क दश माला, खंड 3, अंक 5

मंगलवार, 16 जुलाई, 1996
25 आषाढ़, 1918 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

दूसरा सत्र

(ग्यारहवीं लोक सभा)

सत्यमेव जयते

No. 55
Date 16.1.97

(खण्ड 3 में अंक 1 से 10 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य: पचास रूपये

16 जुलाई, 1996 के लोक सभा वाद-विवाद (हिन्दी संस्करण) का शुद्धि-पत्र

कालम	पंक्ति	के स्थान पर	पढ़िए
3,5,263	नीचे से 6,1,19	दादर व नागर हवेली	दादरा व नगर हवेली
8,41	नीचे से 15,17	दादर	दादरा
9,	21	श्री राजीव प्रताप रूडी	श्री राजीव प्रताप रूडी
11	7,17	"	"
15	नीचे से 9	"	"
22	3	प्रा प्रेम सिंह चन्दूमाजरा	प्रो0 प्रेम सिंह चन्दूमाजरा
80	2	श्री शान्तिलाल पुरषोत्तम दास पटेल	श्री शान्तिलाल पुरषोत्तमदास पटेल
108	8	श्री जी0जी0 स्वैल	श्री जी0जी0 स्वैल
179	14	श्री कैप्टन	कैप्टन
180	1	मुाहित	माहिम
219	नीचे से 5	रेल मंत्री	रेल मंत्रालय
243	नीचे से 11	वैमन भार	वैगन भार
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
368	20	श्री पी0 दिचम्बरम	श्री पी0 चिदम्बरम
383	21	(अस्का)	(आस्का)

सम्पादक मण्डल

श्री एस. गोपालन
महासचिव
लोक सभा

श्रीमती रेवा नैयर
संयुक्त सचिव
लोक सभा सचिवालय

श्री प्रकाश चन्द्र भट्ट
मुख्य सम्पादक
लोक सभा सचिवालय

श्री केवल कृष्ण
वरिष्ठ सम्पादक

श्रीमती वन्दना त्रिवेदी
सम्पादक

श्री देवेन्द्र कुमार
सम्पादक

श्री बलराम सूरी
सहायक सम्पादक

श्रीमती सरिता नागपाल
सहायक सम्पादक

श्री मुन्नी लाल
सहायक सम्पादक

(अंग्रेजी संस्करण में सम्मिलित मूल अंग्रेजी कार्यवाही और हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जायेगी। उनका अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जायेगा।)

विषय-सूची

एकादश माला, खंड 3, दूसरा सत्र, 1996/1918 (शक)
अंक 5, मंगलवार, 16 जुलाई, 1996/25 आषाढ़, 1918 (शक)

विषय		कालम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		
*तारांकित प्रश्न संख्या	81 से 84	2–25
प्रश्नों के लिखित उत्तर		
तारांकित प्रश्न संख्या	85 से 100	26–55
अतारांकित प्रश्न संख्या	578 से 585, 587 से 678 और 680 से 803	56—308
सभा पटल पर रखे गए पत्र		308–310
हरिद्वार और उज्जैन में भगदड़ के कारण हुई लोगों की मृत्यु के बारे में		310–315
रेल बजट, 1996-97		316–342
नियम 377 के अधीन मामले		343–345
(एक) उड़ीसा में अर्बा-झोराबहल सामुदायिक सिंचाई परियोजना के कार्यान्वयन के लिए पर्याप्त धनराशि स्वीकृत किए जाने की आवश्यकता		
कुमारी फ्रिडा तोपनो		343
(दो) बिहार में सीतामढ़ी को पर्यटक स्थल के रूप में विकसित किए जाने की आवश्यकता		
श्री नवल किशोर राय		344
(तीन) देश में ग्रामीण स्वास्थ्य केन्द्रों को पर्याप्त धनराशि दिए जाने तथा ग्रामीण स्वास्थ्य नीति लागू किए जाने की आवश्यकता		
डा. असीम बाला		344
(चार) अम्बूर और वानियाम्पडी में चल रहे चर्मशोधक कारखानों और चमड़ा उद्योगों को बन्द होने से बचाने के लिए कदम उठाये जाने की आवश्यकता		
श्री डी. वेणुगोपाल		344—345
(पांच) असम में लोहित और खाबोलु नदियों पर पुल का शीघ्र निर्माण सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता		
डा. अरूण कुमार शर्मा		345
(छः) कटिहार, बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 और 34 को जोड़ने का कार्य तेजी से किए जाने की आवश्यकता		
श्री तारीक अनवर		345
निक्षेपागार (तीसरा) अध्यादेश, 1996 के निरनुमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प—**वापिस लिया गया** और निक्षेपागार विधेयक, 1996—**पारित**		346–377
विचार करने के लिए प्रस्ताव		
श्री गिरधारी लाल भार्गव		346—348, 373–375
श्री पी. चिदम्बरम		348–351, 366–373

* किसी सदस्य के नाम पर अंकित + चिन्ह इस बात का द्योतक है कि सभा में उस प्रश्न को उस सदस्य ने ही पूछा था।

विषय	कालम
प्रो. रासा सिंह रावत	351—357
श्री निर्मल कान्ति चटर्जी	357—360
श्री सुरेश प्रभु	360—364
श्री वी.वी. राघवन	364—365
जस्टिस गुमानमल लोढा	365—366
खंड 2 से 31 तथा 1	376—377
पारित करने के लिए प्रस्ताव	377
उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा की शर्तें) संशोधन तीसरा अध्यादेश, 1996 के निरनुमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प	
और	
उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा की शर्तें) संशोधन विधेयक	378 388,389 396
विचार करने के लिए प्रस्ताव	
जस्टिस गुमानमल लोढा	378—388
श्री रमाकान्त डी. खलप	388
श्री बीजू पटनायक	389
श्री सत्य पाल जैन	390—396
मंत्री द्वारा वक्तव्य	
केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को अंतरिम राहत	
श्री पी. चिदम्बरम	389

लोक सभा

मंगलवार, 16 जुलाई, 1996/25, आषाढ़, 1918 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न 11 बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

[हिन्दी]

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह : माननीय अध्यक्ष जी, हम आपको इस विषय में बताना चाहते हैं। एक सवाल...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : क्वश्चन ऑवर के बाद बताना।

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह : हम आपका संरक्षण चाहते हैं। अभी जो हमारे सामने हुआ है, हम संसद के लिए आ रहे थे तो पुलिस ने हमको 15 मिनट रोककर रखा कि अभी पी.एम. आ रहे हैं। हम लोगों को जो विशेषाधिकार मिला है, उससे क्या लाभ है? इस विशेषाधिकार को समाप्त किया जाय। अगर विशेषाधिकार मिला है तो उस अधिकार से फिर जानवर की तरह रोका क्यों रोका जाता है? ...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मुझे आपका पत्र मिल गया है। मैं उसे देखूंगा। अब प्रश्न संख्या 81।

[हिन्दी]

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह : या फिर जब भी कोई प्रधान मंत्री होते हैं, तो इसको आप जरा सा देखें। इसको कौन देखेगा? ...**(व्यवधान)**

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

वन-रोपण

*81. **श्री आर.एल.पी. वर्मा** : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान वनरोपण के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए और उनमें से राज्य-वार तथा संघ राज्य क्षेत्र-वार कितने लक्ष्य प्राप्त किए गए हैं;

(ख) यदि कोई लक्ष्य निर्धारित किये गये हों, तो उन्हें प्राप्त न कर पाने के क्या कारण हैं;

(ग) योजना की शेष अवधि में लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या अभी तक किए गए वनरोपण संबंधी प्रयासों पर योजना-अवधि में प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) से (ङ). एक विवरण सदन के पटल पर प्रस्तुत है।

विवरण

प्रत्येक राज्य/संघ शासित प्रदेश के लिए 20 सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत वनीकरण और वृक्षारोपण के वार्षिक लक्ष्य निर्धारित किए जाते हैं। वर्ष 1992-93 से 1995-96 की अवधि के वार्षिक लक्ष्यों तथा उपलब्धियों का विवरण अनुबंध-I में दिया गया है। 1996-97 के लक्ष्य अनुबंध-II में दिए गए हैं।

आठवीं योजना अवधि की अब तक की औसत उपलब्धि लगभग 85 प्रतिशत रही है। वनीकरण/वृक्षारोपण के लिए कुल आबंटन में वृद्धि करने के प्रयासों के बावजूद धनराशि की अपर्याप्त उपलब्धता इन प्रयासों के मार्ग में मुख्य कठिनाई रही है।

अनुबंध-I

वर्ष 1992-93, 1993-94, 1994-95 तथा 1995-96 के दौरान 20 सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत वनीकरण/वृक्षारोपण कार्यकलापों के राज्यवार वर्षवार लक्ष्य और उपलब्धियां

हैक्टेयर क्षेत्र लाख पौध

		1992-93				1993-94			
क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश का नाम	लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि	
		पौध वितरण निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आंध्र प्रदेश	1850.00	63450.00	1102.63	47453.00	1950.00	70000.00	917.19	34530.00
2.	अरुणाचल प्रदेश	5.00	7200.00	5.00	7200.00	5.00	7500.00	5.00	7500.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.	असम	25.00	25000.00	11.80	22486.00	30.00	27500.00	20.76	18144.00
4.	बिहार	600.00	48000.00	180.00	20357.00	750.00	50000.00	190.03	45855.39
5.	गोवा	25.00	1500.00	27.23	1722.00	30.00	1800.00	33.46	1854.00
6.	गुजरात	2500.00	70000.00	2281.46	64847.00	1500.00	68000.00	1631.76	73711.66
7.	हरियाणा	300.00	37050.00	300.00	34826.00	300.00	37500.00	231.81	33823.00
8.	हिमाचल प्रदेश	90.00	32500.00	88.59	31280.00	75.00	35000.00	33.19	32395.00
9.	जम्मू और कश्मीर	50.00	20000.00	64.83	17010.85	60.00	20000.00	42.01	15928.20
10.	कर्नाटक	555.00	38500.00	374.38	36479.97	450.00	42500.00	274.19	46429.36
11.	केरल	160.00	25000.00	173.79	17342.70	300.00	15000.00	136.61	3127.69
12.	मध्य प्रदेश	600.00	110000.00	600.12	121394.19	400.00	125000.00	439.00	125187.19
13.	महाराष्ट्र	1150.00	16300.00	824.97	153621.38	1200.00	180000.00	1141.25	100062.17
14.	मणिपुर	25.00	9000.00	22.46	8600.00	30.00	9500.00	22.00	6928.00
15.	मेघालय	125.00	18000.00	26.58	5148.00	125.00	19000.00	54.88	11604.00
16.	मिजोरम	10.00	12000.00	5.86	14000.00	10.00	14000.00	16.31	16750.00
17.	नागालैंड	110.00	5850.00	20.10	4700.00	120.00	7500.00	54.30	2799.00
18.	उड़ीसा	500.00	60000.00	425.42	74134.85	550.00	75000.00	390.04	70819.00
19.	पंजाब	70.00	17000.00	85.90	19360.00	80.00	18000.00	51.78	17800.00
20.	राजस्थान	350.00	65000.00	405.13	66729.00	400.00	65000.00	453.34	67238.00
21.	सिक्किम	15.00	8000.00	9.50	8665.38	18.00	8500.00	10.85	8484.82
22.	तमिलनाडु	875.00	65000.00	1037.36	113553.10	1000.00	114000.00	1124.32	86016.51
23.	त्रिपुरा	50.00	16000.00	37.05	15253.00	50.00	17700.00	28.14	8603.54
24.	उत्तर प्रदेश	3390.00	90000.00	3468.29	100139.26	3200.00	85000.00	2929.00	83723.24
25.	पश्चिम बंगाल	1000.00	50000.00	802.00	50000.00	800.00	45000.00	800.00	35200.00
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	5.00	3200.00	5.33	3200.00	5.00	3300.00	5.00	3488.67
27.	चण्डीगढ़	0.00	400.00	0.28	430.20	0.00	500.00	0.05	8.00
28.	दादर व नागर हवेली	10.00	1000.00	7.90	518.00	12.00	1100.00	12.02	894.60
29.	दमन व दीव	1.00	100.00	1.14	83.34	1.00	150.00	0.94	62.00
30.	दिल्ली	50.00	2000.00	41.60	1512.70	50.00	2000.00	43.51	1740.40
31.	लक्षद्वीप	3.00	50.00	3.36	50.00	4.00	50.00	4.27	54.20
32.	पांडिचेरी	1.00	200.00	10.81	128.00	4.00	200.00	0.60	126.53
	कुल	14500.00	1064000.00	12450.87	1062225.52	13509.00	1165300.00	11097.64	[illegible]

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश का नाम	1994-95				1995-96			
		लक्ष्य		उपलब्धि		लक्ष्य		उपलब्धि	
		पौध वितरण निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)	पौध वितरण निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि सहित सार्व-जनिक भूमि)
1	2	11	12	13	14	15	16	17	18
1.	आंध्र प्रदेश	1000.00	35000.00	418.69	44642.00	1100.00	45000.00	1063.00	65929.00
2.	अरुणाचल प्रदेश	6.00	8232.00	7.33	8341.00	7.00	9078.00	7.00	9078.00
3.	असम	25.00	25000.00	21.46	16941.00	27.50	27500.00	-	-
4.	बिहार	750.00	50000.00	32.39	5214.00	825.00	55000.00	13.86	2530.00
5.	गोवा	35.00	1900.00	20.86	1652.00	38.50	2090.00	25.72	1327.00
6.	गुजरात	1500.00	54000.00	1566.72	69983.00	1650.00	59400.00	1707.65	67101.73
7.	हरियाणा	250.00	27000.00	55.15	31430.00	250.00	29700.00	51.94	33438.00
8.	हिमाचल प्रदेश	20.00	35000.00	48.49	36500.00	22.00	26200.00	35.74	29976.00
9.	जम्मू और कश्मीर	70.00	22000.00	33.14	7802.00	60.00	22000.00	57.71	19972.00
10.	कर्नाटक	450.00	48000.00	559.74	58452.00	495.00	52800.00	310.88	65712.00
11.	केरल	300.00	16000.00	51.27	14360.00	330.00	17600.00	27.81	14820.18
12.	मध्य प्रदेश	450.00	135000.00	438.12	135000.00	495.00	148500.00	294.60	55362.36
13.	महाराष्ट्र	1000.00	121000.00	1339.30	136523.36	1100.00	133100.00	1017.96	121288.52
14.	मणिपुर	30.00	10000.00	24.45	7415.00	33.00	11000.00	11.85	8941.00
15.	मेघालय	75.00	20000.00	17.10	7575.00	82.50	22000.00	4.00	2700.00
16.	मिजोरम	20.00	18000.00	23.25	14130.00	22.00	19800.00	9.92	6313.00
17.	नागालैंड	75.00	7500.00	53.80	1710.00	82.50	8250.00	74.70	4350.00
18.	उड़ीसा	300.00	72000.00	448.23	64687.00	330.00	79200.00	183.68	33626.52
19.	पंजाब	45.00	17000.00	34.81	13593.00	49.50	18700.00	48.81	9650.00
20.	राजस्थान	300.00	79000.00	353.82	88437.00	330.00	86900.00	388.32	95280.00
21.	सिक्किम	20.00	9200.00	26.79	NR	22.00	10120.00	22.00	9586.00
22.	तमिलनाडु	1000.00	75000.00	1007.30	92561.30	1100.00	82500.00	567.42	22515.00
23.	त्रिपुरा	21.50	7728.00	25.98	7171.00	23.65	8500.00	21.72	12078.59
24.	उत्तर प्रदेश	3500.00	9200.00	3015.00	72025.00	2000.00	101200.00	2160.86	82550.24
25.	पश्चिम बंगाल	758.00	38000.00	1118.35	41285.00	833.80	41800.00	500.00	32000.00
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	6.00	3700.00	5.00	3506.59	5.00	3300.00	5.30	4133.60
27.	चण्डीगढ़	0.00	450.00	NR	450.00	0.00	495.00	-	-
28.	दादर व नागर हवेली	114.50	1000.00	14.39	788.50	15.95	1100.00	13.38	916.90

1	2	11	12	13	14	15	16	17	18
29.	दमन व दीव	1.00	150.00	1.03	47.00	1.10	165.00	1.94	76.00
30.	दिल्ली	55.00	2200.00	42.21	1688.00	15.00	500.00	20.95	835.00
31.	लक्षद्वीप	4.10	60.00	4.30	61.00	4.51	66.00	4.54	66.00
32.	पांडिचेरी	4.00	200.00	2.18	131.30	4.40	220.00	4.63	94.20
	कुल	12085.10	1031320.00	10810.65	984102.05	11354.91	1123784.00	8657.89	812249.84

* अनंतिम

अनुबंध-II

वर्ष 1996-97 के दौरान 20 सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत वनीकरण/वृक्षारोपण कार्यकलापों के लक्ष्य

हेक्टेयर क्षेत्र
लाख रुपये

1996-97 के अंतिम लक्ष्य

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश का नाम	पौधे वितरण (निजी भूमि पर रोपण हेतु)	क्षेत्र (वन भूमि, सहित सार्वजनिक भूमि)
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	1100.00	50000.00
2.	अरुणाचल प्रदेश	6.00	9500.00
3.	असम	25.00	27500.00
4.	बिहार	500.00	40000.00
5.	गोवा	30.00	1800.00
6.	गुजरात	1908.00	65597.00
7.	हरियाणा	200.00	32000.00
8.	हिमाचल प्रदेश	20.00	28000.00
9.	जम्मू और कश्मीर	60.00	24000.00
10.	कर्नाटक	400.00	65000.00
11.	केरल	180.00	19000.00
12.	मध्य प्रदेश	450.00	150000.00
13.	महाराष्ट्र	1150.00	126000.00
14.	मणिपुर	25.00	12000.00
15.	मेघालय	40.00	18000.00
16.	मिजोरम	22.00	19800.00
17.	नागालैंड	60.00	8000.00
18.	उड़ीसा	300.00	79000.00
19.	पंजाब	52.00	20000.00
20.	राजस्थान	380.00	76550.00
21.	सिक्किम	22.00	11000.00
22.	तमिलनाडु	1100.00	85000.00
23.	त्रिपुरा	23.00	10000.00
24.	उत्तर प्रदेश	2200.00	110000.00
25.	पश्चिम बंगाल	825.00	440000.00
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	5.00	3300.00
27.	चण्डीगढ़	0.10	500.00
28.	दादर व नगर हवेली	16.00	1000.00
29.	दमन व दीव	2.00	100.00
30.	दिल्ली	25.00	1000.00
31.	लक्षद्वीप	5.00	72.00
32.	पांडिचेरी	5.00	78.00
	कुल	11136.10	1137797.00

[हिन्दी]

श्री आर.एल.पी. वर्मा : अध्यक्ष महोदय, मैंने पूछा था कि आठवीं पंचवर्षीय योजना में पूरे राष्ट्रीय स्तर पर वनों का कितना लक्ष्य रखा था और कितना इसपर खर्च हुआ था, लेकिन स्पष्ट रूप से इन्होंने यह नहीं बताया कि इसका बजट में कितना प्रावधान था। वन सम्बन्धी आठवीं पंचवर्षीय योजना में पूरे भारतवर्ष की स्थिति के विषय में वन सम्बन्ध स्थिति का जो जवाब दिया है, वह जवाब अधूरा है इसमें कुल कितना खर्च आठवीं पंचवर्षीय योजना में था, वह भी इन्होंने स्पष्ट नहीं बताया। जहां तक लक्ष्य पूरा करने की बात है, लक्ष्य के अनुसार आज

देश में राष्ट्रीय वन नीति के अनुसार 33 परसेंट वन होने चाहिए, वह केवल 17 परसेंट हैं। अरबों रुपये खर्च होने के बावजूद अगर लक्ष्य की पूर्ति नहीं होती है तो इसके लिए जिम्मेदारी किसकी है और उसके विरोध में सरकार ने अभी तक क्या एक्शन लिया है? जितना उस क्षेत्र में वन लगना चाहिए, उतना नहीं लगा तो उसका कारण क्या है? जो मद, जो राशि खर्च की, जहां तक मेरे पास आंकड़े हैं और हर साल जितना मिला है, उसके अनुसार खर्च करीब-करीब हो गया है। इसके बावजूद भी आज देश में केवल 17 परसेंट क्षेत्र में वन हैं और इसकी भी बहुत तेजी से बर्बादी हो रही है तो क्या सरकार ने जितना व्यय किया है, उस व्यय के अनुसार लक्ष्य प्राप्त नहीं हुआ है, इसके लिए सरकार के पास क्या रिपोर्ट है?

कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद : अध्यक्ष महोदय, जहां तक लक्ष्य और उपलब्धि का सवाल है तो यह हमने उत्तर में बताया है कि आठवीं पंचवर्षीय योजना का लक्ष्य 51449.01 लाख सीडलिंग का है, जिसमें से 42817.025 लाख सीडलिंग की हमने उपलब्धि हासिल की है। ऐसे ही एरिया के बारे में भी बताया गया है कि टोटल एरिया 4384404 हेक्टेयर है, वहां हमने 3822465.58 हेक्टेयर में उपलब्धि हासिल की है। इस तरह की निर्धारित लक्ष्य में से हमने 85 प्रतिशत हासिल की है। राशि कम उपलब्ध होने के कारण 15 प्रतिशत की कमी आई है।

श्री राजीव प्रताप रूडी : प्रश्न कुछ पूछा है और जवाब कुछ दे रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप कृपया सुनिये।

कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद : पूरे हिन्दुस्तान में 33 प्रतिशत वन क्षेत्र है। वन क्षेत्र का टोटल एरिया 77.001 हेक्टेयर है, यह सर्वे के मुताबिक है। वास्तविक जो फारेस्ट लैंड है वह 64.01 मिलियन हेक्टेयर है। उसमें से 25 मिलियन हेक्टेयर ओपन फारेस्ट है, जिसकी डेंसिटी 20 से 40 प्रतिशत है। 1943 के फारेस्ट सर्वे के मुताबिक 1991 के कम्प्लीशन में फारेस्ट में नेट इंक्रीज 22 मिलियन हेक्टेयर हुआ है। जहां तक आठवीं पंचवर्षीय योजना में पैसे और खर्चे की बात है, उसमें 1992-93 में...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, हो गया। वर्मा जी आप दूसरा पूरक प्रश्न पूछें।

श्री आर.एल.पी. वर्मा : मेरे प्रश्न का कोई जवाब नहीं आया है। अध्यक्ष महोदय, वन एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है। सातवीं पंचवर्षीय योजना में 2500 करोड़ रुपए खर्च हुए हैं। लेकिन वनरोपण का जो लक्ष्य प्राप्त करना चाहिए था वह वन-उजाड़न में चला गया। ये जितने भी वन विभाग के अधिकारी हैं और जितने फोरेस्ट और वन रक्षक कहे जाते हैं, ये सारे वन-उजाड़न में लगे हुए हैं। आज देश में जंगलों की हालत इतनी ज्यादा खराब है कि कुछ दिनों के बाद जंगल केवल अजायबघर में ही दिखाई पड़ेगा। यह धरती पर कहीं दिखाई नहीं पड़ेगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : वर्मा जी, कृपया अपना प्रश्न पूछिए।

[हिन्दी]

श्री आर.एल.पी. वर्मा : अध्यक्ष जी, इतना अधिक वन का उजाड़न हो रहा है, तो जहां तक सातवीं पंचवर्षीय योजना में 8.87 मिलियन हेक्टेयर में वन लगाए जाने थे, वहां कोई लक्ष्य प्राप्त नहीं किया गया। 12 प्रमुख जीव मंडल और जीव उद्यान विकसित किये जाने थे, वे भी कहां तक हुए हैं? मंत्री जी इसकी कोई रिपोर्ट नहीं देते और आठवीं पंचवर्षीय योजना में 675 करोड़ रुपये का इस पर लागत खर्चा आ रहा है, लेकिन अभी तक हम जंगल देखते हैं तो जंगल कहीं पर ठीक से दिखाई नहीं पड़ता और इस तरह से रुपया पानी की तरह पम्प-आउट हो रहा है। धरती पर कहीं भी जंगल नहीं लगाये जा रहे हैं।

इसलिए मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या वन की जांच कराने का कोई आयोग बनायेंगे या सी.बी.आई. को सौंपेंगे? चूंकि हर बार जंगल कट जाता है और फिर फोरेस्ट डिपार्टमेंट उसको लगाने के लिए प्लानिंग कर देता है और इसको कोई देखने वाला नहीं है कि जंगल लगाया ही नहीं गया है, केवल पेपर में ही सारा रुपया खर्च हो जाता है और जंगल कहीं नहीं है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब कृपा कर अपना प्रश्न पूछिए।

[हिन्दी]

श्री आर.एल.पी. वर्मा : इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं क्या वनों की जांच करने के लिए जो वन क्षेत्र है और जो संबंधित सांसद हैं और वहां के विधायक हैं, इन सब लोगों की एक कमेटी बिठाई जाये कि इस आठवीं पंचवर्षीय योजना में हर वर्ष कितना रुपया खर्च हुआ? जंगल जमीन पर कहां लगा है? कितने करोड़ रुपए लगे? वह पेड़ जमीन पर कहीं लगा भी हुआ है या केवल कागज में ही पेड़ लगे हुए है? क्या मंत्री जी इस बारे में बतायेंगे?

कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद : अध्यक्ष महोदय, वन कटाई की बात नहीं है। यह वन लगाने की बात है। जहां वन लगा हुआ है, जो राज्य सरकारों के जरिये वन लगाए जाते हैं...**(व्यवधान)** एक तो राज्य सरकार मोनीटर करती है। इसके अलावा हमारे मंत्रालय से भी दो तरीके से इसकी जांच होती है। एक तो हम स्टेट गवर्नमेंट से कौन से ब्लॉक में कौन से गांव में कितने पेड़ लगाये गये, उसकी जानकारी लेते हैं और लोकसभा की लाइब्रेरी में वह रिपोर्ट रहती है। दूसरे, हम लोग इनडिपेंडेंट एजेंसी से इसकी जांच कराते हैं और जो जांच होती है, मैं आपको बता रहा हूं...**(व्यवधान)**

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री : किस एजेंसी द्वारा जांच हो रही है, उसका नाम बताइये।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं, यह प्रश्न काल है। आप ऐसा नहीं कर सकते।

[हिन्दी]

कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद : बता रहे हैं। सन् 1991-92 में जो जांच हुई है, पूरे देश के स्तर पर, वह एनी हिल यूनीवर्सिटी, शिलांग के द्वारा हुई है और बिहार के बारे में आप जानना चाह रहे हैं...**(व्यवधान)**

श्री राजीव प्रताप रूढी : अध्यक्ष महोदय, बिहार में 200 करोड़ रुपए का घोटाला हुआ है, सरकार उसके बारे में जानती है। सरकार जवाब दें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया मंत्री महोदय को उत्तर देने दें। वह जवाब दे रहे हैं। सुन लीजिये। आप सुनते ही नहीं हैं।

[हिन्दी]

कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद : मेहसाणा जो अहमदाबाद में है, अहमदाबाद का किया गया है...**(व्यवधान)** कोरापुट ट्रीलैंड डेवलपमेंट सर्विस बंगलौर से कराया गया है...**(व्यवधान)** सी.एम. सेठी रिटायर्ड आफिसर हैं।...**(व्यवधान)** आप हमारी बात को तो सुनिये।...**(व्यवधान)**

श्री राजीव प्रताप रूढी : बिहार में दो सौ करोड़ का वन स्कैंडल हुआ है।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैंने उन्हें अनुमति नहीं दी है। यह प्रश्न काल है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया मंत्री महोदय को उत्तर देने दें।

अध्यक्ष महोदय : आप संक्षेप में उत्तर दे सकते हैं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद : आप बिहार की जांच के बारे में जो कह रहे हैं।...**(व्यवधान)** आई.आई.पी.ओ. के द्वारा कराया गया है।...**(व्यवधान)** यह सब इनडिपेडेंट एजेंसी के द्वारा कराया गया है।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

डा. के.पी. रामालिंगम : अध्यक्ष महोदय, हमारा देश विश्व के अन्य भागों को चन्दन का निर्यात करता है। इस समय निजी पट्टा भूमि पर चन्दन को पौद लगाने पर प्रतिबन्ध है। केन्द्र सरकार के पास कोई या [illegible] राज्य सरकार को इस प्रतिबन्ध को समाप्त करने के लिए कोई निर्देश देने का प्रस्ताव हो तो क्या मंत्री महोदय उसकी घोषणा करेंगे? ऐसा होने पर ही हम चन्दन के वनों में वृद्धि कर सकते हैं।

श्री अनिल बसु : यह एफोरेस्टेशन में नहीं है। यह बागवानी में आता है।...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद : अध्यक्ष जी यह जो पौधा लगाना है इसमें सेंटर को कुछ नहीं करना है यह स्टेट गवर्नमेंट पर निर्भर करता है कि वह कौन सा पौधा लगाएगी...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए। इस बारे में क्योंकि बहुत से सदस्य जानना चाहते हैं, हम इस पर आधे घण्टे की चर्चा रखेंगे।

रेल वैगन की कमी

***82. श्री धीरेन्द्र अग्रवाल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस समय रेल वैगनों की कितनी कमी है;

(ख) क्या निकट भविष्य में वैगनों की मांग में वृद्धि होने की संभावना है; और

(ग) वैगनों की कमी दूर करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) रेलों के माल यातायात के लक्ष्य को देखते हुए मालडिब्बों की उपलब्धता चालू वित्त वर्ष में आनुपातिक लदान का लक्ष्य पूरा करने के लिए पर्याप्त रही है। तथापि, देश में रेल परिवहन की कुल मांग की दृष्टि से कुछ क्षेत्रों की मांग संतोषजनक ढंग से पूरी नहीं की जा सकी।

(ख) जी, हां।

(ग) प्रस्तावित उपायों में मालडिब्बों की अधिक खरीद, चल स्टाक की उत्पादकता में सुधार करना, मालडिब्बे के मालिक बनें योजना के अंतर्गत मालडिब्बों की खरीद करने के लिए उपयोगकर्त्ताओं को प्रोत्साहित करना शामिल है।

[हिन्दी]

श्री धीरेन्द्र अग्रवाल : अध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी का जवाब असंतोषजनक है। अगर वैगनों की कमी नहीं है तो हर एक स्टेशन पर रेल वैगनों की बुकिंग के लिए एक महीने की वेटिंग-लिस्ट क्यों है? क्यों कन्स्यूमेबल आइटम्स खुले वैगनों में ट्रांसपोर्ट किये जाते हैं जिसे हर साल करोड़ों रुपयों का घाटा सहना पड़ता है। क्यों रेलवे सीमेंट और कैमिकल्स फैक्ट्रीज को वाटर-टाइट वैगन नहीं देती है जिसके परिणामस्वरूप करोड़ों रुपयों

का नुकसान होता है, जिससे बचा जा सकता है। मेरा पहला सवाल यह है कि बहुत से स्टेशनों पर बड़ी-बड़ी इकाइयों से भी वैगनों का इंडेंट नहीं लिया जा रहा है। पीस-मील लोडिंग के लिए छोटे और कुटीर-उद्योगों को भी वैगन नहीं दिये जा रहे हैं। इसका क्या कारण है ?

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष जी, यह जो रेल वैगन का सवाल है, इसमें अलग-अलग मौसम होते हैं। हर एक मौसम में एक-सी आवश्यकताएं नहीं होती हैं। अभी बरसात का मौसम चल रहा है जिसमें आवश्यकताएं कम रहती हैं। अक्टूबर महीने के बाद से आवश्यकताएं बहुत ज्यादा रहेंगी। बुकिंग पॉइंट पर बहुत ज्यादा डिमांड आने लगती है लेकिन बरसात के मौसम में मांग कम हो जाती है। अलग-अलग साल की भी अलग-अलग आवश्यकताएं होती हैं। हमारे सामने दो सैक्टर हैं। एक कोर-सैक्टर है जिसमें कोयला, स्टील, सीमेंट, पेट्रोलियम, फूड-ग्रेन्स, फर्टीलाइजर्स और खनिज पदार्थ आते हैं तथा दूसरे सैक्टर में चाय, लकड़ी, कपड़ा आदि आते हैं। इनके अलावा भी नमक है या पब्लिक फूड-ग्रेन्स हैं। यह बात सही है कि अभी हमारे पास 72268 वैगनों की मांग पेंडिंग है और इनमें से 30 हजार वैगनों की मांग नमक के लिए हैं। पब्लिक फूड-ग्रेन्स के लिए 14 हजार वैगनों की मांग पेंडिंग है, जिसमें अकेले 7 हजार वैगन नमक के लिए है जैसा मैंने माननीय सदस्य से कहा, यह जो 72268 की मांग है उसमें हम 44 हजार वैगन सप्लाई करते हैं। यह कोई बहुत बड़ी मांग नहीं है। यह केवल दो दिन की मांग है। इसमें जो कोर-सैक्टर है और जनरल सैक्टर हैं उनकी आवश्यकता के अनुसार हम सप्लाई दे रहे हैं।

श्री धीरेन्द्र अग्रवाल : अध्यक्ष महोदय मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि रेल वैगनों की कमी के कारण जो उनके ट्रैक-मैटीरियल्स हैं वे भी उठ नहीं पा रहे हैं और इनका ट्रैक-आधुनिकीकरण का इनका कार्य पीछे जा रहा है। जैसे कि कंक्रीट स्लीपर्स हैं। बहुत सी फैक्ट्रीज में कंक्रीट-स्लीपर्स पड़े हुए हैं

जिनका कि 90 परसेंट एडवांस पेमेंट रेलवे विभाग द्वारा कर दिया गया है। एक साल से ऊपर हो गया है वे स्लीपर्स वहां से लिफ्ट नहीं किए जा रहे हैं। मैं जानना चाहता हूं कि ऐसा क्यों किया जा रहा है ? रेलवे का पैसा उसमें फंसा हुआ है लेकिन उसके बाद भी रेलवे उन स्लीपरों को उठा नहीं रही है और नयी फैक्ट्रीज के लिए टेंडर करने जा रही है। ऐसा क्यों किया जा रहा है ? जो पुरानी स्लीपर्स फैक्ट्रीज हैं वे रेलवे की एन्सीलरीज फैक्ट्रीज हैं वे अपनी उपयोगिता का केवल 75 परसेंट ही इस्तेमाल कर पा रही हैं। इतना ही उनके इस्तेमाल को कहा जा रहा है जबकि वे 100 प्रतिशत इस्तेमाल कर सकती हैं। ओपन-टेंडर करके नयी यूनिट लगाई जाए, यह रेलवे की मंशा है। जबकि पुरानी यूनिटों के पास जो स्लीपर्स रखे हुए हैं उनसे ही कई सौ किलोमीटर का ट्रैक-आधुनिकीकरण हो सकता है। उन स्लीपर्स का रेलवे मंत्रालय क्या कर रहा है ?

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने किसी जगह का नाम लिया है। वह लिख कर दे दें तो उसकी जांच करवा लेंगे।

[अनुवाद]

श्री वी.एम. सुधीरन : महोदय, मैं मंत्री महोदय के उत्तर से संतुष्ट नहीं हूं।

श्रीमन, जहां तक सवारी और माल डिब्बों की सप्लाई की बात है, केरल की पूर्ण उपेक्षा की गई है। वहां की जनता विशेषकर औद्योगिक क्षेत्र में लगे लोग बड़ी कठिनाई का सामना कर रहे हैं। इसलिए केरल की जनता की सवारी और माल डिब्बों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए मंत्री महोदय तुरन्त कदम उठाएं...**(व्यवधान)**

श्री राजीव प्रताप रूडी : श्रीमन, मैंने नीति सम्बन्धी वक्तव्य पर एक पूरक प्रश्न पूछने का अनुरोध किया है...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री बनवारी लाल पुरोहित : मैं एक प्रश्न माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं। मैं रेल बजट की प्रॉफिटेबिल्टी और घाटे में नहीं जाना चाहता हूं। हमारे यहां स्माल स्केल इंडस्ट्रीज को सभी स्टेट्स प्राथमिकता देते हैं। 5-7 वर्षों में पूरी पालिसी...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री सुधीरन, आपने केवल अनुरोध किया था। उसे नोट कर लिया गया है।

(व्यवधान)

श्री वी.एम. सुधीरन : श्रीमन, मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे केरल की सवारी और माल डिब्बों की आवश्यकता को पूरा करें।

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय आप केरल की ओर कुछ ध्यान दें।

श्री राम विलास पासवान : मैं इस समस्या की ओर ध्यान दूंगा।

[हिन्दी]

श्री बनवारी लाल पुरोहित : आपको कोई नीतिगत निर्णय लेना होगा। यदि 24 घंटे में रैक दे दिया जाता है तो रैक तुरन्त भरकर दे दिया जाता है। जो बड़ी-बड़ी यूनिट्स हैं, बड़ी इंडस्ट्रीज हैं, वे रैक भर देती हैं लेकिन छोटी-छोटी यूनिट्स और कारखाने चार दिन में एक वैगन तैयार करते हैं। उनका ईंडिविजुअल बुकिंग बंद हो गया है और वह उनको मिलता नहीं है। कम्पीटिशन में छोटे-छोटे स्माल सैक्टर खत्म हो गए हैं और वे घाटे में जा रहे हैं। बड़े-बड़े यूनिट्स को पूरी फैसिलिटी रेलवे दे रही है। इसमें नीतिगत निर्णय लेने की आवश्यकता है। क्या आप इस पर गम्भीरतापूर्वक विचार करके कोई निर्णय लेंगे ? यह एक महत्वपूर्ण प्रश्न है क्योंकि छोटे-छोटे उद्योग डूब रहे हैं। उनको अपने पैरों पर खड़ा करने की आवश्यकता है। वे रेलवे की वजह से मार खा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप प्रश्न ज्यादा लम्बा मत करो।

श्री बनवारी लाल पुरोहित : अध्यक्ष महोदय, मेरा महत्वपूर्ण प्रश्न है। इंडिविजुअल वैगन के लिए वन वे इंडेंट लेना मुश्किल हो जाता है और उनको 4-4 महीने तक वैगन मिलता नहीं है।

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष जी, यह सवाल वैगन्स की आपूर्ति के सम्बन्ध में है। वैगन्स की कमी नहीं है। मैं माननीय सदस्यों की जानकारी के लिए बता दूं कि हमने एक लाख वैगन्स का लक्ष्य रखा था। यह बात सही है कि पिछले कुछ वर्षों में वैगन्स के उत्पादन में और खरीदारी में कमी आई है। इस सम्बन्ध में मेरे पास सभी फीगर्स हैं। यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं उन्हें बतला सकता हूं। 1992 में 27500 वैगन्स का प्रावधान किया गया था लेकिन 26179 वैगन्स खरीदे गए। इसी तरीके से 1993-94 में 22500 का प्रावीजन था। उसके अगेनस्ट 19649 खरीदे गए। 1994-95 में 12000 वैगन्स का लक्ष्य रखा गया था लेकिन 10575 ख़रीदे गए। इसी प्रकार 1995-96 में 19950 का प्रावधान किया गया। आठवीं पंचवर्षीय योजना में एक लाख वैगन्स का टारगेट रखा गया था। उस टारगेट को देखते हुए इस वर्ष हमने 25 हजार वैगन्स खरीदने का निर्णय लिया है। मैं समझता हूं कि वह टारगेट पूरा हो जाएगा और वैगनों की कमी नहीं होगी।

[अनुवाद]

श्री प्रमोद महाजन : लघु उद्योग क्षेत्र के लिए माल डिब्बे उपलब्ध नहीं हैं...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : इस सम्बन्ध में मार्च के महीने में रहमान खान जी के सभापतित्व में महाराष्ट्र सभा में एक कमेटी बनी थी। उसका 6 महीने का समय था। उसने इस सम्बन्ध में सिफारिश की थी। शायद 12 मार्च को उस सदन में रखी गई थी। 15 मार्च को मंत्रालय के पास इसकी रिपोर्ट आई। हम विस्तार से इसकी जांच कर रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री संतोष मोहन देव : योजना आयोग ने भी वित्त मंत्रालय से और अधिक माल डिब्बे देने की सिफारिश की है...**(व्यवधान)** क्या आप ये डिब्बे प्राप्त करा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री राजीव प्रताप रूडी : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से एक नीतिगत प्रश्न पूछना चाहता हूं। वह यह कि उनके वार्षिक प्रतिवेदन में दर्शाया गया है कि 1980-81 के बीच में देश में चल रहे वैगन्स की संख्या चार लाख 946 थी जो दस वर्ष की अवधि अर्थात् 1994-95 में इन वैगन्स की संख्या घटकर दो लाख 91360 रह गई है। मैं मंत्री महोदय से यह पूछना चाहता हूं कि गत एक दशक में एक लाख से अधिक रेलवे वैगन्स पटरी से नीचे उतर गये हैं या उनकी संख्या में कमी आयी है, ये वैगन्स सामान ढोने के काम में आते थे, इसके लिये माननीय मंत्री महोदय का क्या जवाब है?

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने जो कहा है वह सही नहीं है। सही फिगर्स तो चार लाख 63037 वैगन्स हैं। मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य ने संभवतः यह कहा कि पहले फोर व्हीलर्स थे और अब ऐट व्हीलर्स के हैं। और इसका अनुपात 2:5 होता है। उस दृष्टि से जो वेगन्स की संख्या बतला रहे हैं, वह सही नहीं है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया संक्षिप्त और सटीक प्रश्न पूछिए।

श्री पी.आर. दास मुंशी : श्रीमन, आप पिछली सरकार में श्रम मंत्री थे, इसलिए आप इस तथ्य से अवगत होंगे। मंत्री महोदय ने अभी-अभी बताया कि माल डिब्बों की कोई कमी नहीं है। उन्होंने यह भी कहा कि सीमेंट, खाद्यान्न, इस्पात आदि क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जा रही है।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि सरकारी उपक्रमों के क्षेत्र में सबसे बड़ा उपक्रम जूट एकक जिसको एन जे एम सी कहते हैं, महीनों से माल डिब्बों की कमी से पीड़ित है। इसके परिणामस्वरूप 25,000 मजदूरों को विलम्ब से वेतन मिल रहा है। राष्ट्रीय जूट निर्माण निगम (एन.जे.एम.सी.) के अध्यक्ष अनेक बार रेल बोर्ड को अनुरोध कर चुके हैं पर अभी तक माल डिब्बे उन्हें नहीं दिए गए। मैं आपको एक घटना का उदाहरण देता हूं। मैं कल अपने निर्वाचन क्षेत्र में था। मैंने वहां देखा कि वहां 25,000 मजदूरों को केवल माल डिब्बे ना मिलने के कारण समय पर वेतन नहीं मिल रहा है। परिणाम स्वरूप तैयार माल का लदान नहीं हो रहा है। जूट निगम के अध्यक्ष एक आई.ए. एस. अधिकारी से कम नहीं है। उन्होंने मुझे रेल बोर्ड के साथ हुए अपने पत्राचार को दिखाया। क्या मंत्री महोदय इस सम्बन्ध में तुरन्त उचित कदम उठाएंगे?

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने जो बात कही है, मैं उसकी जांच कराऊंगा। जैसाकि मैंने पहले कहा पिछले तीन सालों में वैगन्स का जितना अनुपात होना चाहिये था, वह नहीं लिया गया है, इसलिये मैं माननीय सदस्य को यह जानकारी देना चाहता हूं कि हमें जो जानकारी दी गयी है उसके आधार पर हर मौसम को ध्यान में रखकर वैगन्स को उपलब्ध कराया जाता है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं देख रहा हूं कि श्री गिरि का हाथ ऊंचा है। वह सुबह से ही हाथ उठा रहे हैं।

श्री सुधीर गिरि : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने बताया कि माल डिब्बों की बढ़ी हुई मांग की पूर्ति के लिए माल डिब्बे प्राप्त करने होंगे। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या ये माल डिब्बे देश के बाजार से खरीदे जाएंगे या विदेश से। भूतपूर्व रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ ने बताया था कि देश की मांग को पूरा करने के लिए

रेलवे ने विदेश से माल डिब्बे खरीदे हैं। भविष्य में माल डिब्बों की मांग बढ़ेगी। मंत्री महोदय ने बताया कि माल डिब्बे खरीदने पड़ेंगे। ये माल डिब्बे देश के बाजार से खरीदे जाएंगे या विदेश से?

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष महोदय, इस संबंध में उन्होंने विस्तार से अनुशंसा की है। कभी जब बीच में ओपन टैण्डर किया गया था तो उसके कारण भी काफी बाधाएं उत्पन्न हुई थी लेकिन मैं माननीय सदस्यों से इतना ही कहना चाहूंगा कि जहां तक विदेश से लेने का सवाल है, हम विदेश से नहीं लेंगे। जो भी चीज आएगी उसके लिए देश के अंदर ही कंपीटीशन होगा।...(**व्यवधान**)

[अनुवाद]

श्री वी.वी. राघवन : उत्तर में मंत्री महोदय ने बताया कि खाद्यान्न आदि विशेष क्षेत्रों में प्राथमिकता दी जा रही है। केरल में हमारा यह अनुभव रहा है कि हम जब दूर-दराज राज्यों से चावल और अन्य आवश्यक वस्तुएं प्राप्त करते हैं तो वे माल डिब्बों के अभाव में वहां पड़ी रहती हैं और हमें भारी विलम्ब शुल्क देना पड़ता है। परिणामस्वरूप कीमतें बढ़ जाती हैं। केरल के प्रति भेद-भाव बरता जा रहा है। अधिकारी माल डिब्बे मंजूर करने वाले अधिकारियों पर केरल को आवश्यक वस्तुओं के लदान के लिए माल डिब्बे जारी ना करने के लिए दबाव डालते हैं। इस कारण इन आवश्यक वस्तुओं के मूल्य बढ़ते जा रहे हैं। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वे अधिकारियों को निर्देश दें वे केरल को आवश्यक वस्तुओं के लदान के लिए माल डिब्बे मंजूर करने को प्राथमिकता दें।

श्री राम विलास पासवान : प्राथमिकता देने का कोई प्रश्न नहीं है।

[हिन्दी]

जहां कहीं हमको इस संबंध में शिकायतें मिलती हैं, हम तुरन्त इस संबंध में कार्रवाई करते हैं और जैसा कि मैंने माननीय सदस्यों को बताया कि पिछले चार साल में जो वैगन्स का उत्पादन कम हुआ है, 81,000 के लक्ष्य में से 74,303 वैगन ही हम प्राप्त कर पाए और उस कमी को पूरा करने के लिए हम इस साल 25,000 वैगन ले रहे हैं और मैं समझता हूं कि जो शिकायतें हैं वह दूर हो जाएंगी।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा : अध्यक्ष महोदय, गुजरात नमक उत्पादन करने में सबसे आगे है। वहां नमक इतना ज्यादा इकट्ठा हो जाता है कि समय पर उनको वैगन नहीं मिल रही है और गुजरात के व्यापारी नमक के वैगन के लिए परेशान होते हैं। आने वाले सीजन में गुजरात के लोगों ने नमक के लिए जो वैगन मांगी हैं, वह वैगन पूर्ण रूप से उनको आवंटित की जाएं और दूसरी बात यह है कि गुजरात में कोयला आधारित विद्युत पृथक है। कभी कभी कोयला न मिलने से विद्युत की बहुत कमी हो जाती है। मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि कोयले और नमक के लिए जो वैगन की आवश्यकता गुजरात को हैं, क्या वह उनको पूर्ण रूप से आवंटित करेंगे?

श्री राम विलास पासवान : मैंने पहले ही कहा कि जितने वैगन हैं, उनमें 7000 वैगन केवल गुजरात के हैं और निश्चित रूप से हम उस पर ध्यान देंगे।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : लगता है आज का दिन रेलवे के लिए ही है अगला प्रश्न भी रेलवे पर ही है।

[हिन्दी]

छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

*83. **श्री गंगा राम कोली** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वित्त वर्ष के दौरान राजस्थान में छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने के संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या मथुरा-बादी-धोलपुर रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

[अनुवाद]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) राजस्थान में किसी छोटी लाइन का आमान परिवर्तन नहीं किया जा रहा है। बहरहाल, चालू वित्त वर्ष के दौरान जिन मीटर लाइनों का आमान परिवर्तन किया जाएगा, वे इस प्रकार हैं.:-

मेहसाणा-अजमेर, वीरमगाम-मेहसाणा और मारवाड़-जोधपुर।

(ख) और (ग). बादी के रास्ते मथुरा से धौलपुर के लिए कोई लाइन नहीं है संभवतः माननीय सदस्य का आशय धौलपुर-सिरमथुरा छोटी लाइन से है। इस लाइन के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण का कार्य प्रगति पर है। इस संबंध में सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हो जाने के बाद ही आगे विचार करना संभव होगा।

[हिन्दी]

श्री गंगा राम कोली : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि चालू वित्त वर्ष में राजस्थान में छोटी लाइनों के बड़ी लाइन में बदलने के संबंध में ब्यौरा क्या है? इसमें मथुरा लिखा है जो मिसप्रिंट है, यह सरमथुरा है। सरमथुरा, बाड़ी और धौलपुर रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने को कोई प्रस्ताव है या नहीं?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्यों को यह जानकर खुशी होगी कि देश में जितने गेज कनवर्जन हुए हैं उसमें राजस्थान का नम्बर किसी से पीछे नहीं है बल्कि आगे है।

श्री गंगा राम कोली : क्या सब मीटर गेज में है इसीलिए आगे है?

श्री राम विलास पासवान : आपने जो प्रश्न पूछा है वह इन्होंने ठीक कहा कि मथुरा से धौलपुर तक तो सबसे बड़ी लाइन है ही ...(**व्यवधान**)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय ने अपना उत्तर पूरा नहीं किया है।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : आपने धौलपुर से सरमथुरा के संबंध में पूछा है और कहा हैं कि राजस्थान के जो आंकड़े हैं वे 1.4.92 के अनुसार कुल मीटर गेज 4506 किलोमीटर है और नैरो गेज में 84 किलोमीटर है और 1995-96 तक 1310 किलोमीटर का आमान परिवर्तन हुआ है तथा 521 किलोमीटर के आमान परितर्वतन का काम प्रगति पर है और एक्शन रिपोर्ट में हमने 1682 किलोमीटर को भी जोड़ दिया है। डिफेंस का एक्युअल एक्शन नौवीं योजना में सुरक्षा लेखा में 576 किलोमीटर है। इस तरीके से कुल मिलाकर 4089 किलोमीटर एक्शन प्लान सारी चीजों के तहत हो गया और टोटल वहां 5506 किलोमीटर है और उसमें से यदि आप 4089 किलोमीटर निकाल दें तो केवल 417 किलोमीटर बचा है और मैं समझता हूं कि यह जो उपलब्धि है यह संतोषजनक है और अभी भी इस साल में, पिछले पांच साल में गेज कनवर्जन में जितना भी पैसा पूरे देश में खर्च हुआ है उसमें 34 प्रतिशत केवल राजस्थान में हुआ है इसलिए स्थिति बहुत संतोषजनक है।...(**व्यवधान**)

श्री गंगा राम कोली : यह जवाब संतोषजनक नहीं है। मैंने निवेदन किया है कि धौलपुर से सरमथुरा जो पूरा एरिया है वहां कम से कम दस लाख आदमी रोज आते जाते हैं, वह नैरो गेज है। मैं यह पूछना चाहता हूं कि इसका निर्माण आप कब तक करेंगे। यह तो सदियों पुरानी बात है, यह निर्माण की बात नहीं है। वहां राजस्थान में कुछ हुआ हो नहीं है।

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष जी, जो वस्तुस्थिति थी वह मैंने बता दी है। अब मैं माननीय सदस्य से आग्रह करूंगा कि बजट की प्रतीक्षा करें।...(**व्यवधान**)

डा. गिरिजा व्यास : महोदय, मैं यह कहना चाहती हूं कि साउथ राजस्थान पूरी तरह से ब्रॉड गेज से अछूता है। केवल राजस्थान के एक हिस्से में गेज कनवर्जन का काम हुआ है जबकि उदयपुर इससे वंचित है। महोदय, उदयपुर में 85 प्रतिशत टूरिस्ट आते हैं जो क्षेत्र 85 प्रतिशत जिंक की मांग को पूरा करता है, 90 प्रतिशत रॉक फास्फेट की मांग को पूरा करता है, जहां सिल्वर और गोल्ड की नई खदानें भी हैं, जो पर्यटन की दृष्टि से सबसे महत्वपूर्ण है, उस इलाके को अछूता छोड़ दिया गया है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहती हूं कि माननीय कलमाडी जी ने उदयपुर में जो एक फेज का फाउंडेशन ले किया था उसका कार्य कब शुरू करेंगे?

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष जी, मैं आपका मार्गदर्शन चाहूंगा क्योंकि अभी रेल बजट 12 बजे पेश होने वाला है और एक रेलवे लाइन के संबंध में प्रश्न पूछा जा रहा है।...(**व्यवधान**)

[अनुवाद]

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : मैं मंत्री महोदय से पहले यह जानना चाहता हूं कि क्या कवीलन रोंकोटाह मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने और इस लान पर माल गाड़ियां चलाना बन्द करने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है, और यदि हां, तो क्यों?

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय किसी विशेष लाइन के बारे में अभी नहीं बता सकते क्योंकि 12 बजे (रेल) बजट पेश किया जा रहा है। केवल नीति विषयक मामलों पर ही प्रश्न पूछिए अन्य के बारे में नहीं।

श्री सत महाजन : यह एक आम घोषित नीति है कि देश भर में एक ही गेज की लाइनें होंगी। मैं जानना चाहता हूं कि क्या उस नीति को त्याग दिया गया है और यदि नहीं, तो कांगड़ा-पठानकोट-जोगिन्दर नगर तथा कालका-शिमला लाइनों की छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदलने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

राजस्थान को 33 प्रतिशत राशि आवंटित की गई है, जबकि हिमाचल प्रदेश में एक पैसा खर्च नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : मैं इतना ही कह सकता हूं कि वर्तमान सरकार की नीति यह है कि देश के जो उपेक्षित एरियाज हैं, नैगलेक्टेड एरियाज है, उन पर ज्यादा से ज्यादा ध्यान दिया जाए और उसमें जितनी दूरी तक संभव होता है नौर्मल रूल्स में थोड़ी ढिलाई बरतकर काम करने की कोशिश करते हैं। माननीय सदस्य को मालूम है कि नई रेलवे लाईन लेने के लिये सबसे पहले उसका सर्वे किया जाता है, उसके बाद प्रोपोजल प्लानिंग कमीशन के पास भेजा जाता है, उसके बाद बोर्ड के पास जाता है, बोर्ड के बाद कैबिनेट कमेटी में जाता है और फिर सी.सी.ए. में जाता है। इतने प्रोसैस से निकलने के बाद उसे अंतिम रूप दिया जाता है। लेकिन हमारी सरकार की जो पौलिसी नौर्थ-ईस्ट के संबंध में है, डैजर्ट एरियाज के संबंध में है, जम्मू-कश्मीर के संबंध में है, हिमाचल प्रदेश के संबंध में है, मध्य प्रदेश के संबंध में है, जो भी पिछड़े हुए इलाके हैं, उनके संबंध में हम विशेष ध्यान दे रहे हैं।...(**व्यवधान**)

[अनुवाद]

श्री सत महाजन : आमान बदलने के बारे में उत्तर में कुछ नहीं बताया गया। मैं केवल आमान बदलने के बारे में कह रहा हूं, नई लाइनों के बारे में नहीं।

[हिन्दी]

श्री लालमुनी चौबे : मेरा प्रश्न किसी राज्य से संबंधित नहीं है, बल्कि पूरे देश से संबंधित है। मैं जानना चाहता हूं कि समान दूरी,

समान किराया होते हुए भी रेलों के पहुंचने के समय भिन्न-भिन्न हैं, कहीं कम और कहीं ज्यादा है। क्या सरकार इस पर विचार करेगी कि जब समान दूरी और समान किराया हैं लेकिन पहुंचने का समय भिन्न है, इस दृष्टि से क्या किराए में तबदीली की जाएगी?

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष महोदय, समान दूरी, समान किराया और समान समय संभव हो जाएगा, अगर माननीय सदस्य कोआपरेट करना शुरू कर दें...**(व्यवधान)**

श्री लालमुनी चौबे : मेरा प्रश्न मूल रूप से किराए के संबंध में है...**(व्यवधान)** समान दूरी और समान किराये के साथ साथ क्या पहुंचने का समय समान संभव है...**(व्यवधान)**

श्री गिरधारी लाल भार्गव : जब माननीय सुरेश कलमाड़ी जी रेल मंत्री थे तो वे मानते थे कि बांदी कुई से आगरा फोर्ट तक का रेल ट्रैक जोड़ना बहुत आवश्यक है क्योंकि उसके कारण हर महीने नहीं, हर रोज कम से कम 20 लाख रुपए का नुकसान हो रहा है। उन्होंने इस ट्रैक का शिलान्यास किया, भाटा गाढ़ा लेकिन उसके बाद कोई प्रगति नहीं हुई। मैं मंत्री जी स्पष्ट रूप से जानना चाहता हूं कि बांदीकुई से आगरा फोर्ट तक का ट्रैक कब तक पूरा हो जाएगा क्योंकि दो बार उसके टैंडर हो चुके हैं और दोनों बार कैंसिल कर दिया गए। मैं आपसे स्पष्ट रूप से जानना चाहता हूं कि उस ट्रैक को आप कब तक पूरा करा देंगे? इसके अलावा जैसा अभी बहनजी ने सवाल किया कि उदयपुर ट्रैक का भाटा भी गाढ़ा जा चुका है। रेल मंत्री की कुर्सी नहीं बदल सकती जबकि उस पर बैठने वाले लोग बदल सकते हैं। मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इन दोनों प्रोजैक्ट्स के काम कब तक पूरे हो जाएंगे?

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष जी, मैं इतना ही कह सकता हूं कि अभी आपके सामने रेलवे का बजट आएगा और रेलवे बजट पर चर्चा करने का आपको मौका मिलेगा। यदि उसमें कोई लाईन छूट जाएगी तो उस लाईन के बारे में रेलवे बजट पर चर्चा के उत्तर के समय मैं जानकारी माननीय सदस्यों को दूंगा।

डा. राम लखन सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश में जितनी रेलवे लाइनों का काम अधूरा पड़ा हुआ है, जिन पर निर्माण-कार्य लगभग ठप्प है, क्या उनका कार्य शीघ्र पूरा कराने का कष्ट करेंगे, उनके लिये आज प्रस्तुत होने वाले बजट में प्रावधान करेंगे।

श्री राम विलास पासवान : हमारी इच्छा है और सरकार की नीयत है कि जितने मीटर गेज के ट्रैक हैं, उन सबको ब्रौडगेज में कन्वर्ट करना आवश्यक है और हम उन्हें नौवीं योजना तक ब्रौडगेज में कन्वर्ट करने की कोशिश करेंगे। लगभग 7000 किलोमीटर ऐसे ट्रैक बचे हैं जिन्हें कन्वर्ट करना है। यदि फिर भी कुछ बचेंगे तो उन्हें दसवीं योजना के शुरू में खत्म कर दिया जाएगा।

इसलिए उसमें देखना पड़ता है कि जितने मीटर गैज हैं या नैरो गेज हैं वे सारे कन्वर्जन के लिए उपयुक्त हैं या नहीं। उनमें जो आवश्यक हैं और जिनको हम सही समझते हैं उनको हम समयबद्ध कार्यक्रम के तहत परिवर्तन करेंगे।

खाद्यान्न उत्पादन वाले क्षेत्र

+

84. **जस्टिस गुमान मल लोढा :**

प्रा. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा :

क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में वर्ष 1993-94, 1994-95 और 1995-96 के दौरान कुल कितनी भूमि पर सब्जियों और फलों सहित गेहूं, धान, तिलहनों, दलहनों और अन्य मोटे अनाजों की खेती की गई;

(ख) क्या कुछ राज्यों के किसानों ने गेहूं और धान की खेती के बजाय अन्य फसलों की खेती में रूचि दिखाई है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) सरकार द्वारा गेहूं और धान की खेती के लिए किसानों को प्रोत्साहित करने हेतु क्या कदम उठाने का विचार है?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) से (घ). एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) 1993-94, 1994-95 तथा 1995-96 के दौरान गेहूं, धान, तिलहन, दाल, मोटे अनाज, फलों तथा सब्जियों की खेती के तहत आने वाले क्षेत्र का ब्यौरा निम्नलिखित है :—

खेती के तहत क्षेत्र

(मिलियन हैक्टे.)

फसल	1993-94	1994-95	1995-96 (संभावित)
गेहूं	25.15	25.64	25.18
धान	42.54	42.24	42.42
तिलहन	26.90	25.26	26.24
दालें	22.25	23.17	23.46
मोटे अनाज	32.81	32.50	31.74
सब्जियां*	4.27	-	-
फल*	2.94	-	-

* 1994-95 तथा 1995-96 के आकलन अभी तक उपलब्ध नहीं हुये हैं।

(ख) और (ग). कृषकों ने अपनी आय में वृद्धि करने के लिये अपनी फसल प्रणाली का विविधीकरण करने में रूचि दिखाई है। तथापि, इस विविधीकरण का चावल तथा गेहूं पर तो नहीं, लेकिन मोटे अनाजों जैसी कम पैदावार देने वाली अन्य फसलों पर प्रतिकूल असर पड़ा है।

(घ) गेंहू तथा धान के उत्पादन में वृद्धि करने के लिये दो केन्द्रीय प्रायोजित योजनायें कार्यान्वित की जा रही हैं; ये हैं : (1) चावल आधारित फसल प्रणाली वाले क्षेत्रों में समेकित अनाज विकास कार्यक्रम तथा (2) गेहूं आधारित फसल प्रणाली वाले क्षेत्रों में समेकित अनाज विकास कार्यक्रम 7 ये इन फसलों के उत्पादन तथा उत्पादकता में वृद्धि करने में कृषकों को मदद देने तथा लाभकारी मूल्य सुनिश्चित करने के अलावा हैं।

जस्टिस गुमान मल लोढा : माननीय अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न सारे राष्ट्र के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है। इस समय गेहूं, चावल, बाजरा, जौ का उत्पादन लगातार कम होता जा रहा है ओर कैश क्रॉप्स, कपास का लुभाव बढ़ रहा हैं इसके कारण चारों ओर गेहूं, चावल, बाजरा और जौ की कमी हो रही है तथा दूसरी ओर काश्तकारों और कंज्यूमर्स को परेशानी हो रही है। इसका सबसे बड़ा कारण यह है कि रेम्युनरेटिव प्राइस फिक्स न करके प्रोक्योरमेंट प्राइस जो फिक्स की जाती हैं उसमें जमीन की कीमत और काश्तकार के घर वाले काम करते हैं उनकी लेबर का ध्यान नहीं रखा जाता है। मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि क्या प्रोक्योरमेंट प्राइस फिक्स करते समय जमीन की कीमत और काश्तकार के घर के लोग काम करते हैं उनकी लेबर लगाकर प्रोक्योरमेंट रिम्युनेटिव करेंगे? ताकि काश्तकार राइस और बीज पैदा कर सके।

श्री चतुरानन मिश्र : अध्यक्ष महोदय, यह सही है कि क्रोप्स का डाइवर्सन हो रहा है। किसान उसी क्षेत्र में जाएगा जहां उसे ज्यादा इनकम होगी, ज्यादा प्रोफिट होगा। आज लोगों का टेस्ट बदल रहा हैं लोग कोर्स फूड ग्रेन्स को न खाकर चावल की तरफ, आल ओवर दी वर्ल्ड, वही खाना खा रहे हैं। इसीलिए डाइवर्सन हो रहा है। क्योंकि उनकी इनकम ऑयलशीडस या कॉटन में ज्यादा है इसलिए उस तरफ डाइवर्सन हो रहा है।

जहां तक प्राइस पॉलिसी की बात है, उसके बारे में जो माननीय सदस्य कह रहे हैं उसको हम देखेंगे कि किस ढंग से एग्रीकल्चर प्राइस कमीशन उन बिंदुओं पर विचार करेगा।

जस्टिस गुमान मल लोढा : अध्यक्ष महोदय, मैं यह भी जानना चाहूंगा कि हमारे यहां जो सिंचाई का सिस्टम है वह विश्व में सबसे महंगा है। क्या माननीय मंत्री महोदय, इस्राइल के स्प्रिंकलर और ड्रिप इरिंगेशन सिस्टम के लिए कोई विशेष सब्सिडी देने का इंतजाम करेंगे, ताकि वह सिस्टम काश्तकार के लिए फायदेमंद हो सके और कम खर्चे में ज्यादा प्रोडक्शन हो सके?

श्री चतुरानन मिश्र : अध्यक्ष महोदय, सिंचाई मेरे मातहत नहीं है। जो कुछ आपका कहना है वह मैं सिंचाई मंत्री जी को भेज दूंगा, यही मैं कह सकता हूं।

श्री नीतीश कुमार : धान और गेहूं में स्प्रिंकलर और ड्रिप इरिंगेशन सिंस्टम से सिंचाई नहीं हो सकती।

प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने डाइवर्सिफिकेशन का सबसे बड़ा कारण इनकम इंक्रीज करने का माना है। मेरा कहना है कि वह ठीक नहीं है। यह तो मजबूरी के कारण हुआ है। सुगरकैन जलाया जा रहा है और जो दाम थे वे नहीं मिल रहे हैं। पंजाब के लोगों का 20 करोड़ रुपया मिलों की ओर बकाया है। इसके और कारण हैं। पहला कारण तो यह है कि इनपुट्स की जो प्राइसेज राइज हुई हैं, फर्टीलाइजर, डीजल, इलैक्ट्रिसिटी की जो प्राइसेज राइज हुई हैं वह मुख्य कारण है। इन्होंने कहा है कि आई. सी.डी.पी. राइस और आई.सी.डी.पी. व्हीट के लिए जो स्कीम बनाई गई, उन्होंने रिम्युनरेशन प्राइस के लिए प्रपोजल दिए।

मगर इन्होंने क्या किया, वह नहीं बताया गया और मैं यह जानना चाहता हूं कि प्राइस इंडैक्स के साथ अगर उनकी प्राइसेस को जोड़ा जाए, तो क्या सरकार उसके लिए तैयार है और दूसरी बात मैं यह जानना चाहता हूं कि नैचुरल कैलेमिटीज की वजह से किसानों का जो नुकसान होता है उसके लिए क्राप इंश्योरेंस देने के लिए आप तैयार हैं और तीसरी बात मैं यह जानना चाहता हूं,...

अध्यक्ष महोदय : नहीं, तीसरी बात नहीं, पहले इनका उत्तर आ जाने दीजिए।

प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा : अध्यक्ष महोदय, मेरा तीसरा सवाल भी इसी में है कि जो पैडी और राइस है, खासतौर से पंजाब और हरियाणा में उसकी लिफ्टिंग नहीं हुई और जो सपोर्ट प्राइस अनाउंस की वह नहीं दी गई। जो मूल्य घोषित किया गया उससे पिछले साल भी और इस साल भी 20 रुपए प्रति क्विंटल कम दाम दिए गए, जिसके कारण किसानों का करोड़ों रुपया सरकार के ऊपर बकाया है। क्या सरकार उस धन को किसानों को देने के लिए तैयार है?

श्री चतुरानन मिश्र : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि जो कृषि मंत्रालय है उसका काम बुवाई से लेकर फसल की कटाई तक है। जब शुगरकेन कट जाता है, तो स्टेट गवर्नमेंट के अधिकार क्षेत्र में आ जाता है और पिराई से लेकर चीनी की स्टेज में जब पहुंच जाता है, तो खाद्य मंत्रालय के अन्तर्गत आ जाता है। इसलिए यदि बुवाई से कटाई तक का जवाब माननीय सदस्य पूछना चाहते हैं, तो मैं दूंगा। चूंकि माननीय सदस्य का प्रश्न मुझसे सम्बन्धित नहीं है। इसलिए मैं माननीय सदस्य के प्रश्न को सम्बन्धित मंत्रालय को ट्रांसफर कर दूंगा। ...(व्यवधान)

श्री नामदेव दिवाथे : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से यह पूछना चाहता हूं कि धान और गेहूं का जो मूल्य है उसमें उत्पादन खर्च को जोड़कर क्या सरकार समर्थन मूल्य निर्धारित करेगी और उसके अनुसार इन खाद्यान्नों का समर्थन मूल्य देगी?

[अनुवाद]

श्री चतुरानन मिश्र : अध्यक्ष महोदय, मैं उनका प्रश्न नहीं समझ सका हूं।

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपना प्रश्न दोहराएं।

[हिन्दी]

श्री नामदेव दिवाथे : क्या खर्च पर आधारित भाव किसानों को देंगे?...**(व्यवधान)**

श्री चतुरानन मिश्र : अध्यक्ष महोदय खर्च का भी कोई मापदंड तय करना होगा क्योंकि मान लीजिए कोई पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, तो वहां पर खेती में पैसा अधिक लगता है और कहीं पर एडवांस है, तो वहां पर पैसा खेती में कम लगता है।...**(व्यवधान)**

श्री नामदेव दिवाथे : अध्यक्ष महोदय, क्या मंत्री महोदय खेती उपज खर्च पर आधारित भाव देकर किसानों को खेती करने के लिए प्रोत्साहित करेंगी?...**(व्यवधान)**

श्री चतुरानन मिश्र : अध्यक्ष महोदय, जैसा मैंने बताया अलग-अलग स्थानों पर अलग-अलग खर्च आएगा। यदि कहीं प्रोडक्टिविटी ज्यादा है, तो कास्ट आफ प्रोडक्शन कम होगा। यह स्थान-स्थान के लिए वैरी करता है। इसलिए उसमें एकसमानता नहीं लाई जा सकती है।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपा कर मंत्री महोदय का उत्तर सुनें। इस तरह बोलते रहेंगे तो उत्तर कैसे मिलेगा?

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री गंगा चरण राजपूत : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से कृषि मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि किसानों का जो दैवी आपदाओं के कारण नुकसान होता है, जैसे बाढ़ से सूखे से या अन्य कारणों से, तो सरकार जो मुआवजा देती है, उसके जो मापदंड हैं, वे बहुत पुराने हैं। इसके कारण चाहे एक लाख का नुकसान हो या दस लाख रुपए का लेकिन सरकार वही पुराने मापदंड के अनुसार 1500 से 2500 रुपए के बीच में मुआवजा देती है। इसलिए क्या सरकार इस मुआवजे को बढ़ाना चाहती है, यदि नहीं तो क्या कारण हैं, क्यों नहीं बढ़ाना चाहती है? जबकि यदि शहरों में व्यापारियों का नुकसान होता है, तो उसमें 5-10 लाख रुपए तक का मुआवजा दिया जाता है और किसान को वहीं पुराना मुआवजा दिया जाता है?

[अनुवाद]

श्री चतुरानन मिश्र : अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न फसल बीमा से सम्बन्धित है। इसके उत्तर के लिए समय दिया जाए। तभी मैं इसे स्पष्ट कर सकता है। अगली चर्चा के दौरान मैं इस पर प्रकाश डालूंगा ...**(व्यवधान)**

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[हिन्दी]

नई रेलगाड़ियां चलाना

***85. श्री दत्ता मेघे** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वर्ष के दौरान किन-किन रेल मार्गों पर नई रेलगाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है; और

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) और (ख). ये बजट प्रस्तावों के भाग हैं।

[अनुवाद]

मीटर गेज रेल लाइनों की लम्बाई

***86. श्री के.पी. सिंह देव :**
श्री अमर पाल सिंह :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में पांच पूर्व मीटर गेज रेल लाइनों की जोन-वार लम्बाई कितनी थी;

(ख) इन पांच वर्षों में मीटर गेज लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने संबंधी कार्य में जोन-वार कितनी प्रगति हुई; और

(ग) यात्री यातायात एवं माल परिवहन में और अधिक तेजी लाने के लिए पूरे देश में एक समान बड़ी रेल लाइन उपलब्ध कराने के लक्ष्य को कब तक पूरा कर लिया जाएगा?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) पांच वर्ष पहले (31.3.1991 को) भारतीय रेलों पर मीटर गेज लाइनों की क्षेत्रवार लम्बाई इस प्रकार थी :—

क्षेत्रीय रेल	31.3.91 को मीटर लाइन मार्ग कि.मी.
मध्य	–
पूर्व	–
उत्तर	3,033
पूर्वोत्तर	4,092
पूर्वोत्तर सीमा	2,998
दक्षिण	4,333
दक्षिण मध्य	3,572
दक्षिण पूर्व	–
पश्चिम	5,391
जोड़	23,419

(ख) 1.4.91 से 31.3.96 तक मीटर लाइन/छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के संबंध में की गई क्षेत्रवार प्रगति इस प्रकार है :—

रेलवे/जोन	91-92	92-93	93-94	94-95	95-96
	कि.मी.	कि.मी.	कि.मी.	कि.मी.	कि.मी.
मध्य	–	–	42	–	28
पूर्व	–	–		–	–
उत्तर	–	446	436	452	21
पूर्वोत्तर	21	68	220	129	208
पूर्वोत्तर सीमा	–	–	181	43	115
दक्षिण	–	405	263	270	92
दक्षिण मध्य	114	227	332	530	294
दक्षिण पूर्व		35	82	23	-
पश्चिम	–	170	63	358	–
कुल	135	1351	1619	1805	758

(ग) सभी मीटर लाइन/छोटी लाइनों को परिवर्तित करने का प्रस्ताव नहीं है। एक आमान परियोजना का उद्देश्य उन चुनिंदा मीटर लाइनों/छोटी लाइनों का आमान परिवर्तन करना है जो वैकल्पिक मार्ग उपलब्ध कराएगी, अतिरिक्त क्षमता का सृजन करेंगी और यातायात संभाव्यता वाले क्षेत्रों की विकास संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करेंगी तथा परिचालनिक/सामरिक महत्व की दृष्टि से अपेक्षित लाइनों का आमान परिवर्तन करना है।

अब तक रेल मंत्रालय ने 14500 कि.मी. लम्बी मीटर लाइन/छोटी लाइनों की आमान परिवर्तन की दृष्टि से पहचान की है। जिसमें 5533 कि.मी. का आमान परिवर्तन किया जा चुका है। आठवीं योजना में लगभग 6800 कि.मी. (पहले ही परिवर्तित की जा चुकी 5533 कि.मी. सहित) का आमान परिवर्तन कार्य पूरा हो जाने की संभावना है तथा शेष लाइनों को नौवीं योजना अवधि में शुरू किया जाएगा।

[हिन्दी]

चौकीदार रहित रेल फाटकों पर दुर्घटनाएं

*87. श्री पंकज चौधरी :

प्रो. अजित कुमार मेहता :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में 1996 के प्रारंभ से चौकीदार रहित रेल फाटकों पर जोन-वार कितनी दुर्घटनाएं हुई और उनमें कितने लोग घायल हुए और कितने मारे गये;

(ख) ऐसे चौकीदार रहित रेल फाटकों की जोन-वार संख्या कितनी है जिनकी पहचान दुर्घटना-प्रवण फाटकों के रूप में की गई है;

(ग) क्या सरकार ने दुर्घटनाओं से बचने हेतु एक सुरक्षा प्रणाली उपलब्ध कराने के लिए चरणबद्ध तरीके से इन चौकीदार रहित रेल फाटकों पर चौकीदार तैनात करने के लिए कोई कार्यक्रम बनाया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसमें अब तक कितनी प्रगति हुई है?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) 1.1.96 से 30.6.96 तक की अवधि से संबंधित अपेक्षित सूचना इस प्रकार है :

रेलवे	दुर्घटनाओं की संख्या	मारे गए व्यक्तियों संख्या	घायल हुए व्यक्तियों की संख्या
मध्य	2	1	6
पूर्व	–	–	–
उत्तर	9	18	18
पूर्वोत्तर	3	27	6
पूर्वोत्तर सीमा	2	21	27
दक्षिण	6	42	18
दक्षिण मध्य	8	13	33
दक्षिण पूर्व	1	–	4
पश्चिम	5	4	3
	36	126	115

(ख) किसी भी समपार की अधिक दुर्घटना होने वाले समपार के रूप में पहचान नहीं की गई है क्योंकि ऐसे किसी भी समपार, जिस पर 1.1.96 से 30.6.96 की अवधि में दुर्घटना हुई, पर इससे पहले के 5 वर्षों के दौरान कोई दुर्घटना नहीं हुई।

(ग) और (घ). यद्यपि बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदार की व्यवस्था राज्य सरकारों के अनुरोध पर उनकी ही लागत पर की जाती है, परंतु रेलों ने विनिश्चय किया है कि संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार रेलों द्वारा मेय समापारों पर स्वयं चौकीदार की व्यवस्था की जाएगी। रेलों ने यह भी विनिश्चय किया है कि किसी भी मौजूदा चौकीदार वाले समपार को बिना चौकीदार वाला समपार नहीं बनाया जाएगा।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय मानवाधिकार आयोग द्वारा दौरे

*88. **श्री हरिन पाठक** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय मानवाधिकार आयोग ने हाल ही में देश के विभिन्न स्थानों का दौरा किया था;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त दौरों के दौरान आयोग को राज्यवार कुल कितनी तथा किस तरह की याचिकाएं/ज्ञापन प्राप्त हुए;

(घ) इन दौरों का क्या परिणाम निकला; और

(ङ) इन दौरों पर कितनी धनराशि व्यय की गई?

