

the Vayudoot's services are not available. The private operators are squeezing money from the people of Himachal Pradesh. Same is the case with Simla. The fare is being hiked like anything.

श्री महेश्वर सिंह: शिमला का 2 हजार है। अगर वाया शिमला जाना पड़े तो 35 सौ रूपया लिया जा रहा है।

SHRI JAGESH DESAI: I think that something should be done immediately. The private operators cannot be given a licence to charge the fare as they like. I think the Minister should look into this and see that private operators don't charge high fares...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Hon. Members. I want to know the sense of the House. There are five Members more so far as the Special Mentions are concerned I would like to know whether you want to finish the Special Mentions and adjourn the House then so that after one full hour lunch, we can start the legislative business.

SHRI CHATURANAN MISHRA: Let us finish the Special Mentions.

THE VICE-CHAIRMAN: Okay Now. Mi. Miri.

Demand for Establishment of Tenth Zonal Railway in Bilaspur, Madhya Pradesh

श्री गोविन्दराम मीरी (मध्य प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मध्य प्रदेश के बिलासपुर को रेलवे का दसवां जोन बनाने के बाबत माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

महोदय, दक्षिण पूर्व रेलवे में सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला करीब 60 प्रतिशत छत्तीसगढ़ के कोरवा, बिलासपुर, रायपुर, दुर्ग धिलाई रेलवे हैं, जो कि बिलासपुर संभाग में है। बिलासपुर की जनता द्वारा गत कई वर्षों से बिलासपुर में रेलवे जोन खोलने की मांग की जा रही है। लेकिन उनकी यह मांग पूरी नहीं हो रही है और उसका मुख्यालय बिलासपुर से 720 किलोमीटर दूर कलकत्ता में है। महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि छत्तीसगढ़ में कुल 119 रेलवे स्टेशन हैं और करीब 1,000 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन है, जब कि देश में

रेलवे स्टेशन 7,065 तथा रेलवे लाइन 61,385 किलोमीटर लम्बी है।

महोदय, दक्षिण पूर्व रेलवे का बिलासपुर डिवीजन भारतीय रेलवे के सभी 58 डिवीजन में सर्वाधिक आय देने वाला एवं लोडिंग करने वाला डिवीजन है, इतना ही नहीं 9 जोनल रेलवे में से 7 जोनल रेलवे से भी अधिक डिवीजन होने के बावजूद आय दे रहा है। बिलासपुर डिवीजन में बिछाई गयी 1127 रूट किलोमीटर रेलवे लाईन प्रति किलोमीटर 76 लाख रुपये आय देती है जब कि भारतीय रेलवे की औसत आय प्रति किलोमीटर 13 लाख रुपये की है। भारतीय रेलवे के मुनाफे में बिलासपुर डिवीजन का हिस्सा 20 प्रतिशत, 732 करोड़ के मुनाफे में 156 करोड़ का है, जब कि डिवीजनों की संख्या एवं किलोमीटर की लंबाई के आधार पर उसका हिस्सा 2 प्रतिशत होना था।

किन्तु उपरोक्त योगदान के बावजूद भारतीय रेलवे, बिलासपुर डिवीजन को बदले में क्या दे रही है? जरा इस पर भी गौर करें। बिलासपुर डिवीजन में एक भी रेल लोकोमोटिवह, डीज़ल, इलेक्ट्रिक इंजन कारखाना या कोच फेक्ट्री या वैगन निर्माण या व्हील एंड एक्सल प्लांट नहीं है। बिलासपुर डिवीजन में "कंट्रोलर आफ स्टोर्स एंड परचेस" का कार्यालय नहीं होने से यहां से भारतीय रेलवे द्वारा कोई खरीदी नहीं की जाती है। बिलासपुर डिवीजन में एक किलोमीटर रेलवे लाइन भी यात्री सुविधा के नाम पर प्रारम्भ नहीं की गई है। जितनी भी रेल लाइन बिछाई गई है वे सब की सब मालगाड़ियों की आवश्यकताओं के देखते हुए मजबूरी में बिछाई गई हैं फलस्वरूप बिलासपुर-अंबिकापुर, दुर्ग-जगदलपुर, बिलासपुर-मंडला-जबलपुर, कोरवा-जशपुरनगर-रांची जैसी नई लाइनों की मांग नकारखाने में तृती की आवाज़ साबित हुई है। रेलवे भर्ती दफ्तर इस डिवीजन में नहीं रहने के कारण स्थानीय लोगों की रोजगार के मामले में भी उपेक्षा हो रही है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATISH AGARWAL): Will you please conclude? we had a debate on the Railway Budget just last week!

