

position in society. The work done by them cannot be undone by men. Of course, we are equal to men but in some respects, women are more than men in action. In certain respects, women are more powerful than men. Realising the sensitivity of the issue, more powers should be given to women. I have already discussed the matter with the Minister yesterday. I had mentioned that the Government has not yet identified the powers to be given to women in Panchayats and other local bodies. I think the Government will take care of it. This Panchayati Raj Act has long-term political and social consequences in the country. No doubt, this is a welcome step, although taken after 47 years of Independence. Until and unless we allow the participation of women in all walks of life—political, social, religious, educational, we cannot make Indian democracy a success.

Madam, in a traditional society like ours, where women are exploited, our political leadership should take concrete steps to put an end to this exploitation.

Woman suffers right from the mother's womb. Sex determination tests are conducted only to eliminate female foetus. In 1987, the female child mortality rate was 36.8 per thousand compared to 33.6 of male child mortality.

Women are subjected to various evils like bride-burning, dowry-deaths, prostitution and rapes. Now, the time has come when Government should wake up from its Kumbhakarna's slumber and do something for the uplift of women so that they get back the status they enjoyed in ancient India. I hope the Government would take some positive steps which I have mentioned in my Special Mention.

Renovation of Muzaffarnagar Railway Station

श्रीमती मासती झर्मा (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान एक बहुत महत्वपूर्ण विषय की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ। महोदया, उत्तर प्रदेश का मुजफ्फर नगर जिला इस देश में अपना एक विशेष स्थान रखती है।

यह जिला देशभर में गूड़ और खंडसारी की सप्लाई करता है और उद्योगों का बहुत बड़ा केन्द्र है। माननीया, जब से यहां रेलवे स्टेशन बना है तब से इस स्टेशन की ओर रेल विभाग का कोई ध्यान नहीं गया है। मैं आपके माध्यम से कुछ महत्वपूर्ण विषय सदन के सामने रखना चाहती हूँ और आशा करती हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी इनकी तरफ ध्यान देंगे।

मेरा पहला प्रश्न यह है कि यह शहर जो है इसके रेलवे लाइन ने दो हिस्सों में बांट दिया है। रेलवे स्टेशन शहर की बीचों बीच है और रेलवे लाइन शहर को दो हिस्सों में बांटती है। इससे आये दिन दुर्घटनाएँ होती रहती हैं। मैं मंत्री जी से माँग करती हूँ कि इसके ऊपर रेलवे का पैदल पुल बनाया जाय जिससे शहर से मंडी तक आने-जाने वालों के आवागमन में सुविधा हो।

माननीय मेरी दूसरी माँग है कि जो रेलवे प्लेटफार्म है उनकी लंबाई बहुत बढ़ा दी गयी है। लेकिन उसके ऊपर कोई शेड नहीं है। रेलवे शेड न होने से गर्मी और बरसात में यात्रियों को ट्रैन में चढ़ने में बड़ी असुविधा होती है। इसलिये मेरी माँग है वहाँ पर तुरंत रेलवे शेड बनाया जाय। तीसरी बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि बाहर से आये हुए यात्री, जो यात्री रात्रि में स्टेशन पर उतरते हैं उनके ठहरने के लिये कोई स्थान नहीं है। इसलिये वहाँ पर दो कमरों का बोटिंग रुम बनाया जाना बहुत आवश्यक है जिससे चिले में जाने वाले आराम से रात्रि बिताकर वहाँ से जा सकें।

चौथा मेरा प्रश्न है कि जब से रेलवे स्टेशन बना है तब से रेलवे स्टेशन की बिल्डिंग और कर्मचारियों के रहने के स्थान की मरम्मत की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया गया है। माननीया, पाँचवां मेरा प्रश्न है कि मुजफ्फरनगर एक महत्वपूर्ण जिला होने के नाते एक्सप्रेस गाड़ियाँ वहाँ पर ठहरती हैं। लेकिन उनके ठहरने का टाइम कम है, केवल दो मिनट का ठहराव वहाँ पर है जब कि वहाँ से चढ़ने वाले यात्रियों की संख्या बहुत होती है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि इस समय को बढ़ाकर इसे कम से कम पाँच मिनट कर दिया जाय। छठा मेरा प्रश्न है कि 4645 सालीमार एक्सप्रेस में द्वितीय

श्रेणी में सात सीटों का व प्रथम श्रेणी में एक सीट का आरक्षण वहां से है। मैं चाहती हूं कि इसको बढ़ाया जाए।

