Committee is popularly called the Hathi Committee, headed by Shri Jaisukhlal Hathi, who was a Member of the Parliament. That Committee had given a very famous Report in which it was suggested that there should only be 117 essential drugs which are just enough for our primary health needs. We can add some more for secondary and tertiary health needs. I would like to know from the Minister as to what happened to that Hathi Committee report. Because that would reduce the cost, both to the country and to the individual patients. We have got irrational formulations, harmful and banned drugs and spurious drugs. All these things are going on in the market. I am a medical man and I have got some information on the subject. I would like to know from the hon. Minister, what steps are being taken to control all these things?

SHRI N. T. SHANMUGAM: The National Essential Drugs list was formulated in the year 1996. As per the recommendations of the World Health Organisation, it contains 250 drugs. Now, after the Parliamentary Committee's recommendations, this essential drugs list containing 117 drugs is being examined. It is being reviewed. After the examination, we will be in a position to decrease the number of drugs from the list.

DR. Y. RADHAKRISHNA MURTY: The Hathi Committee report came in 1974 and now it is 1999.

SHRI N. T. SHANMUGAM: I am in agreement with the views expressed by the hon. Member. We will consider it and take necessary action in the matter.

अप्रचलित रेल सिग्नलिंग प्रणाली

*283. प्रो० राम गोपाल यादव:
श्री रमा शंकर कौशिक:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में ऐसे रेलवे स्टेशनों की संख्या कितनी है जहां सिग्नलों के गियर अपनी निर्धारित मियाद वर्षों पहले पूरी कर चुके हैं और अक्सर खराब रहते हैं;

(ख) क्या बहुत सी रेल दुर्घटनाएं महज इन सिग्नलिंग प्रणालियों के कारण हुई हैं;

(ग) क्या इन प्रणालियों को पूरी तरह से बदलने में सरकार को कोई परेशानी है; और

(घ) यदि नहीं, तो इन सिग्नलिंग प्रणालियों को पूरी तरह से बदलने में कितना समय लगेगा?

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) भारतीय रेलों पर इस समय लगभग 2390 स्टेशन (बड़ी लाइन और मीटर लाइन वाले) हैं, जहां सिगनल संबंधी गियरों ने अपनी निर्धारित आयु पूरी कर ली है। इन सभी स्टेशनों पर सिगनल गियरों का पूर्णतया रख-रखाव किया जा रहा है और बार-बार खराब नहीं होते हैं।

(ख) जी नहीं।

(ग) और (घ) उपर्युक्त गतायु सिगनल प्रणालियों को पूरी तरह बदलने के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध न हो पाना ही मुख्य बाधा रही है। 487 स्टेशनों पर आयु-एवं-हालत के आधार पर सिगनल प्रणाली के बदलाव के कार्य मंजूर कर दिए गए हैं और वे समाप्ति के विभिन्न चरणों में हैं। यदि पर्याप्त धनराशि उपलब्ध हो तो शेष 1903 स्टेशनों पर सिगनल प्रणाली का बदलाव, आगामी वर्षों में किया जा सकता है।

Obsolete rail signalling system

†*283. PROF. RAM GOPAL YADAV:
SHRI RAMA SHANKER KAUSHIK:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the number of railway stations in the country where signalling gears completed their expected life years ago, and remain out of order very often;

(b) whether many train accidents occur due mainly to these signalling systems;

(c) whether Government have any problem in replacing these systems completely; and

(d) if not, what would be the time period for replacing these signalling systems completely?

†Original Notice of the Question was received in Hindi.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): (a) to (d) A statement is laid on the table of the House.

Statement

(a) There are at present 2390 stations (BG & MG) on Indian Railways where signalling gears have completed their codal life. The signalling gears at all these stations are being intensively maintained and do not remain out of order frequently.

(b) No, Sir.

(c) and (d) Non availability of adequate funds has been the main constraint in replacing the above mentioned overaged signalling systems, completely. Works of replacement of signalling system on age-cum-condition basis have been sanctioned at 487 stations and the same are in various stages of completion. Subject to the availability of sufficient funds, the replacement of signalling systems at the balance 1903 stations can be done in the coming years.

