai remains pending. The same needs to be taken up on war-footing basis.

I am representing the Nagapattinam Lok Sabha Constituency which includes Mayiladuthurai, Tiruvarur, Thiruthuraipoondi, Agastiyampalli, Needamangalam and Mannargudi. On Tiruvarur-Thiruthuraipoondi-Pattukottai lies the famous 800 years'old Dargah at Muthupettai, which attracts pilgrims from all over the country. Moreover this area is one of the salt producing areas of the country.

I had made several representations to convert this metergauge segment into broadgauge. Still a meager allocation of Rs. 100 crore has been made for this project. This allocation should be increased to a minimum of Rs. 200 crores. I would like to inform that I have raised this issue in the Parliament on several occasions during the last year 14 years. I have also written so many letters to different Railway Ministers in this regard but the demand still remains unaddressed. I request your goodself to increase the allocation of funds for this project for early completion of the same for the benefit of people.

I would like to mention that Muthupettai in Tamil Nadu is the native place of Late Shri Sandanam Aiyangar, who was the First Railway Minister of the country. Thiruvarur-Muthupettai (Approx. 40 kms) Broadgauge Line project should also be taken up immediately as the people of these areas are facing lots of difficulties due to non-availability of rail transport on this line.

The Hon'ble Minister, in his Budget speech, has announced that two new Express Trains, viz. Chennai –Velankanni Link Express (Daily) Via Villupuram, Mayiladuthurai, Tiruvarur and Coimbatore- Mannargudi Express (Daily) Via Tiruchirappalli, Thanjavur, Nidamangalam would be introduced in the current year. I would like to express my thanks for this important announcement which will be of great help to the people of my Nagapattinam Parliamentary Constituency.

But, at present, there is no direct train connectivity between Nagore and Delhi. Lots of people from North India visit the tourists places of my Constituency very frequently and the people of these places have to visit North India on search of jobs and other purposes. Due to non-availability of direct train between Nagore and Delhi, the people have to change train either at Chennai or at Tiruchirappalli which causes lots of inconvenience and time consuming. If a direct train between Nagore and Delhi is introduced early, it will be of great help and convenient to the people of these areas and to the people of North India who are visiting the above mentioned tourist places. I would like to add here that the Hon'ble Minister of Railways, during his visit to the Tamil Nadu recently, has assured at inaugural function in Karaikkal that direct train between Nagore and Delhi would be introduced at the earliest. But there was no such announcement in the current Budget which has disappointed a large number of people. Hence, I urge upon the Railway Minister to consider introducing a direct train between Nagore and Delhi.

There is a place called Akkarapettai between Nagapattinam and Nagore. The people of these areas are facing great



difficulties in crossing this Akkarapettai due to non-availability of an ROB. Due to frequent rail traffic, the railway gate at Akkarapettai closes very frequently and the people have to wait for a long time in crossing this railway gate. Because of this, the people have to rush to cross the railway line which leads to frequent accidents and death of these innocent people. This causes great inconvenience to the people at large and patients and school going children in particular. If an ROB is constructed in Akkarapettai, it will be of great help to them. I request the Railway Minister to take up this project immediately.

At present, the Kamban Express (Train No. 16176) is running between Nagore and Chennai Egmore is not having a stoppage at Mambalam, Chennai. After leaving Tambaram, it stops only at Chennai Egmore. The people who carry more luggage to the in-between areas of Tambaram and Chennai Egmore, have to either alight at Tambaram or Chennai Egmore. And on the return journey also, the Kamban Express (16175) starts from Chennai Egmore and stops only at Tambaram. The people with more luggage have to hire a taxi or auto-rickshaw to either Chennai Egmore or Tambaram and have to pay huge sums to these taxis or auto-rickshaws, which poor people cannot afford. If this train stops at Mambalam, Chennai for a minute, it will be of great help to them. I request the Hon'ble Minister to issue orders for stoppage of Kamban Express (Train No. 16176/16175) at Mambalam, Chennai for a minute so that the people can be saved from paying huge sums to the taxis or auto-rickshaws.

There are three passenger trains (Nos. 56714, 56712 and 56852) are running from Thiruchirappalli to Nagore via Napattinam. These trains start from Tiruchirappalli at 06.10 hours, 10.05 hours and 16.30 hours and reach Nagore at 10.50 hours, 14.15 hours and 20.55 hours and all these trains are of 10 coaches. I would like to suggest that if these trains are increased to 16 coaches and delink 8 coaches at Nagapattinam for Velankanni and 8 coaches for Nagore, it will increase the tourist arrival at Velankanni and will give great boost to the people of Velankanni.

While considering the modernization and going in for Unit-2 of ICF, the Railway may also consider setting up Metro Coaches Production Centre with which we meet our local demands. Road travel has become costlier because of hike in oil prices and frequent increase in petrol/diesel prices. For instance, in Tamil Nadu, the bus fares have been increased exorbitantly. Hence, I urge upon the Railway Minister to take into consideration the fact that more and more passengers are thronging to the Railway now. Hence the Southern Railways may be suitably instructed to attach more number of coaches in the existing trains running between Tirunelveli and Chennai, Madurai and Chennai and Trichy and Chennai. At least two more long distance trains may be introduced to catch up with the demand. I urge upon the Railway Minister to introduce sub-urban rail service between Coimbatore and Erode. Vellore and Arakkonam, Madurai and Dindigul, Trichy and Thanjavur and Trichy and Dindigul, Salem and Erode. The law-abiding commuter culture in Tamil Nadu will help the Railways to have increased revenue and viable safe operation. I urge upon the Railway Minister to consider the above proposals favourably for the benefit of the people of Tamil Nadu.

---

**\*श्री दत्ता मेघे (वर्धा)** सबसे पहले मैं आदरणीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूँ कि कांग्रेस पार्टी ने जो वादा किया था कि वे रेलवे को दुबारा पटरी पर लायेगी, मंत्री जी ने अपने वादे को इस बजट में पूरी तरह से निभाया है। इसमें रेल किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है और यात्रियों की सुविधा बढ़ाने के लिए अनेक कदम उठाये गये हैं। यात्रियों की सुरक्षा एक गंभीर समस्या है। प्रतिवर्ष रेल बजट में यात्रियों की सुरक्षा का आश्वासन दिया जाता है लेकिन कुछ होता नहीं। माल ढुलाई में एक बिलियन टन का जो रिकॉर्ड किया है वह काबिले तारीफ है। उन्होंने रेल बजट में सभी तबकों का थोड़ा बहुत भी ख्याल रखा है। किन्तु मुझे खेद से कहना पड़ रहा है कि इस बजट में महाराष्ट्र के लिये कुछ भी नहीं है। रेल मंत्रालय को राजनीति से अलग रखना चाहिए, लेकिन पिछले कुछ वर्षों में जो हुआ वह हमने देखा है। जब 17 साल बाद कांग्रेस के पास रेल मंत्रालय आया तो मुझे पूरी आशा थी कि मेरे संसदीय क्षेत्र वर्धा को कुछ न कुछ मिलेगा, और इस आशा के अनुरूप एक नई गाड़ी नागपुर-सिकंदराबाद शुरू हुई है। इस नई ट्रेन के लिये मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ। लेकिन मंत्री महोदय से मेरी प्रार्थना है कि नागपुर-सिकंदराबाद का एक स्टोपेज हिंगनघाट को मिलना चाहिए, हिंगनघाट दो लाख बस्ती का शहर है और एक प्रमुख व्यापार केन्द्र भी है। इतना बड़ा शहर होने के बावजूद हिंगनघाट स्टोपेज नहीं दिया गया है। इसलिए लोगों में असंतोष है। इसके लिए हमारी पुरानी मांगों को पूरा नहीं किया गया है। हमारी एक भी मांग को पूरा नहीं किया गया है।

मैं लगातार विदर्भ तथा मेरे संसदीय क्षेत्र को नई गाड़ियों और गाड़ियों के स्टोपेज की मांगें आदरणीय रेल मंत्री जी के सामने रखता आया हूँ किन्तु स्टोपेज की एक भी मांग पूरी

नहीं हुई है।

मैं आपके सामने यह बात रखना चाहता हूँ कि स्वयं मैंने गत तीन वर्ष से लगातार विदर्भ और मेरे संसदीय क्षेत्र वर्धा को कुछ नई गाड़ियाँ और कुछ गाड़ियों के स्टापेज की मांग रेल मंत्रालय के सामने रखता आया हूँ, किन्तु अभी तक मेरी एक भी मांग पूरी नहीं हुई है। मेरे चुनाव क्षेत्र में चार-पांच बड़े टाउन हैं – वर्धा, हिंगणघाट, चांदूर (रेलवे), पुलगाव, वरुड, मोर्शी और धामनगांव, जहां से पूर्व पश्चिम और दक्षिण उत्तर जाने वाली सभी रेल गाड़ियाँ गुजरती हैं। लेकिन प्रमुख रेल गाड़ियों के इन शहरों में स्टापेज नहीं हैं। जिस कारण यहां के रेल प्रवासियों को असुविधा हो रही है। रेल गाड़ियाँ होने के बावजूद प्रवासियों को उपयोग नहीं के बराबर है। इसलिए आपसे मेरा निवेदन है कि हिंगणघाट शहर के लिए जयपुर एक्सप्रेस, मद्रास-जोधपुर एक्सप्रेस और सिकंदराबाद-बीकानेर एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टॉपेज दें क्योंकि यहां से वर्धा और नागपुर जाने वाले व्यापारी, छात्र और नौकरी करने वाले स्त्री-पुरुष बड़ी संख्या में आना-जाना करते हैं।

चांदूर रेलवे और धामनगांव के रेल यात्रियों की बहुत पुरानी मांग है कि हजरत निजामुद्दीन-गोंडवाना एक्सप्रेस, अमरावती नागपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस तथा जबलपुर एक्सप्रेस आदि गाड़ियों के स्टॉपेज उन्हें मिले।

सिंदी रेलवे एक बड़ा रेल स्टेशन है। नागपुर-अमरावती इंटरसिटी एक्सप्रेस और अमरावती-नागपुर गाड़ियों का सिंदी रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज नहीं है। यहां से प्रतिदिन सैकड़ों लोग और छात्र – छात्राएं वर्धा और नागपुर आना-जाना करते हैं। इसी तरह, मोर्शी और वरुड के लोगों की मांग है कि हफ्ते में एक दिन चलने वाली इंदौर-यशवंतपुरम ट्रेन का स्टापेज उन्हें मिले। यदि रेल मंत्रालय ऊपर निर्देशित स्टापेज देता है तो भारतीय रेल को लाखों रुपये की आमदनी भी होगी और यात्रियों की सुविधा भी होगी। पुलगाववासियों की भी छोटी सी मांग है कि आजाद हिंद और नवजीवन एक्सप्रेस गाड़ियों के उन्हें स्टापेज मिलें।

अमरावती-नरखेड पैसेंजर का कार्य पूर्ण हो चुका है किन्तु अभी तक यह ट्रेन शुरू नहीं हुई है, उसे जल्द से जल्द शुरू करें। वर्धा-यवतमाल-नांदेड मार्ग की घोषणा होकर भी काफी समय हो चुका है, किन्तु भूमि अधिग्रहण के लिये धनराशि उपलब्ध नहीं की गई है। इस प्रस्तावित लाइन का कार्य शुरू करने के लिये आपसे निवेदन है कि इसी बजट में वर्धा यवतमाल नांदेड मार्ग के भूमि अधिग्रहण के लिये धनराशि उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

