

MR SPEAKER : This is given in the statement.

PROF. MADHU DANDAVATE : The only addition that I would like to make is that the central section which was not cleared formerly has been cleared now and therefore the first stage will be completed by 1984-85 and in 1986 itself the Central section will be completed. I may inform the hon. Member that in the last two years, every project was completed two or three months ahead of the target date fixed and in no case after the target date.

SHRI SACHINDRA LAL SINGHA : Whether it will be viable if it is done through phases. :

PROF. MADHU DANDAVATE : I have already replied that question. He did not listen to it probably.

SHRI CHITTA BASU : I have gone through the statement. The second phase has been cleared by the Planning Commission which is a super Cabinet. But one point remains to be answered. According to the statement of the General Manager, Mr. A. K. Chakravarty of the Tube Railway of Calcutta the trial run will begin from 1981. My point is whether Government would consider that this trial run would be a direct run right from the Dum Dum to Taliganj so that this whole scheme can be completed in one single phase. Unless it is completed in one single phase, it cannot be made viable. The reason is that this entire 16.4 Km. railway can carry a passenger load of 16 lakhs. If the second phase, that is the sector between Esplanade to Shyam Bazar is obviated, the load capacity would be reduced only to 5 lakhs. Will the Government consider this project and complete it in a single phase?

PROF. MADHU DANDAVATE : I am rather surprised at this question. When I spoke about the central portion, that is from Shyam Bazar to Esplanade I clarified that this will be completed within 1986. How can one expect the trial run in 1981 along the entire track? Unfortunately, the trial run cannot be taken unless tracks are laid. That is my difficulty.

SHRI CHITTA BASU : If the General Manager says so ...

PROF. MADHU DANDAVATE : That is for prototype trials between Dum Dum and Balgachiec.

SHRI SAUGATA ROY : That is good and we are thankful to the hon. Minister that he has said, now the Planning Commission authority's objection

to the central phase of the project under Chittaranjan has been overcome. We take the statement as it is. May I remind him that he went to Calcutta on 7th April, and around 31st March, there was a statement by the GM saying that the Planning Commission had put in obstacle to taking up digging work under the Chittaranjan avenue. After that, there were demonstrations against this decision in Calcutta. When the D'puty Chairman of the Planning Commission went to Calcutta the West Bengal Chief Minister specifically wrote to Prof. Dandavate about this saying that this should be cleared. Now, it appears in the newspaper reports— Prof. Dandavate must have seen them also—that an interested circle in the Ministry and in the Planning Commission in collusion with some transport owners and big businessmen of Calcutta were holding up sanctioning of this part. Now he envisages that there will be no further difficulty or hold up due to extraneous circumstances. Would you enlighten us about this circle holding up this work and creating this confusion regarding completion of the work?

PROF. MADHU DANDAVATE : I am neither going to attribute any motive to the hon. Member nor to the Planning Commission. I have in my hand an official letter of the Planning Commission dated 16th April signed by the Planning Commission authority giving in writing a categorical clearance saying that the central portion has been cleared. As far as demonstrations are concerned, there may have been some demonstrations earlier. But when I went to the constituency of the hon. Member to open Kalyoni Kalyoni Township I found that 40-50,000 people were assembled there to congratulate us for the fine work that has been completed. Of course, 11 persons demonstrated. I only told them to bring at least more people, as it is a matter of shame for me to face only 11 people.

इलाहाबाद और भोपाल के बीच एक नई रेलगाड़ी चलाया जाना

*792. श्री बुद्धेश सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बाबेलखंड और बुन्देलखंड के अनेक जिलों की जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए मंत्रालय ने इलाहाबाद से बरास्ता भातिकापुर-सतना-भोपाल के लिए नई रेलगाड़ी चलाने का निर्णय कर लिया है ; और

(ख) क्या जनता की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए अभी इलाहाबाद से भोपाल के लिए काशी एक्सप्रेस में एक डिब्बा लगाने का निर्णय किया गया है ?