गृह मंत्री (श्री इन्द्रजीत गुप्त) : (क) और (ख). जी हां, श्रीमान्। पिछले एक वर्ष के दौरान आयोग ने निम्नलिखित स्थानों का दौरा, उनके सामने उल्लिखित अवधि के दौरान किया :-

(एक) हैदराबाद	21.8.95 से 25.8.95 तक
(दो) मुम्बई एवं पूना	25.9.95 से 27.9.95 तक
(तीन) फिरोजाबाद	27.2.96 से 28.2.96 तक
(चार) शिमला	02.6.96 से 04.6.96 तक

(ग) और (घ). इन दौरों के दौरान आयोग को विभिन्न व्यक्तियों एवं एजेंसियों से, मानवाधिकार उल्लंघन की शिकायतें प्राप्त हुई हैं। इन शिकायतों को, आयोग में सीधे प्राप्त अन्य शिकायतों के साथ प्रोसेस किया जाता है और दौरों के दौरान प्राप्त शिकायतों का अलग से कोई रिकार्ड नहीं रखा जाता। इन दौरों के समय, आयोग ने मानवाधिकार उल्लंघन के अनेक मामलों की मौके पर ही जांच की है, राज्य सरकार के अधिकरियों, चिकित्सकों एवं विधि क्षेत्र के प्रतिनिधियों, गैर सरकारी संगठनों एवं मानवाधिकार कार्यकर्ताओं से मुलाकात की। इसके परिणाम स्वरूप दोषी अधिकारियों के खिलाफ कार्रवाई करने; जहां जरूरी हो, वहां उपचारात्मक उपाय करने और पीड़ितों को क्षतिपूर्ति का भुगतान करने जैसी सिफारिशें संबंधित प्राधिकारियों से की गई। अनेक मामलों में आयोग ने दोषी अधिकारियों के खिलाफ सक्षम न्यायालय में कार्रवाई करने की सिफारिश की है।

(ङ) भाग (क) और (ख) में उल्लिखित दौरों पर राष्ट्रीय मानवाधिकार आयोग द्वारा 89.396.00 रु. की राशि खर्च की गई है।

[हिन्दी]

महिलाओं पर अत्याचार

*89. **डा. रामकृष्ण कुसमरिया :**
कुमारी उमा भारती :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में गत तीन वर्षों के दौरान महिलाओं पर अत्याचारों में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो राज्य वार कितने मामले दर्ज किए गए और उन पर क्या कार्यवाही की गई;

(ग) क्या सरकार का विचार महिलाओं पर अत्याचारों के मामलों को तेजी से निपटाने कि लिए विशेष महिला अदालतों की स्थापना करने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) इन अदालतों के कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है; और

(च) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्री (श्री इन्द्रजीत गुप्त) : (क) और (ख). उपलब्ध सूचना के आधार पर चार विवरण संलग्न हैं। विवरणों I, II और III में महिलाओं के प्रति हुए अपराधों की घटनाओं की घटनाओं के बारे में विवरण दिया गया है जबकि विवरण IV की गई कार्रवाई के बारे में है।

(ग) से (च). जिला/अधीनस्थ न्यायालयों में न्यायिक प्रशासन, राज्य सरकारों/उच्च न्यायालयों के क्षेत्राधिकार में आता है। अपनी आवश्यकताओं के अनुसार इस प्रकार के न्यायालय गठित करना संबंधित राज्य सरकारों/उच्च न्यायालयों का कार्य है।

विवरण-I

वर्ष 1995 के दौरान महिलाओं के प्रति किए गए अपराधों की घटनाएं (राज्य व संघ शासित क्षेत्रवार)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	बलात्कार	अपहरण और व्यवयहरण	दहेज संबंधी मौतें	पति व रिश्तेदारों द्वारा क्रूरता	छेडछाड़	अभद्र व्यवहरण	जोड़
राज्य								
1.	आंध्र प्रदेश	827	530	575	2053	1899	2451	8335
2.	अरुणाचल प्रदेश	29	7	0	3	20	0	59
3.	असम	508	604	19	209	146	5	1491
4.	बिहार	775	273	338	356	145	9	1896
5.	गोवा	13	18	2	16	27	17	93
6.	गुजरात	266	515	114	1428	850	258	3431
7.	हरियाणा	189	180	166	293	276	536	1640
8.	हिमाचल प्रदेश	87	185	18	160	257	22	729
9.	जम्मू एवं कश्मीर	136	356	20	3	185	207	907
10.	कर्नाटक	220	276	266	1153	930	157	3002
11.	केरल	168	145	10	381	468	19	1191
12.	मध्य प्रदेश	2486	904	370	1500	5572	546	11378
13.	महाराष्ट्र	1107	903	746	6746	2996	1415	13913
14.	मणिपुर	5	71	0	1	30	0	107
15.	मेघालय	21	2	0	1	19	0	43
16.	मिजोरम	32	2	0	0	44	0	78
17.	नागालैंड	0	1	0	0	0	0	1
18.	उड़ीसा	372	274	254	201	910	120	2131
19.	पंजाब	87	108	147	41	15	2	400
20.	राजस्थान	390	2303	369	1984	1587	27	7160
21.	सिक्किम	4	6	0	0	18	0	28
22.	तमिलनाडु	96	330	79	254	680	942	2471
23.	त्रिपुरा	69	51	5	41	100	0	266
24.	उत्तर प्रदेश	1764	2403	1952	2905	2416	2618	14048
25.	पश्चिम बंगाल	740	709	256	2187	1074	12	4978
	जोड़ (राज्य)	10971	11156	5706	21916	20664	9363	79776
संघ शासित क्षेत्र								
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	3	4	0	14	27	9	57
27.	चण्डीगढ़	4	27	3	11	14	23	82
28.	दादरा व नगर हवेली	0	2	1	4	3	0	10
29.	दमन एवं दीव	1	1	0	3	1	0	6
30.	दिल्ली	255	641	107	113	259	2107	3482
31.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0	0
32.	पांडिचेरी	8	6	0	3	17	507	541
	कुल (संघ शासित राज्य)	271	681	111	148	321	2646	4178
	कुल (समस्त भारत)	11242	11837	5817	22064	20986	12009	83964

विवरण-II

वर्ष 1994 के दौरान महिलाओं के प्रति किए गए अपराधों की घटनाएं (राज्य व संघ शासित क्षेत्रवार)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	बलात्कार	अपहरण व व्यापहरण	दहेज संबंधी मौतें	यातनाएं (पति व उसके रिश्ते-दारों द्वारा क्रूरता)	छेडछाड़	अभद्र व्यवहार	लड़कियों का आयात (वर्ष तक का)	सती प्रथा रोकथाम अधिनियम	आई.टी.पी. अधिनियम	महिलाओं का अभद्र प्रस्तुतिकरण (रोकथाम) अधिनियम	जोड़
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
राज्य												
1.	आंध्र प्रदेश	854	571	396	2295	2185	3710	6	0	264	38	10319
2.	अरुणाचल प्रदेश	28	25	0	3	28	1	0	0	0	0	85
3.	असम	441	600	13	293	184	13	1	0	0	0	1545
4.	बिहार	823	524	296	483	432	75	3	0	8	129	2773
5.	गोवा	7	9	0	16	21	11	0	0	15	0	79
6.	गुजरात	290	520	105	1563	1017	97	34	1	3	45	3775
7.	हरियाणा	198	240	191	351	356	426	3	0	1	13	1779
8.	हिमाचल प्रदेश	110	178	4	140	286	19	0	0	0	0	737
9.	जम्मू एवं कश्मीर	123	316	1	11	237	213	0	0	0	0	901
10.	कर्नाटक	279	320	170	1159	1159	94	0	0	2013	88	5282
11.	केरल	193	105	9	550	579	3	0	0	54	16	1609
12.	मध्य प्रदेश	2801	971	354	1815	6362	1158	23	0	4	21	13509
13.	महाराष्ट्र	1275	912	519	7105	3007	541	41	0	163	5	13568
14.	मणिपुर	6	67	0	1	8	0	0	0	4	0	86
15.	मेघालय	32	14	0	0	11	0	0	0	1	0	58
16.	मिजोरम	37	8	0	1	32	0	0	0	0	0	78
17.	नागालैंड	1	2	2	0	1	0	0	0	0	0	6
18.	उड़ीसा	364	221	169	361	955	122	2	0	8	11	2213
19.	पंजाब	108	112	117	87	60	8	21	1	1	5	520
20.	राजस्थान	1002	2276	298	2277	1505	49	28	0	25	1	7462
21.	सिक्किम	8	4	0	0	31	0	0	0	0	0	43

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
22.	तमिलनाडु	265	441	83	247	935	1195	3	0	4825	17	8011
23.	त्रिपुरा	61	32	6	45	95	0	1	0	0	0	240
24.	उत्तर प्रदेश	2021	2860	1977	3943	2891	2216	0	0	6	0	15914
25.	पश्चिम बंगाल	743	773	85	3037	1295	17	0	0	34	0	5984
	जोड़ (राज्य)	12070	12201	4795	25783	23772	9968	166	2	7430	389	96576
संघ शासित क्षेत्र												
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	4	4	1	3	18	5	0	0	0	0	35
27.	चण्डीगढ़	9	41	3	14	17	40	0	0	0	0	124
28.	दादरा व नगर हवेली	2	5	0	7	1	0	0	0	0	0	15
29.	दमन एवं दीव	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30.	दिल्ली	261	741	132	136	291	116	1	0	102	0	1780
31.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32.	पांडिचेरी	5	6	4	3	18	367	0	0	15	0	418
	कुल (संघ शासित क्षेत्र)	281	797	140	163	345	528	1	0	117	0	2372
कुल (समस्त भारत)		12351	12998	4936	25946	24117	10496	167	2	7547	389	98948

विवरण-III

वर्ष 1995 के दौरान महिलाओं के प्रति किए गए अपराधों की घटनाएं
(राज्य व संघ शासित क्षेत्रवार)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	बलात्कार	अपहरण व व्यपहरण	दहेज संबंधी मौतें	पति व उसके रिश्तेदारों द्वारा क्रूरता	छेड़-छाड़
1	2	3	4	5	6	7
राज्य						
1.	आंध्र प्रदेश	834	552	452	2365	2437
2.	अरुणाचल प्रदेश	24	28	1	1	26
3.	असम	217	297	5	100	62
4.	बिहार	351	203	103	178	196
5.	गोवा	20	14	5	13	30
6.	गुजरात	248	651	61	1926	1042
7.	हरियाणा	256	310	191	391	430
8.	हिमाचल प्रदेश	110	156	4	200	264
9.	जम्मू एवं कश्मीर	122	302	0	11	199
10.	कर्नाटक	262	319	273	1499	1348
11.	केरल	244	106	17	681	826
12.	मध्य प्रदेश	3023	1095	446	2060	6535
13.	महाराष्ट्र	1332	960	502	8208	3478
14.	मणिपुर	10	58	0	0	29
15.	मेघालय	14	14	0	0	14
16.	मिजोरम	39	13	0	1	47
17.	नागालैंड	12	1	0	0	1
18.	उड़ीसा	470	273	140	346	1145
19.	पंजाब	91	141	134	119	65
20.	राजस्थान	874	2218	262	2673	1648
21.	सिक्किम	3	9	0	0	37
22.	तमिलनाडु	241	479	75	294	806
23.	त्रिपुरा	74	40	4	57	80
24.	उत्तर प्रदेश	1800	2480	1889	3227	2653
25.	पश्चिम बंगाल	787	807	95	3319	1314
	कुल (राज्य)	11458	11526	4659	27669	24712

1	2	3	4	5	6	7
संघ शसित क्षेत्र						
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	5	4	0	2	13
27.	चण्डीगढ़	5	27	1	17	8
28.	दादरा व नगर हवेली	1	5	0	4	4
29.	दमन एवं दीव	1	0	0	0	0
30.	दिल्ली	335	859	148	101	520
31.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0
32.	पांडिचेरी	2	4	3	1	5
	कुल (संघ शासित क्षेत्र)	349	899	152	125	550
	कुल (समस्त भारत)	11807	12425	4811	27794	25262

विवरण-III

वर्ष 1995 के दौरान महिलाओं के प्रति किए गए अपराधों की घटनाएं

(राज्य व संघ शासित क्षेत्रवार)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	अभद्र व्यवहार	लड़कियों का आयात (21 वर्ष तक की)	सती रोकथाम	अनैतिक देह व्यापार अधिनियम	महिलाओं का अभद्र प्रस्तुतिकरण (रोकथाम) अधिनियम	जोड़	टिप्पणी आंकड़े निम्न माह तक के
1	2	8	9	10	11	12	13	14
राज्य								
1.	आंध्र प्रदेश	2813	64	0	243	50	9810	
2.	अरुणाचल प्रदेश	1	0	0	0	0	81	
3.	असम	6	0	0	0	0	687	मई
4.	बिहार	6	4	0	1	0	1042	मई
5.	गोवा	6	0	0	59	0	147	
6.	गुजरात	45	21	1	3	8	4006	
7.	हरियाणा	405	10	0	0	0	1993	
8.	हिमाचल प्रदेश	22	0	0	2	0	758	
9.	जम्मू एवं कश्मीर	155	1	0	0	22	812	
10.	कर्नाटक	196	6	0	1853	5	5761	
11.	केरल	15	0	0	38	104	2031	
12.	मध्य प्रदेश	1192	17	0	26	489	14883	
13.	महाराष्ट्र	703	13	0	181	1	15378	
14.	मणिपुर	0	0	0	0	0	97	
15.	मेघालय	0	0	0	0	0	42	नवम्बर

1	2	8	9	10	11	12	13	14
16.	मिजोरम	0	0	0	0	0	100	
17.	नागालैंड	0	0	0	0	0	14	
18.	उड़ीसा	106	0	0	16	8	2504	नवम्बर
19.	पंजाब	11	27	1	2	2	593	
20.	राजस्थान	52	3	0	10	0	7740	अक्तूबर
21.	सिक्किम	0	0	0	0	0	49	
22.	तमिलनाडु	1773	4	0	4141	5	7818	
23.	त्रिपुरा	0	0	0	0	0	255	
24.	उत्तर प्रदेश	3140	3	0	4	215	15411	
25.	पश्चिम बंगाल	26	12	0	24	0	6384	
	कुल (राज्य)	10673	185	2	6603	909	98396	
संघ शासित क्षेत्र								
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0	0	0	0	0	24	
27.	चण्डीगढ़	12	0	0	0	0	70	
28.	दादर व नगर हवेली	1	0	0	0	0	15	
29.	दमन व दीव	0	0	0	0	0	1	नवम्बर
30.	दिल्ली	200	0	0	124	1	2288	
31.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0	
32.	पांडिचेरी	21	0	0	15	1	52	
	कुल (संघ शासित क्षेत्र)	234	0	0	139	2	2450	
	कुल (समस्त भारत)	10907	185	2	6742	911	100846	

विवरण-IV

वर्ष 1993 और 1994 के दौरान देश में महिलाओं के प्रति हुए बलात्कार, अनैतिक देह व्यापार रोकथाम अधिनियम, दहेज निवारण अधिनियम, अपराध के मामले अत्याचार की घटनाएं और गिरफ्तार किए गए व्यक्ति।

क्र.सं.	अपराधी शीर्ष	वर्ष	वर्ष के दौरान गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
1	2	3	4
1.	बलात्कार	1993	16453
		1994	18880
2.	महिलाओं का अपहरण और व्यवहरण	1993	18896
		1994	17552
3.	अनैतिक देह व्यापार अधिनियम	1993	15122
		1994	13864
4.	दहेज प्रतिषेध अधिनियम	1993	6107
		1994	6611

स्रोत : भारत के अपराध से आंकड़े

वर्ष 1993 और 1994 के दौरान पुलिस द्वारा देश में निपटाए गए मामले

क्र.सं.	अपराध शीर्ष	वर्ष	लम्बित मामलों सहित जांच पड़ताल हेतु कुल मामलों की संख्या	उन मामलों की संख्या					जांच हड़ताल हेतु लंबित पड़े मामलों की संख्या
				जांच पड़ताल मना कर दी गई	जांच-पड़ताल पूरी की गई				
					आरोप गलत पाया गया/ कानून की गलती	सही अंतिम रिपोर्ट पेश की गई	आरोप पत्र प्रस्तुत किया गया	जोड़ (6 7 8)	
1.	बलात्कार	1993	17179	51	962	741	10334	12037	5091
		1994	18299	31	983	822	11304	13109	5159
2.	महिलाओं और लड़कियों का अपहरण व व्यपहरण	1993	20840	125	3525	2398	8151	14074	6641
		1994	20716	84	3285	2362	7983	13630	7002
3.	अ.दे. व्यापार अधिनियम	1993	12895	0	11	132	12053	12196	699
		1994	10831	0	6	20	10084	10110	721
4.	दहेज प्रतिषेध अधिनियम	1993	3671	48	328	229	1810	2367	1256
		1994	3965	41	303	226	2223	2752	1172

क्र.स.	अपराध शीर्ष	वर्ष	लंबित मामलों सहित अभियोजन के लिए कुल मामले	विलय कर दिए गए अथवा वापस ले लिए गए	मामले जिनमें अभियोजन पूरा कर लिया गया			लंबित मामलों की संख्या
					दोषसिद्ध	दोषसिद्ध अथवा रिहा किए गए	जोड़	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	बलात्कार	1993	38178	137	1907	4386	6293	31748
		1994	43252	150	2342	5355	7697	35405
2.	महिलाओं और लड़कियों का अपहरण व्यवहरण	1993	37635	492	1559	3799	5358	31785
		1994	39831	404	1726	3805	5531	33896
3.	अ.दे.व्या. रोकथाम अधिनियम	1993	21114	10	11277	1188	12465	8639
		1994	18723	25	11029	1301	12330	6368
4.	दहेज प्रतिषेध अधिनियम	1993	5713	223	341	647	988	4502
		1994	6725	212	461	973	1434	5079

[अनुवाद]

यूरिया का आयात

***90. डा. लक्ष्मीनारायण पांडेय :** क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 1995-96 के दौरान आयात की गई यूरिया का मूल्य तथा इसकी मात्रा कितनी थी तथा वे किन-किन देशों से आयात की गई थी;

(ख) क्या इसके आयात किए जाने से पूर्व अन्तर्राष्ट्रीय निविदा आमंत्रित की गई थी;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है;

(घ) क्या 1995-96 में सरकार ने आवश्यकता से अधिक यूरिया का आयात कर लिया था;

(ङ) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) सरकार इस अतिरिक्त आयातित यूरिया का उपयोग किस प्रकार करना चाहती है।

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) और (ग). आयातित यूरिया की अधिकांश की खरीद विश्व स्तर के निविदा के आधार पर सरणीबद्ध एजेंसियों के माध्यम से की जाती है। मांग की अत्यावश्यकता, अन्तर्राष्ट्रीय उपलब्धता और मूल्यों, आपूर्ति की सुरक्षा आदि के आधार पर दीर्घावधि व्यवस्था करने के अतिरिक्त सीमित निविदाओं एवं मौके पर खरीददारी के माध्यम से भी उन्होंने खरीदारियां की है। उन्होंने आपूर्तिकताओं से सीधे बातचीत के माध्यम से अपने विवेकानुसार भी खरीददारियां की हैं।

(घ) से (च). वर्ष 1995-96 के दौरान यूरिया का आयात आकलित आवश्यकतानुसार किया गया।

विवरण

(मात्रा लाख मी. टन में)

क्र.सं.	देश	1995-96 मात्रा	1995-96 सी एण्ड एफ मूल्य (रु. करोड़ में)
1	2	3	4
1.	बंगलादेश	1.35	103.00
2.	बुलगारिया	0.73	54.64
3.	सी आई एस	12.79	976.82
4.	क्रोशिया	1.07	80.89
5.	जर्मनी	0.42	32.79
6.	इण्डोनेशिया	1.36	102.82
7.	कुवैत	2.64	200.23
8.	लीबिया	3.70	267.18
9.	कतार	2.37	172.76
10.	रोमानिया	3.56	267.14
11.	द. अरब	4.92	364.56
12.	यू ए ई	2.43	179.58
13.	पाकिस्तान	0.48	37.71

[हिन्दी]

नई रेल लाइनें बिछाने के लिए मानदण्ड

*91. **श्रीमती शीला गौतम :**

श्री रामेश्वर पाटीदार :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा नई रेल लाइनें बिछाने के लिए क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं;

(ख) उन राज्यों के नाम क्या हैं जिनमें चालू वर्ष के दौरान नई रेल लाइनें बिछाने का काम शुरू कर दिया गया है; और

(ग) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) रेलों पर नई लाइनों के निर्माण के लिए अपनाई जा रही नीति, राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की मई 1980 की सिफारिशों पर आधारित है जिसमें नई लाइनों का निर्माण करने के लिए निम्नलिखित मानदंड निर्धारित किए गए हैं :-

1. खनिज तथा अन्य सम्पदा का दोहन करने वाले नए उद्योगों को सेवित करने हेतु परियोजना-उन्मुख लाइनें।
2. मौजूदा संतृप्त मार्गों पर भीड़-भाड़ कम करने के लिए पूर्ण वैकल्पिक मार्गों के लिए अप्राप्त कड़ियां।
3. सामरिक महत्व की अपेक्षित लाइनें, तथा
4. नए विकास केन्द्र स्थापित करने या दूरस्थ क्षेत्रों से संपर्क स्थापित करने के लिए लाइनें।

नई लाइन परियोजनाएं उपरोक्त मानदंड के आधार पर शुरू की गई हैं। प्रत्येक मामले में प्रारंभिक इंजीनियरों एवं यातायात सर्वेक्षण किया जाता है तथा सर्वेक्षण के परिणामों से परियोजना की व्यवहार्यता सिद्ध हो जाने के बाद अथवा परियोजना उपरोक्त मानदंडों में से एक के अनुरूप होने पर रिपोर्ट योजना आयोग के विचारार्थ भेजी जाती है तथा अनका अनुमोदन प्राप्त हो जाने के बाद, 50 करोड़ रुपये से अधिक लागत वाली परियोजनाओं के लिए विस्तारित बोर्ड और आर्थिक मामलों से संबंधित मंत्रिमंडल समिति का अनुमोदन प्राप्त किया जाता है और तत्पश्चात कार्य को रेल बजट के माध्यम से शुरू किया जाता है। 50 करोड़ रुपये से कम लागत वाले कार्यों को रेल बजट में शामिल करने से पहले केवल योजना आयोग का ही अनुमोदन लिया जाता है।

(ख) और (ग). ब्यौरा बजट प्रलेख में उपलब्ध होगा जो आज बाद में सदन में प्रस्तुत किया जायेगा।

अनारक्षित कोच

*92. **डा. सत्यनारायण जटिया :** क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार आम यात्रियों के लिए रेल गाड़ियों में और अधिक अनारक्षित कोच जोड़ने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) और (ख). रेलों का, आधिकांशतः दूसरी श्रेणी के अनारक्षित सवारी डिब्बों वाली कम

दूरी की अतिरिक्त गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है। गाड़ी इंजन की कर्षण क्षमता के अनुकूल होने पर लम्बी दूरी की गाड़ियों में अतिरिक्त अनारक्षित सवारी डिब्बे लगाने का प्रस्ताव है।

[अनुवाद]

'ग्रामीणों का वनों पर अधिकार'

*93. **श्री मानवेंद्र शाह** : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में विशेषकर उत्तरकाशी और देहरादून जिलों में वन्य जीव अभ्यारण्यों के निकट बसने वाले ग्रामीणों को अपने मवेशियों को चराने, चारा तथा जड़ी-बूटियां इकट्ठा करने आदि की अनुमति नहीं है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार ने क्या निर्देश दिए हैं; और

(ग) सरकार द्वारा पर्यावरण संरक्षण एवं पीढ़ियों से वहां की स्थानीय जनता को मिले अधिकारों एवं सुविधाओं के बीच संतुलन बनाए रखने हेतु क्या उपाय किए गए है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) राज्य वन्यजीव प्राधिकारियों के अनुसार उत्तरकाशी और देहरादून जिलों सहित राज्य के वन्यजीव अभयारण्यों में स्थानीय ग्रामीणों के पशुओं की नियंत्रित चराई की अनुमति दी जाती है। किन्तु बाहर के ग्रामीणों को जड़ी-बूटियां और अन्य गैर-इमारती वन उत्पादन एकत्र करने की अनुमति नहीं दी जाती है।

(ख) अभयारण्य के किसी भाग में किसी भूभाग पर ग्रामीणों के अधिकार वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 के उपबंधों के तहत विनियमित होते हैं।

(ग) अभयारण्य की घोषणा की प्रक्रिया के दौरान यदि किन्हीं अधिकारों को स्वीकार किया जाना है, तो ऐसे क्षेत्रों को अभयारण्य से अलग किया जाता है अथवा यदि उनको अधिग्रहीत किया जाना हो, तो उनका स्वामित्वाधिकार रखने वालों को मुआवजा दिया जाता है। कुछ अधिकारों को, यदि वे वन्यजीव के हितों के प्रतिकूल न हों तो, जारी रखने की भी अनुमति दी जाती है। इसके अलावा, राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों में और उनके आसपास परिस्थितिकीय विकास की एक केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम चलाई जा रही है ताकि इस प्रकार के सुरक्षित क्षेत्रों पर स्थानीय लोगों का दबाव कम किया जा सके और उनको जैव-मास संसाधनों, जिनका वे वनों से दोहन करते हैं, के वैकल्पिक स्रोत प्रदान किए जा सकें।

[हिन्दी]

दिहाड़ी मजदूरों की सेवाओं को नियमित करना

*94. **श्री महेश कुमार एम. कनोडिया :**
श्री सत्यदेव सिंह :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में दिहाड़ी मजदूरों की सेवाओं को नियमित करने संबंधी कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) उनके मंत्रालय के अन्तर्गत विभिन्न विभागों में कुल कितने दिहाड़ी मजदूर कार्यरत हैं और वे कब से कार्यरत हैं; और

(ग) इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब तक ले लिया जायेगा?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) और (ग). यह मान लिया गया है कि यह प्रश्न रेलों पर नैमित्तिक श्रमिकों के संदर्भ में है। रेलों के विद्यमान अनुदेशों में नैमित्तिक श्रमिकों को विनियमित किए जाने की व्यवस्था पहले से ही है, अर्थात् उनके द्वारा किए गए कुल कार्य दिवसों के आधार पर, वरिष्ठता के अनुसार छान-बीन के बाद उनकी बारी पर नियमित पदों पर समाहित किया जाना, बशर्ते रिक्तियां उपलब्ध हों और उम्मीदवार उपयुक्त हो।

नैमित्तिक श्रमिकों का विनियमन एक सतत् प्रक्रिया है और विनियमन की प्रगति मुख्यतः नियमित स्थापन में रिक्तियों की उपलब्धता के अध्यधीन होती है।

रेलों पर कार्यरत नैमित्तिक श्रमिकों की कुल संख्या और उनके द्वारा की गई सेवा अवधि से संबंधित ब्यौरे एकत्र किए जा रहे हैं और सभापटल पर रख दिए जाएंगे।

सुरक्षा कोष

*95. **श्रीमती सुमित्रा महाजन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेलवे किन-किन शीर्षों से सुरक्षा कोष के लिए धनराशि प्रदान करती है;

(ख) क्या वर्ष 1994-95 तथा 1995-96 के दौरान इन शीर्षों के अन्तर्गत मध्य प्रदेश सरकार को कोई धनराशि उपलब्ध कराई गई थी; और

(ग) यदि हां, तो कितनी-राशि उपलब्ध करायी गयी तथा तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) रेलों पर "सुरक्षा निधि" नाम की कोई निधि नहीं है। बहरहाल, मांग सं. 12 विविध संचालन व्यय के अधीन लघु शीर्ष-100 के अंतर्गत "सुरक्षा" के लिए

निधि की व्यवस्था की जाती है। इस लघु शीर्ष के अंतर्गत लेखे के उप-शीर्ष इस प्रकार हैं :-

(एक) 110 - रेल सुरक्षा बल।

(दो) 120 - रेल सुरक्षा विशेष बल।

(तीन) 130 - आर्डर पुलिस।

(चार) 140 - विविध व्यय।

(ख) इन शीर्षों के अंतर्गत निधि का आबंटन रेलवे-वार किया जाता है न कि राज्य-वार।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

अनुकंपा के आधार पर नियुक्तियां

***96. श्री सौम्य रंजन : क्या रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनुकंपा के आधार पर नियुक्ति संबंधी अनेक मामले रेलवे के पास दो वर्षों से अधिक समय से लम्बित पड़े हैं:

(ख) यदि हां, तो ऐसे मामलों की कुल संख्या कितनी है और इसके क्या कारण हैं;

(ग) मृत रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों को रोजगार देने हेतु क्या कदम उठाए गये हैं और इन मामलों पर कब तक निर्णय लिए जाने की संभावना है; और

(घ) गत दो वर्षों के दौरान ऐसी कितनी नियुक्तियां की गई हैं?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) से (घ). अनुकंपा के आधार पर नियुक्तियां देने में विलम्ब विभिन्न कारणों यथा आश्रित के अवयस्क होने, अदालतों में कानूनी मामले लंबित होने और उपयुक्त रिक्तियां उपलब्ध न होने के कारण होता है।

क्षेत्रीय रेलों को अनुदेश दिए गए हैं कि वे इस प्रयोजन के लिए निर्धारित मार्ग-निर्देशों के अधीन सभी पात्र व्यक्तियों को अनुकंपा के आधार पर यथाशीघ्र नियुक्ति देने के लिए हर संभव प्रयास करें।

तथापि, अनुकंपा के आधार पर नियुक्ति के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित करना कठिन है क्योंकि यह उपयुक्त रिक्तियां, पात्र आश्रितों आदि की उपलब्धता जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है।

पिछले दो वर्षों के दौरान अनुकंपा के आधार पर नियुक्त किए गए व्यक्तियों की संख्या और दो वर्षों से ज्यादा समय से अनुकंपा के आधार पर नियुक्ति के लिए लंबित मामलों की संख्या के बारे में सूचना इकट्ठी की जा रही है और इसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा।

रेलगाड़ियों का देरी से चलना

***97. श्री रामचन्द्र वीरप्पा :**

श्री पी.एम. सुधीरन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को रेलगाड़ियों के विशेषकर लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों के प्रायः देरी से चलने की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो सामान्य परिस्थितियों में रेलगाड़ियों के देरी से चलने के क्या प्रमुख कारण हैं; और

(ग) रेलगाड़ियों के समय पर चलने के संबंध में निगरानी रखने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) से (ग). रेलों का सदा यह प्रयास रहा है कि गाड़ियां समय से चलें, बहरहाल, कुछ अवसरों पर गाड़ियां दुर्घटनाओं, आंदोलनों/बंदों, खतरे की जंजीर के खींचे जाने, शरारती गतिविधियों, धुंध/खराब मौसम, उपस्कर की खराबी आदि के कारण अवरूद्ध हो जाती हैं और समय से नहीं चल पातीं, भारतीय रेलों का समय पालन निष्पादन 1994-95 के 87.6 प्रतिशत से सुधरकर 1995-96 में 89.2 प्रतिशत हो गया है।

तथापि, रेलें गाड़ियों को उनके निर्धारित समय पर चलाने के लिए निरंतर गहन प्रयास कर रही हैं। इन प्रयासों में निम्नलिखित शामिल हैं :-

1. रेलवे बोर्ड तथा क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर समयपालन पर नजर रखने के लिए विशेष कक्षों की स्थापना और गाड़ियों का समय-पालन बनाए रखने तथा रेल उपभोक्ताओं की शिकायतों के निवारण के लिए नोडल अधिकारी नामांकित करना।
2. क्षेत्रीय रेलों पर महाप्रबंधक द्वारा विभागाध्यक्षों के साथ गाड़ियों के विलंब से चलने के कारणों का पता लगाने/उन्हें समाप्त करने के लिए प्रतिदिन एक समयपालन बैठक आयोजित की जाती है। इसी प्रकार मंडलों में मंडल रेल प्रबंधक द्वारा शाखा अधिकारियों के साथ एक समयपालन बैठक आयोजित की जाती है।
3. आवधिक रूप से विशेष समयपालन अभियान चलाए जाते हैं, अभियानों के दौरान वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा व्यक्तिगत रूप से गाड़ी चालन पर निगाह रखी जाती है, जो गाड़ियों के रेल इंजनों पर यात्रा करते हैं।

डेरी विकास संबंधी प्रौद्योगिकी मिशन

***98. श्रीमती वसुन्धरा राजे : क्या पशुपालन और डेरी मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) डेरी विकास संबंधी प्रौद्योगिकी मिशन किस वर्ष में आरंभ किया गया;

(ख) यह मिशन किन-किन राज्यों में शुरू किया गया है; और

(ग) इन राज्यों में प्रौद्योगिकी मिशन आरंभ किए जाने के बाद डेरी क्षेत्र में हुए विकास का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में पशुपालन और डेयरी विभाग के राज्य मंत्री (श्री रघुवंश प्रसाद सिंह) : (क) भारत सरकार द्वारा डेयरी विकास प्रौद्योगिकी मिशन का शुभारंभ वर्ष 1998 में किया गया था।

(ख) डेयरी विकास प्रौद्योगिकी मिशन की शुरूआत निम्नलिखित सोलह राज्यों में की गई है:—

आंध्र प्रदेश, बिहार, गोवा, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, तमिल नाडु, उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल तथा पांडिचेरी।

(ग) इन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में वर्ष 1987-88 से 1994-95 तक वार्षिक दुग्ध उत्पादन में की गई प्रगति इस प्रकार है :—

दुग्ध उत्पादन का अनन्तिम अनुमान

(हजार मीटरी टन में)

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र		87-88	94-95
1.	आंध्र प्रदेश	2807	4221
2.	बिहार	2648	3250
3.	गोवा	25	31
4.	गुजरात	2997	3650
5.	हरियाणा	2558	4062
6.	हिमाचल प्रदेश	478	655
7.	कर्नाटक	2189	3003
8.	मध्य प्रदेश	4272	5160
9.	महाराष्ट्र	2657	4811
10.	उड़ीसा	423	585
11.	पंजाब	4365	6215
12.	राजस्थान	3911	4850
13.	तमिलनाडु	3109	3694
14.	उत्तर प्रदेश	8595	11321
15.	पश्चिम बंगाल	2664	3240
16.	पांडिचेरी	26	31
	कुल	43724	58779

डेयरी क्षेत्र की समग्र उत्पादकता में वृद्धि करने तथा किसानों की आमदनी में वृद्धि करने के लिए मिशन ने पशु प्रजनन, आहार तथा प्रबंधन, उत्पाद तथा प्रसंस्करण प्रौद्योगिकी आदि को शामिल करते हुए 28 अनुसंधान कार्यक्रमों का पता लगाया गया है तथा उन्हें राष्ट्रीय अनुसंधान संस्थानों, कृषि विश्वविद्यालयों तथा राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड को सौंप दिया गया है। बीस परियोजनाओं को पूरा कर लिया गया है तथा अन्य परियोजनाएं संतोषजनक रूप से प्रगति कर रही हैं।

[हिन्दी]

* बरौनी उर्वरक संयंत्र

***99. श्री शत्रुघ्न प्रसाद सिंह : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बरौनी उर्वरक संयंत्र की स्थिति पूरी तरह खराब हो गई है;

(ख) यदि हां, तो सरकार का इसके पुनर्निर्माण और पुनरूद्धार हेतु क्या उपाय किये जाने का विचार है; और

(ग) इन उपायों को कब तक लागू कर दिया जाएगा?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) से (ग). हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कार्पोरेशन लि. (एचएफसी) के बरौनी एकक की क्षमता उपयोगिता बारंबार उपस्कर खराबियों, डिजाइन कमियों, दीर्घकालीन विद्युत कटौतियों, संयंत्र के पुरानेपन तथा कच्चे माल तथा अन्य इनपुटों की उपलब्धता में बाधा के कारण कम रही है।

2. बरौनी एकक सहित एचएफसी कंपनी को औद्योगिक एवं वित्तीय पुनर्गठन बोर्ड (बीआईएफआर) के पास भेजा गया है। एचएफसी के लिए पुनरुद्धार पैकेज जिसे सरकार द्वारा अप्रैल 1995 में सिद्धांत रूप में स्वीकृति मिली में अन्य बातों के साथ-साथ बरौनी एकक के सीमित पुनरुद्धार की परिकल्पना की गई थी। इस पैकेज के लिए आवश्यक नये निवेश (464.93 करोड़ रु.) के लिए निधि व्यवस्था नहीं हो सकी। एचएफसी के लिए पुनरुद्धार पैकेज को फिर से तैयार करने का निर्णय लिया गया है ताकि इसे वित्तीय संस्थाओं के लिए स्वीकार्य करने योग्य बनाया जा सके। अंतिम पुनरुद्धार पैकेज के लिए बीआईएफआर जो एक न्यायिक कल्प है, की मंजूरी अपेक्षित होगी। इस बीच, बरौनी एकक में उत्पादन एचएफसी को बजटीय सहायता देकर जारी रखा जा रहा है।

[अनुवाद]

उर्वरकों का उत्पादन

***100. डा. जी.आर. सरोदे : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान उर्वरकों के उत्पादन में कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) सरकार द्वारा उर्वरकों का उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक उर्वरक एकक को हुए लाभ और घाटे का ब्यौरा क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) और (ख). 1992-93 से उर्वरक पोषकों का उत्पादन नीचे दिया गया है :—

(लाख टन में)

वर्ष	नाइट्रोजन	फास्फेट
1992-93	74.30	23.06
1993-94	72.31	18.16
1994-95	79.45	24.93
1995-96	87.77	25.58

वर्ष 1992-93 के दौरान, नियन्त्रण मुक्त किये जाने के परिणामस्वरूप फास्फेटिक उर्वरकों के मूल्यों में तेजी से बढ़ोतरी हुई जिसके कारण फास्फेटिक उर्वरकों की खपत और उत्पादन में कमी हो गई। नाइट्रोजन पोषक के समग्र उत्पादन में भी काम्पलेक्स फॉस्फेटिक उर्वरकों से नाइट्रोजन के अंशदान में कटौती के कारण कमी दर्ज हुई। इस प्रवृत्ति में 1994-95 में बदलाव आया था।

(ग) उर्वरक उत्पादन में वृद्धि के लिए अपनाई गई रणनीति निम्नलिखित है :—

(एक) घरेलू यूरिया उद्योग को प्रतिधारण मूल्य-व-राज सहायता योजना के माध्यम से सहायता दी जाती है।

(दो) उर्वरक उद्योग को फीड स्टाक, ईंधन और रेल परिवहन के बीच तालमेल स्थापित करने के लिए सहायता दी जाती है।

(तीन) उर्वरक संयंत्रों में फीड स्टाक तथा ईंधन के रूप में उपयोग किये जा रहे तरल पैट्रोलियम उत्पादों की आपूर्ति रियायती मूल्य पर की जाती है।

(चार) सरकार की उदारीकरण नीति के एक अंग के रूप में अब उर्वरक संयंत्र स्थापित करने के लिए औद्योगिक लाइसेंस की आवश्यकता नहीं है।

(छः) उर्वरक क्षेत्र में निवेश को अन्य बातों के साथ-साथ उर्वरक उद्योग के लिए पूंजीगत माल की आपूर्तियों पर आयात शुल्क में छूट और सम निर्यात लाभों में रियायत, उर्वरक संयंत्रों द्वारा लिए गये दीर्घावधि ऋणों पर ब्याज दर में रियायत के माध्यम से प्रोत्साहित किया जाता है।

उर्वरक उत्पादन में वृद्धि करने के लिए केन्द्रीय सार्वजनिक/सहकारी क्षेत्र के उर्वरक एककों ने निम्नलिखित रणनीति अपनायी है :—

(एक) वर्तमान उर्वरक संयंत्रों का विस्तार/रिट्रोफिटिंग/पुररुद्धार।

(दो) नेपथा पर आधारित उर्वरक संयंत्र लगाकर तथा वर्तमान में कार्यान्वयनाधीन संयंत्रों और परिजोनाओं में दोहरी ईंधन/फीड स्टाक सुविधायें स्थापित करके प्राकृतिक गैस की उपलब्धता में कठिनाइयों पर काबू पाना।

(तीन) प्रचुर तथा सस्ती कच्ची सामग्री स्त्रोतों वाले देशों में संयुक्त उद्यम परियोजनाओं की स्थापना करना।

केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के रुग्ण उर्वरक उपक्रमों को बजटीय सहायता भी दी गई है ताकि वे अपना उत्पादन जारी रख सकें।

(घ) केन्द्रीय सार्वजनिक/सहकारी क्षेत्र के उर्वरक एककों को गत 3 वर्षों के दौरान हुये लाभ/हानि का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

सार्वजनिक तथा सहकारी क्षेत्र के उपक्रमों की लाभ प्रदत्ता

(रु. करोड़ में)

उपक्रम का नाम	शुद्ध लाभ [+ (/शुद्ध हानि) -]		
	1993-94	1994-95	1995-96 (अनन्तिम)
1	2	3	4
सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम			
(क) व्यवहार्य एकक			
1. एन.एफ.एल.	389.11	121.93	124.55
2. एफ.ए.सी.टी.	12.41	78.71	76.76
3. आर.सी.एफ.	-12.08	167.19	96.37
4. पी.पी.एल.	47.36	27.68	2.22
5. एम.एफ.एल.	-58.49	7.53	21.07
6. पी.पी.सी.एल.	-15.52	-5.88	0.31
योग (क)	362.79	397.16	321.28

1		2	3	4
(ख) हानि वाले एकक				
1.	एफ.सी.आई.	-272.60	-336.13	-426.62
2.	एच.एफ.सी.	-366.73	-395.79	-466.52
3.	पी.डी.आई.एल.	-12.93	-6.32	4.19
	कुल (ख)	-652.26	-738.24	-888.95
	योग (क + ख)	-289.47	-341.08	-567.67
सहकारी क्षेत्र उद्यम				
1.	आई.एफ.एफ.सी.ओ.	123.88	211.61	132.82
2.	कृभको	1111.86	197.39	201.95
	योग (2) :	235.74	409.00	334.77
	सकल योग :	-53.73	67.92	-232.90

[हिन्दी]

गंगा में प्रदूषण

578. श्री आनन्द रत्न मौर्य : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गंगा कार्य योजना के लागू होने के दस वर्ष व्यतीत हो जाने के बाद तथा 50 करोड़ रुपये से अधिक की राशि खर्च हो जाने के बाद भी गंगा नदी का पानी अभी भी तीनों राज्यों में बुरी तरह से प्रदूषित है;

(ख) यदि हां तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) सरकार द्वारा विभिन्न स्थानों पर गंगा नदी के प्रदूषण के स्तर का पता लगाने संबंधी कराए गए अध्ययन का ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार द्वारा मामले की जांच कराने तथा गंगा को प्रदूषण रहित बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए अथवा उठाने का प्रस्ताव है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) और (ख). गंगा कार्य योजना के अन्तर्गत शुरू की गई 261 स्कीमों में से 243 स्कीमों के पूरी हो जाने के साथ गंगा नदी की जलगुणवत्ता में स्पष्ट सुधार हुआ है। कार्य योजना का पूरा प्रभाव सभी स्कीमों के पूरा हो जाने के बाद ही देखा जा सकेगा। कानपुर में जैव रसायन आक्सीजन मांग के स्तर के संदर्भ में उल्लंघन जारी है क्योंकि कानपुर नगर के आधे भाग को ही गंगा कार्य योजना के पहले चरण में शामिल किया गया था। कभी-कभी कुछ अन्य नगरों में भी जैव रसायन आक्सीजन मांग के स्तर में प्रदूषण निवारण के लिए स्थापित सीवेज उपचार संयंत्र एवं स्थापित अन्य सुविधाओं को सुचारूढंग से बिजली न मिलने के कारण उल्लंघन की सूचना मिली है।

(ग) जल गुणवत्ता की स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए गंगा नदी क्षेत्रों में चुने गए स्थानों पर नियमित रूप से जल निगरानी की जा रही है। बी.ओ.डी. स्तर, जिससे प्रदूषण का मापन किया जाता है, के विभिन्न निगरानी केन्द्रों पर आंकड़े का विवरण संलग्न किया गया है।

(घ) गंगा कार्य योजना के दूसरे चरण के अन्तर्गत गंगा नदी की दो प्रमुख सहायक नदियों यमुना एवं गोमती के प्रदूषण निवारण के कार्यों को शामिल किया गया है। इसके अलावा सरकार ने गंगा कार्य योजना के चरण-1 के अन्तर्गत छूटे हुए नगरों के कार्यों के अलावा उत्तर प्रदेश के 4 तथा बिहार के 7 अतिरिक्त नगरों के प्रदूषण निवारण कार्यों का अनुमोदन कर दिया है।

विवरण

केन्द्र का नाम	दूरी कि. मी. में	जैव रसायन 1986	1987	आक्सीजन 1988	मांग 1989	मि.ग्रा./ली. 1990	1991	1992	1993	1994	1995
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ऋषिकेश	0	1.67	2.83	3.43	1.78	1.53	1.08	1.22	1.32	2.03	1.5
हरिद्वार अ./प्र.	30	1.80	3.93	3.50	1.90	1.77	1.10	1.95	1.4	2.08	1.7

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
गढ़मुक्तेश्वर ऊ./प्र.	175	2.20	2.65	4.93	4.53	3.4	1.63	उ.न.	1.6	2.46	2.4
कन्नौज ऊ./प्र.	430	5.53	2.65	2.18	0.95	2.63	उ.न.	2.06	2.3	2.68	2.4
कन्नौज अ./प्र.	433	उ.न.	5.13	5.63	1.05	3.03	3.00	2.74	2.47	3.04	3.2
कानपुर ऊ./प्र.	530	7.17	2.85	1.78	1.13	2.7	1.62	1.67	1.88	4.99	2.0
कानपुर अ./प्र.	548	8.57	9.65	13.40	3.50	3.45	65.80	25.00	24.46	8.52	5.5
इलाहाबाद ऊ./प्र.	733	11.40	7.00	2.80	2.58	2.58	2.33	1.95	1.84	2.27	4.5
इलाहाबाद अ./प्र.	743	15.50	8.18	3.08	2.33	2.03	1.65	1.93	1.88	3.57	3.2
वाराणसी ऊ./प्र.	908	10.13	4.10	3.33	3.00	2.62	1.18	0.89	0.79	1.83	2.5
वाराणसी अ./प्र.	916	10.60	4.75	4.28	3.95	5.94	1.89	1.31	0.95	2.87	1.4
पटना ऊ./प्र.	1188	1.95	1.93	1.98	0.35	0.30	1.37	1.16	1.23	1.6	1.5
पटना अ./प्र.	1198	2.20	2.05	2.15	0.40	0.33	0.85	1.55	1.50	1.55	1.4
राजमहल	1508	1.80	1.63	1.95	0.20	0.30	1.04	0.57	0.7	1.88	1.7
पल्टा	2050	उ.न.	1.00	1.28	1.00	0.93	0.83	0.95	0.88	2.53	2.1
उलूबेरिया	2500	उ.न.	1.05	1.05	0.93	0.97	0.84	0.97	0.85	3.18	2.8

बी.ओ.डी. 3 मि.ग्रा./1ली. के कम होना चाहिए।

[अनुवाद]

रेलवे प्रणाली का अधुनिकीकरण

579. श्री मनोरंजन भक्त : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे प्रणाली के आधुनिकीकरण के लिए बनाई गई योजना तथा इसको कार्यान्वित करने संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान रेल पटरी तथा दूरसंचार आदि के आधुनिकीकरण के संबंध में हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). प्रणाली के आधुनिकीकरण के लिए आठवीं योजना अवधि में तैयार और कार्यान्वित की गई तथा कार्यान्वित की जाने वाली कुछ महत्वपूर्ण योजनाएं इस प्रकार हैं :—

कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली की व्यवस्था बहुत से स्थानों पर की गई है। आठवीं योजना के दौरान, 31.3.92 को कंप्यूटरीकृत आरक्षण की व्यवस्था कुल 65 स्थानों पर थी जो बढ़कर 31.3.96 को 271 स्थानों पर हो गई है। इस प्रकार, भारतीय रेलों पर कुल आरक्षण का 92 प्रतिशत से अधिक कार्यभार कंप्यूटर पर सम्हाला जाता है। नेटवर्किंग व्यवस्था लागू करके, आरक्षण सेवाओं में और अधिक सुधार लाने की योजना है।

रेल कार्य-प्रणाली के अन्य क्षेत्रों में, जिनमें लेखांकन कार्य, कार्मिक प्रबंधन के कतिपय पहलु, वस्तु-सूची नियंत्रण, मालडिब्बा गणना तथा इंटरचेंज, गाड़ी पूछताछ प्रणाली आदि शामिल हैं, कंप्यूटरीकरण की शुरूआत कर दी गई है। स्वदेश में उत्पादन के लिए, तकनीक के हस्तांतरण के साथ-साथ उच्च क्षमता वाले बिजली तथा डीजल रेल इंजनों का आयात किया जा रहा है। उपनगरीय यात्रियों की सुविधा के लिए यातायात के अधिक घनत्व वाले मार्गों पर मुख्य लाइन के इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट तथा डीजल मल्टीपल यूनिट चलाए गए हैं। 160 कि.मी. प्रतिघंटा की रफ्तार के लिए उपयुक्त, उच्च गति वाले सवारी डिब्बे का परीक्षण किया जा रहा है।

रेलपथ को मजबूत बनाने के लिए नवीनतम डिजाइन के कंक्रीट स्लीपरों, आधुनिक रेल जुड़नारों तथा हैड-हार्डण्ड पटरियों का इस्तेमाल किया जा रहा है। रेलपथ का अधिकाधिक अनुरक्षण मशीनों से किया जा रहा है।

यातायात के उच्च घनत्व वाले गलियारों का विद्युतीकरण किया जा रहा है।

संरक्षा बढ़ाने के उद्देश्य से, सहायक चेतावनी प्रणाली, रूट-रिले इंटरलाकिंग, सालिड स्टेट इंटरलाकिंग, रेलपथ परिपथ का रेल प्रणाली पर विस्तार किया जा रहा है।

दूर संचार के आधुनिकीकरण में एनालॉग प्रणालियों को धीरे-धीरे डिजिटल प्रणालियों में बदलना शामिल है, जिनमें डिजिटल माइक्रोवेव, आप्टिकल फाइबर, तथा डिजिटल टेलीफोन एक्सचेंज सम्मिलित हैं। महत्वपूर्ण स्टेशनों पर, गाड़ियों के चालन की स्थिति के बारे में प्लेटफार्मों पर यात्रियों को सूचित करने के लिए माइक्रोप्रोसेसर पर

आधारित जन उद्घोषणा प्रणाली की व्यवस्था की जा रही है। आपात स्थिति/दुर्घटनाओं की स्थिति में तत्काल संपर्क स्थापित किया जा सके, इसके लिए रेलों द्वारा ड्राइवर, गार्ड तथा निकटवर्ती स्टेशन के बीच व्यापक गाड़ी रेडियो संचार प्रणाली की व्यवस्था भी की जा रही है।

बिलासपुर-कोचीन एक्सप्रेस

580. श्री रमेश चेन्नित्तला : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिलासपुर-कोचीन एक्सप्रेस में रसोई-यान जोड़ने और इस गाड़ी को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाने के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस पर क्या कार्यवाही की है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) मौजूदा नीति के अनुसार कुछ चुनी हुई लम्बी दूरी की मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में उनके समय ठहराव तथा मार्ग में पड़ने वाली स्थायी इकाइयों से खान-पान सेवा की पर्याप्तता को ध्यान में रखते हुए भोजन-यान की उपलब्धता तथा गाड़ी में अधिकतम अनमेय भार के अध्यधीन भोजन-यान उपलब्ध कराए जाते हैं। इस गाड़ी में भोजन यान अनुपस्थित में खान-पान सेवा की मांग मार्ग में पड़ने वाले स्टेशनों से पूरी की जाती है। परिचालनिक कठिनाइयों और संसाधनों की कमी को देखते हुए 7057/7058 बिलासपुर-कोचिन एक्सप्रेस को तिरूवनंतपुरम तक बढ़ाना फिलहाल व्यावहारिक नहीं है।

हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया

581. श्री सुनील खान : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान फर्टिलाजर कारपोरेशन ऑफ इंडिया (दुर्गापुर) को बी.आई.एफ.आर. की सूची में शामिल किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार द्वारा उर्वरक पर प्रति क्विंटल कितनी राज सहायता प्रदान की जा रही है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) और (ख). रुग्ण औद्योगिक कम्पनी (विशेष उपबन्ध) अधिनियम, 1985 के प्रावधानों के अनुसरण में हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कार्पोरेशन लि. (एच एफ सी) तथा इसकी दुर्गापुर इकाई अप्रैल, 1992 से औद्योगिक एवं वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड के सुपुर्द की गई है।

(ग) वर्ष 1995-96 के दौरान स्वदेशी और आयातित यूरिया पर दी गई औसत भारित राजसहायता 342.40 रुपए प्रति क्विंटल थी।

[हिन्दी]

आदमखोर लकड़बघ्घा

582. श्री सन्तोष कुमार गंगवार : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रतापगढ़ तथा इलाहाबाद सहित कुछ जिलों से आदमखोर लकड़बघ्घे द्वारा वहां बच्चों को मारे जाने संबंधी रिपोर्टें प्राप्त हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में क्या कार्यवाही की जा रही है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) और (ख). उत्तर प्रदेश राज्य वन प्राधिकारियों ने सूचित किया है कि 17 मार्च और 6 जुलाई, 1996 के बीच प्रतापगढ़, जौनपुर और सुल्तानपुर जिलों में भेड़िए के झुण्ड ने 21 बच्चों को मार दिया था।

(ग) राज्य वन्यजीव प्राधिकारियों ने पुलिस विभाग और जिला प्रशासन की मदद से प्रभावित क्षेत्रों में गहन कार्रवाई आरम्भ की थी और आतंक फैलाने वाले 4 भेड़ियों के झुण्ड को भगाने में सफल हुए थे।

[अनुवाद]

रेलवे उपरि पुलों का निर्माण

583. श्री डी. वेणुगोपाल : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलनाडु में अम्बुर शहर के निकट पछाईकुपम और वाणीयमबाद रेलवे फाटक हैं;

(ख) यदि हां, तो कब तक इन फाटकों के स्थान पर पुल बना दिये जायेंगे; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). व्यस्त समपारों को ऊपरी/निचले सड़क पुल द्वारा बदलने की प्रणाली इस प्रकार है कि राज्य सरकारें प्राथमिकता देते हुए निर्माण कार्य का प्रस्ताव करें तब रेलवे इन मामलों की जांच करती है तथा उन मामलों को निर्माण कार्यक्रम में शामिल किया जाता है, जिनके लिए विभिन्न पूर्व-अपेक्षित औपचारिकताएं राज्य सरकार द्वारा पूरी कर ली गई हैं। रेलें इन कार्यों को निर्माण कार्यक्रम में शामिल करते समय उस विशेष राज्य के लिए मौजूदा स्वीकृत कार्यों की मात्रा तथा उस राज्य सरकार द्वारा इन कार्यों के निष्पादन की गति का भी ध्यान रखती हैं।

[हिन्दी]

रेल सेवा आरंभ करना

584. श्री डी.पी. यादव : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुराबाद, गजरौला और सम्भल के बीच रेल सेवा शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई सर्वेक्षण किया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) परिचालनिक आवश्यकताओं और संसाधानों की तंगी के कारण।

[अनुवाद]

उत्तर बंगाल में रेलगाड़ियां

585. श्री जितेन्द्र नाथ दास : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि उत्तर बंगाल में चलने वाली रेलगाड़ियों की संख्या लोगों की मांग की तुलना में बहुत कम है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का उत्तर बंगाल से विभिन्न दिशाओं को जाने वाली रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) उत्तरी-बंगाल क्षेत्र में गाड़ी सेवाएं, यात्री यातायात की मांगों को पूरा करने के लिए कुल मिलाकर पर्याप्त हैं तथापि, इस क्षेत्र से गाड़ी सेवाएं बढ़ाने के लिए कुछ मांगें हुई हैं।

(ख) वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

महाराष्ट्र की सिंचाई परियोजनाएं

587. श्री राम नाईक : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के लागू होने के परिणामस्वरूप महाराष्ट्र में विशेष रूप से कोंकण और विदर्भ क्षेत्रों की अनेक सिंचाई परियोजनाओं में विलम्ब हो गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या सरकार का विचार सिंचाई परियोजनाओं के पूरा होने में अत्यधिक विलम्ब को ध्यान में रखते हुए इन्हें वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के क्षेत्राधिकार से बाहर रखने का है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) 30 जून 1996 की स्थिति के अनुसार वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत मंत्रालय में महाराष्ट्र की 8 सिंचाई परियोजनाएं लम्बित हैं। इन आठ सिंचाई परियोजनाओं में से महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र की 4 परियोजनाएं लंबित हैं और कोंकण की कोई परियोजना लंबित नहीं है।

(ख) परियोजनाओं के ब्यौरे दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ग) पूर्ण ब्यौरों की प्राप्ति पर वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत शीघ्रता से निर्णय के लिए प्रस्तावों पर कार्रवाई की जाती है। तथापि, सिंचाई परियोजनाओं को वन (संरक्षण) अधिनियम की परिधि से बाहर रखने का ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

विवरण

क्र.सं.	प्रस्ताव का नाम	क्षेत्रफल	वर्तमान स्थिति
1.	गोली मध्यम सिंचाई परियोजना यवतमल जिला	386.645 हे.	कार्रवाई चल रही है।
2.	जंबुलखेड़ा एम आई टी परियोजना गडचिरौली जिला	44.20 हे.	कार्रवाई चल रही है।
3.	हतीमोटा मध्यम सिंचाई परियोजना, चन्द्रपुर जिला	664.40 हे.	कार्रवाई चल रही है।
4.	गुल्टरा-2 रिसाव टैंक का निर्माण, धुले जिला	7.00 हे.	कार्रवाई चल रही है।
5.	उर्मिलानल-2 रिसाव टैंक का निर्माण, धुले जिला	6.00 हे.	कार्रवाई चल रही है।
6.	बाग्डा-1 रिसाव टैंक का निर्माण, धुले जिला	6.67 हे.	कार्रवाई चल रही है।
7.	उमरती, जलगांव जिले में रिवाव टैंक का निर्माण	14.30 हे.	कार्रवाई चल रही है।
8.	रामोहनपुर नवीन लघु सिंचाई टैंक का निर्माण गडचिरौली जिला	29.83 हे.	कार्रवाई चल रही है।

रेल दुर्घटनाएं

588. श्री सनत कुमार मंडल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्मचारियों के संतोषजनक रूप से कार्य न करने और उनकी लापरवाही के कारण हाल ही में अनेक रेल दुर्घटनाऐं हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसी दुर्घटनाओं से बचने के लिए रेल लाइनों और इंजनों में स्वचालित चेतावनी प्रणाली नामक सुरक्षा यंत्र लगाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो मुख्य रेल लाइनों पर सुरक्षा यंत्र लगाने में कितना खर्च आएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी नहीं। भारतीय रेलों पर पिछले कई वर्षों की तुलना में दुर्घटना की संख्या में निरंतर कमी आयी है।

(ख) ड्राइवर द्वारा खतरे का सिगनल पार करने के कारण दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सहायक चेतावनी प्रणाली की व्यवस्था करने का प्रस्ताव है। इन उपकरणों की चोरी रोकने के लिए चोरी रहित उपकरण के विकास के प्रयास किए जा रहे हैं।

(ग) जैसे ही उपयुक्त चोरी रहित उपकरण उपलब्ध होंगे, इस प्रणाली के वित्तीय निहितार्थ का आंकलन किया जाएगा और रेलों को कार्य शुरू करने के लिए कहा जाएगा।

[हिन्दी]

बागवानी/मत्स्य पालन के लिए योजनाएं

589. प्रो. रासा सिंह रावत : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान राजस्थान में बागवानी, फल वृक्षारोपण, मत्स्य पालन आदि के संबंध में कौन-कौन सी योजनाएं कार्यान्वित की गई हैं;

(ख) सरकार द्वारा उपरोक्त अवधि के दौरान इन योजनाओं के लिए अलग-अलग कितनी धनराशि उपलब्ध करायी गई है;

(ग) क्या राष्ट्रीय कृषि अनुसंधान परिषद अथवा किसी अन्य ऐसे अनुसंधान संस्थान द्वारा इन क्षेत्रों में कोई नई तकनीक विकसित की गई है; और

(घ) यदि हां, तो संबंधित लोगों को यह जानकारी देने और उन्हें प्रोत्साहन देने के लिए क्या कदम उठाए हैं?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) और (ख). विवरण संलग्न है।

(ग) बागवानी/मात्स्यिकी के क्षेत्र में अनुसंधान के फलस्वरूप विकसित महत्वपूर्ण नई तकनीकों का ब्यौरे संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) अनुसंधान के फलस्वरूप विकसित नई तकनीकों का प्रचार प्रसार किसानों में विकास कार्यक्रमों के कार्यान्वयन, किसानों के खेतों पर प्रदर्शन, कृष के प्रशिक्षण, सामूहिक विचार-विमर्श, दृश्य एवं श्रव्य साधनों तथा प्रचार सामग्री के माध्यम से किया जा रहा है।

विवरण-I

राजस्थान में कार्यान्वित की जा रही बागवानी तथा मात्स्यिकी विकास योजनाएं एवं विगत तीन वर्षों में जारी धनराशि

(लाख रुपये)

योजना का नाम	जारी धनराशि		
	1993-94	1994-95	1995-96
1		2	3 4
I. बागवानी			
1. समशीतोष्ण शुष्क उष्णकटिबंधीय फलों का विकास	47.66	76.64	35.00
2. मसालों का विकास	23.06	47.70	77.92
3. सब्जियों का विकास	10.38	6.54	8.77
4. वाणिज्यिक पुष्पोत्पादन	2.00	2.00	23.00
5. खुम्बी का विकास	23.00	2.00	-
6. कन्द तथा मूल फसलों का विकास	0.80	0.80	8.70
7. चिकित्सकीय तथा सुगंधित पौधों का विकास	-	-	0.75

1		2	3 4
8. खेती में प्लास्टिक का प्रयोग	30.19	70.44	–
9. पान के पत्तों का विकास	–	–	1.63
II. मात्स्यिकी			
1. ताजे पानी में मछली पालन	15.00	18.00	15.00
2. अन्तर्देशीय मात्स्यिकी सांख्यिकी	3.09	4.50	4.50
3. मछुआरों का कल्याण	–	–	2.00
4. अन्तर्देशीय मत्स्य विपणन	20.00	30.00	14.00
5. मात्स्यिकी प्रशिक्षण एवं विस्तार	–	–	0.50

विवरण-I

I. बागवानी :

(एक) बेर, नामतः, गोला, सेब और मुंडिया की उन्नत किस्मों की पहचान कर ली गई तथा उन्हें लोप्रिय बनाया गया। इसी प्रकार अनार की उन्नत किस्मों (जैलोर बीज रहित और गणेश) की पहचान कर ली गई है।

(दो) बेर बडिंग और अनार (कलम लगाना) के प्रवर्धन तकनीकों को बेहतर बनाया गया अनुकूलतम रूप से 6×6 मी. की दूरी पर बेर लगाने और 5×5 मी. की दूरी पर अनार लगाने की सिफारिश की गई। बेर की कलम के प्रत्यारोपण से संबंधित पॉलिपैक तकनीक का मानकीकरण किया गया।

(तीन) बेर-शुष्क भूमि फलियों का अन्तर्फसलन अनुकूल तथा किफायती पाया गया।

(चार) खजूर के डोका स्टेज के लिए कटाई बाद प्रौद्योगिकी का मानकीकरण किया गया।

(पांच) सब्जी फसलों में फूल गोभी की जापानी किस्म में पी.2 ओ. 5 और के.2 ओ. प्रत्येक की प्रति है। 60 कि. ग्राम के साथ-साथ 120 किलोग्राम प्रति है की दर से नाइट्रोजन का उपयोग तथा 60×40 से मी. की दूरी पर पौध लगाने तथा जयपुर की स्थिति में खरपतवार पर नियंत्रण पाने के लिए टमाटर की किस्म पूसा रबी के लिए हाथ से खरपतवार हटाने के साथ साथ उगने के पहले छिड़काव के रूप में एक किलोग्राम प्रति है की दर से पौडिमेथालिन के अनुप्रयोग की सिफारिश की गई। प्याज की फसल में खरपतवार पर नियंत्रण पाने के लिए दुर्गापुर में । किलोग्राम प्रति हे. (पी.पीआई.) की दर से फ्लूहलोरेलिन तथा 45 डी.ए.टी. पर एक बार हाथ से खरपतवार हटाना कारगर पाया गया।

(छः) आलू की कुफ्री जवाहर और कुफ्री सतलज को राजस्थान के आलू उत्पादक क्षेत्रों में खेती के लिये निर्मुक्त किया गया है।

(सात) समग्र पैदावार में सुधार लाने के लिए उदयपुर में उड़द और मूंगफली को शामिल करते हुए आपियम पॉपी आधरित फसल प्रणाली का विकास किय गया है।

(आठ) राजस्थान के वर्षा सिंचित क्षेत्रों के लिए धनिया की एक किस्म (यू.डी. 20) को अनुकूल पाया गया है।

जीरा के लिए जोबनर केन्द्र ने ज्वार-जीरा-ज्वार-गेहूं-ज्वार-सरसों की फसल क्रम के तीन वर्षों के फसल चक्र की सिफारिश की जिसे राजस्थान में अपनाये जाने के लिये सर्वोत्तम पाया गया। जोबनर केन्द्र पर से 11.12 क्विंटल प्रति हेक्टे. माननीकृत मेथी की 25 कि.ग्रा./हे. की दर की अधिकतम पैदावार मिली।

II. मात्स्यिकी

(एक) मिल्कफिश के 3.5 मि. टन/हैक्टे./वर्ष के रेकार्ड उत्पादन सहित फिनफिश तथा शेलफिश प्रजातियों का संवर्धन करने के लिये क्षारीयमृदा का उपयोग।

(दो) किसी छोटे जलाशय के लिये 220 किग्रा./हैक्टे./वर्ष के रिकार्ड उत्पादन सहित मध्यम तथा छोटे जलाशयों का विकास करने के लिए प्रबन्ध कार्यनिधियों तथा पद्धतियों का निरूपण

(तीन) मेजर कार्य तथा विदेशी कार्य के लिए तालाब संवर्धन प्रौद्योगिकी का मानकीकरण तथा कैटफिश विशेष रूप से संवर्धन प्रणाली में मागुर का प्रयोग करके एकल प्रजातियों का विविधीकरण।

[अनुवाद]

हाथियों और हिरणों की संख्या

590. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में हाथियों और हिरणों की राज्यवार संख्या का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या अभी भी देश के विभिन्न राज्यों विशेषकर केरल से हाथियों और हिरणों का अवैध शिकार करने/मारे जाने की घटनाओं की सूचना मिल रही है;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान मारे गए हाथियों और हिरणों की संख्या क्या है;

(घ) क्या हाथी दांत की बिक्री पर लगाए गए प्रतिबंध को प्रभावी ढंग से लागू नहीं किया जा रहा है; और

(ङ) यदि हां, तो हाथी को मारने वाले अपराधियों के लिए निवारक दंड सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) गत वर्षों में सभी राज्यों में जंगली हाथियों की कोई क्रमबद्ध गणना नियमित रूप से नहीं की गई। तथापि, 1985 में एशियाई हाथी विशेषज्ञ दल ने भारत में हाथियों की आबादी का क्षेत्रवार मोटा अनुमान लगाने का प्रयास किया था। एशियाई हाथी विशेषज्ञ दल के अनुसार 1985 में भारत में हाथियों की आबादी 16,560 और 21,361 के बीच थी। 1989 मे सुकुमार के अनुमान के अनुसार भारतीय हाथियों की आबादी 17,635 से 24090 के बीच थी। भारत सरकार 1993 में हाथियों की अनुमानित संख्या 22,796 और 28,346 के बीच बताई थी। 1993 में राज्य-वार अनुमानित आबादी का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है। देश में पाई जाने वाली हिरणों की सभी 9 प्रजातियों की राज्य-वार संख्या का ब्यौरा नहीं रखा जा रहा है।

(ख) और (ग). जी, हां, गजदन्तों के लिए जंगली हाथियों तथा हिरणों का भी यदा-कदा चोरी-छिपे शिकार की रिपोर्ट मिली हैं लेकिन जैसा कि अध्ययनों से संकेत मिला है, जंगली हाथियों अथवा हिरण की अधिसंख्य प्रजातियों की आबादी में कोई गिरावट नहीं आई है। गत तीन वर्षों के दौरान चोरी-छिपे मारे गए हाथियों की संख्या संलग्न विवरण-II में दी गई है।

(घ) और (ङ). देश में हाथी दांत की वस्तुओं की बिक्री पर लगे प्रतिबंध को प्रभावी ढंग से कार्यान्वित किया जा रहा है। हाथी को वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 की अनुसूची-I में रखा गया है, जिसके तहत इसको कानून द्वारा यथासंभव अधिकतम सुरक्षा प्रदान की गई है। हाथी दांत की वस्तुओं के व्यापार पर पूर्ण प्रतिबंध लगा दिया गया है ताकि हाथी दांत के लिए हाथियों के चोरी-छिपे शिकार को निरूत्साहित किया जा सके। इसको वनस्पतिजात और प्राणिजात की संकटापन्न प्रजातियों के अंतर्राष्ट्रीय व्यापार संबंधी कन्वेंशन के परिशिष्ट-I में भी शामिल किया गया है जिसमें हाथी दांत की वस्तुओं के अंतर्राष्ट्रीय व्यापार का निषेध किया गया है। अपराधियों को कम से कम एक साल की अवधि कैद की सजा दी जाएगी जिसको छः साल तक बढ़ाया जा सकता है। इसके साथ ही कम से कम 5000 रु. का जुर्माना भी किया जा सकता है। इस किस्म का अपराध दुबारा करने पर कैद की सजा दो साल से छः साल तक की हो सकती है और न्यूनतम जुर्माना 10,000 रु. का हो सकता है। भारत सरकार ने भारत में जंगली हाथियों के संरक्षण को अधिक प्रभावी बनाने के लिए 1991 में हाथी परियोजना चलाई। राज्यों को अपने सुरक्षा और संचार ढांचे को मजबूत बनाने के लिए भी सहायता दी जा रही है।

विवरण-I

1993 में विभिन्न राज्यों में जंगली हाथियों की अनुमानित आबादी

	राज्य	न्यूनतम	अधिकतम
1.	आंध्र प्रदेश	46	46
2.	अरुणाचल प्रदेश	2000	3000
3.	असम	5000	6000
4.	बिहार	500	600
5.	कर्नाटक	5000	6000
6.	केरल	3000	4000
7.	मेघालय	2500	3000
8.	उड़ीसा	1500	2000
9.	तमिलनाडु	2300	2500
10.	उत्तर प्रदेश	750	1000
11.	पश्चिम बंगाल	200	200
		22796	28346

विवरण-II

अवैध शिकारियों द्वारा मारे गए हाथियों की मृत्यु-रिपोर्ट यथा उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार

क्र.सं.	राज्य	1993-94	1994-95	1995-96
1.	आंध्र प्रदेश	1	1	शून्य
2.	असम	4*	3*	6*
3.	बिहार	शून्य	शून्य	1
4.	कर्नाटक	19	25	उपलब्ध नहीं है।
5.	केरल	6	3	3
6.	मेघालय	1	1	9
7.	नागालैंड	शून्य	शून्य	8*
8.	उड़ीसा	4	5	उपलब्ध नहीं है।
9.	तमिलनाडु	2	4	उपलब्ध नहीं है।
10.	पश्चिम बंगाल	2*	3*	4*
		39	45	31

* कलैण्डर वर्ष

रेलगाड़ियों का शुरू किया जाना

591. **श्री बसुदेव आचार्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार खड़गपुर, आसनसोल, न्यू जलपाईगुड़ी तथा पटना से कुछ लंबी दूरी की यात्री रेलगाड़ियां शुरू करने का है; और

(ख) यदि हां, तो कब तक तथा तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). लंबी दूरी की यात्री गाड़ियां चलाना एक सतत् प्रक्रिया है जिसमें खड़गपुर, आसनसोल, न्यूजलपाईगुड़ी और पटना भी शामिल हैं, बशर्ते परिचालनिक व्यावहारिकता, यातायात का औचित्य और संसाधन उपलब्ध हों।

राजधानी एक्सप्रेस की आवृत्ति

592. **श्री रूप चन्द मुर्मू** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस की आवृत्ति बढ़ाने और इसे खड़गपुर में रोकने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या उक्त गाड़ी को दक्षिण-पूर्व रेलवे को सौंपने का भी प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) परिचालनिक आवश्यकताओं और संसाधनों की तंगी के कारण।

औषधि मूल्य समानीकरण लेखा संबंधी समिति

593. **श्रीमती जयवन्ती नवीनचन्द्र मेहता** : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या औषधि मूल्य समानीकरण लेखा की जांच करने हेतु गठित की गई समिति को ऐसे मामलों की जांच करने का अधिकार प्राप्त है जिनमें 1991 से पूर्व कोई धनराशि निर्धारित नहीं की गई थी;

(ख) यदि हां, तो क्या समिति को ऐसे मामलों की जांच करने, जिसमें 1990 से पूर्व कोई धनराशि निर्धारित नहीं गई थी, का अधिकार प्रदान करने के संबंध में कोई अधिसूचना जारी की गई है;

(ग) क्या औषधि (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1979 निरस्त होने के पश्चात कोई मांग संबंधी नोटिस जारी किया गया था; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) और (ख). जी, हां।

(ग) और (घ). जी, हां। औषध (कीमत नियंत्रण) आदेश, 1979 के स्थान पर डी.पी.सी.ओ., 1987 के आ जाने के बाद 131 मामलों में अनन्तिम रूप से निर्धारित 309.00 करोड़ रुपए की राशि की मांग नोटिसें जारी की गई हैं। इससे डी.पी.सी.ओ., 1979 की अवधि में उपार्जित देयताओं को सुरक्षा प्रदान की गई।

भूमि से बेदखल करने संबंधी कार्यवाही

594. **डा. जयन्त रंगपी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के लुमडिंग-बदरपुर खंड के माइबंग स्टेशन के आस पास भूमि खाली कराने की कार्यवाही करने का प्रस्ताव था;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस भूमि की स्थिति सहित इस प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है और क्या किसी सक्षम प्राधिकारी द्वारा उक्त भूमि रेलवे को अंतरित कर दी गयी थी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) अतिक्रमणकर्ताओं के खिलाफ बेदखली की कार्रवाई की गई थी जो माईबांग की रेलवे भूमि पर गैर कानूनी तरीके से कब्जा किए हुए थे।

(ग) दिसंबर, 93 में 244 अतिक्रमणकर्ताओं को, जिन्होंने माईबांग की क्वैरी साइडिंग की रेलवे भूमि पर गैर कानूनी तरीके से कब्जा किया हुआ था, बेदखल करने का प्रस्ताव था। बहरहाल राज्य सरकार की सलाह पर वास्तविक बेदखल नहीं किया गया। प्रश्नगत भूमि रेलवे की है।

[हिन्दी]

हबीबगंज रेलवे स्टेशन पर किया गया व्यय

595. **श्री सुशील चन्द्र** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भोपाल के हबीबगंज रेलवे स्टेशन के निर्माण के लिए कुल अनुमानित परिव्यय कितना था और 30.3.1996 तक इस पर कुल कितना व्यय हुआ है;

(ख) वर्ष 1996-97 के दौरान इस पर कितना व्यय होने का अनुमान है; और

(ग) उन मेल और एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के नाम क्या हैं जो इस समय हबीबगंज रेलवे स्टेशन पर नहीं रूकती हैं और जिनको इस वर्ष वहां रोके जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) (1) हबीबगंज पर कोचिंग टर्मिनल सुविधाओं के विकास के लिए कुल स्वीकृत लागत 10.22 करोड़ रुपए है।

(2) 31.3.96 तक उपगत व्यय 9 करोड़ रुपए है।

(ख) यह सूचना बजट दस्तावेजों में उपलब्ध हो जाएगी जिसे आज बाद में सदन में रखा जाएगा।

(ग) वर्तमान में किसी अतिरिक्त मेल/एक्सप्रेस गाड़ी को हबीबगंज पर ठहराव देने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

श्रव्य दृश्य चेतावनी प्रणाली :

596. **श्री कृष्ण लाल शर्मा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड ने चौकीदार रहित रेल फाटकों के लिए एक स्वचालित श्रव्य-दृश्य चेतावनी प्रणाली विकसित की है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन्हें परीक्षण के तौर पर लगाया गया है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम रहे?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). जी, हां।

(ग) मैसर्स बेल द्वारा रेडियों आधारित चेतावनी प्रणाली से सुसज्जित एवं विकसित गाड़ी का परीक्षण बेंगलौर के निकट दो समपारों पर किया गया था। इन दोनों समपारों पर किए गए परीक्षण के परिणाम उत्साहवर्द्धक हैं। इसके अलावा उत्तर दक्षिण और दक्षिण मध्य रेलवे के और आठ समपारों पर परीक्षण किया जा रहा है।

[हिन्दी]

पानी के अधिक बहाव से क्षति

597. **श्री भगवान शंकर रावत** : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि गंगा कार्य योजना में कार्यरत अधिकारियों द्वारा वर्षा के दिनों में आगरा के आवासीय तथा व्यावसायिक क्षेत्रों से होकर गुजरने वाले नालों के मुख्य द्वारों को नहीं खोले जाने के कारण जल के अत्यधिक बहाव से करोड़ों रुपयों के जान तथा माल की क्षति हुई है;

(ख) यदि हां, तो इस विनाश के लिए दोषी अधिकारियों के विरूद्ध सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) इस घाटे से प्रभावित लोगों को कितनी राशि की क्षतिपूर्ति की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) और (ख). आगरा में नालों के पानी के ओवर फ्लो होने से आवासीय तथा व्यवसायिक क्षेत्रों में बाढ आने का गंगा कार्य योजना के चरण 2 के अन्तर्गत यमुना नदी के प्रदूषण निवारण कार्यक्रमों से कोई संबंध नहीं है। यमुना नदी में गिरने वाले नालों के गेट भारी वर्षा के समय पहले से ही खुले थे। नालों से इस प्रकार का ओवर फ्लो गाद एवं कचरे के जमा होने के कारण था।

(ग) राज्य सरकार ने 11 जुलाई, 1996 तक प्रभावित हुए लोगों को मुआवजे के रूप में 9,76,600 रु. का भुगतान किया।

[अनुवाद]

पुलिस अधिकारियों के विरूद्ध आपराधिक मामले

598. **श्री राजीव प्रताप रूडी** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत एक वर्ष के दौरान आपराधिक मामलों में संलिप्त, दिल्ली पुलिस के कितने अधिकारियों को हिरासत में लिया गया है;

(ख) इन अधिकारियों के विरूद्ध क्या कार्रवाई की गई; और

(ग) कानून लागू करने वाली एजेंसियों में अनुशासन सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) पिछले एक साल के दौरान 1.7.1995 से 30.6.1996 के बीच 160 आपराधिक मामलों में दिल्ली पुलिस के 200 कार्मिक गिरफ्तार किए गए।

(ख) की गई कार्रवाई के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) दिल्ली पुलिस, गलती करने वाले अधिकारियों के खिलाफ सख्त कार्रवाई कर रही है। इसमें अपराधों को दर्ज करना, निलम्बन, विभागीय जांच प्रारम्भ करना, उचित मामलों में तुरन्त प्रभाव से सेवाऐं समाप्त करना आदि शामिल है। पुलिस कार्मिकों के व्यवहार में अपेक्षित परिवर्तन जाने के लिए प्रारंभिक प्रशिक्षण और पुनःश्चर्या पाठयक्रम, दोनों प्रशिक्षण पाठयक्रमों को संशोधित किया जा रहा है। "संपर्क सभाओं" के जरिए बल के सदस्यों को वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा ब्रीफ भी किया जाता है। उन पुलिस कार्मिकों के आचरण पर कड़ी निगरानी रखी जाती है जिनके प्रतिकूल कार्य ध्यान में आते हैं।

विवरण

	निरीक्षक	उप-निरीक्षक	सहायक उप निरीक्षक	हैड कांस्टेबल	कांस्टेबल	चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी
1. निलम्बित किए गए	3	15	8	26	63	1
2. बर्खास्त किए गए	1	–	–	–	4	–
3. विभागीय जांच शुरू की गई	–	3	–	11	19	–
4. भर्त्सना की गई/बरी किए गए	–	–	–	–	5	–
5. आपराधिक मामलों में अन्तिम निर्णय लिए जाने तक कार्रवाई स्थगित की गई	1	4	11	10	15	–
कुल	5	22	19	47	106	1

कुल योग : 200

कोल्हापुर तथा मुंबई के बीच रेलगाड़ी

599. श्री उदयसिंहराव गायकवाड़ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोल्हापुर तथा मुंबई के बीच चलने वाली वर्तमान रेलगाड़ियों की गति बढ़ाने तथा उनके बीच एक नई तेज गति की रेलगाड़ी चलाने का कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन आग्रहों पर कोई कार्यवाही की गई है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ). 1.12.1995 से कोल्हापुर और मुंबई के बीच 1012 महालक्ष्मी एक्सप्रेस के समय का पुनः निर्धारण करने के साथ-साथ इसकी रफ्तार बढ़ाकर चालन समय में 15 मिनट की कमी की गयी है। कोल्हापुर और मुंबई के बीच सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाने की मांग की जांच की गयी है, लेकिन परिचालनिक कठिनाइयों तथा संसाधनों की तंगी के कारण फिलहाल इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

असम में जनजातीय दंगे

600. श्री सुधीर गिरि :
श्री रामकृपाल यादव :
डा. जयंत रंगपी :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने असम के जनजातीय दंगों जिसमें बड़ी संख्या में लोग मारे गए के संबंध में कोई जांच की है;

(ख) यदि हां, तो उक्त दंगों के मुख्य कारण क्या है;

(ग) इन झड़पों में धन-जन की कितनी हानि हुई; और

(घ) दंगा प्रभावित व्यक्तियों को राहत प्रदान करने एवं दंगों की पुनरावृत्ति को रोकने हेतु केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मबकूल डार) : (क) से (ग). राज्य सरकार ने, मामले की जांच करने के लिए एक सेवानिवृत्त न्यायाधीश की अध्यक्षता में एक जांच-अयोग गठित किया है। यह आयोग, अपने गठन की तारीख से 6 महीने के भीतर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा।

राज्य सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार, इस दुर्घटना में 172 लोगों की जानें गयी। 287 गांव प्रभावित हुए बताए गए हैं। बड़ी संख्या में मकान क्षतिग्रस्त हुए हैं।

(घ) स्थिति से निपटने के लिए राज्य सरकार की सहायता के लिए अतिरिक्त केन्द्रीय अर्ध सैनिक बलों को हवाई जहाज से असम भेजा गया। कोकराझाड़ और बोगई गावं जिलों में सेना की टुकड़ियां तैनात की गयी हैं। राज्य के अन्य भागों में भी सेना को सतर्क कर दिया गया है। गृह मंत्रालय द्वारा स्थिति का नियमित रूप से प्रबोधन किया जाता है और स्थिति को नियंत्रित करने के लिए सभी सम्भव उपाय करने के लिए राज्य सरकार को सलाह दी गई है। मुख्यमंत्री और राज्य सरकार के वरिष्ठ अधिकारियों और सेना अधिकारियों के साथ स्थिति पर विचार विमर्श करने के लिए वरिष्ठ अधिकारियों का एक दल तैनात किया गया है, जिसमें गृह और रक्षा मंत्रालय और केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल के प्रतिनिधि है। प्रभावित लोगों के पुनर्वास के लिए केन्द्रीय सहायता स्वीकृत करने हेतु राज्य सरकार से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। मामला विचाराधीन है।

मुंबई दंगों के संबंध में जांच आयोग

601. श्री अनिल बसु : क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार ने सदन में यह आश्वासन दिया था कि मुंबई दंगों के संबंध में गठित जांच आयोग अपना कार्य पूरा करेगा; और

(ख) यदि हां, तो आश्वासन को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाने का विचार है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) जनवरी, 1996 में महाराष्ट्र सरकार द्वारा श्रीकृष्ण जांच आयोग को समाप्त किए जाने के दृष्टिगत, इस विषय पर लोक सभा में दिनांक 29.2.1996 को चर्चा हुई थी।

(ख) महाराष्ट्र सरकार द्वारा मई, 1996 से आयोग को बहाल कर दिए जाने के बाद अब इस संबंध में कोई कदम उठाया जाना विचाराधीन अथवा आवश्यक नहीं हैं आयोग से अपनी रिपोर्ट 24.1.1997 तक दे देने को कहा गया है।

पैलेस ऑन व्हील

602. श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पैलेस ऑन व्हील रेलगाड़ी को राजस्थान में लोकप्रियता मिल रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार अन्य राज्यों में भी इसी तरह की रेलगाड़ियां शुरू करने का है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). जी, हां।

(ग) गुजरात क्षेत्र में गुजरात पर्यटन निगम के सहयोग से मीटर लाइन पर्यटक गाड़ी शुरू की गई है जो सितंबर से अप्रैल तक दिल्ली कैंट-चित्तौड़गढ़-उदयपुर-पालिताना-वेरावल-अहमदाबाद-जयपुर-दिल्ली कैंट के बीच चलती है।

निम्नलिखित सर्किटों पर पांच पर्यटक गाड़ियां चलाने के लिए निजी क्षेत्र के संगठनों को विश्व निविदाओं के आधार पर ठेके दिए गए हैं।

(एक) दिल्ली-जयपुर-आगरा-ग्वालियर-झांसी (खजुराहो)-वाराणसी-लखनऊ-दिल्ली।

(दो) मुंबई-औरंगाबाद (अजंता/एलोरा)-नांदेड़-सिकंदराबाद-हैदराबाद-पुणे-मुंबई।

(तीन) गोवा-मडगांव-मंगलौर-मैसूर (बेलूर/हेलेबिड)-हासपेट (हंपी)-बेंगलूरू-गोवा (मडगांव) (दो गाड़ियां)

(चार) बेंगलूरू-मैसूर-मद्रास-कोडियाकनल रोड-कन्याकुमारी-तिरूवनंतपुरम-कोचीन-मेट्टपल्यन (ऊटी) -बेंगलूर।

उपर्युक्त गाड़ियां 1997 के अंत तक चलाए जाने की संभावना है।

बोगीबिल में ब्रह्मपुत्र नदी पर पुल

603. डा. अरुण कुमार शर्मा : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार बोगीबिल में ब्रह्मपुत्र नदी पर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 52 तथा 37 को जोड़ते हुए एक पुल का निर्माण करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) बोगीबिल में ब्रह्मपुत्र नदी पर रेल-सड़क-पुल के लिए तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण और अभिकल्प संबंधी कार्य शीघ्र शुरू किया जा रहा है।

पासपोर्ट सम्बन्धी धोखाधड़ी

604. श्री पिनाकी मिश्र : क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में मई, 1996 में जाली पासपोर्ट तथा वीसा जारी करने संबंधी धोखाधड़ी का पता चला है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) दोषी व्यक्तियों के खिलाफ क्या कार्यवाही की गई?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). इस संबंध में, भारतीय दण्ड संहिता की धारा 420/468/471 और पासपोर्ट अधिनियम की धारा 12 के अन्तर्गत एक मामला दर्ज किया गया है। 6 व्यक्ति गिरफ्तार किए गए। उनके कब्जे से 10 पासपोर्ट बरामद हुए।

दोहरी नागरिकता

605. श्री दादा बाबूराव परांजपे : क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रिप्रेजेंटिव्स आफ अमेरिकन एसोसिएशन आफ द फिनीशियन फ्रोम इंडिया (ए.ए.पी.आई) ने सरकार से दोहरी नागरिकता देने के लिए कहा है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). "भारतीय मूल के चिकित्सकों की अमेरिकी एसोसिएशन" की ओर से दोहरी नागरिकता प्रदान किए जाने संबंधी कोई अभ्यावेदन गृह मंत्रालय को प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, दोहरी नागरिकता प्रदान किए जाने के प्रश्न पर विचार किया गया था परन्तु इसे स्वीकार नहीं किया गया क्योंकि यह अवधारयणा भारत के संविधान और नागरिकता अधिनियम, 1955 के अनुरूप नहीं है।

[हिन्दी]

दहेज के कारण होने वाली मौतें तथा उत्पीड़न के मामले

606. श्री विशम्भर प्रसाद निषाद : क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वर्ष के दौरान उत्तर प्रदेश के फतेहपुर और बांदा जिलों के पुलिस थानों में दहेज के कारण होने वाली मौतों और अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों पर अत्याचार के कितने मामले दर्ज हुए;

(ख) क्या पुलिस ने कई मामलों में पीड़ितों पर दबाव डाल कर समझौते करा दिए हैं या लगाई गयी भारतीय दण्ड संहिता की धारा में परिवर्तन कर अपराधियों को छोड़ दिया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) ऐसे अपराधों की पुनरावृत्ति रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या निवारात्मक कदम उठाए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (घ). उत्तर प्रदेश राज्य सरकार से सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

भावनगर से दिल्ली के लिए रेलगाड़ी

607. श्री रतिलाल वर्मा : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भावनगर से दिल्ली (प.रे.) के लिए कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विगत समय में की गई मांग को पूरा करने के लिए एक सीधी रेलगाड़ी चलाने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यह रेलगाड़ी कब तक चलाए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). भावनगर और दिल्ली के बीच कोई सीधी रेलगाड़ी उपलब्ध नहीं है। तथापि, 10.5.95 से भावनगर और दिल्ली के बीच 29/9923/9902-9901/9924/30 में एक दूसरे दर्जे का शयनयान चलाया गया है;

फिलहाल, भावनगर और दिल्ली के बीच कोई सीधी रेलगाड़ी चलाने को कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

मनमाड-मालेगांव-नरदाना रेल लाइन

608. श्री कचरू भाऊ राउत : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मनमाड-मालेगांव-नरदाना रेल लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). मालेगांव के रास्ते मनमाड से धुले (90 कि.मी.) तक और धुले से नरदाना (37 कि.मी.) तक नई बड़ी लाइन के लिए टोह इंजीनियरी-एवं-यातायात सर्वेक्षण शुरू किया गया है। सर्वेक्षण के परिणाम उपलबध हो जाने पर ही इस परियोजना पर आगे विचार संभव हो सकेगा।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

खुरदा और बालंगीर लाइन :

609. श्री मृत्युन्जय नायक : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उड़ीसा में खुरदा और बालंगीर के बीच रेल लाइन के निर्माण कार्य को अनुमति दे दी है और इस उद्देश्य हेतु धनराशि स्वीकृत कर दी गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त लाइन का निर्माण कार्य आरम्भ न किये जाने के क्या कारण हैं; और

(घ) निर्माण कार्य कब तक आरम्भ होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). जी, हां। खोरदा रोड-बोलंगीर नई लाइन का कार्य 353.38 करोड़ रुपये की लागत से स्वीकृत किया गया है। 31.3.96 तक खर्च 1.65 करोड़ रुपये हुआ है।

(ग) और (घ). अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण प्रगति पर है। भूमि अधिग्रहण का कार्य सर्वेक्षण होने के बाद किया जाएगा। राज्य-सरकार द्वारा भूमि उपलबध कराने के बाद कार्य प्रारम्भ किया जाएगा।

रेल लाइन के निर्माण में प्रगति

610. **श्री बाजू बन रियान** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कुमारघाट से अगरतला तक रेल लाइन के निर्माण में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) इस रेल लाइन का काम कब तक पूरा हो जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज): (क) कार्य को अभी तक स्वीकृति नहीं मिली है।

(ख) कार्य शुरू होने के बाद निर्णय लिया जाएगा।

केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के लिए धनराशि

611. **श्री शान्तिलाल पुरषोत्तम दास पटेल** : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात सरकार को आठवीं योजना के दौरान राज्य में कृषि उत्पादन बढ़ाने के लिए विभिन्न केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के कार्यान्वयन हेतु कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई; और

(ख) इसके परिणाम स्वरूप कितने किसान लाभान्वित हुए हैं?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) और (ख). कृषि उत्पादन में वृद्धि करने के लिए केन्द्रीय प्रायोजित विभिन्न योजनाओं के कार्यान्वयन हेतु आठवीं योजना के दौरान गुजरात राज्य को प्रदत्त वित्तीय सहायता का ब्यौरा संलग्न विवरण में है। चूंकि योजनाओं से होने वाला लाभ प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष दोनों प्रकार से होता है अतः योजना के कार्यान्वयन के फलस्वरूप लाभान्वित किसानों की निश्चित संख्या का ब्यौरा दे पाना कठिन है। बहरहाल राज्य सरकार से इस संबंध में सूचना, यदि उपलब्ध हो, भेजने का अनुरोध किया गया है।

विवरण

आठवीं योजना के दौरान गुजरात को दी गई वित्तीय सहायता

(लाख रु. में)

क्र.सं.	योजना का नाम	जारी धनराशि 1992-93 से 1995-96
1	2	3
1.	गैर अतिदेय कवर योजना	76.00
2.	कृषि ऋण स्थिरीकरण निधि	10.00
3.	भूमि विकास बैंकों के डिबेंचरों में निवेश	2851.28
4.	सूखे कुएं प्रतिपूर्ति निधि योजना	2.50
5.	समेकित अनाज विकास कार्यक्रम - चावल	192.39
6.	- तदैव - गेंहू	111.39
7.	- तदैव - मोटा अनाज	362.68
8.	गहन कपास विकास कार्यक्रम	219.36
9.	गन्ना आधारित फसलन क्षेत्रों का सतत विकास	166.64
10.	कृषि मशीनीकरण को प्रोत्साहन	134.10
11.	समशीतोषण तथा उष्ण कटिबंधीय फलों का विकास	199.30
12.	मसालों का विकास	96.24
13.	कृषि में प्लास्टिक का प्रयोग	1045.12
14.	वाणिज्यिक पुष्पोत्पादन का विकास	10.15
15.	सब्जियों का विकास	25.92
16.	पान के पत्तों का विकास	2.50

1	2	3
17.	वर्षा सिंचित क्षेत्रों में राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना	3623.94
18.	कम खपत वाले तथा वर्षा सिंचित क्षेत्रों में उर्वरक विकास संबंधो राष्ट्रीय परियोजना	7.57
19.	उर्वरकों का सन्तुलित तथा समेकित उपयोग	43.00
20.	जैव उर्वरकों के विकास तथा उपयोग संबंधी राष्ट्रीय परियोजना	12.50
21.	नदी घाटी परियोजना के सवर्ण क्षेत्र में मृदा संरक्षण	939.00
22.	क्षारीय मृदा का सुधार	201.00
23.	तिलहन उत्पादन कार्यक्रम	2706.40
24.	राष्ट्रीय दलहन विकास कार्यक्रम	270.86
25.	आधारभूत ढांचे के विकास संबंधी विभिन्न योजनाओं के कार्यान्वयन के लिए छोटे तथा सीमांत किसानों को सहायता	2066.00
26.	फसलों के क्षेत्र तथा उत्पादन संबंधी अनुमानों का यथा समय रिपोर्टिंग	53.47
27.	फसल सांख्यिकी में सुधार	42.38
28.	फलों सब्जियों तथा प्रमुख फसलों के फसल अनुमान सर्वेक्षण तथा नैदानिक अध्ययन	71.97
29.	पशुधन संगणना के लिए राज्यों को सहायता	30.69
30.	कृषि संगणना योजना 1990-91	81.49
	कुल	15645.84

[हिन्दी]

किसानों को लाभकारी मूल्य

612. श्री रमेन्द्र कुमार :

श्री नवल किशोर राय :

प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा :

क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अपने न्यूनतम साझा कार्यक्रम के तहत यह सुनिश्चित करने के लिए वचनबद्धता की है कि किसानों को उनके उत्पादों के लाभकारी मूल्य मिलें;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा तैयार की गई योजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इन योजनाओं के शीघ्र कार्यान्वयन के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) से (ग). सामान्य न्यूनतम कार्यक्रम में ऐसे उपायों को किये जाने की परिकल्पना की गयी है जिनसे किसानों को उनके उत्पादों का समुचित और लाभकारी मूल्य मिलना सुनिश्चित हो सके। कृषि उत्पादों से संबंधित सरकार की मूल्य नीति का उद्देश्य उत्पादकों को उनके उत्पादों का लाभकारी मूल्य सुनिश्चित करना है। सरकार हर मौसम में प्रमुख कृषि जिन्सों के लिये न्यूनतम समर्थन मूल्य की घोषणा करती है और सार्वजनिक तथा सहकारी एजेन्सियों के माध्यम से उनकी खरीद करती है। न्यूनतम समर्थन मूल्य निर्धारित करते समय यह सुनिश्चित किया जाता है कि इसमें उत्पादन की लागत शामिल हो तथा किसानों को निवेश करने तथा उन्नत प्रौद्योगिकी अपनाने के लिए प्रोत्साहन देने हेतु लाभ का उचित मार्जिन भी मिले। किसान सरकार द्वारा न्यूनतम समर्थन मूल्य से ऊंचे मूल्य पर उत्पादों को खुले बाजार में बेचने के लिए स्वतंत्र है।