मैंने स्वयं यह बात सभागृह में दो बार रखी है। 377 के अंतर्गत भी यह मामला उठाया है। इतना ही नहीं मैंने स्वयं रेल मंत्री को दस लैटर लिखे हैं। लेकिन अभी तक कोई भी कार्यवाही नहीं हुई है। मैंने आपको विनम्रता से याद दिलाया चाहता हूँ कि मेरा संसदीय क्षेत्र राष्ट्रपिता महात्मा गांधी और विनोबा भावे जी की कर्म भूमि है। प्रतिवर्ष हजारों सैलानी महात्मा गांधी के आश्रम तथा विनोबा भावे के पवनार आश्रम देखने आते हैं। आशा है आप मेरी इस छोटी सी मांग को शीघ्रता से पूरा करने के लिये निर्देश देंगे।

**\*श्री सुदर्शन भगत (लोहरदगा)** मेरा संसदीय क्षेत्र लोहरदगा, झारखण्ड राज्य का एक जनजातीय बहुल क्षेत्र है, तथा यह पूरा क्षेत्र उग्रवाद से बुरी तरह प्रभावित है। इस क्षेत्र में यातायात के साधनों का बहुत ही अभाव है। यातायात के साधनों की कमी के कारण यह पूरा क्षेत्र आर्थिक एवं सामाजिक रूप से अभी तक पिछड़ा हुआ है। इस क्षेत्र में व्याप्त यातायात की जटिल एवं विषम परिस्थितियों की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ एवं माननीय रेल मंत्री जी से भी आग्रह करना चाहूंगा कि वह रेल बजट में कृपया निम्नलिखित रेलवे से संबंधित लोकहित के मुद्दों को सम्मिलित करने का कष्ट करें –

1. गुमला जिला एवं शहर को अविलम्ब रेलवे से जोड़ा जाये। विदित हो कि नई रेलवे लाइन बनाने हेतु पूर्व में सर्वेक्षण किया जा चुका है, परन्तु अभी तक इस पर कोई पहल नहीं हो सकी है।
2. लोहरदगा से कोरबा, वाया गुमला, जसपुर होते हुए रेलवे लाइन का निर्माण किया जाये।
3. लोहरदगा से झाड़सूगड़ा वाया गुमला, जसपुर, कोनकुरी रेलवे लाइन का निर्माण किया जाए।
4. लोहरदगा से जमशेदपुर वाया-धनबाद, रेल सेवा प्रारंभ की जाये।
5. लोहरदगा रेलवे स्टेशन: रेलवे द्वारा इस रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाये जाने का दावा किया जा रहा है। परन्तु इस रेलवे स्टेशन पर आधारभूत सुविधाओं का अभाव है। आरक्षण हेतु केवल एक ही काउंटर है तथा प्लेटफार्म भी केवल एक ही होने के कारण यहां यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है।
6. गाड़ी संख्या 13351 व 13352 एलपी एक्सप्रेस का ठहराव पोक्ला स्टेशन पर किया जाए।
7. राँची से लोहरदगा रेलवे लाइन को डबल किया जाये एवं लोहरदगा से राँची के मध्य गाड़ी की आवाजाही बढ़ाई जाए।
8. राँची-लोहरदगा यात्री गाड़ी में कम से कम दो कोच अवश्य बढ़ाये जायें, जिसमें से एक केवल महिलाओं के लिए आरक्षित हो।
9. गंगा सतलुज एक्सप्रेस (13307-13308) फिरोजपुर से धनबाद तक चलती है, का राँची तक विस्तार किया जाए।
10. लोहरदगा से टोरी रेल लाइन के निर्माण में हो रही अप्रत्याशित देरी के कारणों का पता लगाया जाए एवं निर्माण कार्य अविलम्ब पूरा किया जाये।
11. नई दिल्ली राँची राजधानी एक्सप्रेस को राँची-नई दिल्ली एवं नई दिल्ली राँची के मध्य सप्ताह में कम से कम छः दिन किया जाये।
12. लोहरदगा से देवघर के मध्य रेल सेवा प्रारंभ की जाए।

अतः आशा करता हूँ कि आप मेरे द्वारा उठाये गये उपरोक्त लोकहित की परियोजनाओं एवं मुद्दों को अवश्य ही रेल बजट में सम्मिलित कर इस क्षेत्र की जनता को रेल सेवाओं से लाभान्वित होने का अवसर प्रदान करेंगे।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Madam, I express my heartfelt gratitude to all the hon. Members, numbering 82, who have participated in the Discussion on the Railway Budget, that is, Demands for Grants on Account for 2013-14, Supplementary Demands for Grants for 2012-13 and Demands for Excess Grants for 2010-11.

Besides these 82 Members, Madam, another 124 Members have laid their speeches on the Table of the House because of the paucity of time and in any case, the debate extended to more than 13 hours.

Madam, I can assure all the hon. Members that the criticisms and the suggestions made by the hon. Members will benefit me immensely and will go a long way in helping the Railways in further improving its services.



Madam, the hon. Member, Shri Baijayant Panda, for whom I have very high regards, seems to scoff at my including the Supplementary Demands along with the other Budget documents when in the Budget speech I had said that because of the financial discipline that we had enforced, I had not come to the House with any Supplementary Demands during the course of the year. Madam, I would only like to remind him and the other hon. Members that the Supplementary Demands this time do not include any additional Demands but are only *inter se* adjustments because of the additional expenditure on certain things. Our ordinary working expenses remain as they were earlier; and that is what I would really want to bring to the notice of the House. This is because of the cooperation that we have had from the hon. Members when I slightly increased the fares as also when certain other stringent measures were taken by the Railways.

Madam, as evidence of a strong bottom line of the Railways, the operating ratio...(Interruptions)

**श्री लालू प्रसाद (सारण):** अध्यक्ष महोदया, पूरा देश रेल मंत्री जी का भाषण सुन रहा है। आप हिंदी में बोलिए।

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैं आपकी बात मानता हूँ और अब जो भी कहूँगा, हिंदी भाषा में कहूँगा।

अध्यक्ष महोदया, इस वर्ष परिचालन अनुपात (दि ओपरेटिंग रेश्यो) एक फीसदी कम करके 87.8 तय किया है। लालू जी, मैं मानता हूँ कि आपके समय भी यूपीए था और उस समय परिचालन अनुपात काफी अच्छा हो गया था, मतलब कम हो गया था। उसके लिए आपके कदमों की सराहना करता हूँ और साथ ही साथ मैं यह मानता हूँ और आप भी मुझसे सहमत होंगे, उसके बाद छठा वेतन आयोग आया, जिसमें 73 हजार करोड़ रुपया उसके बाद पांच वर्षों में लगा। उस समय आप किरमत् के धनी थे कि उस वक्त हमारे देश की अर्थव्यवस्था बहुत ही अच्छी थी। उस समय मांग ज्यादा थी और इकोनोमी में हम आगे बढ़ रहे थे। लेकिन अब पिछले कुछ वर्षों में इसमें दिक्कतें आई हैं। मैंने पहले 88.8 इस वर्ष के लिए रखा था और अगले वर्ष के लिए 87.8 तय किया है। हमें ऐसे कदम जरूर उठाने चाहिए कि हम इसे 80 तक ले आएँ, जिससे कि जो पैसा हम बचा पाएँ उसे नई लाइनों के लिए, उनके दोहरीकरण के लिए, विद्युतीकरण के लिए या मेट्रोस आफ दि रेलिंग स्टॉक वगैरह के लिए इस्तेमाल कर पाएँ।

मैं समझता हूँ एक सवाल बहुत वाजिब है, जो श्री अनुराग ठाकुर ने, जिन्होंने इस विषय पर बहस शुरू की थी और अन्य सदस्यों ने इसकी काफी आलोचना की कि मैंने बजट से पहले भाड़े में वृद्धि की तथा उसके बाद अब बजट में कुछ चार्जेज को बढ़ाया है। महोदया, मैं इस बात को कहना चाहता हूँ क्योंकि एक तरफ कहा जा रहा है कि बजट दिशाहीन है, हमारा विजन नहीं है और दूसरी तरफ कहा जा रहा है कि यह सिर्फ आपका काम है। आप कहीं से भी पैसा लाएँ, जितने पैसे की जरूरत हो और वह पैसा करीब 10 लाख करोड़ रुपए है जो काकोदकर समिति की रिपोर्ट थी, जो सैम पिट्रोदा समिति की रिपोर्ट है और जो प्लानिंग कमीशन के कुछ आंकड़े हैं, उन सभी को मिलाकर करीब दस लाख करोड़ रुपए हैं, जो हमें कहीं से नहीं मिल सकते हैं। इसीलिए हमें देखना है कि हमारे पास क्या संसाधन हैं और उन्हें बनाने के लिए हमारे पास क्या साधन हैं। उसी के तहत हम काम करना चाहते हैं। मुझे इस बात की काफी प्रसन्नता है कि हमें जो किराये जनवरी में बढ़ाने पड़े थे, उसके लिए मुझे यहां से तो उसकी आलोचना मिली, लेकिन बाहर से आलोचना नहीं मिली।

यहां एक बात माननीय सदस्य ने किसी के लेख का जिक्र करते हुए कहा था कि उन्होंने कहा है कि भारतीय रेल पटरी से उतर गई और उसके आगे का लेख पढ़ा नहीं। उन्होंने उसमें सबसे महत्वपूर्ण कारण यह कहा था कि भारतीय रेल पटरी से उतर गई, क्योंकि 12 वर्षों से किराया नहीं बढ़ाया गया और हम बारह वर्ष नई ट्रेन्स का ऐलान करते रहे तथा जरूरत की नई लाइंस बनाते रहे। हमें इन सभी बातों पर गौर करने की जरूरत है कि हम इस बात को देखें कि हम क्या करना चाहते हैं और हमारा लक्ष्य क्या है। उस लक्ष्य को तय करने के लिए हमें क्या करना है, इसे पूरा करने के लिए मैं समझता हूँ कि हमें राजनीति से ऊपर उठना चाहिए। भारतीय रेलवे देश के एक-एक इंसान के जीवन को छूती है और सभी से इसका तात्लुक है। इसी कारण योजना मेरे पास कई सदस्य आते हैं और अपने-अपने क्षेत्र के लिए जोर देते हैं कि हमारे यहां ऐसा होना चाहिए। उनकी ये बातें वाजिब भी हैं।