रेल मंत्री (प्रो० मधु बंडवले) :

(क) जी नहीं। भोपाल और इलाहाबाद के बीच एक सीधी गाड़ी चलाना परिचालनिक दृष्टि से व्यावहारिक नहीं है, क्योंकि यातायात का औचित्य न होने के साथ-साथ, इलाहाबाद-जुकेही खण्ड पर प्रतिरिक्त लाइन क्षमता का अभाव है और भोपाल तथा इलाहाबाद में टर्मिनल सुविधाएँ भी नहीं हैं।

(ख) जी नहीं। एक धूम सवारी डिब्बा चलाना परिचालन की दृष्टि से व्यावहारिक नहीं है, क्योंकि 27/28 दादर-वाराणसी एक्सप्रेस से पहले ही अधिकतम डिब्बे लगाये जा रहे हैं। तथापि, धूम यात्री 3/4 हावडा-बम्बई मेल और सम्बन्ध गाड़ियों के साथ सप्ताह में एक बार चलने वाले हवडा-भोपाल धूम सवारी डिब्बे का इस्तेमाल कर सकते हैं।

श्री सुखेन्द्र सिंह : मंत्री महोदय ने मेरे प्रश्न के दोनों भागों के उत्तर में कहा है, "जी नहीं", "जी नहीं"—न वह गाड़ी देना चाहते हैं और न बोगी देना चाहते हैं। मंत्री महोदय स्वतः जानते हैं कि वह इलाका मध्य प्रदेश का सबसे अधिक पिछड़ा हुआ इलाका है, जिसे बुदेलखंड और बघेलखंड के नाम से जाना जाता है। वह इलाका मानिकपुर से इलाहाबाद तक फैला हुआ है। वहाँ से कोई गाड़ी सीधे भोपाल के लिए नहीं है। तमाम इलाके के ससद्-सदस्यों ने भी प्रार्थना की है कि हमें एक गाड़ी दी जाये, या कम से कम एक बोगी दी जाये, जिससे हम सीधे भोपाल जा सकें। मंत्री महोदय ने परिचालन के सम्बन्ध में कठिनाई बताई है। उन्होंने मुझे स्वतः कहा है कि हम इसे डबल

लाइन बना रहे हैं। क्या मंत्री महोदय इस बारे में पुनर्विचार करेंगे कि अगर वह ट्रेन नहीं दे सकते, तो कम से कम वह एक बोगी तो दे दें, जिससे हम सीधे भोपाल जा सकें ?

प्रो० मधु बंडवले : श्रीमन्, जहाँ तक यात्रियों की सख्या का सवाल है, मैं बड़े अंश के साथ बताना चाहता हूँ कि दादर से वाराणसी वाया इलाहाबाद जाने वाली गाड़ी इटारसी पर 4-40 बजे सुबह आती है और उसके आठ घंटे के बाद वहाँ से छठीसगड़ एक्सप्रेस भोपाल जाने के लिए है। एक दूसरी पैसेंजर गाड़ी भी है, जो इटारसी से 6-30 बजे स्टार्ट होती है और भोपाल 9-45 बजे पहुँचती है। इसलिए गाड़ी का इन्तजाम इस वक्त नहीं हो पायेगा। माननीय सदस्य ने डिब्बे के बारे में जो जिक्त किया है, उसके बारे में मैं विचार करूँगा, और अगर हो सकेगा, तो सुविधा देने की कोशिश करूँगा।

श्री सुखेन्द्र सिंह : इसके लिए मैं अपने क्षेत्र की जनता की तरफ से मंत्री महोदय को बहुत बहुत धन्यार्थ देता हूँ। (अध्यक्षान) — दादर-वाराणसी ट्रेन में मद्रास के लिए एक बोगी लगती है। चूँकि अब गन्ना-काबेरी चलने लगी है, इसलिए उस बोगी का कोई उपयोग नहीं है। इसलिए मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि अगर उस बोगी को निकाल कर भोपाल के लिए एक परमिन्ट बोगी दे दी जाये, तो बड़ी सुविधा होगी। मंत्री महोदय ने डबल लाइन के बारे में कहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह काम शुरू कर दिया गया है। इसके न होने के कारण पिछले तीस सालों में इलाहाबाद से बम्बई के लिए कोई गाड़ी नहीं चली है। इसलिए डबल लाइन का कार्य शीघ्र आरम्भ किया जाना चाहिये। मैं जानना चाहता हूँ कि कितनी जल्दी इस पर कार्यवाही की जाएगी। सतना में प्लेटफार्म न होने के कारण तमाम ट्रेनें लेट हो जाती हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि सतना के प्लेटफार्म को कब तक बना दिया जाएगा।