प्रो॰ रामगोपाल यादव: श्रीमन् मुझे इस बात की खुशी है और यह लगता है कि रेल मंत्रालय ने मंत्रियों की अच्छी, ईमानदार और दबंग टीम के चलते अपने आंकड़ों को सुधारना शुरू कर दिया है। अभी अगस्त, 1999 में रेलवे सेफ्टी रिव्यु कमेटी ने एक रिपोर्ट दी थी। उसमें ओवर-एज सिगनल्ज़ की संख्या 1560 बताई थी और इस उत्तर में यह 2390 हो गई है अर्थात् किसी भी ओवर-एज सिगनल सिस्टम को संभवतः रिप्लेस नहीं जा सका जबकि काम चल रहा है और जो 1560 की संख्या थी वह बढ़ कर 2390 हो गई है। इससे साफ इनफ्रेंस यह है कि संभवतः उस कमेटी के सामने सही तथ्य नहीं लाए गए थे। खैर, इस संबंध में माननीय मंत्री जी जानें। लेकिन मेरा सवाल यह है कि इस ओल्ड-एज सिगनल सिस्टम को रिप्लेस करने के लिए क्या रेलवे ने जर्मनी की एक संस्था से लोन लिया था और उसको अवेल-ऑफ न करने की वजह से क्या विभाग को आज भी कमिटमेंट चार्जेज़ देने पड़ते हैं?

कुमारी ममता बनर्जी: सर, रेलवे सेफ्टी रिव्यु कमेटी ने जो रिपोर्ट दी थी, जो आपने क्वेश्चन पूछा है, उस क्वेश्चन से इसका संबंध है कि कितना सिगनल सिस्टम कोडल लाइफ पार कर गया है। जो पहले रिप्लाई दिया गया था और जो आज रिप्लाई दिया गया है 6 महीने के टाइम की वजह से संख्या में डिफ्रेंस आ गया है जो जवाब में बताया गया है जो संख्या पहले थी, अब उससे ज्यादा है। आपने यह सवाल भी पूछा है कि जर्मनी की किसी संस्था से लोन लिया है या नहीं। सोलिड स्टेट इलेक्ट्रोनिक इंटरलॉकिंग सिस्टम के टेंडर्ज़ जो 1998 सेशन के लिए हमने मंगाए थे उनमें जर्मनी की भी एक संस्था है जिसका नाम मेसर्ज़ अल्काटेज जर्मनी है और भी 9 संस्थाएं हैं जिन्होंने टेंडर में भाग लिया है। इससे ज्यादा जानकारी अगर आपके पास

है जो मैं जांच करा सकती हूं। अगर आपके मन में कोई इसके बारे में भ्रष्टाचार का संदेह है तो आप हमारे पास जानकारी भेज.दें। हमारे पास अभी ऐसी कोई जानकारी नहीं है। मुझे खुशी होगी अगर माननीय सदस्य के पास कोई जानकारी हो तो वह हमें भेज दें हम तुरंत कार्यवाही करेंगे।

प्रो॰ रामगोपाल यादव: मेरा सवाल यह था कि मिनिस्ट्री आफ फाइनेंस ने भी उस पर ओब्जेक्शन किया है कि कमिटमेंट चार्जेज़ रेलवे क्यों दे रहा है या तो आप लोन अवेल ऑफ कर लें या सरेंडर करें। मैं दूसरा सवाल पूछना चाहता हूं। हमारे सवाल के (बी) पार्ट के जवाब में आया है, नो सर। अच्छी बात है कि सिगनल की खराबी की वहज से कोई दुर्घटना नहीं हुई। श्रीमन् सिगनल सिस्टम पेसेंजर्स की जान की सुरक्षा और रेलवे की सम्पत्ति की सुरक्षा में सब से महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। जो दुर्घटनाएं हुई हैं या होती हैं, कई बार सिगनल की गड़बड़ी के कारण होती हैं। हालांकि उत्तर में यह है कि ऐसा नहीं है। मुझे याद है दो तीन वर्ष पहले फिरोज़ाबाद में बहुत बड़ी दुर्घटना हुई थी जिसमें सिगनल की गड़बड़ी की बजह से ऐसा बताया गया था कि एक गाड़ी बीच में फंसी थी और कालिन्दी एक्सप्रेस ने पीछे से उसी लाइन में आ कर टक्कर मार दी और सैंकड़ों आदमियों की मृत्यु हुई। श्रीमन् ऐसा लगता है कि सिगनल के डिफेक्ट के कारण दुर्घटना नहीं होती तो वह ह्यूमेन एरर की वजह से होती है। अभी जिस दुर्घटना को ले कर माननीय नीतीश कुमार जी ने इस्तीफा दिया था, सारा हिन्दुस्तान जानता है कई स्टेशनों तक एक गाड़ी गलत ट्रैक पर चली गई थी। एक स्टेशन होता, एक फाटक होता, एक सिगनल होता, कई किलोमीटर तक गाड़ी चली गई इतने बड़े ह्यूमेन एरर की वजह से बहुत लोग मारे गये। बल्कि यह कहा गया कि कारगिल के युद्ध में जितने हमारे सैनिक नहीं मरे उससे ज्यादा उस दुर्घटना में मरे। इतनी बड़ी दुर्घटना में अपारेंटली कई अधिकारी, कई दर्जन अधिकारी चाहे वे किसी भी स्टेशन के बड़े छोटे अधिकारी हों, वे सब इन्वाल्व थे, प्राइमा, फ्रेशिई उन लोगों की गलती थी तो मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि कितने लोगों के खिलाफ कार्यवाही हुई, क्या कुछ लोगों को जेल भेजा गया, उन पर मुकदमें कायम किए गए? क्योंकि उसमें सैकड़ों लोग मरे थे। तो कुछ हुआ कि नहीं हुआ है अभी तक?