लेकिन तूँकि हमारे पास उतने संसाधन नहीं हैं और मैं इसका थोड़ा सा जिक्र करना चाहूँगा क्योंकि संसाधनों को मुहैया करवाने के जो तरीके हैं, वे भी सीमित हैं। इसलिए हमें आपस में फैसला करना होगा कि हमें क्या रस्ता अख्तियार करना है? फिलहाल मैं आपको इतना बताना चाहता हूँ कि जो किराये उस वक्त बढ़ाये थे, उसके लिए एक एक्सेज लीड लेते हैं और लालू जी जानते हैं तथा माननीय सदस्य भी जानते हैं कि एक एक्सेज लीड ली जाती है कि एक श्रेणी में इतने लोग तकरीबन इतना फासला तय करते हैं। सैकंड ऑर्डिनरी के लिए 32 कि.मी. है और उसके लिए दो पैसे किराया प्रति कि.मी. बढ़ा था। ऑर्डिनरी नॉन-सर्वन के लिए पांच पैसा हुआ था। बाकी ऊपर वाली क्लास जैसे थी एसी टियर, एसी टू टियर, एसी प्रथम श्रेणी के उनसे थोड़े ज्यादा थे। लेकिन जो आम आदमी के लिए यूपीए सरकार बचनबद्ध है कि उनके लिए सब काम करने हैं और उनके लिए सहुलियतें मुहैया करवानी है। उनके लिए किराया सिर्फ दो पैसे प्रति कि.मी. उस वक्त बढ़ा था। उसके बाद जिक्र हुआ था और और सभी ने जिक्र किया था तथा मुझ पर यह इल्जाम लगाया गया कि मैंने पीछे से जेब काट दी है। मैंने खुलेआम ऐलान किया है और मैं उसका मामूली सा जिक्र करना चाहता हूँ तथा जब आप मेरी वह बात सुनेंगे, मेरे से आप इस बात से सहमत होंगे कि इनको यदि और भी बढ़ा दें तो गलत नहीं होगा। पहले कैंसीलेशन चार्ज, रिजर्वेशन चार्ज की मैं बात करना चाहूँगा। आपकी वह मांग सही है क्योंकि आपने खुद देखा है कि जगह जगह जो अपने आपको टयूर ऑपरेटर्स कहते हैं लेकिन टाउट्स हैं, दलाल हैं जिनका आपने जिक्र किया है, वे रेलवेज में टिकट ले लेते हैं। रेलवेज में बुकिंग 120 दिन पहले खुलती है और जिन लोगों के पास कुछ पैसा लागत करने के लिए है, वे लोग चार महीने पहले काफी बड़ी तादाद में टिकट खरीद लेते हैं। उन चार महीनों के बीच में उन टिकट को वे बेचने की कोशिश करते हैं और मुझे कुछ लोगों ने बताया है कि 500 रुपये का टिकट 1500 रुपये में बिकता है। आप इसे कैसे रोकेँगे? मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि क्योंकि कैंसीलेशन चार्जेज बहुत कम होते हैं, एक दिन पहले यानी कि 119 दिन के बीच में जितनी टिकटें बेच सकते हैं, वे बेच लेंगे और पैसा बना लेंगे। आखिर दिन जो बच जाएँगे, सिर्फ कुछ पैसा कटवाकर उनको वापस कर देंगे। इसलिए क्या जरूरी नहीं कि हम आहिस्ता आहिस्ता कैंसीलेशन चार्जेज को बढ़ाएं ताकि वे लोग इसमें नहीं आ पाएँगे और जो आम लोग होंगे, जो सही मायने में सफर करना चाहेंगे, उनको ज्यादा महंगा टिकट नहीं मिलेगा और टिकट भी मिलेगा। उस वक्त कौन होगा, यह मैं नहीं कह सकता हूँ लेकिन फिर एक माहौल ऐसा जरूर बन जाएगा कि आहिस्ता आहिस्ता आप कैंसीलेशन चार्जेज कम कर सकते हैं। लेकिन वह माहौल बनना चाहिए।

इसी के साथ दूसरा एक और मुद्दा रिजर्वेशन का भी है। रिजर्वेशन चार्जेज का भी बिल्कुल ऐसा ही सीधा सवाल है क्योंकि रिजर्वेशन चार्जेज कम होते हैं तो वे ही लोग इसका फायदा उठाते हैं, दूसरे नहीं। इसलिए मैंने इनको थोड़ा-थोड़ा बढ़ाया है और वह भी सैकंड क्लास के लिए नहीं बढ़ रहा है। सैकंड क्लास के लिए कैंसीलेशन है, तथा रिजर्वेशन और तत्काल दोनों के लिए ही नहीं बढ़ाया है। फिर कह रहे हैं कि तत्काल का सिस्टम आप कहां से ले आए हैं? बाहर का उदाहरण देने में मैं बहुत

अच्छा महसूस नहीं करता हूँ। लेकिन एक उदाहरण जरूर देना चाहूंगा। मेरे पास पिछले दिनों मेरे रिश्तेदार बाहर से आए हुए थे। वहां से लंदन का फासला 240 कि.मी. है। उन्होंने बताया कि नॉर्मल टिकट तो 60 पाउंड का मिलता है। 240 किलोमीटर का 60 पाउंड का नॉर्मल भी आप हिसाब लगा लीजिए। लेकिन अगर कुछ दिन पहले लेना हो जिसको हम तत्काल कहते हैं तो वह 200 पाउंड का मिलता है। ...(व्यवधान)

**डॉ. काकोली घोष दस्तदार (बारासात):** लंदन की सर्विसेज के बारे में भी बताइए।...(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैंने सिर्फ इतना ही कहा है। अगर आप मुझ पर इतनी कृपा करेंगे कि मेरी बात सुन लेंगे और उसके बाद आपको सब कुछ कहने का अधिकार है। मैं सिर्फ इतना ही कह रहा हूँ कि यह तत्काल को भी लोग मानते हैं। यह तत्काल लोगों के हित में है और इसमें किसी को भी अगर ज्यादा कीमत पड़ती है, मैं मामूली सा जिक्र करना चाहता हूँ, ...(व्यवधान)

**श्री अनुराग सिंह ठाकुर (हमीरपुर, हि.प्र.):** क्या तत्काल में तीस प्रतिशत कोटा होना चाहिए?...(व्यवधान)

तत्काल का मतलब कोई 6 महीने थोड़े ही होता है।...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Why are you reacting? You sit down. Nothing is going on record, except what the Minister is saying.

*(Interruptions) â€¢ \**

**श्री पवन कुमार बंसल :** सैंकड़ वलास के लिए रिजर्वेशन चार्ज 15 रुपये था और 15 रुपये ही रहेगा। इसे बढ़ाया नहीं है। ऑर्डिनरी स्लीपर के लिए 20 रुपये था और 20 रुपये ही रहेगा। इसे बढ़ाया नहीं है। सैंकड़ वलास के लिए मिनिमम तत्काल चार्जिस 10-15 था और वही रहेगा।...(व्यवधान) मैं बताना चाहता हूँ कि रिजर्वेशन चार्जिस कितने लोगों पर लगते हैं। भारतीय रेल से 2 करोड़ 30 लाख लोग योजना सफर करते हैं।...(व्यवधान) ये रिजर्वेशन के बारे में जानना चाहते हैं, आप नहीं जानना चाहते हैं।...(व्यवधान) रिजर्वेशन के तहत जो टिकटें होती हैं, तमाम टिकटों का सिर्फ पांच फीसदी है। हमने जिनमें अंतर डाला है, बढ़ाया है वह पांच परसेंट का 15 परसेंट है यानी तकरीबन एक परसेंट रह गया।...(व्यवधान)

महोदया, शायद आप लोगों ने एक चीज नज़रअंदाज कर दी है, सिर्फ पैसा बढ़ाकर कमाई करना हमारा काम नहीं है। पहले एन्हांसड रिजर्वेशन चार्जिस होते थे। तालू जी, आप यह जानते हैं, ये क्या थे? मान लीजिए आपने दिल्ली बैठे मुम्बई से अहमदाबाद का टिकट लेना है, इसमें रिजर्वेशन चार्जिस में 30-35 रुपए और लग जाते थे। हम समझते हैं कि पैसेंजर से टेक्नोलॉजी की कीमत लेने की जरूरत नहीं है। एन्हांसड चार्जिस एक जगह पर दूसरी जगह से तीसरी जगह की टिकट बुक करवाने के लिए लगते थे, हमने उन्हें खत्म कर दिया है। इससे बहुत बड़ा फर्क पड़ा है। जो लोग सही मायने में टिकट लेना चाहते हैं उन्हें इसका फायदा होगा जबकि टाउट्स को फायदा नहीं होगा क्योंकि वे दूसरे स्टेशन का टिकट नहीं ले पाएंगे।

महोदया, एक और चीज डेवलपमेंटल चार्जिस के बारे में है। हमने डेवलपमेंटल चार्जिस खत्म कर दिए, हमने कहा we will be upfront. आपके पास सीधा आकर कहें कि यहां बढ़ाने की जरूरत है, पारदर्शिता के साथ बात करेंगे, डेवलपमेंटल चार्जिस के नाम पर रेलवे विकास के नाम पर कुछ नहीं लेंगे, वह भी खत्म किया। ...(व्यवधान) अनुराग जी, आपने जरूर देखा होगा और मैं समझता हूँ कि मेरी जिम्मेदारी सबको बताने की है। जब हम किराया बढ़ाएं या किसी ढंग से मामूली सा पैसा हासिल करें, तो हमारा फर्ज बनता है कि लोगों को सेवाएं अच्छी दें, बेहतर दें। यह कुछ दिन में नहीं हो सकता है।

महोदया, बेशक चाहे सफाई की बात हो। मुझे मालूम है कि शिकायतें बहुत आती हैं कि रेलवे में सफाई नहीं है। मैंने बजट में बताया था कि क्या कदम उठाए गए हैं। मैंने जनरल मैनेजर्स को खुद पत्र लिखे हैं और उनकी मीटिंग बजट के इस पीरियड के खत्म होते ही बुला रहा हूँ। मैं स्वयं इसकी मॉनिटरिंग करूंगा और उनकी जिम्मेदारी लगाऊंगा चाहे रेलवे स्टेशन हों या ट्रेन हों, इसकी सफाई के लिए आगे बढ़ें। मैंने जिक्र किया था कि लोगों को बदलती सूरत दिखेगी, वह करके दिखाएंगे। यह मेरा वादा है कि हम कोई न कोई अंतर लाकर दिखाएंगे।

महोदया, माननीय सोनिया गांधी जी ने इस बात को जोर दिया था कि बायो टाएलेट्स होने चाहिए। मुझे प्रसन्नता है कि बायो टाएलेट्स का काम शुरू किया गया है और हम इसे बढ़ाने लगे हैं। पहले टाएलेट्स का नंबर कुछ से शुरू किया था। डीआरडीओ ने पहले सैनिकों के लिए बनाए थे, उनकी कामयाबी देखने के बाद हम इसे रेलवे में लेकर आए हैं। पुरानी गाड़ियों में इनकी रेड्रोफिटिंग का खर्च काफी ज्यादा पड़ता है। एक कोच का खर्च 40-45 लाख रुपए पड़ सकता है जबकि नई गाड़ियों में में तीसरा हिस्सा खर्च होगा। हम फैसला कर रहे हैं कि इसे प्रोग्रेसिवली बढ़ाते और लगाते रहें।