सरकार का संयुक्त मोर्चा के नेताओं के साथ विचार विमर्श करने का प्रस्ताव है कि वे आज जो मूल्य है, इसके अलावा लाभकारी मूल्य का अर्थ निकालते हैं।

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति प्रकोष्ठ से संबंधित मामले

613. डा. बलिराम : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश के आजमगढ़ जिले में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति प्रकोष्ठ से संबंधित मामले पुलिस विभाग द्वारा दर्ज नहीं किए जाते हैं;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार उत्तर प्रदेश राज्य सरकार को अनुसूचिज जाति/अनुसूचित जनजाति प्रकोष्ठ से संबंधित मामलों को दर्ज करने के लिए स्पष्ट निर्देश जारी करने का है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या मामले दर्ज किए जाने के बाद भी कोई गिरफ्तारी नहीं की जाती है; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) उत्तर प्रदेश राज्य सरकार से सूचना एकत्र की जा रही है और सभा के पटल पर रख दी जाएगी

(ख) से (ग). यद्यपि, संविधान की सातवीं अनुसूची के प्रावधानों के अनुसार "पुलिस" तथा लोक व्यवस्था" राज्य के विषय हैं, तथापि, केन्द्र सरकार समय-समय पर राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों का ध्यान समाज के कमजोर वर्गों की समस्याओं की ओर आकृष्ट करती रही है।

[अनुवाद]

मीटर गेज लाइन का आमान परिवर्तन

614. **श्री हाराधन राय** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू वित्त वर्ष के दौरान पश्चिम बंगाल की किसी छोटी लाइन/मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

राम जन्मभूमि

615. **श्री ई. अहमद** :
श्री जी.जी. स्वैल :

क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को आल इंडिया मुस्लिम पर्सनल लॉ बोर्ड सहित अनेक मुस्लिम संगठनों से राम जन्म भूमि के संबंध में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में सरकार का दृष्टिकोण क्या है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) सरकार को राम जन्म भूमि बाबरी मस्जिद विवाद के बारे में समय समय पर विभिन्न संगठनों से अभ्यावेदन प्राप्त होते रहे हैं।

(ख) और (ग). चूंकि अभ्यावेदनों के संबंध में कोई विशिष्ट मुद्दा स्पष्ट नहीं किया गया है इसलिए इस संबंध में ब्यौरे देना और उस पर सरकार का दृष्टिकोण स्पष्ट किया जाना संभव नहीं है। तथापि, राम जन्म भूमि बाबरी मस्जिद मुद्दे पर माननीय उच्चतम न्यायालय के दिनांक 24 अक्तूबर, 1994 के निर्णय के पश्चात से सांविधिक रिसीवर के रूप में केन्द्र सरकार, विवादित क्षेत्र में यथास्थिति बनाए रखे हुए है।

पुणे में नया रेलवे मंडल

616. **श्री पृथ्वीराज डी. चव्हाण** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मध्य रेलवे के अन्तर्गत पुणे में एक नया रेलवे मंडल बनाने का निर्णय लिया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). अन्य स्थानों में पुणे भी एक ऐसा स्थान है जहां मध्य रेलवे का मंडल मुख्यालय स्थापित करने की योजना है।

इसके लिए 95-96 की पूरक अनुदान मांगों में व्यवस्था की गई है।

[हिन्दी]

पर्यावरणीय सुरक्षा में जनता की भागीदारी

617. **श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी** : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा प्रदूषण नियंत्रण और अन्य पर्यावरणीय मामलों में जनता की भागीदारी को बढ़ावा दिया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में जनता की भागीदारी को बढ़ावा देने हेतु क्या सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) और (ख). राष्ट्रीय पर्यावरणीय जागरूकता अभियान, पर्यावरण वाहिनियां, पारिक्लबों, सेमिनारों, संगोष्ठियों, कार्यशालाओं, वनीकरण कार्यक्रमों आदि जैसी विभिन्न स्कीमों की सहायता से पर्यावरणीय प्रदूषण नियंत्रण और पुनरूद्धार के लिए भागीदारी को प्रोत्साहित किया जाता है। निम्नतम स्तर पर इन स्कीमों के कार्यान्वयन के लिए विभिन्न गैर-सरकारी संगठनों और संस्थाओं को वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) प्रदूषण नियंत्रण के लिए जनता की भागीदारी को बढ़ावा देने हेतु सरकार द्वारा प्रदान की गई सुविधाओं में निम्नलिखित शामिल हैं :-

प्रदूषण के निवारण और नियंत्रण पर प्रारम्भिक प्रतिभागी कार्यक्रमों के लिए एक प्रदूषण जागरूकता और सहायता केन्द्र खोला गया है।

प्रदूषण नियंत्रण प्राधिकारियों और गैर-सरकारी संगठनों के बीच क्षेत्रीय स्तर पर तिमाही बैठकें आयोजित की जाती हैं।

जल गुणवत्ता के मूल्यांकन के लिए विभिन्न गैर-सरकारी संगठनों और विज्ञान के छात्रों को जल परीक्षण किट दिए जाते हैं।

जनता को प्रदूषण उपशमन के विभिन्न तकनीकों के बारे में सूचना प्रदान के लिए केन्द्रीय प्रदूषण नियत्रंण बोर्ड द्वारा एक तिमाही न्यूजलैटर (परिवेश) प्रकाशित किया जाता है।

प्रदूषण नियंत्रण गतिविधियों के लिए सूचीबद्ध किए गए गैर-सरकारी संगठनों को केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के प्रकाशनों पर रियायत दी जाती है।

दिल्ली से निकलने वाले समाचार-पत्रों में एक नोटिस जारी किया गया ताकि लोगों को नगरीय ठोस अपशिष्टों के दुष्प्रभावों को जानकारी दी जा सके और इस बात की जानकारी दी जा सके कि वे स्थानीय प्राधिकारियों की सहायता से अपशिष्टों प्रबंध किस प्रकार कर सकते हैं।

नदी प्रदूषण के कारणों के बारे में जागरूकता पैदा करने तथा स्नान पर शवदहन को निर्यत्रित करने के लिए सार्वजनिक संस्थाओं को शामिल किया गया है। जिससे गंगा कार्यवाही कार्यक्रम के कार्यान्वयन में मदद मिली है।

[अनुवाद]

प्राकृतिक आपदाओं के लिए धनराशि

618. **श्री गिरधारी लाल भार्गव** : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान को प्राकृतिक आपदाओं से निपटने के लिए गत तीन वर्षों के दौरान कितना वित्तीय आबंटन किया गया;

(ख) क्या उन राज्यों की तुलना में अनुदान की यह राशि बहुत कम है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) राजस्थान को इस प्रयोजनार्थ अधिक धनराशि उपलब्ध कराने के लिएं क्या कदम उठाए गये हैं?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) वर्ष 1993-94 तथा 1994-95 के दौरान आपदा राहत कोष के अन्तर्गत राजस्थान को 124.00 करोड़ रु. का वार्षिक आबंटन किया गया था। 1995-96 के दौरान 166.99 करोड़ रु. का आबंटन किया गया था।

(ख) जी, नहीं। राजस्थान को आपदा राहत कोष का आबंटन अन्य राज्यों की तुलना में सबसे अधिक है।

(ग) और (घ). ये प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

नीलांचल एक्सप्रेस में आरक्षण की व्यवस्था

619. **श्री वीरेन्द्र कुमार सिंह** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नीलांचल एक्सप्रेस में अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन के लिए आरक्षण की सुविधा नहीं होने के कारण औरंगाबाद जिले के यात्रियों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) क्या बॉम्बे मेल, कालका मेल, पुरूषोत्तम एक्सप्रेस, जोधपुर एक्सप्रेस और पूर्वा एक्सप्रेस अनुग्रह नारायण स्टेशन पर रूकती नहीं है जो कि औरंगाबाद जिला मुख्यालय में एक ही स्टेशन है;

(ग) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही करने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) 8475/8476 नीलांचल एक्सप्रेस में अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन पर फिलहाल कोई कोटा उपलब्ध नहीं है।

(ख) जी, हां।

(ग) और (घ). अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन पर 8475/8476 नीलांचल एक्सप्रेस में दोनों दिशाओं में तत्काल सम्भव तारीख से शयनयान दर्जे की दो शायिकाओं का कोटा आबंटित करने हेतु संबंधित रेलों को निर्देश दे दिए गए हैं। इन महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों में ठहराव देना यातायात की दृष्टि से औचित्यपूर्ण नहीं है।

[अनुवाद]

परामर्शदात्री समिति

620. **श्रीमती भावना बेन देवराज भाई चिखलिया** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मंडलीय रेलवे उपभोक्ता परामर्शदात्री समितियों के गठन के लिए क्या मापदंड तय किए गए हैं;

(ख) क्या इन समितियों में संबंधित क्षेत्रों के संसद सदस्यों को समुचित प्रतिनिधित्व दिया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). रेलों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं से संबंधित मामलों पर रेलों और रेल उपयोगकर्त्ताओं के बीच रेल उपयोगकर्ताओं का बेहतर प्रतिनिधित्व तथा निरंतर परस्पर कार्रवाई के लिए मंच की व्यवस्था करने के लिए क्षेत्रीय स्तरों पर रेल उपयोगकर्त्ता परामर्श समितियां बनाई गई हैं। इन समितियों में स्थानीय चेम्बर्स आफ कामर्स एंड इंडस्ट्री, व्यापार एसोशिएसन, कृषि संबंधी हित उपभोक्तामंच, राज्य सरकार के प्रतिनिधियों, राज्य विधान सभा, संसद सदस्य आदि को प्रतिनिधित्व दिया जाता है। इसके अलावा, विशेष हित की कोटि के अंतर्गत उन उपयोगकर्त्ताओं के हित को प्रतिनिधित्व देने के लिए जिन्हें अन्यथा प्रतिनिधित्व नहीं दिया गया है, रेल मंत्री द्वारा भी कुछ सदस्यों को मनोनीत किया जाता है।

क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्त्ता परामर्श समितियों में, 3 संसद सदस्यों (2 लोक सभा से तथा एक राज्य सभा से) को संसदीय कार्य मंत्रालय द्वारा मनोनीत किया जाता है। इस मंत्रालय द्वारा व्यवहार और नीति विषयक मामले के रूप में प्रत्येक मंडल के क्षेत्रीय अधिकार क्षेत्र के संसद सदस्यों को क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्त्ता परामर्श समिति में नामित करने के लिए चुना जाता है और प्रत्येक क्षेत्र के सम्बद्ध क्षेत्रों के संसद सदस्यों को उचित प्रतिनिधित्व दिया गया था।

[हिन्दी]

मेरठ-मुरादनगर लाइन

621. **श्री अमर पाल सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मेरठ और मुरादनगर के बीच बड़ी रेल लाइन जिसके लिए धन बजट में पहले ही आबंटित किया जा चुका है, का निर्माण कार्य कब से शुरू होने की संभावना है;

(ख) इसके लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है और इसके पूरा होने की लक्ष्य तिथि क्या है; और

(ग) इस संबंध में विलंब के क्या कारण हैं, यदि कोई हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) मुरादनगर से मेरठ सिटी खण्ड के दोहरीकरण से संबंधित प्रारम्भि कार्य पहले ही प्रगति पर है।

(ख) धन के आबंटन का ब्यौरा बजट प्रलेखों में दिया गया है जिसे सदस्यों को शीघ्र ही उपलब्ध कराया जाएगा।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

राजस्व का दुरूपयोग

622. **श्री विनय कटियार** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को सेन्ट्रल रेलवे स्टेशन कानपुर के आरक्षण और बुकिंग केन्द्रों के लिपिकों द्वारा राजस्व के दुरूपयोग के बारे में कोई शिकायत प्राप्त हुई; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और दोषी कर्मचारियों के खिलाफ सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

अतिरिक्त भूमि

623. **श्री हरिबंश सहाय** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे के भटनी रेलवे स्टेशन के अधीन कुल कितनी अतिरिक्त भूमि है;

(ख) क्या उक्त अतिरिक्त भूमि पर कोच/वैगन फैक्ट्री स्थापित करने संबंधी कोई प्रस्ताव विचाराधीन है; और

(ग) क्या भटनी रेलवे स्टेशन को टर्मिनल रेलवे स्टेशन बनाने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) पूर्वोत्तर रेलवे के भटनी रेलवे स्टेशन पर रेलवे के कब्जे में कोई फालतू रेल भूमि नहीं है। इस स्टेशन पर इस समय खाली पड़ी जमीन का स्टेशन के भावी विकास के लिए उपयोग किया जाएगा।

(ख) और (ग). जी, नहीं।

[हिन्दी]

हिन्दी टाइपराइटर और कम्प्यूटर

624. **श्री राम कृपाल यादव** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हमारे देश में हिन्दी टाइपराइटरों और कम्प्यूटरों की पूरी तरह से उपेक्षा की जाती है और अंग्रेजी इलैक्ट्रानिक टाइपराइटरों और कम्प्यूटरों को प्राथमिकता दी जा रही है;

(ख) क्या इस क्षेत्र में हिन्दी टाइपराइटरों और कम्प्यूटरों के विकास को हतोत्साहित करने के लिए इनके हिन्दी-की-बोर्ड, में जानबूझ कर कुछ परिवर्तन किए जाते हैं; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/उठाने का विचार है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) जी, नहीं। हिन्दी टाइपराइटरों, तथा द्विभाषी (हिन्दी-अंग्रेजी) इलैक्ट्रानिक टाइपराइटरों/कम्प्यूटरों का प्रयोग केन्द्र सरकार के कार्यालयों में निरंतर बढ़ रहा है। राजभाषा विभाग के आदेशानुसार मंत्रालयों/विभागों/कार्यालयों आदि में सभी यांत्रिक/इलैक्ट्रानिक उपकरण/कम्प्यूटर आदि द्विभाषी खरीदे जाने अनिवार्य हैं।

(ख) जी, नहीं। सच यह है कि सभी द्विभाषी इलैक्ट्रानिक टाईपराइटरों पर हिन्दी-अंग्रेजी मैनुअल टाईपराइटरों के "की-बोर्ड" ही उपलब्ध है। अतः ऐसे टाईपराइटरों में "की-बोर्ड" संबंधी कोई समस्या नहीं है। इसके विपरीत, कम्प्यूटर पर मैनुअल टाईपराइटर के 'की बोर्ड' की सुविधा सिर्फ अंग्रेजी में ही काम करने के लिए उपलब्ध है। कंप्यूटर पर 'जिस्ट' तकनीक के साथ हिन्दी में कार्य करने के लिए सिर्फ स्वराधारित (फोनेटिक) की बोर्ड की उपलब्ध है। कुछ ऐसे शब्द संसाधक वर्ड प्रोसेसर भी हैं जिनमें हिन्दी में कार्य करने के लिए दोनों प्रकार के 'की-बोर्ड' उपलब्ध हैं। स्वराधारित 'की-बोर्ड' पर काम करना बहुत आसान है। इसके लिए अधिक से अधिक एक सप्ताह के प्रशिक्षण से ही प्रचालक इस 'की-बोर्ड' पर सुचारू रूप से कार्य कर सकता है। इसके प्रशिक्षण के लिए राजभाषा विभाग ने एक सैल्फ ट्यूटर साफ्टवेयर तैयार करवाया है, जिसके द्वारा कोई भी प्रचालक स्वयं प्रशिक्षण प्राप्त कर सकता है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

दिल्ली में अपराध

625. **श्री जय प्रकाश अग्रवाल :** क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में जेब कतरने, महिलाओं के साथ बलात्कार एवं छेड़खानी/उत्पीड़न तथा निजी बसों में अश्लील गानों के आडियो-कैसेट बजाने की घटनाएं चिंताजनक स्थिति में पहुंच गई हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान आज तक दिल्ली में पता चले ऐसे मामलों का ब्यौरा क्या है;

(ग) उपरोक्त अवधि के दौरान ऐसे मामलों में शामिल व्यक्तियों के विरूद्ध क्या कार्रवाई की गई है; और

(घ) भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का विचार हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). जी नहीं, श्रीमान। वर्ष 1993, 1994 1995 तथा 1996 (30.6.1996 तक) के दौरान दिल्ली में सूचित किए गए ऐसे मामलों की संख्या निम्न प्रकार है :

अपराध शीर्ष	1993	1994	1995	1996
पाकेटमारी	233	278	392	201
बलात्कार	-	1	3	1
छेड़खानी	14	18	63	7
महिलाओं का उत्पीड़न	7	11	12	6
अश्लील आडियो कैसेट चलाना	-	-	3	-

(ग) सूचना संलग्न विवरण में दी रही है।

(घ) इन अपराधों को रोकने के लिए निम्नांकित कदम उठाए गए हैं :

(एक) ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए बस स्टैंडों तथा बसों में सादी वर्दी में स्टाफ तैनात किए जाते हैं।

(दो) गश्ती दलों को, क्षेत्र में गश्त लगाते समय बस स्टैंडों पर कड़ी निगरानी रखने के लिए ब्रीफ किया गया है।

(तीन) व्यस्ततम समय के दौरान अभियुक्तों को पकड़ने के लिए जाल बिछाए जा रहे हैं।

(चार) ड्राइवर तथा कंडक्टर दोनों के लिए पी.एस.बी. (सार्वजनिक सुरक्षा गाड़ियों) के बिल्ले जो केवल उन्हीं को दिए जाते हैं जिन्होंने पुलिस सत्यापन किया हो धारण करना अनिवार्य बनाने के लिए एक अभियान चलाया गया है। इससे दिल्ली में बस चलाने वाले उन व्यक्तियों, जिनका सत्यापन नहीं हुआ है, को हटा दिया जाएगा।

विवरण

वर्ष	गिरफ्तार किए गए गए व्यक्तियों की संख्या	व्यक्तियों की संख्या जिन्हें सजा हुई	जिन्हें बुरी किया गया	व्यक्तियों की सं. मामले विचारण के लिए लंबित है	जिनके खिलाफ मामले जांच-पड़ताल के लिए लंबित है	रिहा किए गए व्यक्तियों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7
			पाकेटमारी			
1993	160	43	26	79	-	12
1994	184	39	26	111	-	8

1	2	3	4	5	6	7
1995	260	20	22	192	4	22
1996 (30.6.1996 तक)	126	1	3	80	38	4
			बलात्कार			
1993	–	–	–	–	–	–
1994	3	–	3	–	–	–
1995	6	–	–	6	–	
1996 (30.6.1996 तक)	3	–	–	3	–	–
			छेड़खानी			
1993	18	15	–	3	–	–
1994	21	17	–	4	–	–
1995	77	60	–	17	–	–
1996 (30.6.1996 तक)	8	7	–	1	–	–
			महिलाओं का उत्पीड़न			
1993	11	–	1	10	–	–
1994	15	2	2	11	–	–
1995	24	1	3	18	2	–
1996 (30.6.1996 तक)	7	–	–	6	1	–
			अश्लील आडियो–कैसिटें चलाना			
1993	–	–	–	–	–	–
1994	–	–	–	–	–	–
1995	3	3	–	–	–	–
1996 (30.6.1996 तक)	–	–	–	–	–	–

[अनुवाद]

बागवा और चिन्नोरी के बीच पुल

626. डा. एम.पी. जायसवाल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में बड़ी लाइन के निर्माण और बागवा और चिन्नौरी के बीच सड़क पुल के निर्माण हेतु आबंटित धनराशि को अन्य राज्यों को दे दिया गया है; और इस कार्य को रोक दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इस परियोजना को निकट भविष्य में पूरा कर लेने का है; और

(घ) यदि हां, तो कितने समय के अन्तर्गत इस परियोजना को पूरा कर लिये जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, हां।

(घ) रेल पुल पूरा कर लिया गया है और लिंक को मी.ला. के रूप में यातायात के लिए खोल दिया गया है। इसे दिसम्बर, 97 तक नरकटियागंज तथा इस लिंक के रास्ते संगौली-गोरखपुर मार्ग सहित बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाएगा।

[हिन्दी]

नई रेल गाड़ियां चलाना

627. **श्री ललित उरांव** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार रांची से नई दिल्ली, मुम्बई, मद्रास तथा देहरादून के लिए नई तीव्र रेल गाड़ियां आरम्भ करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है: और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) परिचालनिक और संसाधन की तंगी के कारण।

[अनुवाद]

सम्बलपुर रेलवे डिवीजन

628. **डा. कृपासिंधु भोई** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सम्बलपुर रेलवे डिवीजन को पूर्ण डिवीजन बनाने में विलंब हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इसे रोकने के लिए क्या कदम उठाए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

राष्ट्रीय उर्वरक लिमिटेड को कोयले की आपूर्ति

629. **श्री अनंत कुमार** : क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय उर्वरक लिमिटेड के कुछ संयंत्रों को हाल ही के महीनों में विशेषकर मई, 1996 में उनकी कोयले की आवश्यकता से कम आपूर्ति के कारण घाटा हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो इसके परिणामस्वरूप उर्वरकों के उत्पादन में कुल कितना घाटा हुआ है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) और (ख). नेशनल फर्टिलाइजर्स लि. की पानीपत और भटिण्डा इकाइयों को मई ओर जून 1996 माह के दौरान कोयले की आपूर्ति में कठिनाई का अनुभव करना पड़ा। मई, 1996 में पानीपत इकाई में यूरिया उत्पादन की अनुमानित हानि 516 मी.टन थी।

नियुक्ति में प्राथमिकता

630. **श्री मोहन रावले** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विभाग महाराष्ट्र के मुम्बई मंडल में लिपिकों/टिकट परीक्षकों आदि पदों पर नियुक्ति के लिए महाराष्ट्र की स्थानीय जनता को प्राथमिकता देता है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या रेलवे में ऐसे पदों पर नियुक्तियों में देश के अन्य राज्यों में स्थानीय लोगों को ऐसी प्राथमिकता दी जाती है;

(घ) यदि हां, तो महाराष्ट्र के संदर्भ में इस प्रकार के भेदभाव के क्या कारण हैं; और

(ङ) क्या महाराष्ट्र के विभिन्न रेल मंडलों में ऐसे पदों पर नियुक्ति हेतु महाराष्ट्र की स्थानीय जनता को प्राथमिकता दिए जाने के संबंध में कोई दिशानिर्देश जारी करने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ङ). रेल भर्ती बोर्ड पूरे देश में स्थापित हैं और वे किसी क्षेत्र या राज्य पर ध्यान दिए बिना विभिन्न पदों की कोटियों के लिए अपने विज्ञापनों के प्रति उत्तर में उम्मीदवारों से प्रार्थना पत्र प्राप्त करते हैं। वे अखिल भारतीय आधार पर कार्य करते हैं तथा किसी क्षेत्र, राज्य से भेदभाव नहीं रखते हैं। अखिल भारतीय नीति से हटने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

"ओजोन परत"

631. **श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही** : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या क्लोरोफ्लुरोकार्बन (सी.एफ.सी.) जैसे ओजोन अपक्षयकारी पदार्थों के ओजोन परत पर पड़ने वाले प्रभाव के बारे में कोई अध्ययन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या निष्कर्ष निकले; और

(ग) ओजोन अपक्षयकारी पदार्थों के अंधाधुंध प्रयोग से ओजोन परत को सुरक्षित रखने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का प्रस्ताव है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) जी, हां।

(ख) संयुक्त राष्ट्र पर्यावरण कार्यक्रम के वैज्ञानिक मूल्याकंन पैनल ने निर्णय लिया है कि क्लोरो-फ्लोरो कार्बन्स (सी एफ सी एस) पदार्थ जैसे (ओ डी एस) ओजोन परत को क्षति पहुंचाते हैं।

(ग) वैज्ञानिक निष्कर्षों के फलस्वरूप ओजोन परत को क्षीण करने वाले पदार्थों के प्रयोग का चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के लिए एक अंतर्राष्ट्रीय समझौता, जिसे कि मांट्रियल प्रोटोकोल कहते हैं, हुआ है। सरकार ने इस प्रोटोकोल का अनुसमर्थन किया है, और प्रोटोकोल के प्रावधानों के साथ ओजोन परत को क्षीण करने वाले संगत पदार्थों के उपयोग को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के लिए कदम उठाए हैं।

फर्जी नामों पर आरक्षण

632. **श्री बी.एल. शर्मा "प्रेम"** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की जानकारी में यह बात आई है कि ट्रैवल एजेन्सियां बुकिंग क्लर्कों की मिली भगत से फर्जी नामों पर रेलवे बर्थ आरक्षित करवाती हैं;

(ख) यदि हां, तो यह धांधली किस हद तक की जाती है; और

(ग) इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). यद्यपि इस समस्या के विस्तार और आकार को ठीक-ठीक बताना संभव नहीं है, दलालों और ऐसे अन्य बेईमान तत्वों द्वारा फर्जी नामों से सीट आरक्षित करने की सूचना मिलती रही है और रेलों द्वारा की गई जांच के दौरान ऐसे मामले पकड़े जाते हैं।

(ग) रेलवें स्टेशनों पर आरक्षण/बुकिंग कार्यालयों में और गाड़ियों में बार-बार जांच करती हैं। समय-समय पर अप्राधिकृत एजेंटों के परिसर पर छापे भी मारे जाते हैं। कदाचार में लिप्त पाए गए ऐसे एजेंटों/दलालों के विरूद्ध तथा साथ की अंतरित टिकटों पर यात्रा करते पकड़े गए व्यक्तियों के विरूद्ध भी कार्रवाई की जाती है। रेल अधिनियम सहित वर्तमान कानूनों के तहत इनके विरूद्ध कार्रवाई की जाती हैं जो कर्मचारी ऐसी गतिविधियों में गुप्त रूप से सहयोग देते पाए जाते हैं, उनके विरूद्ध अनुशासनिक कार्रवाई की जाती है।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश की विकास परियोजना

633. **श्री थावर चन्द गेहलोत** : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार के पास 31 दिसम्बर, 1995 तक मध्य प्रदेश सरकार के पर्यावरण और वानिकी से संबंधित प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) सरकार द्वारा अब तक निपटाए गए प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) 31.12.1995 की स्थिति के अनुसार पर्यावरणीय मंजूरी के लिए 12 प्रस्ताव (6 खनन और 6 ताप विद्युत) तथा सिंचाई, खनन अतिक्रमणों के नियमतिकरण आदि से सम्बन्धित 27 प्रस्ताव वानिकी मंजूरी के लिए केन्द्र सरकार के पास लम्बित थे।

(ख) 30.06.96 तक पर्यावरणीय मंजूरी के लिए 146 परियोजनाएं प्राप्त हुई थी। इनमें से 74 परियोजनाओं को पर्यावरणीय मंजूरी दे दी गई है और 72 परियोजनाओं को अपेक्षित पर्यावरणीय आंकड़े न भेजे जाने के कारण नामंजूर कर दिया गया है। इसी प्रकार 948 प्रस्ताव वन (सरंक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत वानिकी मंजूरी के लिए प्राप्त हुए हैं। इनमें से 461 प्रस्तावों को वानिकी मंजूरी दे दी गई है और 146 प्रस्तावों को गुण-दोष के आधार पर नामंजूर कर दिया है।

[अनुवाद]

गुंटूर रेल लाइन का विद्युतीकरण

634. **श्री टी. गोपाल कृष्ण** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुंटूर रेल लाइन पर बीनीनगर-नाडीकुडी लाइन के विद्युतीकरण का कोई प्रस्ताव है ताकि हैदराबाद और मद्रास तथा हैदराबाद और कलकत्ता के बीच की दूरी को कम समय में तय किया जा सके;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) किसी खण्ड का विद्युतीकरण उस पर होने वाले यातायात के स्तर के आधार पर किया जाता है और ऐसे कार्यों पर भारी पूंजी निवेश होता है, उस कार्य को निवेश पर पर्याप्त प्रतिफल और परिचालनिक आवश्यकताएं होने पर शुरू किया जाता है। अतः उच्च घनत्व वाले मार्गों को प्राथमिकता दी जाती है। फिलहाल, गुंटूर रेलवे लाइन के वीबीनगर-नहिकुडे खंड पर यातायात घनत्व कम है इसलिए, निवेश की जाने वाली पूंजी पर प्रतिफल के आधार पर इसका औचित्य नहीं बन सकता।

कलकत्ता में सर्कुलर रेल

635. **श्री अमर राय प्रधान** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता के रेल यात्रियों को सर्कुलर रेल सुविधा प्रदान की गई है;

(ख) यदि हां, तो इस सर्कुलर रेलगाड़ी के गंतव्य और ठहराव संबंधी स्थानों के नाम क्या हैं;

(ग) क्या निकट भविष्य में सर्कुलर रेल को माजरेहाट रेलवे स्टेशन (बरास्ता एसप्लैनेट फोर्ट विलियम) तक बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या प्रस्तावित विस्तार के लिए रक्षा विभाग से भी स्वीकृति ली जानी आवश्यक है;

(च) यदि हां, तो क्या स्वीकृति ले ली गई है; और

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). दमदम जंक्शन से प्रिन्सेपघाट का संपूर्ण 13.5 कि.मी. की गैर-विद्युतीकृत एकल लाइन परियोजना 17.6.90 तक यातायात के लिए चरणों में चालू कर दी गई है। दमदम से प्रिन्सेपघाट तक ठहरावों तथा गंतव्य के नाम निम्नलिखित हैं।

	स्टेशन	दूरी (कि.मी. में)
1.	दमदम से पातिपुकर	1.520
2.	पातिपुकर से उल्टा डांगा	2.895
3.	उल्टा डांगा से तला	4.740
4.	तला से बाग बाजार	6.118
5.	बाग बाजार से सोना बाजार	7.669
6.	सोवा बाजार से बड़ा बाजार	8.780
7.	बड़ा बाजार से बी.बी.डी. बाग	10.299
8.	बी.बी.डी. बाग से चांदपई घाट	11.187
9.	चांदपई घाट से ईडन गार्डन	11.501
10.	ईडन गार्डन से प्रिन्सेपघाट	12.959

(ग) और (घ). प्रिंसेपघाट से मझेरहाट पर परिक्रमा रेलवे का विस्तार विचाराधीन है, जिसके लिए एक नई तकनीकी-आर्थिक रिपोर्ट तथा लागत लाभ विश्लेषण अध्ययन शुरू किया जा रहा है। परियोजना को शुरू करना आने वाले वर्षों में उक्त अध्ययन के परिणाम तथा संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करता है। संरेखण एस्प्लेनेड फोर्ट विलियन के बरास्ते नहीं गुजरता है।

(ङ) से (छ). प्रश्न नहीं उठते।

मेट्रो रेल

636. श्री अजित कुमार पांजा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मार्च, 1996 तक मेट्रो रेल, कलकत्ता पर कुल कितनी धनराशि खर्च की गई;

(ख) मेट्रो रेल का पहला चरण कब तक पूरा हो जाएगा और कुल लागत सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) टॉलीगंज से ओरिया और दमदम से बैरकपुर तक मेट्रो रेल की स्थिति क्या है; और

(घ) क्या सियालदह को हावड़ा से जोड़ने का मेट्रो रेल का दूसरा चरण आरंभ कर दिया गया है और यदि हां, तो उक्त परियोजना की लागत क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) 1530.24 करोड़ रुपये।

(ख) कलकत्ता मेट्रो के दमदम से टालीगंज (16.45 कि.मी.) तक के पूरे खंड को 27.9.95 से यात्री यातायात के लिए खोल दिया गया है। तथापि, कतिपय शेष कार्य किया जा रहा है तथा लगभग 1610 करोड़ की अनुमानित लागत पर परियोजना के मार्च, 1997, तक पूरा होने की संभावना है।

(ग) संव्यवहार नियमों के संशोधित आबंटन के अंतर्गत शहरी यातायात रोजगार मंत्रालय तथा संबंधित राज्य सरकार द्वारा कार्रवाई की जानी है। रेलें तकनीकी सहायता, यदि मांगी गई, देने के लिए तैयार रहेंगी।

(घ) जी नहीं।

पूर्वा एक्सप्रेस में आग लगने की घटना

637. श्री जगतबीर सिंह द्रोण : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को 1 मई, 1996 को गाजियाबाद के समीप पूर्वा एक्सप्रेस की बोगी संख्या 4806 में आग लगने की घटना की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो इसके परिणामस्वरूप रेलवे को कितना घाटा हुआ;

(ग) क्या इस घटना की कोई जांच करायी गई है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या निष्कर्ष निकले तथा दोषी व्यक्ति के विरूद्ध क्या कार्यवाही की गई; और

(ङ) भविष्य में इस तरह की घटना को रोकने हेतु क्या कदम उठाए जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) इसमें रेलवे को 15,300/-रु. की हानि हुई।

(ग) और (घ). इस दुर्घटना की जांच की गयी थी। इसके लिए नई दिल्ली स्टेशन के पार्सल एवं सामान का लदान करने वाले कर्मचारियों को दोषी ठहराया गया है। उनके विरूद्ध कार्रवाई प्रारंभ कर दी गयी है।

(ङ) ऐसी घटनाओं की पुनरावृति को रोकने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गये हैं :—

(एक) सभी स्टेशनों के लदान कर्मचारियों को यह सलाह दी गई है कि वे सामान की लदाई एवं उतराई के दौरान धूम्रपान न करें।

(दो) बिजली कर्मचारियों को यह सुनिश्चित करने का परामर्श दिया गया है कि बिजली फिटिंग ठीक हालत में तथा उचित प्रकार से लगी हैं ताकि शार्ट सर्किट न हो।

(तीन) एस.एल.आर. (ब्रेक वैनों) में "धूम्रपान न करें" लेख लगा दिए गये हैं।

(चार) पार्सल क्लर्कों द्वारा पर्यवेक्षण को कड़ा कर दिया गया है।

असम से व्यापारियों का पलायन

638. **डा. मुरली मनोहर जोशी :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान, 20 जून, 1996 के "द हिन्दुस्तान टाइम्स" में "ट्रेडर्स फ्ली असम" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में वास्तविक स्थिति क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा असम के लोगों में व्याप्त भय को रोकने तथा उनमें आत्मविश्वास जागृत करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) जी, हां।

(ख) हाल के आम चुनावों के ठीक पहले तथा इसके तुरंत बाद की अवधि के दौरान असम में, विशेषकर नगांव, नालबाड़ी तथा तिनसुकिया जिलों, जहां उग्रवादियों ने व्यापारियों से जबरन पैसा ऐंठने की कोशिश की, बतायी जाती है उल्फा की गतिविधियों में अचानक तीव्र वृद्धि हुई थी। जिसके परिणामस्वरूप, व्यापारियों का एक वर्ग अपने प्रतिष्ठानों को अस्थायी तौर पर बन्द करके तथा परेशानी से बचने के लिए सुरक्षित स्थानों पर चला गया, बताया जाता है।

(ग) इस संबंध में राज्य सरकार से सभी आवश्यक सुरक्षा/एहतियाती उपाय करने का अनुरोध किया गया है। स्थिति को काबू में रखने के लिए पुलिस की गश्त/सतर्कता को गहन किया गया है। सभी प्रमुख स्थानों में वाहनों आदि की चैकिंग बढ़ा दी गई है।

अनधिकृत हॉकर

639. **श्री प्रदीप भट्टाचार्य :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में जोन-वार विभिन्न रेलवे स्टेशनों में खाद्य पदार्थों और विभिन्न वस्तुओं की बिक्री हेतु अधिकृत हॉकरों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या विभिन्न रेलवे स्टेशनों में हॉकरों की संख्या अत्यधिक है; और

(ग) यदि हां, तो इन हॉकरों को नियमित करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) रेलों में कोई प्राधिकृत हॉकर नहीं हैं, खाद्य पदार्थों/वस्तुओं की बिक्री लाइसेंसधारी ठेकेदारों/विभागीय इकाइयों के वेंडरों द्वारा की जाती है।

(ख) जी हां।

(ग) नीति के अनुसार खानपान/वेंडिंग लाइसेंस क्षेत्रीय रेलों द्वारा निर्धारित प्रक्रिया और मार्ग दर्शक सिद्धांतों का पालन करने के बाद दिए जाते हैं। अप्राधिकृत हॉकरों के लिए यह नीति नहीं है।

कृषि भूमि को गैर-कृषि भूमि में बदलना

640. **श्री के.सी. कोंडय्या :** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह ज्ञात है कि हाल के वर्षों में कृषि भूमि का गैर-कृषि प्रयोजनों के लिये प्रयोग होने के मामले बढ़ गये हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार कृषि भूमि को गैर-कृषि प्रयोजनों के प्रयोग में बदलने से रोकने के लिए राज्य सरकारों के अनुपालनार्थ निकट भविष्य में मार्ग-निर्देश जारी करने का है;

(घ) यदि हां, तो ऐसे मार्ग-निर्देशों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इस संबंध में कौन से वैकल्पिक कदम उठाने का विचार है?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) से (ङ). कृषि भूमि का आवास, औद्योगिक विकास, परिवहन, रक्षा प्रयोजनों आदि जैसे गैर-कृषि प्रयोजनों के लिये प्रयोग बढ़ती हुई आबादी तथा आर्थिक कार्यकलापों के विविधकरण के कारण हो रहा है। भारत सरकार बार-बार जोर देकर सभी राज्यों तथा संघ शासित प्रदेशों से कहती रही है कि अच्छी कृषि भूमि को गैर-कृषि प्रयोजनों के लिये इस्तेमाल होने से बचाया जाये। इस संबंध में भारत सरकार ने राष्ट्रीय भू-उपयोग नीति की रूपरेखा भी तैयार की है तथा राज्यों से उसके कार्यान्वयन की सिफारिश की है। राष्ट्रीय भूमि

उपयोग नीति की रूपरेखा में अन्य बातों के साथ-साथ शहरी नीति की पुर्नसंरचना पर बल दिया गया है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि अधिक उपज देने वाली भूमि बर्बाद न हो।

यूरिया उत्पादन के क्षेत्र में आत्मनिर्भरता

641. **डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार यह दावा करती है कि आगामी दो-तीन वर्षों के अंतर्गत देश यूरिया उत्पादन के क्षेत्र में आत्मनिर्भर हो जाएगा; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) और (ख). यूरिया की नवीनतम पूर्वानुमानित मांग और स्वदेशी उत्पादन के अनुसार यूरिया के उत्पादन में आगामी तीन वर्षों में देश के आत्मनिर्भर होने की आशा नहीं है।

सीमा विवाद

642. **श्री बनवारी लाल पुरोहित : क्या गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र कर्नाटक सीमा विवाद काफी समय से लंबित है;

(ख) क्या महाराष्ट्र सरकार ने केन्द्र सरकार से सीमावर्ती क्षेत्रों में जनमत कराने का आग्रह किया है;

(ग) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) इस विवाद को सुलझाने के लिए अंतिम हल कब तक निकल जाने की संभावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ). वर्ष 1989 के प्रारम्भ में, महाराष्ट्र सरकार ने इस विवाद का हल खोजने के लिए जनमत कराने का सुझाव दिया था। भारत सरकार का यह विचार है कि इस विवाद को संबंधित राज्य सरकारों के एच्छिक सहयोग से सुलझाया जा सकता है। इस संबंध में भारत सरकार को उन्हें हर संभव सहायता देने में हर्ष होगा।

[हिन्दी]

कटिहार जोगबनी लाइन का आमान परिवर्तन

643. **श्री सुकदेव पासवान : क्या रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का कटिहार-जोगबनी एकल रेल लाइन को दोहरी रेल लाइन में बदलने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). कटिहार-जोगबनी मीटर लाइन के बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन के लिए अद्यतन सर्वेक्षण शुरू किया गया है। सर्वेक्षण रिपोर्ट उपलब्ध होने पर ही परियोजना पर आगे विचार किया जाना संभव होगा।

[अनुवाद]

तारापुर और भावनगर रेल लाइन

644. **श्री राजेन्द्र सिंह राणा : क्या रेल मंत्री यह बताने की** कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने गुजरात में तारापुर और भावनगर के बीच रेल लाइन बिछाने के संबंध में कोई सर्वेक्षण किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). तारापुर से भावनगर तक नई रेलवे लाइन बिछाने के लिए विगत में अंतिम स्थान निर्धारण एवं यातायात सर्वेक्षण किया गया था जिसका प्रतिफल ऋणात्मक था। संसाधनों की अत्यधिक कमी तथा अलाभप्रद प्रकृति के कार्य को देखते हुए इसे शुरू नहीं किया जा सका था।

मानवाधिकार न्यायालय

645. **श्री काशीराम राणा : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा** करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने सभी राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों को अपना अलग-अलग मानवाधिकार न्यायालय स्थापित करने का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) संघ राज्य क्षेत्रवार/राज्यवार इस प्रकार के कितने न्यायालय स्थापित किये गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). मानवाधिकार संरक्षण अधिनियम, 1993 की धारा 30 में, मानवाधिकार, के उल्लंघन के कारण उत्पन्न हो रहे अपराधों के विचारण के लिए प्रत्येक जिले के लिए एक सत्र न्यायालय को

मानवाधिकार न्यायालय विनिर्दिष्ट करने की व्यवस्था है। उच्च न्यायालयों की सहमति से मानवाधिकार न्यायालयों की स्थापना करने के प्रश्न पर निर्णय लेना राज्य सरकारों का काम है।

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

कृषि विज्ञान केन्द्र

646. श्री ऑस्कर फर्नाडीज : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्नाटक के ब्रह्मावर में कृषि विज्ञान केन्द्र की स्थापना के प्रस्ताव को स्वीकृति प्रदान कर दी गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) यह कब तक कार्य करना शुरू कर देगा?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) जी, हां।

(ख) स्थान चयन समिति ने 2 सितम्बर 1995 को ब्रह्मावर का दौरा किया था और कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, बंगलौर के क्षेत्रीय केन्द्र में कृषि विज्ञान केन्द्र स्थापित करने के लिए स्थान की सिफारिश की थी।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) कृषि विज्ञान केन्द्र के आरम्भ होने का ठीक-ठीक समय बताने में परिषद असमर्थ है क्योंकि जिन अतिरिक्त संसाधनों की मांग की गई है वे अभी तक उपलब्ध नहीं कराए गए हैं।

पेड्डापल्ली-निजामाबाद सिहोर रेल लाइन

647. श्री एल. रमना : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पेड्डापल्ली से निजामाबाद सिहोर तक मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य शुरू कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजन हेतु आबंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस परियोजना के कार्य के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) करीमनगर के रास्ते पेडापल्ली से निजामाबाद तक नई बड़ी लाइन का निर्माण कार्य स्वीकृत है तथा कार्य चल रहा है।

(ख) ब्यौरे रेल बजट में उपलब्ध होंगे जिसे आज ही प्रस्तुत किया जायेगा।

(ग) नौंवी योजना।

[हिन्दी]

चुनावों के दौरान हिंसक घटनायें

648. श्री प्रभु दयाल कठेरिया : क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) लोक सभा तथा विधान सभा चुनावों के दौरान हिंसक घटनाओं में मारे गए/घायल व्यक्तियों की राज्यवार कुल संख्या कितनी है; और

(ख) सरकार द्वारा इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए क्या उपाय किए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

जल परीक्षण प्रयोगशालायें

649. श्री के. प्रधानी : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार केन्द्र सरकार को राज्य के प्रत्येक जिले में एक जल परीक्षण प्रयोगशाला स्थापित करने संबंधी कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है;

(ख) क्या सरकार को अन्य राज्यों से भी इसी प्रकार के प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार द्वारा उन पर क्या कार्यवाही की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग). जी, हां। केन्द्र सरकार को महाराष्ट्र, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, हिमाचल प्रदेश तथा जम्मू और कश्मीर राज्यों के प्रत्येक जिले में ग्रामीण क्षेत्रों में पेयजल के लिए जल परीक्षण प्रयोगशालाओं की स्थापना हेतु प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं।

(घ) महाराष्ट्र, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और हिमाचल प्रदेश राज्यों के लिए केन्द्र सरकार ने अब तक प्राप्त प्रस्तावों को मंजूर कर दिया है और तदनुसार संबंधित राज्य सरकारों को निधियां रिलीज की हैं। जम्मू और कश्मीर राज्य के लिए अब तक छह जिलों में जल परीक्षण प्रयोगशालाएं अनुमोदित की गई हैं।

[अनुवाद]

ट्रेन सुविधा में बाधा

650. श्री वी.वी. राघवन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इरोड के निकट हाल में माल गाड़ी के पटरी से उतर जाने से दक्षिण रेलवे में रेलगाड़ियों के आवागमन में बाधा उत्पन्न हुई थी;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उस रेल मार्ग पर रेलों के आवागमन को सामान्य बनाने में कितने दिन लगे; और

(ग) उन यात्रियों की मदद के लिए क्या कदम उठाए गए जिन्होंने अपनी यात्रा के लिए मंगला और केरल एक्सप्रेस जैसी लंबी दूरी की गाड़ियों में एक महिना पहले से आरक्षण कराया था?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां, 14.6.1996 को मालगाड़ी की एक बड़ी दुर्घटना होने के कारण दक्षिण रेलवे की रेल सेवाओं में व्यवधान पड़ा था।

(ख) 38 रेलगाड़ियों आंशिक रूप से रद्द/चलाई गई थी तथा 159 रेल गाड़ियों को पूर्णतः रद्द किया था 24.6.96 से सभी सेवाओं को पुनः शुरू कर दिया गया।

(ग) वैकल्पिक स्थान प्राप्त करने के इच्छुक यात्रियों को वैकल्पिक गाड़ियों में यात्रा करने की अनुमति देने से उनकी सहायता की गई थी। मंडलों के सभी स्टेशनों पर किराए जो प्रतिदाय की व्यवस्था की गई थी बीच में फंसे यात्रियों के स्थानान्तरण के लिए बसों की व्यवस्था की गई थी।

छात्रों का आपराधिक रिकार्ड

651. डा. वाई.एस. राजशेखर रेड्डी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नामांकित छात्रों के अपराधी रिकार्ड का पता लगाने के लिए दिल्ली पुलिस द्वारा छात्रों की पृष्ठभूमि का कोई सर्वेक्षण कराया गया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) जी नहीं, श्रीमान्।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

दिल्ली दुग्ध योजना द्वारा "होम डिलीवरी लाइसेंन्स" जारी करना

652. श्री भीमप्रसाद दाहाल : क्या पशुपालन और डेरी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार दिल्ली दुग्ध योजना के अंतर्गत होम डिलीवरी लाइसेन्स जारी करती है;

(ख) यदि हां, तो इन लाइसेंसों को जारी करने के मानदण्ड क्या हैं;

(ग) इस योजना के अंतर्गत अब तक कितने लाइसेंस जारी किए गए हैं;

(घ) क्या इस योजना के अंतर्गत एक ही परिवार के अनेक सदस्यों को "मिल्क होम डिलीवरी लाइसेंस" जारी किए गए हैं;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(च) इन मामलों में क्या कार्यवाही किए जाने का प्रस्ताव है?

कृषि मंत्रालय में पशुपालन और डेयरी विभाग के राज्य मंत्री (श्री रघुवंश प्रसाद सिंह) : (क) और (ख). दिल्ली दुग्ध योजना दुग्ध होम डिलीवरी कार्ड जारी करती है। ये कार्ड केवल शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों, विधवाओं, विद्यार्थियों तथा 300/- रुपए से कम मासिक आय वाले व्यक्तियों को ही जारी किए जाते हैं।

(ग) 2886 कार्ड जारी किए गए हैं।

(घ) जी, नहीं। एक राशन कार्ड पर केवल एक ही होम डिलीवरी कार्ड जारी किया जाता है।

(ङ) और (च). प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर राज्यों में चकमा शरणार्थी

653. श्री चित्त बसु : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार अरूणाचल प्रदेश, मिजोरम और पूर्वोत्तर राज्यों में चकमा शरणार्थियों में बढ़ रहे आक्रोश से अवगत हैं; और

(ख) यदि हां, तो चकमा शरणार्थियों की समस्या हल करने के लिए कौन से विशेष कदम उठाए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). कतिपय संगठन जैसे अरूणाचल में अखिल अरूणाचल प्रदेश छात्र यूनियन (ए.ए.पी.एस.यू.) और मिजोरम में मिजो जिरलाई पाल (एम.जैड.पी.), चकमाओं सहित "विदेशियों" के निष्कासन की मांग कर रहे हैं। दूसरी तरफ अरूणाचल प्रदेश में चकमाओं ने आरोप लगाया है कि उन्हें डरा-धमका कर और मूल

सुविधाएं न देकर उनके मानवाधिकारों का उल्लंघन किया जा रहा है। अरूणाचल राज्य सरकार को राज्य में चकमाओं सहित सभी नागरिकों के जान और माल की रक्षा करने की सलाह दी गयी थी। अरूणाचल प्रदेश में चकमाओं और हाजोंग के मुद्दों की पृष्ठभूमि की जांच करने और की जाने वाली कार्रवाई का पता लगाने के लिए 26 दिसम्बर, 1995 को गृह मंत्री की अध्यक्षता में एक उच्च स्तरीय ग्रुप का गठन किया गया था। इस ग्रुप ने 5 जनवरी, 1996 को हुई अपनी पहली बैठक में एक सरकारी स्तरीय उप समिति का गठन किया। 9 जनवरी, 1996 को भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय ने अन्य बातों के साथ-साथ यह निर्देश दिया कि राज्य में रह रहे प्रत्येक चकमा के जान और माल की रक्षा की जायेगी और यह कि चकमाओं को, कानून के अनुसार ही अन्यथा उनके घरों से बेदखल नहीं किया जायेगा। अरूणाचल प्रदेश सरकार से पत्र प्राप्त होने पर, राज्य सरकार को सूचित किया गया था कि उच्च स्तरीय ग्रुप और उप समिति अपना कार्य जारी रख सकती है लेकिन इस प्रकार का कार्य उच्चतम न्यायालय द्वारा दिए गए निदेशों के सहायतार्थ होगा न कि उनका अनादर करने के लिए। राज्य सरकार से अनुरोध किया गया है कि वह उप समिति के अरूणाचल प्रदेश के दौरे के लिए अपनी सुविधा सूचित करें।

जहां तक चकमाओं जिन पर आरोप है कि वे बाहर से मिजोरम में आए हैं, के निष्कासन से संबंधित आन्दोलन का संबंध है, राज्य सरकार स्थिति से निपट रही है। केन्द्र सरकार ने राज्य सरकार को सलाह दी है कि विदेशियों की पहचान इत्यादि का कोई भी कार्य, कानून के उपबंधों और संगत निर्देशों के अनुसार किया जाना चाहिए। यह सुझाव भी दिया गया है कि इस संबंध में कोई भी कार्य केवल सरकारी एजेन्सियों के माध्यम से ही किए जाने की आवश्यकता है।

संकट चेतावनी प्रणाली

654. श्री सुरेश कलमाडी : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश में रासायनिक दुर्घटनाओं के प्रबंधन हेतु कोई संकट चेतावनी प्रणाली लगाने का है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रणाली की प्रमुख बातें क्या हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) और (ख). रासायनिक दुर्घटना (आपात, नियोजन, तैयारी और प्रतिक्रिया) नियम, 1996 नामक प्रस्तावित नियमों के उपबंधों के अनुसार केन्द्रीय सरकार निर्धारित समय अवधि के भीतर संकट-सूचना प्रणाली स्थापित करेगी। प्रस्तावित प्रणाली की मुख्य विशेषताएं निम्नवत् हैं :—

1. केन्द्रीय स्तर पर कार्यात्मक नियंत्रण कक्ष के साथ-साथ राज्य और जिला स्तर के नियंत्रण कक्षों के साथ सूचना नेटवर्क प्रणाली स्थापित की जाएगी।
2. देश में बड़ी दुर्घटना परिसंकट प्रतिष्ठापन, वर्णक्रमानुसार बड़ी रासायनिक दुर्घटनाओं, केन्द्रीय, राज्य और जिला संकट समूहों के सदस्यों की सूची तथा परिसंकटमय रसायनों के डाटा बेस से संबंधित सूचना नियंत्रण कक्ष में दी जाएगी।
3. कार्यात्मक नियंत्रण कक्ष के कार्य-निष्पादन के लिए पर्याप्त कर्मचारी और विशेषज्ञ किए जाएंगे।
4. रासायनिक दुर्घटनाओं की रोकथाम की दृष्टि से यह प्रणाली जन जागरूकता पैदा करने के उपाय भी करेगी।

सीजू में सीमेंट संयंत्र

655. श्री जी.जी. स्वेल : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मेघालय सरकार द्वारा एसोसिएटिड सीमेंट कम्पनी के सहयोग से सीजू गारो पहाड़ी, जो प्राकृतिक गुफाओं से घिरा पर्यटन के दृष्टिकोण से अत्यधिक सुंदर तथा महत्वपूर्ण स्थान है, में एक वृहत् सीमेंट संयंत्र स्थापित किया जा रहा है;

(ख) क्या सरकार ने उक्त संयंत्रों को पर्यावरण संबंधी स्वीकृति प्रदान कर दी है;

(ग) क्या सरकार का विचार पर्यावरण को सुरक्षित रखने के उद्देश्य से परियोजना की समीक्षा करने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) से (ङ). मेघालय सरकार ने सीजू दक्षिण गारो हिल्स, मेघालय में एसोसिएटेड सीमेंट कम्पनी द्वारा प्रतिवर्ष 0.6 मिलियन टन सीमेंट प्लांट लगाने के लिए पर्यावरणीय स्वीकृति मांगी है। राज्य सरकार ने सूचित किया है कि इस सम्बन्ध में त्वरित पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन/पर्यावरण प्रबन्ध योजना अध्ययन शुरू कर दिया गया है और उसको जून, 1996 तक पूरा कर लिया जाएगा। पर्यावरण प्रभाव मूल्यांकन/पर्यावरण प्रबन्ध योजना रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद प्रस्ताव के बारे में निर्णय लिया जाएगा।

सवारी डिब्बों की कमी

656. श्री वी.एम. सुधीरन : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को त्रिवेन्द्रम/रेल मंडल में सवारी डिब्बों की भारी कमी की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो यात्रियों को असुविधा से बचाने के लिये पर्याप्त संख्या में सवारी डिब्बे उपलब्ध कराने हेतु अब तक क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). यातायात के मौजूदा स्तर को पूरा करने के लिए तिरूवनन्तपुरम मंडल के पास समग्र उपलब्धता के अंतर्गत सवारी डिब्बों की पर्याप्त संख्या उपलब्ध है।

[हिन्दी]

वन (संरक्षण) अधिनियम, 1930 को लागू करना

657. श्री बची सिंह रावत (बचदा) : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 को लागू किए जाने के बाद से उत्तर प्रदेश के उत्तरांचल क्षेत्र में सड़क निर्माण सहित अनेक योजनाएं ठप्प हो गई हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार सरकारी योजनाओं के इन निर्माण कार्य को शुरू करने के लिए कोई विशेष रियायत देने का है ताकि लोगों को विकास योजनाओं का लाभ मिल सकें;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठता। तथापि, 20 हे. तक की वन भूमि के अंतरण और पहाड़ी जिलों के लोगों को प्रत्यक्ष लाभ वाली परियोजनाओं में वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत मंजूरी शीघ्र देने के लिए रियायत पहले ही दी गयी है। ऐसी परियोजनाएं जिनमें संपर्क सड़कों का निर्माण, लघु जल-उपयोग निर्माण कार्य, लघु सिंचाई निर्माण कार्य, विद्यालय भवन, औषधालय, अस्पताल सरकार के छोटे ग्रामीण औद्योगिक शेड शामिल होती हैं उन पर प्रतिपूरक वनीकरण के लिए समकक्ष गैर वन भूमि की शिनाख्त और अंतरण पर जोर नहीं दिया जाता है और इसके बदले जितनी भूमि का अंतरण किया जाता है, उसकी दुगनी अवक्रमित वन भूमि पर प्रतिपूरक वनीकरण किया जा सकता है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना

658. डा. सत्यनारायण जटिया : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना का ब्यौरा क्या है तथा नदीवार इस योजना को पूरा करने हेतु कितनी धनराशि निर्धारित की गयी है तथा क्या लक्ष्य निर्धारित किए गये हैं;

(ख) अभी तक नदीवार कितनी धनराशि मंजूर और निर्मुक्त की गयी है;

(ग) अभी तक नदीवार कितनी प्रगति हुई है; और

(घ) इस योजना के अन्तर्गत राज्य सरकारों द्वारा केन्द्र सरकार को क्या अनुरोध/प्रस्ताव भेजे गये हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) से (घ). सरकार ने राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना को केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीम के रूप में 3 जुलाई, 1995 को अनुमोदन कर दिया जिसमें कार्यों की पूंजीगत लागत में केन्द्र एवं संबंधित राज्य सरकारों के बीच बराबर की भागीदारी होगी। राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना के अन्तर्गत कार्यों की संस्वीकृत लागत लगभग 772 करोड़ रु. है। ये कार्य 10 वर्षों की अवधि में किए जाने हैं। नगरों, राज्य-वार कार्यों की संस्वीकृत लागत सहित विभिन्न राज्यों की नदियों तथा अन्य विवरणों संबंधी ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

केन्द्र सरकार द्वारा अब तक कार्यों से संबंधित 65 विस्तृत परियोजना रिपोर्टों का अनुमोदन कर दिया गया है। संबंधित राज्य सरकारें इनको कार्यान्वित करने की कार्यवाही कर रही हैं किसी नगर में कार्य शुरू होने के बाद उस कार्य के पूरा होने में लगभग 4 वर्ष लगेंगे। कार्य भिन्न-भिन्न समय पर शुरू हो रहे हैं तथा संभावना है कि राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना के अन्तर्गत सभी कार्यों के पूरा होने में लगभग 10 वर्ष लग जाएंगे।

विवरण

राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना का विवरण

(लाख रुपये)

क्र.सं.	राज्य	निर्धारित राशि	नदी	नगर	प्राप्त प्रस्ताव	स्वीकृत राशि	राज्यवार जारी की गई राशि
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	5379.00	गोदावरी	भद्राचलम	अल्प लागत स्वच्छता	13.73	174.00
					नदी तटाग्र विकास	21.30	—
				मंचरीयाल	अल्प लागत स्वच्छता	22.20	
					नदी तटाग्र विकास	17.50	
				राजामुन्दरी	अल्प लागत स्वच्छता	421.20	
					नदी तटाग्र विकास	59.85	
					शवदाहगृह	5.73	

1	2	3	4	5	6	7	8
				रामागुन्डम	अल्प लागत स्वच्छता	18.40	
					नदी तटाग्र विकास	15.80	
2.	बिहार	3222.03	सुवर्णरेखा	घाटशिला	शवदाहगृह	2.73	0.04
					नदी तटाग्र विकास	59.75	
				जमशेदपुर	शवदाहगृह	50.52	
					नदी तटाग्र विकास	89.64	
				रांची	शवदाहगृह	61.96	
					अल्प लागत स्वच्छता	30.08	
3.	गुजरात	9869.89	साबरमती	अहमदाबाद	अवरोधन एवं दिशापरिवर्तन-I	105.47	177.00
					अवरोधन एवं दिशापरिवर्तन-II	173.59	
4.	कर्नाटक	2699.79	कृष्णा	शिमोगा	अल्प लागत स्वच्छता	60.06	90.00
					शवदाहगृह	2.73	
				हरिहारा	अल्प लागत स्वच्छता	35.20	
					शवदाहगृह	1.82	
				भद्रावती	अल्प लागत स्वच्छता	11.09	
					शवदाहगृह	5.47	
				देवेनगेरे	अल्प लागत स्वच्छता	66.94	
			कावेरी	के.आर.नगर	अल्प लागत स्वच्छता	3.50	
					शवदाहगृह	0.92	
				कोल्लेगल	अल्प लागत स्वच्छता	17.60	
				नानजनगुड	अल्प लागत स्वच्छता	35.02	
				श्रीरंगापटनम	अल्प लागत स्वच्छता	24.51	
					शवदाहगृह	1.33	
5.	मध्य प्रदेश	10659.47	खान	इन्दौर	अल्प लागत स्वच्छता	211.91	318.00
					नदी तटाग्र विकास	8.60	
					शवदाहगृह	87.12	
					भूमि अधिग्रहण	115.00	
			क्षिप्रा	उज्जैन	—		
			ताप्ती	बुरहानपुर	भूमि अधिग्रहण	8.31	
					अवरोधन एवं दिशापरिवर्तन	158.79	
			बेतवा	मण्डीद्वीप	—	—	
				भोपाल	—	—	
				विदिशा	अल्प लागत स्वच्छता	36.18	
					ठोस अपशेष प्रबंध	11.40	
			नर्मदा	जबलपुर	—	—	
			वैनगंगा	सिवनी	—	—	
			वैनगंगा	छपरा	—	—	
			वैनगंगा	केवलारी	—	—	
			चम्बल	नागदा	—	—	

1	2	3	4	5	6	7	8
6.	पंजाब	22937.61	सतलुज	लुधियाना	अवरोधन एवं दिशा-परिवर्तन-I	128.97	631.00
					अवरोधन एवं दिशा-परिवर्तन-I	287.54	
					भूमि अधिग्रहण-I	112.19	
					भूमि अधिग्रहण-II	139.50	
				जालन्धर	अवरोधन एवं दिशा-परिवर्तन-I	278.81	
					अवरोधन एवं दिशा-परिवर्तन-II	258.10	
					अवरोधन एवं दिशा-परिवर्तन-III	193.10	
					अवरोधन एवं दिशा-परिवर्तन-IV	240.36	
					अवरोधन एवं दिशा-परिवर्तन-V	274.82	
					अवरोधन एवं दिशा-परिवर्तन-VI	236.30	
					भूमि अधिग्रहण	154.81	
				फगवाड़ा	भूमि अधिग्रहण	71.63	
				फिल्लौर	भूमि अधिग्रहण	22.25	
7.	तमिलनाडु	3820.00	कावेरी	भवानी	अल्प लागत स्वच्छता	23.71	110.00
					नदी तटाग्र विकास	29.20	
					शवदाहगृह	1.14	
					कम्पौजड खाद बाड़ा	23.24	
				इरोड	अल्प लागत स्वच्छता	22.75	
					नदी तटाग्र विकास	3.86	
					शवदाहगृह	3.63	
				कुमारपलयम	अल्प लागत स्वच्छता	22.70	
					नदी तटाग्र विकास	9.44	
					शवदाहगृह	1.08	
					कम्पोजड खाद बाड़ा	22.34	
				पल्लिपलयम	अल्प लागत स्वच्छता	25.30	
					नदी तटाग्र विकास	13.83	
					शवदाहगृह	1.11	
				त्रिची	अल्प लागत स्वच्छता	36.13	
					नदी तटाग्र विकास	16.80	
					शवदाहगृह	9.74	
8.	महाराष्ट्र	11733.39	कृष्णा	कराड	—	—	145.00
				सांगली	—	—	
			गोदावरी	नासिक	—	—	
				नानदेड़	—	—	
9.	राजस्थान	1393.68	चम्बल	कोटा	—	—	18.00
				केशोरायपट्टन	—	—	
10.	उड़ीसा	2484.77	महानदी	कटक	—	—	3.00
			ब्राह्मणी	तालचेर	—	—	
			ब्राह्मणी	चांदबाली	—	—	
			ब्राह्मणी	धर्मशाला	—	—	
							1666.04

[अनुवाद]

राजधानी एक्सप्रेस की आवृत्ति और यात्री क्षमता

659. श्री जितेन्द्र नाथ दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का पूर्वोत्तर राज्यों की मांग को पूरा करने के लिए नई दिल्ली-गुवाहटी राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन की बजाय प्रतिदिन चलाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या इस राजधानी एक्सप्रेस में सवारी डिब्बों में वृद्धि करने संबंधी भी कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). सवारी डिब्बों की संख्या नियमित आधार पर 11 से बढ़ाकर 12 की जा रही है।

दिल्ली पुलिस के अधिकारी

660. श्री सौम्य रंजन : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1995-96 में दिल्ली पुलिस के श्रेणी-वार कितने अधिकारियों की मृत्यु ड्यूटी के दौरान हुई;

(ख) क्या मृत कर्मचारियों के आश्रितों को दिल्ली पुलिस में अनुकम्पा के आधार पर नौकरी दी गई है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और उन्हें कब तक नौकरी दिए जाने की संभावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (घ). वर्ष 1995-96 के दौरान ड्यूटी के दौरान दिल्ली पुलिस के जिन 131 पुलिस कार्मिकों की मृत्यु हो गई थी उनके श्रेणी-वार नाम संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

मृतक पुलिस कार्मिकों के केवल 75 आश्रितों ने अनुकम्पा के आधार पर नियुक्ति के लिए अनुरोध किया है।

इन आवदेन पत्रों की वर्तमान स्थिति निम्न प्रकार से है :—

(एक)	अनुकम्पा के आधार पर नियुक्ति के लिए अनुमोदित	2 मामले
(दो)	सिद्धान्त रूप से नियुक्ति के अनुमोदन को सूचित कर दिया गया है, चूंकि आश्रित 18 वर्ष से कम आयु के हैं।	8 मामले
(तीन)	संवीक्षाधीन	25 मामले
(चार)	रद्द किए गए	6 मामले
(पांच)	नियुक्ति संबंधी समिति के निर्णय हेतु रखे गए मामले	34 मामले

विवरण

पुलिस सहायक आयुक्त

1. श्री बनारसी दास
2. श्री नत्थू सिंह
3. श्री गोपी चन्द
4. श्री शंकर लाल

निरीक्षक

1. श्री रमेश मलिक, डी-1/524
2. श्री सुरेन्द्र सिंह, डी-/1617

उप निरीक्षक

1. श्री सेवा राम, डी/1740
2. श्री श्रीचन्द, 154/डी
3. श्री ज्ञान सिंह, 656/डी
4. श्री मुरारी लाल, डी/110
5. श्री अमर नाथ, 45/डी
6. श्री राम चन्द, 605/डी
7. श्री दर्शन लाल, 1716/डी
8. श्री मिश्री लाल, डी/1047
9. श्री सुरेन्द्रर पाल सिंह, 1383/डी
10. श्री रतन सिंह, 4355/डी
11. श्री भूपाल सिंह, डी/742
12. श्री पूरन मल, 2564/डी
13. श्री सीता राम, 1534/डी
14. श्री भगत सिंह, 4324/डी

सहायक उप निरीक्षक

1. श्री गुरबक्श सिंह, 2776/डी
2. श्री राज सिंह, 5941/पीसीआर
3. श्री रमेश चन्द्र, 1529/काम्न
4. श्री बाबू राम, 3284/डी

हैड कांस्टेबल

1. श्री जीत राम, 11082/डीएपी
2. श्री राजिन्दर सिंह, 1490/डब्ल्यू

3. श्री श्रीनारायन, 63/सी
4. श्री गिर राज सिंह, 283/पीसीआर
5. श्री गोरख नाथ, 192/अ
6. श्री रामफल, 17/पीटीएस
7. श्री संत राम, 2336/एसडी
8. श्री श्रीचन्द, 363/
9. श्री बलवीर सिंह, 244/पीसीआर
10. श्री छत्तर सिंह, 303/पीसीआर
11. श्री किताब सिंह, 125/एन
12. श्री राजिन्दर सिंह, 232/एन डब्ल्यू
13. श्री अलीमुद्दीन, 125/एन ई
14. श्री राम अवतार, 267/एस डब्ल्यू
15. श्री धर्मबीर सिंह, 1800/सी
16. श्री राजिन्दर सिंह, 206/पीसीआर
17. श्री ओमवीर सिंह, 1253/ई
18. श्री जय पाल सिंह, 8796/डीएपी
19. श्री चांद राम, 269/एसडी
20. श्री ओम प्रकाश, 795/एन डब्ल्यू
21. श्रीमती सुमित्रा, 1718/एन डब्ल्यू
22. श्री मोहन सिंह, 74/एफ
23. श्री के.वी. राधाकृष्णन, 4358/डीएपी
24. श्रीमती सुमन खत्री, 826/एन डब्ल्यू
25. श्री वेद प्रकाश, 318/डीएपी
26. श्री तीरथ राम, 174/ई
27. श्री सुभाष चन्दर, 407/एस डी
28. श्री नन्द किशोर, 800/आर बी
29. श्री पूनम चन्द, 29/डीएपी
30. श्री करतार सिंह, 973
31. श्री खजान सिंह, 1786/एसडी
32. श्री गोविन्द बल्लभ, 9139/डीएपी
33. श्री नन्द किशोर, 27/सी
34. श्री ओम प्रकाश, 325/सी
35. श्री बलजीत सिंह, 152/एस डब्ल्यू
36. श्री तेम श्रिंग शेरपा, 178/डब्ल्यू
37. श्री शारदा नन्द, 154/एन डब्ल्यू
38. श्री चन्दर भान, 601/डब्ल्यू
39. श्री मेहर सिंह, 113/डीएपी
40. श्रीमती राज बाला, 35/एसबी
41. श्री जयबीर सिंह, 1803/डब्ल्यू
42. श्री राम रतन, 176/एस डब्ल्यू
43. श्री प्रेम राज, 1014/पीसीआर
44. श्री ओमपाल सिंह, 4008/पीसीआर

कांस्टेबल

1. श्री करन सिंह, 1163/डब्ल्यू
2. श्री लाल सिंह यादव, 961/एन डब्ल्यू
3. श्री संजय, 655/डीएपी
4. श्री वीरेन्दर कुमार, 62/क्राइम
5. श्री शीष राम, 1632/अ
6. श्री रविन्द्र दत्ता, 1963/एन डब्ल्यू
7. श्री देविन्दर कुमार, 7869/पीसीआर
8. श्री इतबारी लाल, 775/डीएपी
9. श्री रोहताश सिंह, 1409/एन डब्ल्यू
10. श्री राजीव कुमार, 10732/डीएपी
11. श्री दीपक कुमार नन्दी, 1265/टी
12. श्री विजय कुमार, 7214/डीएपी
13. सुश्री स्नेहलता, 3695/पीसी
14. श्री कैलाश चन्दर, 444/आरबी
15. श्री सुरेन्दर सिंह, 1238/सी
16. श्री श्रीभगवान, 1421/टी
17. श्री वीरेन्द्र सिंह, 6240/डीएपी
18. श्री बाबू लाल, 389/एस बी
19. श्री सुभाश चन्द्र, 1233/डीएपी
20. श्री विल्सन सी.ए., 1043/एस डब्ल्यू
21. श्री रणधीर सिंह, 3557/पीसीआर
22. श्री सत्य प्रकाश, 2637/पीसीआर
23. श्री सत्यबान सिंह, 1169/ई
24. श्री हुक्म चन्द, 1046/डब्ल्यू
25. श्री रमेश कुमार, 7402/पीसीआर
26. श्री चैन सिंह, 739/एन डब्ल्यू
27. श्री बाल किशन, 306/क्राइम
28. श्री सुभाष चन्द्र, 250/क्राइम
29. श्री हिम्मत सिंह, 2103 एन
30. श्री सूरज भान, 1321/एस एस सी
31. श्री रविन्दर सिंह, 901/एस बी

32. श्री ज्ञानेन्द्र कुमार, 9570/डीएपी
33. श्री सत्यबीर सिंह, 7713/डीएपी
34. श्री धीरेन्द्र कुमार, 1779/डब्ल्यू
35. श्री चन्दर भूषन, 320/एनडी
36. श्री सतीश कुमार, 258/
37. श्री सत्यबीर सिंह, 1669/एस डब्ल्यू
38. श्री रमेश चन्द, 576/डीएपी
39. श्री फतेह राम, 11629/डीएपी
40. श्री रविन्दर सिंह, 8470/डीएपी
41. श्री सुशील कुमार, 1428/एस डब्ल्यू
42. श्री बुध राम, 622/सी
43. श्री लखनबीर सिंह, 2119/एन डब्ल्यू
44. श्री वेदपाल सिंह, 1572/एन
45. श्री धर्मवीर, 1587/एस डब्ल्यू
46. श्री रणधीर सिंह, 7883/डीएपी
47. श्री प्रदीप कुमार, 333/टी
48. श्री सोमबीर सिंह, 1696/एसडी
49. श्री धन राज सिंह, 1204/एसडी
50. श्री नरेश कुमार, 2134/एन डब्ल्यू
51. श्री जसबीर सिंह, 744/एन ई
52. श्री दलजीत सिंह, 1098/एन डब्ल्यू
53. श्री रविन्द्र सिंह, 1489/एन डब्ल्यू
54. श्री चांद सिंह, 1114/एन डब्ल्यू
55. श्री ताज सिंह, 1225/एस डब्ल्यू
56. श्री सुखबीर सिंह, 9499/डीएपी
57. श्री सुशील कुमार, 510/अ
58. श्री नन्द लाल, 11397/डीएपी

चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी

1. श्री उमराव सिंह, 11/सी
2. श्री राम स्वरूप, 3/सी
3. श्री दशरथ राम, 155/सी
4. श्री सुखबीर सिंह, 436/सी
5. श्री यशपाल सिंह, 5/सी

पु.स.अ.	नि.	उप.नि.	स.उ.नि.	है.का.	का.	चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी	कुल
4	2	14	4	44	58	5	= 131

रेल विभाग पर देय राशि

661. श्री राम नाईक : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मई 1990 से अप्रैल 1993 तक नई दिल्ली में आंतरिक सुरक्षा ड्यूटी के लिए एस.आर.पी.एफ की तैनात कंपनियों पर किए गए व्यय की बहुत अधिक राशि देय है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) अब तक भुगतान रोके रखने के क्या कारण हैं और देय राशि की अदायगी करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). रेलों पर एसआरपीएफ के नाम से कोई कम्पनी नहीं है। बहरहाल, महाराष्ट्र एसआरपीएफ (राज्य आरक्षी पुलिस बल) के बारे में उत्तर सकारात्मक है। महाराष्ट्र सरकार ने मई, 1990 से अप्रैल, 1993 तक को अवधि के दौरान कानून और व्यवस्था में सहायता के लिए दिल्ली पुलिस के अधीन रही 12 एमएसआरपीएफ के संबंध में राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार से 16,85,12,036 रुपये (4,92,54,831 रुपये और 11,92,57205 रुपये) की देय राशि की प्रतिपूर्ति के लिए अनुरोध किया था।

(ग) 12/90 से 2/93 की अवधि के लिए 4,92,54,831/- रुपये की दावा राशि का भुगतान महाराष्ट्र राज्य, मुंबई के पुलिस महानिदेशक को 21/3/96 को पहले ही कर दिया गया है।

महाराष्ट्र सरकार से 2.5.90 से 9.2.93 तक की अवधि के लिए 11,92,57,205 रुपये का एक और दावा 27.10.95 को प्राप्त हुआ था परन्तु धन की कमी के कारण पिछले वित्तीय वर्ष 1995-96 के दौरान उसका भुगतान नहीं किया जा सका। अब राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली सरकार को खर्च की स्वीकृति प्राप्त हो गई है तथा 31.7.96 के बाद भुगतान कर दिया जाएगा क्योंकि दिल्ली की विधानसभा ने यह प्रावधान किया है कि कुल खर्च 31.7.96 तक कुल स्वीकृत बजट के $^{1}/_{3}$ से अधिक नहीं होगा।

टैरिफ ढांचा

662. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक ने सुझाव दिया है कि संसद द्वारा रेलवे के "माइक्रो प्रबंधन" को समाप्त किया जाना चाहिए और इंटरनेशनल यूनियन ऑफ रेलवे के चीफ एक्जीक्यूटिव ने मत व्यक्त किया है कि भारतीय रेलवे के ढांचे को संशोधित किया जाना चाहिए और यात्रियों को माल यातायात के द्वारा प्रति-राजसहायता की वर्तमान प्रणाली को समाप्त किया जाना चाहिए तथा यात्री किरायों को वास्तविक बनाया जाना चाहिए; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में तथ्य क्या है और इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). विश्व बैंक ने "द इण्डियन ट्रांसपोर्ट सेक्टर-लांग टर्म इसूज" पर अपनी रिपोर्ट में सुझाव दिया है कि रेलों को अर्द्ध-स्वायत्त सार्वजनिक निगम बन जाना चाहिए। जिसके विचारार्थ विषय संसद द्वारा अनुमोदित किए जाने चाहिए। यह भी सुझाव दिया गया है कि रेलों के परिचालन तथा निवेश निर्णयों की रोज छानबीन नहीं की जानी चाहिए।

दोहरी आर्थिक सहायता के विषय में इन्टरनेशनल यूनियन ऑफ रेलवेज (यू.आई.सी.) के चीफ एक्जीक्यूटिव ने "टाइम्स ऑफ इण्डिया को साक्षात्कार में कहा कि माल यातायात द्वारा यात्री यातायात को दोहरी आर्थिक सहायता देना बंद कर दिया जाना चाहिए और यात्री किरायों को सेवा मुहैया कराने की वास्तविक लागत के बराबर बढ़ा दिया जाना चाहिए। ये विश्व बैंक तथा यू.आई.सी. के चीफ एक्जीक्यूटिव के सुझाव मात्र है और इस समय उन्हें लागू करने के लिए सरकार किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रही है।

[हिन्दी]

राजस्थान में पशुपालन और डेयरी उद्योग

663. प्रो. रासा सिंह रावत : क्या **पशुपालन और डेयरी विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान राजस्थान में पशुपालन और डेयरी विकास के लिए कौन-कौन सी केन्द्रीय योजनाएं कार्यान्वित की गई हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष इन योजनाओं के लिए सरकार द्वारा अलग-अलग कितनी धनराशि प्रदान की गई;

(ग) क्या राष्ट्रीय कृषि अनुसंधान परिषद अथवा ऐसे किसी अन्य अनुसंधान संस्थान द्वारा इन क्षेत्रों में नई तकनीकें विकसित की गई हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) संबंधित लोगों को जानकारी देने तथा उन्हें प्रोत्साहित करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं; और

(च) विभिन्न पशुओं की संख्या में लगातार हो रही कमी को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या प्रयास किए जा रहे हैं?