सातवां मेरा प्रश्न है कि गाड़ी नं. 4012 डाउन नीवन्दी एक्सप्रेस जो यहां से केवल एक मात्र गाड़ी है जो उत्तर प्रदेश को राजधानी लखनऊ और इलाहाबाद हाईकोर्ट में जाने वाले यात्रियों को ले जाती है, इसमें पहले 60 सीटों का आरक्षण था। लेकिन यह दुर्भाग्य की बात है कि इन सीटों का आरक्षण घटाकर 28 कर दिया गया है। इसके कारण वहां के यात्रियों को बड़ी असुविधा हो रही है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि यहां से आरक्षण का कोटा बढ़ाकर कम-से-कम 45 सीट कर दिया जाए।

आठवां मेरा प्रश्न है कि मराठ नगर से सहारनपुर के बीच सिंगल लाइन होने के कारण, जहां यात्रियों को दो घंटे का समय लगना चाहिये वहां उनकी 4 से 5 घंटे का समय लगता है। दूसरी गाड़ियों को पास देने में इतना समय लग जाता है। इसलिये मेरा निवेदन है कि इस महत्वपूर्ण रूट को डबल लाइन अवश्य बनाना चाहिये।

माननीय, नौवां मेरा प्रश्न है कि रेलवे स्टेशन पर दोनों तरफ की गाड़ियों को लेने की सुविधा होनी चाहिये। उस स्टेशन के दोनों तरफ 3-4 किलोमीटर की दूरी पर सब-स्टेशन नरा जङ्गल और बम्मन हूडी है। ये स्टेशन जंगल में बने हुए हैं। जब यहां गाड़ियां आती हैं तो उनको सिंगल न मिलने के कारण वहां जंगल में रुका होना पड़ता है। जिसके कारण वहां पर लूटपाट की संभावना बनी रहती है और दर्शनायें होती हैं वहां पर उन सुविधा को देखते हुए रेलवे स्टेशन पर दोनों तरफ की गाड़ियों को एक साथ लेने की सुविधा होनी चाहिये।

दसवां मेरा प्रश्न है कि कभी-कभी बिजली जाने के कारण स्टेशन पर यात्रियों को चढ़ने में बड़ी असुविधा होती है। इसलिये वहां रेलवे स्टेशन पर जनरेटर होना बहुत आवश्यक है।

मेरा अंतिम एक ही निवेदन है कि जो स्लीपर हैं या जनरल बोमीज हैं उनके ट्वाइलिट में पानी की बहुत कमी रहती है जिसके

कारण ट्वाइलिट जाने वाले लोगों को बड़ी असुविधा होती है। मझेदवा, ये मेरी जनरल मांग है कि हर एक ट्रेन में इस प्रकार की सुविधा दी जाए।

उपसभापति : मालती शर्मा जी, आपने 11 मांगें सिर्फ तीन मिनट में रखीं, बापको में बधाई देती हूं। मैं यह उम्मीद करती हूं कि सारे मمبر अगर इसी प्रकार बोलेंगे तो उनकी सारी बातें हाउस में आ जाएंगी। सिर्फ तीन मिनट के अन्दर आपने अपनी बात बहुत अच्छी तरह से रखी, मेरी तरफ से आपको बधाई।

श्रीमती मालती शर्मा : मैं आशा करती हूं कि आप भूले समय दिया करें।

उपसभापति : समय जरूर दूंगी।

Need to maintain the height of Konkan Railway bridges on rivers Zuari and Mandovi in Goa at 13.5 Metres

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa): I want to raise a matter regarding a fresh controversy created by the Konkan Railway by reducing the heights of the bridges over the rivers Zuari and Mandovi. Often, I have been raising the issue of Konkan Railway in this House. At no time have I said that the people of Goa oppose the Konkan Railway. We want the Konkan Railway because it is for the development of Goa. The controversy was that the KRC, Konkan Railway Corporation, connived with the mining lobby in Goa and diverted the Konkan Railway route from the mining belt to the coastal area. The issue that I am raising now is that this project has boomeranged back on the mining lobby. We in Goa export the mineral—iron ore—by barges. These two rivers are used for transporting iron ore from the mining area to the ships—trans shiners. Two bridges are supposed to be built by the Konkan Railway on the rivers Zuari and Mandovi. The required heights of the bridges so as to allow the barges to pass is 13.5 metres. The span of the bridge is supposed to be 122 metres. To save some money, the Konkan Railway has decided to reduce the heights of these bridges to 12 metres. By doing this