महोदया, कैटरिंग में शिकायत आई है, मैं इस बात को मानता हूँ। अब आप कहेंगे कि कहां से मैंने क्या देखा है। मैं इसका जिक्र नहीं करूंगा। मैं शताब्दी में जाता हूँ और इसके अलावा भी कोचिस में जाता हूँ। मुझे यह देखकर दुख हुआ है कि कैटेगिरीज़ में सेवाओं में कुछ न कुछ गिरावट आती जा रही है। हमारा कर्तव्य है कि इन गिरावटों को दूर किया जाए। मैंने पहले भी पूरे देश में डेडिकेटेड टेलिफोन नंबर जिक्र किया था कि कोई भी गाड़ी से शिकायत कर सकता है कि मैं इस कोच में बैठा हूँ, यहां खाना गलत मिला है। उसकी शिकायत एकदम से नोट होगी और उस पर कार्रवाई होगी। इस तरह की शिकायतें भी मिली हैं। हमने इतने दिनों में लोगों पर 73 लाख रुपया पेनल्टी लगा चुके हैं, आगे और सख्त कार्यवाही करेंगे।

महोदया, मैं कुछ और अलग तरह की शिकायतों का जिक्र नहीं करना चाहूंगा लेकिन इतना जरूर कहना चाहता हूँ कि सफाई का काम महत्वपूर्ण रहेगा। लोगों ने आदर्श स्टेशन पर काफी जोर दिया है। पहले भी दो स्कीम बनी थी- मॉडल स्कीम, माडर्न स्कीम। मैंने बाद में इसी को हिंदी में लेते हुए आदर्श स्टेशन का जिक्र किया। 980 रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन की स्कीम में डिवलेयर किया है, छः सौ कुछ को कर चुके और औरों का काम बाकी है।

मैं यह मानता हूँ कि जो लोगों की उम्मीद है, आदर्श स्टेशन का नाम लोगों के मन में the feeling that conjures up in your mind. आपके मन में जो एक ख्याल पैदा करता है, वह शायद वह नहीं है, जो आप वहां देखते हैं। इसलिए हमने जो श्रृंखलाओं के मुताबिक पहले जो उसका किया हुआ है कि ए-वन...(व्यवधान)

**श्री भर्तृहरि महाताब (कटक):** आप इधर-उधर की बातें कर रहे हैं...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Hon. Minister, please continue.

...(Interruptions)

**श्री पवन कुमार बंसल :** क्या आप यदि मुझे थोड़ा सा बोलने देंगे, थोड़ा सा बात करने देंगे? आप समझते हैं ...(व्यवधान)

**श्री भर्तृहरि महताब :** मैं मंत्री जी की बात से सहमत नहीं हूँ, इसलिए इसके विरोध में मैं वाक आउट करता हूँ।

**12.46hrs**

*At this stage Shri Bhartruhari Mahtab left the House.*

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैं आपको बताना चाहता हूँ कि आदर्श स्टेशंस के लिए मैं एकदम मीटिंग्स ले रहा हूँ और, उनका जो मानदंड हैं, उनके जो पैरामीटर्स हैं, हम उन्हें बदलेंगे, उन्हें और सख्त करेंगे और उनसे हम ज्यादा काम कर पायेंगे। मैं इस संदर्भ में कुछ जरूर कहना चाहता हूँ...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Noting will go on record. आप लोग बैठ जाइये।

(Interruptions) â€‘ \*

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैडम, 980 स्टेशंस में से 632 स्टेशंस पर काम हो चुका है। मैंने बजट स्पीच में कहा था कि साठ और रेलवे स्टेशंस को हम आदर्श स्टेशंस बनायेंगे। ...(व्यवधान)

**श्री अनंत गंगाराम गीते (रायगढ़) :** हम मंत्री जी की बात से सहमत नहीं हैं और इसके विरोध में हम सदन से वाक आउट करते हैं।

**12. 46 Â½ hrs**

*At this stage Shri Anant Gangaram Geete, Dr. Prasanna Kumar Patasani and some other hon. Members left the House.*

**श्री पवन कुमार बंसल :** उनके नाम इस प्रकार हैं - आबू रोड, अडोनी, आंबली रोड, आनंदपुर साहिब, बाभनन, बालपुर, बनी, बरेटा, बठिंडा, बेल्तारी, भक्तिनगर, भिलाई पावर हाउस, भूतेश्वर, बिजनौर, बीना, चाकुलिया, चिंगवनम, डाबरा, डेरा बाबा नानक, धुले, डोईवाला, डुमरांव, गदरवारा, ग्वालियर, इंदौर, इतवासी, जाइस, जसीडीह, जौनपुर सिटी, कनहनगढ़, कन्याकुमारी, कराड, कझकुट्टम, खन्ना, खुलपहाड़, कोल्हापुर, कोल्लम, कोझीकोड, कुदालनगर, लाडनूं, मानसा, मुसाफिरखाना, नौपाड़ा, नौतनवा, पडरौना, पालसा, पलवल, पम्बन, पार्वतीपुरम, पीलामुडु, पुदुचेरी, रायचंगपुर, रायसिंह नगर,, राजपुरा, रूराह, शामली, श्री सत्य साई प्रशांति नितायम, त्रिपुनितुरा, विशाखापटनम और वृंदावन रोड। इसके अलावा हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने इन दिनों जिक्र किया है, कुछ स्टेशंस और हैं, जिनका मैं नाम पढ़ रहा हूँ और वे उसमें ऑलरेडी शामिल हैं। उनके नाम इस प्रकार हैं - फतेहपुर, जौनपुर सिटी, वडकनचेरी, सिराथु, आजमगढ़, अम्बाला कैंट, चौरी चौरा, त्रिशूर, शक्तिनगर, बिजनौर...(व्यवधान) और इनके अलावा कुछ और स्टेशंस हैं, जिनका हम बतौर आदर्श स्टेशन विकास करेंगे, उनके नाम इस प्रकार हैं - सादत, अमरोहा, टेहटा, पिपरिया, टेनी, चांदपुर, करनाल, गुरुवायुर, इरिजलकुडा, अरवकोनम और धारीवाल ...(व्यवधान)

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): The Minister has deprived West Bengal. ...(Interruptions) Hundreds ongoing projects are there, but no funding has been made to complete all those projects. ...(Interruptions)

-

**12.47 hrs**

*At this stage, Dr. Ram Chandra Dome and some other*

*hon. Members left the House.*

...(Interruptions)

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैडम, इस संदर्भ में मैं एक बहुत अच्छी चीज कहना चाहता हूँ कि मुझे पिछले दिनों बहुत से कारपोरेट बाडीज से, कारपोरेट सैक्टर से, बहुत सिफारिशें आती रहीं हैं, उनसे प्रस्ताव आते रहे हैं कि वे भी चाहते हैं कि वे रेलवे स्टेशंस को बेहतर बनाने के लिए कुछ कर पायें। इसलिए मुझे हाउस को यह

बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि हम लोगों ने यह फैसला किया है कि जो भी कोई कारपोरेट सेंक्टर अपने कारपोरेट सोशल रिस्पॉन्सिबिलिटी के तहत रेलवे स्टेशंस को बेहतर बनाने के लिए वहां कोई अमेनिटीज देने के लिए अगर वह दो करोड़ रुपये तक या उससे ऊपर लगाते हैं तो उनका वहां हम एक प्लाक लगायेंगे कि इन्होंने इसके लिए पैसा लगाया है। मुझे विश्वास है कि रेलवे स्टेशन को बेहतर करने इसमें सीएसआर का अच्छा इस्तेमाल होगा और वे साथ मिलकर काम कर पायेंगे।...(व्यवधान)

मैडम, मुझे पैसेंजर अमेनिटीज के लिए कहा जाता है कि इसके लिए कुछ और करने की जरूरत है। मैं बताना चाहता हूं कि आने के लिए ज्यादा तादाद में एस्कलेटर्स का प्रावधान किया जायेगा। इसमें एक बात बहुत अहम है और आप सभी लोग इससे परिचित होंगे, मुझे पूरा विश्वास कि आप उसे सुनेंगे। मैनुअल स्केर्वेजिंग का अवसर जिक्र किया जाता है और यह कहा जाता है कि रेलवेज में यह ज्यादा तौर पर किया जाता है। मैंने यह बात अच्छी तरह से बैठक ले कर की है। ...(व्यवधान) जिसको मैनुअल स्केर्वेजिंग कहा जाता है, वह पूरी तरह से बंद हुआ है। किसी भी कॉन्ट्रेक्टर के जरिए भी यह नहीं होगा। एक चीज में अभी थोड़ी दिक्कत है कि जिन स्टेशंस पर वॉशेबल एग्सेस हैं, वहां जेट के साथ साफ किया जाता है। लेकिन साफ करने वाला आदमी दूर हट कर साफ करता है। उसको मैनुअल स्केर्वेजिंग नहीं कहा जाता है। उनको कोई मैला नहीं उठाना पड़ेगा। उसको हाथ नहीं लगाना पड़ेगा। उसके नज़दीक नहीं जाना पड़ेगा। हम यह सुनिश्चित करेंगे। ...(व्यवधान) मैडम, एक बहुत बड़ी बात जिसको कहने की जरूरत है कि परमवीर चक्र और महावीर चक्र के जो हमारे अवॉर्डिज़ हैं। ...(व्यवधान)

**12.52 hrs**

*At this stage, Shri Kalyan Banerjee and some other*

*hon. Members left the House.*

**अध्यक्ष महोदय :** मंत्री महोदय, आप बोलिए।

â€¦(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैडम, महावीर चक्र और परमवीर चक्र विजेताओं ने ...(व्यवधान) देश के लिए बहुत कुर्बानियां दी हैं। ...(व्यवधान) देश ने उनकी कुर्बानियों को एवॉल्यूट किया है। ...(व्यवधान) उनके लिए अब सैंकेंड ए.सी. की जगह फर्स्ट ए.सी. का टिकट मिलेगा। ...(व्यवधान) अपने कंपैनियन के साथ वे उसके हकदार होंगे। ...(व्यवधान) मैडम, जो गैलेंट्री अवॉर्डिज़ हैं ...(व्यवधान) अब तक उनको अपने पास का नवीनीकरण एक साल के बाद करवाना पड़ता था। ...(व्यवधान) उसके लिए भी यह फैसला किया गया है कि उनको तीन साल के बाद अपने पास का नवीनीकरण करवाना पड़ेगा। ...(व्यवधान)

**अध्यक्ष महोदय :** आप लोग क्यों खड़े हो गए हैं? बैठ जाइए।

â€¦(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** उसके अलावा जो गैलेंट्री अवॉर्डिज़ हैं ...(व्यवधान) जो कश्मीर, हिमाचल, नॉर्थ ईस्टर्न स्टेट्स और बहुत दूर-दराज़ के इलाकों में रहते हैं ...(व्यवधान) उनको पास नवीनीकरण के लिए अगर डीआरएम के ऑफिस खुद आना पड़े तो उनके लिए काफी मुश्किल होती है। ...(व्यवधान) इसलिए यह भी फैसला किया गया है कि हम नवीनीकरण के लिए कोई तरीका ढूँढ़ें जिससे उनको कोई दिक्कत नहीं हो। ...(व्यवधान) मैं जल्दी ही यह एलान करूंगा कि किस ढंग से वे अपना नवीनीकरण करवा सकें। ...(व्यवधान) उनको अपने पास के नवीनीकरण के लिए डीआरएम के ऑफिस में न आने पड़े, यह बात हमने उसके साथ-साथ की है। ...(व्यवधान)