कुमारी ममता बनर्जी: यह बात तो सच है जो मेम्बर ने कही है। मैं सहमत हूं कि सुरक्षा के साथ यह सिगनल सिस्टम बहुत जुड़ा है। यह बात मैं मानती हूं। माननीय सदस्य ने जो बात रेज की है, गाइसाल एक्सीडेंट के बारे में, उसमें मैं भी स्पाट पर गयी थी, उसको मुझे भी देखने का मौका मिला था। लेकिन इस केस में अभी सुप्रीम कोर्ट के एक जस्टिम मिस्टर रे जांच कर रहे हैं।, आउट साइड जांच कर रहे हैं। 20 नवम्बर को हमने इसको सी॰बी॰आई॰ को दे दिया है क्योंकि हम लोग भी चाहते हैं कि इसमें जो भी जुड़े हुए हैं चाहे बड़े हों या छोटे हों, उन पर कड़ी से कड़ी कार्यवाही की जाए। हमने अपने आदमी नहीं रखे हैं। हमने सी॰बी॰आई॰ के हाथ में दिया है। इसके बारे में जोर से जोर कदम उठना चाहिए क्योंकि सर, यह सिग्नल फेल्योर की बात नहीं है, यह स्टाफ फेल्योर की बात है। सिग्नल को एक स्टेशन क्रास करके, एक और

जगह भी क्रास किया गया था। उसको एक एलर्ट भी मिला था लेकिन उसको सुना नहीं। इसमें स्टाफ फेल्योर की बात है। इसलिए कार्यवाही हो रही है। इसकी जांच चल रही है। सी॰बी॰आई॰ इसको इन्वेस्टीगेट कर रही है। इस पर मैं कोई कमेंट नहीं कर सकती हूं। क्योंकि कोई कमेंट नहीं करने की हमारी इथिक्स है ताकि इम्पारशियल इन्वेस्टीगेशन हो। यही हम लोग चाहते हैं। लेकिन सिग्नल की जो बात आपने कही है वह ठीक है। इसके साथ, जो सफर करते हैं उनकी जिंदगी की, सुरक्षा की बात जुड़ी है। मैं इससे सहमत हूं और इसी के लिए मैं हाउस से भी अर्ज करती हूं कि जो भी हुआ वह ठीक नहीं हुआ। गाइसाल की जो इंसीडेंट हुई यह हमारे लिए दुख की बात है और इसके लिए जो भी कार्यवाही करनी चाहिए, हम लोग करने के लिए तैयार हैं।