प्रो० मधु इच्छते : श्रीमन्, मूल प्रश्न को छोड़ कर कई सवाल पूछे गये हैं। मूल प्रश्न का जवाब तो मैंने दे दिया है।

श्री राघवजी : मंत्री महोदय ने कहा है कि इलाहाबाद और भोपाल के बीच में सीधी गाड़ी इसलिए नहीं चलाई जा सकती हैं, क्योंकि वहाँ पर टर्मिनल सुविधायें नहीं हैं। क्या मंत्री महोदय हावड़ा से अहमदाबाद तक बाया पटना, इलाहाबाद, बीना और भोपाल एक ट्रेन चलायेंगे ? इस ट्रेन को चलाने से चार राज्यों की राजधानियाँ—पश्चिमी बंगाल में कलकत्ता, बिहार में पटना, मध्य प्रदेश में भोपाल और गुजरात में अहमदाबाद—जुड़ जाती हैं। आज इन चार राजधानियों को जोड़ने वाली एक भी ट्रेन नहीं है। इसके अलावा इस ट्रेन के द्वारा दो महत्वपूर्ण तीर्थ-स्थान, इलाहाबाद और उज्जैन, भी जुड़ सकते हैं। इसलिए क्या मंत्री महोदय इस नई ट्रेन को प्रारम्भ करने की कृपा करेंगे ?

प्रो० मधु इच्छते : श्रीमन्, मैं इतना ही कहूँगा कि भोपाल की टर्मिनल क्षमता कम है। इस वक्त उसका बढ़ाना प्रासान काम नहीं है और जहाँ तक डिब्बे जोड़ने का सवाल है वाराणसी तक जाने वाली भी दादर एक्सप्रेस है उसकी पुरो डिब्बे की क्षमता है। यदि उसमें से दूसरों का कोटा कम करके कोटा देना है तो उसके बारे में सोच सकते हैं लेकिन उन्होंने जो दूसरा सवाल उठाया उसका मूल प्रश्न के साथ कोई ताल्लुक नहीं है।

श्री उमसेन : जैसा कि माननीय मंत्री जी ने अभी कहा है कि दादर-वाराणसी एक्सप्रेस जो चलती है उसमें सतना के लिए एक डिब्बा है और इसी तरह कई जगह के डिब्बे उन्होंने बताये, तो हमारा सवाल है कि नाम तो उसका है वाराणसी एक्सप्रेस और उसमें सब जगह के डिब्बे लगा देते हैं, मतीजा यह होता है कि हम पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार

के लोग वाराणसी तक पहुंच नहीं पाते हैं, तो क्या माननीय मंत्री जी दादर से या बोरीबंदर से कोई सुर एक्सप्रेस फास्ट ट्रेन चलायेंगे वाराणसी के लिए ताकि नार्थ बिहार और वाराणसी तथा उसके आस-पास के लोग अपने घर पहुंच सकें ?

मध्यम महोदय : यह इससे नहीं उठता है।

Starting Additional Express Train Connecting Gauhati and Cachar District

*793. SHRI KRISHNA CHANDRA HALDER; Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Government are aware that the people of the District of Cachar (Assam) can avail of only one express train to travel to other parts of Assam and the rest of the country;

(b) whether Barak Valley Express is an overcongested train and lot of passengers are debarred from travelling due to lack of space every day;

(c) whether the General Manager, North Frontier Railways and the Railway Board have received complaints from the public, MLAs and other public representatives in this connection;

(d) whether Government would consider providing an additional express train connecting Gauhati and the District of Cachar; and

(e) whether Government would arrange to run the existing Barak Valley Express punctually?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SHEO NARAIN): (a) to (c). Yes, Sir. 11/12 Barak Valley Express has been found to be overcrowded.

(d) With effect from 16-4-79, a biweekly express has been introduced between Silchar and Gauhati.

(e) Every effort is being made to improve the punctuality performance of 11/12 Barak Valley Express.