मैडम, जब हम भाड़े का जिक्र करते हैं, तब सेप्टी का जिक्र करते हैं। ...(व्यवधान) इस बजट में हमने सबसे ज्यादा बल रेलवे सेप्टी पर दिया है। ...(व्यवधान) आपको यह जान कर प्रसन्नता होनी चाहिए कि ...(व्यवधान) इस साल उसके लिए हमेशा से ज्यादा एलोकेशन, यानि 41 हजार 112 करोड़ रुपये इस प्लॉन में होंगे। ...(व्यवधान) यह हमेशा से ज्यादा है। ...(व्यवधान) मैडम, सन् 2012-13 में इसके लिए 36 हजार 541 करोड़ रुपये का प्रावधान था। ...(व्यवधान) इस बार इसको बढ़ा कर 41 हजार 112 करोड़ रुपये किया गया है। ...(व्यवधान) इसमें श्री अनुराग सिंह ठाकुर जी ने एक बहुत ही अच्छी बात की थी ...(व्यवधान) जिसका मैं जिक्र करना चाहता हूँ। ...(व्यवधान) मैं पुलों के प्रति यह कहना चाहता हूँ कि â€¦ (Interruptions) Non-disruptive testing of bridges is being carried out wherever is considered necessary. Ultrasonic pulse velocity tester is also being used for assessing quality of concrete. ... (Interruptions) 330 railway bridges are identified for under water inspection and the inspection is carried out meticulously. 85 bridges have been identified where instrumentation, that is, strain gauging is being done. ... (Interruptions) For steel bridges residual light is also being worked out as part of this testing. ...(व्यवधान) मैडम, माननीय सदस्यों ने बहुत जिक्र किया था कि...(व्यवधान) आपके पास इतनी जमीन पड़ी है ...(व्यवधान) आप उसका इस्तेमाल क्यों नहीं करते हैं। ...(व्यवधान) यह बहुत अच्छा सुझाव है। ...(व्यवधान) मैं उनके सुझावों का स्वागत करता हूँ। ...(व्यवधान) उनको धन्यवाद भी देता हूँ कि ...(व्यवधान) उन्होंने हमें यह सुझाव दिया है। ...(व्यवधान)

मैं यह बता देना चाहता हूँ कि there is a myth. यह एक विचार है कि जमीन बहुत खाली पड़ी है, लेकिन फिर भी काफी है, ...(व्यवधान) एक परसेंट भी बहुत होता है। ...(व्यवधान) इस वक्त जो ज्यादा खाली जमीन है, वह रेलवे ट्रैक्स के साथ-साथ है और वह आने के लिए है। पांच वर्ष, दस वर्ष, पचास वर्ष या सौ वर्ष के बाद भी उसकी जरूरत पड़ सकती है। उनको डबलिंग, ट्रेबलिंग, चार-चार लाइनों या और भी ज्यादा लाइनों बनानी पड़ेंगी, वह तो वहां जरूरत है। ...(व्यवधान) जहां और ज्यादा जगह है, उसके लिए हम चाहते हैं। ...(व्यवधान) मैं आज समय नहीं लेना चाहूंगा, कल जो तीसरे नंबर पर सवाल है, कल मैं विस्तारपूर्वक बताना चाहूंगा कि हम कैसे उसका अलग-अलग शहरों में इस्तेमाल कर रहे हैं, ताकि वह पैसा हमारे पास आ सके। ...(व्यवधान)

**श्री दिनेश चन्द्र यादव (खगड़िया):** बिहार के साथ बहुत अन्याय हुआ है, इसलिए हम वॉकआउट करते हैं।...(व्यवधान)

**12.56 hrs**

*At this stage Shri Dinesh Chandra Yadav and some other*

**श्री पवन कुमार बंसल :** महोदया, एक चीज और कही गयी थी।...(व्यवधान) एक चीज का और जिक्र हुआ था कि आप पैसा बाहर से ब्याज पर क्यों नहीं ले लेते और चाइना का उदाहरण दिया था।...(व्यवधान) आप जानते हैं कि चाइना में या और जगह आपको एक फीसदी ब्याज पर पैसा मिल सकता है। हमारे यहां जो सस्ते से सस्ता होता है, वह वर्ल्ड बैंक और जाइका का होता है और वह हम ले रहे हैं, लेकिन जरूरत कहीं ज्यादा है और वह एक परसेंट नहीं, वह भी सात-आठ परसेंट पर पड़ता है, मार्केट से लें तो और भी ज्यादा पड़ता है। अगर उसको रोलिंग स्टॉक के अलावा किसी और चीज पर लगा दें, तो रेलवे ठप हो जाएगी, लालू जी इस बात को जानते हैं। उनका इस्तेमाल रोलिंग स्टॉक के लिए तो हो सकता है, क्योंकि वहां से रिटर्न आती है। उसका इस्तेमाल आप रेल लाइंस के लिए, नवीनीकरण के लिए, विद्युतीकरण के लिए नहीं कर सकते।...(व्यवधान) अब इसके बाद मैं सिर्फ कुछ चीजों का ही जिक्र करना चाहूंगा।

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): Hon. Minister, what about our point for new trains for the State of Tamil Nadu?  
...(Interruptions)

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL : Let me complete; then I will try to answer your other points. ...(Interruptions)

**अध्यक्ष महोदया :** मंत्री जी, कृपया आप इधर सम्बोधित कीजिए। आप बैठ जाइये।

â€¦(व्यवधान)

**12.57 hrs**

*At this stage, Dr. M. Thambidurai and some other*

*hon. Members left the House.*

**श्री पवन कुमार बंसल :** महोदया, अनुराग ठाकुर जी ने और अन्य माननीय सदस्यों ने रिक्रूटमेंट का जिक्र किया था क्योंकि अब शायद आप इस समय उस पर बहुत ज्यादा जानना नहीं चाहते, मैं उसका बाद में आपको एक नोट भेज सकता हूं कि हमारी वर्षवार कितनी-कितनी रिक्रूटमेंट्स होती रही हैं।...(व्यवधान)

**श्री लालू प्रसाद (सारन):** बंसल जी, व्यापार बढ़ाने के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर का क्या स्टेटस है? आप इधर-उधर की बातों में मत उलझाइये।...(व्यवधान) पूरे बिहार का जो प्रोजेक्ट है, लोको का, बिजली का, डीजल का, कोच का कारखाना बनकर तैयार हो जाये तो मैडम को ले जाकर उसका उद्घाटन कराइयेगा। आप यह बात बताइये।...(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** आप बस दो मिनट और रुक जाइये, मैं उसी चीज पर आ रहा हूं। रेलवे स्टॉफ का जो जिक्र किया गया था, उसके लिए मैं सिर्फ इतना ही बताना चाहता हूं कि जो 1 लाख 52 हजार का मैंने इस साल जिक्र किया था, वह इसी वर्ष में भर लिया जायेगा। रेलवेज में प्रतिवर्ष बहुत लोगों की रिटायरमेंट होती है और उसी के मुताबिक लगातार एक निरन्तर तौर पर यह प्रयास रहता है कि उसमें और-और भर्ती की जाये।...(व्यवधान)

**श्री अनुराग सिंह ठाकुर :** अभी तक आपने कितनी भर्ती की हैं, जो आप अब कर लेंगे।...(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैं आपको लिखकर भेज दूंगा क्योंकि मैं समझता हूं कि इससे ज्यादा उसको सुनने के लिए इस वक्त ख्वाहिशमंद नहीं हैं। इस वक्त भी मेरे पास वह चार्ट है, लेकिन मैं उसका जिक्र इस वक्त नहीं करना चाहूंगा।...(व्यवधान)

महोदया, मैं बहुत सी बातों को छोड़कर डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर पर आना चाहता हूं। डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर एक लुधियाना से दनकुनी हावड़ा तक और दूसरा दिल्ली से लेकर मुम्बई तक है। दोनों का डिस्टेंस 3,338 किलोमीटर है। यह पहला प्रोजेक्ट है, खास तौर से जो लुधियाना से दनकुनी कोलकाता तक का है, उसके बीच में काफी टैजिबल काम हुआ है। दोनों में मिलाकर 84 फीसदी से ज्यादा जमीन एक्वायर हो चुकी है। तकरीबन 1,800 में से 1,150 किलोमीटर के लिए पैसा देने के लिए वर्ल्ड बैंक सहमत हो गया है। यह तीन फेज़ में है।...(व्यवधान)

**श्री अनुराग सिंह ठाकुर :** आठ साल हो गये, लेकिन अभी तक जमीन ही पूरी नहीं हुई।...(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** उसके लिए मैं आपका सहयोग चाहूंगा।...(व्यवधान) मैडम, मेरे पास हमारे माननीय सदस्यों के बहुत पत्र आ रहे हैं कि इसकी अलाइमेंट बदलिये।...(व्यवधान) यह जमीन आप एक्वायर कर रहे हैं, इसके लिए यह कीजिए, वह कीजिए। हमारे देश की जो एक प्रणाली है, जो सिस्टम है, उसमें हमें उन सभी बातों पर पूरा अमल करते हुए ही आगे बढ़ना है, यह बात मैं इसके साथ जरूर कहना चाहता हूं और यही हम करेंगे।

**13.00 hrs**

इसमें वर्ल्ड बैंक के साथ एक एग्रीमेंट 975 मिलियन डॉलर्स का, फेज़-1 का काम हो चुका है। कल ही वर्ल्ड बैंक के प्रैज़ीडेंट आए थे और वे कानपुर गए थे। कानपुर से खुर्जा के लिए मैं समझता हूं कि काम बहुत ही शीघ्र शुरू हो जाएगा। उसके बाद दो फेज़ पर एक-एक करके काम शुरू होगा। इसके बीच में कुछ हिस्सा रेलवेज़ खुद बना रहा है और कुछ हिस्सा पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन मोड में भी होगा। अलग अलग समय पर अलग-अलग सैक्शन्स को कमीशन करना है लेकिन यह विचार है कि अवार्ड देने के चार वर्ष के बीच-बीच में ये दोनों प्रोजेक्ट पूरे कम्प्लीट हो जाएँगे। इससे फायदा क्या होगा कि ...(व्यवधान) एक तो उसके लिए डेडीकेटेड लाईन तय होगी जिसमें सिर्फ फ्रेट जाएगा। इसके साथ-साथ जो दूसरी लाईनों पर गाड़ियाँ जाती हैं और रुकती हैं, आपने उसकी स्पीड का जिक्र किया था। गाड़ियाँ रुकती हैं, मालगाड़ियाँ साईड पर लगी रहती हैं, उनके लिए अलग लाईनें बनेंगी, इधर से लाईनें फ्री हो जाएँगी, इसमें हम और ज्यादा गाड़ियाँ चला सकेंगे, और लोगों के लिए ट्रेन्स की मांग पूरी हो जाएगी। ...(व्यवधान)

महोदया, मेरे पास दार्जिलिंग के काफी रिप्रज़ेंटेशनस आए। मेरे साथी अधीर रंजन चौधरी जी ने इसका जिक्र किया, दीपा दासमुंशी जी के साथ बहुत लोग आए थे।