श्री रमा शंकर कौशिकः श्रीमन्, माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा कि 6 महीने के अंतराल के बाद यह संख्या बढ़ गयी। पहले ऐसे 1560 स्टेशन थे और अब, जैसे मंत्री जी ने कहा कि 6 महीने के अंतर में 2,390 स्टेशन हो गए हैं जहां की जो सिग्नल प्रणाली है वह बहुत पुरानी हो गयी है। श्रीमन, समस्या यह है कि यह चीज बढ़ती रहेगी चूंकि ये बहुत पुराने हो गए हैं और यह केवल सिग्नल का ही मामला नहीं है। मामला तो यह है कि जितनी सम्पत्ति हमारी भारतीय रेल के पास है उसमें से बहुत सी सम्पत्ति ऐसी हो गयी है जो हमको दुर्घटनाओं की ओर ले जाती है। हमारे यहां जो 1,19,000 के करीब रेलवे के पुल हैं उन पुलों में से 51,000 की हालत खराब है। 262 तो ऐसे हैं जिनको रेलवे विभाग ने खुद डिस्ट्रेस्डट घोषित कर दिया है। लेकिन इनके सुधार करने की कोशिश नहीं की जा रही है। प्रश्न यह है कि हमारी यह सरकार यात्रियों की सुरक्षा को प्राथमिकता देगी या नहीं? चूंकि स्थिति यह हो रही है कि हम प्राथमिकता दे रहे हैं नैरो गेज को ब्राड गेज में बदलने के लिए, हम दे रहे हैं और ज्यादा सुविधाएं देने में, बढ़िया लग्जरी कोचेज देने में। जबकि प्रश्न तो इस बात का है कि हम यात्रियों की सुरक्षा को प्राथमिकता देंगे या नहीं? अगर हमको प्राथमिकता इसको देनी है तो निश्चित रूप से हमको इन 262 पुलों को तोड़कर नये पुल बनाने होंगे। हमारी रेलवे लाइनें खराब हैं, फ्रेक्चर हो जाती हैं। खन्ना की दुर्घटना लाइन के फ्रेक्चर होने से हुई। लाइनें भी कई सौ, कई हजार किलोमीटर खराब पड़ी हैं यानी आज से 20 साल पहले 6 हजार किलोमीटर लाइनें खराब थीं और आज 12 हजार किलोमीटर खराब हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या उनकी प्राथमिकता यात्रियों की सुरक्षा के लिए होगी और उसको ध्यान में रखते हुए सिग्नल की जो प्रणाली है, हमारी रेलवे की जो और सम्पत्ति है चाहे वे रेल लाइनें हों या पुल हों, जो खराब हो चुके हैं — उनको सुधारने की होगी? कृपा करके यह बताएं।

कुमारी ममता बनर्जीः सर, मैं माननीय सदस्य की अभारी हूं कि उन्होंने बहुत ही गुरुत्वपूर्ण और महत्वपूर्ण बात रेज की है। सर, मैं हाउस को कान्फीडेंस में लेकर बोलना चाहती हूं कि रेलवे का सिस्टम आज बहुत ही खराब हो गया है। जो बहुत सारे कोचेज हैं, दे आल आर ओल्ड। जो रेक्स हैं वे भी ओल्ड हैं। लाइनें भी फ्रेक्चर्ड हैं। जो सिग्नल सिस्टम है। वह अभी भी...... This is too much. There are 25,000 unmanned level

crossings. It is a fact that this 2,390 have completed the codal life. If we want to complete this work, Rs. 2,005 crores are required.

सर, यह बात सच है कि व्यक्ति की सुरक्षा सब से बड़ी चीज है और मैं पैसेंजर एमिनिटीज को सब से ज्यादा प्रॉयरिटी देना चाहती हूं। इस के लिए सप्लीमेंटरी डिमांड्स में मैंने 75 परसेंट रुपया सेफ्टी के लिए रखा है ताकि कुछ शुरूआत की जा सके। सर, अभी जो रेलवे की स्थिति है, उस के लिए मैं हाउस की मदद मांगती हूं और कहना चाहती हूं कि अगर यह स्थिति नहीं सुधारी गई तो रेलवे को बहुत खतरा हो सकता है। सर, यह बात भी सच है कि नई लाइंस और नई गाड़ियां देने की भी डिमांड है और उस से मुझे एतराज भी नहीं है, लेकिन बात यह है यह सब पार्लियामेंट को डिसाइड करना पड़ेगा। वह जो डिसीजन लेगी, उसे मैं मानने के लिए तैयार हूं। सर, यह बात भी जरूरी है कि पहले जो एक्जिस्टिंग फेसिलिटीज हैं, उन को ठीक रखने के लिए और पैसेंजर्स को सुरक्षित रखने के लिए एक पॉलिसी बनाई जानी चाहिए। सर, अगर पार्लियामेंट इस से सहमत हो तो मैं भी इस के लिए तैयार हूं। सर, यह बहुत ही गंभीर बात है और इस के बारे में विचार करने के लिए मैंने ऑल पॉलिटिकल पार्टीज के लीडर्स की एक मीटिंग भी बुलाई है। सर, माननीय सदस्य ने जो बात रेज की है, उस बारे में मैं भी वही सोचती हूं जैसा कि आप सोचते हैं और पैसेंजर्स की सुरक्षा हमारे लिए एक नंबर की प्रॉयरिटी है।