SHRI GOVINDRAM MIRI: I am concluding, Sir.

नई यात्री रेल गाड़ियां शुरू नहीं की जाती हैं क्योंकि मालगाड़ियों के अत्यधिक चलने के कारण रेलवे ट्रैक सदैव व्यस्त रहते हैं। यहां तक कि समस्त इस्पात कारखानों तथा राउरकेला, दुर्गापुर, टाटनगर, बोकारो से

प्रारम्भ हो कर कलकत्ता जाने के लिए अलग से ट्रेन सेवा उपलब्ध है किन्तु भिलाई से कलकत्ता के लिए सीधी ट्रेन सेवा अभी तक प्रारम्भ नहीं की जा सकी है। वैगन अलाटमेंट की इनवर्ड-आउटवर्ड नीति के कारण बिलासपुर डिवीज़न में सदैव रेल वैगनों का संकट बना रहता है।

महोदय, फिर सर्वाधिक आय देने वाला बिलासपुर डिवीज़न रोज़गार, उद्योग, यात्री सुविधायें...

उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अभ्रवाल): ज्यादा लम्बा है तो दे दीजिये, मैं रिकार्ड का पार्ट बनवा दूंगा।

श्री गोविन्दराम मिरी: एक मिनट। मैं आपके माध्यम से यह भाग करता हूँ बिलासपुर में रेलवे का दसवाँ ज़ोन प्रारम्भ करने की अविलम्ब घोषणा करें। धन्यवाद।

Railway network development in Orissa

SHRI SARADA MOHANTY (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, though the State of Orissa is rich in iron ores, coal, forest products and other important minerals but due to lack of Railway network development, these natural resources could not be explored. Due to this, the State of Orissa could not develop and remains backward in comparison to other States of the country. To make the State develop, the people of Orissa as well as the Government of Orissa, moved the Central Government and specially the Ministry of Railways times without number to develop the railway network in the State for exploration of minerals and forest products.

Sir, in recent years, some projects for laying railway lines in the backward and tribal areas of the State have been sanctioned by the Planning Commission, and the Ministry of Railways made Budgetary provisions for new lines, and the survey has been conducted. But I am sorry to say that the new railway lines from Jakhpura to Bansapani and Talcher to Sambalpur could not materialise due to redtapism of the officials of the Ministry of Railways. It will not be out of place to mention here that in the 1993-94

Railway Budget, a sum of Rs. 25 crores was provided but could not be spent for the construction of the Railway line due to redtapism of the Railway officials, and it was diverted to other works. This kind of things are happening in the case of new railway lines in the State of Orissa.

In order to speed up the work of new railway lines and other railway works in the State, last year the Chief Administrative-Construction office of the South Eastern Railway was shifted to Bhubaneswar from its head office at Calcutta. The State Government of Orissa provided 300 quarters for accommodating the office and the staff. But I am sorry to say that this office is not functioning practically, and now it is heard that this office will be back to the bowler, that is, it will be shifted back to the headquarters at Calcutta. If it is done, development of the railway network in the tribal and backward areas of the State will be in doldrums. The above mentioned two new railway lines are project-oriented and are proposed to be completed within the Eighth Plan period.

Sir, the main aim for shifting the Construction office to Bhubaneswar was for speedy monitoring of the railway network development in the State of Orissa. If this office is shifted to Calcutta, then the railway line development work in Orissa will be seriously hampered.

Hence, I urge upon the Railway Minister, through you, Sir, not to shift the office of the Chief Administrative Construction from Bhubaneswar to Calcutta and also to complete the new lines such as the Daitan-Banaspani and Talcher-Sambalpur within the Eighth Plan period and to expedite the Bolangir-Khurda Road and Lanjigarh-Junagarh new railway lines. Thank you, Sir.

SHRIMATI MIRA DAS (Orissa): Sir, I associate myself with this Special Mention.

उपसभाध्यक्ष (श्री सतीश अभ्रवाल): श्री चतुर्धन मिश्र, आप तो बहुत ही अनुभवी, पुराने और