मैंने पहले जिक्र किया था कि यह लाईन हमारी एक धरोहर है। वह जो रॉय ट्रेन है जिसके लिए दो फुट की पटरी है और उस पर वह ट्रेन चलती है, उसमें पिछले कुछ समय पहले पूरा का पूरा पहाड़ धँस गया था। उसके साथ जब सड़क धँसी तो उसके साथ ही हमारी एक वर्कशॉप थी जिसमें डीज़ल और स्टीम लोकोमोटिव्स की रियेर होती थी, कोचेज़ का भी वहाँ काम होता था। वह काम भी काफी हद तक बंद हो गया और रेल लाईन चलनी बंद हो गई। अब नीचे नदी से लेकर ऊपर पहाड़ तक जब तक एक आर्टिफिशियल सीमेंट का पहाड़ नहीं बना लिया जाता जिससे वह सड़क नहीं चल पाती, उतनी देर तक इसमें दिक्कत है। वे दो जगहें हैं - पगलाझोरा और तीनधरिया। इन दोनों के लिए अभी मुझे मालूम हुआ है कि मिनिस्ट्री ऑफ़ रोड ट्रांसपोर्ट एंड हाईवेज़ ने 83.77 करोड़ रुपये वैस्ट बंगाल को सैक्शन कर दिए हैं। अब मैं विश्वास करता हूँ कि वैस्ट बंगाल की गवर्नमेंट जल्दी से जल्दी इस पर कार्रवाई करके इस काम को पूरा करेगी ताकि हम साथ के साथ उस ट्रेन को चला पाएँ और उसके साथ-साथ जो वर्कशॉप है, उसको भी काम में ला पाएँ। ...(व्यवधान)

DR. TARUN MANDAL (JAYNAGAR): Sir, what about Sundarbans? Sundarbans is also a World Heritage Site.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: In regard to all the heritage sites, I have already said that it will be our sincere endeavour to preserve all the heritage railway trains in the country. मैं वह अपने बजट में पहले ही कह चुका हूँ।

महोदया, कुछ माननीय सदस्यों ने अलग-अलग मांगें की हैं। मैं उनका मामूली सा जिक्र करना चाहता हूँ। एक निदम्बेसरी स्टेशन का है। यह हॉल्ट स्टेशन का काम पहले नहीं हो पाया क्योंकि स्टेट गवर्नमेंट ने कमिटमेंट पूरा नहीं किया था। अब उनके लिए कंस्ट्रक्शन ऑफ़ आर.ओ.बी. क्लैरिफ़ हो चुका है। मैं विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि इसमें स्टेट गवर्नमेंट से persue करके जल्दी से जल्दी उसमें काम शुरू होगा। बजट 2010-11 में एक ऐलान किया गया था कि एक वैगन फैक्ट्री वारंगल में सैटअप की जाएगी। It will be a wagon manufacturing unit under JV or PPP mode. Madam, the work has been sanctioned at a cost of Rs. 152.26 crore. Fifty-four acres of land is being handed over by the Andhra Pradesh Government, and the matter is in progress.

इटवा-मैनपुरी के संबंध में माननीय मुलायम सिंह जी बहुत समय से बात करते रहे हैं। वाजिब बात है, बहुत बड़ी बात नहीं है। उसकी टोटल लंबाई 57.5 किलोमीटर है। उसकी टोटल कॉस्ट 245 करोड़ रुपये थी। इन्होंने इस वक्त इस बात का गिला किया है कि उसके लिए एलोकेशन कम है। मैं उनको यह विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि पिंक बुक में आज के दिन आपकी एलोकेशन कितनी भी हो, वह काम पूरे वर्ष नहीं रुकेगा, काम चलता रहेगा और उसके लिए जितने पैसे की आवश्यकता होगी, वह हम करते रहेंगे। उसमें एक दिक्कत है।...(व्यवधान)

**श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी):** ममता जी ने कहा था कि आने वाली जून तक ट्रेन चल जाएगी। केवल 23 किलोमीटर का रह गया है, बाकी बन चुका है। यहां तक कि पौने दो सौ किलोमीटर गुना से ग्वालियर, भिण्ड और इटावा है। उसकी थोड़ी दूरी तो सरकार ने कर दी होगी। वायदा जून का था, जो निकल गया है। जून तक ट्रेन चलनी थी। ममता जी ने यहां एलान किया था और...(व्यवधान) वह काम हुआ भी है, लेकिन 15 करोड़ रुपये आपने रखे हैं, वह मुझे समझ में नहीं आया।...(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैं वही आपको बोल रहा हूँ।...(व्यवधान)

**श्री मुलायम सिंह यादव :** जब कि मैं वहां से संसद का सदस्य हूँ। सात बार एमएलए रह चुका हूँ और पांच बार एमपी बन चुका हूँ।...(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ कि उसका काम बिना रुकावट के पूरे वर्ष चलता रहेगा।...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Please continue. Minister, please continue.

**श्री पवन कुमार बंसल :** बिना रुकावट के ठीक रफ़्तार पर काम पूरे वर्ष चलता रहेगा।...(व्यवधान) लेकिन मैं आपको एक बात कहना चाहता हूँ और वह मैं आपके जिम्मे लगा रहा हूँ कि आठ पुलों में से दो पुल आप आज बनवा दीजिए, अगले दिन मैं आपको तैयार करके दे दूंगा।...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Hon. Minister, please address the Chair.

**श्री पवन कुमार बंसल :** आप स्टेट गवर्नमेंट के साथ मिलकर उन दो पुलों का काम करवा दीजिए, उसके एकदम बाद वह आपको तैयार मिलेगी। उनके टैंडर अंडर फाइनाइलेशन हैं, जैसा कि आप जानते ही हैं और मुझे विश्वास है कि वह जल्दी पूरा हो जाएगा।

मैडम, बिहार का जिक्र बार-बार हो रहा था। बिहार में दो प्रोजेक्ट्स के लिए पटना में गंगा ब्रिज के लिए पिछले साल के 145 करोड़ रुपये से बढ़ा कर इस साल 180 करोड़ रुपये कर दिए गए हैं।...(व्यवधान) मुंगेर पर गंगा ब्रिज के लिए 145 से बढ़ा कर 175 कर दिए गए हैं। महाराष्ट्र के बड़नेरा में पीरियोडिक ओवरहॉल वर्कशॉप है। उसके लिए जितने फण्ड की जरूरत है, उसकी एलोकेशन की है। जब लैंड एक्वीजीशन का काम पूरा हो जाएगा तो उसके लिए काम एकदम शुरू कर दिया जाएगा।

बेला में रेल व्हील प्लांट, लालू जी इसको सुनना चाहते हैं। The construction work of the factory including sheds and building, कारखाने की तामीर पर, उसका पूरा काम शैड्स, बिल्डिंग और मशीन लगाने का काम पूरा होकर कमीशन हो गया है। उसकी ट्रायल प्रोडक्शन चल रही है और पांच सौ पहिए कार्ट किए जा चुके हैं। अब सिर्फ उसकी रैग्यूलर प्रोडक्शन शुरू करनी है।...(व्यवधान)

**श्री लालू प्रसाद :** मैडम को ले चलिए। इन्हीं का किया हुआ प्रोजेक्ट है। मैडम के साथ डेट फिक्स कीजिए और उसका उद्घाटन कीजिए।

**श्री पवन कुमार बंसल :** ठीक है, हम जल्दी से जल्दी इसको करवाने का प्रयास करेंगे।

मैडम, स्वयंश प्रसाद जी ने भारत वैगन एण्ड इंजीनियरिंग का जिक्र किया था। In order to honour the commitment to revive the Bharat Wagon and Engineering Limited, a package is being extended. While Rs. 12 crore have been provided in the current year, another Rs. 36 crore have been allocated in 2013-14. From Rs. 12 crore, we have raised it to Rs. 36 crore. In fact, the



supplementary Demands for Grants before the House include allocation of funds in the current year. I am hopeful that the problem of salaries as well as the working capital and clearing outstanding debts will be taken care of and the Bharat Wagon and Engineering Limited will embark on the path of recovery and contribute to the growth of Railways.

**श्री दारा सिंह चौहान (घोसी):** मऊ में आरओबी की चालीस साल से मांग हो रही है। ...(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैं उस पर आ रहा हूँ। आप मुझे पूरा सुन तो लीजिए।...(व्यवधान) एक के बाद एक विषय बता पाऊंगा।...(व्यवधान) The new coach factory which has been sanctioned in Kerala under the Joint Venture/Public Private Partnership mode, the RITES have been appointed as consultants for bid process management for setting up of the factory. Simultaneously, proposal has been initiated for nomination of inter-ministerial group for approval of Request For Qualification. That is the first important step.

A dialogue will be held with the SAIL and if found feasible, we will proceed. Land has already been purchased from the Government of Kerala. I will set the time line. I want to assure the hon. Members that I will set the time line after this immediately for processing this matter.

मैडम, मुम्बई की जो मुम्बई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट (एम.यू.टी.पी.) है, उस के बारे में मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूँ कि उस का पहला चरण जैसा कि आप जानते हैं, वह पूरा हो चुका है। अब उस की ऑगमेंटेशन 1078 ई.एम.यू. सर्विसेज से, उन में नौ की जगह बारह कोचेज लगाने का और 449 एडिशनल सबअर्बन सर्विसेज शुरू करने का काम हो गया है thereby generating an additional capacity of 35 per cent. To improve and augment the suburban network of MUTP, Phase-2 has also been sanctioned at an estimated updated cost of Rs. 6,100 crore and many components of this Phase are likely to be completed by March 2016. जो तीसरा फेज है उसमें से 14,660 करोड़ रुपये का कार्य presently under consideration है। मुझे कुछ दिन पहले ही वहां के मुख्यमंत्री से इस के लिए पत्र आया है। उस का आधा-आधा कॉन्स्ट्रक्शन होता है और उस पर हम जल्दी ही आगे काम करेंगे जिसमें पेन से अलीबाग के बीच एक इलेक्ट्रीफाइड सिंगल लाइन and new suburban corridor between Virar, Vasai, Panvel and Thane Bhiwandi उस में शामिल हैं।...(व्यवधान)

**श्री गोविन्द प्रसाद मिश्र (सीधी):** ललितपुर-सिंगरौली का क्या हुआ?...(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैडम, मेरे पास बहुत बड़ी तादाद में अलग-अलग ट्रेनों के ठहराव के लिए सुझाव आए हैं। ...(व्यवधान) मैं माननीय सदस्यों को, माननीय सदन को यह बताना चाहता हूँ कि उन सभी की जरूरत है।...(व्यवधान) लेकिन आप मेरे साथ मेरी इस बात से भी मुतफ़िक् होने कि अगर सुपरफास्ट, मेल, एक्सप्रेस, राजधानी, शताब्दी की ठहराव ज्यादा बढ़ाते रहें तो निश्चित तौर पर...(व्यवधान)

**श्रीमती सुषमा स्वराज (विदिशा):** अध्यक्ष जी, हम लोग यहां बहुत आस लगा कर बैठे थे और हम लोग बहुत उत्सुकता से प्रतीक्षा कर रहे थे। आप सहयोगी दलों तक जा कर रुक गए और विपक्ष के लिए बिल्कुल नदारद हैं। कुछ नहीं है आप के पास।

**श्री पवन कुमार बंसल :** अभी सर्वेज का हमें जिक्र करना है।

**श्रीमती सुषमा स्वराज :** आप ने लालू जी को संबोधित कर के कुछ दिया, मुलायम जी को दिया। सोनिया जी को तो पहली बार मालामाल ही कर दिया लेकिन विपक्ष के नेता के लिए कुछ नहीं है। आप ने कुछ नहीं दिया पर पुराने किए हुए कार्यों के बारे में तो बता दीजिए।

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL: I would request the hon. Leader of the Opposition to let me proceed.