श्री दीपांकर मुखर्जी: मान्यवर, यह प्रश्न रेल सिग्नलिंग सिस्टम के बारे में है, लेकिन यह रेलवे सुरक्षा से भी संबंधित है। मान्यवर, अगस्त 98 में जस्टिस खन्ना की चैयरमेनशिप में रेलवे की हाई-सेफ्टी रिव्यू कमेटी बनी थी और उन्होंने टोटल रेलवे सेफ्टी को रिव्यू कर के कुछ दिनों पहले फेस-1 रिपोर्ट दी है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा और मुझे लगता है कि वह मान जाएंगी कि यह मदद आप ने हाउस से मांगी है, उस हिसाब से क्या आप जस्टिस खन्ना की फेस-1 रिपोर्ट को सदन के पटल पर रखेंगी? अगर रखेंगी तो जब आप बजट लेकर आएंगी तो उस में रेलवे सुरक्षा के बारे में कमेटी की रिकमंडेशंस है, उन में से कौन-कौन सी चीज आप कर सकती हैं और क्या-क्या आप नहीं कर सकती हैं, इस का स्पष्टीकरण लेकर आएंगी? अगर ऐसा करेंगी तो हमारे लिए सुविधाजनक होगा और क्या आप वह रिपोर्ट बजट सेशन से पहले सभा पटल पर रखेंगी?

कुमारी ममता बनर्जी: सर, खन्ना रेलवे सेफ्टी कमेटी ने फर्स्ट रिपोर्ट दी है और उस के बारे में मैं पहले जवाब देना चाहती हूं। खन्ना कमेटी ने 15 हजार करोड़ सेफ्टी परपज और सिग्नल परपज के लिए 800 करोड़ रिकमंड किया है। अगर यह माननीय सदस्य के लिए सुविधाजनक है तो इस रिपोर्ट को मैं सदन के पटल पर रखने के लिए तैयार हूं। सर, इस में छुपाने की कोई बात नहीं है क्योंकि अगर कोई बात छुपाना चाहता है तो उस से जनता को खतरा होता है। इसलिए मैं इसे सदन के पटल पर रखने के लिए तैयार हूं।

410RSYF-2A

MISS SAROJ KHAPARDE: It is very heartening to know that the Government has taken up the work of replacement of 487 signalling systems in the country. They are at various stages of completion. May I know from the hon. Minister since when this work is in hand and whether it is progressing as per schedule? I would also like to know whether the Government has any plans to arrange for more funds so that the remaining old signalling systems are also replaced.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I appreciate the hon. Member for raising this issue. Of course, as you have mentioned, work on 487 signalling systems is under progress. Actually, it depends on the availability of funds every year. Every year, we take up the work at 400 to 500 places. If we get one-time-grant or special grant for the purpose of safety area and security areas, we will be able to fulfil all these things withing a time-frame.
But, if there is no money for this, then, how do we fulfil all the commitments? Therefore, I think, if there is some help, a one-time grant, from the Government, then, naturally, all these signals, which have lost their codal life, — some of which are even 100 years old, — can be replaced. There are so many things which need to be replaced, like the signal system, the telecommunication system and even the tracks. So, I think, we can do it within a time-frame, provided the funds are available.