कृषि मंत्रालय में पशुपालन और डेयरी विभाग के राज्य मंत्री (श्री रघुवंश प्रसाद सिंह) : (क) और (ख). राजस्थान में क्रियान्वित की जा रही केन्द्रीय/केन्द्र प्रवर्तित योजनाओं की सूची तथा विगत तीन वर्षों के दौरान इन योजनाओं के लिए निर्मुक्त की गई धनराशि का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) से (ङ). ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(च) अद्यतन पशुधन संगणना के अनुसार, राजस्थान राज्य में पशुधन संख्या में कोई गिरावट नहीं देखी गई है।

विवरण-I

1993-94 से 1995-96 तक राजस्थान राज्य में क्रियान्वित की जा रही विभिन्न केन्द्रीय/केन्द्र प्रवर्तित योजनाओं के अंतर्गत निर्मुक्त धनराशि

(लाख रुपयों में)

योजना	वर्ष		
	1993-94	1994-95	1995-96
राष्ट्रीय पशुप्लेग उन्मूलन परियोजना	30.00	45.50	19.49
पशु रोग नियंत्रण के लिए राज्यों को सहायता।	21.02	15.49	19.84
व्यावसायिक दक्षता विकास।	2.01	2.45	4.08
बूचड़खानों का आधुनिकीकरण/सुधार/पशुशव उपयोग केन्द्रों की स्थापना के लिए राज्यों को सहायता।	-	20.00	-
प्रमुख पशुधन उत्पादों के उत्पादन का अनुमान लगाने के लिए एकीकृत नमूना सर्वेक्षण।	13.25	6.75	16.50
राष्ट्रीय मेढ़/मृग उत्पादन कार्यक्रम।	19.50	18.00	10.00
भारवाही पशुओं का विकास तथा संरक्षण।	-	1.25	1.50
एकीकृत सूअर विकास के लिए राज्यों को सहायता।	-	-	2.25
ऑपरेशन फ्लड	642.43	356.55	422.77

विवरण-II

भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् द्वारा विकसित प्रौद्योगिकियां

राजस्थान में भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के केन्द्रीय भेड़ तथा ऊन अनुसंधान संस्थान, अविकनगर, राष्ट्रीय ऊंट अनुसंधान केन्द्र, बीकानेर, राष्टीय अश्व अनुसंधान केन्द्र का क्षेत्रीय अनुसंधान केन्द्र, बीकानेर नामक तीन संस्थान हैं। इन संस्थानों द्वारा विकसित मुख्य प्रौद्योगिकियां इस प्रकार हैं :—

(1) कृत्रिम गर्भाधान तथा चयन के माध्यम से पशुधन, विशेषकर भेड़, ऊंट तथा अश्वों के स्वदेशी नस्लों का सुधार।

(2) पशुओं में गर्भधारण करने की दर में वृद्धि करने के द्वारा उत्पादकता बढ़ाने के उद्देश्य से मेढ़ों तथा अश्वों के वीर्य का तरल तथा हिमित रूप में संरक्षण।

(3) अल्ट्रा सोनोग्राफी तथा प्रोगेस्ट्रोन आसे का उपयोग करके 14 से 17 दिवसों के बीच ही अश्वों तथा गधे-घोड़ियों में शीघ्र नैदानिक गर्भाधान होने की प्रौद्योगिकियों का प्रभावी रूप से प्रयोग किया गया है।

(4) भेड़ में दरी तथा ऊन की अच्छी गुणवत्ता किस्मों को विकसित किया गया है।

(5) प्रजनन क्षमता में सुधार के साथ ऊंट के विशिष्ट वर्ग के पशुयूथ विकसित किए गए हैं तथा विशिष्ट विदेशी गधों के जर्म प्लाज्म के नाभिकीय पशुयूथ भी विकसित किए गए हैं और ये किसान के लिए आसानी से उपलब्ध हैं।

(6) भेड़, ऊंट तथा अश्वों के विभिन्न रोगों का ठीक-ठीक तथा समय पर रोग निदान करने द्वारा नियंत्रित कर लिया गया है।

(7) उत्पादन में वृद्धि करने के लिए आहार मिलाने की प्रौद्योगिकी प्रणाली तथा समय-सारिणी भी विकसित की गई है।

विस्तार कार्यक्रमों के माध्यम से संबंधित लोगों में जानकारी का प्रचार-प्रसार किया जाता है।

[अनुवाद]

कृषि विज्ञान केन्द्र

664. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में आज की तारीख तक राज्य-वार कितने कृषि विज्ञान केन्द्र चल रहे हैं;

(ख) क्या केरल के कन्नानौर में एक कृषि विज्ञान केन्द्र स्थापित करने के लिए कोई कार्यवाही शुरू की गई है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) इस समय देश में 261 कृषि विज्ञान केन्द्र कार्य कर रहे हैं। इन कृषि केन्द्रों की स्थान सहित सूची संलग्न विवरण में देखी जा सकती है।

(ख) से (घ). धन की कमी के कारण परिषद इस समय अतिरिक्त कृषि विज्ञान केन्द्र की स्थापना पर विचार करने में असमर्थ है।

विवरण

261 कृषि विज्ञान केन्द्रों की सूची

क्र.सं.	के.वी.के. के पदनाम एवं पते	आयोजक संस्थान का नाम	स्वीकृति का वर्ष
1	2	3	4
अण्डमान एवं निकोबार			
1.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, केन्द्रीय कृषि अनुसंधान संस्थान, पोर्ट ब्लेयर,-744101	निदेशक केन्द्रीय कृषि अनुसंधान संस्थान, पोर्ट ब्लेयर-744101 (अ.एवं नि.)	1992
आंध्र प्रदेश			
2.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, विशाखापट्नम-531005	भाग्य तुला चैरिटेबल ट्रस्ट, येल्लमनचिल्ली, विशाखापट्नम-531005	1995

1	2	3	4
3.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, राम कृष्ण मन्दिर, यू.एन.डी.आई. के सामने, रयालाम भीमावारम वेस्ट गोदावरी-534208	कुलपति, आन्ध्र प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय, राजेन्द्र नगर, हैदराबाद-500030 (आन्ध्र प्रदेश)	1995
4.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, वारंगल-506101	-वही-	1996
5.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, डी.सी.एम.एस. बिल्डिंग, कमला नगर, जिला अनन्तपुर-515001	-वही-	1983
6.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कृषि अनुसंधान स्टेशन, अम्देवल्सा, जिला-श्रीकाकुलम-532523	-वही-	1984
7.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मल्याल फार्म, गांव मल्याल, जिला वारंगल-506101	-वही-	1984
8.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, रस्ताकुन्ताबाई, जिला विजयानगरम-535523	-वही-	1984
9.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, नन्दयाल, एम.सी. फार्म पी.ओ. जिला कुरनुल-518503	कुलपति, आन्ध्र प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय, राजेन्द्र नगर, हैदराबाद (आ.प्र.)-500030	1992
10.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गड्डीपल्ली-508201 जिला नालगोंडा	सचिव, श्री अरविन्दो ग्रामीण विकास संस्थान, गड्डीपल्ली-508201 (आ.प्र.)	1983
11.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पी.ओ. बाक्स न.214, जहीराबाद, जिला मेडक-502220	अध्यक्ष डक्कन विकास सोसायटी, ए-5, मीरा अपार्टमेंट बशीरबाग हैदराबाद (आ.प्र.)	1992
12.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, आर.ए.एस.एस. वनस्थली, ग्राम काराकाबंडी, जिला चित्तौड़-517501	अध्यक्ष रॉयलसीमा सेवा समिति, 9, पुराना हजूर कार्यालय भवन, तिरूपति (आ.प्र.)	1992
13.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बारींगनपल्ली, यगन्तिपल्ले-513524, जिला-कुरनूल	सचिव, हनुमन्थारया एजुकेशनल एण्ड चेरिटेबल सोसायटी, रेन्डाकांती पब्लिक स्कूल, इल्लुरू, कोठपीटे (आ.प्र.)	1989
14.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, जम्मीकुन्टा, जिला-करीमनगर-505122	निदेशक, ग्राम नव निर्माण समिति, मकान न. 1-9-639/1, विद्यानगर, हैदराबाद (आ.प्र.)	1992

1	2	3	4
15.	प्रशिक्षण आयोजक, एन.जी. रंगा कृषि विज्ञान केन्द्र, विनय-आश्रम, कवुर, जिला-गुन्टुर	अध्यक्ष, विनय-आश्रम, कवुर, जिला-गुन्टुर (आ.प्र)	1992
16.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, एम.आर.ओ. कार्यालय के पीछे, कोटाकोठा, मदनपुर, जिला-महबूब नगर	कार्यकारी निदेशक, यूथ फॉर एक्शन, 1-8-702/26/1, पदम कालोनी, हैदराबाद-500044 (आ.प्र.)	1992
17.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सी.आर.आई.डी.ए., हयात नगर, जिला-रंगारेड्डी	निदेशक, सी.आर.आई.डी.ए. कम्पलैक्स, सैदाबाद, पी.आई.संतोष नगर, हैदराबाद (आ.प्र.)	1976
18.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कल्वचेरला, राजामुन्दरी-533105 जिला-पूर्वी गोदावरी	निदेशक, सी.टी.आर.आई., राजामुन्दरी-500659 (आ.प्र.)	1983
अरुणाचल प्रदेश			
19.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, उत्तर-पूर्वी पर्वतीय क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ.प. का परिसर, 791101, बसर, जिला-पश्चिमी सिआंग	निदेशक, उत्तर-पूर्वी पर्वतीय क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ.प. का परिसर, उमरोई रोड़, बड़ाम्पानी-793103 (मेघालय)	1979
असम			
20.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, असम कृषि विश्वविद्यालय, खुन्टाल, गोलघाट-785601	कुलपति, असम कृषि विश्वविद्यालय जोरहाट-785013 (असम)	1993
21.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, असम कृषि विश्वविद्यालय, अरुणाचल सिल्चर-788025, काचर, असम	-वही-	1994
22.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, तिनसुखिया	-वही-	1996
23.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, असम कृषि विश्वविद्यालय, नापाम, सोनितपुर, तेजपुर-25, मैसर्स पी.वी.न.51, तेजपुर मेन पोस्ट ऑफिस (असम)	-वही-	1996
24.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, असम कृषि विश्वविद्यालय, तरल्लीपारा, गोसांई गांव-783360 जिला-कोकड़ाझाड़ (असम)	-वही-	1985

1	2	3	4
बिहार			
25.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, एस.सी.ए.डी.ए., पी.ओ. आरा, भोजपुर-802301	अध्यक्ष, एस.सी.ए.डी.ए., पटना (बिहार)	1993
26.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सिन्दरी, धनबाद-828122	अध्यक्ष, हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कॉरपोरेशन, नई दिल्ली	1994
27.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, शर्मा भारती खादी ग्राम, पी.ओ जम्मुई-811313	अध्यक्ष, खादी ग्रामउद्योग संघ, खादी-ग्राम, जम्मुई-811313 (बिहार)	1994
28.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, ग्राम पो. बसईथ, चांदपुर, मधुबनी-847102	अध्यक्ष, एस.के. चौधरी एजुकेशनल ट्रस्ट, नई दिल्ली	1994
29.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, दरभंगा	कुलपति, राजेन्द्र कृषि विश्वविद्यालय, समस्तीपुर-848125 (बिहार)	1996
30.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सुपानल	-वही-	1996
31.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, अगवानपुर, जिला-सहरसा-859901	-वही-	1979
32.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मुंगेर, पी.ओ. संकासपुर, जिला-मुंगेर-811201	-वही-	1979
33.	मुख्य प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पी.ओ. विजयनगर, बांका-813101	-वही-	1983
34.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पोस्ट आफिस मेधौल, खुदवानपुर जिला-बेगुसराय	-वही-	1992
35.	मुख्य प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बाढ़, जिला-पटना (बिहार)	-वही-	1992
36.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, हरनौत, जिला-नालन्दा-848125	-वही-	1992

1	2	3	4
37.	मुख्य प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पी.ओ. जगन्नाथपुर, जिला-सिंहभूम-833203	कुलपति, बिरसा कृषि विश्वविद्यालय कांके, रांची-834006 (बिहार)	1983
38.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, रामकृष्ण मिशन आश्रम, पी.ओ. मोराबादी, रांची-834008	सचिव, रामकृष्ण मिशन आश्रम, मोराबादी, रांच-834008 (बिहार)	1977
39.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सुजानी, पोस्ट ऑफिस घोरलश, जिला-देवघर-814152	महासचिव सन्थाल पहाड़िया सेवा मंडल, देवघर-714152 (बिहार)	1985
40.	प्रशिक्षण आयोजक, होलीक्रॉस वी.टी.आई., हजारीबाग-825301	निदेशिका, होलीक्रॉस वी.टी.आई., हजारीबाग-825301 (बिहार)	1984
41.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पोस्ट ऑफिस-सोखोदियोरा, जिला-नवादा-805106	महासचिव, ग्राम निर्माण मंडल आश्रम, सोखोदियोरा-805106 जिला-नवादा (बिहार)	1979
42.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बनवासी सेवा केन्द्र, पो.ओ. अधोरा, कैमूर प्लैटो, भभुआ-821116	अध्यक्ष, बनवासी सेवा केन्द्र, अधोरा, कैमूर प्लैटो, जिला-भुभआ-821116 (बिहार)	1992
दिल्ली			
43.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, उजवा, नई दिल्ली-110073	अध्यक्ष, नाफेड/एन एच आर डी एफ, नई दिल्ली	1995
गोवा			
44.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, भा.कृ.अ.प. परिसर, ऐला, पुराना गोवा-403202	विशेष कार्य अधिकारी भा.कृ.अ. परिसर, ऐला, पुराना गोवा-403202	1984
गुजरात			
45.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, भड़ौच	अध्यक्ष, भारतीय कृषि उद्योग, प्रतिष्ठान, पुणे (महाराष्ट्र)	1994
46.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मंगल भारती गोलागमाडी, बहादुरपुर, बड़ौदा-391125	अध्यक्ष, मंगल भारती गोलागमंडी, वदोदरा	1994

1	2	3	4
47.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सूरत	कुलपति गु.कृ.वि.वि., सरकारी बंगला सं. 6 शाहीबाग, अहमदाबाद (गुजरात)	1994
48.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, दिसा, जिला-बनासकांठा,-385535	-वही-	1976
49.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय हिल मिलेट अनुसंधान केन्द्र, वघाई जिला-दांग	-वही-	1985
50.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, देवगढ़ बरीया, जिला-पंचमहल-389380	-वही-	1976
51.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, देवताज (सोजित्रा), जिला-खेड़ा-387240	-वही-	1985
52.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गांव रनधजा, जिला-गांधीनगर-383630	-वही-	1977
53.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.आ. अंभेती आश्रम, वाया-वापी, जिला-वलसाद-396191	-वही-	1992
54.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, समोदा, गंगवादा, तालुक, सिद्धपुर, जिला-मेहसाना-384130	निदेशक सरस्वतीग्राम विद्यापीठ, समोदा, जिला-मेहसाना, गुजरात	1992
55.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मुन्द्रा, जिला कुच-370421	अध्यक्ष, ग्रामीण कृषि अनुसंधान एवं विकास समिति, गांधी ग्राम रोड, जुहु, बम्बई	1992
हरियाणा			
56.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सीमा-थियेटर व्यावसायिक परिसर, कोर्ट रोड, पानीपत-132103	कुलपति, हरियाणा कृषि विश्वविद्यालय, हिसार (हरियाणा)	1993
57.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सं.2 राजेन्द्र पार्क, महेश नगर, अम्बाला कैन्ट, अम्बाला	अध्यक्ष, सोसायटी फॉर क्रीएशन आफ हेवेन ऑन अर्थ, चाणक्य पुरी, नई दिल्ली	1993

1	2	3	4
58.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, प्लाट सं.82, आटो मार्किट सादलपुर, हिसार-125052	कुलपति, हरियाणा कृषि विश्वविद्यालय, हिसार (हरियाणा)-125004	1989
59.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.आ. पिओदा, कैथल-132027	-वही-	1992
60.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, हाउस सं. 2131, अरबन इस्टेट, जिन्द-126102	-वही-	1992
61.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, 430/13 अरबन इस्टेट, कुरूक्षेत्र-132118	-वही-	1992
62.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सेक्टर-14, हाउस सं. 449, सोनीपत-131001	-वही-	1992
63.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, हाउस सं. 604 सेक्टर-16 ए फरीदाबाद-121001	-वही-	1992
64.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, हाउस सं. 260-4, माडल टाउन, जमुनानगर-135001	-वही-	1992
65.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, श्री बी.बी. आश्रम, रामपुरा, रिवाड़ी-123401	सचिव, भगवत भक्ति आश्रम, रामपुर जिला-रिवाड़ी (हरियाणा)	1983
66.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, आई ए आर आई, तिकोहपुर गुड़गांव-122001	निदेशक भा.कृ.अ. संस्थान, नई दिल्ली 110012	1983
67.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, राष्ट्रीय डेरी अनुसंधान संस्थान, करनाल-132001	निदेशक रा.डे. अनु. संस्थान, करनाल-132001 (हरियाणा)	1976

1	2	3	4
हिमाचल प्रदेश			
68.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, एच.पी.के.वी. उन्ना-174303	कुलपति, हिमाचल प्रदेश कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, पालमपुर (हि.प्र.)	1993
69.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मंडी	-वही-	1993
70.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गांव कुडोवाडा, पो.-चैन्नर इन्दारा, जिला-कांगड़ा-176401	अध्यक्ष, फाउन्डेसन फॉर आर्गेनाइजेसनल रिसर्च एवं एजुकेशन, नई दिल्ली	1993
71.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, शर्बो एट रेकांग पिओ, किन्नौर-171107	कुलपति वाई.एस.पी.यू.एच.एवं एफ. सोलन	1995
72.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, वाई.एस.पी.यू.एच.एफ. नजदीक पैट्रोल पम्प, रोहरू, शिमला-171207	-वही-	1995
73.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, एच.पी.के.वी., क्षेत्रीय अनुसंधान स्टेशन, धौलाकुआं, जिला-सिरमूर-173001	कुलपति, हिमाचल प्रदेश कृषि विश्वविद्यालय, पालमपुर-176062 (हि.प्र.)	1982
74.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, एच.पी.के.वी. कृषि अनुसंधान स्टेशन, बाजरा, कुल्लु-175125	-वही-	1985
75.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बारा, जिला-हमीरपुर-177044	-वही-	1989
76.	प्रमुख प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.आ. सुलतानपुर, बाल, जिला-चम्बा-176314 (हि.प्र.)	कुलपति, वाई.एस.पी.यू.एच.एवं एफ. सोलन (हि.प्र.)	1991
जम्मू एवं कश्मीर			
77.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, लेह	कुलपति, एस.के.कृषि विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, श्रीनगर	1993
78.	प्रशिक्षण आयोअक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कालीबाड़ी कटुवा-184104	सचिव, शिव ग्रामोद्योग मंडल, कथवा (जम्मू एवं कश्मीर)	1993

1	2	3	4
79.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मलंगपुर, जिला-अनन्तनाग	कुलपति शेरे कश्मीर कृषि विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, डलगेट, श्रीनगर (जम्मू एवं कश्मीर)	1983
80.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कृषि अनुसंधान स्टेशन, आर.एस.पुरा, जिला-जम्मू-181102	-वही-	1992
कर्नाटक			
81.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सुत्तुर, मैसूर	अध्यक्ष, जे.एस.एस. ग्रामीण विकास फाउंडेशन, मैसूर	1994
82.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, चिक्कबालपुर, कोलार	अध्यक्ष, कर्नाटक वेलफेयर सोसायटी, चिक्कबालपुर (कोलार)	1994
83.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, हेंगरी, बैलारी	कुलपति कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, धारवाड़	1994
84.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, टुकानाटी गोहक, बेलगाम-591319	अध्यक्ष, समेकित ग्रामीण विकास सोसायटी, बेलगाम	1994
85.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान स्टेशन, रायपुर	कुलपति, कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, धारवाड	1994
86.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, हनुमानमति-581135 जिला-धारवाड़	-वही-	1977
87.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कृषि अनुसंधान स्टेशन, जनवादा, बिहार	कुलपति कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, धारवाड़	1985
88.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान स्टेशन, मुडीगिरि-577132	कुलपति, कृषि विज्ञान विश्वविद्यालय, बंगलौर (कर्नाटक)	1985
89.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, (जे.ए.एस.), कंडाली, जिला-हस्सन	-वही-	1992

1	2	3	4
90.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गोनीकोपाल-571213, जिला-कोडागू	निदेशक, भा.बा.अ.सं., 225 अपर प्लेस, आरचार्ड्स, बंगलोर-560079 (कर्नाटक)	1979
91.	प्रशिक्षण आयोज़क, कृषि विज्ञान केन्द्र, के.एच. पाटिल कृषि विज्ञान फाउंडेशन, हुलकोटी-582205; गोडक तालुक, जिला-धारवाड़	अध्यक्ष, कृषि विज्ञान फाउंडेशन, हुलकोटी, 582205, जिला-धारवाड़ (कर्नाटक)	1985
केरल			
92.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पथनामथीयता	अध्यक्ष, क्रिस्वियन एजेंसी फार ग्रामीण विकास, त्रिरूवाला, पथनामतीथा (केरल)	1994
93.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सदानन्दपुरम, कोलाम	कुलपति केरल कृषि विश्वविद्यालय, मन्नुथी-680651 त्रिसूर (केरल)	1994
94.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, चेकुपालम, इदुक्की	अध्यक्ष, बापूजी सेवक समाज, चेकुपालम, इदुक्की (केरल)	1994
95.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान स्टेशन, पटाम्बी-679306 जिला-पालघाट	कुलपति, केरल कृषि विश्वविद्यालय, मनुटी-680651 त्रिसूर (केरल)	1979
96.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान स्टेशन, अम्बालावायल-673593, जिला विनाद	-वही-	1984
97.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, केन्द्रीय समुद्री मात्स्यिकी अनुसंधान केन्द्र, नरकल-682505 (एर्नाकुलम)	निदेशक, केन्द्रीय समुद्री मात्स्यिकी अनुसंधान संस्थान, जिला कोचीन (केरल)	1976
98.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मित्रानिकेतन, वेलानेड-696543, जिला-त्रिवेन्द्रम	अध्यक्ष, मित्रानिकेतन, वेलानेड, जिला-त्रिवेन्द्रम-696543 (केरल)	1979
99.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, केन्द्रीय बागानी फसल अनुसंधान संस्थान, कासरगोड-671124	निदेशक, केन्द्रीय बागानी फसल अनुसंधान संस्थान, कासरगोड़-671124, (केरल)	1991

1	2	3	4
100.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पेरूवनामुजिह, जिला-कालीकट-673012	निदेशक, भारतीय मसाला अनुसंधान संस्थान, कालीकट (केरल)	1992
मध्य प्रदेश			
101.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, ब्लॉक आफिस कम्पाउंड, सिओनी	कुलपति जवाहर लाल नेहरू कृषि विश्वविद्यालय जबलपुर (म.प्र.)	1994
102.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, नजदीक ललितपुर नेका, टिकमगढ़-4472001	-वही-	1994
103.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कृषि कॉलेज, वारवाडी फार्म, खण्डवां	कुलपति जवाहर लाल नेहरू कृषि विश्वविद्यालय जबलपुर (म.प्र.)	1994
104.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, काथीबाग, राजगढ़	-वही-	1994
105.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, डाक अराओं, गुना	-वही-	1994
106.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सरगुजा	कुलपति इन्दिरा गांधी कृषि, विश्वविद्यालय, रायपुर (म.प्र.)	1994
107.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, जोअरा, कालुकेडा, जिला-रातलम-457340	अध्यक्ष, कालुखेड़ा शिक्षा समिति, रातलम	1994
108.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, आई.जी.के.वी.वी. अनुसंधान स्टेशन, सरकांडा फार्म बिलासपुर-495001	कुलपति, इन्दिरा गांधी कृषि विश्वविद्यालय, रायपुर (म.प्र.)	1984
109.	प्रशिक्षण आयोजक, राणा हनुमान सिंह, कृषि विज्ञान केन्द्र, बिटंगाव ब्लाक-किरणपुर, पो.आ. पाला बालाघाट-481115	-वही-	1992

1	2	3	4
110.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पशुपालन विज्ञान एवं चिकित्सा कालेज, गोकुलन जी.ई. रोड, अंजोरा, दुर्ग-491001	कुलपति, इन्दिरा गांधी कृषि विश्वविद्यालय, रायपुर (म.प्र.)	1992
111.	प्रमुख प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय कृषि अनुसंधान स्टेशन, चन्दनगांव, छन्दवाड़ा (म.प्र.)	कुलपति, ज.ला.ने.कृ.वि.वि., जबलपुर (म.प्र.)	1983
112.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, ज.न.कृ.वि.वि. फार्म, जाबुआ-457661	कुलपति, इन्दिरा गांधी कृषि विश्वविद्यालय रायपुर (म.प्र.)	1984
113.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गोविपामासाइट पो.वा.-7, सिद्धि, जिला-सिद्धि-486661	-वही-	1992
114.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बीरहुलिया फार्म, सहरोल	-वही-	1992
115.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, के.कृ.अ.संस्थान (भा.कृ.अ.प.), नबीबाग, बैरसिया रोड, भोपाल-462018	निदेशक, के.कृ.अ. संस्थान, नबीबाग, बैरसिया रोड, भोपाल-462018 (म.प्र.)	1979
116.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, माता रूकमणि सेवा संस्थान, वाया-दिमरापाल, पो. जगदलपुर, जिला-बस्तर-494001	सचिव, माता रूकमणि सेवा संस्थान, वाया दिबरपाल, पो. जगदलपुर जिला-बस्तर-494001 (म.प्र.)	1992
117.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मालवा महिला विकास समिति, पो.आ. सिरोंज, जिला-बिदिसा-464228	अध्यक्ष, श्रीमालवा महिला विकास समिति, 32, नियामदपुरा, शाहजहांबाद, भोपाल (म.प्र.)	1992
118.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कस्तुरबा गांधी राष्ट्रीय मैमोरियल ट्रस्ट, कस्तुरबा ग्राम, इन्दौर-420020	सचिव, कस्तुरबा गांधी राष्ट्रीय मैमोरियल ट्रस्ट, कस्तुरबा ग्राम इन्दौर (म.प्र.)-450020	1976
119.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, दीनदयाल अनुसंधान संस्थान, मझगांव, सतना-485331	अध्यक्ष, दीनदयाल अनुसंधान संस्थान, 7 ई. स्वामी राम तीर्थ नगर, रानी झांसी रोड, नई दिल्ली	1992

1	2	3	4
महाराष्ट्र			
120.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, वाई.सी. महाराष्ट्र खुला विश्व विद्यालय, नासिक-422005	कुलपति, यशवंतराव चौहान महाराष्ट्र खुला विश्वविद्यालय, नासिक (महाराष्ट्र)	1992
121.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, भाग्यानगर, परभीण-431401	अध्यक्ष, जीवन ज्योत चैरिटेबल ट्रस्ट परभणि (महाराष्ट्र)	1994
122.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.आ. तालासादी, कोल्हापुर-416012	डी.वाई. पाटिल शिक्षा सोसायटी, तालासाहार्ड, कोल्हापुर, (महाराष्ट्र)	1994
123.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, जलगांव-जामोद, बुलडाना-443402	अध्यक्ष सतपुड़ा शिक्षा सोसायटी, जलगांव-जामोद, बुलडाना (महाराष्ट्र)	1994
124.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सी.आई.सी.आर पो.आ. नं.225., नागपुर-440001	निदेशक, केन्द्रीय कपास अनुसंधान संस्थान, नागपुर (महाराष्ट्र)	1994
125.	प्रमुख प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, दुर्गापुर, अमरावती (महराष्ट्र)	अध्यक्ष, श्रम साधना ट्रस्ट, 57-कांग्रेस नगर, अमरावती (महाराष्ट्र)	1995
126.	प्रमुख प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, घटखेद, अमरावती (महाराष्ट्र)	अध्यक्ष, श्रम सफालया फाउंडेशन मधुबन कालोन कैम्प, अमरावती (महाराष्ट्र)	1995
127.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, एच.आई.जी. कालोनी, नजदीक आई.टी.आई. नानदेद	अध्यक्ष, जवाहर लाल नेहरू शिक्षा, विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी अनुसंधान संस्थान, नानदेद (महाराष्ट्र)	1994
128.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, 51, रेलवे लाइन, शोलापुर-413001	अध्यक्ष, सबरी कृषि प्रतिष्ठान, शोलापुर (महाराष्ट्र)	1984
129.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कर्दा रिसोड, अकोला-444106	अध्यक्ष, सुखिडे फाउन्डेशन रिसोड, अकोला (महाराष्ट्र)	1994

1	2	3	4
130.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पोल्प आदर्श कृषि, सिन्धुदुर्ग-416622	अध्यक्ष, पोल्प फलोत्पादन सहकार समिति, सिन्दुदुर्ग (महाराष्ट्र)	1995
131.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सेलसुरा, जिला-वर्धा	कुलपति, पंजाब राव कृषि विद्यापीठ, कृषिनगर, अकोला (महाराष्ट्र)	1976
132.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पैठान रोड़, औरंगाबाद-431005	कुलपति, मराठवाड़ा कृषि विश्वविद्यालय, परभणी (महा.) 415712	1983
133.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सिरगांव, जिला-रत्नगिरी	कुलपति, कोंकण कृषि विद्यालय, डपोली, रत्नगिरी (महाराष्ट्र) 415712	1983
134.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कृषि अनुसंधान स्टेशन, धूले, जिला धूले-424004	कुलपति, महात्मा फूले कृषि विद्यापीठ, राहुरी-413712 (महा.)	1983
135.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गोखले शिक्षा सोसायटी, खीबाद हिल-401703 जिला-थाने	सचिव, गोखले शिक्षा सोसायटी, बी.वाई.के. वाणिज्य महाविद्यालय, नासिक (महा.)	1976
136.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सतपुड़ा विकास मंडल, पाल, तालुकः रावेर, जिला-जलगांव-425508	अध्यक्ष, सतपुड़ा विकास मंडल पाल, तालुकाः रावेर, जिला-जलगांव (महा.)	1984
137.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, आदर्श कालोनी, गांव : अम्बाजोगे जिला-बीड़-431517	अध्यक्ष, दीनदयाल अनुसंधान संस्थान एवं.-इ, स्वामी रात तीर्थ नगर, रानी झांसी रोड, नई दिल्ली	1992
138.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कलवार्ड, करड, जिला-सतारा-415110	अध्यक्ष, कल्याणी गोरक्षण न्यास, ए/2, प्रियदर्शन अपार्टमेंट, कोरगांव रोड, पुणे (महा.)	1992
139.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, शारदा नगर, बारामती-413115, जिला-पुणे	अध्यक्ष, कृषि विकास न्यास, शारदा नगर, बारामती, जिला-पुणे	1992
140.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बभलेश्वर, श्रीरामपुर ताल, जिला-अहमदनगर-413736	अध्यक्ष, वरवर प्राकृतिक और सामाजिक विज्ञान अनु. एवं शिक्षा संस्थान, प्रवर नगर, जिला-अहमदनगर (महाराष्ट्र)	1992

1	2	3	4
141.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, वसंत दादा शेखर सहकारी कारखाना, जिला-सांगली-416416	अध्यक्ष, वसंत प्रकाश विकास प्रतिष्ठान, सहारी के सामने, शेखर कारखाना लिमि. सांगल-416416 (महा.)	1992
142.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.ब.नं.45, एस.पी.रोड, जिला-जालना-431203	सचिव, मराठवाड़ा शेटी सहाय मंडल पो.ब.नं. 45, सरदार पटेल रोड, जालना-431203 (महा.)	1992
	मणिपुर		
143.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, उ.पू. पहाड़ी क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ. प. कॉम्पलैक्स, लामफेल, इम्फाल-795004, मणिपुर	निदेशक, उ.पू. पहाड़ी क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ.प. कॉम्लैक्स, उमरोई रोड, बारापानी-793103 (मेघालय)	1979
	मेघालय		
144.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, उ.पू. पहाड़ी क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ.प. काम्पलैक्स, सन्सन गिरी, बोबासिपारा, तुरा-794005, पश्चिमी गारो पहाड़ियां (मेघालय)	निदेशक, उ.पू. पहाड़ी क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ.प. काम्पलैक्स, उमरोई रोड, बड़ापानी-793103 (मेघालय)	1979
	मिजोरम		
145.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, राज्य कृषि विभाग, नहथिआल लूनेलेट मिजोरम	कृषि निदेशक, मिजोरम सरकार, एजवाल (मिजोरम)	1995
146.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, फार्म विज्ञान केन्द्र, कृषि विभाग, मिजोरम सरकार, कोलारिब-796081 मिजोरम	कृषि निदेशक मिजोरम सरकार एजवाल (मिजोरम)	1979
	नागालैंड		
147.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, उ.पू.पहाड़ी क्षेत्रों के लिए भा.कृ.अ.प. काम्पलैक्स झरनापानी, मेदजिफेमा-797106 नागालैंड	निदेशक उ.पू. पहाड़ी क्षेत्रों के लिए भा.कृ.अ.प. काम्पलैक्स उमरोई रोड़ बड़ापानी शिलॉग (मेघालय)-793103	1977

1	2	3	4
उड़ीसा			
148.	मुख्य प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, धेनकनाल, कटक, (उड़ीसा)	निदेशक सी.आर.आर.आई. कटक (उड़ीसा)	1994
149.	मुख्य प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, अंगुल, (उड़ीसा)	-वही-	1994
150.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, केन्द्रपाड़ा	कुलपति उड़ीसा कृषि और प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, भुवनेश्वर (उड़ीसा)	1994
151.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान स्टेशन, सिमितिगुडा, पो.ब.10 सुनाबेड़ा-763002 जिला, कोरापुट	कुलपति उड़ीसा कृषि और प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, भुवनेश्वर (उड़ीसा)	1982
152.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान स्टेशन, जुडिया फार्म, पो.बा. जिला किओनझार किओनझार-758002	कुलपति, उड़ीसा कृषि और प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, भुवनेश्वर (उड़ीसा)	1982
153.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.बा. देवोगवाया सिंगिला, बलियापाल, जिला बैलासूर-756026	-वही-	1983
154.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, भंजनगर, बेनाकुन्डा, पो.बा. दिहापाधल, वाया भंजनगर, जिला गंजम-761126	-वही-	1985
155.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मंभरीपल्ली, पो.बा. लारंभा जिला संबलपुर-768102	-वही-	1992

1	2	3	4
156.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.बा. उदयगिरी जिला फूलवानी-762100	कुलपति, उड़ीसा कृषि और प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, भुवनेश्वर (उड़ीसा)	1982
157.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान केन्द्र, नार्थ कैम्पस भवानी पटना, जिला-कालाहांडी (उड़ीसा)	-वही-	1992
158.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सी.आई.एफ.ए., कौशल्यागंज धौली, भुवनेश्वर-751002	निदेशक सी.आई.एफ.ए. कौशल्यागंज धौली भुवनेश्वर-751002 (उड़ीसा)	1976
159.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, संतपुर	निदेशक सी.आर.आर.आई., कटक (उड़ीसा)	1992
पांडिचेरी			
160.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मादुर, कराइकाल-609607	प्रमुख सचिव पांडिचेरी सरकार मुख्य सचिवालय बिल्डिंग पांडिचेरी-605009	1994
161.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कुसुमबापेट, पांडिचेरी-605009	-वही-	1974
पंजाब			
162.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, खेरी, जिला संगरूर	कुलपति, पंजाब कृषि विश्वविद्यालय लुधियाना-141004 (पंजाब)	1993
163.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान स्टेशन फरीदकोट-151203	-वही-	1994
164.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, लंगरोया, जिला नवन शहर	-वही-	1994

1	2	3	4
165.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, हाडोचानी रोड़, पुराना गुरूनानक कॉलेज भवन, गुरूदासपुर, जिला गुरूदासपुर-143521	कुलपति पंजाब कृषि विश्वविद्यालय लुधियाना (पंजाब) 140004	1982
166.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मलवाल फार्म, जी.टी. रोड फिरोजपुर जिला फिरोजपुर-152001	-वही-	1988
167.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, खेती भवन के पास डववाली रोड, भटिंडा-151001	कुलपति पंजाब कृषि विश्वविद्यालय लुधियाना (पंजाब) 140004	1989
168.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, वहोवाल, जिल, होशियारपुर-146105	-वही-	1989
169.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.बा. नं.22 गांव-रोनी, जिला पटियाला-147001	-वही-	1989
170.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सुलतानपुर रोड़ नई अनाज मार्किट के पास कपूरथला, जिला, कपूरथला-144601	-वही-	1989
171.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, अभोर जिला-अबोहर	निदेशक केन्द्रीय कटाई के बाद की इंजीनियरी और प्रौद्योगिकी संस्थान लुधियाना (पंजाब)	1992
राजस्थान			
172.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, थोइन्दा रासानन्द-313342	कुलपति राजस्थान कृषि विश्वविद्यालय बीकानेर-334001 (राजस्थान)	1994

1	2	3	4
173.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, स्टेशन रोड, एन्टा बरान-325202	कुलपति, राजस्थान कृषि विश्वविद्यालय बीकानेर-334001 (राजस्थान)	1994
174.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, शिक्षक कालोनी, गुप्तेश्वर रोड, दौसा-303303	-वही-	1994
175.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सूरजगढ़, झुनझुनु	-वही-	1995
176.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बोरवात कृषि अनुसंधान स्टेशन जिला बांसवाड़ा-327001	-वही-	1983
177.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, फतेहपुर, शेखावटी जिला शिकार-332301	-वही-	1976
178.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, चारा फार्म, गांव-बीचवाल, जिला, बीकानेर-334002	-वही-	1983
179.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, केशवाना, जिला, जालौर-342001	-वही-	1985
180.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, किसाना विद्यापीठ, सरग गैस्ट हाउस के पास कुम्हेर जिला, भरतपुर-231001	-वही-	1980
181.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कोल्गर फार्म, अम्बासीबजी गेट, पो.बा. पालरी, जिला, सिरोही-307001	-वही-	1989

1	2	3	4
182.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गोनेरा, दीपक भवन, डाबला रोड, कोटपुतली-303108, जिला, जयपुर	कुलपति, राजस्थान कृषि विश्वविद्यालय बीकानेर-334001 (राजस्थान)	1989
183.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बी-33, माननगर, जिला, झुनझुनु	-वही-	1989
184.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, चितौड़गढ़-312001	-वही-	1992
185.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, 30, एम.पी. कालोनी, जिला, सवाईमाधोपुर-322001	-वही-	1992
186.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बोरखेरा फार्म, कोटा-324001	-वही-	1992
187.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.बा.नं.46 जेसलमेर-345001	-वही-	1992
188.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, विल्ला नवगांव, जिला, अलवर		1992
189.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कृषि अनुसंधान स्टेशन, अमाजिया फार्म, गांधी नगर, जिला, भीलवाड़ा-311001		1992
190.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, चित्रपुरा रोड, बूंदी	-वही-	1992
191.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान स्टेशन, ताविजी फार्म, एन.एच. 08 जिला अजमेर-305001	-वही-	1992

1	2	3	4
192.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, ओल्ड सिटी, जिला धोलपुर	कुलपति राजस्थान कृषि विश्वविद्यालय बीकानेर-334001 (राजस्थान)	1992
193.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, वरातम्त के पास शास्त्री कालोनी, डूंगर पुर-314001	-वही-	1992
194.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, 9-ए, गोंदान की तलाई, पो.बा.16 जिला झालवाड़-326001	-वही-	1992
195.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, संजय कालोनी, जिला नागौर	-वही-	1992
196.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, वी.पी.तंकरदा, चोमू, जयपुर	सचिव प्रगति न्यास, चोमू, जयपुर (राजस्थान)	1992
197.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बनस्थली विद्या पीठ, जिला टोंक-304022	सचिव, बनस्थली विद्या पीठ, बनस्थली, जिला-टोंक (राज.)	1992
198.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, के.म.अनु.संस्थान, जोधपुर-342003	निदेशक, के.म.अनु. संस्थान, जोधपुर-342003 (राजस्थान)	1983
199.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, आर.आर.एस, के.म.अनु.संस्थान, पाली-मारवाड़-306401	निदेशक, के.म.अनु.संस्थान, जोधपुर-342003 (राजस्थान)	1992
200.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, विद्या भवन, बड़गांव, उदयपुर-313001	अध्यक्ष, विद्या भवन सोसायटी, उदयपुर-313001 (राज.)	1983
201.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मंदिर, सरदार शहर, जिला-चुरू-311401	रजिस्ट्रार, गांधी विद्या मंदिर, सरदार शहर, जिला-चुरू (राज.)	1992

1	2	3	4
202.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गायत्री शांति पीठ, जिला-बाडमेर-344001	सचिव, उत्थान ग्रामीण अर्थव्यवस्था सोसायटी, बाडमेर (राजस्थान)	1992
203.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, संगारिया, जिला-श्रीगंगानगर	अध्यक्ष, केशवानन्द मैमोरियल न्यास, संगारिया, श्री गंगानगर (राजस्थान)	1989
सिक्किम			
204.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, उ.पू. पर्वतीय क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ.प. परिसर, सर्मसा, रानीपूल-737135	निदेशक, उ.पू. पर्वतीय क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ.प. परिसर, उमरोई रोड, बाड़ापानी-793103 (मेघालय)	1982
तमिलनाडु			
205.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, धरमपूरी	अध्यक्ष, तमिलनाडु ग्रामीण विकास मंडल टी.नगर, मद्रास-500012 (तमिलनाडु)	1994
206.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सलेम	कुलपति, तमिलनाडु कृषि विश्वविद्यालय, कोयम्बटूर-641003 (तमि.)	1994
207.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, टनकोशी, नेल्लई कोट्टाबोम्मन-627852	अध्यक्ष, रत्नावन्न सुब्रामांनयम कत्ताबोम्मन शिक्षा न्यास, डिन्दीगुल (तमिलनाडु)	1994
208.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कोट्चीपुरम वाया, थेनी, मदुरई-626520	अध्यक्ष, विकास तथा संचार न्यास केन्द्र, थेनी, मदुरई-626520 (तमिलनाडु)	1994
209.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, अल्लीकुलम, मुंदराडाईपु, पो.आ. करीयापट्टी, कामराजार-626102	अध्यक्ष, मेयरस् ट्रस्ट, मदुरई, (तमिलनाडु)	1995
210.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, आर.वी.एस. परिसर, सुल्तूररू-641402	अध्यक्ष, भक्तवा स्मारक न्यास, 596, ए-1 तथा ए-2, टी.एन.एच.बी. कालोनी, परियार नगर, कोराथूर, मद्रास-600080 (तमिलनाडु)	1995
211.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, जिला-चिदम्बरनारा	अध्यक्ष, एस सी ए डी, चेरांदेवी, जिला-तिरूनेलवेल्ली-627414	1995

1	2	3	4
212.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, जिला पी.एम.टी.	कुलपति, तमिलनाडु पशु चिकित्सा तथा पशु विज्ञान विश्वविद्यालय, मडावरम, मद्रास-600051 (तमिलनाडु)	
213.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कुमार परूमल फार्म विज्ञान, सुरूगमा, त्रिची-639115	कुलपति, तमिलनाडु कृषि विश्वविद्यालय, कोयम्बटूर-641003 (तमिलनाडु)	1977
214.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान केन्द्र, वृधाचलम-606001 दक्षिण अरकोट जिला	-वही-	1985
215.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कट्टूपक्कम 603203 चनगाई, एम.जी.आर. जिला	-वही-	1985
216.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, श्री अविनाशलिंगम ग्रामीण केन्द्र, विवेकानन्दपुरम, कामादाई ब्लॉक, कोयम्बटूर-641113 जिला	सचिव, श्री अविनाशलिंगम ग्रामीण केन्द्र, विवेकानन्दपुरम, कोयम्बूटर (तमिलनाडु)	1979
217.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, उपासी ग्लेनव्यू, कुन्नूर-643101 निलगिरी जिला	-वही- उपासी, ग्लेनव्यू, कुन्नूर-643101 निलगिरी जिला (तमिलनाडु)	1983
218.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गांधीग्राम ग्रामीण संस्थान, गांधीग्राम, डिन्दीगूल अन्ना जिला, नवाल्लूर कूट्टापट्टू, 634302.	सचिव, गांधीराम ग्रामीण संस्थान, गांधीग्राम-624302 डिन्दीगूल अन्ना जिला (तमिल.)	1989
219.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, तालामलाई सैन्टर ऑफ माईराडा, तालावड़ी ब्लॉक, सस्यामंगलम तालूक, पेरियार-638461 जिला	कार्यकारी निदेशक, माईराडा नं.2, सर्विस रोड, डोमलूर ले आउट, बंगलौर-560071 (तमिलनाडु)	1991
220.	प्रशिक्षण आयोजक, वेदपुरी कृषि विज्ञान केन्द्र, किलनेल्ली गांव, वमर्बक्कम ब्लॉक, चेयॅयार तालूक, थिरूवेन्नामलाई, सामाबुवरयार-जिला	अध्यक्ष तमिलनाडु ग्रामीण विकास मंडल, सं. 13, क्रीसेन्ट पार्क स्ट्रीट, टी.नगर, मद्रास-500017	1991

1	2	3	4
त्रिपुरा			
221.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, उ.पू. पहाड़ी क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ.प. परिसर, बीरचन्द्र मनु, मानपत्थर, 799144 (दक्षिणी त्रिपुरा)	निदेशक भा.कृ.अ.प. अनुसंधान परिसर, उमरोई रोड, बारापानी-793103, मेघालय	1984
222.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, दिव्योदया, उ.पू. पहाड़ी क्षेत्र के लिए भा.कृ.अ.प. परिसर, दिबानानदापाली, चेबरी-799207, खोवाई, सब डिवीजन, पश्चिमी त्रिपुरा	महा सचिव श्री रामकृष्ण सेवा केन्द्र, 23, आर.एन.मुखर्जी रोज, रोड, कलकत्ता-700001 (प.बं.)	1979
उत्तर प्रदेश			
223.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कानपुर रोड, दरोगा खेड़ा, पो.आ.-अनरान, लखनऊ	अध्यक्ष, राष्ट्रीय कृषि संस्थान, कानपुर रोड, दरोगा खेड़ा, पो.आ.-अनरान, लखनऊ (उ.प्र.)	1994
224.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बचत भवन, कलैक्टरेट कम्पाउन्ड, शाहजहांपुर	कुलपति गो.ब.पंत कृषि तथा प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, पंतनगर (उ.प्र.)	1994
225.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पा.आ. गुलचोरा (लोहाघाट), पिथोरागढ़-262524	गो.ब.पंत कृषि प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, पंतनगर (उ.प्र.)	1994
226.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, जलालपुर, मुजफ्फरनगर	अध्यक्ष, स्वामी कल्याण देव न्यास, मुज्जफ्फरनगर (उ.प्र.)	1994
227.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बाराबंकी, उत्तर प्रदेश	सचिव भारत ग्रामीण संस्था, बाराबंकी, उत्तर प्रदेश	1996
228.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, फसल अनुसंधान केन्द्र, बहराईच	कुलपति, नरेन्द्र देव कृषि तथा प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, कुमारगंज, फैजाबाद (उ.प्र.)	1983
229.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बलिया, पो. आ. सोहन, बलिया-277504	-वही-	1984
230.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, मऊ, पो. आ.-हल्दापुर, जिला-मऊ-221705	-वही-	1989

1	2	3	4
231.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, एस-4/50 ए, महावीर रोड, अर्दली बाजार, वाराणसी-221000।	कुलपति नरेन्द्रदेव कृषि तथा प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, कुमारगंज, फैजाबाद (उ.प्र.)	1989
232.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बस्ती, बंजारिया फार्म, पो.आ.-कटया, जिला-बस्ती-272302	-वही-	1989
233.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, क्षेत्रीय अनुसंधान केन्द्र, भरारी, पो.आ. भोजला, झांसी-284003	कुलपति चन्द्रशेखर आजाद कृषि तथा प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, कानपुर-268002 (उ.प्र.)	1983
234.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, डरी फार्म, पशु चिकित्सा महाविद्यालय, मथुरा-281001.	-वही-	1984
235.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, दरियापुर फार्म, पो.आ. मुन्शीगंज, जिला-रायबरेली-229405	-वही-	1984
236.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, थेरियों फार्म, फतेहपुर, इलाहाबाद जी.टी. रोड, जिला फतेहपुर	-वही-	1989
237.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, केन्द्रीय डेरी फार्म, जिला अलीगढ़	-वही-	1992
238.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, रानीचौरी, जिला-टीहरी गढ़वाल-249199	कुलपति, गो.ब.पंत कृषि तथा प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, पंतनगर-263145 (उ.प्र.)	1983
239.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, चावल अनुसंधान, केन्द्र नगीना, जिला-बिजनौर-246762	-वही-	1992
240.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, चन्द्र नगर, साहरनपुर-274001	-वही-	1992
241.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बदायूं जिला-बदायूं-243601.	-वही-	1992

1	2	3	4
242.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, नई कलेक्टरेट, राज नगर, गाजियाबाद-201001	कुलपति, गो.ब.पंत कृषि तथा प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय, पंतनगर-263145 (उ.प्र.)	1992
243.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, भारतीय पशु चिकित्सा अनु. संस्थान, इज्जतनगर-243122	निदेशक, भारतीय पशु चिकित्सा अनु. संस्थान, इज्जत नगर-243122 (उ.प्र.)	1985
244.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कमला नेहरू स्मारक न्यास, सुल्तानपुर-228118	सचिव कमला नेहरू स्मारक न्यास, सुल्तानपुर-228001 (उ.प्र.)	1976
245.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, एटा टून्डला रोड, अवागढ़-207301, जिला-एटा (उ.प्र.)	प्राचार्य राजा बलवन्त सिंह महाविद्यालय, विचपुरी, आगरा (उ.प्र.)	1982
246.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, बारकच्छा, मिर्जापुर-231001	कुलपति बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय, वाराणसी-110005 (उ.प्र.)	1984
247.	प्रभारी, कृषि विज्ञान केन्द्र, जय-प्रभा ग्राम/ गोपालग्राम, दीन दयाल अनु. संस्थान, पो.आ.-खड़गू चांदपुर, गांधी पार्क, गोन्डा-271001	अध्यक्ष, दीन दयाल अनु. संस्थान, 7-बी, स्वामी राम तीर्थ नगर, रानी झांसी रोड, नई दिल्ली-110005	1989
248.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, गनीवान, जिला-बांदा-210206	-वही-	1992
249.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, इलाहाबाद कृषि संस्थान, जिला-इलाहाबाद-22007	निदेशक, इलाहाबाद कृषि संस्थान, नैनी, इलाहाबाद	1992
250.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, सोहना, जिला-सिद्धार्थ नगर-272193	अध्यक्ष लिओन्द टैल एरिया विकास समिति, गांव व डा. सोहना, सिद्धार्थनगर (उ.प्र.)	1992
251.	प्रशिक्षण आयोजक, स्वामी कल्याण देव कृषि विज्ञान केन्द्र, हस्तिनापुर, जिला-मेरठ-250404	अध्यक्ष गांधी पोलिटैक्नीक, कृषि विद्यालय समिति, हस्तिनापुर-जिला-मेरठ (उ.प्र.)	1992
252.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, जिला पंचायत भवन जिला रामपुर-244901	कुलपति, गो.ब.पं.कृ. तथा प्रौ. वि.वि., पंतनगर (उ.प्र.)	1992

1	2	3	4
पश्चिमी बंगाल			
253.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, दुर्गापुर, बर्दवान-713212	अध्यक्ष, हिन्दुस्तान उर्वरक निगम लि., नई दिल्ली	1994
254.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, श्री निकेतन, बीरभूम-731236	कुलपति, विश्व भारती शान्ति, निकेतन, बोलपुर (प.बं.)	1994
255.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, खारा पानी परिक्षण मछली फार्म, पो.ओ. काकद्वीप-743347	निदेशक केन्द्रीय अन्त:स्थलीय अभिग्रहण मछली अनुसंधान संस्थान, बैरकपुर-743101	1979
256.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कापगरी, जिला-मिदनापुर-721505	अध्यक्ष, सेवा भारती, कापगरी, जिला मिदनापुर (प.बं.) 721505	1979
257.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, रामसाई, जिला-जलपाईगुड़ी 735219	महा सचिव, श्री राम कृष्ण सेवा केन्द्र, 23, आर.एन.मुखर्जी रोड, कलकत्ता-700001 (प.बं.)	1983
258.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, पो.आ. सोनामुखी, जिला बांकुरा-722207	कार्यकारी उपाध्यक्ष, वेस्ट बंगाल कम्परीहैन्सीव एरिया डवलपमैंट कोरपोरेशन, 6-ए, राजा सुबोध मल्लिक स्कोवर, कलकत्ता-(प.बं.)	1983
259.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, श्री रामकृष्ण आश्रम, पो.आ. नीमपीठ आश्रम, दक्षिण 24 परगना-743338	अध्यक्ष, श्री रामकृष्ण आश्रम, जिला-24 परगना, (सुन्दरबन) (प.बं.)	1979
260.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, विवेकानन्द नगर, जिला पुरूलिया-723147	अध्यक्ष, कल्याण पोस्ट आफिस, विवेकानन्द नगर, जिला-पुरूलिया (प.बं.)	1992
261.	प्रशिक्षण आयोजक, कृषि विज्ञान केन्द्र, कलिमपोंग, जिला-दार्जिलिंग-7734301.	कुलपति, बिधान चन्द्र कृषि विश्वविद्यालय, हरिनघट्टा, मोहनपुर (प.बं.)	1992

राजधानी एक्सप्रेस

665. श्री हाराधन राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार पटना से नई दिल्ली के बीच राजधानी एक्सप्रेस आरंभ करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). पटना और नई दिल्ली के बीच राजधानी एक्सप्रेस चलाने के लिए व्यावहारिकता की जांच की जा रही है ओर व्यावहारिक तथा औचित्यपूर्ण पाए जाने पर कार्रवाई की जाएगी।

उत्तर प्रदेश में नया जिला बनाया जाना

666. श्री डी.पी. यादव : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में सम्भल जिला बनाये जाने का प्रस्ताव काफी समय से लंबित है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण है; और

(ग) इस नए जिले को कब तक बनाए जाने का सम्भावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

स्टेशनों पर सफाई

667. श्री सुशील चन्द्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भोपाल और हबीब गंज रेलवे स्टेशनों का रख-रखाव विशेष रूप से सफाई कार्य रेलवे द्वारा ही किया जा रहा है अथवा इसका दायित्व किसी निजी पार्टी को ठेके पर दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). हबीबगंज रेलवे स्टेशन का सफाई संबंधी कार्य विभाग द्वारा किया जा रहा है। परिचलन क्षेत्र, ऊपरी पैदल पुलों, प्लेट फार्मो आदि सहित भोपाल स्टेशन का सफाई संबंधी कार्य 9.1.1997 तक एक वर्ष के लिए ठेके पर दिया गया है। तथापि, भोपाल स्टेशन पर स्टेशन इमारत का सफाई संबंधी कार्य विभाग द्वारा किया जाना जारी रहेगा।

शताब्दी एक्सप्रेस

668. श्री संतोष कुमार गंगवार :
श्री गिरधारी लाल भार्गव :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को ज्ञात है कि हाल ही में शताब्दी एक्सप्रेस को इटावा एवं टूंडला स्टेशनों पर रोकने के लिए बाध्य किया गया था;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). जी हां, गाड़ी नं.2004 नई दिल्ली-लखनऊ शताब्दी एक्सप्रेस को 30.6.1996 को टूण्डला और इटावा में कर्मचारियों आदि द्वारा ड्राईवर जो सेवानिवृत्त हो रहा था, को विदाई देने के लिए निर्धारित ठहराव के बिना रोका गया था।

(ग) ड्राईवर और सह ड्राईवर के विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई शुरू की गई है।

[अनुवाद]

कोल्हापुर रेलवे स्टेशन का नवीकरण

669. श्री उदयसिंह राव गायकवाड़ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोल्हापुर रेलवे स्टेशन के नवीकरण के संबंध में मंत्रालय द्वारा फरवरी, 1996 में कोई अनुरोध प्राप्त हुआ था;

(ख) क्या यह बताया गया है कि कोल्हापुर रेलवे स्टेशन 100 वर्ष पुराना है;

(ग) क्या यह भी बताया गया है कि कोल्हापुर रेलवे स्टेशन पर औषधालय सह अस्पताल में कर्मचारियों की कमी तथा आधुनिक उपचार की सुविधाओं के अभाव के कारण रेल कर्मचारियों को मिराज जाना पड़ता है जिसके परिणामस्वरूप बीमारी के दौरान उन्हें काफी परेशानी होती है;

(घ) क्या इन अनुरोधों पर कुछ कार्यवाही करने का प्रस्ताव है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (च). कोल्हापुर में लगभग 300 रेल कर्मचारियों की चिकित्सा संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक लॉक अप डिस्पेंसरी है। यहां मिराज स्वास्थ्य यूनिट से एक रेलवे डाक्टर सप्ताह में दो बार आते हैं। यह स्वास्थ्य यूनिट कोल्हापुर से केवल

13 कि.मी. दूर है तथा सुविधाजनक रेलगाड़ी सेवाओं से भलीभांति जुड़ी हुई हैं कोल्हापुर में कर्मचारियों की संख्या को देखते हुए फिलहाल, पूर्ण रूपेण स्वास्थ्य यूनिट की आवश्यकता नहीं है।

प्रदूषणकारी उद्योगों का बंद किया जाना

670. **श्री रूपचंद पाल** : क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न न्यायालयों के निर्देशानुसार उद्योगों द्वारा प्रदूषणरोधी उपायों को तत्काल लागू करने में विफल होने के कारण विभिन्न न्यायालयों के आदेशों से उन्हें बंद कर देना पड़ा था;

(ख) यदि हां, तो गत दो वर्षों के दौरान राज्य-वार बंद किए गए औद्योगिक एककों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा और आगे क्या सुधारात्मक कार्यवाही की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) जी, हां।

(ख) विभिन्न राज्यों से सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

(ग) प्रदूषण नियंत्रण के लिए सरकार द्वारा किए गए उपचारी उपाय निम्नलिखित हैं :—

1. प्रदूषण फैलाने वाले अधिकतर तत्वों के लिए बहिस्राव और उत्सर्जन मानक निर्धारित किए गए हैं जिनकी समय-समय पर पुनरीक्षा की जाती है।
2. उद्योगों के स्थान निर्धारण और प्रचालन के लिए पर्यावरणीय दिशा-निर्देश बनाए गए हैं।
3. उद्योगों से कहा गया है कि वे राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की सहमति अपेक्षाओं का अनुपालन करें।
4. उद्योगों को निदेश दिया गया है कि वे निर्धारित समय-सीमा के अन्दर जरूरी प्रदूषण नियंत्रण उपकरण लगाएं।
5. परिवेशी वायु गुणवत्ता के लिए मानक अधिसूचित किए गए हैं।
6. औद्योगिक अंचलों के लिए शोर मानक अधिसूचित किए गए हैं।
7. उद्योगों को प्रदूषण नियंत्रण उपकरण लगाने के लिए और प्रदूषित उद्योगों को भीड़-भाड़ वाले क्षेत्रों से दूर ले जाने के लिए वित्तीय प्रोत्साहन दिए जा रहे हैं।
8. उद्योगों को प्रदूषण नियंत्रण/मानीटरिंग उपकरण लगाने के लिए सीमा ओर उत्पाद शुल्क में छूट दी जा रही है।
9. जारी स्कीम के अन्तर्गत साझे बहिस्राव शोधन संयंत्रों की स्थापना के लिए लघु औद्योगिक इकाइयों के समूहों को वित्तीय सहायता दी जा रही है।

माहिम से नरीमन प्वायंट तक पुल

671. **श्रीमती.जयवंती नवीनचन्द्र मेहता** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या माहिम से नरीमन प्वायंट तक रेलवे पुल के निर्माण का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना हेतु कितनी धनराशि आबंटित की गयी है; और

(ग) इस परियोजना के कब तक पूरी हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

भारतीय बीज निगम को धनराशि प्रदान करना

672. **श्री महेन्द्र सिंह भाटी** : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत पांच वर्षों के दौरान केन्द्र सरकार द्वारा भारतीय बीज निगम को कितनी राशि प्रदान की गई और उक्त राशि प्रदान करने के क्या उद्देश्य थे;

(ख) क्या वांछित उद्देश्य पूरे कर लिये गये हैं;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) शेष कार्य कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) माननीय सदस्य कृपया यह स्पष्ट करें कि क्या वह राष्ट्रीय बीज निगम अथवा भारतीय राज्य फार्म निगम के बारे में जानना चाहते हैं।

(ख) से (घ). उपर्युक्त वर्णित स्थिति को ध्यान में रखते हुए ये प्रश्न नहीं उठते।

भारत-तिब्बत पुलिस के पर्वतारोही

673. **श्री पंकज चौधरी** :

कुमारी उमा भारती :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में भारत-तिब्बत सीमा पुलिस के पर्वतारोहियों के एक दल ने विश्व की सबसे ऊंची चोटी, मांउट एवरेस्ट पर विजय प्राप्त की है;

(ख) क्या चोटी से उतरते समय उनकी मृत्यु हो गई;

(ग) यदि हां, तो क्या उनकी मृत्यु के कारणों का पता लगाने के लिए कोई जांच की गई है; और

(घ) यदि हां, तो जांच का क्या परिणाम रहा?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) जी, हां। भारत तिब्बत सीमा पुलिस के पर्वतारोहियों के सात सदस्यीय एक दल ने माउंट एवरेस्ट पर सफलतापूर्वक आरोहण किया। तीन सदस्यों ने 10 मई, 1996 को और चार सदस्यों ने 17 मई, 1996 को।

(ख) 10 मई, 1996 को चोटी पर चढ़ने वाले तीन सदस्यों की चोटी से उतरते समय मृत्यु हो गयी।

(ग) और (घ). जांच-पड़ताल से पता चला कि चोटी से उतरते समय ये सदस्य एक भीषण हिम तूफान में फंस गए थे। कोर्ट आफ इन्क्वारी के आदेश दिए गए हैं और जांच प्रगति पर है।

[अनुवाद]

रेलगाड़ियों में दिये जाने वाले भोजन की गुणवत्ता

674. **श्री आर.एल.पी. वर्मा :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल यात्रियों को गाड़ियों में दिया जाने वाला भोजन तथा रेलवे खान-पान विभाग द्वारा संचालित रेस्तराओं में दी जाने वाली चाय एवं अल्पाहार बहुत ही घटिया किस्म का होता है तथा खान-पान विभाग द्वारा यात्रियों को लूटा जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में गत तीन वर्षों के दौरान, वर्ष-वार कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं तथा उन पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) विक्रेताओं /कैंटीन/रेस्ताराओं द्वारा गड़ियों में और प्लेटफार्मों पर दिये जाने वाले भोजन, चाय, अल्पाहार की गुणवत्ता में सुधार लाने के लिए सरकार का क्या कदम उठान का विचार है;

(घ) क्या रेलवे द्वारा घटिया किस्म के बिस्कुट बेचे/दिये जा रहे हैं; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा अच्छी किस्म के बिस्कुटों की आपूर्ति सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). जी, नहीं। यद्यपि रेलें यात्रियों को अच्छी सेवा प्रदान करने हेतु यथोचित ध्यान देती हैं तथापि समय-समय पर प्राप्त होने वाली शिकायतों पर तत्काल कार्रवाई की जाती है और शिकायतों के निवारण के लिए उपचारात्मक उपाय किए जाते हैं जिनमें निवारण उपाय तथा दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध निवारक कार्रवाई करना शामिल है :

वर्ष	शिकायतों की संख्या	उन मामलों की संख्या जिन पर कार्रवाई की गई
1993-94	361	322
1994-95	351	323
1995-96	308	268

(ग) खान पान सेवाओं में सुधार करना एक सतत् प्रक्रिया है। किए गए उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं। कैसरोल में भोजन सप्लाई करना, स्टेशनों तथा गाड़ियों में तत्काल खाने लायक फास्ट फूड मदें सप्लाई करना, गर्म तथा ठंडे पेय की बिक्री के लिए वेंडिंग मशीनें लगाना, भोजना में मिलावट आदि की रोकथाम के लिए प्रयोगशाला में परीक्षों हेतु चिकित्सा विभाग द्वारा भोजन की नमूना जांच करना, खान-पान कर्मचारियों को मान्यता प्राप्त संस्थानों में प्रशिक्षण देना तथा अधिकारियों/कर्मचारियों द्वारा निरंतर निरीक्षण करना।

(घ) और (ङ). खान-पान विभाग द्वारा बिक्री के लिए प्रतिष्ठित फर्मों द्वारा बनाये गये बिस्कुटों की खरीद की जाती है। उत्तम गुणवत्ता वाले बिस्कुटों की बिक्री सुनिश्चित करने के लिए गहन जांच की जाती है।

[हिन्दी]

नासिक-पेठ-बलसाड़ लाइन

675. **श्री कचरू भाऊ राउत :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नासिक-पेठ-बलसाड़ रेलवे लाइन बिछाने की कोई मांग है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही की जा रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) संसाधनों की अत्यधिक तंगी के कारण इस लाइन के निर्माण पर फिलहाल विचार करना संभव नहीं हो पाया।

[अनुवाद]

रेल दुर्घटनाएं

676. **श्री रतिलाल कालिदास वर्मा :**
श्री सौम्य रंजन :
श्री सोहनवीर :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत छः महीनों के दौरान अब तक प्रत्येक जोन में रेल दुर्घटनाएं और रेलगाड़ियों के पटरी से उतरने की घटनाएं कितनी-कितनी हुई हैं;

(ख) इन दुर्घटनाओं और रेलगाड़ियों के पटरी से उतरने के मुख्य कारण क्या हैं;

(ग) इन दुर्घटनाओं में कितने व्यक्ति मारे गए तथा कितने घायल हुए और रेलवे को कितनी सम्पत्ति की क्षति हुई;

(घ) इन दुर्घटनाओं के शिकार व्यक्तियों को दिए गए अथवा दिए जाने वाले मुआवजे का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) सरकार ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए क्या उपचारात्मक कदम उठा रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) 1.1.1996 से 30.6.1996 की अवधि के दौरान रेलगाड़ी दुर्घटनाओं और गाड़ी पटरी से उतरने की क्षेत्रवार संख्या नीचे दिए अनुसार है :—

रेल	दुर्घटनाओं की संख्या*	पटरी से उतरने की घटनाओं की संख्या*
मध्य	23	17
पूर्व	20	14
उत्तर	29	17
पूर्वोत्तर	12	06
पूर्वोत्तर सीमा	18	16
दक्षिण	26	20
दक्षिण मध्य	27	14
दक्षिण पूर्व	39	33
पश्चिम	28	18
कुल	222	155

* अनन्तिम

(ख) पटरी से उतरने सहित दुर्घटनाओं के मुख्य कारण मानवीय भूलें, उपस्करों की खराबी, तोड़फोड़ आदि थी।

(ग) उपर्युक्त दुर्घटनाओं में 226 व्यक्ति मारे गए और 300 घायल हुए। इनमें समपार पर हुई दुर्घटनाओं में मारे गए 141 और घायल हुए 143 व्यक्ति भी शामिल हैं। रेल संपत्ति को लगभग 33.81 करोड़ रुपए का नुकसान हुआ।

(घ) अभी तक कोई क्षतिपूर्ति का भुगतान नहीं किया गया है। रेल दावा अधिकरण की संबंधित पीठ द्वारा दावों की डिग्री किए जाने के तुरंत बाद ही क्षतिपूर्ति का भुगतान कर दिया जाएगा।

(ङ) दुर्घटनाओं को रोकने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :-

1. ट्रंक मार्गों और महत्वपूर्ण मुख्य लाइनों पर रेलपथ परिपथन के काम में तेजी लाई गई है।
2. सिगनलिंग सरकिटरी को बदला जा रहा है ताकि होम सिगनल को तब तक नीचे न करना पड़े जब तक कि पहले की गाड़ी के लिए नीचे किया गया स्टार्टर और अग्रिम स्टार्टर वापस "ऑन" स्थिति में न आ जाए।
3. चालू (रनिंग) गाड़ी के चालक को खतरे के सिगनल के बारे में अग्रिम चेतावनी देने और यदि चालक पूर्व निर्धारित समय अंतराल में जवाब न दे तो गाड़ी को रोकने की सहायक चेतावनी प्रणाली मुंबई के उपनगरीय खंडों में पहले की आरंभ कर दी गई है।
4. भारी पटरियों और कंकरीट स्लीपरों का प्रयोग करके रेलपथ ढांचे का ग्रेडोन्नयन कर दिया गया है।
5. रेलपथ का अनुरक्षण टाई टेम्पिंग और गिट्टी साफ करने वाली मशीनों से किया जाता है। अब रेलपथ, रेलपथ नवीकरण गाड़ियों और पेटिल क्रेनों से भी बनाया जा रहा है।
6. रेलपथ ज्यामिति और रेलपथ की संचलन संबंधी विशेषताओं की मानीटरिंग के लिए परिष्कृत रेलपथ रिकार्डिंग कारों, दोलनलेखी कारों और सुवाह्य एक्जिलरोमीटरों का प्रयोग बढ़ाया जा रहा है।
7. सवारी डिब्बों और मालडिब्बों के लिए अनुरक्षण सुविधाओं का आधुनिकीकरण किया गया है।
8. धुरों की कोल्ड ब्रेकेज के मामलों को रोकने के लिए नेमी ओवरहाल डिपुओं में पराध्वनिक परीक्षण उपस्कर लगाए गए हैं ताकि धुरों में त्रुटि पनपने के मामलों का समय रहते पता लगाया जा सके।
9. चालकों, गार्डों तथा गाड़ी संचलन से संबंधित अन्य कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण सुविधाओं का आधुनिकीकरण किया गया है। चालकों को उद्दीपकों पर प्रशिक्षित किया जा रहा है।
10. कर्मचारियों के कार्य निष्पादन की लगातार मानीटरिंग की जा रही है। जिन कर्मचारियों का नियम संबंधी ज्ञान कम पाया जाता है। उनसे विचार-विमर्श किया जाता है और उन्हें पुनश्चर्या प्रशिक्षण के लिए भेजा जाता है।

[हिन्दी]

आगरा-बांदीकुई लाइन का आमान परिवर्तन

677. **श्री गंगा राम कोली :**
श्री गिरधारी लाल भार्गव :
श्री भगवान शंकर रावत :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आगरा/बांदीकुई रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य स्थगित कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं; और

(ग) क्या सरकार का चालू वित्त वर्ष के दौरान इस कार्य को आरंभ करने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) प्रारम्भिक निर्माण कार्य पहले ही प्रगति पर है।

[अनुवाद]

दिल्ली में पुलिस/यातायात पुलिस ढांचे का पुनर्गठन

678. **डा. रामकृष्ण कुसमरिया :**
श्री प्रभूदयाल कठेरिया :

क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दिल्ली में पुलिस/यातायात पुलिस के पुनर्गठन को मंजूरी दे दी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (ग). बेहतर यातायात व्यवस्था के लिए दिल्ली पुलिस में विभिन्न रैंकों में 1102 पदों के सृजन हेतु 27.5.1996 को स्वीकृति प्रदान की गई।

[हिन्दी]

राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड

680. **श्रीमती शीला गौतम :**
श्री रामेश्वर पाटीदार :

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक की सहायता से राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड का दर्जा बढ़ाए जाने के संबंध में कोई योजना सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) और (ख). जी, नहीं। तथापि, राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों के सुदृढ़ीकरण के लिए विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषित परियोजना के अंतर्गत विशेषकर आधारभूत सुविधाओं के संवर्द्धन, मानव संसाधन विकास आदि के लिए वित्तीय सहायता प्रदान की जा रही है।

[अनुवाद]

त्रिपुरा में मालडिब्बे

681. **श्री बाजू बन रियान :** क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेल विभाग ने आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई के लिए त्रिपुरा को कितने मालडिब्बे आबंटित किए हैं; और

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). पिछले एक वर्ष के दौरान त्रिपुरा के लिए खाली किए गए मालडिब्बों का महीनावार ब्यौरा इस प्रकार है :—

माह	खाद्यान्न	नमक	चीनी	सीमेंट	पैट्रोल तेल एवं स्नेहक	उर्वरक	अन्य	जोड़
अप्रैल, 95	763	106	–	262	392	–	391	1914
मई, 95	734	166	58	6	234	–	474	1672
जून, 95	880	10	102	204	366	4	444	2010
जुलाई, 95	920	6	8	180	366	80	462	2022
अगस्त, 95	420	4	202	220	302	14	502	1664
सितम्बर, 95	994	60	42	348	252	6	776	2478
अक्तूबर, 95	746	134	2	222	400	42	188	1734
नवंबर, 95	722	50	16	206	200	50	256	1500
दिसंबर, 95	748	28	108	306	316	44	254	1904
जनवरी, 96	662	94	144	194	264	14	204	1576
फरवरी, 96	884	58	108	132	260	54	140	1636
मार्च, 96	1278	4	–	88	324	56	30	1780
अप्रैल, 96	888	116	42	104	418	14	168	1780
मई, 96	1014	74	82	46	344	58	68	1826
जून, 96	1122	42	12	170	304	78	136	1820

पलामू एक्सप्रेस में वातानुकूलित शयनयान

682. **श्री रमेन्द्र कुमार :**

श्री वीरेन्द्र कुमार सिंह :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी रेलवे में पलामू एक्सप्रेस में पटना से बरकाकाना तक एक वातानुकूलित शयनयान लगाने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है: और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). रेलवे ने सभी लंबी दूरी की रात्रि मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी वातानुकूल शयनयान सवारी डिब्बे चरणबद्ध आधार पर लगाने का पहले ही विनिश्चय किया हुआ है जो रेल उत्पादन इकाइयों से सवारी डिब्बों की उपलब्धता पर निर्भर होगा।

[हिन्दी]

अमरीका से अनुदान

683. **श्री सत्यदेव सिंह :**

श्री अमरपाल सिंह :

क्या **पर्यावरण और वन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमेरिका ने भारतीय उद्योगों में नई पर्यावरणीय तकनीक को बढ़ावा देने के लिए अनुदान देने का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) अनुदान की राशि क्या है और यह राशि कब तक प्राप्त हो जाएगी?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) और (ख). इस मंत्रालय को उद्योगों के लिए नई पर्यावरणीय तकनीकों के लिए अनुदान के लिए अमरीका से ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, भारत सरकार, भारतीय औद्योगिक विकास बैंक और संयुक्त राज्य अमरीका अन्तर्राष्ट्रीय विकास एजेंसी के मध्य 1995 में 106.53 मिलियन अमरीकी डालर की लागत वाली ग्रीन हाउस गैस प्रदूषण निवारण परियोजना के लिए एक करार पर हस्ताक्षर किए गए थे। इस परियोजना के उद्देश्य में हैं (1) ताप विद्युत सृजन संयंत्रों में ऊर्जा उत्पादन में वृद्धि करके सृजित विद्युत ऊर्जा की प्रति इकाई में ग्रीन हाऊस गैस के उत्सर्जनों को कम करना और वाणिज्यिक रूप से क्षम कोल कन्वर्सन प्रौद्योगिकियां शुरू करना तथा (2) चीनी उद्योगों में वैकल्पिक खोई सह-उत्पादन प्रौद्योगिकियों को बढ़ावा देना। इस परियोजना का कार्यान्वयन आई डी बी आई, भारतीय नवीकरणीय ऊर्जा विकास एजेंसी तथा राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम द्वारा किया जाएगा।

(ग) इस परियोजना के अन्तर्गत यूएसएआईडी द्वारा 19 मिलियन अमरीकी डालर का कुल अनुदान दिया जायेगा। इस परियोजना के अन्तर्गत मई, 1996 तक यूएसएआईडी द्वारा कुल 0.02 मिलियन अमरीकी डालर का अनुदान वितरित किया गया।

आजमगढ़ से आरक्षण

684. **डा. बलिराम** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश के आजमगढ़ स्टेशन से कुछ गाड़ियों के लिए आरक्षण किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार आजमगढ़ से मऊ, बनारस तथा इलाहाबाद स्टेशनों से दिल्ली, मुंबई, कलकत्ता व असम जाने वाली गाड़ियों में कुछ सीटों के आरक्षण का प्रबंध करने पर विचार कर रही है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो सरकार द्वारा जौनपुर, आजमगढ़, मऊ तथा फैजाबाद जिलों के निवासियों के लिए सीटों के आरक्षण की सुविधा उपलब्ध करवाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) आजमगढ़, मऊ और जौनपुर स्टेशनों पर पर्याप्त आरक्षण कोटा उपलब्ध है। फैजाबाद में आरक्षण प्राप्त करने के लिए कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली की व्यवस्था की गई है।

[अनुवाद]

कोलीडैम में दुर्घटना

685. **श्री ई. अहमद :**

श्री कोडीकुनील सुरेश :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में केरल के कोलीडैम जिले में कोई रेल दुर्घटना हुई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस दुर्घटना में कितने व्यक्ति हताहत हुए; और

(घ) पीड़ितों को दिए गए मुआवजे का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). जी, हां, 14.5.1996 को 13.25 बजे पीपी-4 कायनकुलम-एर्नाकुलम पैसेंजर गाड़ी दक्षिण रेल के त्रिवेन्द्रम मंडल के हरिपद और कायनकुलम स्टेशन के बीच एक बिना चौकीदार वाले समपार पर एक बस से टकरा गई थी। यह दुर्घटना बस के ड्राइवर की लापरवाही के कारण हुई जिसने सामने से आती हुई गाड़ी से आगे सम्पार को पार करने का प्रयास किया था।

(ग) इस दुर्घटना में, 36 व्यक्तियां की मृत्यु हुई थी तथा 8 घायल हुए थे।

(घ) बिना चौकीदार वाले समपार पर दुर्घटनाओं के मामले में शिकार हुए लोगों को कोई मुआवजा नहीं दिया जाता है। तथापि अनुकंपा के आधार पर मृतक के निकट संबंधी को 5000/- रु. तथा गंभीर रूप से घायल व्यक्तियों को 1000/-रु. की अनुग्रह राशि का भुगतान किया गया था।

स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन

686. श्री दादा बाबूराव परांजपे : क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन प्रदान करने के लिए राज्यवार कितने आवेदन सरकार के पास लंबित पड़े हैं और ये कब से लंबित हैं;

(ख) इन मामलों को अंतिम रूप देने में विलंब के क्या कारण हैं; और

(ग) लंबित मामलों को कब तक निपटा दिए जाने की संभावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (ग). स्वतंत्रता सेनानी पेंशन प्रदान करने के लिए समय से प्राप्त सभी आवेदनपत्रों पर कम से कम एक बार विचार किया जा चुका है और आवेदकों को समुचित निर्णयों से अवगत करा दिया गया है। दावों को अस्वीकृत किए जाने संबंधी सरकार के निर्णय से खिन्न आवेदक पुनरीक्षा याचिकाएं/अभ्यावेदन भेजते रहते हैं। यदि आवेदक, ऐसी पुनरीक्षा याचिकाओं के साथ कोई अतिरिक्त स्वीकार्य दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करते हैं तो ऐसे मामलों पर पुनर्विचार किया जाता है। तथापि, 1.7.1996 की स्थिति के अनुसार निम्नलिखित राज्यों से प्राप्त केवल 21 नए आवेदन पत्र सरकार के पास लंबित हैं :—

आन्ध्र प्रदेश	—	14
उत्तर प्रदेश	—	4
राजस्थान	—	1
हरियाणा	—	1
महाराष्ट्र	—	1

जहां इस बात के लिए हर संभव प्रयास किए जाते हैं कि आवेदकों को उनके दावों के बारे में लिए गए निर्णय से यथासंभव अल्पतम समय में अवगत करा दिया जाए, वहीं पेंशन हेतु दावों की प्राप्ति और उनका निपटान एक सतत् प्रक्रिया होने के कारण पेंशन के दावों के निपटान के लिए कोई निश्चित समय सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती।

उर्वरकों की खपत

687. श्रीमती वसुन्धरा राजे : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विभिन्न प्रकार के उर्वरकों की राज्यवार कुल मांग के संबंध में कोई अध्ययन कराया है; और

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष प्रत्येक उर्वरक की राज्यवार मांग और खपत कितनी थी?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) और (ख). उन उर्वरकों की आवश्यकता का आंकलन, जो सांविधिक मूल्य नियंत्रण के अधीन है, प्रत्येक फसल मौसम के पहले राज्य सरकारों तथा संघशासित क्षेत्रों के प्रशासनों के परामर्श से किया जाता है। वर्ष 1993-94, 1994-95 तथा 1995-96 के लिये यूरिया की तथा वर्ष 1993-94 के लिए अमोनियम सल्फेट, अमोनियम क्लोराइड तथा कैल्सियम अमोनियम नाइट्रेट जो इस अवधि के दौरान सांविधिक मूल्य नियंत्रण के अधीन थे, की राज्यवार आवश्यकता तथा खपत के ब्यौरे विवरण-I, II, III, तथा IV पर दिये गये हैं। वर्ष 1993-94, 1994-95 तथा 1995-96 के दौरान विभिन्न उर्वरक पोषक तत्वों की खपत का ब्यौरा विवरण-I पर है।

विवरण-I

यूरिया की आकलित मात्रा तथा खपत

(हजार मीटरी टन में)

		1993-94		1994-95		1995-96	
क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	आकलित मात्रा	खपत	आकलित मात्रा	खपत	आकलित मात्रा	खपत
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	1,740.00	1,717.18	1,830.00	1,791.24	1,930.00	1,928.07
2.	कर्नाटक	622.67	683.33	716.80	743.85	800.34	787.01
3.	केरल	110.00	105.76	721.00	106.78	126.23	122.88
4.	तमिलनाडु	740.00	640.82	740.00	704.85	740.00	745.15
5.	गुजरात	850.87	777.44	840.00	958.47	1,080.00	1,152.80
6.	मध्य प्रदेश	985.00	958.46	1,059.00	1,079.19	1,230.00	1,214.84
7.	महाराष्ट्र	1,355.00	1,435.98	1,575.00	1,488.00	1,605.00	1,595.42
8.	राजस्थान	760.00	675.08	780.00	853.18	940.00	979.49
9.	गोवा	5.02	4.01	5.10	4.49	5.50	6.31
10.	हरियाणा	1,040.00	997.59	1,090.00	1,065.17	1,230.00	1,232.73
11.	पंजाब	1,880.00	1,797.13	1,945.00	1,954.77	2,130.00	1,881.05
12.	उत्तर प्रदेश	3,859.00	3,790.85	4,010.00	3,951.20	4,325.00	4,292.34
13.	हिमाचल प्रदेश	37.00	33.01	45.00	38.69	50.00	41.10
14.	जम्मू और कश्मीर	81.49	70.87	81.00	76.01	96.50	95.54
15.	दिल्ली	24.50	25.47	26.00	25.56	28.50	31.94
16.	बिहार	1,050.00	911.56	1,070.00	1,015.81	1,170.00	1,101.66
17.	उड़ीसा	277.00	254.08	300.00	276.48	330.00	372.51
18.	पश्चिम बंगाल	770.00	762.79	830.00	817.69	905.65	939.44
19.	असम	44.36	42.82	48.16	46.79	55.00	47.32
20.	त्रिपुरा	15.11	10.13	15.56	10.13	14.71	11.01
21.	मणिपुर	16.72	17.27	22.00	15.75	23.50	24.26
22.	मेघालय	3.50	3.51	4.70	3.76	5.00	4.04
23.	नागालैंड	0.85	0.69	0.50	0.32	0.79	0.46
24.	अरुणाचल प्रदेश	0.43	0.47	0.50	0.43	0.60	0.33
25.	सिक्किम	1.60	1.13	1.65	1.02	2.60	1.35
26.	मिजोरम	0.55	0.40	0.85	0.56	0.85	0.36
	अखिल भारत	16,353.75	15,810.35	17,252.05	17,112.07	18,908.68	18,698.23

विवरण-II

अमोनियम सल्फेट की आकलित मात्रा तथा खपत

(हजार मीटरी टन में)

क्र.सं.	राज्य	1993-94	
		आकलित मात्रा	खपत
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	161.00	143.57
2.	कर्नाटक	55.00	46.34
3.	केरल	32.00	32.85
4.	तमिलनाडु	68.10	60.71
5.	गुजरात	165.00	160.86
6.	मध्य प्रदेश	18.00	19.77
7.	महाराष्ट्र	60.00	54.95
8.	राजस्थान	7.00	3.82
9.	पंजाब	7.84	6.15
10.	उत्तर प्रदेश	39.00	16.93
11.	हिमाचल प्रदेश	0.53	0.51
12.	दिल्ली	0.50	1.62
13.	बिहार	45.00	16.33
14.	उड़ीसा	17.15	8.40
15.	पश्चिम बंगाल	35.00	15.20
16.	असम	1.00	-
17.	मेघालय	0.73	-
	अखिल भारत	745.02	591.42

विवरण-III

अमोनियम क्लोराइड की आकलित मात्रा तथा खपत

(हजार मीटरी टन में)

क्र.सं.	राज्य	1993-94	
		आकलित मात्रा	खपत
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	2.00	12.51
2.	कर्नाटक	11.00	11.25
3.	केरल	0.92	0.70
4.	तमिलनाडु	52.40	44.83
5.	महाराष्ट्र	2.50	1.01
6.	पंजाब	61.48	54.74
7.	उत्तर प्रदेश	9.50	8.95
8.	दिल्ली	0.50	-
9.	पश्चिम बंगाल	-	3.61
	अखिल भारत	159.80	139.24

विवरण-IV

कैल्सियम अमोनियम नाईट्रेट की आकलित मात्रा तथा खपत

(हजार मीटरी टन में)

क्र.सं.	राज्य	1993-94	
		आकलित मात्रा	खपत
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	168.00	126.00
2.	कर्नाटक	42.00	24.91
3.	तमिलनाडु	14.00	-
4.	गुजरात	70.00	76.63
5.	मध्य प्रदेश	1.50	2.22
6.	महाराष्ट्र	40.00	35.25
7.	राजस्थान	30.00	13.39
8.	हरियाणा	36.00	24.00
9.	पंजाब	100.00	77.77
10.	उत्तर प्रदेश	88.60	58.73
11.	हिमाचल प्रदेश	34.00	34.62
12.	दिल्ली	0.90	0.99
13.	बिहार	80.00	58.39
14.	उड़ीसा	60.00	57.25
15.	पश्चिम बंगाल	40.00	38.62
	अखिल भारत	805.22	629.10

विवरण-V

1993-94 से 1995-96 के दौरान उर्वरकों की राज्यवार खपत

(मी.टन)

क्र.सं.	राज्य	1993-94				1994-95				1995-96 (अनुमानित)			
		नाइट्रो.	फास्फेट	पोटाश	कुल	नाइट्रो.	फास्फेट	पोटाश	कुल	नाइट्रो.	फास्फेट	पोटाश	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	आंध्र प्रदेश	1085746	369503	88089	1543338	1138088	385820	120275	1644183	1214287	407670	134047	1756004
2.	कर्नाटक	472816	215820	166403	805039	494690	202232	125821	822743	522896	214417	138274	875587
3.	केरल	77599	33122	66110	176831	81182	39939	78205	199326	89720	42652	75556	207928
4.	तमिलनाडु	413884	161343	205694	780921	455835	179781	238963	874579	463254	155437	211429	830120
5.	अण्डमान व निकोबार	214	100	32	346	242	96	251	589	278	88	44	410
6.	पांडिचेरी	11516	3820	3933	19269	12388	3610	4224	20222	13907	3929	4660	22496
7.	गुजरात	472891	157015	39176	669082	572274	195640	50385	818299	644091	165216	37727	847034
8.	मध्य प्रदेश	521204	235952	16827	773983	591160	274755	3000	895915	637206	252370	38800	928176
9.	महाराष्ट्र	804000	259000	131000	1194000	876000	345000	169000	1390000	915000	336000	175000	1426000
10.	राजस्थान	365988	133752	2627	502367	451139	142811	8040	601990	513086	162252	5949	681287
11.	दादरा नगर हवेली	670	389	13	1072	657	393	39	1089	726	447	24	1197
12.	गोवा	3119	1857	1090	6066	3378	1468	1429	6275	4167	1485	1438	7090
13.	दमन व दीव	157	38	12	207	122	35	9	166	139	33	12	184
14.	हरियाणा	522875	148445	364	671684	559118	150509	2626	712253	627484	133808	2565	763857
15.	हिमाचल प्रदेश	24659	2334	1621	28614	24849	2403	1972	29224	25223	2279	1986	29486
16.	जम्मू और कश्मीर	35166	6560	598	42324	37813	7273	1224	46310	47827	9917	624	58368
17.	पंजाब	946517	245481	7474	1199472	1013468	255827	15791	1285086	979540	264775	17845	1262160
18.	उत्तर प्रदेश	1893528	359647	38754	2291929	1986559	417408	76330	2480297	2151920	456433	79161	2687514
19.	चण्डीगढ़	507	23	4	534	385	61	1	447	385	61	1	447
20.	दिल्ली	13278	2443	14	15735	13039	1703	24	14766	16148	2224	1	18373
21.	असम	20713	4980	7701	33394	22380	3859	10774	37013	23047	5286	14228	42561
22.	मणिपुर	8201	853	51	9105	7516	900	138	8554	11576	1522	400	13498
23.	मेघालय	1815	1132	263	3210	1935	1124	170	3229	2041	1056	136	3233

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
24.	नागालैंड	496	454	138	1088	254	283	109	646	282	182	49	513
25.	सिक्किम	609	285	93	987	553	222	0	775	720	262	48	1030
26.	त्रिपुरा	5254	1718	894	7866	4881	1773	1032	7686	5370	1624	1319	8313
27.	अरुणाचल प्रदेश	284	212	84	580	275	186	93	554	205	115	73	393
28.	मिजोरम	351	433	157	941	376	318	245	939	313	397	237	947
29.	टी बोर्ड (एन.ई.)	32663	6543	8840	48046	26688	4902	2031	33621	29076	5744	2201	37021
30.	बिहार	471648	98671	15006	585325	516090	100354	36500	652944	562365	123726	45884	731975
31.	उड़ीसा	154591	34164	18947	207702	161771	33292	24938	220001	207858	46933	37274	292065
32.	पश्चिम बंगाल	425308	183212	136576	745096	451911	177711	123960	753582	532687	207416	154912	895015
33.	लक्षद्वीप	54	0	117	171	64	0	126	190	64	0	115	179
	अखिल भारत	8788321	2669301	908702	12366324	9507080	2931688	1124725	13563493	10242888	3005756	1181819	14430463

कोलम–त्रिवेन्द्रम

688. **श्री रमेश चेन्नित्तला** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोलम–त्रिवेंद्रम रेलवे लाइन की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ख) परियोजना को पूरा होने में विलंब के यदि कोई कारण हैं, तो क्या हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). कार्य प्रगति पर है। तिरूवनंतपुरम और कजाकुट्टम (12 कि.मी.) के बीच ही भूमि उपलब्ध कराई गई है और इस खंड को मार्च 97 तक खोल दिया जायेगा। राज्य सरकार से तिरूवनंतपुरम में ऊपरी सड़क पुल का निर्माण करने के लिए सड़क बंद करने और कजाकुट्टम तथा कोल्लम के बीच भूमि के शीघ्र अधिग्रहण के लिए भी सहमति प्रदान करने के लिए अनुरोध किया गया है।

[हिन्दी]

टिकट निरीक्षकों के विरुद्ध शिकायतें

689. **श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विभिन्न मंडलों से टिकट निरीक्षकों के विरुद्ध यात्रियों के प्रति मनमाना व्यवहार तथा उन्हें परेशान करने के संबंध में, शिकायतें मिली हैं;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक मंडल से विगत दो वर्षों में इस संबंध में कितनी शिकायतें प्राप्त हुईं; और

(ग) इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई तथा कितने कर्मचारियों को दण्डित किया गया?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). जी हां। विगत दो वर्षों के दौरान क्षेत्रवार प्राप्त शिकायतें इस प्रकार हैं :—

मध्य	448
पूर्व	220
उत्तर	457
पूर्वोत्तर	47
पूर्वोत्तर सीमा	7
दक्षिण	90
दक्षिण मध्य	88
दक्षिण पूर्व	220
पश्चिम	551

(ग) अनुशासन एवं अपील नियमों के अन्तर्गत 612 कर्मचारियों के विरुद्ध विभागीय कार्रवाई की गई है।

बरवाडीह के लिए रेलगाड़ियां

690. **श्री वीरेन्द्र कुमार सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार डेहरी–आन–सोन और पटना से बरवाडीह (पलामू) तक कोई नई रेलगाड़ी चलाने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) परिचालनिक और संसाधनों की तंगी के कारण।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना

691. **श्रीमती भावनाबेन देवराज भाई चिखलिया**: क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान गुजरात के प्रत्येक जिले में वर्षा सिंचित क्षेत्र हेतु राष्ट्रीय पनधारा विकास परियोजना के अन्तर्गत अब तक कितने क्षेत्र को शामिल किया गया है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष गुजरात में इस परियोजना पर कितनी धनराशि व्यय की गयी है; और

(ग) इस उद्देश्य हेतु चालू वित्त वर्ष में कितनी धनराशि निर्धारित की गयी है?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान (1992-93 से 1995-96) इस परियोजना के अंतर्गत गुजरात के प्रत्येक जिले में अब तक शामिल किये गये क्षेत्र का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान गुजरात में इस परियोजना पर प्रत्येक वर्ष खर्च की गई राशि का ब्यौरा इस प्रकार है :—

(रु. लाख में)

क्र.सं.	वर्ष	खर्च की गई राशि
1.	1993-94	653.14
2.	1994-95	744.69
3.	1995-96	1408.30
	कुल :	2806.13

(ग) इस परियोजना के लिये वर्तमान वित्तीय वर्ष (1996-97) के लिये 1500.00 लाख रु. की धनराशि निर्धारित की गई है।

विवरण

भौतिक - हैक्टेयर में

वित्तीय - रु. लाख में

क्र.सं.	जिला	1993-94		1994-95		1995-96		कुल	
		भौतिक	वित्तीय	भौतिक	वित्तीय	भौतिक	वित्तीय	भौतिक	वित्तीय
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	बांसकांठा	5899.00	26.66	3136.00	57.34	1564.00	69.05	10599.00	153.00
2.	महषाणा	322.27	8.34	4159.00	31.15	9042.00	67.74	13523.27	107.23
3.	साबरकाण्ठा	1688.00	20.61	1149.00	47.38	768.00	52.55	3605.00	120.54
4.	अहमदाबाद	5386.00	22.31	919.00	18.92	682.00	50.31	6987.00	91.54
5.	गांधीनगर	743.00	3.37	-	1.71	-	2.28	743.00	7.36
6.	पंचमहल	934.00	13.11	1316.00	24.47	2177.00	23.69	4427.00	61.27
7.	खेड़ा	2779.00	20.24	8729.00	72.76	2229.00	28.37	13737.00	121.37
8.	वडोदरा	811.00	7.61	1844.00	24.82	2219.78	30.78	4874.00	63.21
9.	भरूच	2751.00	16.15	2227.00	19.69	1162.00	21.08	6140.00	56.92
10.	सूरत	2840.00	12.47	1738.00	19.69	1440.00	21.17	6018.00	53.33
11.	वाल्साड़	1133.00	8.77	1332.00	12.09	702.00	13.31	3167.00	34.17
12.	दंग	94.00	0.71	63.00	0.27	-	0.05	157.00	1.03
13.	भावनगर	3049.00	35.27	2819.00	21.09	8322.00	55.01	14190.00	111.37
14.	अमरेली	1932.00	17.39	916.00	9.20	5472.00	51.18	8320.00	77.77
15.	सुरेन्द्रनगर	5710.00	45.90	1086.00	36.06	7163.00	90.16	10959.00	172.12
16.	राजकोट	2770.00	47.35	1847.00	44.76	2855.00	49.67	7472.00	141.78
17.	जूनागढ़	5134.00	100.31	6290.00	84.99	10046.00	122.11	21470.00	307.41
18.	जामनगर	2090.00	33.11	1386.00	32.69	6292.00	62.05	9768.00	127.85
19.	कुच	2513.00	50.87	2674.00	49.40	1543.00	33.68	6730.00	133.95
	मुख्यालय	-	162.59	-	136.21	-	564.06	-	862.86
	कुल	48578.27	653.14	43630.00	744.69	63678.00	1408.30	155886.27	2806.13

बीजों की आवश्यकता

692. प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा :

डा. महादीपक सिंह शाक्य :