**श्रीमती सुषमा स्वराज :** मेरा आप पर अलग अधिकार है। मुझे लगता था कि कुछ मिलेगा। कुछ मिला तो नहीं लेकिन जो पुराने किए हुए कार्यों की बात आप बता रहे थे तो जो पुरानी घोषणाएं बजट में हुई थीं चाहे वह ममता जी ने की हों, चाहे लालू जी ने किए हों, वह जो किया उसके बारे में तो बता दीजिए। क्या उस में भी कुछ नहीं किया?

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैं सिर्फ दो मिनट के अंदर प्रोजेक्ट्स पर आता हूँ।

**श्रीमती सुषमा स्वराज :** मेरे लिए आप के खाते में कुछ नहीं है। लालू जी के लिए है, मुलायम जी के लिए है, सोनिया जी के लिए है, मेरे लिए कुछ नहीं है।...(व्यवधान)

**श्री पवन कुमार बंसल :** महोदया, मैं स्टॉपेज के लिए सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूँ।...(व्यवधान)

मैडम, अगर माननीय नेता, विपक्ष इस का जवाब पहले चाहती हैं तो मैं यह कहता हूँ कि प्राथमिकताओं को बदलना भी होगा। जो प्रोजेक्ट्स पहले डिवलेयर किए हैं, उन में कितना-कितना काम कैसे हो चुका है।

**श्रीमती सुषमा स्वराज :** मैं उन्हीं की बात कर रही हूँ।

**श्री पवन कुमार बंसल :** इस को देखते हुए कि किस काम में कितनी प्रोग्रेस हो गयी है so that we do not go in for a thin spread of the resources yielding no results. Taking that into account, I will try to take care of that.

**श्रीमती सुषमा स्वराज :** रेल मंत्री जी, मैं आप से वही कह रही हूँ कि पुराने प्रोजेक्ट्स के बारे में यह बताया कि यह कारखाना ममता जी ने दिया था।

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैडम, यह मेरी गलती है। चूंकि मुझ से बात करने पर ये बार-बार मिसरोड पर ज़ोर दे रही थीं। मैंने तो समझा था कि शायद मिसरोड इनकी कंस्टीट्यून्सी में है। बाद में मुझे मालूम हुआ कि ये उन के लिए कह रही हैं।

**श्रीमती सुषमा स्वराज :** मिसरोद मेरी कंस्टीटयुन्सी में नहीं है। ...(व्यवधान) मैंने तो कहा था कि जो ऑलरेडी मिला हुआ है, उस की ही प्रोग्रेस बता दी जाए। मैंने तो मांगा ही नहीं।

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैडम, मैं पहले मिसरोद की बात कर दूँ।

**श्रीमती सुषमा स्वराज :** मिसरोद तो भोपाल में है।

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैं कह रहा हूँ कि यह मैंने आप के ही कहने पर इस में डाला है। वहां इस के साथ ज्यादा कंजेशन हो रही थी। Workshop for repair and rehabilitation of motorized bogies at Misrod, Madhya Pradesh के बारे में मैं पहले एलान कर चुका हूँ।

**श्रीमती सुषमा स्वराज :** मैं वही आप से कह रही हूँ। मुझे आप यह बताएं कि मुझे जो ममता जी ने, लालू जी ने दिया था, उस पर आपने क्या किया?...(व्यवधान) उस की प्रगति बताएं।

**श्री पवन कुमार बंसल :** आप जिन प्रोजेक्ट्स की बात करते हैं, उन में उन के हिसाब से ठीक तरह से एलोकेशन होगी, यह मैं आप को वर्ष के दौरान होने वाले काम के लिए कहना चाहता हूँ और यह मैं ऑन द फ्लोर ऑफ द हाउस आप को कह रहा हूँ। ...(व्यवधान)

**श्रीमती सुषमा स्वराज :** हमारे लिए कुछ भी नहीं है। हम सदन से वॉक आउट करते हैं। ...(व्यवधान)

**13.14 hrs**

*At this stage Shrimati Sushma Swaraj and some hon. Members left the House.*

**श्री पवन कुमार बंसल :** मैडम, मेरे पास बहुत सारी मांगें हैं। ...(व्यवधान) मैं सिर्फ यह कहना चाहता हूँ कि I propose to take up the following new line projects after necessary approval and include them in Supplementary Demands in a subsequent Session.

Ajmer to Sawaimadhopur via Tonk.

Pune to Nasik.

Manmad to Indore via Malegaon and Dhule.

मैडम, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ, हम रेलवे के जो प्रोजेक्ट्स होते हैं, उन्हें राज्य वाइज नहीं करते। एक प्रोजेक्ट जो एक स्टेट में होता है, उसका सभी को फायदा मिलता है। मान लीजिए भोपाल में इस प्रोजेक्ट का, जिसका मैं जिक्र कर रहा हूँ, मनमाड़-इन्दौर का, इसका नॉर्थ और साउथ में पता नहीं कितना-कितना फायदा होगा। ...(व्यवधान) हम कोई भी रेलवे लाइन बनाते हैं, उसका पूरे देश को फायदा होता है। ...(व्यवधान) इसी बात को देखते हुए उसमें काम करते हैं।

Madam, I also seek the cooperation of the State Governments to share 50 per cent cost of the project and give land free of cost for these projects.

माननीय सदस्यों से मुझे और भी काफी चीजों के लिए मांगें आई हैं। मैं यह पुस्ताव करना चाहता हूँ कि दिल्ली-शाहदरा-बागपत-श्यामली एंड मुजफ्फरनगर-तापड़ी सैवशंस के डबलिंग का fresh traffic survey करवा कर प्रोसेसिंग नेसेसरी एपूवल के लिए करवाऊंगा।

Recently a survey of new line project of Kosi Kalan to Govardhan has been carried out. I propose to carry out survey for the extension of Kosi Kalan-Govardhan new line up to Jajnapatti before processing for necessary approval.

Madam, I will get the updating surveys for Nanjangod-Nilampur Road and Thalassery-Mysore new line projects, and survey of Madurai-Ernakulam new line project expedited to take the process forward.

इसी तरह बाराबंकी-फैजाबाद, अयोध्या-जाफराबाद सैवशन के डबलिंग का सर्वे भी मैं रफ्तार के साथ करवाऊंगा।

Madam, some Members have requested to re-examine the traffic projections considered in the recently concluded surveys of new line projects of Bharatpur-Deeg-Kama-Kosi and Botad-Gondal via Jasdan. I have asked to re-examine the traffic projection of the line to have better appreciation of the rate of return from the project.

As requested, I will get the survey of Sahajanwa-Dohrighat new line project expedited and get the traffic projection assessed for Indara-Dohrighat-Sahajanwa combined section.

I propose to take up the updating survey of Daurala-Panipat new line. Based on demands of a survey for new lines between Kottikulam and Kaniyuru the survey was announced in my Budget Speech, I however got the matter re-examined. Since a survey between Kanhangad and Panathur has been completed and survey between Panathur and Kaniyuru is in progress, I have decided to drop that survey.

Madam, I take this opportunity to announce that the work on the new line projects of Chhotaudepur-Dhar and Dahod-

Indore via Dhar will be expedited with necessary budgetary allocations. Similarly, Meerut-Muzaffarnagar doubling, gauge conversion of Madhepura-Purnea, and Dholpur-Sirmuttra with extension to Gangapur, new line projects of Gulbarga-Bidar, Munirabad-Mehboobnagar and Gaya-Chatra will also be expedited.

Some Members, particularly Shri Mulayam Singh Yadavji and Shri Rewati Raman Singhji have requested to expedite ...(*Interruptions*) They have asked for new line project of Etawah-Mainpuri. I assure them that the project will be executed expeditiously and provision for necessary budgetary allocation will be made. â€¦ (*Interruptions*)

श्री रेवती रमण जी के अनुरोध पर रामबाग के लेवल क्रॉसिंग को हटाने के लिए एक बाई-पास लाइन की स्वीकृति दे दी गयी है, जो सीधे इलाहाबाद स्टेशन को जोड़ेगी। ...(*व्यवधान*) इसमें 52 करोड़ रूपए खर्च होंगे। ...(*व्यवधान*)

I also wish to inform Shri Devegowda Ji that commencement of work on Chickmagalur-Sakleshpur and Bangalore-Satyamangalam new line projects have been announced in my Budget speech. ...(*Interruptions*)

I wish to remind my esteemed colleagues from Chhattisgarh that I have already announced to take up two new line projects in the State on PPP mode. These are Raigarh (Mand Colliery) – Bhupdeopur and Gevra Road to Pendra Road. ...(*Interruptions*)

Shri Premchand Guddu asked this, and I propose to carry out gauge conversion of Ujjain-Fatehabad as a part of Ratlam-Mhow-Indore-Khandwa-Akola gauge line conversion project. ...(*Interruptions*) Similarly on the request of Shri Rattan Singh, I propose to carry out gauge conversion of Mohari-Tantpur with extension to Bansi Paharpur as a part of Dholpur-Sirmuttra gauge conversion. ...(*Interruptions*)

I have got some representations from my colleagues from Kerala. ...(*Interruptions*) I will tell you. ...(*Interruptions*) Please sit down. ...(*Interruptions*) I have got representations from my colleague-Members of both the Houses representing Kerala regarding expediting the new lines, gauge conversion and doubling projects in Kerala. ...(*Interruptions*) I want to assure them that it is my endeavour to see that all the projects in Kerala State, especially the new line project between Angamali and Sabrimala is executed expeditiously and I would like to assure my esteemed colleagues that provision for necessary budgetary allocations will be made. ...(*Interruptions*)

However, there have been impediments in these projects due to abnormal increase in land costs. The land cost has increased as much as twenty five times. In the normal course when for one km. doubling costs Rs.5 crore, it is going to cost Rs.25 crore in Kerala. ...(*Interruptions*) And also there is resistance from public against quarrying and transportation of earth for railway projects, and there has been delay. ...(*Interruptions*) While I am committed for the fast implementation of all the projects in the State, I would request the State Government to come forward for cost-sharing because the land cost has increased abnormally and to sort out the issue of earth quarrying. ...(*Interruptions*)