श्री संजय निरूपम: चेयरमैन साहब, धन्यवाद। मैं माननीय मंत्री महोदया का ध्यान मुम्बई सब-अर्बन रेलवे स्टेशन, विशेषकर उनकी सिग्नलिंग व्यवस्था की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। यहां सवाल यह था कि क्या सिग्नल व्यवस्था के दोषपूर्ण होने की वजह से या उनकी उम्र ज्यादा होने की वजह से कभी कोई दुर्घटना हुई या नहीं? मंत्री महोदया ने साफ-साफ जवाब दिया कि आज तक कोई दुर्घटना नहीं हुई। मुम्बई में जो लोकल रेलवे की ट्रैफिकिंग है, उसके बारे में भी क्या आपका यही मत है? क्योंकि जहां तक मेरी जानकारी है बीच में कई छोटी-मोटी दुर्घटनाएं सिग्नल व्यवस्था के दोषपूर्ण होने की वजह से हुई हैं। तो मैं यह पूछना चाहता हूं, जो मेरे प्रश्न का पहला पार्ट है। दूसरे पार्ट में, मैं पूछना चाहूंगा कि जो 487 स्टेशनों पर सिग्नल व्यवस्था दुरुस्त करने का काम हो रहा है, जिसके लिए फंड वगैरह सेंक्शन हो चुका है, उसमें मुम्बई के कितने लोकल रेलवे स्टेशन हैं और जो 1903 स्टेशनों पर कमिंग ईयर में इस तरह की मरम्मत का काम होना है या पूरा का पूरा सिस्टम चेन्ज करके वहां पर नए सिस्टम को लाने की व्यवस्था की तैयारी चल रही है, उसमें मुम्बई के कितने लोकल स्टेशन हैं?

U/01RS/F-28

कुमारी ममता बनर्जी: सर, एक्चुअली हम लोग जो आटोमैटिकली सिग्नल सिस्टम है उसका काम सदर्न रेलवे में कर रहे हैं, मुम्बई में जो हमारा सेंट्रल रेलवे है, if the Member wants the detailed figures, I can give them. In the Central Railway, there are 68 stations. In the Western Railway, there are 254 stations. अभी काम चल रहा है और हम लोग चाहते हैं कि मैकेनिकली जो सिग्नल सिस्टम है उसको इलेक्ट्रिकल कराया जाए और इलेक्ट्रिकल जो कलर में भी होता है, वह सब करके आटोमैटिक सिग्नल भी होना चाहिए, जिसे हम आसानी से देख सकते हैं। सर, यह मैंने माननीय मैम्बर की जानकारी के लिए बताया है।

श्री संजय निरूपम: सर, मुम्बई में आज तक सिग्नल व्यवस्था के दोषपूर्ण होने की वजह से कभी कोई दुर्घटना हुई है या नहीं? यह मैंने जानना चाहा था। क्योंकि इस बारे में मेरी जानकारी यह है कि दो-तीन छोटी-मोटी दुर्घटनाएं हुई हैं, बड़ी दुर्घटना तो नहीं हुई। शायद मंत्री महोदया की जानकारी में यह नहीं आया होगा, लेकिन छोटी-मोटी दो-तीन दुर्घटनाएं इस तरह की हुई हैं।

कुमारी ममता बनर्जी: सर, दुर्घटना तो दुर्घटना होती है, लेकिन अभी भी कोई कोई दुर्घटना होती है। ...(व्यवधान)... मुझे बोलने दीजिए, प्लीज। सर, मैंने बताया इसके लिए 1995-96, 1996-97, 1997-98 की हमारे पास जो फिगर हैं, वह फिगर आपको मालूम है, सर, डिपार्टमेंट की ओर से आती हैं, जो मैं दे सकती हूं। नंबर आफ एक्सीडेंट थे वर्ष 1996-97 में 2, 1997-98 में थे 3, 1998-99 में थे 4 और 1999-2000 में थे 2, सर। यह हमारे पास फिगर हैं। एक बात और, जब यह डिजायन बनते हैं सिग्नल के, तो इसको साउंड सेफ करने के लिए एक डिजायन है, बेसिकली सिग्नल फैल्योर से एक्सीडेंट नहीं होते, और भी कई कारण होते हैं इंजीनियरिंग या दूसरी टेक्नीकल प्रोब्लम्स से होती हैं। चाहे जो भी कारण हो, लेकिन मैं मानती हूं कि सिग्नल के लिए आधुनिकीकरण कराया जाए और इसको जनता की सुरक्षा के लिए, सेफ्टी के लिए प्रायरिटी देनी चाहिए।

SHRI NARENDRA MOHAN: Sir, I would like to know from the hon. Minister whether she is having in mind the replacement of the mechanical signalling system by the electronic automatic signalling system on at least the major tracks because most of the accidents, which are happening, to my mind — this has also been reported earlier in the Press — are due to signal failures. Although she is saying that the records are a little different, the common perception is that signal failure is one of the major components in railway accidents. She is saying that she does not have the money and that, when she gets the money, she would replace all those signals which have lost their codal life. The question is: How to get the money?