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1993-94, 1994-95 और 1995-96 के दौरान गेहूं और चावल के अनुमानतः कुल कितने बीजों की आवश्यकता थी;

(ख) उपरोक्त अवधि के दौरान किसानों को कुल कितना बीज उपलब्ध कराया गया;

(ग) क्या देश में किसानों को उनकी आवश्यकतानुसार प्रसंस्कृत बीज उपलब्ध नहीं कराए जा रहे हैं;

(घ) यदि हां, तो किसानों को आवश्यकतानुसार पर्याप्त बीज की आपूर्ति सुनिश्चित कराने हेतु सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) वर्ष 1996-97 के दौरान अनुमानतः कितना बीज उपलब्ध कराया जाएगा?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) से (ख). भारत सरकार द्वारा प्रत्येक बुआई मौसम यथा-खरीफ और रबी से पहले आयोजित की जा रही

आंचलिक बीज समीक्षा बैठकों के आधार पर देश में 1993-94 से 1995-96 के दौरान गेहूं और चावल के प्रमाणीकृत/गुणवत्ता वाले बीजों की अनुमानित आवश्यकता/उपलब्धता इस प्रकार है :—

(मात्रा लाख क्विंटल में)

वर्ष	गेहूं		चावल	
	आवश्यकता	उपलब्धता	आवश्यकता	उपलब्धता
1993-94	19.56	20.52	17.48	19.20
1994-95	20.25	21.80	17.29	21.50
1995-96	23.47	27.09	17.77	21.80

(ग) जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है किसानों को अपनी आवश्यकता के अनुसार संसाधित बीज मिल रहा है।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता। प्रत्येक फसली मौसम के पहले आंचलिक बीज समीक्षा बैठकों में बीजों की पर्याप्त उपलब्धता के लिये समुचित व्यवस्था कर दी जाती है।

(ङ) ऊपर संदर्भित बैठकों में लगाये गये आकलनों के अनुसार खरीफ 1996 के लिये चावल के बीजों की उपलब्धता 20.00 लाख क्विंटल होगी जबकि आवश्यकता 15.00 लाख क्विंटल की है। गेहूं और रबी का चावल शरद कालीन फसलें हैं अतः इन फसलों का आंकलन रबी की आंचलिक बीज समीक्षा बैठक में किया जायेगा।

[हिन्दी]

बस में बम विस्फोट

693. **श्री अमरपाल सिंह :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान राज्य परिवहन निगम की एक बस में आगरा-जयपुर राष्ट्रीय राजमार्ग पर शक्तिशाली बम विस्फोट हुआ था;

(ख) यदि हां, तो उक्त बम विस्फोट में कितने व्यक्ति हताहत हुए थे;

(ग) क्या इस संबंध में कोई जांच की गई है;

(घ) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले; और

(ङ) ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने हेतु क्या उपाय किए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). जी हां, श्रीमान्। दिनांक 22.5.1996 को महुआ के निकट, जिला दौसा, राजस्थान में राजस्थान रोड़वेज की बस में एक बम विस्फोट हुआ था। उपलब्ध सूचना के अनुसार इस बम-विस्फोट में 14 व्यक्ति मारे गए तथा 35 घायल हुए थे।

(ग) और (घ). राजस्थान राज्य सरकार मामले की जांच-पड़ताल कर रही है।

(ङ) आतंकवादी तत्वों, उनकी गतिविधियों तथा विभिन्न राज्यों में उनके संभावित लक्ष्यों के बारे में राज्य सरकारों को समय-समय पर सतर्क किया जाता है ताकि इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए वे समुचित उपाय कर सकें।

डी.एम.यू. ट्रेन

694. **श्री शत्रुघ्न प्रसाद सिंह :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पटना से मानसी के बीच चलने वाली डी.एम.यू. ट्रेन प्रतिदिन चार से पांच घंटे विलंब से चलती है जिसके कारण हजारों यात्रियों को परेशानी होती है; और

(ख) यदि हां, तो ट्रेन को समय पर चलाने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) इस गाड़ी के विलम्ब से चलने के मामले हुए हैं।

(ख) गाड़ी पर कड़ी निगरानी रखी जा रही है।

यात्री सुविधाएं

695. **श्री राम कृपाल यादव :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार में उन रेलवे स्टेशनों के नाम क्या हैं जिनमें प्रतीक्षालय, रेस्तरां, पेयजल, प्रसाधन, विश्रामालय की सुविधाओं और प्लेटफार्म पर शेड्स नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या चालू वित्त वर्ष के दौरान इन स्टेशनों पर ये सुविधाएं उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). सभी स्टेशनों पर प्रतीक्षालय, पेयजल और शौचालय जैसी सुविधाएं उपलब्ध कराई गयी हैं। रेस्तराओं, विश्रामकक्ष तथा प्लेटफार्मों पर छत जैसी सुविधाओं की व्यवस्था स्टेशन विशेष पर सम्भाले जाने वाले यातायात के स्तर तथा स्टेशन पर लम्बी दूरी की गाड़ियों के ठहराव, शुरू होने तथा समाप्त होने की संख्या पर आधारित मानदंडों के अनुसार की जाती है। अतः सभी स्टेशनों पर इन सुविधाओं की उपलब्धता एक समान नहीं हो सकती। महत्वपूर्ण स्टेशनों पर जहां यातायात की मात्रा अधिक है और इन सुविधाओं के प्रावधान का औचित्य है वहां, इनकी व्यवस्था की गयी है जबकि छोटे स्टेशनों पर जहां यातायात की सापेक्ष मात्रा कम है वहां इन सुविधाओं की व्यवस्था नहीं हो सकती। तथापि, रेलें एक सतत् प्रक्रिया के रूप में, प्रत्येक स्टेशन पर पर्याप्त सुविधाएं सुनिश्चित करने के लिए सर्वेक्षण करती हैं और जहां कमियां पायी जाती हैं उन्हें दूर किया जाता है। रेल मंत्रालय राज्यवार सूचना नहीं रखता।

दिल्ली में रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण

696. श्री जय प्रकाश अग्रवाल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विगत तीन वर्षों के दौरान, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में स्थित विभिन्न रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण पर कितना व्यय हुआ;

(ख) विभिन्न कार्यों के लिए आबंटित राशि तथा खर्च का राज्यवार तथा वर्षवार ब्यौरा क्या है;

(ग) वास्तविक उपलब्धियां क्या रहीं हैं;

(घ) क्या उक्त अवधि के दौरान सरकार को निर्माण कार्य के संबंध में अनियमितताओं के बारे में कोई शिकायतें मिली हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) 1319.41 लाख रुपये।

(ख) वर्षवार आबंटन और खर्च इस प्रकार है :—

वर्ष	आबंटन	खर्च (लाख रुपयों में)
93–94	4.09	4.09
94–95	72.00	61.00
95–96	1488.82	1254.32

(ग) 11 स्टेशनों में से 3 स्टेशनों पर कार्य पूरा हो गया है और शेष कार्य भी शीघ्र पूरा कर लिए जाने की संभावना है।

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

गंगा पर रेल पुल

697. डा. एम.पी. जायसवाल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तरी बिहार के लोगों की सुविधा के लिए गंगा पर पटना के लिए रेल पुल के निर्माण का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). प्रस्तावित पुल का सर्वेक्षण कार्य राइट्स द्वारा शुरू कर दिया गया है तथा इस कार्य को इस वित्त वर्ष में पूरा कर दिया जाएगा।

हिंसा और दंगे

698. श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने ऐसे संवेदनशील क्षेत्रों का पता लगाया है, जहां हिंसा और दंगे अधिक होते हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) किसी भी अप्रिय घटना/स्थिति को रोकने हेतु इन क्षेत्रों में क्या एहतियाती उपाय किये जा रहे हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). विभिन्न राज्यों में साम्प्रदायिक रूप से संवेदनशील तथा अति-संवेदनशील जिलों, जहां हिंसा तथा दंगे अधिक होते हैं, को दर्शानेवाली एक सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) संविधान के अन्तर्गत "लोक व्यवस्था" तथा "पुलिस" राज्य के विषय हैं इसलिए, कानून और व्यवस्था को बनाए रखने की प्राथमिक जिम्मेवारी प्रत्यक्ष रूप से राज्य सरकारों की है। राज्य में शांति बनाए रखने के लिए तरीके निकालने तथा उपयुक्त उपाय करने का काम संबंधित राज्य सरकारों का है। केन्द्र सरकार, जरूरत पड़ने पर राज्य सरकार को उपयुक्त सहायता प्रदान करती है।

विवरण

साम्प्रदायिक रूप से अति संवेदनशील/संवेदनशील जिलों की सूची

राज्य	अति-संवेदनशील	संवेदनशील
1	2	3
आन्ध्र प्रदेश	हैदराबाद	अनंतापुर
	निजामाबाद	करीमनगर
	मेंडक	आदिलाबाद
	नालगौंडा	प्रकाशम
	मेहबूबनगर	चित्तूर
	कुर्नूल	गुंटूर
		रंगा रेड्डी
		कुडप्पा
		नैलोर
असम	नगांव	गोलपाड़ा
	कोकड़ाझाड़	धुबड़ी
	बारपेटा	बोगाइगांव
	हेलाकंडी	कारबी आंगलाग

1	2	3
	करीमगंज	सोनीतपुर
		लखीमपुर
		काचर
बिहार	सीमामढ़ी	पटना
	नालन्दा	रोहतास
	पूर्वी चंपारण	भोजपुर
	पूर्वी सिंहभूमि	मुंगेर
	भागलपुर	पाकुड़
	हजारीबाग	बांका
	रांची	पश्चिमी सिंहभूमि
	धनबाद	पूर्वी चंपारण
	गया	गया
		नवादा
		सिवान
		दरभंगा
		मधुबनी
		कटिहार
		लोहारदग्गा
		बोकारो
		चतरा
		गुमला
		गढ़वा
		पलामू
		गिरिडीह
दिल्ली	उत्तरी जिला	दक्षिणी जिला
	मध्य जिला	
	पूर्वी जिला	
	उत्तर-पूर्वी जिला	
गुजरात	अहमदाबाद	मेहसाना
	बड़ौदा	राजकोट
	भरूच	अमरेली
	भावनगर	सबरकंठा
	जूनागढ़	सुरेन्दर नगर
	सूरत	कूच
		कैरा
		बंसकंथा
		पंचमहल
		जामनगर

1	2	3
हरियाणा		करनाल
		पानीपत
		फरीदाबाद
		गुड़गांव
जम्मू तथा कश्मीर		लेह
		कारगिल
		डोडा
		राजौरी
		जम्मू
कर्नाटक	बंगलौर	बीदर
	दक्षिण कनारा	गुलबर्गा
	शिर्मोगा	रायचूर
		चित्रदुर्गा
		टुमकुर
		कोलार
		मैसूर
		हसन
		धारवाड़
		बेलगांव
		बीजापुर
		कुर्ग (कोडागुं)
		उत्तरी कनारा
केरल		मल्लापरम
		कसरगोडे
मध्य प्रदेश	भोपाल	सेओनी
	इन्दौर	सागर
	खंडवा	दामोह
	खरगोन	सतना
	विदिशा	गुना
	जबलपुर	ग्वालियर
	मंदसौर	शिवपुरी
	राजगढ़	होशंगाबाद
	शाजापुर	
	सेहौर	
	उज्जैन	
	देवास	
	रतलाम	
	धाड़	

1	2	3
महाराष्ट्र	अकोला	नागपुर
	औरंगाबाद	भावत्तमल
	थाणे	ओसमानाबाद
	नासिक	परभानी
	जलगांव	नांदेड़
	बम्बई	बुलधाना
	अमरावती	पुणे
	बीड	जालना
		रायगढ़
		लातूर
		सोलापुर
		रत्नागिरी
		सतारा
		कोल्हापुर
		धुले
		अहमदनगर
		सांगली
मणिपुर	चंदेल	
	इम्फाल	
	थोबल	
	विशिनपुर	
मेघालय		पश्चिमी गारो पहाड़िया
उड़ीसा	बालासौर	पुरी
	कटक	क्योंझर
	केन्द्रपाड़ा	संभलपुर
	भद्रक	कालाहांडी
	सुन्दरगढ़	
	राउरकेला	
पंजाब		संगरूर
राजस्थान	कोटा	चूरू
	झालावाड़	भरतपुर
	बूंदी	धौलपुर
	अजमेर	जोधपुर
	भीलवाड़ा	दौसा
	बारां	बांसबाड़ा
	चित्तौड़गढ़	डुंगरपुर
	नागौर	राजसमंद
	टौंक	

1	2	3
	उदयपुर	
	जयपुर	
	सीकड़	
	झुंझनू	
	पाली	
	सिरोही	
	सवाई माधोपुर	
तमिलनाडु		मद्रास
		नागापट्टिनम
		तंजौर
		डिनडिगुल अन्ना
		तिरूनवेली-कट्टवोमन
		कन्याकुमारी
		धर्मापुरी
		उत्तरी आर्कोट अहमेडकर
		कोयम्बटूर
		एस.ए. वल्लालर
		तिरूवन्नामल्लाई संबूबरायर
		पेरियार
		त्रिचि
		मदुराई
		कामराजार
		राम्नद
		चिदम्बरानार
		सलेम
त्रिपुरा	—	पश्चिमी त्रिपुरा
		उत्तरी त्रिपुरा
उत्तर प्रदेश	मेरठ	नैनीताल
	मुरादाबाद	उधमसिंह नगर
	बुलंदशहर	शाहजहांपुर
	अलीगढ़	मथुरा
	बरेली	बाराबंकी
	आगरा	लखनऊ
	कानपुर	रायबरेली
	इलाहाबाद	सुल्तानपुर
	वाराणसी	प्रतापगढ़
	गोरखपुर	फतेहपुर
	गोंडा	जौनपुर

1	2	3
	बहराईच	बांदा
	सिद्धार्थ नगर	मिर्जापुर
	मऊ	सोनभद्र
	एटा	हरिद्वार
	फैजाबाद	सीतापुर
	फिरोजाबाद	आजमगढ़
	फर्रुखाबाद	बस्ती
	ईटावा	देवरिया
	मैनपुरी	महाराजगंज
	रामपुर	लखीमपुर
	बदायूं	
	पीलीभीत	
	मुजफ्फरनगर	
	सहारनपुर	
	गाजियाबाद	
	बिजनौर	
पश्चिम बंगाल	मुर्शिदाबाद	हावड़ा
		मालदा
		कूच बिहार
		जलपाईगुड़ी
		नादिया
		वर्द्धवान
		दार्जिलिंग
		उत्तरी 24 परगना
		दक्षिणी 24 परगना
		उत्तरी दीनाजपुर
		दक्षिण दीनाजपुर

[हिन्दी]

पहलेजा-दीघा पुल

699. श्री राजीव प्रताप रूडी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में गंगा नदी पर पहलेजा और दीघा के बीच रेल पुल के निर्माण के संबंध में गंगा नदी पर पहलेजा और दीघा के बीच रेल पुल के निर्माण के संबंध में सर्वेक्षण का कार्य पूरा कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार उपरोक्त कार्य को चालू पंचवर्षीय योजना में पूरा करने का है;

(ग) यदि हां, तो कब तक; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). राइट्स द्वारा प्रस्तावित पुल का सर्वेक्षण कार्य शुरू कर दिया गया है। इसे वित्त वर्ष के भीतर पूरा कर दिया जायेगा।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

वैगन की कमी

700. श्री अनंत कुमार :
श्री अमर पाल सिंह :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल मंत्रालय द्वारा नेशनल फर्टिलाइजर लि. में संयंत्रों को कोयले की ढुलाई हेतु पर्याप्त संख्या में वैगन उपलब्ध नहीं कराये जा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाये जाने का प्रस्ताव है ताकि कोयले के अभाव में संयंत्रों की कार्यप्रणाली प्रभावित न हो?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). चूंकि कोयले की मांग इसकी उपलब्धता और परिवहन अवसंरचनाओं से अधिक है इसलिए रेल द्वारा इसके लदान के लिए प्राथमिकता देने की प्रणाली है। कोर सेक्टर में विद्युत गृहों को उच्चतम प्राथमिकता दी जाती है। इनकी आवश्यकताओं को पूरा करने के बाद कोर सेक्टर के अन्य उपभोक्ताओं जैसे इस्पात, उर्वरक और सीमेंट के संयंत्र को प्राथमिकता दी जाती है उसके बाद गैर कोर सेक्टर के उपभोक्ताओं को, राष्ट्रीय उर्वरक निगम सहित कोर सेक्टर के सभी परियोजनाओं के साथ-साथ रेलवे कोयले के स्टाक पर गहन निगरानी रखती है और मुश्किल हालातों में स्टाक से कम रह जाने पर कोर सेक्टर के अन्य उपभोक्ताओं को बुक किए गए कोयले के रेक संयंत्रों को उपलब्ध करा दिए जाते हैं। राष्ट्रीय उर्वरक लिमिटेड के लिए रेल द्वारा कोयले की उपलब्धता के अध्यधीन लदान को बढ़ाए जाने के प्रयास किए जा रहे हैं।

प्रशिक्षित शिशु

701. श्री मोहन रावले : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मुंबई (महाराष्ट्र) की विभिन्न रेलवे कार्यालयों में तीन वर्ष का प्रशिक्षण लेकर प्रमाणपत्र प्राप्त करने वाले कितने प्रशिक्षित शिशुओं को 1987 से केन्द्रीय/पश्चिमी रेलवे में खपाया गया;

(ख) ऐसे कुल कितने प्रशिक्षित शिक्षुओं को 1987 से अब तक मध्य/पश्चिमी रेलवे में रोजगार नहीं दिया गया है;

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) इन प्रशिक्षित शिक्षुओं को कब तक रोजगार दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) :

(क) प्रशिक्षित प्रशिक्षार्थी	समाहित किए गए
1598	344

(ख) 1254

(ग) और (घ). प्रशिक्षु अधिनियम, 1961 के अन्तर्गत रेल संस्थापनाओं में प्रशिक्षित प्रशिक्षार्थियों को नौकरी देना अनिवार्य नहीं है। इन पाठ्यक्रमों को पूरा किए हुए एक प्रशिक्षार्थी रेल संस्थापनाओं द्वारा भर्ती की अधिसूचना के प्रत्युत्ता में अन्य उम्मीदवारों में साथ आवेदन कर सकते हैं तत्पश्चात प्रवरण पूरी तरह वरीयता सूची के अनुसार किया जाता है। अतः उनकी नियुक्ति के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया जा सकता।

अतिरिक्त कार्य बल

702.. श्री श्रीवल्लभ पाणिग्राही : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विभाग ने अतिरिक्त कार्य बल के बारे में कोई अध्ययन किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) अतिरिक्त कार्यबल का लाभप्रद ढंग से उपयोग करने के लिए रेल विभाग द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाये जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). 1990 में भारतीय रेलों के लिए जन शक्ति अध्ययन किया गया था। अध्ययन के महत्वपूर्ण निष्कर्षों में कर्मचारियों की उत्पादकता में सुधार करने के लिए एक युक्तिसंगत भर्ती और प्रशिक्षण नीति बनाने की आवश्यकता है। अध्ययन में फालतू कार्य बल की भी पहचान की गई है और जिसमें नई गतिविधि या विस्तारित गतिविधि वाले केन्द्रों के लिए फालतू कर्मचारियों का पुनः नियोजन और लागत नियंत्रण की कल्पना की गई है।

(ग) फालतू हुए कर्मचारियों को प्रशिक्षण देकर, जहां कहीं आवश्यक हो, नये गतिविधियों वाले केन्द्रों पर पुनः नियोजित किया जाता है। फालतू कर्मचारियों के पुनः नियोजन को उच्च प्राथमिकता दी जाती है और अन्य सभी भर्ती तरीकों में उनका समाहन करना एक मिसाल है।

नई दिल्ली नगर पालिका परिषद के अधिकारियों के विरुद्ध जांच

703. श्री बी.एल.शर्मा "प्रेम" : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली नगरपालिका परिषद (एन.डी.एम.सी.) के कुछ अधिकारियों के विरुद्ध भ्रष्टाचार के आरोप में सी.बी.आई. द्वारा जांच की जा रही है, तथा न्यायालयों में उनके विरुद्ध प्राथमिकी दर्ज की गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) कितने अधिकारी इसमें लिप्त हैं और कितने अधिकारियों को निलम्बित किया गया है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). नई दिल्ली नगर पालिका परिषद के अधिकारियों के खिलाफ तीन मामलों की जांच, केन्द्रीय जांच ब्यूरो इस समय कर रहा है। ये मामले हैं :—

(एक) आरसी 74 (ए)/95-डी एल आई-भ्रष्टाचार निवारण अधिनियम, 1988 की धारा 13(1) (ङ) के साथ पठित धारा 13 (2)।

(दो) आर सी-82(ए)/95-डी एल आई-भा.दं.सं. की धारा 420, 468, 471 के साथ पठित धारा-120 बी तथा भ्रष्टाचार निवारण अधिनियिम 1988 की धारा 13(2) के साथ पठित धारा 13(1)(घ) तथा सारभूत अपराध।

(तीन) आरसी 109(ए)/95-डी एल आई-भा.द.सं की धारा 420 के साथ पठित धारा-120 बी तथा भा.दं.सं. की धारा 420, 467, 468 एवं 471।

(ग) कुल मिलाकर इन मामलों में आठ अधिकारी संलिप्त हैं। उनमें से एक निलम्बित हैं।

[हिन्दी]

रेल लाइन का विद्युतीकरण

704. श्री थावरचन्द गेहलोत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम रेलवे के रतलाम रेल मंडल के अन्तर्गत किन-किन रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया जाना है जिनके लिए केन्द्र सरकार ने मई, 1995 तक अनुमति प्रदान कर दी है;

(ख) किन-किन रेल लाइनों का मई 1996 तक विद्युतीकरण कर दिया गया है/विद्युतीकरण किया जा रहा है;

(ग) उक्त स्वीकृत कार्य के पूरा होने की लक्षित तिथियां क्या हैं;

(घ) क्या इंदौर-उज्जैन लाइन और उज्जैन-भोपाल लाइन का विद्युतीकरण कार्य 1996-97 के दौरान पूरा हो जायेगा; और

(ङ) यदि नहीं, तो यह कार्य कब तक पूरा हो जायेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). पश्चिम रेलवे के रतलाम मंडल के अन्तर्गत विद्युतीकरण के लिए अनुमोदित रेल लाइनों के नाम हैं :

(1) गोधरा-रतलाम लाइन और (2) नगदा-उज्जैन-भोपाल लाइन/ये लाइनें मई, 1996 से पहले विद्युतीकृत कर दी गई थी।

(घ) और (ङ). इन्दौर-उज्जैन लाइन के विद्युतीकरण का कार्य स्वीकृत नहीं किया गया है। उज्जैन-भोपाल लाइन, जो कि नगदा-भोपाल लाइन का एक भाग है, उसे पहले ही विद्युतीकृत किया जा चुका है।

[अनुवाद]

काकीनाडा को मुख्य रेल लाइन से जोड़ना

705. **श्री टी. गोपाल कृष्ण** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश में काकीनाडा को कलकत्ता से मद्रास विशाखापटनम से हैदराबाद मुख्य लाइन से जोड़ने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना के पूरा होने के लिए क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है; और

(ग) इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते।

अप्रशिक्षित कम्प्यूटर कर्मचारी

706. **श्री जगतवीर सिंह द्रोण** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को ज्ञात है कि उत्तर रेलवे के अनेक कंप्यूटर काउंटरों, विशेष रूप से रायबरेली रेलवे स्टेशन पर तैनात कर्मचारी अप्रशिक्षित हैं;

(ख) यदि हां, तो ऐसे अप्रशिक्षित कर्मचारियों को कंप्यूटर काउंटर पर तैनात करने का क्या कारण है; और

(ग) इन कंप्यूटर काउंटरों पर प्रशिक्षित कर्मचारियों को तैनात करने और अप्रशिक्षित कर्मचारियों को कम्प्यूटर-प्रशिक्षण देने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) उत्तर रेलवे पर रायबरेली और अन्य स्टेशनों के आरक्षण कर्मचारियों को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण काउंटरों पर कार्य करने के लिए प्रशिक्षण दिया जाता है।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते।

वनों का विनाश

707. **डा. मुरली मनोहर जोशी** : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दि. 22 जून, 1996 के "नवभारत टाइम्स" में "जंगलों पर इस बार आग का नहीं, विभाग का कहर" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर गया है;

(ख) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों में वनों की अवैध कटाई और तस्करी का कार्य वन विभाग की सहायता से किया जा रहा है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या केन्द्र सरकार ने उत्तर प्रदेश में हिमालय क्षेत्रों में वनों के विनाश के मामले में कोई जांच शुरू की है;

(ङ) यदि हां, तो कब; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). जी, नहीं। तथापि, राज्य सरकार ने दिनांक 22 जून, 1996 के नवभारत टाइम्स में प्रकाशित समाचार में उल्लिखित वन निगम के वन खण्डों में भ्रष्टाचार कथित अनियमितताओं के जांच के आदेश दे दिए हैं।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) राज्य सरकार इस मामले की जांच कर रही है।

न्यू बोंगाईगांव रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ी ठहराना

708. **डा. अरुण कुमार शर्मा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजधानी एक्सप्रेस का अपने गन्तव्य स्थल गुवाहटी के सिवाय सात पूर्वोत्तर राज्यों में अन्य किसी स्टेशन पर ठहराव (स्टाप) नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार पूर्वोत्तर राज्यों के बहुत अधिक संख्या में यात्रियों की सुविधा के लिए उक्त गाड़ी को कम से कम एक स्थान, बोंगाईगांव स्टेशन पर ठहराने का है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). न्यू बोंगाईगांव में यह पहले से ही रुकती है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

पश्चिम बंगाल में रेल परियोजनाएं

709\. **श्री प्रदीप भट्टाचार्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेल मंत्रालय द्वारा 1984 में बारगाछी से आम्टे और बरास्ता जंगीपारा बारगाछी से चम्पाडांगा (पं.बंगाल) के बीच शुरू की गई रेल परियोजनाओं में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) इन परियोजनाओं के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) सन्तरागाछी से बड़गाछिया (24 कि.मी.) तक का खंड वर्ष 1984 में यातायात के लिए खोला गया था। 1984 के बाद संसाधनों की तंगी तथा कम परिचालनिक प्राथमिकता के कारण कार्य बंद रहा तथा इसे पुनः 1995-96 में शुरू किया गया था। मुंशीरहाट तथा बड़गाछिया (8 कि.मी.) के बीच का कार्य अब प्रगति पर है।

(ख) 2001-02 तक

डेयरी उद्योग

710\. **डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी** : क्या **पशुपालन और डेयरी मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत ने डेयरी में अन्य देशों की तुलना में अनेक प्रतिस्पर्धात्मक लाभों का फायदा उठाया है, लेकिन यह निर्यात बाजार में कोई समुचित स्थान बनाने में असफल रहा है;

(ख) क्या डेयरी क्षेत्र को उदारीकरण नीति में शामिल नहीं किया गया है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) सरकार द्वारा इस बारे में क्या उपाय किए जा रहे हैं अथवा किए जाने का विचार हैं?

कृषि मंत्रालय में पशुपालन और डेयरी विभाग के राज्य मंत्री (श्री रघुवंश प्रसाद सिंह) : (क) भारत में डेयरी क्षेत्र का कृषि से गहरा संबंध है तथा दुग्ध उत्पादन आम तौर पर कृषि उत्पादों तथा फसल अवशिष्टों के उपयोग पर आधारित होता है। अतः भारत में दुग्ध उत्पादन की लागत अनेक विकसित देशों की तुलना में बहुत कम है। तथापि, दुग्ध उत्पादन में मौसमी उतार-चढ़ाव तथा बढ़ती हुई घरेलू मांग के कारण, निर्यात के उद्देश्य से दुग्ध उत्पादों में परिवर्तित करने के लिए तरल दूध की अधिक मात्रा नही रह जाती है। तथापि इस दिशा में शुरूआत कर दी गई है।

(ख) जुलाई, 1991 में घोषित भारत सरकार की उदारीकरण नीति में डेयरी क्षेत्र को शामिल किया गया है।

(ग) और (घ). प्रश्न नहीं उठते।

कोंकण हेतु सांविधिक विकास बोर्ड

711\. **श्री बनवारी लाल पुरोहित** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने केन्द्र सरकार से कोंकण के लिए एक अलग सांविधिक विकास बोर्ड की स्थापना किये जाने का अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). जी हां, श्रीमान्। इस मुद्दे पर पूर्व केन्द्रीय गृह मंत्री और महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री के बीच कुछ बातचीत हुई थी। इस मुद्दे से जुड़ी कानूनी एवं संवैधानिक जटिलताओं को ध्यान में रखते हुए इसे अंतिम रूप देने हेतु कोई निश्चित समय सीमा निर्धारित करना संभव नहीं होगा।

[हिन्दी]

यात्री सुविधाएं

712\. **श्री सुकदेव पासवान** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अररिया निर्वाचन-क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाले रेलवे स्टेशनों पर यात्रा सुविधाओं का अभाव है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में उपाय किए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था/उसमें वृद्धि करना एक सतत् प्रक्रिया है और यातायात की आवश्यकता के अनुसार इसकी व्यवस्था की जाती है। सभी रेलवे स्टेशनों पर यातायात स्तर के अनुरूप मानदंड के अनुसार सुविधाएं उपलब्ध करायी गयी हैं।

तथापि, रेलवे स्टेशन-वार सांख्यिकीय आंकड़े रखती हैं न कि राज्य/जिला/चुनाव क्षेत्रवार।

[अनुवाद]

रेल विद्युतीकरण परियोजना

713\. **श्री बसुदेव आचार्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विद्युतीकरण परियोजना द्वारा देश में 61 मिलियन टन तेल की खपत में से केवल 1 मिलियन टन डीजल ईंधन

(अर्थात) एच.एस.डी. अर्थात् केवल लगभग 1.6% की ही बचत होगी;

(ख) यदि हां, तो विद्युतीकरण पर कुल निवेश और इसके परिणामस्वरूप कितनी वित्तीय बचत होगी; और

(ग) क्या रेलवे की माल भाड़ा बाजार में भागीदारी केवल 35% की है जबकि सरकार की नीति 70% भागीदारी की है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) वर्ष 1994-95 के दौरान विद्युत कर्षण पर 402801.8 मिलियन जीटी केएम यातायात संचलन के कारण डीजल ईंधन (अर्थात् हाईस्पीड डीजल) की अनुमानित बचत 1.31 मिलियन टन है जो देश में 28.26 मिलियन टन के कुल हाईस्पीड डीजल की खपत का 4.63% है। इसी प्रकार, वर्ष 1993-94 के दौरान 1.23 मिलियन टन डीजल ईंधन (अर्थात् हाईस्पीड डीजल) की बचत होने का अनुमान है। बचत में 6.5% की बढ़ोत्तरी हुई है।

(ख) 31.3.95 तक विद्युतीकरण पर कुल निवेश लगभग 2663.52 करोड़ रु. किया गया है। यद्यपि विद्युतीकरण के कारण होने वाली वित्तीय बचत को विशेष रूप से नहीं आंका गया है परन्तु वर्ष 1994-95 के लिए केवल डीजल ईंधन (अर्थात् हाईस्पीड डीजल) की बचत की 1.31 मिलियन टन होने का अनुमान है।

(ग) कुल भूमि माल-भाड़े का लगभग 40% हिस्सा रेल माल-भाड़े का है। रेल माल-भाड़ा बाजार के हिस्से में कमी का कारण सुदूर क्षेत्रों तक फैले सड़क नेटवर्क का त्वरित विकास होना माना जा सकता है जबकि बजटीय समर्थन में तेजी से कटौती के कारण रेल का विकास प्रभावित हुआ है।

सूरत से पटना के लिए रेलगाड़ी

714. **श्री काशीराम राणा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सूरत से पटना के लिए कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है;

(ख) क्या सरकार का विचार इन स्टेशनों के बीच रेलगाड़ी शुरू करने का है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्री में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) सूरत और पटना के बीच कोई सीधी गाड़ी नहीं है।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नही उठता।

(घ) परिचालनिक और संसाधनों की तंगी।

[हिन्दी]

आरक्षण केन्द्र

715. **कुमारी उमा भारती** :

श्री प्रभु दयाल कठेरिया :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में रेल टिकट आरक्षण केन्द्रों की संख्या काफी कम है और इसके परिणामस्वरूप लोगों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का और अधिक आरक्षण-केन्द्र खोलने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ये केन्द्र कहां-कहां खोले जायेंगे?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). भारतीय रेलों के उन सभी स्टेशनों पर, जहां आरक्षण कोटा उपलब्ध है, गाड़ियों में आरक्षण करने के लिए सुविधाएं हैं। अन्य स्टेशनों पर जहां की आरक्षित स्थान वाली गाड़ियां ठहरती हैं वहां उन स्टेशनों को संदेश भेजकर, जहां ऐसा कोटा उपलब्ध है, अग्रिम आरक्षण किया जा सकता है। भारतीय रेलों के आरक्षण कार्य भार का 92 प्रतिशत से अधिक कम्प्यूटरीकृत है यह सुविधा 275 स्थानों पर मुहैया है और 1996-97 की वार्षिक योजना में 55 और स्थानों में यह सुविधा मुहैया करा दी जाएगी। अन्य स्टेशनों तथा स्थानों पर आरक्षण सुविधाओं की व्यवस्था तथा विस्तार करना एक सतत् प्रक्रिया है।

[अनुवाद]

आन्ध्र प्रदेश में आमान परिवर्तन

716. **श्री एल. रमना** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने संबंधी काफी प्रस्ताव सरकार की मुंजूरी हेतु लम्बित पड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक परियोजना का ब्यौरा क्या है और इनके लिए क्रमशः कितनी-कितनी धनराशि आवंटित की गई है;

(ग) क्या आमान परिवर्तन हेतु कोई नई परियोजना शुरू की गई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इनके चयन हेतु क्या मानदंड अपनाए जा रहे हैं; और

(ङ) इन परियोजनाओं के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, हां।

(घ) और (ङ). आंध्र प्रदेश में मौजूदा परियोजनाएं जो प्रगति पर हैं, उनके पूरा होने की लक्ष्य तिथि के साथ विवरण नीचे दिया गया है :

क्र.सं.	परियोजना	कार्य पूरा होने की लक्ष्य तिथि
1.	द्रोणाचलम-कुरनूल महबूब नगर	1997-98
2.	नंदयाल-गुंतकल	1996-97
3.	गुंतकल-कल्लूरू	1997-98
4.	मुदखेड-आदिलाबाद	1998-99
5.	मुदखेड-आदिलाबाद (अंशतः आंध्र प्रदेश में)	1997-98

वैकल्पिक मार्गों के विकास तथा अतिरिक्त वहन क्षमता जुटाने के विचार से उपर्युक्त सभी परियोजनाओं को शुरू किया गया है।

[हिन्दी]

गोवध

717. **श्री प्रभू दयाल कठेरिया** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में देहरादून के पटेल नगर क्षेत्र में गोवध की घटना के पश्चात् एक आंदोलन भड़क उठा;

(ख) यदि हां, तो इस घटना में पुलिस अधिकारियों/कर्मचारियों सहित कितने व्यक्ति हताहत हुए; और

(ग) इस संबंध में कितने व्यक्ति गिरफ्तार किए गए और उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

उर्वरक संयंत्रों का विस्तार

718. **श्री के. प्रधानी** : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश में कुछ उर्वरक संयंत्रों का विस्तार करने का है;

(ख) यदि हां, तो आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान किन संयंत्रों का विस्तार किया जाना है; और

(ग) विस्तार कार्यक्रम के पूरा हो जाने पर इन उर्वरक संयंत्रों की क्षमता में किस सीमा तक वृद्धि हो जाने की संभावना है;

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) सरकार द्वारा 24.7.1991 को जारी किय गये औद्योगिक नीति वक्तव्य के अनुसार उर्वरक उद्योग को लाइसेंस मुक्त किया गया। एक उद्यमी पर्यावरण सम्बन्धी मंजूरी लेकर देश में कभी भी उर्वरक परियोजना स्थापित करने के लिए स्वतन्त्र है। तथापि सरकार स्वदेशी उर्वरक उत्पादन में वृद्धि हेतु निम्नलिखित सुविधाएं प्रदान करती हैं :-

(एक) घरेलू यूरिया उद्योग को प्रतिधारण मूल्य-व-राजसहायता योजना के माध्यम से सहायता दी जा रही है।

(दो) उर्वरक क्षेत्र के लिये पूंजीगत माल के आयात पर शून्य सीमा शुल्क देय हैं।

(तीन) उर्वरक परियोजनाओं को पूंजीगत माल के भारतीय आपूर्तिकर्ता मानक निर्यात लाभों के हकदार हैं बशर्ते कि ऐसी आपूर्तियां अन्तर्राष्ट्रीय प्रतियोगी बोली की कार्यवाही के तहत की जाये।

(चार) उर्वरक संयंत्रों में फीड स्टाक तथा ईंधन के रूप में उपयोग किये जा रहे तरल पैट्रोलियम उत्पादों की आपूर्ति रियायती मूल्य पर की जाती है।

(पांच) एक उर्वरक एकक द्वारा वित्तीय संस्थानों अथवा भारत सरकार से लिये गये दीर्घावधि ऋणों पर, कुछ निर्दिष्ट शर्तों पर, ब्याज की दर में 3 प्रतिशत की अधिकतम रियायत देय है।

(छः) उर्वरक एककों को फीड स्टाक, ईंधन रेल परिवहन के बीच तालमेल के लिये सहायता दी जाती है।

(सात) उर्वरकों के घरेलू उत्पादन के लिए अपेक्षित मध्यवर्तियों अर्थात् अमोनिया फास्फोरिक एसिड आदि का आयात, सीमा शुल्क का भुगतान किये बिना, करने की अनुमति दी जाती है।

(आठ) रुग्ण उर्वरक एककों में उत्पादन को निम्नलिखित उपायों के जरिये सुस्थिर किया जाता है :-

(क) सार्वजनिक उपक्रम की नकद हानियों/कार्यशील पूंजी आवश्यकता को पूरा करने और उनकी अनिवार्य निवेश आवश्यकताओं को शामिल करने के लिए बजटीय सहायता, और

(ख) उनके पुनरूद्धार हेतु विस्तृत पैकेजों का प्रतिपादन।

(ख) और (ग). देश में उर्वरकों की उत्पादन क्षमता में वृद्धि करने के लिए वर्तमान में निम्नलिखित 9 परियोजनाएं कार्यान्वयनाधीन हैं :-

क्रमांक	कम्पनी/सहकारी का नाम	स्थान	अनुमानित पूंजी लागत रु. करोड़)	उत्पादन	परिभाषित वृद्धिशील उत्पादन (लाख मी. टन प्र.व. में)
1.	इंडियन फारमर्स फर्टिलाइजर सहकारी लि. (इफको)	आंवला (उ.प्र.)	960.00	यूरिया	7.26
2.	इफको	कलोज (गुजरात)	119.00	यूरिया	1.50
3.	इफको	फुलपूर (उ.प्र.)	993.00	यूरिया	7.26
4.	नेशनल फर्टिलाइजर्स लि. (एनएफएल)	विजयपुर (म.प्र.)	987.30	यूरिया	7.26
5.	मद्रास फर्टिलाइजर्स लि. (एमएफएल)	मनाली (मद्रास)	487.30	यूरिया एनपीके	0.76 1.84
6.	नागार्जुन फर्टिलाइजर्स एण्ड कैमिकल्स लि.	काकीनाडा (आन्ध्र प्रदेश)	969.98	यूरिया	4.95
7.	नेशनल फर्टिलाइजर्स लि. (एनएफएल)	नांगल (पंजाब)	50.00	यूरिया	2.14
8.	राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लि. (आर सी एफ)	थाल चरण-I (महाराष्ट्र)	49.00 93.00	यूरिया यूरिया	1.65 1.10
9.	टाटा केमिकल्स लि. (टीसीएल)	बबराला (उ.प्र.)	1251.76	यूरिया	7.75

चालू हो जाने पर इन परियोजनाओं द्वारा 41.63 लाख मी.टन प्रति वर्ष यूरिया और 1.84 लाख मी.टन.एन.पी.के. उर्वरकों की अतिरिक्त मात्रा का उत्पादन किये जाने की आशा है।

कायमकुलम-त्रिवेन्द्रम-शोरूवण्णुर-मंगलोर लाइन

719. श्री वी.वी. राघवन :
श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार :
श्री वी.एम. सुधीरन :
श्री ई. अहमद :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कायमकुलम, त्रिवेन्द्रम, और शोरूवण्णुर-मंगलोर रेल लाइनों का दोहरीकरण कार्य आरंभ हो चुका है;

(ख) यह कार्य कब तक पूरे हो जाएंगे;

(ग) इन दोनों परियोजनाओं की आंकलित और संशोधित लागत क्या है; और

(घ) अब तक खर्च की गई धन राशि का ब्यौरा क्या है और इन दो परियोजनाओं के लिए 1996-97 के बजट में कितनी धनराशि के आवंटन का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) 9वीं पंचवर्षीय योजना के भीतर।

(ग) लागत इस प्रकार है :-

(1) कायनकुलम-तिरूवनंतपुरम - 140.90 करोड़ रुपये।

(2) गुरूवायूर-तरूर-मंगलोर - 340.00 करोड़ रुपये।

(घ) यह सूचना बजट दस्तावेजों, जो आज कुछ समय बाद सदन के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा, में उपलब्ध होगी।

[हिन्दी]

बदौसा-बबरू-फतेहपुर लाईन

720. **श्री विशम्भर प्रसाद निषाद :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बांदा जिले के बदौसा-बबरू और फतेहपुर जिले को रेल लाइन से जोड़ने के लिए कोई सर्वेक्षण कराया गया था; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

नई रेल लाइन

721. **श्री महेश कुमार एम. कनोडिया :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार हरिज और शाकेश्वर के बीच नई रेल लाइन का निर्माण करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) संसाधनों की तंगी

[अनुवाद]

सीमा पर बाड़ लगाना

722. **श्री भगवान शंकर रावत :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार ने पिछली सरकार की जम्मू और कश्मीर सीमा पर बाड़ लगाने की नीति में परिवर्तन करते हुए सुरक्षा कारणों से कंटीले तारों की बाड़ लगाने और जम्मू और कश्मीर को और अधिक स्वायतत्ता प्रदान करने का निर्णय लिया है; और

(ख) यदि हां, तौ तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). जम्मू-कश्मीर सीमा पर बाड़ लगाने के बारे में नीति में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। जम्मू व कश्मीर को अधिक स्वायत्तता देने के बारे में राज्य में विधिवत रूप से चुनी गई विधान सभा और सरकार स्थापित हो जाने पर विस्तृत विचार-विमर्श के बाद कोई फैसला किया जाएगा।

उल्फा

723. **श्री चित्त बसु :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार पूर्वोत्तर क्षेत्र के उल्फा और इसी प्रकार के अन्य संगठनों के साथ कोई बातचीत आरम्भ करने का है;

(ख) क्या इस दिशा में कोई विशेष कदम उठाए गए हैं; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (ग). शांति, स्थिरता और विकास लाने के लिए भारत सरकार समस्याओं का आपसी वार्ता एवं विचार विमर्श द्वारा हल निकाले जाने में विश्वास करती है। भारत सरकार किसी भी ऐसे ग्रुप के साथ बातचीत के लिए तैयार है जो भारत के संविधान के ढांचे के अंतर्गत काम करने और हिंसा त्यागने का इच्छुक हो। पूर्वोत्तर में सक्रिय उल्फा अथवा ऐसे ही अन्य संगठनों के साथ कोई बातचीत शुरू नहीं की गई है क्योंकि अभी तक उन्होंने उपर्युक्त मानदण्डों के अंतर्गत वार्ता करने के प्रति अपनी इच्छा नहीं जताई है और वे अभी भी हिंसा जारी रखे हुए हैं। भारत सरकार, किसी लक्ष्य की प्राप्ति के साधन के रूप में हिंसा के प्रयोग को पूरी तरह अस्वीकार करती है।

त्रिवेन्द्रम से गाड़ी

724. **श्री वी.एम. सुधीरन :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को त्रिवेन्द्रम से (बारास्ता) अल्लेप्पी एक नई एक्सप्रेस गाड़ी चलाने के लिए कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) तिरूवनन्तपुरम से बरास्ता अलेप्पी नई एक्सप्रेस गाड़ियां चलाए जाने की मांगों में तिरुवनन्तपुरम-गुरूवायूर इंटरसिटी एक्सप्रेस तथा तिरुवनन्तपुरम से नई दिल्ली तथा जयपुर तक एक्सप्रेस गाड़ियां शामिल हैं।

शताब्दी एक्सप्रेस

725. **प्रो. जितेन्द्र नाथ दास :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का न्यू जलपाईगुड़ी तथा कलकत्ता से सुबह और शाम दोनों तरफ से दो रेलगाड़ियां शुरू करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

हथियारों का गिराया जाना

726. डा. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन तिथियों को मंत्रालय को कराची से चले एक छोटे से वायुयान से भारत में हथियारों के गिराए जाने की सम्भावना के संबंध में पहली बार "रा" से संकेत प्राप्त हुए थे और किस तिथि को पुरूलिया में हथियार गिराए गए;

(ख) किन तिथियों को चूक करने वाले अधिकारियों को पहले निलम्बित किया गया और उनके विरुद्ध क्या अंतिम कार्यवाही की गई; और

(ग) इस संबंध में की गई जांच की वर्तमान स्थिति क्या है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) अनुसंधान और विश्लेषण विंग के ता. 25.11.1995 के अनौपचारिक नोट में बिहार के धनबाद क्षेत्र में शस्त्रों की खेप डिलीवर करने के लिए उस क्षेत्र में छोटे एयरक्राफ्ट उतारने की योजना के बारे में संकेत थे। शस्त्रों की खेप, पश्चिम बंगाल के पुरूलिया जिले में 17/18 दिसम्बर, 1995 की रात्रि को गिरायी गयी थी।

(ख) और (ग). केन्द्रीय जांच ब्यूरो, जिसको इस मामले की जांच का कार्य सौंपा गया था, ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है, जिसमें विभिन्न एजेन्सियों की कुछेक प्रशासनिक खामियों को उजागर किया गया है, जो जांच के दौरान सामने आयी। संबंधित प्राधिकारियों को उपर्युक्त कार्रवाई करने के लिए केन्द्रीय जांच ब्यूरो की रिपोर्ट से अवगत करा दिया गया है।

अजमेर में इंजन और डिब्बे बनाने के कारखाने

727. प्रो. रासा सिंह रावत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बड़ी लाइन की आवश्यकतानुसार अजमेर स्थित सबसे पुराने और बड़े इंजन और डिब्बे बनाने के कारखानों को परिवर्तित करने के कार्य में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ख) इस उद्देश्य हेतु इन दोनों कारखानों पर कुल कितना व्यय किया गया है;

(ग) इन दोनों कारखानों का कार्य कब तक समाप्त हो जाने की संभावना है और बाद में इनकी अनुमानित क्षमता क्या होगी; और

(घ) इन कारखानों के सुचारु संचालन हेतु क्या उपाय किये गये हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) अजमेर में सवारी डिब्बा कारखाने का परिवर्तन एक स्वीकृत कार्य है। कार्य की 25 प्रतिशत वास्तविक प्रगति पहले ही हो चुकी है तथा इस कारखाने में बड़ी लाइन के सवारी डिब्बों की आवधिक ओवरहालिंग भी प्रारंभ हो गयी है। चालू वर्ष के दौरान कारखाने में बड़ी लाइन वातानुकूल कोच की आवधिक ओवरहालिंग सुविधाओं की भी योजना बनायी जा रही है। अजमेर में रेल इंजन कारखानों के बदलाव की योजना भी बनायी जा रही है ताकि बड़ी लाइन के माल डिब्बों की आवधिक ओवरहालिंग की जा सके।

(ख) मार्च 1996 तक, अजमेर स्थित सवारी डिब्बा कारखाने पर 0.60 करोड़ रु. खर्च किए जा चुके हैं।

(ग) अजमेर सवारी डिब्बा कारखाने के बदलाव का कार्य मार्च 98 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है। आवधिक ओवरहालिंग की अनुमानित क्षमता प्रतिमाह बड़ी लाइन के सवारी डिब्बों की 125 चौपहियां इकाइयों की है। अजमेर रेल इंजन कारखाने की प्रस्तावित क्षमता प्रतिमाह बड़ी लाइन की माल डिब्बों की आवधिक ओवरहालिंग की 400 चौपहियां इकाइयों की होने का अनुमान है।

(घ) इस परिवर्तन कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि आबंटित की जा रही है।

[अनुवाद]

पुश-पुल ट्रेन

728. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण रेलवे द्वारा अब तक कितनी तथा किन-किन मार्गों पर "पुश-पुल ट्रेन" चलाई गई है;

(ख) क्या केरल के अन्य मागो पर "पुश-पुल ट्रेन" चलाने का प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) इस समय दक्षिण रेलवे के निम्नलिखित मार्गों पर 29 पुश-पुल गाड़ियां चल रही हैं :—

(1) बेंगलूरू-मैसूर

(2) बेंगलूरू-तमकुर-अरसीकेरे

(3) बेंगलूरू-येलहंका

(4) एर्णाकुलम-अल्लेप्पी-कायनकुलम

(5) एर्णाकुलम-कोट्टायम-कायनकुलम-कोल्लम

(6) एर्णाकुलम-त्रिचूर-गुरूवायूर

(ख) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

आसनसोल स्टेशन पर गाड़ी को रोकना

729. **श्री हाराधन राय :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार गाड़ी संख्या 2301/2302 को आसनसोल स्टेशन पर रोकने एवं सप्ताह में पांच दिन के स्थान पर प्रतिदिन चलाने की व्यवस्था करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) परिचालनिक कठिनाइयां तथा संसाधनों की तंगी।

शताब्दी एक्सप्रेस में भोजन

730. **श्री सुशील चन्द्र :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले तीन या चार वर्षों से दिल्ली और भोपाल के बीच चल रही शताब्दी एक्सप्रेस में दिए जाने वाले अल्पाहार तथा भोजन में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस संबंध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). जी नहीं। समय-समय पर अल्पाहार नाश्ता और भोजन सेवाओं के मेनू में परिवर्तन किया जाता है।

कोल्हापुर-रत्नगिरि-बेलगाम

731. **श्री उदयसिंहराव गायकवाड़ :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोल्हापुर को रत्नगिरि एवं बेलगाम से जोड़ने का कोई आग्रह किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या मार्च-अप्रैल, 1996 में इन क्षेत्रों का सर्वेक्षण करने के बारे में कोई निर्णय लिया गया है;

(घ) क्या इस संबंध में कोई बुनियादी कार्य अब तक शुरू किया गया है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) से (ङ). कोंकण रेलवे पर तालवाडे के रास्ते कोल्हापुर से रत्नगिरि तक नई बड़ी लाइन के लिए सर्वेक्षण शुरू किया गया है।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

रेलगाड़ियों में अपराध

732. **श्री आर.एल.पी.वर्मा :**

डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान रेलगाड़ियों में लूट की घटनाओं में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो उक्त अवधि के दौरान राज्यवार कुल कितनी प्राथमिकी दर्ज की गई हैं तथा कितने व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है;

(ग) क्या 23 जून, 1976 को रांची-लोहरदग्गा रेलगाड़ी को लूटते वक्त सशस्त्र अपराधियों ने दो महिलाओं के साथ बलात्कार भी किया;

(घ) यदि हां, तो क्या इस संबंध में पिसकांगरी पुलिस स्टेशन में प्राथमिकी दर्ज/पंजीकृत करवा दी गई है;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(च) क्या भविष्य में इन घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए उपचारात्मक उपाय किए गए हैं/किए जाने का विचार है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (च). रेलगाड़ियों में होने वाले अपराधों को दर्ज करने, उनकी जांच-पड़ताल करने, पता लगाने और रोकने की जिम्मेवारी राजकीय रेलवे पुलिस (जी.आर.पी.) की है. जो संबंधित राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों के अधीन कार्य करती है। रेलगाड़ी-वार लूटपाट की घटनाओं, स्थानीय स्तर पर दर्ज प्र.सू. रिपोर्टों और अन्य अपराधों से संबंधित सूचना केन्द्र सरकार द्वारा नहीं रखी जाती है।

[हिन्दी]

स्क्रैप की मात्रा

733. **श्री कचरू भाऊ राऊत :**
श्री दत्ता मेघे :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेल विभाग ने वर्ष 1995-96 के दौरान कितनी मात्रा में स्क्रैप की बिक्री की; और

(ख) उससे कितनी राशि प्राप्त हुई?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) वर्ष 1995-96 के दौरान रेलों द्वारा बेची गई स्क्रेप की मात्रा नीचे दी गई है।

1. पटरियों तथा लोह धातु स्क्रैप (मिलियन टन)	10,05,343
2. अलोह धातु स्क्रेप (मिलियन टन)	8287
3. सवारी डिब्बे (इकाइयों में)	2450
4. रेल इंजन (इकाइयों में)	339
5. माल डिब्बे (इकाइयों में)	21886
6. विविध स्क्रेप (मिलियन टन में)	12789

(ख) इनसे 1018.10 करोड़ रु. की राशि अर्जित की गई।

एस.टी.डी. सुविधा

734. **श्री पंकज चौधरी :**
कुमारी उमा भारती :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में एस.टी.डी. सुविधा शुरू किए जाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में निर्णय कब लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) विदेश संचार निगम लिमिटेड और इनमारसेट संगठन के साथ संयुक्त रूप से नई-दिल्ली-मुम्बई राजधानी एक्सप्रेस और बड़ी लाइन "पैलेस ऑन व्हील्स" गाड़ियों में सेटेलाइट पर आधारित टेलीफोन सेवाओं की व्यवस्था करने की एक पायलट योजना शुरू की गई थी। अब परीक्षण पूरे हो गए हैं और सफल हुए हैं।

(ग) संचार तंत्र और दरों को अन्तिम रूप देने के बाद नई दिल्ली-मुम्बई राजधानी एक्सप्रेस में एक पायलट योजना के रूप में यात्रियों के उपयोग के लिए इस सेवा की अपेक्षा की जा रही है। इस योजना की सफलता और लोकप्रियता के आधार पर इसका बाद में अन्य महत्वपूर्ण मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों तक विस्तार किया जाएगा।

अवन्तिका एक्सप्रेस को आगे बढ़ाना

735. **डा. सत्यनारायण जटिया :** क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उज्जैन और बांद्रा के बीच चलने वाली अवन्तिका एक्सप्रेस को मुम्बई मध्य तक बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). 2961/2962 इन्दौर-बांद्रा अवन्तिका एक्सप्रेस के मुम्बई सेंट्रल तक विस्तार के संबंध में मामला उच्चतम न्यायालय के विचाराधीन है।

[अनुवाद]

उड़ीसा में उर्वरक एकक

736. **श्री सौम्य रंजन :** क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों के दौरान उड़ीसा में कितने उर्वरक एकक स्थापित किए गए हैं;

(ख) इनमें से कितने एककों में उत्पादन शुरू हो गया है; और

(ग) ऐसे एककों की संख्या कितनी है जिनमें चालू वित्तीय वर्ष के दौरान उत्पादन आरम्भ होने की सम्भावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) से (ग). उड़ीसा में गत दो वर्षों के दौरान कोई उर्वरक एकक स्थापित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

शाहगंज और मऊ लाइन

737. **डा. बलिराम :** क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में शाहगंज और मऊ रेलवे स्टेशनों के बीच छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की संभावना है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) यह आमान परिवर्तन कब तक कर दिया जाएगा;

(घ) इस कार्य हेतु कुल कितनी धनराशि आबंटित की गई है; और

(ङ) अब तक कुल कितनी धनराशि व्यय की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) से (ङ). 99 कि.मी. लाइन की लागत 43.83 करोड़ रुपये है। कार्य नवंबर 1996 से पहले पूरा हो जाएगा। इस वर्ष पूरी अपेक्षित राशि उपलब्ध करा दी जाएगी।

[अनुवाद]

हावड़ा मंडल में स्टेशनों पर पानी जमा हो जाना

738. **श्री रूपचन्द पाल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी रेलवे के हावड़ा मंडल के हावड़ा-बंडेल खंड के कुछ स्टेशनों पर पानी जमा हो जाता है जिससे इस क्षेत्र में गाड़ियों के आवागमन में बाधा पड़ी थी;

(ख) यदि हां, तो स्थिति पर नियंत्रण के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या बंडेल-बाजारपाड़ा भूमिगत पैदल पार पथ से पानी निकालने का कार्य अधूरा छोड़ दिया गया है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) हावड़ा यार्ड में हावड़ा कारशेड के निकट अत्यधिक वर्षा होने/बाढ़ आने के कारण कभी-कभार रेल संचलन प्रभावित होता है।

(ख) ऐसी असामान्य परिस्थितियों में रेल गाड़ियों का सुचारू रूप से संचलन करने के लिए एकत्र हुए पानी को पम्प द्वारा बाहर निकाला जाता है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

अनारक्षित डिब्बों में कुली

739. **श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी** :

श्री राम कृपाल यादव :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रेलवे स्टेशनों पर कुली अनारक्षित डिब्बों में सीटों पर कब्जा कर लेते हैं तथा यात्रियों से इन सीटों के बदले पैसा वसूलते हैं;

(ख) यदि हां, तो ऐसे स्टेशन कौन-कौन से हैं जहां से इस प्रकार की शिकायतें मिली हैं तथा इनकी संख्या कितनी हैं; और

(ग) इन कुलियों के विरुद्ध सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) मुंबई छत्रपति शिवाजी टर्मिनल, मुंबई सेंट्रल, बांद्रा टर्मिनल, हावड़ा, दिल्ली जं., मद्रास सेंट्रल और मद्रास ऐशम्बूर स्टेशनों के लाइसेंसधारी भारिकों के खिलाफ पिछले एक वर्ष के दौरान 13 शिकायतें प्राप्त हुई थी।

(ग) शिकायतों की जांच-पड़ताल के अलावा रेलों द्वारा भी जांच की जाती हैं और लाइसेंसधारी भारिकों के अनियमित गतिविधियों में शामिल पाए जाने पर उनके लाइसेंस बैज निलम्बित कर दिए जाते हैं।

पटना-गया रेल लाइन

740. **श्री वीरेन्द्र कुमार सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार पटना-गया रेल लाइन का दोहरीकरण करने का है;

(ख) क्या पटना से गया जाने वाले यात्रियों को गया और पटना के बीच एकल रेल लाइन के कारण अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है; और

(ग) यदि हां, तो पटना-गया रेल लाइन को कब तक दोहरा बनाया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) एकल लाइन खंड पर रेलगाड़ियों के आने-जाने के कारण कुछ विलंब हुआ है।

(ग) खंड का कार्य शुरू किया जा रहा है और इसे नवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पूरा कर लिया जाएगा।

[अनुवाद]

आतंकवादियों के फरार होने की घटनाएं

741. **श्री रतिलाल कालीदास वर्मा** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में 1 जनवरी, 1996 से 30 जून, 1996 के बीच गिरफ्तार किए गए आतंकवादी और असामाजिक तत्व फरार हो गए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) प्रत्येक के विरूद्ध की गई कार्यवाही का मामले-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) आई.एस.आई. और आतंकवादियों की ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए क्या ठोस कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं;

(ङ) क्या सरकार को इस संबंध में जनता, विधि निकायों या राजनीतिक दलों से कोई सुझाव या ज्ञापन प्राप्त हुए हैं; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन पर क्या कार्यवाही की गई है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (ग). राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों से सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

(घ) "लोक व्यवस्था" और "पुलिस" राज्य का विषय होने के कारण, इस बारे में विभिन्न उपाय खोजना तथा ठोस उपाय करना, संबंधित राज्य सरकारों का कार्य है। केन्द्रीय स्तर पर, सभी संबंद्ध राज्य सरकारों तथा केन्द्र सरकार की विभिन्न आसूचना और जांच एजेन्सियों के साथ सूचना का आदान-प्रदान करने, आसूचना को बांटने, रणनीति तैयार करने और समन्वित कार्रवाई करने के सभी प्रयास किए जा रहे हैं। कतिपय विशेष परिस्थितियों में पुलिस का आधुनिकीकरण करने और शस्त्रों की आपूर्ति करने के लिए चालू आवंटित राशि के अलावा कुछ प्रभावित राज्यों को वित्तीय सहायता भी दी गई है। कुछ विशिष्ट उपायों में शामिल हैं :—

(1) अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पर संवेदनशील क्षेत्रों में फ्लड लाईट और बाड़ लगाना।

(2) नाईट विजन डिवाईस, हैण्ड सैट, दूरबीनों, ड्रैगन लाईटों इत्यादि की आपूर्ति करके सीमा सुरक्षा बल को सुदृढ़ बनाना ताकि उनकी कार्यक्षमता को बढ़ाया जा सके।

(3) सीमा चौकियों के बीच की दूरी को कम करने के लिए अतिरिक्त सीमा चौकियां बनाना।

(4) गृह मंत्रालय में समन्वय बैठकें करना तथा ओपरेशनल स्तर पर अधिकारियों का एक नोडल ग्रुप स्थापित करना।

(5) राज्य, क्षेत्रीय और जिला स्तर पर राज्य सरकार के अधिकारियों और केन्द्र सरकार की विभिन्न एजेन्सियों के प्रतिनिधियों के बीच समन्वय समितियां गठित करना।

(6) राज्य सरकारों को आग्नेयास्त्रों की अतिरिक्त सप्लाई।

(ङ) और (च). इस संबंध में समय-समय पर आम जनता से सुझाव प्राप्त होते रहते हैं। "लोक व्यवस्था" और "पुलिस" राज्य के विषय होने के कारण इन्हें उचित कार्रवाई हेतु संबंधित राज्य सरकारों को भेज दिया जाता है।

डीजल जेनरेटिंग सेटों पर प्रतिबंध

742. श्री संतोष कुमार गंगवार : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश की दून वैली और ताज ट्रेपेजियम में डीजल जेनरेटिंग सेट लगाने पर प्रतिबंध हैं;

(ख) क्या पर्यावरण की दृष्टि से डीजल जेनरेटिंग सेट डीजल से चलने वाले वाहनों की तुलना में अधिक अनुकूल है; और

(ग) यदि हां, तो डीजल जेनरेटिंग सेट चलाने पर प्रतिबंध लगाने के क्या कारण हैं जबकि इन क्षेत्रों में डीजल चालित वाहन चलाने पर कोई प्रतिबंध नहीं है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). डीजल चालित वाहनों में रसायनिक प्रतिक्रिया से ऊर्जा मकैनिकल ऊर्जा में परिवर्तित हो जाती है जबकि डीजल जेनरेटिंग सैट में उत्पादित ऊर्जा विद्युत ऊर्जा है। इसलिए, इन दोनों की तुलना नहीं की जा सकती।

इसके अलावा, साधारण यानीय प्रदूषण स्थानीकृत नहीं होता है और इतनी जल्दी नहीं फैलता है जबकि जैनरेटिंग सैट स्थायी स्रोत है और इससे स्थानीय प्रदूषण होता है।

बिहार में जोन कार्यालय

743. श्री शत्रुघ्न प्रसाद सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में रेलवे का जोन कार्यालय खोलने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या बरौनी गरहरा में रेलवे की 5000 एकड़ भूमि खाली पड़ी है; और

(ग) यदि हां, तो विभाग कब तक इस प्रस्ताव को लागू कर देगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ग). एक आमान परियोजना और कोंकण रेलवे के निर्माण के परिणामस्वरूप जोनों तथा मंडलों के पुनगर्ठन से संबंधित मुद्दों का इस मंत्रालय द्वारा हाल ही में अध्ययन किया गया है। प्रस्ताव तैयार करने और अन्य संबंधित मामलों से संबंधित आगे की प्रक्रिया चल रही है।

(ख) जी नहीं।

नदियों में गाद जमना

744. श्री राजीव प्रताप रूडी : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमालय पर्वत श्रेणी में वनों की अंधाधुंध कटाई से बिहार और उत्तर प्रदेश से बहने वाली नदियों में गाद जम रहा है;

(ख) क्या सरकार ने नदियों में गाद निकालने की कोई योजना बनाने का निर्णय लिया है;

(ग) यदि हां, तों तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो नदियों में गाद जमने पर नियंत्रण करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) राज्यों से हिमालय क्षेत्रों में अंधाधुंध वन नाशन द्वारा नदियों में गाद जमाव होने की कोई खबरें प्राप्त नहीं हुई हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता है।

(घ) बिहार और उत्तर प्रदेश से होकर प्रवाहित होने वाली सहायक नदियों के कैचमेंट क्षेत्रों में समन्वित वनीकरण और पारि-विकास परियोजनाओं की केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम के तहत वनीकरण किया जाता है।

2535.85 लाख रुपए की कुल लागत से 61880 है. क्षेत्र में बाढ़ प्रवण नदी स्कीम के तहत ऊपरी यमुना कैचमेंट क्षेत्र में भूमि कटाव, भूमि अवक्रमण और तलछट प्रवाह के नियंत्रण के लिए उचित मृदा संरक्षण उपाय किए गए हैं।

1000 मीटर से अधिक ऊंचाई पर वृक्षों की कटाई पर प्रतिबंध लगाने पर विचार करने, वनों में वृक्ष कटाई पर रोक लगाने और सशक्त वनीकरण को सुरक्षा प्रदान करने के लिए पहाड़ों में भूस्खलन, कटाव प्रवण और भौगोलिक रूप से अनुपयुक्त क्षेत्रों में संवेदनशील क्षेत्रों की शिनाख्त करने के लिए राज्य सरकारों को दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं।

अपरिहार्य कारणों से वृक्षों की कटाई पहाड़ों में 10 हैक्टेयर और मैदानी क्षेत्रों में 25 हैक्टेयर तक के क्षेत्र में सीमित होना चाहिए।

भोगाधिकार में हिस्सेदारी के आधार पर एक क्रियाविधि द्वारा वनों के संरक्षण और पुनरूद्धार के लिए ग्राम समुदायों और स्वैच्छिक अभिकरणों को सम्मिलित करके संयुक्त वन प्रबंधन प्रणालियां विकसित की जा रही है।

केन्द्रीय सरकार की पूर्व अनुमति के बिना वनेतर प्रयोजनों के लिए वन भूमि के अंतरण पर रोक लगाने के लिए वन संरक्षण अधिनियम, 1980 अधिनियमित किया गया है।

वन और वन्यजीव अपराधों पर रोक लगाने के लिए भारतीय वन अधिनियम, 1927 और वन्य जीव संरक्षण अधिनियम, 1972 लागू किए गए हैं।

[हिन्दी]

बीकानेर से रेल सेवा

745. श्री महेन्द्र सिंह भाटी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बीकानेर से मद्रास, देहरादून, जम्मू-तवी, अजमेर एवं हावड़ा (कलकत्ता) के लिए सीधी रेल सेवा शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इन गाड़ियों को कब तक चलाना शुरू किया जाएगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इसका क्या कारण है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). बीकानेर और मेड़ता रोड से हावड़ा तक एक संपर्क रेल गाड़ी को चलाये जाने के लिए व्यावहारिकता की जांच की जा रही है तथा व्यावहारिकता और औचित्यपूर्ण पाए जाने पर कार्रवाई की जाएगी। बहरहाल, परिचालनिक आवश्यकताओं एवं संसाधनों की तंगी के कारण बीकानेर से अन्य स्थानों के लिए कोई नई रेलगाड़ियां चलाना इस समय व्यावहारिक नहीं है।

[अनुवाद]

उपरिपुल का निर्माण

746. श्री मोहन रावले : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुम्बई (महाराष्ट्र) में सेवरी रेलवे स्टेशन से सेवरी कोलीवारा तक एक उपरिपुल बनाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). सेवड़ी में रेलपथ को पार करने के लिए जनता के लिए पैदल ऊपरी पुल की व्यवस्था करने के लिए अनेक अभ्यावेदन जैसे बालक पालक शिक्षक संघ, कोली समाज कोपरेटिव हाऊसिंग सोसायटी लिमिटेड, श्रीमती निर्मला सामन्त प्रभावलकर, श्रीमती प्रमिला दंडवते तथा श्री मोहन रावले, संसद सदस्य से प्राप्त हुई हैं। कार्यपालक इंजीनियर, सड़क विकास एवं डिजाइन डिवीजन, बम्बई ने हारबर लाइन पर समपार सं. 7 ए के बदले में एक फ्लाई-ओवर का प्रस्ताव किया था;

ऊपरी पैदल पुल जो समपारों के बदले नहीं होती हैं, निक्षेप शर्तों पर ही की जा सकती हैं। चूंकि निक्षेप शर्तों पर ऊपरी पैदल पुल की लागत वहन करने की सहमति व्यक्त करते हुए बम्बई महानगर निगम अथवा राज्य सरकार से अभी तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। ऊपरी सड़क पुल के प्रस्ताव को राज्य सरकार द्वारा अंतिम रूप नहीं दिया जा सका क्योंकि यह प्रस्ताव बम्बई पोर्ट ट्रस्ट को स्वीकार्य नहीं था जिनकी भूमि में यह पहुंच मार्ग आता है।

नीम के पेड़ लगाना

747. **श्रीमती जयवंती नवीनचन्द्र मेहता :** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नीम के पेड़ के औषधीय गुणों का पता लगाने के लिए कोई अध्ययन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसके परिणाम क्या रहे; और

(ग) नीम के पेड़ लगाने को बढ़ावा और इसे राष्ट्रीय पेड़ घोषित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) जी, हां।

(ख) ऐसी रिपोर्ट मिली है कि नीम के पौधों के विभिन्न भागों में एंटीहेल-मिथिंक, एंटीसाइफिलिटिक, एंटीपायरेटिक, एंटीसैपटिक, एसट्रिंजेंट, डायूरेटिक तथा शोधक क्रियाएं पाई जाती हैं तथा फोड़े, आंख के रोगों, सरदर्द, हेपेटाइटिस (पीलिया), कोढ़, गठिया, कंठमाला तथा अल्सर के उपचार में भी इनका इस्तेमाल किया जाता है। चिकित्सा की आयुर्वेदिक एवं यूनानी प्रणालियों में नीम को विभिन्न रोगों के उपचार के लिए इस्तेमाल करने की सिफारिश की गई है। यहां तक कि 19वीं शताब्दी में ब्रिटिश डाक्टरों ने भी नीम के उपयोग की सिफारिश की थी।

वैज्ञानिकों द्वारा नीम के अर्क (रस) की अनुर्वर क्षमता की भी मौजूदा समय में जांच की जा रही है।

(ग) नीम के वृक्षारोपण को कृषि वानिकी, सामाजिक वानिकी तथा अन्य वानिकी कार्यक्रमों में प्रोत्साहित किया जा रहा है। राज्य सरकारें तथा संघ शासित राज्यों में प्रशासन विभिन्न वृक्षारोपण कार्यक्रमों के अंतर्गत नीम का वृक्षारोपण कर रहे हैं और इन्हें मार्गों के दोनों ओर भी रोपा जा रहा है। इसके अलावा लघु वानिकी उत्पादों की केन्द्र द्वारा शत् प्रतिशत प्रायोजित योजना भी है जिसके अंतर्गत नीम को मिश्रित वृक्षारोपण में लगाया जाता है। यह योजना पर्यावरण तथा वन मंत्रालय में राष्ट्रीय बनीकरण पर्यावरण विकास बोर्ड (एन.ए.ई.बी.) द्वारा चलाई जा रही है मौजूदा समय में नीम के पेड़ को राष्ट्रीय पेड़ के रूप में घोषित करने का प्रस्ताव नहीं है।

राशन-भत्ते की स्वीकृति

748. **श्री बी.एल.शर्मा प्रेम :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली पुलिस के अराजपत्रित कर्मचारियों को राशन-भत्ता देने के संबंध में दिल्ली प्रशासन द्वारा अनुशासित प्रस्ताव को सरकार द्वारा स्वीकार कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसे कब तक लागू कर दिया जायेगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (ग) अपने अराजपत्रित कर्मचारियों को राशन मनी देने संबंधी दिल्ली पुलिस के प्रस्ताव को पांचवें वेतन आयोग को भेज दिया गया है।

आन्ध्र प्रदेश में आमान परिवर्तन

749. **श्री टी. गोपालकृष्ण :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने किलोमीटर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया गया है तथा गत तीन वर्षों के दौरान आन्ध्र प्रदेश में इस कार्य हेतु क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है; और

(ख) इस लक्ष्य को प्राप्त नहीं करने का यदि कोई कारण है तो क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) नौपडा-गुनुपुर (36 कि.मी.) छोटी लाइन के छोटे से भाग के अलावा आंध्र प्रदेश में कोई अन्य छोटी लाइन नहीं है।

नौपडा-गुनुपुर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए सर्वेक्षण कार्य अभी हाल ही में पूरा हुआ है और परिणाम को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

मत्स्य उद्योग का विकास

750. **डा. अरूण कुमार शर्मा :** क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मत्स्य उद्योग के विकास हेतु असम में क्रियान्वित की जा रहीं विभिन्न केन्द्रीय योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष योजनावार कितनी धनराशि आबंटित की गई है; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान योजनावार क्या लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं और इस संबंध में क्या उपलब्धि रही है?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) असम में मात्स्यिकी के विकास के लिये निम्नलिखित योजनायें क्रियान्वित की जा रही हैं :—

(एक) ताजा जल-कृषि विकास

(दो) मात्स्यिकी प्रशिक्षण तथा विस्तार

(तीन) मछुआरों का कल्याण-आदर्श मछुआरा गांवों की स्थापना

(चार) अन्तर्देशीय मात्स्यिकी सांख्यिकी

(ख) राज्य को इन योजनाओं के क्रियान्वयन के लिये पहले ही धनराशियों का आबंटन नहीं किया जाता है। राज्यों से आने वाले

प्रस्तावों तथा इन योजनाओं के क्रियान्वयन में होने वाली प्रगति के आधार पर ही केन्द्रीय सहायता जारी की जाती है। असम के पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष जारी की गई धनराशि का ब्यौरा इस प्रकार है :—

असम सरकार को जारी की गयी धनराशि

	योजना	1993-94	1994-95	1995-96
1.	ताजा जल-कृषि विकास	82.00	23.00	23.00
2.	मात्स्यिकी प्रशिक्षण तथा विस्तार	-	-	1.70
3.	मछुआरा कल्याण-आदर्श मछुआरा गांवों की स्थापना	-	19.95	-
4.	अंतर्देशीय मात्स्यिकी सांख्यिकी	2.45	3.00	1.50

(ग) निर्धारित लक्ष्य और उपलब्धियां इस प्रकार है :—

	योजना		1993-94	1994-95	1995-96
1.	ताजा जल कृषि विकास				
	(क) कवर किया गया क्षेत्र (है.)	लं.	1150	1150	1150
		उ.	1102	750	1150*
	(ख) मत्स्य पालकों का प्रशिक्षण (सं.)	लं.	1150	1150	1150
		उ.	3090	2871	2500*
2.	मात्स्यिकी प्रशिक्षण एवं विस्तार :	लं.	-	-	200
	व्यक्ति जिन्हें प्रशिक्षण दिया जाना है	उं.	-	-	200*
3.	मुछआरा कल्याण	लं.	-	114	-
	घरों का निर्माण	उं.	-	74	-
4.	अंतर्देशीय मात्स्यिकी सांख्यिकी	लं.	संसाधनों और उत्पादन का आकलन सर्वेक्षण जिसे सभी अंतर्देशीय संसाधनों के लिये 3 जिलों मे पूरा किया जाना है।		
		उं.	तीन जिलों में बीलों के संसाधनों का आबंटन सर्वेक्षण पूरा किया गया है।		

ल. — लक्ष्य

उ. — उपलब्धि

* — अनन्तिम

अंतर्राज्यीय परिषद् उपसमिति

751. **डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सरकारिया आयोग के सिफारिशों के क्रियान्वयन की जांच कर रही अंतर्राज्यीय उपसमिति के पुनर्गठन का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) कब समिति द्वारा इस क्रियान्वयन संबंधी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दिये जाने की संभावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (ग). संविधान के अनुच्छेद 263 के अधीन वर्ष 1990 में अन्तर राज्य परिषद का गठन निम्नलिखित कार्यों के लिए किया गया था :—

(एक) ऐसे विषयों की जांच करना और उन पर चर्चा करना, जिनमें कुछ या सभी राज्यों अथवा संघ तथा एक या अधिक राज्यों का समान हित हो, जैसा भी उसके समक्ष लाया जाए;

(दो) ऐसे किसी भी विषय पर सिफारिशें करना, विशेषरूप से नीति के बेहतर समन्वय तथा उस विषय के संबंध में कार्रवाई करने पर सिफारिशें करना; तथा

(तीन) परिषद के अध्यक्ष द्वारा भेजे गए राज्यों के सामान्य हितों के अन्य ऐसे किसी भी मामले पर विचार-विमर्श करना।

जैसाकि इसकी 10 अक्तूबर, 1990 को आयोजित प्रथम बैठक में निर्णय लिया गया था, केन्द्र-राज्य संबंधों पर सरकारिया आयोग की सिफारिशों की जांच करने के लिए आठ मुख्य मंत्रियों और तीन केन्द्रीय मंत्रियों वाली अन्तर-राज्य परिषद की एक उप-समिति का गठन किया गया था। उप-समिति ने छह बैठकें कीं तथा 247 सिफारिशों में से 190 पर विचार-विमर्श पूरा किया। उप-समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट 30 जून, 1996 तक पेश की जानी अपेक्षित थी। इसका कार्यकाल 30 जून, 1996 को समाप्त हो गया। इसको पुनर्गठित करने और इसका कार्यकाल बढ़ाने पर विचार किया जा रहा है।

नई दिल्ली-भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस

752. **श्री बनवारीलाल पुरोहित** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली-भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस को नागपुर तक बढ़ाए जाने और वापसी में भी नागपुर से आने की मांग की गई है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने शताब्दी एक्सप्रेस को नागपुर तक बढ़ाए जाने के बारे में कोई सर्वेक्षण करवाया है; और

(ग) यदि हां, तो यह कब तक नागपुर तक बढ़ा दी जाएगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) इस संबंध में कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ख) चूंकि शताब्दी एक्सप्रेस इंटरसिटी किस्म की दिन की गाड़ी है तथा नई दिल्ली से नागपुर तक एक दिशा में 13 घण्टे से अधिक समय लगता है जिसके कारण नई दिल्ली-भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस को नागपुर तक बढ़ाना व्यावहारिक नहीं होगा।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

वैमन भार

753. **श्री बसुदेव आचार्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी रेलवे हावड़ा स्टेशन पर एक रेक से कम भार का सामान बाहर ले जाने हेतु स्वीकार करने से इंकार करती है;

(ख) यदि हां, तो पूर्वी रेलवे द्वारा ऐसे माल परिवहन के लिए क्या वैकल्पिक व्यवस्था की गई है;

(ग) क्या ऐसे निर्णय आर्थिक दृष्टि से रेलवे के हित में नहीं हैं क्योंकि इससे माल परिवहन राजस्व में कमी आएगी; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का इस नीति की समीक्षा करने का विचार है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ). प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

कोयले की चोरी

754. **श्री काशीराम राणा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत वर्ष के दौरान प्रत्येक जोन में कोयले की चोरी तथा मालडिब्बे से बुक किए गए सामान की चोरी के मामलों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इस संबंध में गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की क्या संख्या है तथा उनसे कितने मूल्य का सामान वसूल किया गया; और

(ग) भविष्य में ऐसी चोरी की घटनाओं को रोकने हेतु क्या ठोस कदम उठाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है।

(ग) ऐसी चोरियां रोकने के लिए निम्नलिखित निवारक उपाय किए जाते हैं :—

(1) जहां तक संभव है भेद्य खंडों पर कोयला तथा अन्य मूल्यवान परेषण ढोने वाली गाड़ियों का मार्ग रक्षण।

(2) यार्ड तथा अन्य प्रभावित क्षेत्रों/खंडों में गहन गश्त।

(3) परेषणों की ढुलाई करने वाले मालडिब्बों की हालत/सील की जांच करने के लिए अन्तर्बदल प्वाइंटों पर संयुक्त जांच।

(4) जहां तक संभव है भेद्य खंडों में रेल सुरक्षा बलो की सशस्त्र टुकड़ियां तैनात की जाती हैं/लगायी जाती हैं।

(5) अपराधियों का पता लगाने के उद्देश्य से अपराध आसूचना एकत्रित करने के लिए सादा कपड़ों में रेल सुरक्षा बल के कार्मिकों को तैनात किया जाता है।

(6) अपराध आसूचना के आधार पर अपराधियों/चोरी का सामान प्राप्त करने वालों के ठिकानों पर छापे मारे जाते हैं तथा तलाशी ली जाती है ताकि उन्हें प्रताड़ित किया जा सके।

(7) भेद्य यार्ड तथा क्षेत्रों में गश्त लगाने के लिए कुत्ते तैनात किए जाते हैं।

(8) अपराधियों और चुराई गई संपत्ति प्राप्त करने वालों को पकड़ने के लिए विभिन्न स्तरों पर रेलवे सुरक्षा बल, राजकीय रेलवे पुलिस और स्थानीय पुलिस के बीच निकट समन्वय बनाए रखा जाता है।

विवरण

वित्त वर्ष 1995-96 के दौरान भारतीयों रेलों पर मालडिब्बों से कोयले और बुक किए गए सामान की चोरी के मामला का ब्यौरा इस प्रकार है :—

कोयले की चोरी

क्षेत्र	मामलों की संख्या	संपत्ति की कीमत		गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
		चोरी (रुपयों में)	बरामद (रुपयों में)	
मध्य	91	23990	23990	136
पूर्व	326	856501	908148	343
उत्तर	59	492008	2095	18
पूर्वोत्तर	35	21435	21435	54
पूर्वोत्तर सीमा	7	1260	1260	11
दक्षिण	-	-	-	-
दक्षिण मध्य	2	8700	8700	17
दक्षिण पूर्व	54	295191	294591	130
पश्चिम	2	440	440	6
जोड़	576	1699525	1260659	715

बुक किए गए पोषणों की चोरी (कोयले को छोड़कर)

क्षेत्र	मामलों की संख्या	संपत्ति की कीमत		गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
		चोरी (रुपयों में)	बरामद (रुपयों में)	
1	2	3	4	5
मध्य	394	3493812	1027534	89
पूर्व	2383	10821990	878559	95
उत्तर	887	4977524	2126688	333
पूर्वोत्तर	558	2259136	365111	27
पूर्वोत्तर सीमा	1117	5670115	143301	52
दक्षिण	611	2773436	396653	90
दक्षिण मध्य	205	560215	44228	38
दक्षिण पूर्व	846	4290041	45526	152
पश्चिम	660	3049025	424555	173
जोड़	7661	39905294	5452155	1049

[अनुवाद]

त्रिचूर रेलवे स्टेशन का विस्तार

755. **श्री वी.वी. राघवन :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिचूर रेलवे स्टेशन का विस्तार कार्य प्रगति पर है;

(ख) अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है, परियोजना की अनुमानित और संशोधित लागत क्या है, कितना धन आबंटित और व्यय किया गया है और वर्ष 1996-97 के बजट में इस प्रयोजनार्थ कितना धन आबंटित किए जाने का प्रस्ताव है; और

(ग) इसके कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) स्टेशन इमारत के ढांचे में परिवर्तन, निरामिष और सामिष अल्पाहार गृहों की व्यवस्था और पार्सल कार्यालय में सुधार करने संबंधी कार्यों के लिए 1995-96 के दौरान 60.02 लाख रु. की कुल राशि स्वीकृत की गई थी। 4.40 लाख रु. के प्रारंभिक आबंटन में से पार्सल कार्यालय में सुधार कार्य पर 5.19 लाख रु. की राशि खर्च की गई और कार्य छत की सतह तक किया जा चुका है। शेष कार्य योजना चरण के अंतर्गत है और इसे शीघ्र ही शुरू किया जाएगा। 1996-97 के दौरान इन सभी कार्यों के लिए 54.83 लाख रु. के आबंटन का प्रस्ताव है।

(ग) मार्च 1997।

[हिन्दी]

पाटन व अहमदाबाद के बीच रेलगाड़ी

756. **श्री महेश कुमार एम. कनोडिया :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का प्रस्ताव पाटन व अहमदाबाद के बीच एक इंटरसिटी एक्सप्रेस आरंभ करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) परिचालनिक तथा संसाधनों की तंगी के कारण।

नई रेलगाड़ियां शुरू करना

757. **श्री विशम्भर प्रसाद निषाद :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार नई दिल्ली से झांसी-बांदा-माणिकपुर-इलाहाबाद रेलमार्गों पर नई रेलगाड़ियां शुरू करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नही उठता।

(ग) परिचालनिक आकस्मिकतायें और संसाधनों की तंगी।

ताजमहल

758. **श्री भगवान शंकर रावत** : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ताजमहल को पर्यावरण प्रदूषण से बचाने संबंधी लंबित जनहित याचिका के संबंध में उच्चतम न्यायालय द्वारा दिए गए निर्देशों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) सरकार द्वारा इस पर क्या कार्यवाही की गई है अथवा किए जाने का विचार है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) उच्चतम न्यायालय में ताजमहल के संरक्षण से संबंधित 1984 की रिट याचिका (सिविल) सं. 13381 की पहली सुनवाई जनवरी 1993 में हुई। उसके पश्चात् न्यायालय द्वारा कई आदेश जारी किए गए। इस मंत्रालय से संबंधित महत्वपूर्ण आदेशों में शामिल हैं :—

(1) ताजमहल के चारों तरफ हरित पट्टी विकास योजना के क्रियान्वयन के लिए विशेष प्रकोष्ठ का गठन (आदेश दिनांक 11.4.94) तथा केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा पौधरोपण की प्रगति पर प्रस्तुत रिपोर्ट पर अभिमत देना (आदेश दिनांक 20.2.96)

(2) ताजमहल और आगरा के स्मारकों की वातावरण संबंधी पर्यावरणीय गुणवत्ता तथा परिरक्षण पर विशेषज्ञ समिति का गठन। (आदेश दिनांक 9.4.94)

(3) आगरा-मथुरा क्षेत्र के उद्योगों के स्थानान्तरण के बारे में सकारात्मक प्रतिक्रिया दायर करना (आदेश दिनांक 1.12.95)

(ख) दिनांक 5.5.94 के आदेश के तहत मंत्रालय ने हरित पट्टी विकास योजना के क्रियान्वयन के लिए राष्ट्रीय वनीकरण और पारिस्थितिकीय विकास बोर्ड में तत्कालीन संयुक्त सचिव, सुश्री अमरजीत कौर आहूजा की अध्यक्षता में विशेष प्रकोष्ठ का गठन किया गया था। इस कार्यक्रम के लिए पर्यावरण और वन मंत्रालय ने 14.0 लाख रुपए बंटित किए थे। पहले ही पर्याप्त पौधरोपण कर लिया गया है और आगे भी किया जा रहा है। पर्यावरण और वन मंत्रालय ने भी केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की रिपोर्ट पर न्यायालय में टिप्पणियां प्रस्तुत की।

पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा 18.5.94 को उच्चतम न्यायालय के निदेशों के तहत वरदराजन समिति गठित की गई थी। इस समिति ने 30 अप्रैल 1995 को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी थी और इस रिपोर्ट को माननीय उच्चतम न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत कर दिया गया है। इस समिति की सिफारिशों को संबंधित मंत्रालयों और उत्तर प्रदेश शासन के माध्यम से कार्यान्वित किया गया है।

उच्चतम न्यायालय के पर्यावरण और वन मंत्रालय को उत्तर प्रदेश शासन के सहयोग से आगरा-मथुरा क्षेत्र के उद्योगों के स्थानान्तरण की स्कीम प्रस्तुत करने का निदेश दिया। मंत्रालय ने इस स्कीम को पहले ही प्रस्तुत कर दिया है और न्यायालय ने स्थानान्तरण स्कीम पर अधिनिर्णय आरक्षित रखा है।

[अनुवाद]

साम्प्रदायिक दंगे

759. **कुमारी ममता बनर्जी** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में पिछले तीन वर्षों के दौरान संघ राज्य क्षेत्रवार/राज्यवार साम्प्रदायिक दंगों में कितने मारे गए;

(ख) क्या पीड़ितों और मृतकों के परिवारों को मुआवजे का भुगतान कर दिया गया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (मोहम्मद मकबूल डार) : (क) से (घ). चूंकि "लोक व्यवस्था", भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की राज्य सूची की सूची-II में मद संख्या-1 के रूप में सूचीबद्ध है, इसलिए साम्प्रदायिक दंगों सहित साम्प्रदायिक दंगों के पीड़ितों तथा ऐसे दंगों में मारे गए लोगों के परिवारों को अनुग्रह राहत का भुगतान करना और कानून और व्यवस्था बनाए रखना मुख्य रूप से संबंधित राज्य सरकारों का कार्य है। तथापि, राज्य सरकारों से सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

रतलाम-भोपाल-इंदौर-उज्जैन लाइन

760. **श्री थावर चन्द गेहलोत** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1994-95 और 1995-96 के दौरान पश्चिम रेलवे ने रतलाम रेल डिवीजन के अंतर्गत किन-किन एकल रेल लाइनों का दोहरीकरण करने का निर्णय किया था;

(ख) 31 मई, 1996 तक इस उद्देश्य से निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में वास्तविक और वित्तीय उपलब्धियां क्या रहीं;

(ग) सरकार द्वारा रतलाम-भोपाल और इंदौर-उज्जैन एकल रेल लाइनों का पूर्ण दोहरीकरण करने से संबंधित योजना का ब्यौरा क्या है; और

(घ) क्या सरकार द्वारा 1996-97 तक इन रेल लाइनों का दोहरीकरण कर दिया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) रतलाम रेलवे मंडल में केवल गोधरा से नागदा एक बड़ी लाइन है जो पहले से ही दोहरी लाइन है। अतः एकल से दोहरी लाइन में परिवर्तन का कोई प्रश्न नहीं उठता। अजमेर-खंडवा मीटर लाइन खण्ड पर दोहरीकरण का कोई कार्य स्वीकृत नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) रतलाम-भोपाल खण्ड पर रतलाम से मक्सी, भोलई से अकोडिया तथा फांदा से भोपाल पहले से ही दोहरी लाइन है। शेष लाइन पर दोहरीकरण का कार्य प्रगति पर है तथा यह 9वीं योजना की अवधि के भीतर पूरा हो जाएगा। उज्जैन और इन्दौर के बीच दोहरीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(घ) जी नहीं।

[अनुवाद]

कोल्लम तिरूअनन्तपुरम लाइन

761. श्री ई.अहमद : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार को केरल सरकार से, कोल्लम-तिरूअनन्तपुरम रेल लाइन के दोहरीकरण चौकीदार रहित रेलवे फाटकों पर चौकीदार रखने तथा राज्य में रेलगाड़ियों के समुचित रख-रखाव के लिए कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर केन्द्र सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). जी हां, बहरहाल बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदारों की व्यवस्था करने के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

कौल्लम-तिरूवनन्तपुरम के दोहरीकरण का काम पहले ही चल रहा है। इसके अलावा, एर्णाकुलम और तिरूवनन्तपुरम में सवारी डिब्बा अनुरक्षण सुविधाओं को अपग्रेड करने की योजना बनाई गई है।

हिरणों की संख्या

762. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में हिरणों की संख्या का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या गत पांच वर्षों के दौरान हिरणों की संख्या में वृद्धि अथवा कमी हुई है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(घ) यदि इसमें कोई कमी हुई है, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) देश में हिरणों की सभी 9 प्रजातियों की राज्य वार आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। तथापि, कश्मीर के हिरण (हंगल) और मणिपुर के ब्रो-एन्टीलर्ड डियर (संगोई), जिनकी स्थानीय आबादी का विवरण नीचे दिया गया है :

संगाई	हंगल
(कीबुल लामजाओ उद्यान, मणिपुर)	(डॉचीगाम राष्ट्रीय उद्यान, जम्मू और कश्मीर)
1990 — 76	1992 — 110
1995 — 152	1995 — 290

(ख) और (ग). जैसाकि ऊपर दिखाया गया है, 2 प्रजातियों की आबादी में वृद्धि हुई है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) वन्यजीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 के प्रावधानों के तहत देश में सभी 9 प्रजातियों के हिरणों के शिकार और वाणिज्यिक दोहन के विरुद्ध पूरी सुरक्षा की जाती है। इसके अलावा, हिरण और उनके प्राकृतिक आवासों की राष्ट्रीय उद्यानों और अभ्यारण्यों के नेटवर्क के द्वारा विशेष रूप से सुरक्षा की जाती है जो पूरे देश में स्थापित किए गए हैं।

हावड़ा से नई दिल्ली के लिए रेलगाड़ियां

763. श्री हाराधन राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का हावड़ा से नई दिल्ली तथा देश के उन अन्य स्थानों के लिए, जहां से हावड़ा के लिए अभी सीधी रेलगाड़ी सेवाएं नहीं हैं, और अधिक सुपरफास्ट रेलगाड़ियां चलाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). हावड़ा से नई दिल्ली तथा अन्य स्थानों सहित सुपरफास्ट गाड़ियां चलाकर अतिरिक्त यात्री सेवाओं की व्यवस्था, परिचालनिक संभाव्यता, यातायात औचित्य तथा संसाधनों की उपलब्धता के अध्यधीन एक सतत् प्रक्रिया है।

[हिन्दी]

इंटरसिटी रेलगाड़ियां

764. श्री सुशील चन्द्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इंटरसिटी एक्सप्रेस भोपाल और इंदौर के बीच किन-किन स्टेशनों पर रूकती है;

(ख) क्या सरकार का विचार चालू वर्ष के दौरान रेलगाड़ी के यात्रा समय को कम करने की दृष्टि से इंटर सिटी एक्सप्रेस को कम स्टेशनों पर रोकने का है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) इस समय 9903/9904 भोपाल-इंदौर इंटरसिटी एक्सप्रेस (डी एम यू) केवल शुजालपुर, उज्जैन तथा देवास में ही रूकती है।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

अपराध

765. श्री आर.एल.पी. वर्मा : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान अपराधों में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो तुलनात्मक आंकड़ों सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) भविष्य में ऐसे अपराधों की पुनरावृत्ति रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं या उठाये जाने का विचार है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). विवरण I से III संलग्न हैं।

(ग) हालांकि, संविधान की सातवीं अनुसूची में निहित उपबन्धों के अनुसार "पुलिस" और "लोक व्यवस्था" राज्य के विषय हैं, तथापि अपराध नियंत्रण सहित पुलिस कार्यकरण के विभिन्न पहलुओं में सुधार लाने के लिए केन्द्र सरकार राज्य का मार्गदर्शन करती रहती है। केन्द्र सरकार, राज्यों को और उनके पुलिस बलों के आधुनिकीकरण के लिए वित्तीय सहायता देती रही है।

विवरण - I

1993 के दौरान संज्ञेय अपराधों (भा.द.सं.) की सं.