मैडम, ओवर ब्रिज और अंडर ब्रिज के लिए बहुत बड़ी तादाद में मेरे पास रिवरैस्ट आयी हैं। ...(*व्यवधान*) मेरे पास बहुत बड़ी तादाद में ऊपरी और नीचे वाले ब्रिज के लिए रिवरैस्ट आयी हैं और यह सेफ्टी के लिए बहुत महत्वपूर्ण बात है। ...(*व्यवधान*) जैसा कि माननीय सदस्य जानते हैं और मैंने बजट स्पीच में भी कहा था ...(*व्यवधान*) सबसे ज्यादा एक्सीडेंट्स इनकी वजह से होते हैं। ...(*व्यवधान*) इसलिए मैं उनको रिवरैस्ट करूंगा कि वह इसमें सापेक्ष अपना हिस्सा लें। ...(*व्यवधान*) लेकिन एक आरओबी इन लियू ऑफ बिनौली रेलवे क्रॉसिंग ऐट बडौत रेलवे स्टेशन और दूसरा अंडर ब्रिज इन लियू ऑफ लेवल क्रॉसिंग नंबर इलेवन और फिर एक रोड ओवर ब्रिज ऑन लेवल क्रॉसिंग नंबर 143 ए रूदोली रेलवे स्टेशन ऑन जाफराबाद, फैजाबाद, लखनऊ सैक्शन ...(*व्यवधान*) और एक रोड ओवर ब्रिज इन लियू ऑफ लेवल क्रॉसिंग नंबर 103 बितवीन गजनी एंड चकुलिया, इनको मैं नये उनमें शामिल करूंगा। ...(*व्यवधान*)

मैडम, नयी ट्रेस ...(*व्यवधान*) मैंने जैसा कहा, इसकी बेशक आलोचना होती रही। ...(*व्यवधान*) लेकिन नयी ट्रेस, जिनका मैंने बजट के समय ऐलान किया, उनके अलावा नयी ट्रेस जिनको इंट्रोडक्शन करना है, वह हैं, दिल्ली-तिरुवेन्द्रम एक्सप्रेस वीकली, हटिया, रांची, यशवंतपुर एक्सप्रेस (वीकली) जोधपुर, समदारी, भिलडी पैसेंजर डेली, मुंबई, कराईकल और बेलनकन्नी एक्सप्रेस वाया चेन्नई। ...(*व्यवधान*)

Nagpur-Ajmer Express (weekly) via Bhopal; Nagda-Kota-Okha Nathdwara Express (weekly) via Dwarka; Tata-Visakhapatnam Express weekly; Varanasi-Shaktinagar Link Express (daily); Chhapra-Anand (T) Express(weekly) Vihar via Balia; Rajkot-Nizamuddin Express (weekly); Ambala-Cantt-Delhi Express (daily); Bilaspur-Jodhpur Express (bi-weekly), Bilaspur-Bikaner Express (bi-weekly); Raipur-Jammu Tawi Express (weekly) via Amritsar, Durg; Chhapra Express (daily) via Balia; Ernakulam-Kollam MEMU via Kottayam, Ernakulam-Kollam MEMU via Alleppy. In this both areas will be covered. Tandur-Secunderabad MEMU, Secunderabad –Yashwantpurtri Express Secunderabad (tri-weekly) via Kurnool town.

In this connection, I want to make one point to the hon. Members. I know many requests for more trains have not been included in this. The only constraint which is a very meaningful and pertinent constraint is that many sections are totally saturated. There is just total congestion on those lines and it is just not feasible to start a new train. In certain cases, when a new line is sought between stations 'A' and 'B' crossing the main line, we often find that there are no facilities available for the maintenance of the trains. These are genuine difficulties which we have been facing.

Therefore, it is my endeavour that keeping everything in view, this process is a dynamic one and we keep moving forward. It will be my sincere endeavour to accommodate more and more hon. Members whenever it is possible.

After this, there is extension of certain lines. ऊंचाहार-शाहगंज नई लाईन के बारे में मैं बताना चाहता हूँ कि ऊंचाहार-कादीपुर का काम सैशण्ड हो चुका है, उसमें ऊंचाहार-अमेठी और अमेठी-सुल्तानपुर का फाइनल लोकेशन सर्वे टेक-अप हो रहा है। ...(व्यवधान) उसके डिफरेंट प्रॉसेस हो रहे हैं। कादीपुर से शाहगंज वाला काम अभी सैशण्ड होना है। ...(व्यवधान) Extension of Trivandrum-Kozhikode Janashatabdi Express to Kannur; extension of Shoranur-Kozhikode Passenger as announced in my Budget Speech shall now be extended to Thrissur. Patna-Sasaram Express as announced in my Budget Speech shall now be extended to Bhabhua Road after development of infrastructure facilities at Bhabhua Road.

I had proposed extension of the run of the 57 pairs of trains with a view to protecting the interest of existing patrons. मैडम, जब एक ट्रेन को दूसरी जगह एक्स्टेंशन के लिए दूसरे मेम्बर्स ने मांग की तो मैंने देखा कि उस पर विरोध होना शुरू हो गया। मैं यह बात सुनिश्चित कर देना चाहता हूँ, उनके मन में जो शंका है, उर है उनको दूर कर देना चाहता हूँ कि उनको वहां कोई फर्क नहीं पड़ेगा। उनके लिए उस स्टेशन से गाड़ियों में उतने और डिब्बे लगा दिए जाएंगे, जितना वहां से टेक-ऑफ होता है, उसको प्रोटेक्ट किया जाएगा। ...(व्यवधान)

I will reserve a substantial portion of the reserve accommodation for those stations by augmenting the train coaches wherever feasible or by retaining the existing quota substantially at such points.

As regards increase in frequencies, मैडम, इंदौर-पुणे गाड़ी को तीन दिन से चार दिन करने का विचार है। Manglore-Kacheguda Express announced in my Budget Speech will now be a bi-weekly train. Lokmanya Tilak-Kochuvelli Train announced in my Budget Speech will now be a bi-weekly train. Puri-Ajmer Express via Abu Road announced in my Budget Speech will now be bi-weekly train and 12761/12762 Karimnagar-Tirupati from weekly it will also run bi-weekly.

Demands for routing trains via alternate route has also been received. Increase of frequency in Narsapur-Nagarsol Express, in my Budget Speech from three days to daily will run via Guntur-Nadikuddi-Nalgonda and Secunderabad for two days and for remaining five days on the original route. Bangalore – Manglore Express (weekly) which has been announced in my speech will be routed through Kozhikode, Palakkad and Selam. Kakinada – Mumbai Express weekly which was announced in my Budget speech will be routed through Guntur, Nadikudi, Nalgonda and Bibi Nagar. Bangalore – Nagarcoil Express daily was announced in my Budget speech via Madurai, Tirucherapalli. However due to completion of gauge conversion works in Salem, Namakkal, Karur section and also because of popular demand it will now be routed through Dindigul, Karur, Namakkal, Salem and Madurai.

मैंने आरओबीज़ के बारे में कहा था। मैंने आरओबीज़ की लिस्ट नहीं पढ़ी। पुनिया जी ने भी बाराबंकी का आरओबीज़ का जिक्र किया था। वह सैशण्ड हो चुका है। मैंने इसमें आरओबीज़ का जिक्र नहीं किया। बहुत बड़ी तादाद में आरओबीज़ जगह-जगह सैशण्ड हुए हैं।

मेरे ऊपर एक इल्जाम लगाया गया था कि हमने वेस्ट बंगाल के लिए एलोकेशनस कम दिए हैं। मैंने देखा पिछले वर्ष में जब एलोकेशनस बहुत ज्यादा दी गई थीं, ग्राउंड पर रिजल्ट यह था कि वह पैसा बहुत जगह इस्तेमाल नहीं हुआ। मैं सदन का और ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। बहुत स्कीम्स में बहुत पैसा ऐलान हुआ था, लेकिन काम नहीं हो पाया था। मैं सदन को यह बात कहना चाहता हूँ और इस समय सदन में जो माननीय सदस्य उपस्थित नहीं हैं, उनसे भी कहना चाहता हूँ कि हमारे मन में कोई मतभेद नहीं है। हम ऐसा नहीं सोचते। I cannot indulge in the luxury which was resorted to by some Members. मऊ के लिए सबसे बड़ी ट्रेन का ऐलान किया है। उसके साथ टर्मिनल बनेगा। मऊ का उससे ज्यादा काम नहीं हो सकता।...(व्यवधान) मैं बजट में कह चुका हूँ। आप उसके बाद दूसरी बात कर रहे हैं।...(व्यवधान)

मैं वेस्ट बंगाल के बारे में कहना चाहता हूँ। उनका यह कहना वाजिब नहीं कि उन्हें पैसा कम दिया गया है। वेस्ट बंगाल हिन्दुस्तान का हिस्सा है और यूपीए सरकार पूरे हिन्दुस्तान के लिए है। हमारे मन में किसी प्रांत के लिए कोई मतभेद नहीं होगा। हम सभी प्रांतों में एक संतुलित विकास देखने के लिए वचनबद्ध हैं। रेलवेज की तरफ से सभी प्रांतों के लिए जहां-जहां जितने काम की जरूरत होगी, उसे करेंगे। माननीय सदस्य अपने मन से इस आशंका को निकाल दें। अगर सौगत राय जी ने इधर से उधर जाने का फैसला किया तो उसके जिम्मेदार हम नहीं हैं।...(व्यवधान) यह फैसला उनका अपना था। लेकिन हम ऐसा नहीं करेंगे। We will not indulge in financial profligacy. हम जिम्मेदारी के साथ जहां जितने पैसे की जरूरत है, हमारे पास कम पैसा है, लेकिन उसका ठीक इस्तेमाल करना हमारा फर्ज बनता है। यह हमारी जिम्मेदारी है और इसे हम पूरा करने की कोशिश करेंगे।

मैंने बहुत चीजों का जिक्र नहीं किया। Such as demands to Kanta – Rudranand Section in district Una, then Bilaspur – Manali, Una – Talwada and extension of coming up to Nangal to Una. नीलगिरी लाइन, जो पुरानी धरोहर है, उसके लिए ओड़िसा में 20 किलोमीटर का जिक्र हुआ है। मैंने अपने विभाग में उसका जिक्र किया हुआ है। बात कुछ मुश्किल है, काफी समय के बाद उसका जिक्र हो रहा है। लेकिन मैंने कहा है कि उनके लिए जो भी रास्ता ढूंढ सकते हैं, वह ढूंढें।...(व्यवधान)

I will request the august House to approve Vote on Account Demands for Grants for 2013-14, Supplementary Demands for Grants 2012-13, Demands for Excess Grants for 2010-11 and also the related Appropriation Bills. I also request the House to approve the proposal relating to implementation of recommendations of the Railway Convention Committee on rates and other ancillary matters on dividend.

MADAM SPEAKER: The question is:

"That this House approves the recommendations contained in Paras 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81 and 82 of the Third 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 in both the Houses of Parliament on 18<sup>th</sup> May, 2012."

*The motion was adopted.*

MADAM SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2013-14 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31<sup>st</sup> day of March, 2014 in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

*The motion was adopted.*

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

The question is:

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31<sup>st</sup> day of March, 2013, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 3,8,9,10, 13 and 16."

*The motion was adopted.*

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

The question is:

"That the respective excess 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 make good the excess on the respective grants during the year ended on 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. 3 to 8 and 10 to 13."

*The motion was adopted.*

---