There are only three ways. One is increase the freight; the other is, increase the passenger fares. I don't know the measures that she is thinking of adopting. It is only when she comes with her budget proposals that the Parliament can assure her that she will be given whatever she needs. But, as we see, the Railway Budget is already in deficit. Then, how does she plan to undertake and complete the major component of security, that is, signals, which has completed their codal life and which, she thinks, is the most important for passenger security.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, I will adopt people's mandate; nothing else. Secondly, what the hon. Member has mentioned regarding passenger safety and passenger security, that should be adopted. That is why we are reviewing all these things in each and every area of railways. Railways is a vast area and today the Indian railway system is the target in the world and we are proud of it. But we are lagging behind because there are certain problems. Money, of course, is a problem. But, the will is also a problem. I should have informed the House that I am not asking for money for myself. Whatever I have said, I have only clarified the real position because it is my moral duty, my obligation, to inform the House of the correct position. Of course, funds are not available.

That is why, when I took over this charge, I called upon the FICCI, I called upon the ASSOCHAM, I called upon the other chambers of commerce and industry, I called upon the public sector and I also talked to the private sector to come and invest for the development of railways. Railways is not only an industry, it is an institution in itself. We have so many social obligations. That is why we have already set up a task force and this task force is going into the details of each and every area. You will be happy to hear that we have already announced that we are going to sign an MOU with one private sector organisation, the Gujarat Pipavav Board, for a broad-guage line from Pipavav Port to Surendranagar Junction. In this way, we are taking care of passenger safety, passenger security, the signalling system, the telecom system, the wagon system and so on. But how do we get the money? We have to have joint ventures to save the railways. That is our approach.

SHRI NARENDRA MOHAN: But, Sir, is she coming in the next Budget with at least....

KUMARI MAMATA BANERJEE: I cannot disclose my budget proposals right now.

SHRI M. J. VARKEY MATTATHIL: Sir, the Railway Minister has made a statement that the lack of funds is coming in the way of the development of railways. I would suggest, if the ticketless travel in the northern part of India could be prevented, we could raise sufficient resources. Again, I think, this august House should support her to get sufficient funds for the development of railways because she doesn't have funds. It is for all of us to get together and request the Finance Minister to allocate necessary funds in the next Budget.

MR. CHAIRMAN: That's all. It is only a suggestion.

श्रीमती कमला सिन्हा: सभापति जी, मंत्री जी की चिंता रेलवे सिस्टम का मॉडर्नाइजेशन, उसको अपडेटिड बनाने की है और मैं उनकी इस बात को एप्रिसिएट करती हूं, लेकिन मैं मंत्री जी से एक ही बात पूछना चाहती हूं कि टुकड़ों-टुकड़ों में, अलग-अलग बातों को नहीं कहकर एक साथ, एक कम्प्रिहेंसिव रिपोर्ट रेलवे के बारे में पेश करेंगी कि व्हाट ऐल्स आवर इंडियन रेलवे सिस्टम, ऐसी रिपोर्ट अगर सदन के सामने वे पेश करती हैं, स्टेटस पेपर, तो इससे मैम्बरों को भी सहूलियत होगी उनको मदद करने में अगले बजट में और हमारे लिए भी उससे सहूलियत होगी, मैं जानना चाहती हूं कि क्या वह यह काम करेंगी?

KUMARI MAMATA BANERJEE: सभापति महोदय, इनका सुझाव अच्छा है। I have noted the points of the hon. Member. इस सिलसिले में मैं सभी पोलिटिकल पार्टीज़ के लीडर्स से मिलना चाहूंगी और इस संबंध में जो भी संभव होगा वह मैं जरूर करूंगी।

SHRI SANATAN BISI: Mr. Chairman, Sir, the hon. Minister has admitted that she would lay on the Table the first interim report of H.R. Khanna Committee. The public has a right to know as to what contains in that report. I want to know whether she would make it public or not.

KUMARI MAMATA BANERJEE: When I have said that I would lay it, of course, it is for the public.

SHRI SANATAN BISI: Sir, I want to know whether she would lay a copy of the report on the Table of the House.

MR. CHAIRMAN: Of course, she would lay it on the Table of the House.