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	हत्या	हत्या का प्रयास	आपराधिक मानव वध-हत्या की कोटि में न आने वाला	बलात्कार	अपहरण और व्यपहरण कुल	महिलाएं और लड़कियां	अन्य	डकैती
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
राज्य									
1.	आंध्र प्रदेश	2514	1385	79	840	796	472	324	680
2.	अरुणाचल प्रदेश	55	35	5	29	19	19	0	18
3.	असम	1105	336	48	560	1158	1034	124	725
4.	बिहार	4983	4902	624	1118	2635	1335	1300	2754
5.	गोवा	36	14	9	14	26	19	7	153
6.	गुजरात	1514	854	13	355	1071	923	148	338
7.	हरियाणा	611	310	98	235	313	208	105	78
8.	हिमाचल प्रदेश	126	72	10	100	193	167	26	12
9.	जम्मू और कश्मीर	691	585	15	115	354	304	50	45
10.	कर्नाटक	1494	551	47	232	490	306	192	306

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11.	केरल	506	362	28	211	135	85	50	53
12.	मध्य प्रदेश	3250	3091	192	2658	1092	996	96	260
13.	महाराष्ट्र	3133	1586	150	1145	1158	740	418	794
14.	मणिपुर	319	144	3	8	123	77	46	49
15.	मेघालय	106	25	2	19	27	8	19	77
16.	मिजोरम	39	11	2	40	7	0	7	4
17.	नागालैंड	104	30	0	8	43	13	30	49
18.	उड़ीसा	821	963	101	405	432	432	0	307
19.	पंजाब	702	867	112	90	189	102	87	13
20.	राजस्थान	1406	1515	102	893	2372	2151	221	90
21.	सिक्किम	12	3	3	7	4	4	0	3
22.	लमिलनाडु	1630	1571	28	244	774	757	17	155
23.	त्रिपुरा	255	94	0	69	101	61	40	206
24.	उत्तर प्रदेश	10589	9094	1543	1787	4423	2522	1901	1778
25.	पश्चिम बंगाल	1685	453	584	712	1022	700	314	518
	कुल (राज्य)	37686	29213	3790	11894	10965	13443	5522	9324
संघ शासित क्षेत्र									
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	10	10	0	4	3	3	0	0
27.	चण्डीगढ़	14	15	7	6	31	24	7	0
28.	दादरा व नगर हवेली	4	1	0	0	4	3	1	1
29.	दमन व दीव	4	1	0	1	2	0	2	5
30.	दिल्ली	487	472	83	306	817	580	237	27
31.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0	0	0
32.	पांडिचेरी	35	13	2	7	8	5	3	0
	कुल संघ शा. क्षे.	554	512	92	324	865	615	250	33
	कुल (अखिल भारत)	38240	29725	3890	12218	19823	14056	5772	9357

स्रोत : क्राईम इन इंडिया डाटा।

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	डकैती के लिए एकत्र होना और तैयारी करना	लूटपाट	सेंधमारी	चोरी	दंगे	आपराधिक विश्वास-भंग	धोखाधड़ी
1	2	11	12	13	14	15	16	17
राज्य								
1.	आंध्र प्रदेश	6	1136	6816	19032	3255	621	2207
2.	अरुणाचल प्रदेश	1	61	157	278	19	32	20

1	2	11	12	13	14	15	16	17
3.	असम	23	1010	3599	7859	4462	487	554
4.	बिहार	242	3030	7914	20098	13819	1523	1595
5.	गोवा	0	30	579	1083	241	49	65
6.	गुजरात	0	1053	6361	20728	2682	2742	3619
7.	हरियाणा	22	202	2558	4218	435	287	679
8.	हिमाचल प्रदेश	0	34	1084	1148	678	138	185
9.	जम्मू और कश्मीर	0	96	1601	0264	681	150	141
10.	कर्नाटक	2	985	10141	18680	7856	724	9936
11.	केरल	18	221	4592	3795	6126	324	1372
12.	मध्य प्रदेश	135	2198	18834	32184	3772	669	1407
13.	महाराष्ट्र	89	3388	16791	52247	4892	1974	3145
14.	मणिपुर	0	50	97	267	112	10	83
15.	मेघालय	0	70	219	521	56	7	31
16.	मिजोरम	0	11	239	544	3	21	61
17.	नागालैंड	0	162	223	327	25	30	29
18.	उड़ीसा	0	957	4699	10172	1941	470	444
19.	पंजाब	18	44	939	1069	12	135	328
20.	राजस्थान	16	1038	7551	14262	17668	951	4552
21.	सिक्किम	0	9	97	124	42	6	10
22.	तमिलनाडु	0	416	6945	22975	8339	621	1107
23.	त्रिपुरा	4	292	520	913	440	20	14
24.	उत्तर प्रदेश	362	6683	17541	45491	9273	3792	3886
25.	पश्चिम बंगाल	142	830	1030	24847	642	623	1162
	कुल (राज्य)	1080	24006	121135	305126	93471	16356	28632
संघ शासित क्षेत्र								
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0	5	88	84	15	6	7
27.	चण्डीगढ़	0	9	177	906	31	22	95
28.	दादरा व नगर हवेली	0	1	20	27	14	3	0
29.	दमन व दीव	0	0	22	33	28	5	4
30.	दिल्ली	22	326	1465	13161	219	634	1318
31.	लक्षद्वीप	0	0	8	17	1	0	0
32.	पांडिचेरी	0	7	105	1080	59	13	23
	कुल (स.शा.क्षेत्र)	22	348	1885	15308	367	683	1447
	कुल (समस्त भारत)	1102	24354	123020	320434	93838	17039	30079

क्र.स.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	जाली मुद्रा छापना	अन्य भ.द.सं. के अपराध	भा.द.सं. के अंतर्गत संज्ञेय अपराधों की कुल संख्या
1	2	18	19	20
राज्य				
1.	आंध्र प्रदेश	236	59022	98625
2.	अरुणाचल प्रदेश	7	824	1560
3.	असम	102	15327	37355
4.	बिहार	30	60375	125642
5.	गोवा	16	936	4111
6.	गुजरात	178	78301	119809
7.	हरियाणा	37	21671	31754
8.	हिमाचल प्रदेश	7	7077	10864
9.	जम्मू और कश्मीर	0	8043	14731
10.	कर्नाटक	1055	60956	105863
11.	केरल	67	59042	76852
12.	मध्य प्रदेश	61	109955	179758
13.	महाराष्ट्र	367	93730	184589
14.	मणिपुर	24	1336	2624
15.	मेघालय	13	690	1863
16.	मिजोरम	6	477	1465
17.	नागालैंड	28	488	1546
18.	उड़ीसा	12	29885	51609
19.	पंजाब	18	4909	9445
20.	राजस्थान	274	68410	121100
21.	सिक्किम	0	342	662
22.	तमिलनाडु	554	80295	125654
23.	त्रिपुरा	1	2246	5175
24.	उत्तर प्रदेश	403	86883	203488
25.	पश्चिम बंगाल	116	3344	70710
कुल (राज्य)		3612	882504	1586862
संघ शासित क्षेत्र				
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	2	430	664
27.	चण्डीगढ़	1	629	1943
28.	दादरा व नगर हवेली	0	246	321
29.	दमन व दीव	1	116	222
30.	दिल्ली	99	17161	36597

1	2	18	19	20
31.	लक्षद्वीप	0	22	48
32.	पांडिचेरी	13	1914	3279
	कुल (संघ शासित क्षेत्र)	116	20518	43074
कुल (समस्त भारत)		3728	903082	1629936

विवरण - II

1994 के दौरान संज्ञेय अपराध (भा.दं.सं.) की घटनाएँ

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	हत्या	हत्या का प्रयास	आपराधिक मानव वध-हत्या की कोटि में न आने वाला वध	बलात्कार	कुल	अपहरण और व्यपहरण महिलाएं	अन्य	डकैती
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
राज्य									
1.	आंध्र प्रदेश	2419	1302	83	873	993	648	345	529
2.	अरुणाचल प्रदेश	64	32	3	28	41	30	11	45
3.	असम	1198	367	49	530	1140	1003	137	807
4.	बिहार	5098	4542	630	1130	2419	541	1878	2677
5.	गोवा	38	8	2	8	16	11	5	5
6.	गुजरात	1340	714	6	356	1091	951	148	318
7.	हरियाणा	677	370	109	258	347	236	111	48
8.	हिमाचल प्रदेश	104	77	16	110	208	165	43	3
9.	जम्मू और कश्मीर	758	657	8	109	339	279	60	49
10.	कर्नाटक	1552	1094	61	281	621	398	231	377
11.	केरल	509	385	33	197	180	120	60	102
12.	मध्य प्रदेश	3331	3188	325	2929	1264	1155	109	265
13.	महाराष्ट्र	2787	1325	136	1304	1171	799	372	693
14.	मणिपुर	241	144	7	5	115	78	37	26
15.	मेघालय	119	22	6	34	26	17	9	70
16.	मिजोरम	35	25	0	44	7	0	7	153
17.	नागालैंड	137	57	4	12	40	15	25	355
18.	उड़ीसा	821	1117	94	436	455	455	0	373
19.	पंजाब	662	390	99	108	220	135	85	10
20.	राजस्थान	1499	1761	124	1002	2531	2110	421	88
21.	सिक्किम	6	4	0	9	14	2	12	5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
22.	तमिलनाडु	1742	1754	44	237	576	558	26	124
23.	त्रिपुरा	284	61	1	61	114	33	81	154
24.	उत्तर प्रदेश	10776	9541	1371	2078	4798	2796	2002	7740
25.	पश्चिम बंगाल	1817	560	646	743	1128	783	345	553
	कुल (राज्य)	38014	29497	3857	12882	19854	13302	6552	9249
संघ शासित क्षेत्र									
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	14	4	0	4	4	3	1	0
27.	चण्डीगढ़	22	15	5	6	55	45	10	0
28.	दादरा व नगर हवेली	7	3	0	2	6	5	1	1
29.	दमन व दीव	3	2	0	1	1	0	1	2
30.	दिल्ली	492	479	84	309	1055	713	342	19
31.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0	0	0
32.	पांडिचेरी	25	20	0	4	8	7	1	0
	कुल (सं.शा.क्षे.)	563	523	89	326	1129	773	356	22
	कुल (समस्त भारत)	38577	30020	3946	13208	20983	14075	6908	9271

स्रोत : क्राईम इन इंडिया डाटा।

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	डकैती के लिए एकत्र होना और तैयारी करना	लूटपाट	सेंधमारी	चोरी	दंगे	आपराधिक विश्वास-भंग
1	2	11	12	13	14	15	16
राज्य							
1.	आंध्र प्रदेश	5	979	6954	17396	3354	637
2.	अरुणाचल प्रदेश	0	52	165	317	11	31
3.	असम	24	1054	3275	7325	3876	456
4.	बिहार	248	3002	7156	18399	13593	1775
5.	गोवा	0	19	438	805	163	46
6.	गुजरात	0	1153	6238	220265	2259	2394
7.	हरियाणा	36	257	2749	4333	420	332
8.	हिमाचल प्रदेश	0	24	1089	1019	696	109
9.	जम्मू और कश्मीर	0	111	1827	2348	647	93
10.	कर्नाटक	4	1115	9980	19538	9130	600
11.	केरल	19	217	4545	3706	7324	325
12.	मध्य प्रदेश	112	2146	19856	31934	3961	873
13.	महाराष्ट्र	84	3180	15900	47668	4422	1844

1	2	11	12	13	14	15	16
14.	मणिपुर	0	49	94	273	58	13
15.	मेघालय	1	101	195	514	44	22
16.	मिजोरम	0	10	212	563	2	23
17.	नागालैंड	0	117	221	274	9	38
18.	उड़ीसा	0	883	4537	8640	1863	402
19.	पंजाब	15	46	989	1275	7	147
20.	राजस्थान	8	1137	8327	15517	18741	846
21.	सिक्किम	0	9	123	168	55	5
22.	तमिलनाडु	0	401	6348	19986	7343	650
23.	त्रिपुरा	0	177	408	607	283	13
24.	उत्तर प्रदेश	238	6506	16822	43143	9594	3615
25.	पश्चिम बंगाल	130	791	945	22068	6147	610
	कुल (राज्य)	932	23536	119443	288143	94002	15899
संघ शासित क्षेत्र							
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0	1	68	61	21	8
27.	चण्डीगढ़	0	8	178	967	46	27
28.	दादर व नागर हवेली	0	4	24	61	30	5
29.	दमन व दीव	0	3	37	33	24	4
30.	दिल्ली	14	377	1660	13490	172	578
31.	लक्षद्वीप	0	0	3	20	8	1
32.	पांडिचेरी	0	4	123	789	41	1
	कुल (सं.शा.क्षे.)	914	397	2093	15421	342	624
कुल (समस्त भारत)		946	23933	121536	303564	94344	16523

स्रोत : क्राइम इन इंडिया डाटा।

विवरण-II

क्र.स.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	धोखाधड़ी	जाली मुद्रा छापना	अन्य भ.द.सं. के अपराध	भा.दं.सं. के अंतर्गत संज्ञेय अपराधों की कुल संख्या
1	2	17	18	19	20
राज्य					
1.	आंध्र प्रदेश	2384	252	62629	100789
2.	अरुणाचल प्रदेश	22	6	1056	1873
3.	असम	509	95	14756	35461
4.	बिहार	1362	74	53517	115622
5.	गोवा	57	18	1387	3130

1	2	17	18	19	20
6.	गुजरात	3298	160	72660	112252
7.	हरियाणा	779	41	21836	32592
8.	हिमाचल प्रदेश	196	11	7123	10785
9.	जम्मू और कश्मीर	172	3	7799	14920
10.	कर्नाटक	1905	425	66266	112949
11.	केरल	1415	71	64832	83860
12.	मध्य प्रदेश	1527	60	116254	188025
13.	महाराष्ट्र	3179	239	97711	181643
14.	मणिपुर	92	11	1284	2412
15.	मेघालय	30	7	774	1965
16.	मिजोरम	53	4	588	1719
17.	नागालैंड	50	6	499	1499
18.	उड़ीसा	413	27	28228	48289
19.	पंजाब	532	11	6120	10631
20.	राजस्थान	5549	287	75602	133019
21.	सिक्किम	7	2	428	827
22.	तमिलनाडु	1178	567	78121	119071
23.	त्रिपुरा	19	11	1604	3797
24.	उत्तर प्रदेश	3722	284	90475	204703
25.	पश्चिम बंगाल	1249	67	31480	68942
	कुल (राज्य)	29699	2739	903029	1590775
संघ शासित क्षेत्र					
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	6	0	356	547
27.	चण्डीगढ़	99	0	671	2899
28.	दादरा व नगर हवेली	0	0	345	488
29.	दमन व दीव	4	2	107	223
30.	दिल्ली	1383	99	18012	38223
31.	लक्षद्वीप	0	0	20	52
32.	पांडिचेरी	16	11	1802	2844
कुल (सं.शा.क्षेत्र)		1508	112	21313	44476
कुल (समस्त भारत)		31207	2851	924342	1635251

स्रोत : क्राईम इन इंडिया डाटा।

विवरण - III

1995 के दौरान संज्ञेय अपराधों (भा.द.सं.) की संख्या (राज्य और संघ शासित क्षेत्र-वार)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	हत्या	हत्या का प्रयास	आपराधिक मानव वध-हत्या की कोटि में न आने वाला मानव वध	बलात्कार	अपहरण और व्यपहरण	डकैती	लूटपाट	सेंधमारी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
राज्य									
1.	आंध्र प्रदेश	2376	1105	97	834	990	538	860	6266
2.	अरुणाचल प्रदेश	71	33	1	27	48	42	60	136
3.	असम	485	100	8	217	510	346	490	1380
4.	बिहार	2023	1088	278	363	826	1091	1022	2426
5.	गोवा	36	4	3	20	21	2	22	614
6.	गुजरात	1373	727	18	248	835	287	933	5683
7.	हरियाणा	625	323	100	256	433	57	252	2806
8.	हिमाचल प्रदेश	125	86	7	110	177	3	26	975
9.	जम्मू और कश्मीर	796	627	35	114	379	51	169	1911
10.	कर्नाटक	1734	1229	55	262	581	307	1079	10234
11.	केरल	457	481	34	244	158	78	215	4338
12.	मध्य प्रदेश	3318	3036	439	2925	1137	153	1868	1844
13.	महाराष्ट्र	2799	1380	165	1332	1197	691	1303	15422
14.	मणिपुर	289	161	5	11	111	21	37	111
15.	मेघालय	103	16	3	14	17	72	74	128
16.	मिजोरम	37	33	7	42	39	11	17	319
17.	नागालैंड	151	44	8	15	29	30	105	220
18.	उड़ीसा	822	494	85	476	288	255	892	3717
19.	पंजाब	643	327	86	91	243	26	44	1018
20.	राजस्थान	1260	1220	195	870	2390	79	984	7014
21.	सिक्किम	12	9	6	3	13	3	5	89
22.	तमिलनाडु	1940	1553	20	241	599	134	524	6079
23.	त्रिपुरा	251	62	0	75	194	183	144	375
24.	उत्तर प्रदेश	10384	8685	1118	1783	3885	1315	5344	12482
25.	पश्चिम बंगाल	1788	535	620	787	934	481	861	826
	कुल (राज्य)	33905	23339	3388	11360	16038	6256	19130	102960

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
संघ शासित क्षेत्र									
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	14	8	0	5	4	0	2	57
27.	चण्डीगढ़	14	17	7	5	37	1	10	175
28.	दादरा व नगर हवेली	11	10	4	1	6	1	5	30
29.	दमन व दीव	5	3	0	1	2	3	5	22
30.	दिल्ली	501	587	80	335	1294	28	557	2016
31.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0	0	4
32.	पांडिचेरी	23	12	2	2	9	1	4	85
	कुल (सं.शा.क्षे.)	568	637	93	349	1352	34	583	2389
	कुल (समस्त भारत)	34473	23976	3481	11709	17390	6290	19713	105349

स्रोत : मासिक अपराध आंकड़े।

टिप्पणी : आंकड़े अनन्तिम हैं।

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	चोरी	दंगे	आपराधिक विश्वास-भंग	धोखाधड़ी	जाली मुद्रा छापना	अन्य भा.दं. संहिता के अपराध	भा.दं.सं. के अंतर्गत संज्ञेय अपराधों की संख्या	टिप्पणी (आंकड़े दिखाये गए महीनों तक के हैं)
1	2	11	12	13	14	15	16	17	18
राज्य									
1.	आंध्र प्रदेश	14601	4587	548	2257	157	63288	98594	
2.	अरुणाचल प्रदेश	313	19	23	23	2	1103	1901	
3.	असम	3224	1085	125	141	12	7793	15848	मई
4.	बिहार	6111	4800	158	192	109	27486	45973	मई
5.	गोवा	1123	180	39	54	12	1413	3543	
6.	गुजरात	19082	1593	1276	802	157	70442	103456	
7.	हरियाणा	4436	533	284	603	54	20597	31361	
8.	हिमाचल प्रदेश	919	578	92	144	11	7887	11140	
9.	जम्मू व कश्मीर	2181	618	85	153	28	7881	15028	
10.	कर्नाटक	18983	9613	604	1984	76	73596	120337	
11.	केरल	3105	6471	227	1396	21	70200	87425	
12.	मध्य प्रदेश	30951	3835	699	1563	186	127013	195564	
13.	महाराष्ट्र	49529	3676	1908	3191	1524	107983	193900	
14.	मणिपुर	320	41	17	64	13	18	2519	
15.	मेघालय	427	34	10	22	6	699	1625	नवम्बर
16.	मिजोरम	869	1	28	78	12	953	2446	

1	2	11	12	13	14	15	16	17	18
17.	नागालैंड	272	11	22	19	2	426	1354	
18.	उड़ीसा	6805	1538	156	393	19	30227	46167	नवम्बर
19.	पंजाब	1377	6	159	577	18	6524	11124	
20.	राजस्थान	13301	17364	690	3933	516	74717	124533	अक्तूबर
21.	सिक्किम	125	23	9	58	1	282	633	
22.	तमिलनाडु	18834	4456	383	895	492	74398	110548	
23.	त्रिपुरा	576	246	14	24	3	1588	3735	
24.	उत्तर प्रदेश	33282	7873	3018	3121	196	78637	171128	
25.	पश्चिम बंगाल	21099	6111	484	1161	58	33668	69413	
कुल (राज्य)		251845	75292	11059	22848	3685	890120	1471225	
संघ शासित क्षेत्र									
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	56	19	5	6	0	290	466	
27.	चण्डीगढ़	832	66	54	85	2	730	2035	
28.	दादरा व नगर हवेली	57	27	7	2	0	254	415	
29.	दमन व दीव	56	39	3	11	0	92	242	नवम्बर
30.	दिल्ली	173314	206	643	1142	63	22743	47709	
31.	लक्षद्वीप	12	1	3	0	0	12	32	
32.	पांडिचेरी	458	43	3	10	4	1743	2399	
	कुल (सं.शा.क्षे.)	18785	401	718	1256	69	25864	53298	
	कुल (समस्त भारत)	270630	75693	11777	24104	3754	915984	1524523	

स्रोत : मासिक अपराध आंकड़े

टिप्पणी : आंकड़े अनन्तिम हैं।

[हिन्दी]

पूना-नासिक-बघई-बिल्लीमोडा-सूरत रेल लाइन

766. श्री कचरू भाऊ राउत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूना-नासिक-बघई-बिल्लीमोडा-सूरत रेल लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या कार्यवाही की है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ग). पुणे-नासिक (212 कि.मी.) के बीच केवल नई बड़ी लाइन के लिए प्रारंभिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण शुरू किया गया है। सर्वेक्षण के परिणामों के बाद ही इस परियोजना पर आगे विचार किया जाना संभव होगा।

बघई तथा बिल्लीमोरा के रास्ते नासिक से सूरत तक नई लाइन के निर्माण के प्रस्ताव पर संसाधनों की कमी के कारण इस समय विचार नहीं किया जा सकता।

ठेकों की समीक्षा

767. श्री पंकज चौधरी :
श्री सत्यदेव सिंह :
श्री प्रभु दयाल कठेरिया :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का रेलवे स्टेशनों पर अनेक सेवाओं के लिए दिए गए ठेकों की समीक्षा करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य विशेषताएं क्या हैं; और

(ग) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते।

रतलाम-नीमच लाइन का आमान परिवर्तन

768. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम रेलवे के रतलाम मंडल में रतलाम-नीमच मीटर गेज लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है;

(ख) 1994-95 तथा 1995-96 के दौरान इस प्रयोजन हेतु कितनी राशि का आबंटन किया गया है; और

(ग) क्या उक्त कार्य 1996-97 तक पूरा कर लिया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) इस कार्य के लिए आबंटित धन इस प्रकार है :—

1994-95	1995-96
2.10 करोड़ रुपये	8.65 करोड़ रुपये

(ग) लक्ष्य तिथि अभी निर्धारित नहीं की गयी है।

[अनुवाद]

आरक्षित डिब्बों में अनधिकृत यात्री

769. श्री सौम्य रंजन : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अधिकांश रेलगाड़ियों के आरक्षित 3 टियर, प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित डिब्बों में अनधिकृत यात्रियों के प्रवेश संबंधी शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) विशेषकर गाड़ियों के स्लीपर श्रेणी के सवारी डिब्बों में अनधिकृत यात्रियों के प्रवेश की कुछ शिकायतें नोटिस में आई हैं।

(ख) विशिष्ट शिकायतों पर अनुवर्ती कार्रवाई करने के अलावा उचित प्राधिकार के बिना यात्रा करने वाले व्यक्तियों को पकड़ने के लिए रेल सुरक्षा बल तथा राजकीय रेल पुलिस के सहयोग से वाणिज्य तथा सतर्कता विभागों द्वारा निरंतर अचानक जांच की जाती है। रेल अधिनियम के उपबंधों के अंतर्गत ऐसे व्यक्तियों के खिलाफ कार्रवाई की जाती है। गाड़ियों में तथा भेद्य खण्डों में टिकट जांच की गतिविधियां तेज कर दी जाती हैं।

वैगन उद्योग

770. श्री रूपचंद पाल : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में रुग्ण वैगन उद्योग को पुनरुज्जीवित करने की सरकार की कोई योजना है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). रेलवे बोर्ड वास्तविक आवश्यकताओं के आधार पर वर्ष दर वर्ष माल डिब्बों के प्रमाण के लिए माल डिब्बा उद्योग तथा रेलवे के अपने कारखानों को आर्डर प्रस्तुत करता है। पिछले दो वर्षों के दौरान माल डिब्बा उद्योग को माल डिब्बों के लिए दिए गए आर्डर इस प्रकार हैं :—

1994-95 = 10,800 चौपहिया इकाइयां

1995-96 = 16,085 चौपहिया इकाइयां

चालू वर्ष 1996-97 के दौरान 25000 चौपहिया माल डिब्बों के प्रापण की योजना बनाई गई है।

आई.सी.ए.आर. में आरक्षण

771. श्री संतोष कुमार गंगवार : क्या **कृषि मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नौकरियों में अन्य पिछड़े वर्ग के लोगों को आरक्षण और आयु सीमा में छूट प्रदान करने के लिए मंडल आयोग की सिफारिशों को भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद में वैज्ञानिकों के चयन में लागू किया गया है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) महत्वपूर्ण सिफारिशों को अविलंब लागू करने के लिए सरकार द्वारा कदम उठाए जा रहे हैं?

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : (क) भारत सरकार के अनुदेशों के अनुसार वैज्ञानिक पदों में अन्य पिछड़ी जातियों को 27 प्रतिशत आरक्षण प्रदान किया जाता है, जहां अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लिए आरक्षण होता है। प्रवेश स्तर पर सीधी नियुक्ति होने पर वैज्ञानिक पदों को भरने के लिए अन्य पिछड़ी जातियों को ऊपरी आयु सीमा में 3 3 वर्षों की छूट भी दी जाती है।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते।

[हिन्दी]

आमान परिवर्तन

772. प्रो. रासा सिंह रावत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली-अहमदाबाद, जयपुर-अजमेर-मारवाड़ जंक्शन रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने संबंधी कार्य को पूरा किए जाने हेतु निर्धारित लक्ष्य क्या हैं;

(ख) लक्ष्य प्राप्ति में विलंब के कारण क्या हैं;

(ग) इस परियोजना का कार्य कितना पूरा किया जा चुका है और उस पर कितनी धनराशि खर्च की गई है;

(घ) शेष कार्य को पूरा करने में कितना समय लगेगा और इस प्रयोजनार्थ कितनी राशि नियत की गई है; और

(ङ) आमान परिवर्तन के दौरान यात्रियों की सुविधा के लिए क्या वैकल्पिक व्यवस्था की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) परियोजना को पूरा करने की मूल लक्ष्य तिथि 31.3.96 थी।

(ख) पेट्रोलियम मंत्रालय के अनुरोध पर कांडला, भटिंडा तेल पाइप लाइन के चालू होने तक कुछ खंडों पर कार्य न होने के कारण विलंब हुआ।

(ग) अब तक पूरा किए गए खंड निम्नानुसार हैं :—

1. दिल्ली-अजमेर (444 कि.मी.)
2. मेहसाणा-अहमदाबाद (52 कि.मी.)
   इस परियोजना पर अब तक खर्च हुई राशि 502.30 करोड़ रुपये है।

(घ) शेष कार्य अजमेर-मेहसाणा (423 कि.मी.) के फरवरी 1997 तक पूरा हो जाने की आशा है। 96-97 के लिए निर्धारित राशि बजट प्रलेख में उपलब्ध होगी जिसे सदन में आज बाद में रखा जाएगा।

(ङ) राज्य सरकार से अतिरिक्त बस सेवाएं चलाने का अनुरोध किया जाएगा।

[अनुवाद]

सिलीगुड़ी से अलीपुरद्वार

773. प्रो. जितेन्द्र नाथ दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिलीगुड़ी से अलीपुरद्वार बरास्ता दोमोहोनी, मालबाजार से एक वैकल्पिक बड़ी रेल लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यह कार्य कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). जलपाईगुड़ी और बोंगाईगांव के बीच ब.ला. के दोहरीकरण के स्थान पर बोंगाईगांव-सिलीगुड़ी (275 कि.मी.) खण्ड के आमान परिवर्तन का कार्य आगामी वर्षों में शुरू किया जायेगा।

विदेशी शरणार्थी

774. श्री राजीव प्रताप रूडी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में कितने विदेशी शरणार्थी रह रहे हैं;

(ख) उक्त कितने-कितने शरणार्थी किन-किन देशों से आए हैं;

(ग) क्या उन्हें भारतीय नागरिकता के लिए राजनीतिक शरण दी गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार उन्हें उनके देशों को वापस भेजने का है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) और (ख). भारत में रह रहे विदेशी शरणार्थी और उनके मूल देश का नाम इस प्रकार है :—

मूल देश का नाम	शरणार्थियों की संख्या
तिब्बत	98,000
श्री लंका	87,729
बंगला देश (चकमा और हाजोंग)	66,234
बर्मा	52
	2,52,015

इसके अलावा मेंडेट ऑफ द यूनाइटेड नेशंस हाई कमीशन फॉर रिफ्यूजीज के अधीन 18,932 अफगानी, 255 सोमाली तथा अन्य राष्ट्रों के 808 शरणार्थी भारत में रह रहे हैं।

(ग) और (घ). भारतीय नागरिकता अधिनियम, 1955 के प्रावधानों के अनुसार भारतीय नागरिकता प्रदान की जाती है। शरणार्थियों को नागरिकता प्रदान करने के लिए नागरिकता अधिनियम, 1955 में कोई विशेष प्रावधान नहीं है। भारत सरकार की नीति के अनुसार उनके देशों के साथ द्विपक्षीय विचार-विमर्श के आधार पर शरणार्थियों को स्वैच्छिक आधार पर उनके संबंधित देशों को वापस भेजा जा रहा है।

[हिन्दी]

भारत-पाक सीमा पर कांटेदार तार की बाड़ लगाना

775. श्री महेन्द्र सिंह भाटी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत-पाक सीमा पर कितने किलोमीटर तक कांटेदार तार की बाड़ लगाई जा चुकी है तथा कितने किलोमीटर क्षेत्र में लगाये जाने का प्रस्ताव है;

(ख) बाड़ लगाने के लिए नियुक्त की गयी एजेंसी/ठेकेदार का नाम और पता क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा इस कार्य पर कितनी धनराशि व्यय की गयी है और किए जाने का प्रस्ताव है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) भारत-पाक सीमा के साथ-साथ बाड़ लगाने के कार्य की प्रगति इस प्रकार है :—

	कार्य पूरा कर लिया गया	कार्य पूरा किया जाना है।
पंजाब	451 कि.मी.	—
राजस्थान	600 कि.मी.	435 कि.मी.
जम्मू	—	180 कि.मी.
गुजरात	भू-भाग बाड़ लगाने के लिए उपयुक्त नहीं है।	

(ख) कार्य केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के माध्यम से करवाया जा रहा है।

(ग) अभी तक कुल 225.00 करोड़ रुपये की राशि खर्च की जा चुकी है तथा चल रहे शेष कार्य पर 113.00 करोड़ रुपये की राशि खर्च करने का प्रस्ताव है।

[अनुवाद]

आई.पी.सी.एल. द्वारा भूमि की खरीद

776. श्री मोहन रावले : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इण्डियन पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड ने 1990 में महाराष्ट्र हाउसिंग एण्ड एरिया डेवलपमेंट अथोरिटी (एम.एच.ए.डी.ए.) से सार्वजनिक नीलामी के माध्यम से दो भूखण्ड पट्टे पर खरीदे थे;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके लिए कितनी राशि का भुगतान किया गया; और

(ग) उक्त भूमि का तब से किस प्रयोजनार्थ उपयोग किया गया है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) से (ग). इण्डियन पेट्रो-केमिकल्स कारपोरेशन लिमिटेड (आई पी सी एल) ने सूचित किया है कि उन्होंने एम एच ए डी ए से सार्वजनिक नीलामी में बम्बई के वरसोवा क्षेत्र में भूमि के दो प्लाट निम्नलिखित विवरण के अनुसार प्राप्त किए हैं :—

प्लाट सं.	क्षेत्र (स्कवेयर मीटर)	राशि (रु. में)
1/आर डी पी-2	1539.85	2,47,74,876/-
30/आर डी पी-2	1408.53	2,16,44,035/-

इन प्लाटों को आई पी सी एल के बम्बई स्थित कर्मचारियों के लिए आवासीय मकानों, पारगमन स्थल तथा गेस्ट हाउस के निर्माण के लिए अधिग्रहीत किया गया था। इन प्लाटों की लीज डीड निष्पादित की जा रही है और लीज डीड के पूरा हो जाने के पश्चात निर्माण कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जायेगा।

उप-नगरीय रेलवे स्टेशन

777. श्रीमती जयवंती नवीनचन्द्र मेहता : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की उप-नगरीय रेलवे स्टेशनों विशेषकर चरती रोड रेलवे प्लेटफार्म के कार्यकरण में सुधार लाने की योजना है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) (एक) चर्नी रोड स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 3 और 4 का 12 डिब्बों वाली गाड़ी को ठहराने के लिए विस्तार किया गया है, (दो) प्लेटफार्म न. 3 और 4 पर ऊपरी पैदल पुल का निर्माण किया जा रहा है, (तीन) नये ऊपरी पैदल पुल को दक्षिणी छोर पर मुम्बई नगर निगम के ऊपरी पैदल पुल से जोड़ने के लिए एक स्काई वाक की योजना बनाई गई है, (चार) मैरिन ड्राईव से चर्नी रोड स्टेशन तक के लिए पहुंच पथ में सुधार किया जा रहा है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

शताब्दी एवं पैलेस ऑन व्हील्स रेलगाड़ी शुरू करना

778. श्री टी. गोपाल कृष्ण : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार हैदराबाद से शताब्दी एक्सप्रेस एवं पैलेस ऑन व्हील्स गाड़ियां चलाने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). हैदराबाद से शताब्दी एक्सप्रेस शुरू करने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं हैं। तथापि "पैलेस ऑन व्हील्स" किस्म की पर्यटक गाड़ी हैदराबाद के रास्ते, निम्नलिखित सर्किट पर चलाए जाने का प्रस्ताव है — मुंबई-औरंगाबाद (अजंता/एलौरा)-नांदेड-सिकंदराबाद-हैदराबाद-पुणे-मुंबई।

असम में पशुपालन और डेयरी योजनाएं

779. डा. अरूण कुमार शर्मा : क्या पशुपालन और डेयरी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) असम में पशुपालन और डेयरी विकास के लिए लागू की जा रही विभिन्न केन्द्रीय योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) इस प्रयोजनार्थ गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष योजनावार कितनी-कितनी धनराशि आबंटित की गई; और

(ग) इस अवधि के दौरान निर्धारित लक्ष्यों और प्राप्त उपलब्धियों का योजनावार ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्रालय में पशुपालन और डेयरी विभाग के राज्य मंत्री (श्री रघुवंश प्रसाद सिंह) : (क) और (ख). पशुपालन एवं डेयरी विकास के लिए असम में क्रियान्वित की जा रही विभिन्न केन्द्रीय तथा केन्द्र प्रवर्तित योजनाओं की सूची और 1993-94, 1994-95 तथा 1995-96 के दौरान निर्मुक्त निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) विभिन्न योजनाओं के क्रियान्वयन के परिणामस्वरूप, प्रमुख पशुधन उत्पादों के उत्पादन में सुधार होने की संभावना है। असम में 1993-94, 1994-95 तथा 1995-96 के दौरान दूध तथा अण्डा उत्पादन के बारे में निर्धारित लक्ष्य तथा प्राप्त उपलब्धियां इस प्रकार हैं :—

	1993-94		1994-95		1995-96	
	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि (प्रत्याशित)
दूध (मिलियन टन)	0.78	0.67	0.82	0.70	0.85	0.05
अण्डा (मिलियन सं.)	590	449	609	460	604	604

विवरण

(लाख रुपए में)

क्र.सं.	योजना का नाम	के दौरान निर्मुक्त निधियां 1993-94	1994-95	1995-96
1.	हिमित वीर्य प्रौद्योगिकी तथा संतति परीक्षण कार्यक्रम का विस्तार	—	9.27	4.00
2.	राष्ट्रीय पशुप्लेग उन्मूलन परियोजना	5.00	6.75	7.25
3.	पशु रोग के नियंत्रण के लिए राज्यों को सहायता	25.25	30.00	—
	1. पशुधन रोगों का क्रमबद्ध नियंत्रण	21.75	10.00	—
	2. खुरपका तथा मुंहपका रोग नियंत्रण कार्यक्रम	—	10.00	—
	3. पशु रोग निगरानी	3.50	10.00	—
4.	व्यावसायिक दक्षता विकास	3.53	—	1.05
5.	बूचड़खानों में सुधार/पशु शव उपयोग केन्द्रों तथा प्राथमिक निस्त्वतन एककों की स्थापना के लिए राज्यों की सहायता	122.60	—	—
6.	प्रमुख पशुधन उत्पादों के उत्पादन का अनुमान लगाने के लिए एकीकृत नमूना सर्वेक्षण	2.25	1.65	2.37
7.	एकीकृत सूअर विकास के लिए राज्यों को सहायता	—	6.00	—
8.	पशुपालन विस्तार कार्यक्रम	—	25.00	10.30
9.	गैर-ऑपरेशन फ्लड, पहाड़ी तथा पिछड़े क्षेत्रों में एकीकृत डेयरी विकास परियोजना	—	400.00	—

बड़े शहरों में वायु प्रदूषण

780. श्री बनवारी लाल पुरोहित : क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली और अन्य बड़े शहरों में वायु प्रदूषण तेजी से बढ़ रहा है और केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड इसे रोकने में असफल रहा है;

(ख) यदि हां, तो कारणों सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा इन शहरों में बढ़ रहे प्रदूषण को रोकने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं अथवा उठाए जाने का विचार है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : (क) और (ख). बड़े शहरों में वायु प्रदूषण में वृद्धि हो रही है जो मुख्य रूप से औद्योगिक और घरेलू उत्सर्जनों की तुलना में मोटर-गाड़ियों के उत्सर्जनों से अधिक होता है। यह मुख्यतया सभी बड़े शहरों में वाहनों की संख्या में वृद्धि के कारण है। मोटर-गाड़ियों से होने वाले प्रदूषण को मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (1988 में यथासंशोधित) के उपबंधों के तहत विभिन्न राज्यों के राज्य परिवहन विभागों द्वारा नियंत्रित किया जा रहा है।

केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने वायु प्रदूषण फैलाने वाले उद्योगों की प्रमुख श्रेणियों से निकलने वाले उत्सर्जनों के लिए परिवेशी वायु गुणवत्ता मानक और उत्सर्जक मानक अधिसूचित किए हैं। इन मानकों को राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों द्वारा कार्यान्वित किया जाता है।

(ग) बड़े शहरों में वायु प्रदूषण के निवारण एवं नियंत्रण के लिए सरकार द्वारा किए गए प्रस्तावित उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं :

1. केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड राष्ट्रीय परिवेशी वायु गुणवत्ता निगरानी कार्यक्रम के अन्तर्गत परिवेशी वायु गुणवत्ता के एक नेटवर्क के जरिए विभिन्न शहरों, नगरों और औद्योगिक पाकेटों की परिवेशी वायु गुणवत्ता की निगरानी करता है। ये आंकड़े निर्धारित सीमाओं की तुलना में विभिन्न क्षेत्रों में वायु की गुणवत्ता के विश्लेषण के लिए आधार हैं।
2. देश के बड़े नगरों एवं शहरों में मोटर-गाड़ियों द्वारा हो रहे प्रदूषण के बारे में केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा एक बड़ा सर्वेक्षण किया गया। सर्वेक्षण के निष्कर्षों का उपयोग बड़े शहरों में यानीय प्रदूषण के नियंत्रण तथा अपशमन के लिए उपाय तैयार करने के लिए किया गया है।
3. वायु और जल प्रदूषण फैलाने वाले उद्योगों के बड़े सेक्टरों के लिए बहिस्राव और उत्सर्जन मानक अधिसूचित किए गए हैं। उद्योगों को निर्देश दिया गया है कि वे निर्धारित समय-सीमा के अन्दर निर्धारित मानकों का पालन करें।
4. केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के अन्तर्गत वाहनों की सभी श्रेणियों के लिए ठोस और द्रव उत्सर्जन मानकों को विभिन्न राज्यों के परिवहन विभागों द्वारा लागू किया जा रहा है।
5. दिल्ली सरकार के परिवहन विभाग ने मानीय प्रदूषण के स्वास्थ्य पर प्रभावों तथा इसके नियंत्रण के लिए अनुरक्षण उपायों और दण्डिक कार्रवाई पर एक बड़ा जागरूकता कार्यक्रम चलाया है। दिल्ली सरकार के परिवहन विभाग ने मार्च, 1990 और जून, 1995 के बीच कुल 38.42 लाख वाहनों की जांच की। मई-सितम्बर, 1995 के दौरान एक बड़ा "प्रवर्तन अभियान" भी चलाया गया। कुल 5.20 लाख वाहन मालिकों ने प्रदूषण जांच सुविधा का लाभ उठाया।
6. देश भर में आपूर्ति किए जाने वाले पेट्रोल में दिसम्बर, 1996 तक पेट्रोल में सीसे की मात्रा को कम करके अधिकतम 0.15 ग्राम प्रति लिटर तक करने की योजना है।
7. चार पहिए वाले पेट्रोल चालित वाहनों में सीसा रहित पेट्रोल और कैटेलिटिक कन्वर्टर लगाने का एक बड़ा कार्यक्रम चरणबद्ध तरीके से शुरू किया गया। पहला चरण, जो 1.4.1995 से लागू हुआ, में चार पहिए वाले पेट्रोल चालित नए वाहनों के लिए दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास के चार महानगरों में सीसा रहित पेट्रोल शुरू किया गया। इस कार्यक्रम को दिसम्बर, 1998 तक देश के सभी महानगरों में लागू किया जायेगा।
8. कुछ शहरों में पेट्रोल चालित वाहनों में संपीड़ित प्राकृतिक गैस शुरू करने के लिए कदम उठाए गए हैं।
9. लघु औद्योगिक इकाइयों के समूहों में साझे बहिस्राव शोधन संयंत्रों की स्थापना की एक स्कीम चल रही है।
10. बड़ी नदियों के प्रदूषित भागों की सफाई के लिए राष्ट्रीय नदी कार्रवाई योजना तैयार की गई है जिसमें बड़े शहरों और नगरों की नगरपालिकाओं को भी शामिल किया गया है। दूसरे चरण में गंगा कार्य योजना में यमुना नदी की सफाई भी शामिल है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली की सरकार के पास दिल्ली में मलजल शोधन संयंत्रों में वृद्धि करने के लिए एक बड़ा कार्यक्रम है।
11. केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने उद्योगों से इतर स्रोतों से होने वाले शोर प्रदूषण नियंत्रण के लिए एक प्रक्रिया संहिता तैयार की है। इनमें जन सम्बोधन प्रणाली, वायुयानों का चलना, रेलों का चलना, निर्माण कार्य तथा पटाखे फोड़ना शामिल हैं।

रिसर्च, डिज़ाइन और स्टैण्डर्डस आरगेनाइजेशन

781. **श्री बसुदेव आचार्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रिसर्च, डिजाइन और स्टैण्डर्डस आरगेनाइजेशन के यांत्रिकी विभाग में मोटिव पावर, वैगन, कोच और ई.एम.यू./डी.एम. यू. के विकास में कार्यरत अभियंताओं की कुल संख्या कितनी है और इन विभागों की वार्षिक प्रचालन क्षमता कितनी है;

(ख) डीजल इंजनों, विद्युत इंजनों, इंजनों के लिए डिब्बों, मालडिब्बों और अन्य संबंधित संघटकों के लिए विदेशों से प्रौद्योगिकी अंतरण की लागत क्या है;

(ग) क्या रेल विभाग विदेशों से अत्यधिक लागत पर प्रौद्योगिकी खरीद रहा है जबकि रिसर्च, डिजाइन और स्टैण्डर्डस आरगेनाइजेशन में ऐसी प्रौद्योगिकी के लिए हमारे पास पार्याप्त अभियंता हैं;

(घ) मालगाड़ियों की गति 25 किलोमीटर प्रति घंटा क्यों है और रिसर्च, डिजाइन, स्टैण्डर्डस आरगेनाइजेशन इसे बढ़ाने के लिए क्या कदम उठा रहा है; और

(ङ) अधिक गति और कम गति की गाड़ी चलाने में कितना धन लगने का अनुमान है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (अ.आ.मा.सं) एक बहु-विधा संगठन है जो रेल कार्य-प्रणाली के विभिन्न क्षेत्रों में अनुसंधान, अभिकल्प तथा मानकीकरण में लगा है। विभिन्न निदेशालयों के वर्ग "क" तथा "ख" के कुल 112 कर्मचारी रेल इंजनों, माल डिब्बों, सवारी डिब्बों तथा इलैक्ट्रिक मल्टिपल यूनिटों/डी.एम. यू. के विकास संबंधी कार्य में लगे हैं। इन निदेशालयों/कार्यों की वार्षिक परिचालन लागत 10.2 करोड़ रु. है।

(ख) भारतीय रेलों द्वारा हाल ही में किए गए प्रौद्योगिकी हस्तांतरण की लागतें 10 वर्ष की अवधि के लिए बिजली रेल इंजनों की 9.2 मिलियन एस.एफ. तथा 19.2 मिलियन डी.एम. और डीजल रेल इंजनों की 17.5 मिलियन अमरीकी डालर हैं।

(ग) जी नहीं।

(घ) भारतीय रेलों पर मालगाड़ियों (ब.ला.) की वर्तमान औसत गति 23 कि.प्र.घं. है। रेलें तथा अ.अ.मा.सं. विभिन्न उपायों, जिनमें अन्य के अलावा उच्चतर क्षमता वाले रेल इंजनों तथा 100 कि.प्र.घं. की गति के लिए उपर्युक्त मालगाड़ी स्टाक का विकास तथा उनकी शुरूआत करना, आधुनिक टर्नआउटों की शुरूआत करना आदि शामिल है, के जरिए मालगाड़ियों की औसत गति में सुधार करने के प्रयास कर रही हैं।

(ङ) फिलहाल रेलों की उच्च गति वाली गाड़ी (160 कि.प्र. घं.) चलाने की कोई योजना नहीं है।

कोल्हापुर रेलवे स्टेशन

782. **श्री उदयसिंह राव गायकवाड़** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोल्हापुर रेलवे स्टेशन को पूना मंडल के प्रशासनिक नियंत्रण में लाने के लिए कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) इस आग्रह पर की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (घ). दक्षिण मध्य रेल के कोल्हापुर-मिराज-पुणे खंड को मध्य रेल के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन लाने के लिए काफी संख्या में अनुरोध प्राप्त हुए हैं। जोनों व मंडलों के बीच क्षेत्रीय पुनर्व्यवस्था के लिए प्रस्ताव को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

आसनसोल स्टेशन पर कार-शेड

783. **श्री हाराधन राय** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसनसोल स्टेशन पर प्रस्तावित कार-शेड स्थापित करने का कार्य प्रारम्भ हो गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

रेलगाड़ियों का रद्द किया जाना

784. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू मानसून मौसम के दौरान राष्ट्रीय राजधानी से दक्षिण की ओर जाने वाली किन-किन तथा कितनी रेलगाड़ियों को रद्द किए जाने का विचार है;

(ख) रद्द की गई रेलगाड़ियों के कारण यात्रियों को कम से कम परेशानी हो इसके लिए क्या उपाय किए गए हैं;

(ग) क्या इस वर्ष ग्रीष्म अवकाश के दौरान कोई विशेष रेलगाड़ियां शुरू की गई थीं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). कोई नहीं, मानसून के दौरान केवल रेलपथ, पुल, शिरोपरि, आपूर्ति, आदि के प्रभावित होने पर ही गाड़ियां कम से कम रद्द की जाती हैं।

(ग) जी हां।

(घ) मई 1996 में हजरत निजामुद्दीन से मद्रास तक तीन विशेष गाड़ियां चलाई गई थीं।

[हिन्दी]

गिरिडीह से रांची तक रेल लाइन

785. **श्री आर.एल.पी. वर्मा** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गिरिडीह से रांची, बरास्ता कोडरमा-हजारीबाग टाउन, तक (295 कि.मी.) रेल लाइन का निर्माण करने के लिए 1978 से 1991 के बीच अनेक बार सर्वेक्षण किया गया है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इस लाइन के निर्माण की राशि को 1991 के रेल बजट में शामिल नहीं किया गया था; और

(ग) यदि हां, तो क्या वर्ष 1996-97 के रेल बजट में उक्त कार्य के लिए कोई प्रावधान करने का है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) सर्वेक्षण 1986 में किया गया था और 1991 में अद्यतन कर दिया गया था। परियोजना योजना आयोग को भेजी गई थी जिन्होंने उसे अनुमोदित नहीं किया था, इसलिए कार्य स्वीकृत नहीं किया गया था।

(ख) जी, हां।

(ग) जी नहीं।

यूरिया घोटाला

786. **श्री कचरू भाऊ राऊत** :
श्री प्रमोद महाजन :
डा. रमेश चन्द तोमर :
श्री राधा मोहन सिंह :
श्री देवी बक्स सिंह :
श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही :
श्री महेश कुमार एम. कनोडिया :
श्री सनत कुमार मंडल :
श्री रामेश्वर पाटीदार :
श्रीमती जयवंती नवीनचंद्र मेहता :
श्रीमती शीला गौतम :
श्री ई. अहमद :
श्री कोडीकुनील सुरेश :
डा. जी.एल. कनौजिया :

क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हाल ही में हुए यूरिया घोटाले का विस्तृत ब्यौरा क्या है; और

(ख) दोषी व्यक्तियों के खिलाफ की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शीश राम ओला) : (क) एन.एफ.एल. ने 9 नवम्बर, 1995 को 190 अमेरिकी डालर प्रति मीट्रिक टन के लागत एवं भाड़ा मूल्य के आधार पर 2 लाख मीट्रिक टन बोरी यूरिया की आपूर्ति के लिए मैसर्स कर्सन लि., अंकारा के साथ संविदा पर हस्ताक्षर किए। संविदा का कुल मूल्य 38 मिलियन अमेरिकी डालर था जिसमें से 0.38 मिलियन अमेरिकन डालर 2.11.95 को बीमा प्रीमियम के लिए और शेष 37.62 मिलियन अमेरिकी डालर 14.11.95 को मैसर्स कर्सन लि. के बैंक खाते में जारी किए गए।

ये रकमें अंततः 5.12.95 को उनके खातों में भेज दी गयी। संविदा की शर्तों के अनुसार विक्रेता ने फर्स्ट क्लास लायड्स इंस्योरेंश पालिसी द्वारा 100% नकद पूर्व-भुगतान के लिए प्रति-प्रत्याभूति का वचन दिया जिसमें यह बताया गया कि विक्रेता, गैर-अदायगी तथा कार्य के गैर-निष्पादन का जोखिम शामिल होगा।

एन.एफ.एल. के तत्कालीन प्रबन्ध निदेशक ने यह सूचित किया था कि एनएफएल ने निविदा आमन्त्रित किए बगैर एकल पार्टी आधार पर संविदा इसलिए की थी क्योंकि यूरिया के लिए प्रस्तावित मूल्य अर्थात् सी.आई.एफ आधार पर 190 अमेरिकी डालर प्रति मी.टन अत्यधिक लाभदायक था। इस कारण साख पत्र (एलसी) खोलने के बजाय जो यूरिया के आयात के लिए भुगतान हेतु सामान्य स्वीकृत माध्यम है शत प्रतिशत नकद भुगतान करने के लिए वे सहमत हुए।

एन.एफ.एल. के तत्कालीन, प्रबन्ध निदेशक ने अपने अधिकारों का अतिक्रमण करते हुए तथा अनुमोदन के लिए निदेशक मंडल के ध्यान में इसे लाये बिना अपने ही स्तर पर सौदे की मंजूरी दे दी।

आपूर्तिकर्ताओं द्वारा कुल रकम की प्राप्ति की तारीख से 5 माह के भीतर यूरिया की आपूर्ति की जानी थी अर्थात् संपूर्ण 2 लाख मीटरी टन यूरिया की आपूर्ति 4 मई 1996 तक पूरी हो जानी थी। तथापि, संविदा का पालन करने के लिए बारंबार आश्वासन देने के बावजूद भी पार्टी ने इस अवधि के भीतर कोई आपूर्ति नहीं की, 5 माह की अवधि समाप्त होने के बाद भी यूरिया की आपूर्ति नहीं हुई। डिलिवरी प्राप्त करने के एनएफएल के लगातार प्रयास का भी कोई परिणाम नहीं प्राप्त हुआ। लायड इन्स्योरेंश पालिसी केवल समुद्री जोखिमों के लिए थी और उसमें विक्रेता द्वारा गैर-अदायगी अथवा गैर-निष्पादन के विरुद्ध एनएफएल शामिल नहीं था।

अग्रिम भुगतान की वापसी के लिए एन.एफ.एल. समझौते की संविदा की शर्तों के अनुसार इंटरनेशनल चैम्बर ऑफ कामर्स के साथ मध्यस्था कार्रवाई कर रही है।

(ख) सतर्कता जांच की रिपोर्ट के आधार पर 2.5.96 को हुए निदेशक मंडल के निर्णय के पश्चात 4.5.96 से एनएफएल के सात कार्यरत अधिकारियों को निलंबित कर दिया गया। तत्पश्चात

तत्कालीन प्रबन्ध निदेशक, एनएफएल श्री सी.के. रामाकृष्णनन को सरकार ने 24.5.96 को निलंबित कर दिया।

25.4.96 को मामले को जांच के लिए सी.बी.आई. को सौंपा गया। उनकी जांच और सरकार द्वारा की गई शिकायत तथा एन एफ एल द्वारा 19.5.96 को चार व्यक्तियों अर्थात् सर्वश्री टमकी अलान्कस, सीहान क्रांची, डी.एस. कंवर तथा सदाशिव राव के खिलाफ दायर अपराधिक शिकायत के आधार पर सी.बी.आई. ने श्री सी.के. रामाकृष्णनन प्रबन्ध निदेशक, एन एफ एल (निलंबित) और पूर्व कार्यकारी निदेशक (विपणन) एन एफ एल, श्री डी.एस.कंवर को गिरफ्तार किया। इसके पश्चात् सौदे से संबद्ध कुछ अन्य लोगों को गिरफ्तार किया गया। सी.बी.आई. प्रवर्तन निदेशालय के साथ मामले की आगे जांच कर रही है।

[अनुवाद]

महिलाओं पर अत्याचार

787. श्री संतोष कुमार गंगवार : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रामपुर क्रासिंग पर महिला आन्दोलनकारियों के साथ हाथापाई की घटना के संबंध में कोई जांच की गयी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा कितने व्यक्तियों को दोषी पाया गया है और कितने अधिकारियों के विरुद्ध कानूनी कार्यवाही की जा रही है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने बलात्कार के सात मामले, उत्पीड़न के 14 मामले दर्ज किए थे और इनकी जांच की थी। कुल मिलाकर, सत्रह मामलों में आरोप-पत्र दिए गए थे। चार मामले, सबूतों के अभाव में बन्द कर दिए गए थे।

केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा दो आरोपपत्र दाखिल कराए थे। प्रथम आरोपपत्र में 27 अधिकारियों पर भा.दं.सं. की धारा-120 बी, 376, 354, 392, 323 एवं 509 के अंतर्गत मुकद्मा चलाया गया है। दूसरे आरोपपत्र में, दो अधिकारियों पर, भा.दं.सं. की धारा 354, 323, 376, 392, एवं 509 के साथ पठित धारा-120 बी के तहत मुकदमा चलाया गया है।

फुलेरा-रिगांज-रिवाड़ी रेल लाइन

788. प्रो. रासा सिंह रावत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश के अविकसित और पिछड़े राज्यों को मुख्य धारा में लाने के उद्देश्य से एक समान रेल लाइन (बड़ी लाइन) बिछाने की नीति तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो राजस्थान में अब तक कितनी मीटर रेल लाइनें बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दी गई हैं और चालू हो गई हैं;

(ग) इस कार्य पर अब तक रेल लाइनवार कुल कितनी धनराशि खर्च की गई है;

(घ) क्या फुलेरा-रिगांज-रिवाड़ी मीटरगेज रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के संबंध में निर्णय ले लिया गया है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यह कार्य कब तक पूरा हो जायेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). राजस्थान में अब तक निम्नलिखित खण्डों को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया गया है। प्रत्येक परियोजना पर किया गया व्यय नीचे दर्शाया गया है।

मार्ग तथा खण्ड जिनका पहले ही आमान परिवर्तन किया गया है :

खण्ड	किमी.	वर्ष	परियोजना में अब तक किया गया व्यय
1	2	3	4
1. फुलेरा-जोधपुर-लालगढ़ कोलायत मेड़ता रोड-मेड़ती सिटी			299.10 करोड़ रु.
लालगढ़-कोलायत	46	92-93	
लालगढ़-मेड़ता रोड	177	92-93	
फुलेरा-जोधपुर-भगत की कोठी	261	93-94	
पचपदरा-मकराना	21	95-96	
मेड़ता रोड-मेड़ता सिटी	15	93-94	

1	2	3	4
2. सवाई माधोपुर-जयपुर-फुलेरा			133.04 करोड़ रु.
जयपुर-सवाई माधोपुर	133	92-93	
जयपुर-फुलेरा	55	93-94	
3. रिवाड़ी-जयपुर	225	94-95	110 करोड़ रु.
4. फुलेरा-अहमदाबाद			192.76 करोड़ रु.
फुलेरा-अजमेर	81	94-95	
5. जोधपुर-जेसलमेर	295	94-95	120.56 करोड़ रु.

(घ) और (ङ). फुलेरा-रिगांस-रिवाड़ी लाइन के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है। एक बार सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त हो जाने के बाद परियोजना पर आगे विचार करना संभव हो जाएगा।

[हिन्दी]

मवेशियों का सीमापार पाकिस्तान चले जाना

789. **श्री महेन्द्र सिंह भाटी :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान राजस्थान में भारत-पाक सीमा पर भारतीय मवेशियों के सीमा पार पाकिस्तान के क्षेत्र में चले जाने संबंधी कितने मामले दर्ज किये गये हैं;

(ख) इन शिकायतों का ब्यौरा क्या है;

(ग) भारतीय मवेशी मालिकों को मवेशियों को वापस कर दिये जाने संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) मवेशी मालिकों के कितने मामले विचाराधीन हैं और सरकार द्वारा इन मामलों पर क्या कार्यवाही किये जाने का विचार है; और

(ङ) सरकार द्वारा भारतीय मवेशियों को सीमा पार पाकिस्तान के क्षेत्र में न जाने देने अथवा मवेशियों को जबरन सीमा पार ले जाने की घटनाओं को रोकने हेतु क्या उपाय किये जा रहे हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद मकबूल डार) : (क) 41 मामले।

(ख) विवरण-I संलग्न है।

(ग) विवरण-II संलग्न है।

(घ) सभी शेष 17 मामलों पर आगे पैरवी, मासिक भारत-पाकिस्तान सीमा बैठकों के माध्यम से पाकिस्तानी रैंजरों के साथ की जा रही है।

(ङ) राजस्थान में पूरी भारत-पाकिस्तान सीमा पर शीघ्रातिशीघ्र बाड़ लगाने के प्रयास किए जा रहे हैं।

विवरण-I

उन शिकायतकर्ताओं के नाम जिन्होंने अपने पशुओं के पाकिस्तान चले जाने के बारे में सूचना दी है।

विवरण

1. भूण सिंह, पुत्र कौशल सिंह, गांव-केलनोर, जिला बाड़मेर
2. तमची राम, दासर, जिला बाड़मेर
3. मल्लाह पुत्र नीमड़ा, बितेनिया, जिला बाड़मेर
4. अगर सिंह, गांव-नवापुरा, जिला बाड़मेर
5. थान सिंह, पुत्र इन्दर सिंह, तेमलोड़ा, जिला बाड़मेर
6. पुम्मा, तारमोच, जिला बाड़मेर
7. मिरखा राम, पुत्र मेघवाल, गांव-आकली, जिला बाड़मेर
8. रायधन, बानेकी बस्ती, जिला बाड़मेर
9. हयात खान, पुत्र लाला खान, लाले का तला, जिला बाड़मेर
10. मीरा, पुत्र स्वाई, नवाब की ढांणी जिला बाड़मेर
11. हरी कमाल, पुत्र हुसैन गांव-अमीन का पाड, जिला बाड़मेर
12. नवाब अली, पुत्र दीन मोहम्मद, गांव-चंडी का पाड, जिला बाड़मेर
13. समता राम, पुत्र हवा राम, केलनोर जिला बाड़मेर
14. हैदर पुत्र भीमा, नूर की ढाणी, जिला बाड़मेर
15. बिक्रम पुत्र रवंगारा राम, ममियानी जिला बाड़मेर
16. दीप सिंह, पुत्र जबर सिंह, सितरोई जिला जैसलमेर
17. जबर सिंह पुत्र दरबार लुनाड, जिला जैसलमेर
18. इब्राहीम, खारा खांड, जिला जैसलमेर

वर्ष, 1994

विवरण

1. हरी सिंह, नालसिंदर, गादरा जिला बाड़मेर
2. पद्मा राम-दो मामले पुत्र जमाराम, एच के ताला जिला बाड़मेर
3. नमत, राम पुत्र मानाराम तिरमोही, जिला बाड़मेर
4. मीर खान, चांडी का पाड, जिला बाड़मेर
5. रेशा, जिला बाड़मेर
6. जबर सिंह, पुत्र दरबार सिंह लुनाड, जिला बाड़मेर
7. इब्राहीम, खारा खांड, जिला बाड़मेर

वर्ष, 1995

1. अगर सिंह, पुत्र चंडाल सिंह, रोहिडी, जिला बाड़मेर
2. हाजी मोहिदीन, के के डी, जिला बाड़मेर
3. भीम सिंह पुत्र कौशल सिंह गांव केलनोर, जिला बाड़मेर
4. मूसा खान, सकूर की ढाणी, जिला बाड़मेर
5. सादिक पुत्र पिकुआ लाडी का पाड, जिला बाड़मेर
6. हुसैन, एस के पाड, जिला बाड़मेर
7. बाबू धरम सिंह, पुत्र जबर सिंह होहिरी, जिला बाड़मेर
8. भीक सिंह, पुत्र मदन सिंह साजद का पाड, जिला बाड़मेर
9. हाजी इस्माइल पुत्र खान खादीन जिला बाड़मेर
10. गुलाम खान पुत्र मद्हाल खान, मुखान का पाड, जिला बाड़मेर
11. हाजी खान, झालूं जिला बाड़मेर
12. हथे सिंह पुत्र राम सिंह, पांचला, जिला बाड़मेर
13. शैतान सिंह पुत्र राज सिंह, पांचना, जिला बाड़मेर
14. पन्ने सिंह पुत्र कालू सिंह, गांव-बिजासर जिला बाड़मेर
15. सूरत सिंह पुत्र धन सिंह, रामगढ़ जैसलमेर

विवरण-II

उन शिकायतकर्ताओं के नाम जिनके पशु वापस आ गए

वर्ष-1993

1. भूड सिंह, पुत्र कौशल सिंह, गांव-केलनोर, जिला बाड़मेर
2. तमची राम, दासर, जिला बाड़मेर
3. मल्लाह पुत्र नीमड़ा, बितेनिया, जिला बाड़मेर
4. पुम्मा, तारमोच, जिला बाड़मेर
5. मिरखा राम पुत्र मेधवाल, गांव-आकली जिला बाड़मेर
6. रायधन, बाने की बस्ती, जिला बाड़मेर
7. हयात खान, पुत्र लाला खान, लाले का तला, जिला बाड़मेर
8. हरी कमाल पुत्र हुसैन, गांव-अमीन का पाड, जिला बाड़मेर
9. नवाब अली पुत्र दीन मोहम्मद, गांव-चंडी का पाड, जिला बाड़मेर
10. समता राम पुत्र हवा राम, केलनोर जिला बाड़मेर
11. हैदर पुत्र भीमा, नूर की ढाणी, जिला बाड़मेर
12. विक्रम पुत्र खंगारा राम, ममियानी जिला-बाड़मेर

वर्ष, 1994

1. हरी सिंह, नैसिंदर, गादरा, जिला बाड़मेर
2. नमता राम पुत्र मानाराम, तिरमोही, जिला बाड़मेर
3. मीर खान, चांडी का पाड, जिला बाड़मेर
4. रेशा, जिला बाड़मेर
5. जबर सिंह, पुत्र दरबार सिंह, लुनाड जिला बाड़मेर
6. इब्राहीम, खारा खांड, जिला बाड़मेर

वर्ष, 1995

1. भीम सिंह पुत्र कौशल सिंह, गांव केलनोर, जिला बाड़मेर
2. सादिक पुत्र पिकुआ, लाडी का पाड, जिला बाड़मेर
3. हुसैन, एस के पांड, जिला बाड़मेर
4. भीक सिंह, पुत्र मदन सिंह साजद का पाड, जिला बाड़मेर
5. हाजी इस्माइल पुत्र दईम खान खादीन जिला बाड़मेर
6. पन्ने सिंह पुत्र कालू सिंह गांव-बिजासर जिला बाड़मेर

[अनुवाद]

रेलवे कर्मचारी सहकारी स्टोर

790. श्री मोहन रावले : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के उच्चतम न्यायालय ने 7 सितम्बर, 1994 के अपने एक निर्णय में यह निर्देश दिया था कि रेलवे कर्मचारी सरकारी स्टोरों में कार्यरत कर्मचारियों को 1 जुलाई, 1990 से उसके वर्तमान पदों पर रेलवे के नियमित कर्मचारियों के रूप में मान लिया जाये;

(ख) क्या इस निर्णय को लागू कर दिया गया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). माननीय उच्चतम न्यायालय ने अपने दिनांक 7 सितंबर, 1994 के निर्णय के तहत केन्द्रीय प्रशासनिक अधिकरण, मद्रास के दिनांक 29.6.90 ओ ए सं. 305/88 के निर्णय, जिसमें माननीय अधिकरण ने रेलों को दक्षिण रेलवे में रेल कर्मचारी कोआपरेटिव स्टोर्स के कर्मचारियों को नियमित रेल कर्मचारियों के रूप में मानने और उन्हें । जुलाई, 1990 से तदनुरूपी पदों पर तैनात नियमित रेल कर्मचारियों की भांति वेतनमान देने के संबंध में निदेश दिया था, के विरुद्ध याचिका की गई रेलों की विशेष अनुमति याचिका को रद्द कर दिया था। बाद में माननीय उच्चतम न्यायालय की एक तीन न्यायाधीशों की पीठ ने एस.एल.पी. सं. 24287/95 और 28523/95 सहित एस.एल.पी.सं. 14446/95 (भारत सरकार बनाम जे.बी. सुमैया एवं अन्य) में दिनांक 15.12.95 के अपने आदेश के तहत यह निर्णय दिया कि रेल कोआपरेटिव स्टोर्स/सोसाइटियों द्वारा नियुक्त किए गए अधिकारियों तथा कर्मचारियों एवं नौकरों को रेल स्थापना संहिता के अंतर्गत नियमित रेल कर्मचारियों के समतुल्य नहीं माना जा सकता और न ही उन्हें ओहदे, पदोन्नतियों, वेतनमानों, वेतनवृद्धियों आदि की समानता दी जा सकती है। उपर्युक्त निर्णय देते समय तीन न्यायाधीशों की माननीय पीठ ने यह कहा कि मद्रास के केन्द्रीय प्रशासनिक अधिकरण के ओ.ए.सं. 305/88 में दिया गया निर्णय पूरी तरह से गैर कानूनी और अमान्य है। तथापि, माननीय मद्रास पीठ ने अवमानना आवेदन सं. 8/96 तथा 1996 में विविध आवेदन सं. 91 तथा 92 में दिनांक 10.5.96 के अपने आदेश में 172 व्यक्तियों के संबंध में ओ. एस.सं. 305/88 में आदेश को तीन महीने के भीतर अर्थात् 31 अगस्त, 1996 तक कार्यान्वित करने के आदेश दिए हैं।

(ग) और (घ). रेलें इस निर्णय के अंतर्गत आने वाले आवेदकों की सेवा शर्तों के नियमन के लिए तौर-तरीके तैयार करने के लिए माननीय अधिकरण की मद्रास पीठ से कतिपय स्पष्टीकरण प्राप्त करने का अनुरोध कर रही है।

अगथूरी में उपरिपुल

791. **डा. अरूण कुमार शर्मा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार असम में चांगसारी के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 पर अगथूरी में उपरि पुल का निर्माण करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). रेलवे के निर्माण कार्यक्रम 96-97 में शामिल करने के लिए 10.01 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर (रेलवे की भागीदारी 3.01 करोड़ तथा राज्य सरकार की भागीदारी 7 करोड़ रुपये) अगथरी और चांगसारी रेलवे स्टेशनों के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 31 पर कि. मी. 8/0-1 पर समपार सं.एस. के. 2 के बदले में एक ऊपरी सड़क पुल के निर्माण के लिए प्रस्ताव का रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदन कर दिया गया है। संसद द्वारा 1996-97 का रेल बजट पास कर दिए जाने के बाद ही इसे स्वीकृत समझा जाएगा।

रेल गाड़ियों में नागपुर से आरक्षण कोटा

792. **श्री बनवारी लाल पुरोहित** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नागपुर से विभिन्न गाड़ियों में आरक्षण कोटा जो अभी बहुत कम है, उसे बढ़ाने हेतु लगातार मांग की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो इस स्टेशन से विभिन्न गाड़ियों के लिए वर्तमान आरक्षण कोटे का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस आरक्षण कोटे में वृद्धि करने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) और (घ). विभिन्न स्टेशनों के लिये आबंटित आरक्षण कोटे की आवधिक रूप से समीक्षा की जाती है और जहां कहीं व्यवहारिक समझा जाता है वहां समायोजन किया जाता है। नागपुर स्टेशन के लिए की गई समीक्षा के आधार पर वर्ष 1996 के दौरान नागपुर स्टेशन पर निम्नलिखित अतिरिक्त कोटा आबंटित किया गया है।

गाड़ी सं.			दर्जा	अतिरिक्त कोटा	कार्यान्वयन की तिथि
1			2	3	4
1.	2626	नई दिल्ली-त्रिवेन्द्रम केरल एक्सप्रेस	स्लीपर	6	8.1.1996
2.	2616	नई दिल्ली-मद्रास जी.टी. एक्सप्रेस	ए.सी. 3 टियर	2	29.2.1996
3.	1030	हावड़ा-पुणे आजाद हिंद एक्सप्रेस	ए.सी.	6	12.2.1996
			2 टियर स्लीपर	68	12.12.1996

1			2	3	4
4.	1029	पुणे-हावड़ा आजाद हिंद एक्सप्रेस	ए.सी. 2 टियर	6	2.2.1996
			स्लीपर	76	2.2.1996
5.	1006	नागपुर-मुंबई वी.टी. विदर्भ एक्सप्रेस	पहला ए.सी.सी.	10	20.2.1996
			ए.सी. 2 टियर	12	20.2.1996
			ए.सी. 3 टियर	36	15.5.1996
6.	2859	मुंबई वी.टी.-हवड़ा गीतांजलि एक्सप्रेस	ए.सी. 3 टियर	6	26.5.1996
7.	2860	हावड़ा-मुंबई वी.टी. गीतांजलि एक्सप्रेस	ए.सी. 3 टियर	8	24.5.1996
8.	2724	नई दिल्ली-हैदराबाद ए.पी. एक्सप्रेस	ए.सी. 3 टियर	4	24.5.1996
9.	2618	निजामुद्दीन-मंगलौर मंगला एक्सप्रेस	स्लीपर	4	18.7.1996

विवरण

नागपुर स्टेशन पर उपलब्ध आरक्षण-कोटा इस प्रकार है :—

गाड़ी संख्या			कोटा				
			पहला वा.ता. स.डिब्बे	वा.ता. 2 टियर	वा.ता. 3 टियर	पहला दर्जा	स्लीपर दर्जा
1			2	3	4	5	6
1.	6046	नवजीवन एक्सप्रेस	-	-	-	-	8
2.	8034	अहमदाबाद एक्सप्रेस					
		अहमदाबाद	-	5	-	-	34
		गांधीधाम	-	-	-	-	34
		पोरबंदर	-	-	-	-	44
3.	7081	अहिल्यानगरी एक्सप्रेस	-	-	-	2	35
4.	1006	विदर्भ एक्सप्रेस	10	39	36	-	344
5.	8002	मुंबई मेल	-	8	-	3	56
6.	1440	सेवाग्राम एक्सप्रेस	-	40	-	-	496
7.	8030	हावड़ा-कुर्ला एक्सप्रेस	-	-	-	-	38
8.	1030	आजाद हिंद एक्सप्रेस	-	6	-	-	68
9.	7384	महाराष्ट्र एक्सप्रेस					
		पुणे	-	-	-	-	72
		सोलापुर	-	-	-	-	32
		कोल्हापुर	-	26	-	10	200
10.	2430	राजधानी एक्सप्रेस	-	2	20	-	-
11.	2618	मंगला एक्सप्रेस	-	4	-	2	10
12.	6688	नवयुग एक्सप्रेस	-	2	-	-	12

1			2	3	4	5	6
13.	7058	कोचीन एक्सप्रेस					
		मंगलौर	–	–	–	–	5
		कोचीन	–	2	–	–	19
14.	5012	राप्तीसागर एक्सप्रेस	–	4	–	–	16
15.	7490	कोचीन एक्सप्रेस					
		कोचीन	–	–	–	–	12
		तिरूपति	–	–	–	–	4
		हैदराबाद	–	–	–	–	2
16.	2860	गीतांजलि एक्सप्रेस	–	12	8	–	36
17.	2432	राजधानी एक्सप्रेस	–	4	4	–	–
18.	2616	जी.टी. एक्सप्रेस	2	4	2	–	35
19.	2622	तमिलनाडु एक्सप्रेस	–	2	2	–	26
20.	6032	मद्रास एक्सप्रेस	–	–	–	–	4
21.	6040	गंगा कावेरी एक्सप्रेस	–	–	–	–	8
22.	6094	मद्रास एक्सप्रेस	–	–	–	–	14
23.	6018	हिमसागर एक्सप्रेस	–	–	–	–	4
24.	2432	राजधानी एक्सप्रेस	–	2	4	–	–
25.	2626	केरल एक्सप्रेस	–	4	–	4	26
26.	7492	तिरूपति एक्सप्रेस					
		तिरूपति	–	–	–	–	4
		हैदराबाद	–	–	–	–	2
27.	2724	ए.पी. एक्सप्रेस	–	6	4	–	66
28.	7022	दक्षिण एक्सप्रेस					
		हैदराबाद	–	6	–	–	12
		विशाखापत्तनम	–	4	–	–	33
29.	8226	महानदी एक्सप्रेस	–	8	–	–	70
30.	3एनएन	नैनपुर पैसेंजर	–	–	–	5	–
31.	328	टाटानगर पैसेंजर	–	–	–	–	44
32.	8029	कुरला–हावड़ा एक्सप्रेस					
		बोकारो	–	–	–	–	12
		हावड़ा	–	–	–	4	82
33.	8033	अहमदाबाद–हावड़ा एक्सप्रेस	–	2	–	–	–
34.	2859	गीतांजलि एक्सप्रेस	–	16	6	–	98
35.	8001	हावड़ा मेल	3	11	–	6	64
36.	1029	आजाद हिंद एक्सप्रेस	–	6	–	–	76
37.	5011	राप्ती सागर एक्सप्रेस	–	2	–	–	6

	1		2	3	4	5	6
38.	6093	लखनऊ एक्सप्रेस	–	–	–	–	34
39.	6043	पटना एक्सप्रेस	–	2	–	2	16
40.	6039	गंगा कावेरी एक्सप्रेस	–	2	–	2	16
41.	7489	वाराणसी एक्सप्रेस	–	–	–	–	12
42.	7491	वाराणसी एक्सप्रेस	–	–	–	–	19
43.	8225	महानदी एक्सप्रेस	–	4	–	–	40
44.	2407	नागपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस	–	34	–	–	330
45.	2409	बिलासपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस	–	2	–	–	64
46.	2429	राजधानी एक्सप्रेस	–	3	20	–	–
47.	7021	दक्षिण एक्सप्रेस	–	2	–	–	34
48.	8543	समता एक्सप्रेस	–	–	–	–	14
49.	2431	राजधानी एक्सप्रेस	–	2	8	–	–
50.	2617	मंगला एक्सप्रेस	–	4	–	–	6
51.	2615	जी.टी. एक्सप्रेस	–	4	–	–	50
52.	2621	तमिलनाडु एक्सप्रेस	1	6	2	–	56
53.	2625	केरला एक्सप्रेस	–	–	–	4	10
54.	2723	ए.पी. एक्सप्रेस	2	4	–	–	28
55.	8237	छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस	–	–	–	–	17
56.	6017	हिमसागर एक्सप्रेस	–	–	–	–	10
57.	6031	जम्मू तवी एक्सप्रेस	–	–	–	–	12
58.	6687	नवयुग एक्सप्रेस	–	2	–	2	8

रतलाम डिवीजन में उपरिपुल

793. डा. सत्यनारायण जटिया : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम रेलवे के रतलाम डिवीजन में प्रस्तावित उपरिपुल इत्यादि जैसे नये कार्यों के संबंध में सरकार को मिले प्रस्तावों तथा जिन रेलवे स्टेशनों के लिए ये प्रस्ताव हुए हैं उनका ब्यौरा क्या है;

(ख) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) इस समय चल रहे प्रत्येक कार्य की क्या प्रगति है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) कोई नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) चालू निर्माण कार्यों की प्रगति निम्नलिखित है :–

(एक) संतरोड-पिपलाड-राज्य सरकार ने स्वीकृत होने के पश्चात् योजना आशोधित की है। राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों पर कार्य शुरू करने के बाद रेलवे के हिस्से पर कार्य शुरू किया जाएगा।

(दो) रतलाम (जऔरा रोड) : राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों पर कार्य शुरू करने के बाद रेलवे के हिस्से पर कार्य शुरू किया जाएगा।

(तीन) इंदौर : -यथोक्त-

(चार) नगदा : प्रगति 20% रेलवे के हिस्से की उप-संरचना पूरी हो चुकी है। रेलवे के हिस्से तथा पहुंच मार्गों का कार्य प्रगति पर है।

कोंकण रेल परियोजना

794. डा. लक्ष्मीनारायण पांडेय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोंकण रेल परियोजना की वित्त पोषण प्रणाली का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या परियोजना शुरू होने के पश्चात् लागत में अत्यधिक वृद्धि होने के कारण वित्त पोषण प्रणाली में कोई परिवर्तन हुआ है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या बाद के चरण में विदेशी प्रौद्योगिकी/उपकरण/मशीनें आयात करने में बड़ी मात्रा में विदेशी मुद्रा बाहर गई है जबकि मूल परियोजना में इसका प्रावधान नहीं था;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) इस परियोजना में परिकल्पित "बिल्ड-आपरेट-ट्रांस्फर" योजना पर लागत में अत्यधिक वृद्धि का क्या प्रभाव पड़ा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) परियोजना के वित्त पोषण प्रणाली का ब्यौरा नीचे दिया गया है :

(1) इक्विटी पूंजी

(2) परिसंपत्तियों की बिक्री एवं पुनः पट्टे पर देना

(3) बाजार से उधार

(ख) जी, हां।

(ग) इक्विटी पूंजी एवं इक्विटी अनुपात को बढ़ा दिया गया है। निगमों की परिसंपत्तियों में से कुछ की बिक्री एवं पुनः पट्टे पर देकर 150 करोड़ रु. की रकम की वित्त व्यवस्था की जा रही है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) लागत के बढ़ जाने से ऋण इक्विटी अनुपात को बढ़ाना आवश्यक हो गया है तथा इस परियोजना की वित्त व्यवस्था के लिए अधिक उधार लेना पड़ा है। बहरहाल, परिणामों से पता चलता है कि यात्री यातायात तथा माल यातायात के स्तरों में भारी वृद्धि होगी तथा ऋण देयताओं के भुगतान तथा सर्विसिंग की अनुमति के लिए पर्याप्त परिचालनिक अधिशेष उत्पन्न होंगे।

मेट्रो रेल परियोजना का घाटा

795. **श्री सनत कुमार मंडल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता की मेट्रो रेल परियोजना में वर्ष 1996-97 के लिए 20 करोड़ के घाटे का अनुमान लगाया गया है जो कि गत वर्ष की तुलना में दोगुना है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस घाटे को पूरा करने के लिए क्या उपाय किए जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) 1996-97 में अनुमानित परिचालनिक हानि (पेंशन निधि में विनियोग को छोड़कर) 1995-96 के दौरान 1072 लाख रुपये की तुलना में 1532 लाख रुपये हैं।

(ख) परिवर्तनशील लागत में वृद्धि परिचालन क्षेत्र और यात्री आराम में वृद्धि के कारण बिजली के उपभोग में प्रत्याशित वृद्धि, मूल्यों में सामान्य वृद्धि आदि के कारण हुई है।

(ग) फीडर बस सेवाओं, दैनिक यात्राओं के दृष्टिकोण में परिवर्तन और सरकारी खर्चों पर यथासंभव नियंत्रण रखने जैसे सुधारात्मक उपायों के जरिए आरोहण में वृद्धि करके।

रांची-लोहरदगा रेल लाइन

796. **श्री ललित उरांव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार दक्षिण-पूर्व रेलवे की रांची-लोहरदगा मीटरगेज रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित करने और इसका टोरी तक विस्तार करने का है; और

(ख) यदि हां, तो आमान परिवर्तन का कार्य कब शुरू हो जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). रांची-लोहरदगा (69 कि.मी.) छोटी लाइन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन करने और इसका विस्तार टोरी (44 किमी.) तक करने के लिए सर्वेक्षण कार्य शुरू किया गया है। परियोजना पर आगे विचार करना सर्वेक्षण के परिणामों तथा आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर संभव हो सकेगा।

आमान परिवर्तन हेतु अनुबंध

797. **श्री सनत कुमार मंडल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 27 फरवरी, 1996 के दिल्ली के "दि इकानामिक्स टाइम्स" में "सी.बी.आई. अनअर्थ्स रूपीज 500 करोड़ स्कैम इन गेज कनवर्सन" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट कराया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस रिपोर्ट में प्रकाशित तथ्यों का ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या इस विषय में कोई जांच की गई है, यदि हां, तो इसके क्या निष्कर्ष निकले; और

(ङ) मंत्रालय द्वारा क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है अथवा की जा रही है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी हां।

(ख) समाचार पत्र में यह प्रकाशित हुआ था :—

(एक) दक्षिण-मध्य रेल पर आमान परिवर्तन के कार्य को देने में अनियमितताएं।

(दो) एक ब्यौरेवार जांच-पड़ताल, जिसमें संयुक्त सचिव के स्तर का एक अधिकारी शामिल था, उसके खिलाफ रेल राज्य मंत्री की अनुमति से मामले को रोका गया तथा बाकी सभी मामले केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सुपुर्द कर दिए गए।

(तीन) संपूर्ण भारतीय रेलों पर आमान परिवर्तन के कार्य पर रेलों को हुई हानि 500 करोड़ रुपये से अधिक होगी।

(ग) और (घ). मंत्रालय द्वारा निविदाओं और कार्य के निष्पादन की जांच-पड़ताल की गई है ठेका देने के संबंध में कुछ अनियमितताएं मंत्रालय के ध्यान में आई थी तथा मामले केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सौंप दिए गए। मामले को दर्ज करने की अनुमति के संबंध में केन्द्रीय जांच ब्यूरो तथा केन्द्रीय सतर्कता आयोग के परामर्श से हल निकाला जा रहा है।

500 करोड़ रुपये की हानि का कोई आधार नहीं है तथा दक्षिण-मध्य रेल के अलावा किसी भी क्षेत्रीय रेल पर कोई बड़ी अनियमितता नहीं पाई गई है।

(ङ) केन्द्रीय सतर्कता आयोग के परामर्श से अधिकारियों तथा कर्मचारियों के विरुद्ध पहले ही अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

माल डिब्बों हेतु क्रय आदेश

798. श्री सनत कुमार मंडल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा कलकत्ता स्थित दो कम्पनियों को कितने मालडिब्बों की खरीद हेतु 40.29 करोड़ मूल्य के क्रयादेश दिए गए थे;

(ख) क्या इनमें से कोई भी कम्पनी रेल अभिकल्पना और मानक संगठन निर्धारित जी-93 विशिष्टिताओं को पूरा भी करती हैं;

(ग) संयुक्त क्षेत्र के उपक्रम वेगन इंडिया लिमिटेड को क्रयादेश नहीं दिए जाने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या अनधिकृत सप्लायरों के लिए मालडिब्बे भविष्य में रेलवे सुरक्षा हेतु खतरनाक साबित हो सकते हैं;

(ङ) यदि हां, तो यह मामला इस समय किस स्तर पर है;

(च) क्या इन अनधिकृत फर्मों से लिए गए किसी मालडिब्बे का रेल अभिकल्पना और मानक संगठन द्वारा परीक्षण किया गया है; और

(छ) यदि हां, तत्संबंधी निष्कर्ष क्या है यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) 600 अदद माल डिब्बें।

(ख) इन कम्पनियों में से किसी ने भी जी-93 विशिष्टि को पूरा नहीं किया।

(ग) ये विकास आदेश हैं जिनका लक्ष्य आपूर्ति के अधिक स्रोतों का परिचय कराना है क्योंकि भारतीय रेल पर मालडिब्बों की कमी है और निरंतर बढ़ने वाली मांग को पूरा करने में असमर्थ हैं। वैगन इंडिया के माध्यम से विकास आदेश देना अनिवार्य नहीं है।

(घ) जी, नहीं।

किसी भी स्रोत द्वारा निर्मित माल डिब्बों और निर्माण सुविधाओं की भी अ.अ.मा.सं. द्वारा जांच की जाती है। प्रोटोटाइप का अनुमोदन तभी किया जाता है यदि वह विशिष्टियों और संरक्षा आवश्यकताओं के पूर्णतया अनुकूल होता है। तत्पश्चात् निर्मित सभी मालडिब्बों का भी निरीक्षण अ.अ.मा.सं. द्वारा किया जाता है और अनुमोदन किया जाता है यदि वे विशिष्टियां और संरक्षा मानकों के अनुकूल होते हैं। इन आदेशों पर भी वही प्रक्रिया लागू है।

(ङ) फर्म प्रोटोटाइप के निर्माण के लिए कदम उठा रही हैं।

(च) और (छ). अभी तक ऐसी स्थिति नहीं आई है।

रेलवे सुरक्षा बल द्वारा यात्रियों को परेशान करना

799. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे सुरक्षा बल द्वारा रेल यात्रियों को परेशान करने के संबंध में शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). चालू वर्ष के दौरान कुल 12 शिकायतों में से 4 शिकायतों के आरोप सिद्ध नहीं हुए, 5 शिकायतों की जांच की जा रही है और शेष 3 शिकायतों पर जो सही पायी गयी हैं, 3 कांस्टेबलों को बर्खास्त कर दिया गया है, 6 कांस्टेबलों को निलंबित किया गया और उनमें से दो के विरुद्ध आपराधिक मामले भी दर्ज किए गये हैं।

निजी क्षेत्र को रेल परियोजनाएं

800. श्री जगत वीर सिंह द्रोण : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गत वर्ष के दौरान निजी क्षेत्र की 4390 करोड़ मूल्य की अनेक रेल परियोजनाएं दी हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) अनुमानित लागत सहित, उन विभिन्न परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है जो निजी क्षेत्र के संगठनों को सौंपी गई हैं या सौंपे जाने की संभावना है;

(घ) क्या सरकार ने निजी क्षेत्र को परियोजनाएं आबंटित करने के गुण-दोषों पर विचार किया है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) और (ख). अवसंरचनात्मक विकास योजनाओं के लिए बजटीय समर्थन में अत्यधिक कटौती होने के कारण भारतीय रेलों ने निर्माण-स्वामित्व-पट्टा-हस्तांतरण (बोल्ट) योजना के अंतर्गत निजी क्षेत्र द्वारा निवेश के जरिए शुरू करने हेतु लगभग 4390 करोड़ रु. मूल्य की कुछ परियोजनाओं की पहचान की थी।

(ग) 1. निम्नलिखित परियोजनायें निजी क्षेत्र को आबंटित की गई हैं :

	परियोजना	अनुमानित लागत (करोड़ रु. में)	एजेंसी
(एक)	वीरमगात-मेहसाणा आमान परिवर्तन (65 कि.मी.)	60	मैसर्स हाइड्रोजन एनवायरो सिस्टम्स लिमिटेड अहमदाबाद
(दो)	मुदखेड़-आदिलाबाद आमान परिवर्तन (162 कि.मी.)	160	मैसर्स शक्ति कंक्रीट इंडस्ट्रीज, हैदराबाद।

निम्नलिखित परियोजना को निजी क्षेत्र को आबंटित करने की संभावना है :

	परियोजना	अनुमानित लागत (करोड़ रु. में)	एजेंसी
(तीन)	मालडिब्बे (बी.ओ. एक्स.एन/बी.सी.एन.) (10,000 चौपहिया यूनिट) 400 अदद	140	मैसर्स सिमको, ग्वालियर

निम्नलिखित परियोजनाओं के संबंध में प्रत्येक मामले के गुण-दोष के आधार पर विचार किया जाएगा।

(घ) और (ङ). जी, हां। यद्यपि रेलों की बोल्ट योजना अपने प्रारंभिक चरण में है फिर भी इसके दोषों, यदि कोई हो, की तुलना में इसके गुण ज्यादा होने की आशा है क्योंकि भारतीय रेलें निजी निवेश के जरिए कुछ ऐसी महत्वपूर्ण परियोजनाएं शुरू कर पायेंगी जो अन्यथा संसाधनों की तंगी के कारण शुरू कर पाना कठिन होता।

जम्मू से ऊधमपुर तक रेल लाइन

801. श्री चमन लाल गुप्ता : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 14 अप्रैल, 1983 को जम्मू से ऊधमपुर तक रेल लाइन पर कार्य शुरू करते समय यह घोषणा की गई थी कि यह परियोजना पांच वर्षों के अंदर-अंदर जम्मू-कश्मीर में "अगले विधान सभा चुनावों" के पहले पूरी कर ली जाएगी;

(ख) इस कार्य पर मूलतः कितनी अनुमानित लागत आनी थी और प्रत्येक वर्ष कितनी-कितनी धनराशि खर्च की गई तथा साथ ही अद्यतन संशोधित लागत आकलन क्या है;

(ग) क्या इस रेल लाइन के मार्ग और निर्मित कुछ पुलों में दरारें आ गई हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या कोई जांच की गई थी और मरम्मत कार्य किया गया था;

(ङ) यदि हां, तो इसके परिणामस्वरूप कितना घाटा हुआ; और

(च) इस परियोजना को शुरू करने की वर्तमान समय-सरणी क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) परियोजना की मूल अनुमानित लागत 50 करोड़ रुपए थी तथा संशोधित अनुमानित लागत 346 करोड़ रुपए है। प्रत्येक वर्ष खर्च की जाने वाली धनराशि निम्न प्रकार है:-

वर्ष	खर्च की गई धनराशि (करोड़ रुपए में)
1	2
1981-82	1.25
1982-83	0.84
1983-84	1.01
1984-85	2.66
1985-86	2.07
1986-87	1.71
1987-88	5.88

1	2
1988-89	11.71
1989-90	13.28
1990-91	15.78
1991-92	16.25
1992-93	15.68
1993-94	10.00
1994-95	50.00
1995-96	50.00
कुल	195.66

(ग) जी, हां। काम के दौरान ई.।। वायाडक्ट के एक स्पैन में (कुल ।।. स्पैन) दरार पड़ गई थी।

(घ) जी हां। जांच पड़ताल जारी है तथा मरम्मत का काम जारी है।

(ङ) मरम्मत का काम ठेकेदार की लागत पर किया जा रहा है तथा इस पर 8 लाख रुपए खर्च आने की संभावना है।

(च) अपेक्षित निधि की उपलब्धता के अध्यधीन परियोजना की 31.12.97 तक पूरी हो जाने की संभावना है।

[हिन्दी]

रेलवे के नए डिवीजन और जोन

802. श्री भगवान शंकर रावत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रेलवे के कार्यकरण को और अधिक सक्षम बनाने के लिए नए रेलवे डिवीजन और जोन बनाने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो नए डिवीजन और जोन किन-किन स्थानों पर बनाए जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस संबंध में पूर्व निर्णय की समीक्षा करने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यदि नहीं, तो ये नए डिवीजन और जोन कब तक बनाए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) से (ङ). इस मंत्रालय द्वारा एक आमान परियोजना और कोंकण रेलवे के निर्माण के आलोक में जोनों और डिवीजनों को पुनः संगठित करने संबंधी मामलों का अध्ययन अभी हाल ही में किया गया है। प्रस्तावों को तैयार करने और अन्य संबंधित मामलों पर आगे कार्रवाई शुरू की जा रही है।

[अनुवाद]

रेलगाड़ियों को रद्द किया जाना

803. श्री बसुदेव आचार्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बांकुरा-दामोदर नदी रेलवे खण्ड में रेल सेवाएं रद्द कर दी गई हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार द्वारा रेल सेवायें रद्द होने के दौरान उस सेक्शन के यात्रियों के लिए क्या वैकल्पिक व्यवस्था की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज) : (क) जी, हां।

(ख) यह संरक्षा की दृष्टि से किया गया है क्योंकि निजी स्वामित्व वाली रेलवे कम्पनी द्वारा सुलभ कराए गए मौजूदा भाप इंजनों की आयु पूरी हो गयी है तथा कंपनी इस लाइन पर किसी पूंजी निवेश के लिए सहमत नहीं है।

(ग) दैनिक यात्रियों की संख्या लगभग 150 है तथा इस मार्ग पर पर्याप्त सड़क यातायात सेवाएं सुलभ हैं। चूंकि बांकुरा-दुर्गापुर रोड 68 किलोमीटर तक बीडीआर लाइन के समानान्तर चलती है तथा इसके बाद 87 कि.मी. तक रेलवे संरेखण से यह लगभग 3 से 10 किलोमीटर दूर है। इसके अतिरिक्त नवीनतम बजट में तारकेश्वर-बर्धवान-दुर्गापुर तक बीडीआर लाइन के आमान परिवर्तन तथा विस्तार हेतु सर्वेक्षण किया गया है तथा वैकल्पिक व्यवस्था सर्वेक्षण के परिणाम प्राप्त होने तथा उस पर किए जाने वाले निर्णय पर निर्भर होगी।

मध्याह्न 12.00 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1995 की धारा 3 की उपधारा (6) के अन्तर्गत अधिसूचनाएं

[अनुवाद]

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : मैं आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 की उपधारा (6) के अंतर्गत, अधिसूचना संख्या का.आ. 306(अ), जो

17 अप्रैल, 1996 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसमें 1 अप्रैल, 1996 से 30 सितम्बर, 1996 (1996 का खरीफ मौसम) की अवधि के दौरान घरेलू उर्वरक विनिर्माताओं द्वारा विभिन्न राज्यों, संघ राज्य क्षेत्रों/वस्तु बोर्डों को की जाने वाली उर्वरक की आपूर्ति दर्शायी गई है, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल.टी.99/96]

रेल अधिनियम, 1989 की धारा 199 के अन्तर्गत अधिसूचनाएं तथा वर्ष 1994-95 का भारतीय रेल वित्त निगम का वार्षिक प्रतिवेदन और उसके कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा तथा इन पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब का कारण दर्शाने वाला विवरण

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं।

(1) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 199 के अंतर्गत, निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) रेल यात्री (टिकटों का रद्दीकरण और किराये की वापसी) (संशोधन) नियम, 1996 जो 8 मार्च, 1996 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 116(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) भारतीय रेल (चालू लाइनें) सामान्य (संशोधन) नियम, 1996 जो 17 फरवरी, 1996 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 83 में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल.टी.100/96]

(2) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत, निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1994-95 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 1994-95 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी.101/96]

पर्यावरण (संरक्षण) संशोधन नियम, 1996 तथा वर्ष 1994-95 का भारतीय वानिकी अनुसंधान और शिक्षा परिषद, देहरादून का वार्षिक प्रतिवेदन और उसके कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा तथा इन पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण

पर्यावरण और वन मंत्रालय के राज्य मंत्री (कैप्टन जय नारायण प्रसाद निषाद) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :-

(1) पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 की धारा 26 के अंतर्गत, पर्यावरण (संरक्षण) (संशोधन) नियम, 1996, जो 3 अप्रैल, 1996 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 176(अ) में प्रकाशित हुए थे की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी.102/96]

(2) (एक) भारतीय वानिकी अनुसंधान और शिक्षा परिषद, देहरादून के वर्ष 1994-95 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय वानिकी अनुसंधान और शिक्षा परिषद् देहरादून के वर्ष 1994-95 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल.टी.103/96]

अपराह्न 12.03 बजे

हरिद्वार और उज्जैन में भगदड़ के कारण हुई लोगों की मृत्यु के बारे में

[हिन्दी]

श्री हरपाल सिंह साथी (हरिद्वार) : अध्यक्ष महोदय, हरिद्वार में एक हादसा हुआ है। हरिद्वार एक तीर्थ नगरी है और कल वहां पर जो हादसा हुआ है, जिसमें 26 लोगों की जाने गयी हैं और बहुत से लोग घायल हुए हैं। छोटे बच्चों की जानें गयी हैं, औरतें मर गयी हैं क्योंकि वहां पर शासन और प्रशासन के लोगों ने कोई ध्यान नहीं दिया है। जबकि उनको पहले से पता था कि इतने लोगों की भीड़ यहां आने वाली है। वहां एक ही पुल से आवाजाही रही और प्रशासन के लोगों

ने, पुलिस ने न तो बीच में कोई रस्सा डाला, न आने-जाने का रास्ता ही बनाया। पुलिस ने जो छोटे-छोटे दुकानदार वहां पर बैठा रखे थे जिनसे वे पैसे वसूलते हैं, उनको भी नहीं उठाया।

मैं आपके माध्यम से सदन का व सरकार का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि वहां पर पहले भी कई बार ऐसे हादसे हो चुके हैं तथा वहां पर एक पुल बहुत पहले से टूटा हुआ है परन्तु आज तक सरकार ने उधर ध्यान नहीं दिया है।...**(व्यवधान)** वहां पर बहुत ही अनियिमितता बरती गयी है। केवल कुछ लोगों को एक-एक लाख रुपये देने से क्या उससे भरपाई हो जायेगी? मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि वहां पर जो टूटा हुआ पुल है, वह तत्काल दुबारा बनाया जाये तथा वहां वन-वे का इंतजात किया जाये। जो पुलिस अधिकारी हैं, जिन्होंने जान बूझकर यह कार्य किया है, उनको दंड दिया जाये।...**(व्यवधान)**

श्री थावरचन्द गहलोत (शाजापुर) : अध्यक्ष महोदय, कल उज्जैन में सोमवती अमावस्या के अवसर पर प्रातः पांच बजे दर्शनार्थी दर्शन करने के लिए जा रहे थे। वहां के कमिश्नर वी.आई.पी. गेट से पूजा कर रहे थे तो भीड़ अनियंत्रित हो गयी और वहां भगदड़ मच गयी। उसके कारण लगभग 45 लोग मारे गये और अनेक घायल हो गये। घायलों को कोई उपचार नहीं मिल रहा है और न ही कोई राहत दी जा रही है। प्रशासनिक अधिकारी लापरवाही बरत रहे हैं। कल सरकार का ध्यान उस ओर दिलाया गया था और सरकार ने कहा था कि वह आज वक्तव्य देगी। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप वक्तव्य दिलवायें और मृतकों के परिवार को कम से कम दो लाख रुपये रिलीफ दिलायी जाये। घायलों को रिलीफ दिलवायें व उनके उपचार की सुविधा भी दिलवायें।

श्री बृज भूषण तिवारी (डुमरियागंज) : अध्यक्ष महोदय, कल हरिद्वार और उज्जैन में जो घटना घटी, वह बहुत दुखद घटना है। इससे केवल उन्हीं मृतकों के या घायलों के परिवार वाले ही दुखी नहीं हैं वरन् पूरा देश और सदन दुखी है। मैं ऐसा जानता हूं और मुझे जो जानकारी प्राप्त हुई है कि वहां पर जिस प्रकार से असावधानी और लापरवाही बरती गयी, वह प्रशासन द्वारा तथा मेले के प्रशासक द्वारा की गयी है जिस कारण इतना बड़ा हादसा हुआ है।

अध्यक्ष महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूं कि ऐसे मौकों पर जब लाखों की तादाद में श्रद्धालु इकट्ठे होते हैं तो सफाई की, उनके रहने की , उनके दर्शन करने की पूरी व्यवस्था होनी चाहिए ताकि इस प्रकार का हादसा घटने न पाये।...**(व्यवधान)**

श्री रामेश्वर पाटीदार (खरगोन) : अध्यक्ष महोदय, उज्जैन बड़ा भारी तीर्थस्थल है। वहां प्रत्येक बारह वर्ष में मेला लगता है। प्रत्येक चार वर्ष के पश्चात् सोमवती अमावस्या एक विशेष सोमवार को पड़ती है और उस दिन यह मेला लगता है। उस दिन सोमवती अमावस्या थी। इसलिए लाखों लोग वहां आने वाले थे। प्रशासन को इसे ध्यान में रखना चाहिए था परन्तु वहां के उच्चाधिकारियों ने एक दिन पहले जानबूझकर शराब की पार्टी दी। वे सब उसमें मस्त रहे। उन्होंने वहां की व्यवस्था करने में बिल्कुल ध्यान नहीं दिया जिसके कारण चालीस लोग मारे गए जिनमें बच्चे भी हैं। वहां बरामदा चौड़ा था इसलिए दम घुटने की घटना जैसी कोई बात नहीं थी। वहां पर केवल पुलिस का प्रबन्ध नहीं था उसी कारण यह दुखद दुर्घटना हुई और इतने लोग मारे गए। इसलिए उनको 2-2 लाख रुपये मुआवजा दिया जाना चाहिए तब उनकी क्षतिपूर्ति हो सकती है और प्रशासन अधिकारियों के खिलाफ सख्त कार्यवाही होनी चाहिए।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों, मैं समझता हूं यह पर्याप्त है।

(व्यवधान)

श्री मनोरंजन भक्त (अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह) : इतने अधिक लोगों के मरने के कारण सरकार की ओर से एक वक्तव्य होना चाहिए। वास्तविकता क्या है, यह सदन को ज्ञात होना चाहिए। माननीय गृह मंत्री सदन में एक वक्तव्य दें। इस दुर्घटना के क्या कारण हैं, इसे सदन को बताया जाना चाहिए। सरकार ने इस बारे में क्या कार्रवाई की है?...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री सत्यदेव सिंह (बलरामपुर) : अध्यक्ष महोदय, हमने पीठासीन सभापति जी को यह निवेदन किया था कि हरिद्वार में हुई दुर्घटना के बारे में मंत्री महोदय आज सदन को वहां की स्थिति से अवगत कराएं। हरिद्वार में यह दुर्घटना कोई पहली बार नहीं हो रही है। प्रशासन को पता था कि 25 वर्ष के बाद यह दिन आ रहा है लेकिन उन्होंने इस बारे में इस प्रकार की कोई व्यवस्था नहीं की। कुछ दुर्घटनाएं ऐसी होती हैं जिनको रोक पाना शायद संभव नहीं होता। लेकिन इस प्रकार की जो दुर्घटना हरिद्वार में हुई है, यह महज प्रशासनिक लापरवाही की दुर्घटना है। उत्तर प्रदेश शासन के लिए केन्द्र सरकार सीधे जिम्मेदार है। इसके लिए गृह मंत्री सीधे जिम्मेदार हैं।

मैं यह बात स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूं कि हिन्दू तीर्थस्थलों और कृतियों पर जिस प्रकार से जानबूझकर लापरवाही बरती जाती है, यह ठीक नहीं है।...**(व्यवधान)** यहां गृह मंत्री बैठे हुए हैं, उत्तर प्रदेश की सीधी जिम्मेदारी इनके पास है। वहां राष्ट्रपति शासन है। गृह मंत्री जी इस बात का बयान दें और सदन को संतुष्ट करें कि किन कारणों से यह दुर्घटना हुई और इसके लिए वे क्या कार्यवाही करने जा रहे हैं।...**(व्यवधान)**

श्री रामसजीवन (बांदा) : उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश की सीमा पर स्थित चित्रकूट में अमावस्या के दिन दस लोग मारे गए और पचासों लोग घायल हुए हैं। यह दुर्घटना भी प्रशासन की लापरवाही के कारण हुई है। वहां पर न तो सड़कें हैं, न बिजली, पानी का इन्तजाम है। उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश की राज्य सरकारों की उपेक्षा के कारण चित्रकूट में यह दुर्घटना हुई है एक बार पहले भी दुर्घटना हुई थी। उस समय पेयजल के अभाव के कारण लू और प्यास से दो दर्जन लोग मर गए थे। इसके बावजूद राज्य सरकारों ने कोई ध्यान नहीं दिया। मेरा निवेदन है कि केन्द्र सरकार इन मामलों में तुरन्त हस्तक्षेप करे और कोई योजना बनाकर वहां पर व्यवस्था करे।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं, आप अपनी बात कह चुके हैं।

(व्यवधान)

श्री मनोरंजन भक्त : इतने अधिक लोग मरे हैं, इसलिए अध्यक्ष-पीठ की ओर से सरकार को निर्देश दिया जाना चाहिए। वास्तविकता की जानकारी सदन को दी जानी चाहिए।...**(व्यवधान)**

श्री पी.आर. दासमुंशी (हावड़ा) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से कैलिम्पोंग में हुई एक गंभीर दुर्घटना की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। आज तक कोई यह नहीं जानता कि इस दुर्घटना में कितने लोग मारे गए। सरकारी सूचना के अनुसार इस घटना में 40 से अधिक व्यक्तियों की जानें गई हैं। उस स्थान तक सेना के जवान नहीं पहुंच सके। सड़क बन्द हो गई है। यह एक पर्यटक केन्द्र है परन्तु अब सब कुछ अवरुद्ध है। राहत सामग्री भी वहां तक नहीं पहुंच सकती। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह राज्य सरकार और श्री सुभाष घीशिंग से सम्पर्क करे और लोगों को बचाए क्योंकि वहां स्थिति बड़ी खतरनाक है...**(व्यवधान)**

एक माननीय सदस्य : गृह मंत्री को अपनी ओर से ही एक वक्तव्य देना चाहिए था।

कृषि मंत्री (पशुपालन और डेयरी विभाग छोड़कर) (श्री चतुरानन मिश्र) : श्रीमन, मैं माननीय सदस्य की बात का उत्तर देता हूं।

यह घटना दार्जिलिंग में भूमि खिसकने से सम्बन्धित है। मेरे मंत्रालय ने पूरी जानकारी भेजने के लिए राज्य सरकार को पहले ही फेक्स और फोन कर दिया है...**(व्यवधान)**

गृह मंत्री (श्री इन्द्रजीत गुप्त) : अध्यक्ष महोदय,...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : कृपया मंत्री महोदय को उत्तर देने दें।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : क्या आप गृह मंत्री को उत्तर देने देंगे या नहीं?

(व्यवधान)

प्रो. जितेन्द्र नाथ दास (जलपाईगुड़ी) : श्रीमन, मुझे एक बहुत ही गंभीर मामला उठाना है। उत्तरी बंगाल में तीन जिले बाढ़ से प्रभावित हुए हैं। पचास लोग मर चुके हैं...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : इस समय हम बाढ़ पर चर्चा नहीं कर रहे हैं। कल हम बाढ की स्थिति पर चर्चा करेंगे।

(व्यवधान)

प्रो. जितेन्द्र नाथ दास : श्रीमन, वहां लोग मर रहे हैं। इसलिए मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह लोगों को बचाने के लिए उत्तरी बंगाल को धन और चिकित्सा सहायता तुरन्त पहुंचाए।...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : कल हम बाढ़ पर चर्चा करेंगे। आपको उस समय बोलने का अवसर मिलेगा।

(व्यवधान)

श्री इन्द्रजीत गुप्त : श्रीमन, उज्जैन और हरिद्वार में हुई दोनों दुर्घटनाएं निश्चय ही बड़ी गंभीर हैं...**(व्यवधान)**

कुछ माननीय सदस्य : जी नहीं, तीन। चित्रकूट की घटना भी।

अध्यक्ष महोदय : कृपया गृह मंत्री को सुनें। यदि आप इस बारे में गंभीर हैं तो गृह मंत्री की बात सुनें।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए। हम सभी इस सम्बन्ध में चिन्तित हैं। मंत्री महोदय एक वक्तव्य दे रहे हैं। आप में उन्हें सुनने का धैर्य होना चाहिए।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : श्रीमन, हम दोनों ही सरकारों से यथाशीघ्र पूरी जानकारी मांग रहे हैं। यद्यपि उनमें से एक राज्य का शासन राष्ट्रपति के अधीन नहीं है, परन्तु भारी जन हानि के कारण, हम मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश, जो इस समय राष्ट्रपति शासन के अधीन है, दोनों सरकारों से जानकारी प्राप्त करेंगे। ये घटनाएं समूचे देश के लिए गंभीर चिन्ता का विषय हैं। यह सच है कि अधिकारियों द्वारा अच्छी व्यवस्था नहीं की गई और उचित पूर्व सावधानी नहीं बरती गई। परन्तु हमें सभी तथ्य प्राप्त करने चाहिए और मुझे आशा है कि मैं कल इन दुर्घटनाओं के बारे में विस्तृत विवरण दे सकूंगा...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : जी नहीं, यह पर्याप्त है। आप यह आशा नहीं कर सकते कि गृहमंत्री अभी सब कुछ बता दें। गृह मंत्री ने वक्तव्य देने का वादा किया है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : नहीं, यह तरीका नहीं है। मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता। जब मैं खड़ा हूं, आपको बैठना चाहिए। कृपया बैठ जाइए। यह तरीका नहीं है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री विनय कटियार (फैजाबाद) : यह बड़े आश्चर्य की बात है। यह कल प्रातः काल की घटना है...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों, यह एक बड़ी ही गंभीर बात है।

(व्यवधान)

---

* कार्यवाही वृतांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : कृपया मेरी बात सुनें। मैं सदन में व्यक्त की गई भावनाओं से पूरी तरह सहमत हूं। यह बड़ी दर्दनाक घटना है। पूरे तथ्य मिलने पर मंत्री महोदय कल वक्तव्य देंगे।

सभा की ओर से मैं सभी शोकाकुल परिवारों के सदस्यों के प्रति अपनी सहानुभूति प्रकट करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : अब श्री राम विलास पासवान रेल बजट पेश करें।

(व्यवधान)

श्री राम नायक (मुम्बई-उत्तर) : महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। रेल बजट पेश किए जाते समय प्रधान मंत्री को सदन में उपस्थित रहना चाहिए। वे इस समय उपस्थित नहीं हैं। उनका उपस्थित रहना एक शिष्टता है।...**(व्यवधान)**

श्री प्रमोद महाजन (मुम्बई उत्तर-पूर्व) : पहली बार ऐसा हो रहा है। पहले ऐसा कभी नहीं हुआ। रेल बजट पेश किए जाते समय सभी प्रधान मंत्री उपस्थित रहे हैं।...**(व्यवधान)**

श्री सुरेश कलमाडी (पुणे) : यह सही नहीं है। पिछली बार प्रधान मंत्री उपस्थित नहीं...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : नई सरकार पहली बार रेल बजट प्रस्तुत करने जा रही है और प्रधान मंत्री जी सदन में नहीं हैं।

[अनुवाद]

श्री राम नायक : महोदय, यह व्यवस्था का प्रश्न है। इस बीच शून्य काल में आप हमें और मुद्दे उठाने की अनुमति दें...**(व्यवधान)**

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : मेरा भी व्यवस्था का प्रश्न है। वे बिना बहुमत के 13 दिन सत्ता में रहे...**(व्यवधान)** वे भाषण कर रहे हैं...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : मुझे बताया गया है कि प्रधान मंत्री आ रहे हैं।

(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : महोदय, क्या मैं प्रधान मंत्री की प्रतीक्षा करूं या शुरू करूं?...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आप रेल बजट प्रस्तुत करना शुरू करें।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रमोद महाजन : कर्नाटक में रेल बजट नहीं होता है।

[अनुवाद]

श्री अनन्त कुमार (बंगलौर दक्षिण) : महोदय, गाड़ी लेट है क्योंकि ड्राइवर लेट है।...**(व्यवधान)**

प्रधान मंत्री (श्री एच.डी. देवेगौड़ा) : वह दक्षिण से उत्तर को आता है...**(व्यवधान)**

अपराह्न 12.18 बजे

[हिन्दी]

रेल बजट, 1996-97

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : अध्यक्ष महोदय, मैं भारतीय रेल के वर्ष 1996-97 के बजट अनुमान प्रस्तुत करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

27 फरवरी, 1996 को पिछली सरकार ने जब अंतरिम बजट प्रस्तुत किया था, उसी समय इस आर्थिक वर्ष के प्रथम चार माह के रेल खर्च के लिए लेखानुदान की स्वीकृति प्राप्त की थी।

अध्यक्ष महोदय, संयुक्त मोर्चा सरकार का यह पहला रेल बजट है। जहां मैं रेलवे की विशालता राष्ट्र की उन्नति में उसका योगदान, रेल कर्मचारियों की कार्यकुशलता की प्रशंसा करता हूं वहीं भारतीय रेल के समक्ष चुनौतियों और कठिनाइयों को भी इस सर्वोच्च सदन के समक्ष प्रस्तुत करना चाहूंगा।

संयुक्त मोर्चा सरकार ने पहली जून 1996 को कार्यभार संभाला। इसलिए मुझे रेल बजट पेश करने हेतु बहुत ही कम समय मिला। इस दौरान मैंने कोशिश की कि अधिक से अधिक माननीय संसद सदस्यों से बातचीत कर एवं विभिन्न प्रदेशों में जाकर उनकी समस्याओं को जान सकूं। लेकिन चाहकर भी सभी माननीय सदस्यों से विचार-विमर्श नहीं कर सका। फिर भी उनकी समस्याओं को जानने तथा उनका समाधान करने की हर संभव कोशिश की है। मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री एच.डी. देवेगौड़ा के प्रति आभार व्यक्त करता हूं जिन्होंने न सिर्फ रेल बजट बनाने में मेरा मार्ग दर्शन किया बल्कि हर कदम पर सहयोग भी किया। मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूं कि मेरी यह कोशिश जारी रहेगी और जो महत्वपूर्ण योजनाएं तकनीकी दिक्कतों एवं समयाभाव के कारण छूट गई हैं उन पर विचार निश्चित रूप से अगले सत्र के अनुपूरक बजट में करूंगा।

16 अप्रैल, 1853 को एक रेल गाड़ी मुंबई से छोटा सा रास्ता तय करती हुई ठाणे पहुंची थी। उस समय इसकी कोई कल्पना भी नहीं कर सकता था कि भविष्य में राष्ट्र की सुरक्षा, व्यापार, आर्थिक विकास, एकता एवं धार्मिक निरपेक्षता में विशेष योगदान देती भारत में रेलों का इस तरह उत्तरोत्तर विकास होगा।

1947 में स्वतंत्रता प्राप्ति के समय तक यह रेल तंत्र 54,693 मार्ग किलोमीटर तक फैल चुका था। अब यह बढ़कर 62,600 मार्ग किलोमीटर हो गया है। रेलें आम जनता के आवागमन तथा इसके रोजमर्रा के इस्तेमाल की वस्तुओं को ढोने के कार्य में एक मुख्य भूमिका निभाती हैं। इस कार्य को सुचारू रूप से करने के लिए भारतीय रेल 9 क्षेत्रीय रेलों, 59 डिवीजनों एवं 7,000 से अधिक रेलवे स्टेशनों की सहायता से भारत के कोने-कोने में कार्य कर रही है।

संसार भर की रेल व्यवस्थाओं में भारतीय रेल कार्य निष्पादन, विशालता, वित्तीय लाभ और कर्मचारियों की संख्या के कारण अपना एक विशेष स्थान रखती है। पिछले लगभग 50 वर्षों में इसने अपने उत्पाद को तीव्र गति को बढ़ाकर देश की आर्थिक प्रगति में विशेष योगदान दिया है। 1950-51 में यह 128 करोड़ यात्रियों को यात्रा कराती थी तो 1995-96 में इनकी संख्या लगभग 403.8 करोड़ हो गई है। इसी प्रकार, 1950-51 में माल ढोने में 7.3 करोड़ टन राजस्व माल से बढ़कर 1995-96 में यह संख्या 39 करोड़ टन हो गई है।

अध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल प्रतिदिन 7,700 से अधिक यात्री गाड़ियां और तकरीबन 5,000 माल गाड़ियां चलाती है जिसके द्वारा प्रतिदिन 1.10 करोड़ से अधिक यात्रियों को और 11 लाख टन माल को ढोती है। इस कार्य के निष्पादन के लिए 16 लाख कर्मचारी रात दिन, बारह महीने कठिन से कठिन परिस्थितियों में कार्यरत रहते हैं और लगभग 36,000 करोड़ रुपए की परिसंपत्ति का उपयोग होता है जिसमें प्रमुखतः 6,561 बिजली एवं डीजल के रेल इंजन, 33,700 सवारी डिब्बे और लगभग 3 लाख माल डिब्बे सम्मिलित हैं।

रेलें देश की आम जनता की न्यूनतम आवश्यकताओं को सस्ते दामों में पूर्ण करने में विशेष स्थान रखती है। इसका देश की आर्थिक प्रगति में ही विशेष योगदान नहीं है, अपितु यह देश की रंग बिरंगी संस्कृति एवं बहुधर्म विविधता को भी अपने में लपेटने का विशेष कार्य करती है। यह एक सत्य है कि भारतीय रेल का डिब्बा एक छोटा सा भारत ही होता है जिसमें हम धर्म, जाति एवं आर्थिक समुदाय का सम्मिश्रण रहता है।

अध्यक्ष महोदय, इसमें कोई शक नहीं कि स्वतंत्रता प्राप्ति के लगभग 50 वर्ष बाद भी देश में ऐसे कई पिछड़े और अविकसित क्षेत्र हैं जहां आदिवासी और आर्थिक रूप से कमजोर वर्ग के लोग रहते हैं पर वह रेल से जुड़े नहीं हैं। इसका यह परिणाम हुआ है कि देश के अन्य भागों में हुई औद्योगिक एवं आर्थिक प्रगति से वह क्षेत्र बिल्कुल अछूता रहा। भारत में रेलें 143 साल से हैं लेकिन उसके बावजूद यह एक विडम्बना है कि अभी भी कुछ ऐसे लोग हैं जिन्होंने रेल को देखा तक नहीं है।

इस संदर्भ में उत्तर-पूर्वी अंचल की ओर हमारा विशेष ध्यान जाता है जहां पर कुछ लोग अभी भी अपने को देश की मुख्यधारा से अलग-थलग महसूस करते हैं। उनका क्षोभ और असंतोष कुछ हद तक रेल के बारे में उचित भी है। उस प्रदेश में असम को छोड़कर बाकी राज्यों की राजधानियां भी अभी तक रेल से जुड़ी नहीं हैं- राजधानी एक्सप्रेस तो दूर की बात है।

इस असंतोषजनक स्थिति का मुख्य कारण यह है कि जब भी रेल तंत्र को यहां बिछाने का प्रश्न उठता है, इन परियोजनाओं को आर्थिक रूप से अलाभप्रद होने के कारण, ठुकरा दिया जाता है। इसका दूसरा कारण भारतीय रेल के पास संसाधनों की निरंतर तंगी है। सच बात तो यह है कि ये परियोजनाएं तब तक लाभप्रद नहीं हो सकतीं जब तक कि इन क्षेत्रों में औद्योगिक एवं आर्थिक विकास की गतिविधियां न प्रारंभ हों। परंतु उद्योगपति उद्योग तभी लगाएंगे जबकि वहां बिजली, संचार एवं रेल परिवहन उपलब्ध हो। अब पहले मुर्गी आए कि अंडा आए की विडंबना में वह क्षेत्र वहीं का वहीं रह जाता है। इस समस्या का समाधान केवल एक ही है-सरकार की सहायता से वहां रेल अवसंरचना की व्यवस्था करना, भले ही इसके लिए राज्य सरकार एवं केंद्रीय सरकार को आर्थिक सहायता देनी पड़े। अंग्रेज़ी सरकार भी इस तथ्य को भली भांति समझती थी और उसने सन् 1853 और 1900 में करीब पचास साल के बीच 40,000 किलोमीटर रेलपथ का निर्माण किया था जबकि हमने 1947 से 1996 के बीच केवल 8,000 किलोमीटर रेलपथ का निर्माण किया है। अभी भी नई लाइन के लिए योजना आयोग द्वारा बजटीय समर्थन, जिसके अंतर्गत नई रेल का निर्माण होता है, प्रति वर्ष लगभग केवल 200 करोड़ रुपये निर्धारित किया जाता है- जिससे एक वर्ष में 2000 किलोमीटर नए रेलपथ भी संभव नहीं हैं।

अध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल ने अपने सामाजिक दायित्व को निभाने के लिए यात्री सेवाओं में और आवश्यक वस्तुओं इत्यादि को ले जाने में 1,216 करोड़ रुपए की हानि उठायी है संसार के लगभग सभी देशों में इस प्रकार के सामाजिक दायित्व को वहन करने के लिए वहां की सरकारें रेलों को पर्याप्त मुआवजा देती हैं पर भारतीय रेल इसको मुख्यतः स्वयं झेलती है।

यह एक आम धारणा है कि भारतीय रेल सामान्य राजस्व को बहुत कम दर पर अर्थात् मात्र 7 प्रतिशत की दर पर लाभांश का भुगतान कर रही है और इसमें सरकार की ओर से आर्थिक सहायता का तत्व अंतर्निहित है। अध्यक्ष महोदय, इस धारणा को दूर करने की आवश्यकता है। वर्ष 1995-96 में भारतीय रेल द्वारा 1,361 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान प्रस्तावित है। यदि हम इनमें रेलों द्वारा सामाजिक दायित्व पर खर्च किए गए पैसों को जोड़ दें तो इस पूंजी पर भुगतान की दर 12.5 प्रतिशत बन जाएगी जो कि न केवल अन्य पब्लिक सेक्टर यूनिटों द्वारा लाभांश में दी गई राशि से अधिक होगी बल्कि संसार की अन्य रेल संस्थाओं से भी बेहतर है।

यह संतोष की बात है कि पिछले कुछ वर्षों में रेलें अपने विकास कार्यों पर होने वाले खर्च के 50 प्रतिशत से अधिक का भार स्वयं पैदा करके वहन करती हैं। अन्य 35 प्रतिशत पैसा अन्य तरीकों से, जैसे भारतीय रेल वित्त निगम द्वारा बाजार से उधार एवं 'बोल्ट'-'बिल्ड, ओन, जीज, ट्रांसफर' और 'ओन योर वैगन' इत्यादि तरीकों से इंतजाम करने का प्रयास करती है। परंतु ऐसी पूंजी की लागत बाजार भाव से उठाने के कारण बहुत अधिक होती है और इस कारण उसके लिए 14 प्रतिशत से कल लाभ वाली परियोजनाओं में पूंजी निवेश में कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। फलतः पिछड़े क्षेत्रों के लोगों को रेल लाइनों से वंचित रहना पड़ता है।

अध्यक्ष महोदय, भारत एक कल्याणकारी राज्य है। हमारी सरकार गरीबों के उत्थान और पिछड़े तथा अविकसित क्षेत्रों के लोगों का जीवन स्तर सुधारने के लिए वचनबद्ध है। इसलिए भारतीय रेल को अधिक धन की व्यवस्था करनी पड़ेगी। ऐसा पिछड़े क्षेत्रों में रेल परियोजनाओं को करने के वास्ते किया जाएगा ताकि रेलों का विस्तार दुर्गम क्षेत्रों में भी हो सके और रेलें उस क्षेत्र में उत्प्रेरक की भूमिका निभा सकें और उन प्रदेशों के लोगों को राष्ट्र की मुख्यधारा में शामिल किया जा सके। इससे उन क्षेत्रों में स्वतः ही रोजगार के अवसर उपलब्ध होंगे और गरीबों के जीवन स्तर में सुधार हो सकेगा।

1994-95 में भारतीय रेल ने 36.5 करोड़ टन राजस्व उपार्जक माल लादा था। 1995-96 में माल के लदान में रिकार्ड वृद्धि हुई और 39 करोड़ टन राजस्व उपार्जक माल लादा गया। लदान में 2.5 करोड़ टन की एक वर्ष में वृद्धि पिछले किसी वर्ष की वृद्धि से बढ़कर थी। यह लदान 1995-96 के संशोधित लक्ष्य से भी बेहतर था।

यात्री यातायात में भी पिछले वर्ष की अवरुद्धता को पीछे छोड़ते हुए संशोधित लक्ष्य से भी अधिक वृद्धि हुई और पिछले वर्ष की तुलना में 12.3 करोड़ यात्रियों की बढ़ोतरी हुई।

भारतीय रेल का 1995-96 का वित्तीय निष्पादन अभूतपूर्व रहा है और उसने नये मानकों का स्थापन किया है। माल और यात्री यातायात में नए कीर्तिमानों का सुखद प्रभाव रेल की आर्थिक स्थिति पर पड़ा। उसने न केवल 1,361 करोड़ रुपए के लाभांश का सामान्य राजस्व को भुगतान का प्रावधान किया बल्कि अपने आधिक्य को संशोधित अनुमान 2,318 करोड़ रुपए के स्थान पर वास्तविक उससे भी बेहतर 2,577 करोड़ रुपए करके दिखाया। यातायात से सकल प्राप्तियां संशोधित अनुमान के 22,175 करोड़ रुपए से भी बेहतर अर्थात 22,241 करोड़ रुपए होने की आशा है। दूसरी तरफ साधारण संचालन व्यय में अभूतपूर्व नियंत्रण का प्रदर्शन रहा, जिसके कारण उसकी संशोधित अनुमान में दर्शायी गयी 14,590 करोड़ रुपए से भी बेहतर होने की संभावना है। इंटेरिम रिलीफ, पेंशन में बढ़ोतरी और वित्तीय वर्ष 1995-96 के दौरान बजट पश्चात बढ़े खर्चों के बावजूद बजट अनुमान से कम खर्च करना एक वित्तीय अनुशासन का मापदंड सा उभरकर आया है जिसके लिए भारतीय रेल प्रशंसा की पात्र हैं उसका परिचालन अनुपात भी संशोधित अनुमान के 84.6 प्रतिशत से बेहतर होकर 82.5 प्रतिशत रहा। इस वित्त वर्ष में भी रेल ने वित्त मंत्रालय की सहायता न केवल पूर्ण लाभांश देकर करी अपितु उसने अपनी निधियों में, जो कि वित्त मंत्रालय के अंतर्गत रहती हैं, 759 करोड़ रुपए की बढ़ोतरी करी। रेल ने रिजर्व बैंक द्वारा रखी गयी शुद्ध निकासी की स्थिति पर भी विशेष नियंत्रण रखा और वर्ष के अंत में 908 करोड़ रुपए का क्रेडिट बैलेंस रखा। मुझे पूरा विश्वास है कि इससे मेरे मित्र वित्त मंत्री अत्यंत प्रसन्न होंगे और रेलवे को अधिक बजटीय समर्थन देने में दिल खोलकर सहायता करेंगे।

1996-97 के राजस्व उपार्जक माल यातायात का लक्ष्य 41 करोड़ टन है जो कि 1995-96 के वास्तविक लदान से 2 करोड़ टन अधिक है। वर्ष के पहले 3 महीनों के आंकड़े हमारे पास मौजूद हैं जो उत्साहवर्द्धक हैं और आशा है कि इस लक्ष्य की प्राप्ति हो जाएगी।

उसी प्रकार हमें पूरी आशा है कि प्रारंभिक यात्रियों की संख्या में भी 1995-96 की संख्या से 4 प्रतिशत अधिक की संख्या का लक्ष्य हम अवश्य प्राप्त कर लेंगे।

रेल मंत्रालय के सामने नई सेवाओं को आरम्भ करने के लिए मुख्य चुनौतियां नई रेल लाइन बनाना, गेज कन्वर्जन करना और रोलिंग स्टाक को पर्याप्त मात्रा में प्रदान करना है। ये तीनों चीजें आपस में पूरक हैं और रेल परिवहन के लिए आम आदमी के संतोष के लिए आवश्यक हैं। यदि इनमें कहीं भी असंतुलन होगा तो कोई न कोई असंतुष्ट होगा और रेलें जनता की मांगों को पूरा नहीं कर पाएंगी। माननीय सांसदों ने मुझसे विभिन्न मांगों के बारे में चर्चा करी है पर सभी को पूरा करना संसाधनों की कमी के कारण अभी संभव नहीं। फिर भी कुछ नई रेल गाड़ियां चला कर, कुछ की फ्रिक्वेंसी बढ़ाकर और कुछ को आगे तक बढ़ाकर उनकी मांगों को किसी हद तक पूरा करने का प्रयास कर रहा हूं। 1996-97 में निम्नलिखित नई गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है :-

1. लखनऊ के रास्ते नई दिल्ली-पटना राजधानी एक्सप्रेस
2. रीवा-भोपाल एक्सप्रेस
3. बीकानेर-मेड़ता रोड लिंक एक्सप्रेस हवड़ा तक
4. बेंगलूरू-हुबली इंटर-सिटी एक्सप्रेस (शताब्दी एक्सप्रेस के बदले)
5. कालका-शिमला (छोटी लाइन) शिवालिक डीलक्स एक्सप्रेस
6. जयपुर-मद्रास साप्ताहिक एक्सप्रेस
7. दिल्ली-अहमदाबाद आश्रम एक्सप्रेस (बड़ी लाइन)
8. दिल्ली-अहमदाबाद मेल (बड़ी लाइन)
9. अहमदाबाद-जोधपुर-बीकानेर एक्सप्रेस
10. सिकंदराबाद-गुंटूर-वास्को-डि-गामा एक्सप्रेस (आमान परिवर्तन के बाद द्रोणाचलम के रास्ते)
11. गुवाहाटी-तिनसुकिया एक्सप्रेस
12. पटना-कुर्ला एक्सप्रेस सप्ताह में तीन बार
13. हवड़ा-बोलपुर-रामपुर हाट एक्सप्रेस (रामपुर हाट-वर्द्धमान पैसेंजर को रद्द करके)
14. रामनगर-मुरादाबाद लिंक एक्सप्रेस दिल्ली तक
15. छितौनी-बगहा लिंक के रास्ते गोरखपुर-दरभंगा एक्सप्रेस

अध्यक्ष जी, सदन को जानकर खुशी होगी कि जनता की काफी देर से की जाती रही मांग पर अमृतसर तथा जम्मू-तवी के बीच एक रात्रि गाड़ी हाल ही में शुरू की गई है तथा दिल्ली, जयपुर एक्सप्रेस के साथ लिंक प्रदान करने के लिए दोनों दिशाओं में जयपुर और अजमेर के बीच एक लिंक गाड़ी भी शुरू की गई है।

जिन यात्री गाड़ियों की फ्रीक्वेंसी बढ़ाई जाएगी, वे हैं :-

1. 6043/6044 मद्रास-पटना एक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में दो बार।
2. 5209/5210 बरौनी-अमृतसर जनसेवा एक्सप्रेस को सप्ताह में दो बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार।
3. 6339/6340 नागरकोइल-मुंबई सीएसटी एक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार।
4. 6045/6046 मद्रास-अहमदाबाद नवजीवन एक्सप्रेस को सप्ताह में छः दिन से बढ़ाकर रोजाना।
5. 8301/8302 हजरत निजामुद्दीन-संबलपुर हीराकुड एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन बार से बढ़ाकर सप्ताह में चार बार।

6. 8403/8404 पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार।
7. 3045/3046 हवड़ा-गुवाहाटी सैरायघाट एक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर सप्ताह में तीन बार।
8. 7003/7004 हवड़ा-सिंकदराबाद फलकनुमा एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन बार से बढ़ाकर रोजाना।
9. 4863/4864 जोधपुर-लखनऊ मरूधर एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन बार से बढ़ाकर सप्ताह में चार बार।
10. 5205/5206 दिल्ली-मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस को सप्ताह में दो बार से बढ़ाकर सप्ताह में चार बार।

निम्नलिखित गाड़ियों का चलना आगे बढ़ाया जाएगा :-

1. 4247/4248 कुर्ला-वाराणसी पवन एक्सप्रेस को मुजफ्फरपुर तक।
2. 5011/5012 कोचीन-गोरखपुर एक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार बरौनी तक।
3. 5089/5090 गोरखपुर-हैदराबाद एक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार बेंगलूरू तक।
4. 4007-ए/4008-ए दिल्ली-समस्तीपुर एक्सप्रेस को रक्सौल तक सप्ताह में दो बार (मुजफ्फरपुर से मार्ग बदलकर)।
5. 4259/4260 दुर्ग-वाराणसी सारनाथ एक्सप्रेस को छपरा तक।
6. 2479/2480 हजरत निजामुद्दीन-कैसल रॉक गोवा एक्सप्रेस को वास्को-डि-गामा तक
7. 5427/5428 सोनपुर-बनमनखी हरिहरनाथ एक्सप्रेस (छोटी लाइन) कटिहार तक।
8. 4673/4674 दिल्ली-मुजफ्फरपुर शहीद एक्सप्रेस को सप्ताह में चार दिन दरभंगा तक।
9. 5659/5660 हवड़ा-गुवाहाटी कामरूप एक्सप्रेस को तिनसुकिया तक।
10. 4055/4056 दिल्ली-दीमापुर ब्रह्मपुत्र मेल को तिनसुकिया तक।
11. 6315/6316 हवड़ा-कोचीन एक्सप्रेस को तिरूवनन्तपुरम तक सप्ताह में एक बार।
12. 4863/4864 जोधपुर-लखनऊ मरूधर एक्सप्रेस को वाराणसी तक।
13. 4649/4650 दिल्ली-मुजफ्फरपुर सरयू-यमुना एक्सप्रेस को सप्ताह में दो बार दरभंगा तक।

कुछ समय पहले मेन लाइन पर ई एम यू, डी एम यू और रेल बसों का चलाना आरंभ किया गया था जिसको जनसाधारण ने बहुत सराहा है। इसलिए इस दिशा में कुछ और नई सेवाएं 1996-97 में प्रारंभ की जाएगी जिनका ब्यौरा नीचे दे रहा हूं।

निम्नलिखित खंडों पर मुख्य लाइन की ई.एम.यू. सेवाएं चलाई जाएंगी :-

1. पानीपत-अम्बाला
2. टुंडला-अलीगढ़
3. दाहोद-रतलाम
4. आणंद-गोधरा
5. मथुरा-पलवल
6. नागरपुर-बडनेरा (विद्युत पुश-पुल सेवा)

निम्नलिखित खंडों पर डीजल मल्टीपल यूनिट/पुश-पुल/एयर-ब्रेक शटल सेवाएं चलाई जाएंगी :-

1. अमृतसर-पठानकोट
2. विजयवाड़ा-नरसापुर
3. सतना-रीवा
4. सतना-मानिकपुर
5. अहमदाबाद-मेहसाणा-आबू रोड
6. न्यू जलपाईगुड़ी क्षेत्र
7. शोरानूर-निलाम्बूर
8. कटक-पारादीप
9. कटिहार-मानसी-बरौनी

निम्नलिखित खंडों पर रेल बस सेवाएं चलाने का प्रस्ताव है :-

बड़ी लाइन	:	मकराना-पर्वतसर
	:	ऐत-कौंच
छोटी लाइन	:	मेहसाणा-तारंगा हिल
	:	शिमोगा-तालगुप्पा
	:	जौनपुर-औंडिहार
	:	इन्दारा-फेफना
	:	मथुरा-वृन्दावन

अध्यक्ष महोदय, सदन को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि मैंने यह निर्णय लिया है कि हवड़ा-दिल्ली जनता एक्सप्रेस गाड़ी को जिसे पहले रद्द कर दिया गया था, फिर से चलाया जाए।

औंडिहार-छपरा खंड के बड़ी लाइन के रूप में खुल जाने से अब पूर्वी उत्तर प्रदेश के रास्ते उत्तरी बिहार के लिए एक वैकल्पिक मार्ग उपलब्ध हो गया है। इस क्षेत्र की जनता की यातायात संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए यह निर्णय लिया गया है कि इस मार्ग के रास्ते निम्नलिखित गाड़ियों का मार्ग बदलकर/उनका चालन क्षेत्र बढ़ाकर मुंबई, दिल्ली, बिलासपुर और दुर्ग के लिए सीधी सेवाएं उपलबध करायी जाएं :

1. 4247/4248-कुर्ला-वाराणसी पवन एक्सप्रेस
2. 4259/4260-दुर्ग-वाराणसी सारनाथ एक्सप्रेस
3. 4007/4008/4007-ए/4008-ए-दिल्ली-मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस

अध्यक्ष महोदय, मैं भली भांति समझता हूं कि रेल कर्मचारियों द्वारा अथक प्रयास के बावजूद यात्रियों को दी गई सेवाओं में अभी भी बहुत कमी है। हमारा प्रयास है कि सफाई, सुरक्षा, समयपालन को बेहतर बनाया जाए। इसके लिए मैं माननीय सदस्यों के सुझावों का स्वागत करूंगा। इस दिशा में उठाए गए कुछ कदम निम्नलिखित हैं :-

1. यात्री टिकटों के आरक्षण के कंप्यूटरीकरण की सराहना जन साधारण ने करी है और इसको और स्टेशनों पर बढ़ाने की मांग हर प्रदेश से आ रही है। अब 92 प्रतिशत आरक्षण कंप्यूटर द्वारा होते हैं और उन सभी स्टेशनों पर जहां प्रतिदिन 300 से अधिक आरक्षण होते हैं, कंप्यूटर लगा दिए गए हैं। इसके अतिरिक्त जहां रेलें नहीं हैं जैसे श्रीनगर, पोर्ट ब्लेयर, शिलांग और पंजिम में भी इस सेवा को दे दिया है। 1996-97 में इस सेवा को 53 स्थानों में और प्रदान करने की योजना है। रेल मंत्रालय अगरतला कोहिमा और गंगटोक में यह सुविधा प्रदान करने के लिए वहां कि सरकारों से संपर्क में है।

2. माइक्रोप्रोसेसर युक्त सेल्फ प्रिंटिंग मशीनों द्वारा अनारक्षित टिकटों की उपलब्धि सुनिश्चित करी गई है। इससे यात्री किसी खिड़की से टिकट खरीद सकता है और उसका निपटान भी शीघ्र हो जाता है। 1995-96 तक लगभग 400 ऐसी मशीनें मुख्य स्टेशनों पर लगाई जा चुकी हैं।

3. कंप्यूटराइज्ड सीजन टिकट और कूपन वैलीडेशन मशीनों को पश्चिम रेलवे में लागू किया गया है जिससे उपनगरीय यात्री को सुविधा हुई है और खिडकी पर भीड़ कम हुई है।

4. यात्री इंक्वायरी और सूचना प्रणाली में अधिक टेलीफोन, हाट लाइंस, इलैक्ट्रानिक डिस्प्ले बोर्ड, आटोमेटिक रेकार्डेड उत्तर इत्यादि से यात्रियों को सूचना देने में बेहतर सेवाएं प्रदान करी गई हैं।

5. इंस्टेंट एक्शन ग्रुप 33 गाडियों में प्रदान किए गए हैं जो रेल डिब्बे में अनधिकृत यात्री को प्रवेश न कर पाने के लिए, किसी ज्वलनशील सामान इत्यादि को न ले जाने के लिए और यात्री सुरक्षा के लिए कार्य करेंगे। इनको वाकी-टाकी प्रदान करी गई हैं जिससे ये तुरन्त कार्यवाही कर सकें।

6. ए.सी. थ्री-टियर के सवारी डिब्बों को जनता ने बहुत सराहा है। हमारा प्रयास रहेगा कि हम इनको अधिक से अधिक ट्रेनों में लगाएं।

7. रेल डिब्बों में बायो-फ्रेंडली लेट्रिन्स के लगाने को भी यात्रियों ने बहुत पसंद किया है। इनको और डिब्बों में भी लगाया जाएगा।

खान-पान सेवाओं में सुधार लाने और उनको अधिक साफ-सुथरा और स्वाददायक बनाने का रेल का प्रयास चलता रहता है। कई स्थानों में चाय, काफी एवं ठंडे पेय के लिए स्वचालित मशीनें लगाई गई हैं। 11 गाड़ियों में नए रसोई यानों को जोड़ा गया है जिनमें शताब्दी गाड़ियां, झेलम एक्सप्रेस, जोधपुर मेल इत्यादि हैं।

भारतीय रेल केटरिंग एवं टुअरिज्म निगम की स्थापना के बारे में कार्य प्रारंभ कर दिया है और केन्द्र सरकार के समक्ष स्वीकृति के लिए प्रस्तुत किया जाएगा।

केटरिंग के क्षेत्र में जहां विभागीय केटरिंग के स्तर को ऊंचा उठाने हेतु आवश्यक कदम उठाए जा रहे हैं, वहीं निजी ठेकेदारों द्वारा कार्य की भी विशेष रूप से समीक्षा करी जा रही है।

राष्ट्र की पर्यटन नीतियों को ध्यान में रखते हुए और विदेशी पर्यटकों के लिए विशेष सेवाएं प्रदान करने की दिशा में कदम उठाते हुए भारतीय रेल ने निजी क्षेत्र की सहायता से 5 नई पर्यटक ट्रेनों का शुभारंभ करने का निश्चय किया है। इनमें से 2 ट्रेनों, अर्थात् दिल्ली-जयपुर-आगरा-ग्वालियर-झांसी-वाराणसी-लखनऊ-दिल्ली और मद्रास-कोडईकनाल-कन्याकुमारी-त्रिवेन्द्रम-कोचीन-मेट्टुपालयम-बंगलौर का चलना दिसंबर' 97 तक आरंभ हो जाने की आशा है। इसी संदर्भ में 3 और ट्रेनें भविष्य में प्रारंभ करने का निश्चय ले लिया गया है। इससे काफी मात्रा में विदेशी मुद्रा अर्जित करने की भी आशा है।

देश के अंदर पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए और शनिवार-रविवार को छुट्टी मनाने के लिए रेल वीकेन्डर पैकेज टूर बनाये गए हैं, जिससे देश का पर्यटक बिना कठिनाई के देश के सांस्कृतिक एवं धार्मिक दर्शनीय स्थलों में घूम सके। इसके लिए 38 पैकेज बनाए गए हैं, जिनमें से 12 को लागू भी कर दिया गया है।

धार्मिक पर्यटन की ओर भी भारतीय रेल ने विशेष ध्यान दिया है और तिरूपति, अजमेर शरीफ, सारनाथ, अमृतसर, द्वारका, वाराणसी प्रयाग इत्यादि के लिए विशेष सेवाएं प्रारंभ करी हैं।

यात्रियों की सुविधा एवं पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए रेलवे इस संभावना की जांच कर रही है कि उत्तराखंड में विभिन्न स्थानों पर आउट एजेंसी खोली जाएं जिससे रेल टिकट इत्यादि को वहीं खरीदा जा सके।

यात्रियों एवं रेल के अन्य उपयोगकर्त्ताओं को अच्छी सेवा प्रदान करने का निरंतर प्रयत्न भारतीय रेल के 16 लाख कर्मचारी करते रहते हैं। प्रतिदिन एक करोड़ 10 लाख से अधिक ग्राहकों में से कुछ न कुछ असंतुष्ट रह ही जाते हैं। उनकी शिकायतों पर तुरन्त कार्यवाही करने के लिए और सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों, मंडलों और स्टेशनों के स्तर पर एक जन शिकायत निवारक तंत्र कार्यरत है। रेलवे की विभिन्न स्तरों की उपयोगकर्त्ता परामर्श समितियां भी इस दिशा में रचनात्मक कार्य कर रही हैं। उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम के लागू होने के बाद से इस दिशा में यात्रियों के संपर्क में आने वाले कर्मचारी और जागरूक हो गए हैं। उनके प्रशिक्षण का भी आयोजन किया गया है। महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों को भी कम से कम महीने में दो बार रेल में निरीक्षण करके यात्रियों की शिकायतों को तुरन्त निपटाने के आदेश दे दिए गए हैं। मुझे इस विषय में माननीय सांसदों का सहयोग अपेक्षित है। अगर वह यात्री सेवाओं में कहीं कमी पाते हैं तो तुरन्त मुझे या संबंधित अधिकारी को बतलाएं। मैं माननीय सदस्यों को यह आश्वासन देता हूं कि इस पर

अविलंब कार्रवाई की जाएगी। मुझे आशा है भविष्य में हम शिकायत का कम से कम मौका देंगे।

अध्यक्ष महोदय, ट्रेन परिचालन में संरक्षा एवं यात्री सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है और पिछले दशक में इसमें महत्वपूर्ण सुधार आया है—1985-86 में 717 दुर्घटनाओं की तुलना में 1995-96 में 398 दुर्घटनाएं हुई हैं। प्रति मिलियन ट्रेन किलो मीटर में दुर्घटनाओं के आंकड़े भी 1.3 से घटकर 0.61 हो गए हैं। यह कोई संतोष की बात नहीं है और हमारा निरंतर यही प्रयास हो रहा है कि इन दुर्घटनाओं में और कमी लाई जा सके।

पिछले कुछ दिनों में रेल यात्रा को और सुरक्षित बनाने के लिए जो कुछ कदम उठाए गए हैं, वे हैं :-

1. ट्रंक रूट और मेन लाइनों पर ट्रैक सर्किटिंग के काम में तेजी।
2. सिगनल प्रणाली को और संरक्षात्मक बनाया जा रहा है जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि होम सिगनल तब तक नहीं नीचा करा जा सके जब तक कि पिछली गाड़ी के लिए नीचे किए गए स्टार्टर और एडंवास स्टार्टर वापस 'आन' नहीं कर दिए जाते है।
3. अन्तिम स्टॉप सिगनल पर स्टेशन मास्टर का स्लाइड कंट्रोल दिया जा रहा है।
4. उन स्टेशनों पर जहां सामान्य रूप से शंटिंग नहीं होती वहां एडवांस स्टार्टर को स्टार्टर से केवल 180 मीटर की दूरी पर रखा जा रहा है।

अध्यक्ष महोदय, आधुनिक दूर-संचार की सुविधाओं की सहायता से ड्राइवर और गार्ड का संपर्क स्टेशन से कराए जाने का कार्य सम्पन्न हो रहा है। इस सुविधा से किसी दुर्घटना के समय तुरन्त संपर्क स्थापित हो सकता है और 5 किलोमीटर के फासले तक अन्य गाड़ियों और स्टेशनों को सावधान किया जा सकता है जिससे और दुर्घटना न हो जाए और सहायता सामग्री शीघ्रातिशीघ्र पहुंच सके।

यह सबको विदित है कि मुख्यतः दुर्घटनाएं मानवीय भूलों के कारण होती हैं। इसके लिए संरक्षा से संबंधित कर्मचारियों को समय-समय पर ट्रेनिंग दी जा रही है। इस ट्रेनिंग को बेहतर बनाने के लिए सिमूलेटर का भी इस्तेमाल किया जा रहा है और उनकी फिजीकल फिटनेस की जांच की जा रही है। इसके अतिरिक्त निरीक्षण को तीव्र बनाया जा रहा है। अब ऐसी दुर्घटनाओं में जवाबदारी केवल कर्मचारी की ही नहीं होगी बल्कि उसके इंस्पेक्टर और अधिकारी की भी होगी।

अध्यक्ष महोदय, बिना चौकीदार वाले समपारों पर बढ़ती हुई दुर्घटनाओं से हमारी चिंता और भी बढ़ गई है। ये दुर्घटनाएं अधिकतर सड़क वाहन चालकों की लापरवाही के कारण होती हैं और बेचारे सड़क वाहन के यात्रियों की जानें जाती हैं। मोटर व्हिकल एक्ट के तहत ऐसी दुर्घटना की जिम्मेदारी सड़क वाहन चालक की होती है परंतु रेलों पर बेवजह आरोप लगाया जाता है। इसके लिए एक तरफ तो चाहिए कि राज्य सरकारें बस ड्राइवर इत्यादि को ड्राइविंग लाइसेंस देते समय विशेष ध्यान दें और दूसरी तरफ टेलीविजन, रेडियो इत्यादि द्वारा जन साधारण को शिक्षित करें। भारतीय रेल भी स्वयं ऐसे प्रचार अभियान चलाती है। इसके अतिरिक्त अब रेल मंत्रालय ने यह भी निर्णय लिया है कि भविष्य में कोई बिना चौकीदार वाले समपार नहीं बढ़ाएंगे और जो मौजूदा 24,692 बिना चौकीदार वाले समपार हैं उनमें से जो संवदेनशील हैं उनको योजनाबद्ध रूप से और उनके महत्व की दृष्टि से राज्य सरकारों की सहायता से चौकीदार वाले समपारों में, जिसमें प्रारंभिक धन उन्हें लगाना पड़ता है, बदलने का कार्य करेंगे।

भारतीय रेल की 1996-97 की वार्षिक योजना की राशि आठवीं योजना के अन्तिम वर्ष में 8130 करोड़ रुपए निर्धारित की गई। यह रकम पिछले वर्ष से लगभग 8 प्रतिशत अधिक है।

इस वर्ष के योजना व्यय में भी प्रमुख राशि रेल द्वारा स्वयं अर्जित करके रखी जाएगी। 4,111 करोड़ रुपए आंतरिक संसाधनक के रूप में, 1,850 करोड़ रुपए भारतीय रेल वित्त निगम द्वारा बांड से, 500 करोड़ रुपए 'बोल्ट' के द्वारा और 400 करोड़ रुपए 'आने योर वैगन' के द्वारा एकत्रित किया जाएगा। बाकी बचा 1,269 करोड़ रुपया केवल बजटीय सहायता के रूप में सरकार द्वारा प्रदान किया जाएगा।

बाजार से ऋण प्राप्त करने में बहुत कठिनाई होती है और वह अत्यंत महंगा भी होता है। इस कारण मैं एक बार फिर इस सदन के माध्यम से वित्त मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वह बजटीय सहायता बढ़ाने का प्रयास करें।

इस वर्ष भी योजना व्यय मुख्यतः रोलिंग स्टाक, ट्रैक रिनुअल, आमान परिवर्तन, बिजलीकरण इत्यादि पर व्यय किया जाएगा।

नई लाइन, दोहरीकरण और आमान परिवर्तन आदि की परियोजनाओं का ब्यौरा निम्नलिखित है :

पूर्वोत्तर राज्यों में रेल नेटवर्क भी अवसंरचनात्मक कमियों के बारे में यह सरकार भली-भांति परिचित है। राज्यों की राजधानियां भी रेल से जुड़ी नहीं हैं। इस क्षेत्र में कठिन भू-भाग के कारण, यहां रेल लाइनों का निर्माण करना बहुत महंगा काम है और जैसा कि माननीय सदस्यों की विदित है, संसाधनों की भारी तंगी है। फिर भी, इस सरकार ने पूर्वोत्तर राज्यों में रेल नेटवर्क के विकास को उच्च प्राथमिकता प्रदान करने का निर्णय लिया है।

दीमापुर से डिब्रुगढ़ तथा तिनसुकिया से लेखापानी तक के आमान परिवर्तन के काम में शानदार प्रगति हो रही है और इसे वित्त वर्ष में पूरा कर लिया जाएगा। सिमलगुड़ी-मोरनहाट और मरियानी-फरकटिंग लूप का काम अगले वर्ष पूरा हो जाएगा। जोगीघोपा में नरनारायण सेतु का काम चल रहा है। भूविज्ञान संबंधी अप्रत्याशित समस्याओं के कारण इसमें विलंब हुआ है। फिर भी हमें आशा है कि यह पुल और जोगीघोपा से ग्वालपाड़ा तक लाइन के निर्माण का कार्य इस वित्त वर्ष में पूरा कर लिया जाएगा। ग्वालपाड़ा से गुवाहाटी तक की लाइन अगले वर्ष पूरी कर ली जाएगी। मेघालय में दुधनोई से देपा तक नई लाइन का निर्माण कार्य भी शुरू कर दिया गया है और यह लाइन अगले वर्ष पूरी हो जाएगी और इसे ग्वालपाड़ा-गुवाहाटी लाइन के साथ ही चालू कर दिया जाएगा।

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि लमडिंग-सिलचर के आमान परिवर्तन का काम बजट में शामिल कर लिया गया है। इससे लोअर असम, मिजोरम, त्रिपुरा और मणिपुर के लोगों की लंबे अर्से से चली आ रही मांग पूरी हो जाएगी।

पूर्वोत्तर राज्यों के माननीय सदस्यों से इस आशय के अभ्यावेदन प्राप्त होते रहे हैं कि राज्यों की राजधानियों में रेल संपर्कों का अभाव है। इस सरकार ने इस स्थिति को हल करने का निर्णय लिया है। इस दिशा में, प्रारंभ में त्रिपुरा की राजधानी को रेल से जोड़ने के लिए कुमारघाट से अगरतला तक नई रेल लाइन बनाने का काम बजट में शामिल कर लिया गया है। इस लाइन से त्रिपुरा राज्य के लोगों की दीर्घकालीन आकांक्षाएं पूरी हो जाएंगी।

इसके अलावा, मैंने रंगिया-मुरकोंगसेलक खंड के आमान परिवर्तन और तेजपुर तथा अरुणाचल प्रदेश मे भालुकपोंग तक लिंक लाइनों के लिए सर्वेक्षण का आदेश दे दिया है। मैंने हारमुती से अरुणाचल प्रदेश की राजधानी ईटानगर तक और मणिपुर की राजधानी इम्फाल को रेल से जोड़ने के पहले चरण के रूप में दिफु से कारोंग तक नई लाइनों के निर्माण के लिए विगत में किए गए सर्वेक्षणों को भी अपडेट करने का आदेश दे दिया है।

बोगीभील में ब्रहमपुत्र दरिया पर चौथे पुल के निर्माण का कार्य हाथ में लेने का निर्णय किया गया है। तदनुसार, विस्तृत जांच और अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण जिसकी लागत 2 करोड़ रु. है, धन के साथ बजट में शामिल किया गया है।

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि आंध्र प्रदेश में रेल नेटवर्क के विकास को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। गिद्दलूर-नान्दयाल के आमान परिवर्तन का काम पूरा हो गया है और हमें विश्वास है कि नान्दयाल-गुंतकल का आमान परिवर्तन करके हम इस परियोजना को इस वित्त वर्ष के भीतर पूरा कर देंगे। महबूबनगर-द्रोणाचलम का कार्य अगले वित्त वर्ष में पूरा हो जाएगा और तिरूपति-पकाला-काटपाड़ी परियोजना के कार्य में तेजी लायी जा रही है। पेड्डापल्ली और करीम नगर के बीच नयी लाइन के पहले चरण के काम में भी अच्छी प्रगति हो रही है। माननीय सदस्यों को यह सूचित करने में मझे हर्ष हो रहा है कि नांदयाल से येरागुंटला तक नई लाइन का निर्माण इस वर्ष के बजट में शामिल कर लिया गया है। इस लाइन से इस पिछड़े हुए क्षेत्र की प्रगति में सहायता होगी।

माननीय सदस्यों से प्राप्त अभ्यावेदनों के आधार पर, मैंने मोटुमारी से मरियालगुड्डा और मुनीराबाद से महबूबनगर तक नई लाइनों के सर्वेक्षण के लिए आदेश दे दिए हैं।

काकीनाडा-कोटापल्ली लाइन के पुनः स्थापन की मांग की जाती रही है। राज्य सरकार को उस भूमि के बदले भूमि उपलब्ध करानी है, जिस पर निर्माण हो चुका है। भूमि उपलब्ध हो जाने पर आगे कार्रवाई शुरू कर दी जाएगी।

हाजीपुर-बछवाड़ा मीटर लाइन खंड को बड़ी लाइन में बदलने के काम को, बजट में शामिल किया जा रहा है। कुशेश्वरधाम के रास्ते सकरी से हसनपुर तक नई लाइन के निर्माण तथा मानसी-सहरसा-फारबिसगंज लाइन के पहले चरण के रूप में मानसी-सहरसा खंड के आमान परिवर्तन का काम भी बजट में शामिल कर लिया गया है। पटना गया खंड के दोहरीकरण में पटना पारस बाजार में दोहरीकरण का काम बजट में शामिल किया गया है।

दुमका के रास्ते रामपुर हाट से मंदार हिल तक नई लाइन के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण तथा भूमि के अधिग्रहण का काम चल रहा है। भूमि उपलब्ध हो जाने पर कार्य शुरू कर दिया जाएगा।

इस समय उत्तर और दक्षिण बिहार के बीच रेल सम्पर्क बहुत अपर्याप्त है, क्योंकि मोकामा में ही एक पुल है। इससे उत्तरी बिहार का विकास बुरी तरह प्रभावित हुआ है।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन (कन्नानौर) : महोदय, हमारे राज्य केरल को बिल्कुल शामिल नहीं किया गया है...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : कृपया मंत्री महोदय का भाषण सुनिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह सब क्या है?

(व्यवधान)

श्री राम विलास पासवान : महोदय, यह वर्णानुक्रम में है... **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : श्री सुधीरन, मंत्री महोदय ने अपना भाषण समाप्त नहीं किया है। वे कहते हैं कि वर्णानुक्रम से आ रहे हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अपना निष्कर्ष आप अभी क्यों निकाल रहे हैं। कृपा कर मंत्री महोदय का भाषण सुनें।

(व्यवधान)

श्री राम विलास पासवान : हम वर्णानुक्रम से चल रहे हैं। सभी राज्यों की चर्चा की जाएगी। चिन्ता ना करें...**(व्यवधान)**

श्री वी.एम. सुधीरन (एलेप्पी) : मंत्री महोदय, अपना भाषण लगभग समाप्त कर चुके हैं...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : सारे स्टेट्स कवर होंगे। हम लोग एलफाबेटिकली चल रहे हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपा कर सुनिए, व्यवधान ना डालिए।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : क्योंकि राज्य की राजधानी तक पहुंचने के लिए लोगों को नदी के दोनों तरफ लंबी दूरियां तय करनी पड़ती हैं। इस स्थिति में सुधार लाने के लिए, सरकार ने पटना में गंगा नदी पर एक पुल का निर्माण करने का निर्णय लिया है। इसके लिए

अंतिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण और विस्तृत जांच का कार्य जिसकी लागत 1.6 करोड़ रुपए है बजट में धन के साथ शामिल किया गया है।

आरा-सासाराम लाइन के पुनः स्थापन की मांग की नई है। इसके सर्वेक्षण का कार्य हाल ही में पूरा किया गया है। परियोजना के मूल्यांकन का कार्य पूरा हो जाने पर आगे कार्रवाई की जाएगी।

खगरिया से कुशेश्वरधाम तक नयी लाइन के लिए भी एक सर्वेक्षण शुरू किया गया है, क्योंकि इसे उत्तरी बिहार के पिछड़े क्षेत्रों खासकर कोशी क्षेत्र के विकास तथा इस महत्वपूर्ण तीर्थ स्थान से संपर्क स्थापित करने के लिए आवश्यक समझा जाता है। मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी एवं दरभंगाा से सहरसा तक नई लाइन के निर्माण तथा दरभंगा से नरकटियागंज और दरभंगा से निरमली/जयनगर/लौकाहाबाजार तक आमान परिवर्तन के लिए भी सर्वेक्षण किया जा रहा है। मैंने भपतिआही से निरमली तक रेल लाइन के निर्माण के लिए सर्वेक्षण करने के भी आदेश दे दिए हैं और कटिहार से तेजनारायण पुर तक नई लाइन के लिए तथा आमदाबाद के रास्ते भालुका रोड तक रेलवे लाइन के विस्तार के लिए सर्वेक्षण शुरू कराना चाहता हूं। मैंने कटिहार-जोगबानी तक, सहरसा से पूर्णिया तक आमान परिवर्तन के लिए भी सर्वेक्षण के आदेश दे दिए हैं। रांची-लोहारदगा खंड के आमान परिवर्तन तथा इसे आगे टोरी तक बढ़ाने के लिए सर्वेक्षण का काम भी चल रहा है। ये सर्वेक्षण प्राथमिकता के आधार पर किए जाएंगे। सर्वेक्षण रिपोर्ट प्राप्त होते ही इन परियोजनाओं पर आगे कार्रवाई की जाएगी।

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि दिल्ली-अहमदाबाद लाइन के आमान परिवर्तन को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है और हमें विश्वास है कि वीरमगाम से मेहसाणा तक की लाइन के साथ आमान परिवर्तन का कार्य चालू वित्त वर्ष के दौरान हो जाएगा। इसके फलस्वरूप, दिल्ली और अहमदाबाद एवं दिल्ली और कांडला के बीच सीधे और अपेक्षाकृत छोटे मार्ग उपलब्ध हो जाएंगे। राजकोट-वेरावल और बांकानेर-मलिया-मियाना खंडों का आमान परिवर्तन भी शुरू कर दिया गया है और इन्हें आगामी वर्षों में पूरा कर लिया जाएगा।

जहां तक गांधीधाम-भुज खंड के आमान परिवर्तन का संबंध है, इस कार्य को पहले ही बजट में शामिल कर लिया गया है और इसे शुरू करने के लिए धन की व्यवस्था की जा रही है। भावनगर-सुरेन्द्रनगर खंड के आमान परिवर्तन तथा इसे आगे अलंग और पीपावाव बंदरगाहों तक बढ़ाने के लिए सर्वेक्षण का काम पहले ही चल रहा है। और इसमें तेजी लाई जाएगी। मैंने निर्णय लिया है कि वेरावल से पीपावाव तक नई लाइन और भुज-नलिया के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण शुरू किए जाएं।

गोधरा-इंदौर-देवास-मक्सी परियोजना के पहले चरण अर्थात् देवास-मक्सी खंड पर काम शुरू हो गया है। अगले चरण का काम उसके बाद शुरू किया जाएगा।

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि ब्यास से गोइंदवाल तक नई लाइन का काम पूरा हो गया है। प्रधानमंत्री जी और हमारी सरकार जम्मू कश्मीर के चतुर्मुखी विकास के लिए चिन्तित है। जम्मू-ऊधमपुर लाइन को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है और इसे दिसंबर 1997 तक पूरा कर लिया जाएगा। ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला लाइन...(व्यवधान) यह कश्मीर के लोगों के लिए काफी महत्वपूर्ण है। हम और हमारी सरकार उस ओर पूरा ध्यान देने जा रहे हैं। ऊधमपुर-कटरा खंड पर कार्य शुरू कर देंगे।

राजपुरा से चंडीगढ़ तक रेल लाइन का काम शुरू कर दिया गया है। भूमि-अधिग्रहण का काम चल रहा है और भूमि उपलब्ध हो जाने पर इसे प्राथमिकता के आधार पर किया जाएगा।

रेवाड़ी-रींगस, रेवाड़ी-लोहारू-सादुलपुर तथा हिसार-रतनगढ़-बीकानेर/डेगाना के आमान परिवर्तन के लिए भी सर्वेक्षण का कार्य शुरू किया गया है ताकि इन परियोजनाओं पर समुचित विचार किया जा सके। हिमाचल प्रदेश में भानुपल्ली-बिलासपुर-बेरी नई लाइनों के लिए हाल ही में सर्वेक्षण किया गया है और इसकी रिपोर्ट की समीक्षा हिमाचल प्रदेश की सरकार के साथ परामर्श करके की जा रही है।

[अनुवाद]

अपराह्न 1.01 $^1/_4$ बजे

इस समय श्री भूपिन्द्र सिंह हुडा आए और सभा पटल के निकट फर्श पर बैठ गए।

अपराह्न 1.04 बजे

इस समय श्री सत महाजन आए और सभा पटल के निकट खड़े हो गए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं इसे अच्छा नहीं मानता।

अपराह्न 1.02 बजे

इस समय श्री भूपिन्द्र सिंह हुडा और श्री सत महाजन अपने-अपने स्थानों पर वापिस चले गए।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : कर्नाटक में आमान परिवर्तन का कार्य अच्छी प्रगति कर रहा है। होस्सूर-बेंगलूरू लाइन हाल ही में पूरी की गयी है और अरसीकेरे-हसन लाइन इस महीने के अंत तक चालू कर दी जाएगी। गदग-सोलापुर लाइन पर काम चल रहा है। इसके होटगी-बीजापुर खंड का काम इस वित्त वर्ष में पूरा किया जाएगा। हसन-मंगलोर, शिमोगा-तालगुप्पा और बंगारपेट-कोलार लाइनों का कार्य भी चल रहा है।

हसन-मैसूर के आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र ही शुरू किया जाएगा। माननीय सदस्यों को यह सूचित करते हुए मुझे बहुत प्रसन्नता हो रही है कि चिकमगलूर के रास्ते कडूर से सकलेशपुर तक नई लाइन के निर्माण का कार्य बजट में शामिल किया गया है। इससे इस लाइन के निर्माण के लिए लोगों की लंबे समय से चली आ रही मांग पूरी हो जाएगी।

हुबली से अंकोला तक नई लाइन के सर्वेक्षण का काम पूरा कर लिया गया है और इस परियोजना को योजना आयोग के विचारार्थ भेज दिया गया है।

मैसूर से तेल्लीचेरी, चामराजनगर से मेट्टुपालयेम, तालगुप्पा से होन्नावर, गंगावती के रास्ते मुनीराबाद से महबूबनगर तक, डूडा से तिपपुर तक नई लाइनों के सर्वेक्षण को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है।

शोरानूर-मंगलोर और तिरूवनन्तपुरम-कोल्लम खंडों के दोहरीकरण को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। तेल्लीचेरी से मैसूर, फेरोके से निलाम्बूर, ताणूर से एर्णाकुलम तटीय लाइन, सबरीमलाई के रास्ते कोट्टायम से डिंडीगुल तथा अडूर और कोट्टाकरा के रास्ते कायनकुलम से तिरूवनंतपुरम एवं पुन्नालुर के रास्ते टेकाजी से तिरूवनंतपुरम तक नई लाइनों के लिए सर्वेक्षण भी शुरू किए गए हैं।

माननीय सदस्यों को इसके बाद अपनी बात रखने का बहुत मौका मिलेगा और क्या कठिनाई है उनको हम बतला देंगे।

[अनुवाद]

श्री ई. अहमद (मंजेरी) : यह एक दान मात्र है।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान : गुना-ग्वालियर नई लाइन के काम को पूरा करने के वास्ते उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। इसके पनिहार से मोहना तक के 43 किमी. खंड को इस वित्त वर्ष में पूरा किया जाएगा। हमें विश्वास है कि रोघाट के रास्ते दल्लीराजारा से जगदलपुर तक नई लाइन बस्तर के आदिवासी क्षेत्र को सेवित करेगी। इस लाइन को पहले ही सिद्धांत रूप में अनुमोदन मिल चुका है और इस कार्य को 'सेल' द्वारा अपने हिस्से की लागत जमा कराये जाने के तुरन्त बाद शुरू कर दिया जाएगा।

नीमच-रतलाम खंड का आमान परिवर्तन भी शुरू किया गया है और इसे आगामी वर्षों में पूरा किया जाएगा। जबलपुर-गोंदिया खंड का आमान परिवर्तन, जिसे कार्य योजना के पहले चरण में शामिल किया गया है, 9वीं योजना अवधि के दौरान शुरू किया जाएगा।

कई माननीय सांसदों ने बरवाडीह से चिरमिरी तक रेल लाइन के पुनः निर्माण के लिए कहा है। इस आदिवासी क्षेत्र के विकास को ध्यान में रखते हुए सर्वेक्षण के आदेश दे दिए हैं। इसी प्रकार बिश्रामपुर से अंबिकापुर तक भी नई लाइन बनाने की मांग है वहां का सर्वेक्षण किया गया है। इसको शीघ्र योजना आयोग को भेजा जाएगा। ललितपुर से सतना, महोबा से खजुराहो और रीवा से सिंगरौली के सर्वेक्षण कुछ महीनों में पूरे कर लिए जाएंगे, जिसके पश्चात योजना आयोग से राय करके इन पर आगे कार्रवाई की जाएगी।

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि करजत-खापोली लाइन पर विद्युतीकरण का काम पूरा हो गया है। इससे ई.एम.यू. सेवाओं का विस्तार हो सकेगा। गोंदिया-चांदाफोर्ट के आमान परिवर्तन का कार्य अच्छी प्रगति पर है और आशा है यह परियोजना अगले वर्ष के मध्य तक पूरी हो जाएगी। मुदखेड़-आदिलाबाद का आमान परितर्वन, जिसके फलस्वरूप पर्ली बैजनाथ पावर हाउस को जाने वाले कोयला यातायात के लिए वैकल्पिक मार्ग भी उपलब्ध होगा, भी अगले वर्ष तक पूरा होने की संभावना है। मिरज तथा लातूर के बीच आमान परिवर्तन का कार्य शुरू कर दिया गया है और यह आगामी वर्षों में पूरा हो जाएगा।

अमरावती तथा नरखेड़ और लातूर तथा लातूर रोड के बीच नई लाइन का कार्य भी चल रहा है। पनवेल-करजत नई लाइन पर काम शीघ्र ही शुरू किया जा रहा है।

मैंने महाराष्ट्र के मनमाड तथा नरदाना, नासिक-पुणे-रोहा, सोलापुर-तुल्जापुर-उसमानाबाद और नांदेड़-पुसाद-वर्धा के बीच लाइनों के लिए शुरू किए गए सर्वेक्षणों को प्राथमिकता दी है।

दिवा-वसई तथा दिवा-पनवेल लाइनों के दोहरीकरण को प्राथमिकता दी जा रही है।

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि कोरापुट से रायगड़ा (164 कि.मी.) तक की नई लाइन पिछले वित्त वर्ष में पूरी हो गयी है। हम तालचेर-संबलपुर का कार्य करने के सभी प्रयास कर रहे हैं और आशा है कि यह दिसंबर 1997 तक पूरी हो जाएगी। दैतारी-वांसपानी लाइन को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है और इस परियोजना के कार्य को तेज करने के लिए हम अनेक स्रोतों से धन प्राप्त करने का प्रयास कर रहे हैं। रूपसा-बांगरीपोसी का आमान परिवर्तन कार्य पहले ही बजट में शामिल कर लिया गया है। नौपाडा-गुनुपुर के आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण अभी हाल ही में पूरा हुआ है। इस परियोजना पर आगे कार्रवाई सर्वेक्षण के मूल्यांकन के बाद की जाएगी। माननीय सदस्यों ने गुनुपुर से रायगड़ा तक लाइन बढ़ाने के लिए मांग की है। इस लाइन के सर्वेक्षण का आदेश दे दिया गया है।

पारादीप बंदरगाह का विकास एशियाई विकास बैंक की सहायता से किया जा रहा है। इस बंदरगाह को सेवित करने के लिए समतुल्य अवसंरचना का सृजन करना महत्वपूर्ण है। माननीय सदस्यों को यह जानकर भी प्रसन्नता होगी कि हरिदासपुर से पारादीप तक नई लाइन के निर्माण के काम को बजट में शामिल कर लिया गया है।

माननीय सदस्यों को यह जानकर भी प्रसन्नता होगी कि अजमेर-अहमदाबाद और मारवाड़-जोधपुर खंडों का आमान परिवर्तन इस वर्ष पूरा कर दिया जाएगा, जिससे दिल्ली-अहमदाबाद और कांडला-ठिंडा मार्गों की व्यवस्था हो जाएगी। आगरा-बांदीकुई के आमान परिवर्तन का काम भी शुरू किया गया है और यह आगमी वर्षों में पूरा हो जाएगा।

दौसा में गंगापुर सिटी तक नई लाइन का कार्य बजट में शामिल कर लिया गया।

अजमेर-चितौड़गढ़-उदयपुर-अहमदाबाद लाइन के आमान परिवर्तन से संबंधित सर्वेक्षण हाल ही में पूरा किया गया है और प्रस्ताव योजना आयोग को भेज दिया गया है।

सरदार शहर से हनुमानगढ़ तक नई लाइन बिछाने तथा हिसार-बीकानेर, रतनगढ़-डेगाना और सदुलपुर-लोहारू-रेवाड़ी,

लोहारू-सीकर-रींगस-जयपुर तथा रेवाड़ी-रींगस-फुलेरा लाइनों के आमान परिवर्तन के संबंध में चल रहे सर्वेक्षणों को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है।...(व्यवधान)

अभी मैंने कहा कि तीन दिन तक रेलवे का बजट चलेगा तो आप क्यों हल्ला कर रहे हैं। किसी नियम के मुताबिक काम होगा, कोई ऐसे ही थोड़ा हो जाता है।

तमिलनाडु में आमान परिवर्तन को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। हौसूर-सेलम (151 कि.मी.) खंड पर कार्य अक्तूबर 1996 तक और मद्रास-त्रिची-दिंडीगुल खंड पर मार्च 1998 तक पूरा हो जाएगा। त्रिची-नागोर के आमान परिवर्तन को भी उच्च प्राथमिकता दी जाएगी। राज्य के माननीय सदस्यों की मांगों के आधार पर सेलम-कुड्डालोर लाइन के आमान परिवर्तन कार्य संबंधी सर्वेक्षण को बजट में शामिल कर लिया गया है।

बिलुपुरम-कुड्डालोर-तंजावूर खंड के आमान परिवर्तन कार्य को कार्य-योजना में शामिल किया गया है और इसे 9वीं योजनावधि में शुरू किया जाएगा।

दिंडीगुल से सबरीमलाई और मेट्टुपालयम से चामराजनगर तक नई लाइनों के लिए सर्वेक्षण प्रगति पर है। इन्हें उच्च प्राथमिकता दी जाएगी।

छितौनी-बगहा के रास्ते उत्तरी बिहार को पूर्वी उत्तर प्रदेश से जोड़ने वाली नई लाइन तैयार हो गयी है और यातायात के लिए खोल दी गयी है। इस लाइन को गोरखपुर-सुगौली मार्ग के साथ-साथ बड़ी लाइन में बदला जाएगा जिसके दिसंबर 1997 तक पूरा होने की संभावना है। औंड़िहार-छपरा खंड का आमान परिवर्तन भी हाल ही में पूरा किया गया है और यातायात के लिए खोल दिया गया है जिससे इलाहाबाद और वाराणीस से उत्तरी बिहार, पश्चिमी बंगाल तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र तक नया मार्ग उपलब्ध हो गया है।

लालकुआं काशीपुर खंड का आमान परिवर्तन जो कि पिछले वर्षों से रुका पड़ा था शीघ्र ही शुरू कर दिया जाएगा।

सरयू नदी पर नये पुल के निर्माण के साथ-साथ फैजाबाद और कटरा के बीच संपर्क के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य पूरा होने वाला है और पुल के अभिकल्प की जांच का कार्य किया जा रहा है।

माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि टनकपुर-पीलीभीत-बरेली और पीलीभीत-सीतापुर-लखनऊ लाइनों को एक आमान परियोजना के पहले चरण में शामिल किया गया है। आगामी वर्षों में इन खडों का आमान परिवर्तन शुरू किया जाएगा।

कानपुर-कासगंज-मथुरा, कासगंज-बरेली और गोंडा-गोरखपुर लूप लाइन के आमान परिवर्तन के संबंध में मांगें प्राप्त हुई हैं। इन कार्यों की पहले ही 9वीं योजना की परियोजनाओं के रूप में पहचान कर ली गई है और इन्हें 9वीं योजनावधि के दौरान शुरू किया जाएगा। कासगंज से अलीगढ़/एटा तक विस्तार सहित कानपुर-कासगंज-मथुरा के लिए सर्वेक्षण रिपोर्ट योजना आयोग को भेज दी गई है तथा यह परियोजना उनके विचाराधीन है।...(व्यवधान)

देखिए, माननीय सदस्यों को मालूम है कि किसी भी योजना को लेने के पहले सर्वेक्षण होता है।...(व्यवधान) इसलिए पहले सर्वेक्षण के काम को करवा लें।

माननीय सदस्यों से प्राप्त अभ्यावेदनों के आधार पर, मैंने लालकुआं-बरेली खंड के आमान परिवर्तन का सर्वेक्षण उच्च प्राथमिकता के आधार पर कराने का विनिश्चय किया है। देहरादून से सहारनपुर, टनकपुर-पूर्णागिरि, किच्छा-सितारगंज-नानकमता-खटीमा और कोटद्वार के रास्ते हरिद्वार से रामनगर तक नई लाइनों के लिए सर्वेक्षण कार्य भी शुरू किए गए हैं।

पश्चिम बंगाल के माननीय सदस्य राज्य में एकलखी-बालूरघाट, हवड़ा-आमता, तामलूक-दीघा और लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना नई लाइन परियोजनाओं के लिए परिव्यय में वृद्धि करने का अनुरोध करने रहे हैं। माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना लाइन पर करंजलि से निश्चंतपुर तक अगला ब्लॉक खण्ड अगले महीने खोला जा रहा है। शेष परियोजनाओं के लिए मैं आबंटन बढ़ाने की कोशिश कर रहा हूं।

माननीय सदस्य बीडीआर (बांकुड़ा-दामोदर रेलवे) लाइन के आमान परिवर्तन पर जोर दे रहे हैं तथा उनकी आकांक्षाओं का आदर करते हुए, मैंने सर्वेक्षण कराने का आदेश दे दिया है। मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देना चाहता हूं कि राज्य में दोहरीकरण के कार्यों पर हम पूरा ध्यान देंगे और इन्हें यथाशीघ्र पूरा करेंगे।

माननीय सदस्यगण दोहरीकरण के कार्य की धीमी प्रगति के संबंध में शिकायत करते रहे हैं। पिछले वर्ष रेलें अदालती मामलों और अतिक्रमणों को हटाने में धीमी कार्रवाई के कारण इस काम को संतोषजनक ढंग से आगे नहीं बढ़ा पाई। रेलों को कहा गया है कि वे दोहरीकरण के काम में तेजी लाएं और इसे यथासमय शीघ्र पूरा करें। इसके लिए धन की कमी आड़े नहीं आने दी जाएगी।

जहां तक पश्चिम बंगाल की छोटी लाइनों के आमान परिवर्तन का प्रश्न है, जिसके लिए निरंतर मांगें प्राप्त हुई हैं, पहले से शुरू की गयी लाइनों तथा उन लाइनों को पूरा करने के बाद, जिन्हें परिचालनिक/सामरिक महत्व के आधार पर परिवर्तित करने के लिए योजना में शामिल किया गया है, कार्य-योजना के अगले चरण में शुरू की जाने वाली परियोजनाओं का चयन करते समय, इन लाइनों पर यथोचित विचार किया जाएगा।

यह अत्यंत गर्व का विषय है कि कलकत्ता मेट्रो पूरी कर ली गई है और सफलता से चल रही है। इस पर केवल कलकत्ता या पश्चिमी बंगाल को ही गर्व नहीं बल्कि पूरे भारत का मान है। इस मेट्रो को आगे टालीगंज से न्यू गरिया और दमदम से बैरकपुर तक बढ़ाने के लिए तकनीकी-आर्थिक अध्ययन चल रहा है।

मद्रास की मेट्रो रेल ट्रांसपोर्ट परियोजना का कार्य समाप्त प्राय: है। मद्रास बीच से चेपौक तक यह पहले की चालू है और अब लज से छपौक तक भी दिसम्बर 96 तक खुल जायेगी। हमें सूचित करते हुए खुशी है कि इसके आगे फेज-II में लज से बेलाचेरी तक का कार्य बजट में शामिल कर लिया गया है। जिसमें रेलवे एक-तिहाई और

तमिलनाडु सरकार दो-तिहाई खर्च वहन करेगी। तमिलनाडु सरकार जमीन मुफ्त प्रदान करेगी और स्टेशनों इत्यादि का वाणिज्यिक उपयोग रेलवे कर पाएगी। इस परियोजना के लिए धन की कमी आड़े नहीं आयेगी।

मुम्बई मेट्रो भारतीय रेल के लिए एक चुनौती के रूप में उभरकर आयी है क्योंकि मुम्बई का परिवहन तंत्र अत्यधिक बोझ तले दबा हुआ है और मांग बढ़ती जा रही है। बांदरा से अंधेरी तक अतिरिक्त दो लाइन बन चुकी हैं। राइट्स को चर्चगेट से विरार और मुम्बई सी. एस.टी. से कुर्ला तक पांचवीं लाइन के लिए तकनीकी-आर्थिक अध्ययन दिया गया है। विश्व बैंक भी कई कार्यों में पैसा लगा रहा है जिनको मुम्बई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट-II के तहत लिया गया है। सांताक्रुज से बोरिवली तक पांचवीं लाइन का भी काम इस वर्ष लिया गया है और नवीन मुम्बई के विकास को विशेष प्राथमिकता दी जा रही है जिससे मुख्य द्वीपीय नगर में भीड़-भाड़ कम करी जा सके। चूंकि मुंबई शहर उपनगरीय यात्रियों के 50 प्रतिशत से अधिक बोझ को ढोती है, इसलिए प्लान हैड एमटीपी के योजना बजट का 50 प्रतिशत हिस्सा मुम्बई के लिए निर्धारित किया गया है।

अध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल ने स्टीम इंजनों को समाप्त करके डीजल और बिजली इंजन लाकर के वातावरण प्रदूषण से बचाने में एक महत्वपूर्ण कार्य किया है। उसी के साथ विद्युतीकरण के द्वारा उसने इस दिशा में और प्रगति भी करी है।

1995-96 में 609 मार्ग कि.मी. रेल विद्युतीकरण हुआ जिससे अब समस्त 62,660 कि.मी. रूट में से 12,875 कि.मी. रूट विद्युतीकरण के अंतर्गत है।

1996-97 में 634 कि.मी. विद्युतीकरण किया जाएगा जिससे आठवीं पंचवर्षीय योजना का 2,700 कि.मी. का लक्ष्य पूरा हो जाएगा।

बजटीय सहायता जो पहले 75 प्रतिशत तक थी वह अब घटकर 15 प्रतिशत रह गई है। इस कमी को पूरा करने के लिए भारतीय रेल वित्त निगम के द्वारा बाजार से बॉंड के द्वारा पैसा जुटाने और आंतरिक संसाधन जुटाने के अतिरिक्त भारतीय रेल ने कई परियोजनाएं निजी पूंजी लगाने की करी, जिनमें मुख्यतः बिल्ड, ओन, लीज, ट्रांसफर (बोल्ट) और ओन योर वैगन थी। इस दिशा में अभी पूर्ण सफलता नहीं मिली है पर प्रयास जारी है।

अध्यक्ष महोदय, कोंकण रेलवे का निर्माण जहां निवेश के रूप में केंद्र और राज्य सरकारों के सामंजस्य का अभूतपूर्व उदाहरण है वहीं निर्माण कार्य के रूप में एक भारी चुनौती भी। इस सदन को यह बताते हुए मुझे हर्ष हो रहा है कि 760 कि.मी. के निर्माण का कार्य कठिनाइयों के बावजूद करीब-करीब पूरा हो रहा है। कुछ टनालों में तकनीकी कठिनाइयों के कारण और अंत के समय आर्थिक संसाधनों में कुछ कमी हो जाने के कारण इस परियोजना को समय से पूरा नहीं किया जा सका, यद्यपि यात्रियों के लिए कुछ भाग समय-समय पर खोले जा चुके हैं, परंतु अब आशा है कि मानसून के समाप्त होते ही अक्तूबर 96 तक मालगाड़ी चलने लगेंगी और दिसंबर 96 तक यात्री गाड़ियां चलना प्रारंभ हो जाएंगी। इस विषय में योजना आयोग एवं वित्त मंत्रालय के सहयोग की विशेष अपेक्षा है जिससे कोंकण रेलवे कार्पोरेशन की, इसके निर्माण के अन्तिम क्षणों की संसाधन संबंधी कठिनाइयां सुलझ सकें।

अध्यक्ष महोदय, इस सदन को यह सूचित करने में मुझे अत्यंत गर्व की अनुभूति हो रही है कि भारतीय रेल की अधिकतर आवश्यकताएं देश के अंदर ही पूरी हो जाती हैं और उनमें भी अधिकतर रोलिंग स्टाक रेल की अपनी उत्पादन इकाइयां पैदा करती हैं। केवल रेल कोच फेक्टरी, कपूरथला को छोड़कर 1995-96 में सब उत्पादन इकाइयों ने अपने वर्ष के उत्पादन लक्ष्य को प्राप्त किया। मुख्य रूप से उनकी उपलब्धियां हैं :-

इस कारखाने में 95-96 में 138 डीजल इंजन बने। इसने श्रीलंका को 2 इंजन निर्यात किए और बांग्लादेश को 6 इंजन। निर्यात की दिशा में कारखाने में विशेष प्रगति हुई है।

इस कारखाने ने पिछले वर्ष 135 बिजली के इंजन बनाए।

इस कारखाने ने अपने लक्ष्य के अनुरूप पिछले वर्ष 890 रेल डिब्बों का निर्माण किया जिनमें 10 डिब्बों का वियतनाम को निर्यात किया और 122 स्वनोदित सवारी डिब्बों का भी निर्माण किया। इसने राजस्थान पर्यटन निगम द्वारा आर्डर की गई 21 कोच "पैलेस ऑन व्हील्स" के लिए भी बनाई। इसने केवल बायो-फ्रैंडली लैट्रिन्स का ही निर्माण नहीं किया है, बल्कि एक ऐसी डीजल हाइड्रॉलिक मल्टीपल यूनिट डिजाइन करके बनाई है जिसमें 792 की जगह 850 यात्री यात्रा कर सकते हैं।

कपूरथला कारखाने ने 95-96 में 690 कोचों का निर्माण किया और इस वर्ष इसने अपने बोगी संभाग के लिए प्रतिष्ठित आई एस ओ-9001 मानक भी प्राप्त किया।

इसने 1995-96 में 75,545 पहिए और 41,350 धुरे बनाए। इस वर्ष इसे एसोसिएशन आफ अमरीकन रेल रोड्स का प्रतिष्ठित प्रमाणन मिला जिससे निर्यात में आसानी होगी। 1995-96 में इसने संयुक्त राज्य अमरीका को 1,000 पहिए और 200 धुरे निर्यात किए।

इस कारखाने ने इस वर्ष 73 इंजनों का पुनर्निर्माण किया और मलेशिया, वियतनाम, बांग्लादेश को डीजल पुर्जों का निर्यात भी किया।

भारतीय रेल के अंतर्गत आने वाले सार्वजनिक उद्यमों ने उत्तरोत्तर वृद्धि की और सभी ने समुचित लाभांश दिया।

1994-95 में इरकॉन ने 392 करोड़ रुपए का व्यापार किया और 32.9 करोड़ रुपए की विदेशी मुद्रा अर्जित करी। उसको 41 करोड़ रुपए का लाभ हुआ और उसने 1.24 करोड़ रुपए लाभांश दिया। बांग्लादेश, सऊदी अरब, मलेशिया, नेपाल और इंडोनेशिया में विभिन्न परियोजनाएं पूरी करके बांग्लादेश, नेपाल, बोतस्वाना और मलेशिया में नए ठेके प्राप्त किए। इरकॉन को आई.एस.ओ. 9002 प्रमाणन मिलने के अतिरिक्त चार निर्यात पारितोषिक भी मिले।

राइट्स ने 1994-95 में 80.7 करोड़ रुपए का व्यापार किया और 19.8 करोड़ रुपए की विदेशी मुद्रा अर्जित करी और ट्यूनिशिया,

बोतस्वाना, कम्बोडिया, घाना, मोजाम्बिक, नेपाल, सऊदी अरब, तंजानिया, वियतनाम और जाम्बिया से नया व्यापार प्राप्त किया। राइट्स ने 50 लाख रुपए का लाभांश दिया।

आई.आर.एफ.सी. को 1995-96 मे 1,350 करोड़ रुपए बांड के द्वारा जुटाने थे। भारतीय रेल ने आई.आर.एफ.सी. के द्वारा दिए गए धन से 989 करोड़ रुपए का चल स्टाक खरीदा। इसके अतिरिक्त पहली बार इसे विदेश से 50 मिलियन डालर प्राप्त करने की वित्त मंत्रालय द्वारा मंजूरी मिली। इसमें इसको पूर्ण सफलता मिली और वह 70 मिलियन डालर इकठ्ठा कर सकी जो कि एक उपलब्धि है और भविष्य के लिए अंतर्राष्ट्रीय बाजार में उसने अपना स्थान बना लिया है। योजना आयोग ने 1996-97 के लिए आई.आर.एफ.सी. के लिए 1,850 करोड़ रुपए देश और विदेश दोनों से जुटाना निश्चित किया है। आई.आर.एफ.सी. ने 94-95 के लिए 27.84 करोड़ रुपए लाभांश का भुगतान किया।

कनकोर ने 1989 में 7 कन्टेनर डिपो से कार्य प्रारंभ किया और अब वह बढ़कर 32 स्थानों पर फैल चुका है। 1994-95 में 90 प्रतिशत उन्नति दिखाते हुए इसका व्यापार 217 करोड़ रुपए रहा। इसने 3.9 करोड़ रुपए का लाभांश दिया।

1995-96 में भी भारतीय रेल ने खेल के मैदान में अपना वर्चस्व जारी रखा और उसने 16 राष्ट्रीय प्रतियोगिताएं जीतीं। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भी रेलवे के खिलाड़ियों ने महत्वपूर्ण प्रदर्शन किया और अंतर्राष्ट्रीय यू.एस.आई.सी. टेनिस प्रतियोगिता स्वीडन में जीती। भारतीय रेल निरंतर खेलकूद के प्रोत्साहन में कार्यरत है और भविष्य में भी अपने वर्चस्व को कायम रखेगी।

अपने ही अस्पतालों, औषधालयों, डाक्टरों और पैरा मैडिकल कर्मचारियों की सहायता से रेल कर्मचारियों को उत्कृष्ट चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने में रेल चिकित्सा विभाग एक प्रमुख भूमिका निभा रहा है। इसको और बहेतर बनाने का हमारा प्रयास निरंतर जारी है।

अध्यक्ष महोदय, मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता है कि रेलवे कार्य प्रणाली में संगठित श्रमिक संघठनों का सहयोग एवं उनकी सहभागिता पूर्ण रूप से प्राप्त है। यही कारण है कि रेल कर्मचारी दिन रात मन लगाकर काम करते हैं और रेलवे की उत्पादकता बढ़ाने में पूरा हाथ बटाते हैं।

इस वर्ष तक 14.17 लाख कर्मचारियों को उस पुनर्गठन का लाभ प्राप्त हुआ जिसे 1.3.1993 से प्रारंभ किया गया था। इसके अतिरिक्त एवजी मजदूरों की बड़ी संख्या को 'घ' वर्ग में उचित स्थान देने का प्रयास निरंतर जारी है।

अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के आरक्षण के निर्धारित प्रतिशत को प्राप्त करने में रेलों का निष्पादन सर्वोत्तम है। रेलों के 25 प्रतिशत से अधिक कर्मचारी अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति से संबंध रखते हैं। वर्ग 'क' में अनुसूचित जाति तथा सभी वर्गों में अनुसूचित जनजाति के निर्धारित प्रतिशत में बची हुई कुछ कमी को पूरा करने के लिए सभी प्रयास किए जा रहे हैं। अन्य पिछड़े वर्गों की भर्ती में भी आरक्षण लागू कर दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय, हम अपने उपभोक्ताओं की आवश्यकताओं और रेल से जुड़े लोगों के हितों के बारे में हमेशा जागरूक हैं और उन्हें हमेशा बेहतर बनाने का प्रयास करते हैं। इस संबंध में हमने कुछ कदम उठाए हैं जो निम्नलिखित हैं :-

(1) यात्रा के दौरान यात्रियों के मनोरंजन के लिए भारतीय रेलों ने पहले से ही स्वतंत्र उपयोग के लिए आडियो चैनलों तथा सामान्य विडियो सुविधाओं सहित एक एक्जीक्यूटिव कुर्सीयान का निर्माण किया है। यह कोच पश्चिम रेलवे पर शताब्दी गाड़ी में पहले से ही गहन परीक्षण के अधीन है। इस परीक्षण के दौरान कुछ कठिनाइयां सामने आई जिनका निवारण किया जा रहा है। इस परीक्षण के सफलतापूर्वक पूरा होने पर यह प्रस्ताव है कि इस प्रणाली को धीरे-धीरे सुपरफास्ट गाड़ियों में प्रारंभ किया जाएगा।

(2) गाड़ी के संचलन के दौरान यात्रियों को टेलीफोन की सुविधाएं प्रदान करने के संबंध में, विदेश संचार निगम लिमिटेड आदि के सहयोग से मुंबई और नई दिल्ली के बीच चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस में परीक्षण के आधार पर टेलीफोन की व्यवस्था की गई थी। इस परीक्षण से यह साबित हो गया है कि चलती हुई गाड़ी में तकनीकी दृष्टि से टेलीफोन उपलब्ध कराया जा सकता है। उचित दर-शुल्क निर्धारित करने के पश्चात विभिन्न गाड़ियों में यह सुविधा धीरे-धीरे प्रारंभ किए जाने का प्रस्ताव है।...**(व्यवधान)**

रेल सुरक्षा बल ने इस वर्ष के दौरान वचनबद्धता एवं पूर्ण निष्ठा के साथ अपनी ड्यूटी निभाई है। गत आम चुनाव के लिए रेल सुरक्षा बल की 85 कम्पनियां गृह मंत्रालय को उपलब्ध कराई गई। अपनी तैनाती के दौरान उत्कृष्ठ कार्य के लिए उन्होंने ख्याति अर्जित की।...कुछ यूनिटों को ऐसे दुरूह क्षेत्रों में भेजा गया जहां बल ने पहले कार्य नहीं किया था, लेकिन वहां भी उन्होंने सराहनीय कार्य किया है।

(3) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों/अन्य पिछड़े वर्गों और सामान्य श्रेणी के उम्मीदवारों सहित सभी श्रेणियों में रिक्तियों के पिछले बकाया अतिशीघ्र निपटान के लिए रेल सुरक्षा बल का प्रस्ताव है। इसके लिए, पूरे देश में विशेष भर्ती की जाएगी ताकि रेल सुरक्षा बल को एक राष्ट्रवीद और सभी वर्गों की नुमाइंदगी वाला बल बनाया जा सके। इस भर्ती के दौरान महिलाओं को रोजगार सुविधाएं दिए जाने की दृष्टि से 750 महिला कांस्टेबलों को प्रयोगात्मक और आवश्यकता के आधार पर भर्ती किए जाने का प्रस्ताव है।

(4) समय-पालन, खान-पान, स्वच्छता और यात्री सुविधाओं पर निगरानी रखने के लिए तीन विशेष सैल बनाकर बेहतर यात्री सेवा प्रदान करने पर विशेष ध्यान दिया जा

रहा है। ये सैल रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय मुख्यालयों के स्तर पर जनता के सुझाव/शिकायतें प्राप्त करने और निवारक कार्रवाई हेतु कार्य कर रहे हैं। नोडल अधिकारियों के नाम उनके टेलीफोन और फैक्स नंबरों का व्यापक प्रचार रेल उपयोगकर्ताओं के बीच किया गया है ताकि वे उनसे आसानी से संपर्क कर सकें। इन सैलों पर निगरानी रखने के लिए स्वयं मैंने अपने कार्यालय में एक विशेष सैल स्थापित किया है। माननीय सांसद अथवा कोई भी यात्री संबंधित अधिकारी या सैल को शिकायत या सुझाव दे सकते हैं जिन पर तुरंत कार्रवाई की जाएगी।

(5) रेलवे स्टेशनों पर महत्वपूर्ण ड्यूटियों में लगे लाइसेंस-शुदा भारिकों को पहले इस वर्ष साल में एक बार अपनी पसंद के किसी भी स्थान पर जाने के लिए द्वितीय श्रेणी और शयनयान श्रेणी में यात्रा करने के लिए 50 प्रतिशत रियायत दी गई थी। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि उनके अनुरोध को देखते हुए मैंने इस रियायत को बढ़ाकर 75 प्रतिशत करने का निर्णय लिया है।

(6) विकलांगों के लिए विकसित देशों में विशेष सुविधाएं प्रदान की जाती हैं। उसी दिशा में भारतीय रेल भी आगे बढ़ना चाहेगी। प्रारंभिक रूप से हर द्वितीय श्रेणी डिब्बे में एक सीट दरवाजे के पास उनके लिए आरक्षित रखी जाएगी।

(7) माननीय सदस्यों को याद होगा कि पिछले वर्ष रेल मंत्री ने अपने बजट के भाषण में रेल कार्यों में गति प्रदान करने के लिए और बहुत दिनों से चली आ रही मांगों को मद्देनजर रखते हुए रेल क्षेत्रीय कार्यालयों के पुनर्गठन की मांग पर बल दिया था। माननीय सदस्यों को यह जानकर हर्ष होगा कि हमारी सरकार ने रेल की प्रशासनिक आवश्यकताओं एवं जन आकांक्षाओं को ध्यान में रखते हुए छः नए अतिरिक्त क्षेत्रीय कार्यालय बनाने का निर्णय लिया है। इन क्षेत्रीय कार्यालयों के मुख्यालय इलाहाबाद, जयपुर, बंगलौर, हाजीपुर, जबलपुर और भुवनेश्वर में होंगे। इसके लिए तात्कालिक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए धनराशि की बजट में व्यवस्था कर दी गई है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष जी, हाजीपुर में तीन किलोमीटर जमीन गंगा के किनारे रेलवे की पड़ी हुई है...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, अब मैं 1996-97 के बजट अनुमानों की चर्चा करूंगा। 1996-97 के अंतरिम बजट के माध्यम से इस सम्मानित सदन में प्रस्तुत अनुमान 1995-96 के संशोधित अनुमानों पर आधारित थे। 1995-96 के दौरान रेलों के वित्तीय निष्पादन के अनुमानित आंकड़ों के संदर्भ में, जो अब उपलब्ध हो गए हैं, अंतरिम बजट अनुमानों की सावधानीपूर्वक समीक्षा की गई है और उन्हें अद्यतन बनाया गया है। पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशें जल्दी ही प्राप्त होने की संभावना है। चूंकि इस प्रयोजन के लिए धन की आवश्यकता के बारे में स्पष्ट संकेत उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए इन अनुमानों में 1,000 करोड़ रु. का तदर्थ प्रावधान किया जा रहा है।

मौजूदा मालभाड़ा दरों तथा किरायों पर चालू वित्त वर्ष के लिए यातायात से सकल प्राप्तियां 23,873 करोड़ रु. होने का अनुमान है। यह 1996-97 के अंतरिम बजट से 488 करोड़ रु. अधिक है। 1995-96 के संशोधित अनुमानों की तुलना में यह अतिरिक्त राजस्व, राजस्व अर्जक माल यातायात का दो करोड़ टन अतिरिक्त लदान होने तथा 4 प्रतिशत यात्री यातायात बढ़ जाने के कारण होने की संभावना है।

1996-97 में साधारण संचालन व्यय 16,423 करोड़ रु. होने का अनुमान है। यह 1995-96 के संशोधित अनुमान से 1,833 करोड़ रु. ज्यादा है। यह वृद्धि मुख्यतः बढ़ते हुए यातायात के लिए साधन-सामग्रियों की लागत, अन्य सामग्रियों की कीमतों में संभावित वृद्धि, मंहगाई भत्ते का अतिरिक्त भुगतान तथा भारतीय रेल वित्त निगम को देय उच्चतर पट्टा प्रभारों को शामिल करने के कारण हुई है।

मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोग 1996-97 के बजट अनुमानों के स्तर पर 2,000 करोड़ रु. ही रखा जा रहा है।

पेंशन निधि में अंशदान 1996-97 के अंतरिम बजट के 2,350 करोड़ रु. से बढ़ाकर 3,150 करोड़ रु. कर दिया गया है। इस निधि में तदर्थ प्रावधान के रूप में अस्थायी तौर पर मुहय्या कराए गए 1,000 करोड़ रु. शामिल हैं, जिसके पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशों के प्राप्त हो जाने पर भुगताये जाने की संभावना है।

इस प्रकार कुल संचालन व्यय 21,573 करोड़ रुपए बनता है और यातायात से प्राप्तियां 2300 करोड़ रुपए हैं। शुद्ध विविध प्राप्तियों की 276 करोड़ रु. की धनराशि लेकर रेलवे राजस्व 2,576 करोड़ रु. बनता हैं 1,587 करोड़ रुपए के लाभांश के भुगतान के बाद रेलों के पास केवल 989 करोड़ रुपए का 'आधिक्य' बचता है। इसमें से 350 करोड़ रुपए की आवश्यकता विकास निधि को प्रभार्य कार्यों के लिए है। इस प्रकार पूंजी निधि में विनियोग के लिए 639 करोड़ रुपए ही उपलब्ध हैं जबकि आवश्यकता 1,716 करोड़ रुपए की है। वित्त मंत्रालय ने रेलों को सामान्य राजकोष में रखे गए पूंजी निधि के बकाया में से 150 करोड़ रुपए निकालने की अनुमति दे दी है। इस प्रकार रेलों की धन की आवश्यकता 927 करोड़ रुपए बनती है।

अध्यक्ष महोदय, इस सदन को यह विदित है कि रेलें अपने संचालन व्यय को कम करने के लिए किफायत के विभिन्न उपाय कर रही हैं और उन्हें इस दिशा में काफी सफलता भी मिली है। परंतु पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतों में वृद्धि होने के कारण ईंधन की बढ़ी हुई कीमतों को पूरा करने, पांचवें वेतन आयोग की दायिताओं के लिए तदर्थ प्रावधान, पिछड़े हुए तथा उन उपेक्षित क्षेत्रों में जिनकी ओर अभी ध्यान नहीं दिया गया है, विशेषतया पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल नेटवर्क के विकास के लिए शुरू की जाने वाली विभिन्न परियोजनाओं के लिए

भी धन का प्रावधान किया जाना है। इसके लिए अतिरिक्त संसाधन जुटाना आवश्यक हो गया है। ये संसाधन वित्त वर्ष के शेष 8 महीनों के दौरान जुटाए जाने हैं। यद्यपि बहुत से क्षेत्रों में अवसंरचनात्मक विकास की बहुत भारी मांग है परंतु मैंने किराया तथा मालभाड़ा दरों में संतुलित और चुनिंदा समायोजन करने का विनिश्चय किया है। अब मैं उन प्रस्तावों पर चर्चा करूंगा।

अध्यक्ष महोदय, इस सदन को मालूम है कि रेलों पर यात्री यातायात का एक बड़ा भाग दूसरी श्रेणी के यात्री और सीजन टिकटधारी हैं। रेलों द्वारा ले जाए जाने वाले लगभग 400 करोड़ यात्रियो में 90 प्रतिशत से ज्यादा द्वितीय श्रेणी में यात्रा करते हैं, जो अधिकांशतः निम्न आय वर्ग के होते हैं और वे समाज के निम्न आर्थिक वर्ग में आते हैं। माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि सरकार आम आदमी की जरूरतों ओर कठिनाइयों के प्रति सचेत है। अतः मैंने द्वितीय श्रेणी साधारण और द्वितीय श्रेणी मेल/एक्सप्रेस के किराए न बढ़ाने का निर्णय किया है। दूसरी श्रेणी तथा पहली श्रेणी के मासिक तथा त्रैमासिक सीजन टिकटों के वर्तमान किरायों में भी कोइं वृद्धि नहीं होगी।

इसी प्रकार, मेल/एक्सप्रेस तथा साधारण गाड़ियों में शयनयान श्रेणी (स्लीपर क्लास) के मामले में 200 कि.मी. तक की दूरी के लिए मौजूदा किरायों में कोई वृद्धि नहीं होगी। परंतु मैं यह जरूर चाहता हूं कि लंबी दूरी के यात्री कुछ अधिक अदा करें, अतः इन श्रेणियों के लिए 200 कि.मी. से अधिक की दूरी के लिए 5 प्रतिशत किराए बढ़ाए जाएंगे।

भारतीय अर्थव्यवस्था का तेज गति से विकास हो रहा है। यदि रेलों को परिवहन की बढ़ती हुई मांग को पूरा करना है तो रेल अवसंरचना का पहले से ही तथा उच्चतर गति से विकास करना होगा। अतः रेलों के विकासात्मक कार्यों के लिए भारी पूंजी निवेश की आवश्यकता होगी जिसके लिए अतिरिक्त संसाधन जुटाने होंगे। कोई विकल्प न होने के कारण, मुझे न चाहते हुए भी ऊंची श्रेणियों में किरायों में वृद्धि करनी पड़ रही है। इसलिए वातानुकूल पहली श्रेणी, वातानुकूल 2-टियर शयनयान, वातानुकूल 3-टियर शयनयान, वातानुकूल कुर्सीयान और पहली श्रेणी साधारण तथा मेल/एक्सप्रेस में किरायों में 10 प्रतिशत की वृद्धि की जाएगी। यह वृद्धि अगस्त क्रांति तथा शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों सहित राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों के किराए में भी की जाएगी।

अध्यक्ष महोदय, पार्सल तथा सामान की दरें अंतिम बार अप्रैल 1993 में संशोधित की गई थीं। सामग्रियों की लागत में वृद्धि होने से इन दरों से वृद्धि करनी अपरिहार्य हो गई हैं सभी पण्यों की दरों के वर्तमान स्तर को समाप्त करके पार्सल तथा सामान की दरों को तर्कसंगत बनाने का प्रस्ताव है। तथापि, समाचार-पत्रों तथा पत्रिकाओं की वर्तमान दरों में कोई वृद्धि नहीं होगी।

मालभाड़ा दरों से संबंधित प्रस्तावों का ब्यौरा इस प्रकार है :

(क) सभी वस्तुओं की वर्तमान मालभाड़ा दरों में सभी दूरियों के लिए 10 प्रतिशत वृद्धि की जाएगी। लेकिन, गरीब और सामान्य व्यक्तियों द्वारा इस्तेमाल होने वाली चीजों पर यह वृद्धि लागू नहीं होगी। मैं आम व्यक्ति पर अतिरिक्त भार नहीं डालना चाहता, अतः निम्नलिखित वस्तुओं को इस वृद्धि से छूट प्रस्तावित करता हूं :

1. सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए खाद्यान्न
2. खाने का नमक
3. खाद्य तेल
4. हाइड्रोजनीकृत तेल,
5. परिष्कृत वनस्पति तेल
6. चीनी
7. फल और सब्जियां
8. गुड़, शक्कर तथा जागरी
9. रासायनिक खाद,
10. आर्गेनिक खाद
11. चारा तथा अन्य खली
12. तिलहन
13. मिट्टी का तेल
14. तरल पेट्रोलियम गैस, और
15. पशु-धन

(ख) संचालन हेतु प्रभार के लिए न्यूनतम दूरी को संशोधित करके 75 कि.मी. से बढ़ाकर 100 कि.मी. किया जाएगा।

ये प्रस्ताव पहली अगस्त, 1996 से प्रभाव होंगे और इनसे चालू वित्त वर्ष के शेष 8 महीनों में लगभग 927 करोड़ रु. का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होने की आशा है।

मैं माननीय सदस्यों से फिर से कहना चाहता हूं कि मेरे पास समय का अभाव था और मेरे पास साधन की भी कमी रही है। मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि जब भी आप आयेंगे, आपसे बातचीत करके जो भी आपकी समस्याएं हैं, जो भी आपकी मांगें हैं, उनके ऊपर मैं आपके साथ बैठकर विचार करूंगा। मैंने पहले भी विचार किया है, बाद में भी हम विचार करेंगे और इस सम्माननीय सदन को मैं विश्वास दिलाना चाहता हूं...**(व्यवधान)** मैं केरल और हिमाचल प्रदेश के साथियों को और गिरिजा व्यास जी को भी विश्वास दिलाना चाहता हूं कि हम लोग बैठकर बातचीत करेंगे और उसका समाधान निकालेंगे।

अध्यक्ष महोदय, मैं इस सम्मानित सदन को यह आश्वास्त कराना चाहता हूं कि इस प्रकार जुटाए गए संसाधनों का प्रणाली के विस्तार और इसको सुदृढ़ करने में उपयोग किया जाएगा।

अध्यक्ष महोदय, इन शब्दों के साथ, मैं अब 1996-97 का रेल बजट इस सदन को प्रस्तुत करता हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : सभा मध्याह्न भोजन के लिए अपराह्न 2.45 बजे पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 1.45 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए अपराह्न 2.45 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

[अनुवाद]

अपराह्न 2.52 बजे

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक सभा अपराह्न 2.52 बजे पुनः समवेत हुई।

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम नियम 377 के अधीन मामले लेते हैं।

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) उड़ीसा में अर्बा–झोराबहल सामुदायिक सिंचाई परियोजना के कार्यान्वयन के लिए पर्याप्त धनराशि स्वीकृत किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

कुमारी फ्रिडा तोपनो (सुन्दरगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सरकार का ध्यान सुन्दरगढ़ संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में पनपोश एकीकृत अनुसूचित जनजाति विकास एजेन्सी के अन्तर्गत अर्बा–झोराबहल सामुदायिक सिंचाई परियोजना की ओर सरकार का ध्यान आकर्षि करती हूं। उड़ीसा सरकार ने केन्द्र सरकार से इस परियोजना के लिए 9 करोड़ रुपए की राशि मंजूर करने का अनुरोध किया था। केन्द्र ने केवल मुख्य परियोजना के कार्यान्वयन के लिए 3.58 करोड़ रुपए मंजूर किए हैं। अब, परियोजना की अनुमानिक लागत 9 करोड़ रुपए है। यदि इस परियोजना को कार्यान्वित किया जाता है तो पहले चरण में इससे खरीफ के मौसम में 4,600 एकड़ और रबी के मौसम में 3,500 एकड़ भूमि की सिंचाई होगी तथा दूसरे चरण में 2,700 एकड़ भूमि रबी में सिंचित की जाएगी। इससे 2,703 छोटे तथा सीमान्त किसानों को लाभ होगा। इनमें 2,464 अनुसूचित जनजातियों, 136 अनुसूचित जातियों तथा 103 किसान अन्य समुदायों के हैं। इनमें से अधिकतर गरीबी की रेखा से नीचे के किसान है। इस परियोजना के पूरा होने से इन जनजातियों की काया पलट जाएगी।

इसलिए मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह इस परियोजना के लिए 9 करोड़ रुपए की राशि मंजूर करे। और इसे उड़ीसा के सुन्दरगढ़ जिले में पनपोश एकीकृत जनजातीय विकास एजेंसी को सौंपे।

(दो) बिहार में सीतामढ़ी को पर्यटक स्थल के रूप में विकसित किए जाने की आवश्यकता

श्री नवल किशोर राय (सीतामढ़ी) : बिहार में सीता की जन्मभूमि सीतामढ़ी एक पिछड़ा इलाका है। यह एक ऐतिहासिक पर्यटन स्थल है पर यहां पर्यटकों के लिए कोई सुविधा नहीं है। मैंने दसवीं लोक सभा में भी इस स्थान का विकास पर्यटन स्थल के रूप करने का मामला उठाया था परन्तु लगता है इस सम्बन्ध में कोई कार्रवाई नहीं की गई। मैं इस ऐतिहासिक स्थान का विकास पर्यटन स्थल के रूप में करने के लिए निम्नलिखित सुझाव देता हूं :-

(1) सीतामढ़ी को राष्ट्रीय पर्यटन स्थलों में शामिल किया जाए तथा वहां पर्यटकों को सभी सुविधाएं उपलब्ध कराई जाए;

(2) मुज्जफ्फरपुर-सीतामढ़ी नई रेल लाइन को इस वर्ष मंजूरी दी जाए; और

(3) पटना-मजुफ्फरपुर-सीतामढ़ी सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा दिया जाए।

(तीन) देश में ग्रामीण स्वास्थ्य केन्द्रों को पर्याप्त धनराशि दिए जाने तथा ग्रामीण स्वास्थ्य नीति लागू किए जाने की आवश्यकता

डा. असीम बाला (नवद्वीप) : देश के लिए प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र आवश्यक हैं। देश के अनेक स्वास्थ्य केन्द्र बिना दवाइयों और डाक्टर के चल रहे हैं। ग्रामीण केन्द्रों में, गरीब ग्रामीण लोग इस अभाव के शिकार हो रहे हैं। इन केन्द्रों की इस बुरी दशा का मुख्य कारण स्वास्थ्य नीति में ग्रामीण स्वास्थ्य के लिए कम धन की व्यवस्था है। इसके अतिरिक्त ग्रामीण अस्पतालों में ढांचागत सुविधाओं का अभाव है। मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह दवाइयों के लिए आवश्यक धन उपलब्ध कराए और देश में ग्रामीण स्वास्थ्य नीति लागू करे।

(चार) अम्बूर और वानियाम्पडी में चल रहे चर्मशोधक कारखानों और चमड़ा उद्योगों को बन्द होने से बचाने के लिए कदम उठाए जाने की आवश्यकता

श्री डी. वेणुगोपाल (तिरूपत्तूर) : मैं सरकार के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि सरकार पर्यावरण संरक्षण हेतु प्रदूषण को रोकने के लिए जो उपाय करती है वे किस सीमा तक औद्योगिक उन्नति में बाधक होते हैं। अम्बूर और वानियाम्पडी में लम्बे समय से चर्मशोधक कारखाने और चमड़ा उद्योग कार्यरत हैं। ये उद्योग आर्थिक गतिविधियों के लिए अवसर देते और लोगों को रोजगार प्रदान करते हैं, अन्यथा यह क्षेत्र औद्योगिक दृष्टि से पिछड़ा हुआ है। अब प्रदूषण नियंत्रण उपायों के कारण इनमें से अधिकतर चमड़ा उद्योग बन्द होने के कगार पर है। इस क्षेत्र के लोगों के जीवन पर सम्भावित प्रदूषण के बजाय इन उद्योगों के बन्द होने का अधिक प्रभाव पड़ेगा। वे रोजगार से ही हाथ नहीं धो बैठेंगे वरन उन्हें ऐसा कोई साधन भी प्राप्त नहीं होगा जिससे उन्हें कृषि कार्यों में रोजगार मिल सके।

देश को भी इन निर्यात प्रधान इकाइयों से प्राप्त होने वाली करोड़ों की विदेशी मुद्रा की हानि होगी। इसलिए मैं जोर देकर कहना चाहता हूं कि सरकार प्रदूषण नियंत्रण के उपाय करने का काम जनहित में अपने हाथ में ले। केन्द्रीय चमड़ा अनुसंधान संस्थान अथवा कहीं बाहर से नई प्रौद्योगिकी प्राप्त कर इन उद्योगों से निकलने वाली गन्दगी की व्यवस्था करे ताकि इससे पीने के पानी और कृषि योग्य भूमि को प्रदूषण से बचाया जा सके। इससे उन स्थानीय मजदूरों को भी संरक्षण प्रदान किया जाए जो सरकार के कठोर उपायों के कारण उद्योगों के बन्द होने से अत्यधिक प्रभावित होंगे।

अपराह्न 3.00 बजे

(पांच) असम में लोहित और खाबोलु नदियों पर पुल का शीघ्र निर्माण सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता

डा. अरुण कुमार शर्मा (लखीमपुर) : असम में मेरे निर्वाचन क्षेत्र लखीमपुर में विश्व का सबसे बड़ा नदी द्वीप है। आज तक यह द्वीप असम के अन्य भागों से सड़क यातायात से नहीं जुड़ा है। लम्बे समय से यह मांग की जा रही है कि लोहित और खाबोलु नदियों पर सम्पर्क पुल का निर्माण कर सड़क सम्पर्क स्थापित किया जाए। उत्तर पूर्व परिषद ने सातवीं योजना के दौरान पुल बनाने के प्रस्ताव की शुरूआत की थी, जिसे योजना आयोग ने मंजूरी दे दी थी। भारतीय रेल निर्माण निगम को यह काम सौंपा गया था तथा आवश्यक धन आवंटित कर दिया गया था। इस पुल के निर्माण से अरूणाचल प्रदेश और नागालैंड के बीच सम्पर्क स्थापित करने में भी सुविधा होगी। इसके निर्माण से इस सम्पर्क की दूरी घट जाएगी। अब यह तेजपुर होकर 580 किलोमीटर है, जो माजुली होकर घट जाएगी और केवल 290 किलोमीटर रह जाएगी।

इसलिए मेरा माननीय गृह मंत्री से जो उत्तर-पूर्व परिषद के प्रभारी हैं, तथा योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्री से अनुरोध है कि वे बिना और समय गंवाए इस स्वीकृत परियोजना की शीघ्र क्रियान्विति सुनिश्चित करें।

(छः) कटिहार, बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 और 34 को जोड़ने का कार्य तेजी से किए जाने की आवश्यकता

श्री तारीक अनवर (कटिहार) : श्रीमन् कटिहार, बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग 31 मार्ग 34 को जोड़ने का एक प्रस्ताव था। इन दोनों राजमार्गों को जोड़ने वाली एक सड़क को 1982 में मंजूरी दी गई थी। बहुत समय पहले सभी प्रारम्भिक कार्य पूरा कर लिया गया था। परन्तु उसे आज तक शुरू नहीं किया गया।

मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 और 34 को जोड़ने के कार्य को शीघ्र पूरा करें।

अपराह्न 3.03 बजे

निक्षेपागार (तीसरा) अध्यादेश, 1996 के निरनुमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प और निक्षेपागार विधेयक, 1996

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूं : -

> "कि यह सभा 21 जून, 1996 को राष्ट्रपति द्वारा प्रख्यापित निक्षेपागार (तीसरा) अध्यादेश, 1996 (1996 का संख्यांक 28) का निरनुमोदन करती है।"

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस सरकार के द्वारा यह पहले अध्यादेश पर चर्चा करने का विषय है। महामहिम राष्ट्रपति जी द्वारा जा डिपॉजिटरीज बिल एक अध्यादेश की मार्फत यहां पर लाया गया है, उसका विरोध करने के लिए और नयी सरकार जो पहले इधर बैठा करती थी, उनका ज्ञानवर्द्धन करने के लिए मैं कुछ बातें कहना चाहूंगा। सरकार ने भी कुछ ऐसा रास्ता अख्तियार किया है कि जो पिछली सरकार ने अख्तियार कर रखा था। अध्यादेश निकालना और अध्यादेश की आवश्यकता क्यों है ये कारण नहीं बताना और केवल यह करना कि एक प्रकार से संविधान की व्यवस्था का दुरूपयोग करने की आदत जो पिछली सरकार की थी, वही आदत कहीं इस सरकार की न बन जाए। मैं उनका हितैषी हूं क्यों आखिरकार उनको वापस इधर आकर ही बैठना है। इसलिए मैं सरकार को कहना चाहूंगा कि अध्यादेश लाने की आदत छोड़ें और बताएं कि इस अध्यादेश को निकालने के क्या कारण थे? यह कह देना कि राष्ट्रपति जी को संतुष्टि हो गई, तो राष्ट्रपति महोदय को अगर मंत्रिमंडल कहेगा कि अध्यादेश पर दस्तखत कर दो तो कर देंगे और उनकी संतुष्टि हो जाएगी। पर संतुष्टि करने का क्या कारण था यह माननीय मंत्री जी बताने का कष्ट करें। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि यह अध्यादेश 20 सितम्बर, 1995 को भी निकाला गया था। 20 सितंबर, 1995 के बाद से आज तक क्या अनुभव आया, क्या इसमें त्रुटियां मिलीं, इसको क्रियान्वित करने में क्या-क्या कठिनाइयां आईं, यह भी बात बताई जाए।

यह बिल क्या है और इस बिल में क्या-क्या खामियां है ये भी मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा, जिससे कि जब वह उत्तर दें तो थोड़ी बातें साफ हो जाएं। जे.पी.सी. की जो अलग अलग रिकमेण्डेशंस हैं और जो गलत बातें होती थी उस पर नियंत्रण लाने के लिए डिपाजिटर्स की सिफारिश की गई और उस कल्पना को इस विधेयक के रूप में था इस आर्डिनेन्स के रूप में लाया गया । मैं अपनी ओर से और पार्टी की ओर से इसका स्वागत करता हूं, मैं अध्यादेश लाने की प्रवृत्ति का विरोध कर रहा हूं यहां पर मुझे निवेदन करना है कि मध्यम वर्गीय लोगों की रकम का नुकसान होता था। बिल रिसीट की कोई परिभाषा थी नहीं, सिक्युरिटीज प्रेजेन्ट नहीं थी, शेयर सर्टीफिकेट नहीं दिये जा रहे थे और बैंक डिलीवरीज बड़े पैमाने पर हो रही थी। इन सारे कारणों से यह बिल लाया गया। यह डिपाजिटर्स

बिल की कल्पना भारत के लिए एक प्रकार से नई है तो भी मैं इसका स्वागत कर रहा हूं और यह डिपाजिटरी की कल्पना भी एक प्रकार से कल्पना ही है। यह केवल मात्र कल्पना है। माननीय मंत्री जी डिपाजिटरीज की बात बहुत अच्छी है, लेकिन इसकी व्यवस्था किस प्रकार से होगी यह बताने की इसमें आवश्यकता है। क्योंकि छोटा इन्वेस्टर अपनी सुरक्षा चाहता है। कैपिटल मार्केट अच्छे ढंग से नियोजित होना चाहिए, इसकी आवश्यकता है। इसलिए मेरी पहली बात का आप यह उत्तर देंगे कि डिपाजिटर्स की बात तो अच्छी है लेकिन इसकी व्यवस्था कौन करेगा और इन्वेस्टर्स की सुरक्षा किस प्रकार से होगी, कैपिटल मार्केट किस प्रकार से नियंत्रित होगा, मेरा पहला मुद्दा यह है।

दूसरा मुद्दा यह है कि डिपाजिटरीज खोलने का अधिकार किसको होगा और किन लोगों को यह खोलने की इजाजत दी जाएगी, किन लोगों को परमीशन होगी, यह बात भी होनी चाहिए। इस प्रकार की कौन सी बॉडी आप बनायेंगे, कौन सी ऐसी संस्था बनायेंगे जिसमें कि आर्थिक क्षमता हो। इस प्रकार की कमेटी भी बनाये जिसमें कि रिजर्व बैंक के लोग हों, भारत सरकार के अधिकारी हों, उनकी आर्थिक क्षमता हो तथा डिपाजिट खोलने का अधिकार कौन देगा और परमीशन कौन देगा, यह बात भी इसमें स्पष्ट नहीं है।

मेरा तीसरा मुद्दा यह है कि यह सब हो जाने के बाद उसकी आर्थिक क्षमता होगी और उसका कैपिटल बेस कम से कम सौ करोड़ का होना चाहिए। मेरा यह भी सुझाव है कि जो भी डिपाजिटरी काम करेगी, उसका ऑडिट कौन करेगा? ऑडिट न होने के कारण ही म्युचुअल फंड तथा नेशनलाइज्ड बैंक में गड़बड़ी चलती आ रही है।

मेरा चौथा सुझाव यह है कि डिपाजिटरी के काम में अगर गड़बड़ी, घोटाला या लॉस होगा तो उसको कौन सहन करेगा? जो डिपाजिट करने वाला व्यक्ति है वह सहन करेगा या जो डिपाजिटरी कम्पनी है वह सहन करेगी या और सर्विस के चार्जेज क्या होंगे, यह बात भी बिल में स्पष्ट नहीं है। मेरा मतलब यह है कि डिपाजिटरी का काम पारदर्शी हो, कंप्यूटर के जरिये हो, जिसके जरिये इस काम की जानकारी आराम से हो सके। इसलिए माननीय उपाध्यक्ष महोदय मेरा माननीय मंत्री जी से सबसे पहला विरोध तो यह है कि आर्डीनेन्स जारी करने की प्रवृत्ति में जिस प्रकार पूर्व सरकार, अब आपका सौभाग्य देखिये कि आप पहले उस दल में थे, तब भी मंत्री थे। आप कभी विपक्ष में बैठे नहीं। आपका सौभाग्य है कि आपने पार्टी बदल ली और आप फिर जाकर वहां पर मंत्री की कुर्सी पर बैठ गये। इसलिए आपको हमारे कष्ट का अनुभव है ही नहीं। कोई और मंत्री होता तो उसको मालूम होता। यहां बैठे हुए राम विलास जी थे, रामविलास जी ने आज जब रेलवे का बजट पेश किया तो उनको इधर का दर्द मालूम था। कल को यदि मान लो कि बीच में सरकार गिर जाए तो उनको रेल का विरोध करना पड़ता। इसलिए उन्होंने बजट को थोड़ा संतुलित रखा। लेकिन आप तो श्रीमान पहले भी सत्तारूढ़ पार्टी में थे, अब दल बदल गया, आपने संयुक्त मार्चे की सरकार को समर्थन दे दिया। इसलिए अध्यादेश लाने की प्रवृत्ति को आप छोड़ें। अध्यादेश क्यों निकाला, इसका कारण बतायें और 20 सितम्बर 1995 के बाद आपको क्या अनुभव हुआ ये बतायें और मान्यवर मेरा निवेदन यह है कि पूर्व में जो लोक सभा के अध्यक्ष थे उन्होंने इसके बारे में अलग-अलग स्टैंडिंग कमेटीज बनाई हैं, वित्त की बनाई है और भी बनाई हैं, यदि इसको जल्दी पास न करके स्टैंडिंग कमेटी में भेज दिया जाए और जो गलतियां मेरी समझ में आई हैं उन सारी बातों पर विचार करके यदि सम्पूर्ण रूप से, इस बिल को कांप्रीहेंसिव रूप में लाया जाए तो अच्छा होगा। पुनः एक बार फिर अध्यादेश का विरोध करते हुए और जिस भावना से यह आर्डीनेन्स जो बिल के रूप में लाया गया है मैं अपनी पार्टी की ओर से स्वागत करते हुए माननीय मंत्री महोदय, मैं निवेदन करता हूं कि बिना कोई प्रतिष्ठा का प्रश्न बनाए, आप इसे स्टैंडिंग कमेटी को भेज दें और भविष्य में आर्डिनेन्स निकालने की प्रवृत्ति को छोड़ेंगे, सदन में इस प्रकार का आश्वासन दें, इन शब्दों के साथ आपको बहुत बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

वित्त मंत्री और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

> "कि प्रतिभूतियों के निक्षेपागारों का विनियमन करने और उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

इस समय पूंजी बाजार में प्रतिभूतियों के अन्तरण के लिए आवश्यक है कि प्रमाणपत्र मूलरूप में प्रस्तुत किए जाएं। अन्तरण की इस प्रक्रिया के कारण निवेशक को अन्तरण और निपटान में विलम्ब, प्रमाण पत्रों के खोने, उनमें हेराफेरी होने और शेयर प्रमाण पत्रों के खराब होने जैसी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। वर्तमान प्रणाली की इस कमी को दूर करने के लिए 20 सितम्बर, 1995 को निक्षेपागार अध्यादेश प्रख्यापित किया गया। अध्यादेश में निक्षेपागारों की स्थापना के लिए कानूनी प्रावधान किया गया ताकि बुक एन्ट्री फोर्म के द्वारा सक्यिोरिटीज के स्वामित्व का रिकार्ड रखा जा सके और उसका अन्तरण किया जा सके। अध्यादेश का स्थान लेने के लिए दसवीं लोक सभा के शीतकालीन सत्र में 1995 में निक्षेपागार विधेयक, 1995 पारित किया गया। पर इस विधेयक पर राज्य सभा में विचार नहीं हो सका। इसलिए निक्षेपागार संख्यांक 8 अध्यादेश को निक्षेपागार अध्यादेश, 1996 (1996 का संख्यांक 28) के रूप में 21 जून, 1996 को प्रख्यापित किया गया। अब इस अध्यादेश के स्थान पर निक्षेपागार विधेयक, 1996 को रखने का प्रस्ताव है।

प्रतिभूतियों का लेन-देन कुशलतापूर्वक तब किया जा सकता है जब इस के लेन-देन को पूरा करने के लिए कारोबार, निपटान और डिलीवरी समय को कम से कम किया जाए। इसके लिए स्वामित्व का लेखा-जोखा रखने की कागजी कार्रवाई को समाप्त करना अथवा पर्याप्त रूप से कम करना आवश्यक है। निक्षेपागारों की स्थापना से इस लेन-देन को पूरा करने का समय घट जाएगा और कागजी कार्रवाई की अनेक प्रक्रियाएं समाप्त हो जाएंगी। विधेयक की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :-

(एक) यह एक या अधिक निक्षेपागारों की स्थापना के लिए कानूनी ढांचे की व्यवस्था करता है। निक्षेपागार प्रतिभूतियों

के स्वामित्व का लेखा-जोखा रखेंगे तथा स्वामित्व परिवर्तन बुक एन्ट्री के द्वारा करेंगे।

(दो) निक्षेपागार प्रणाली में शामिल होने के इच्छुक निवेशकों को निक्षेपागार के एक सहयोगी एजेन्ट के साथ स्वयं को रजिस्टर कराना होगा। ये सहयोगी वित्तीय संस्थाएं, अनुसूचित बैंक, राज्य वित्त निगम, कस्टोडियन, दलाल फर्में आदि हो सकते हैं।

(तीन) निक्षेपागार प्रणाली को अपनाने वाले निवेशकों की ओर से निक्षेपागार, कम्पनियों के खातों में पंजीकृत स्वामी के रूप में दर्ज होंगे। उधर निक्षेपागार अपने खातों में निवेशकों का नाम लाभानुभोगी स्वामी के रूप में दर्ज करेंगे। सभी आर्थिक और मतदान अधिकार, लाभानुभोगी स्वामी के पास होंगे।

(चार) निक्षेपागार प्रणाली के अन्तर्गत प्रतिभूतियां निष्क्रिय हो जाएंगी। पर निवेशक को यह अधिकार होगा कि वह होल्डिंग सक्यिोरिटी रखना चाहता है या निक्षेपागार में निष्क्रिय प्रतिभूति रखना चाहता है। प्रतिभूति जारी करने वाला निवेशक को यह अधिकार देगा कि वह उपरोक्त में से किस प्रकार की प्रतिभूति पाना चाहता है। निवेशक किसी भी समय निक्षेपागार प्रणाली में शामिल हो सकता तथा कभी भी उससे बाहर हो सकता है।

(पांच) निक्षेपागार प्रणाली के अन्तर्गत सिक्योरिटी आपस में परिवर्तनशील होंगी, अर्थात उनकी संख्या निश्चित नहीं होंगी। विधेयक में सिक्योरिटी का अन्तरण बिना रोक टोक किया जा सकेगा पर कम्पनियों को ऐसे किसी भी अन्तरण के खिलाफ कम्पनी विधि बोर्ड के समक्ष अपील करने का अधिकार है जो 'सेबी' अधिनियम की किसी भी व्यवस्था अथवा रुग्ण कम्पनी उद्योग (विशेष व्यवस्था) अधिनियम, 1985 के विनियमों का उल्लंघन करके किए गए हैं।

(छः) निक्षेपागार प्रणाली के अन्तर्गत स्वामित्व परिवर्तन डिलीवरी और भुगतान के आधार पर स्वतः कर दिया जाएगा। निक्षेपागार को सम्बन्धित कम्पनी को स्वामित्व सम्बन्धी जानकारी नियमित रूप से देनी होगी।

(सात) विधेयक में कम्पनी अधिनियम, आय कर अधिनियम, प्रतिभूति ठेका (विनियमन) अधिनियम, सेबी अधिनियम, बेनामी सौदा (प्रतिबंध) अधिनियम, भारतीय स्टेम्प अधिनियम आदि में परिणामी परिवर्तन की व्यवस्था है। भारतीय स्टेम्प अधिनियम में परिवर्तन कर निक्षेपागर प्रणाली के अन्तर्गत सभी सौदों में स्टेम्प शुल्क से छूट दी गई है।

(आठ) निक्षेपागारों के कार्यकरण के बारे में 'सेबी' ने विस्तृत विनियमों को अधिसूचित किया है। निक्षेपागार 'सेबी' में पंजीयित होने चाहिए, और वह उसके काम शुरू करने का प्रमाणपत्र भी देगा।

निक्षेपागार व्यवस्था को चरणों में लागू किया जाएगा ताकि इसे वर्तमान प्रणाली के स्थान पर सुव्यवस्थित रूप से लागू किया जा सके। ऐसी आशा है कि नई प्रणाली से पूंजी बाजार की कार्यकुशलता पर्याप्त सीमा तक बढ़ेगी, और प्रतिभूति का निपटान और अन्तरण अधिक तेजी से और सही और सुरक्षित रूप में होने से निवेशकों को लाभ होगा। शॉर्ट ट्रेडिंग और सैटलमेंट साइकल्स के द्वारा निक्षेपागार व्यवस्था पूंजी बाजार की सिक्यूरिटी में तेजी लाएगी। पूंजी बाजार के सुधार के लिए निक्षेपागार प्रणाली की आवश्यकता थी तथा यह विधेयक इसे लागू करने की व्यवस्था करता है।

माननीय सदस्य के इस कथन को कि इस प्रकार के विधेयक को स्थायी समिति को सौंपा जाना चाहिए था, सही माना गया है, पर मैं समझता हूं कि 20 सितम्बर, 1995 से जब अध्यादेश वास्तव में प्रख्यापित किया गया था, काफी समय बीत चुका है। मैं माननीय सदस्य को यह याद दिलाना चाहूंगा कि सदन में इस विधेयक पर 6 दिसम्बर, 1995 को चर्चा की गई थी और उसे पास किया गया था, परन्तु इस सदन के भंग होने से पहले विधेयक को राज्य सभा में पारित नहीं कराया जा सका। इसी कारण हमें इसे सदन में फिर से पेश करना पड़ा। अनेक अधिनियमों में संशोधन किए जा चुके हैं तथा इन्हें लागू भी कर दिया गया है। मैं बड़ी विनम्रता से माननीय सदस्य से कहना चाहता हूं कि अब इस विधेयक को स्थायी समिति में विचार के लिए भेजने पर काफी विलम्ब हो गया है। हम इस पर यहीं चर्चा कर सकते हैं।

यह व्यवस्था अधिकतर अग्रणी पूंजी बाजारों में अपनाई जाती है। हम अपने पूंजी बाजार को कुशल बनाना चाहते हैं ताकि वह निवेशकों के हितों की सुरक्षा कर सके। निक्षेपागार ऐसी व्यवस्था है जिसमें निपटान तेजी से होता है और कागजी कार्रवाई नहीं होती। निवेशक के पास यह विकल्प है कि वह अपनी प्रतिभूति मूल रूप में रखे अथवा निक्षेपागार का सदस्य बन जाए। शुरू में मुझे शक था कि बहुत से निवेशक निक्षेपागार प्रणाली की कार्य कुशलता से सहमत नहीं होंगे और और अपनी प्रतिभूति को मूल रूप में ही दिये जाने का आग्रह करेंगे। परन्तु ज्यों-ज्यों निवेशक इस प्रक्रिया को अपनाते गए मेरा विश्वास बन गया है कि इससे पूंजी बाजार में कार्य कुशलता बढ़ेगी। जिससे निवेशकों को सुविधा मिलेगी और उनके हितों की बेहतर सुरक्षा होगी। 'सेबी' एक स्वायत्त शासी निकाय है तथा उसके विनियम बने हुए हैं। यदि निक्षेपागार व्यवस्था के कार्यकरण में में किसी प्रकार की अकुशलता अथवा अपर्याप्तता होगी तो उस कमी को दूर करने के लिए कभी भी सदन के सामने आ सकते हैं। मैं समझता हूं कि अब इस सम्बन्ध में शुरूआत करने का समय आ गया है। ऐसी स्थिति में उस प्रक्रिया में व्यवधान डालना उचित न होगा, जो 20 सितम्बर 1995 को शुरू की गयी थी। इसलिए मेरा माननीय सदस्य से विनम्र निवेदन है कि वे इस अध्यादेश का निरनुमोदन करने वाला अपना प्रस्ताव वापिस ले लें और इस विधेयक को पारित करने में मेरा और सरकार का सहयोग करें।

पिछली बार अनेक सदस्यों ने सुझाव दिए थे तथा प्रत्येक सुझाव पर सावधानी से विचार किया गया है। अधीनस्थ कानून बनाते समय इन सुझावों को ध्यान में रखा जाएगा। मैं समझता हूं कि विधेयक का

ढांचा ठोस है। इसके अन्तर्गत शेयरों के बेरोक-टोक अन्तरण के सिद्धान्त को मान्यता दी गयी है तथा कम्पनी को ऐसे अन्तरण के विरुद्ध कम्पनी विधि बोर्ड में अपील करने का अधिकार दिया गया है जो कम्पनी के हित में ना हों। यह विधेयक निवेशकों के लिए हितकर है। इससे पूंजी बाजार की कार्य कुशलता बढ़ेगी तथा व्यापार में कागजी कार्रवाई समाप्त होगी। यह एक ऐसा उद्देश्य है जिसे प्राप्त करने की आंकाक्षा सभी पूंजी बाजारों का करनी चाहिए।

मैं बड़ी विनम्रता से आग्रह करता हूं कि माननीय सदस्य अपना निरनुमोदन प्रस्ताव वापस ले लें और इस विधेयक को पारित करने में सरकार के साथ सहयोग करें। जैसा कि मैंने कहा था यह विधेयक इस सदन में 6 दिसंबर, 1995 को पारित किया गया था।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुए :

> "कि यह सभा राष्ट्रपति द्वारा 21 जून, 1996 को प्रख्यापित निक्षेपागार (तीसरा) अध्यादेश 1996 (1996 का संख्यांक 28) का निरनुमोदन करती है।"
>
> "कि प्रतिभूतियों के निक्षेपागारों का विनियमन करने और उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : मान्यवर उपाध्यक्ष महोदय, अभी माननीय मंत्री जी ने इस डिपोजिटरी बिल के संबंध में सरकार का जो दृष्टिकोण प्रस्तुत किया है उस संदर्भ में मैं यह अनुरोध करना चाहूंगा और जैसा मेरे पूर्व वक्ता ने भी कहा कि जब संसद प्रारंभ होने वाली थी तब यह अध्यादेश लाए हैं। इस सरकार में सम्मिलित लोग तो अध्यादेश की प्रवृत्ति की निंदा करते थे और पूर्व सरकार के लिए बार-बार कहती थी कि सरकार लोकतंत्र के नियमों का पूरी तरह से पालन नहीं कर रही है, संसद की उपेक्षा करके संसद को प्रारंभ होने में थोड़े समय रहते अध्यादेश का सहारा लेती है, महामहिम राष्ट्रपति जी के नाम से अध्यादेश जारी कराती है, अब उसी सरकार के वित्त मंत्री जी उसी अध्यादेश प्रवृत्ति का सहारा लेकर अध्यादेश के माध्यम से इसको लाए हैं। तो क्या यह उनके लिए उचित होगा?

मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि यह नई सरकार है। स्थाई संसदीय समितियां बनने जा रही हैं। वित्त मंत्रालय से संबंधित स्थाई संसदीय समिति बन जाए तो उसके सामने यह डिपोजिटरी बिल लाया जाए ताकि नई स्थाई समितियों में नए सदस्य अपने नए विचारों के साथ इस पर विचार कर सके। पिछले दो-तीन वर्षों के अंदर, प्रतिभूति घोटाले के बाद जो वित्तीय स्थिति पैदा हुई है या देश के कैपिटल मार्केट के अंदर या शेयर्स के लेन-देन के अंदर प्रतिभूति घोटाले के कारण जो परिवर्तन आए हैं उन सबके संदर्भ में नए सदस्य विचार देते तो अच्छा होता। स्टैंडिंग कमेटी में सब दलों के लोग होते हैं, विभिन्न विचारधाराओं का प्रतिनिधित्व करने वाले लोग होते हैं, वे भली प्रकार से विचार करके सहमति के आधार पर विधेयक लाते तो उचित रहता।

एक सहमति के आधार पर सरकार लाती, तो अच्छा होता। यह युनाइटेड फ्रंट की सरकार है और यह एक मिनीमम कामन प्रोग्राम की बात करती है, एम.सी.पी शब्द को बार-बार दोहराती है, न्यूनतम सामान्य कार्यक्रम की बात करती है तो इस कार्यक्रम में शायद ऐसा भी है कि सबसे पूछकर देशहित को सर्वोपरि मानकर इसको लाती तो उचित रहता।

अब मैं आपके माध्यम से सरकार से पूछना चाहता हूं कि इतनी जल्दी क्या थी? स्थाई समितियां बनने वाली हैं। मैं आपसे और माननीय सदस्यों से प्रार्थना करूंगा कि सरकार की जो विधेयक के जरिए इसको लागू करने की प्रवृत्ति है, यह बहुत गलत है। आप समितियां जब बनाएंगे और क्या वे समितियां केवल बजट पर ही विचार-विमर्श करने के लिए होंगी? सैशन चला जाएगा, बिल पास हो जाएगा, बजट पास हो जाएगा, तो फिर समितियां क्या करेंगी, उनको बनाने का क्या विचार है, समितियों के सदस्यों की क्या अवधारणा होगी, उस पर आप कब विचार करेंगे, क्या आगे जाकर फिर सरकार संशोधन लाएगी?

मान्यवर वित्त मंत्री जी ने स्वयं कहा कि यह काम्प्रीहेंसिव बिल है और शेयर होल्डर्स के हितों को मजबूत करने के लिए, इनवेस्टर्स के हितों की रक्षा करने के लिए इस बिल को लाए हैं। यदि वास्तव में आपकी मंशा यही है, तो उस पर व्यापक विचार-विमर्श करने से माननीय सदस्य वंचित रह जाएंगे जो कि लोकतंत्र का महत्वपूर्ण आधार है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि जिस ढंग से आप इस बिल को लाए हैं, यह ठीक नहीं है। आप थोड़े दिन और प्रतीक्षा कर लेते और सत्र के बीच में जो गैप आने वाला है, उसमें लाते तो अच्छा होता। वैसे भी इस बिल को 1993 में लाने की बात हुई थी और आप दो साल के विलम्ब से 1995 में इसको लाए हैं उस समय की जो भी सरकार थी या जैसी भी स्थिति थी, उस समय यह पास नहीं हो पाया और उसको दो साल हो गए, और उसमें आपने कोई विशेष परिवर्तन नहीं किया, वही का वही है और उसको भी आप अब एक साल के बाद लाए हैं, जब तीन सला का समय निकल गया, तो थोड़ा सा और धैर्य रखते, महीने दो महीने और प्रतीक्षा कर लेते और इस सत्र में जो गैप पड़ता है, उसमें लाते तो ज्यादा उचित होता ताकि समितियों के नए सदस्यों को भी इस पर विचार करने का अवसर प्राप्त हो जाता।

महोदय, लोकतंत्र का तो मूलमंत्र ही "वादे वादे जायते तत्व बोधा" है। अर्थात् वाद विवाद से बोध होता है। जो इसकी विभिन्न क्लाजेज हैं, आपने चाहे सजा का प्रावधान रखा है या दूसरे प्रावधान रखे हैं, उन सारी बातों पर विचार-विमर्श के बाद यदि उसे लाया जाता, तो अच्छा होता। फिर हम सब इसको पूर्ण सहमति के आधार पर पारित करते।

जब से उदारीकरण की बात चली है उसके बाद से देश के अंदर जो सिक्यूरिटी स्कैम हुआ। उसके बाद आप जानते हैं चाहे शेयर्स होल्डर हों, चाहे इनवेस्टर्स हों 'ए बर्नट चाइल्ड ड्रेडज द फायर' दूध का जला छाछ भी फूंककर पीता है। जे.पी.सी. बैठी और लगभग 18 महीनों तक उसने प्रयास किया और प्रयास करने के बाद, जिसमें कई माननीय सदस्य जो आज सत्तारूढ़ दल के साथ में हैं, उनके सदस्य थे। उन्होंने बहुत छानबीन करने के बाद लगभग 6 हजार करोड़ रुपये के बैंक घोटाले का पता लगाया और उसमें यह भी कहा कि जो मध्यम

वर्गीय लोग थे या जो छोटी आय वाले लोग थे, उन्होंने अपनी मेहनत से कमाई हुई पूंजी को बैंकों में, म्युचुअल फंड में या जहां भी कुछ जमा किया और उनके साथ या शेयर्स पर पूंजी लगाई, उनको बहुत बड़ी धोखधड़ी का सामना करना पड़ा। हर्षद मेहता जैसे बैंक के नामी घोटालेबाज पैदा हो गये, और भी कई दूसरे जिनके नाम मैं यहां लेना भी पसंद नहीं करता, ऐसे-ऐसे लोग इस क्षेत्र के अंदर आये जिन्होंने बिना कुछ किए हुए ही उन सारे लोगों की मेहनत की कमाई पर पानी फरेते हुए इतना बड़ा घोटाला कर दिया। जे.पी.सी. भी नहीं जान पायी कि आखिर ये पैसा किन लोगों के हाथ में गया। जिन्होंने इंवेस्टमैंट किया है उनकी क्षतिपूर्ति करने के लिए क्या किया?

आप जो डिपोजिटरी बिल लाये हैं उस बिल को लाने की आवश्यकता इसलिए पड़ी कि पहले जिनके पास शेयर्स थे, उन्हें सिक्युरिटी का पता नहीं था लेकिन सब कुछ जबानी चलता रहा। सारे ट्रांसफर होते चले जा रहे थे। उसके बाद जे.पी.सी. ने इस बात की सिफारिश की कि शेयर मार्केट के अंदर या केपीटल मार्केट के अंदर शेयर्स के बारे में जो अनियमिततायें चल रही हैं, सिक्युरिटी स्कैम के बारे में, सौदे के निपटान के बारे में या भुगतान के बारे में उन सारी अनियमितताओं को दूर करने के लिए और गलतफहमियों पर नियंत्रण पाने के लिए डिपोजिटरी की सिफारिश की थी। इसके 2-3 साल बाद 1995 के अंदर आप यह बिल लाये, जो कि उस समय पारित नहीं हो पाया। आज आप पुनः इस बिल को पेश कर रहे हैं।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से एक बात जरूर कहना चाहूंगा कि नई सरकार आयी है। वह कम से कम उस सिक्युरिटी स्कैम का जो जे.पी.सी. ने पता लगाया, उसके बारे में मालूम करे कि वास्तव में सरकार में बैठे हुए ऐसे कौन से लोग हैं, जिनके संरक्षण के अंदर इतना बड़ा घोटाला निरंतर पनपता रहा। यह जो करोड़ों रुपये का घोटाला हुआ, वह पैसा किन लोगों के हाथ में गया? कौन इससे लाभान्वित हुए? यह भी बतायें कि हर्षद मेहता वगैरह से कितनी वसूली हुई? आपने केसेस तो बहुत चला दिये। गिरफ्तारियां तो आपने करा दी लेकिन वे जमानत पर भी छूट गये। क्या वे पैसा वापिस सरकार के खजाने में आया है या नहीं, जिन लोगों ने अपने शेयर्स जमा कराये थे या शेयर्स लिये थे, पूंजी लगाई थी, उन लोगों के नुकसान की भरपाई किस प्रकार से की है, इस पर थोड़ा प्रकाश डालेंगे तो अच्छा होगा।

मान्यवर, वैसे कुल मिलाकर हम डिपोजिटरी के समर्थक हैं। आप जो यह बिल लाये हैं, हम उसका समर्थन करते हैं क्योंकि कम से कम इन्वेस्टर को एक प्रकार से निश्चिंतता हो जायेगी। निश्चितता और निश्चिंतता दोनों ही बातें हो जायेंगी और तभी वह मध्यमवर्गीय व्यक्ति शेयर मार्केट के अंदर या केपीटल मार्केट में अपनी पूंजी लगाना चाहेगा। इसलिए पहले जो बैड डिलीवरी बड़े पैमाने पर हो रही थी, उस संदर्भ में जे.पी.सी. ने सुझाव दिये तो यह विधेयक लाया गया ताकि शेयर्स वगैरह में रेगयूलैरिट आ जाये। इस बारे में मेरी दो-तीन शंकायें हैं। अगर इन दो-तीन शंकाओं का निराकरण माननीय वित्त मंत्री जी अपने उत्तर में कर सकें तो उचित होगा। क्या आपने पिछले तीन वर्षों में शेयर्स मार्केट्स के बारे में सेबी की स्थापना करने के बाद सारे मार्केट्स का आंकलन किया है? क्या असेसमैंट भली प्रकार से कर लिया है? क्या उतार-चढ़ाव का विश्लेषण भली प्रकार से कर लिया है? क्या उसका उपयुक्त इलाज भी आपने ढूंढा है? हालांकि आपने डिपौजिटरी बिल में सजा वगैरह का भी प्रावधान दिया है लेकिन यह सजा इतनी कम है और इसमें इतने लूपहोल्स दिए गए हैं। इस बिल को जल्दी लाने के चक्कर में नई सरकार इस पर पूरी तरह से विचार भी नहीं कर पायी है। नहीं तो माननीय चिदम्बरम जी जैसा प्रतिभाशाली व्यक्ति भी शायद इसमें कुछ और पविर्तन करके उसको ऐसा टीथ प्रदान करते, इसको ऐसा शक्तिशाली बनाते कि वह ज्यादा कारगार होता।

समाचार पत्रों में शेयर्स के बारे में उतार-चढ़ाव आते रहते हैं। सरकार बदल रही थी तो शेयरों में एकदम बड़े उतार-चढ़ाव हो गए। अभी भी कभी-कभी अनिश्चितता का वातावरण हो जाता है। आखिर आप आर्थिक उदारीकरण के बारे में कह रहे थे।...**(व्यवधान)**

श्री कल्पनाथ राय (घोसी) : एक निवेदन करना चाहता हूं। सिक्युरिटी स्कैम में और एक्सपर्ट कमेटी की रिपोर्ट में कितने हजार करोड़ रुपये की गड़बड़ी हुई थी, क्या आप बता सकते हैं?

प्रो. रासा सिंह रावत : मैं यही जानना चाहता हूं। माननीय सदस्य जो बात कह रहे हैं, मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहता हूं कि सिक्युरिटी स्कैम में करोड़ों रुपये का जो घोटाला हुआ, छः हजार करोड़ तो मैं बता रहा हूं लेकिन शायद इनवैसटमैंट वगैरह मिलाकर 12-13 हजार करोड़ रुपये तक की संभावना है। उसके बारे में कम से कम अब तो यह सरकार सही आंकड़े देने का कष्ट करे ताकि देश को वस्तुस्थिति की जानकारी मिल सके। इस प्रकार के लोग सत्ता में रहकर आर्थिक उदारीकरण के गीत गा रहे थे। ऐसे स्वर आ रहे थे कि आर्थिक उदारीकरण के बाद इस देश में यह हो जाएगा, वह हो जाएगा। लेकिन इस उदारीकरण में हर्षद मेहता जैसे दलाल पनपे, उसका क्या इलाज है।

जैसा मैंने कहा कि डिपौजिटरीज बिल के पीछे भावना थोड़ी अच्छी है। भावना यह है कि छोटा इनवैस्टर अपने लिए सुरक्षा चाहता है और शायद इसमें सुरक्षा की व्यवस्था की गई है क्योंकि देश में विकास के लिए पूंजी चाहिए और पूंजी जब इनवैस्ट होगी तभी देश में उद्योग और व्यापार को भी भली प्रकार से बढ़ावा मिलेगा, तभी कैपिटल मार्किट मजबूत होगी।

मैं अपनी 2-3 शंकाएं प्रस्तुत करना चाहता हूं। डिपौजिटरी खोलने का अधिकार कौन देगा। इस संबंध में चाहूंगा कि या तो सेबी, रिजर्व बैंक ऑफ इंडिया, भारत सरकार के वित्त विभाग के अधिकारी और शेयरों और दलाली के व्यवसाय में लगे हुए लोग, जो प्रमाणिक हों, विश्वसनीय हों, प्रोफैशनल हों, उनकी कोई कमेटी बना दी जाए जो यह तय करे कि डिपौजिटरी खोलने का अधिकार किसको दिया जाए। यह बिल इस बारे में कुछ नहीं बताता है।

दूसरी बात, डिपौजिटरी किसको दी जाए। दोनों ही बातें अनिश्चित हैं। उसकी क्या पात्रता होगी, इसके बारे में भी तय करना बहुत आवश्यक है, नहीं तो यह कार्य गलत हाथों में चला जाएगा।

यदि बंदर के हाथ में उस्तरा चला जाए तो वह उसका क्या उपयोग करता है, यह आप और हम सब जानते हैं।...(व्यवधान) यह जानने की व्यवस्था की जाए कि जिस व्यक्ति को डिपौजिटरी दी जा रही है, उस व्यक्ति या उस कम्पनी की आर्थिक क्षमता क्या है। वह पब्लिक लिमिटेड कम्पनी है या नहीं। यदि आप पब्लिक लिमिटेड कम्पनी को दे रहे हैं तो उसकी जांच-पड़ताल भली प्रकार से हो जानी चाहिए। साथ ही यह भी मालूम हो जाए कि उसका कैपिटल बेस कितना है। जिसका कैपिटल बेस कम से कम सौ करोड़ हो, ऐसी लिमिटेड कम्पनी को ही यह डिपौजिटरी खोलने का अधिकार दिया जाना चाहिए। यदि एक दिन में चमकने वाले व्यक्तियों के हाथ में डिपौजिटरी दे दी गई तो वे इनवैस्टर्स का पैसा ले लेंगे और जैसा आए दिन अखबारों में पढ़ने को मिलता है कि म्युचुअल फंड कम्पनी लाखों का कारोबार करके समेटकर भाग गई या प्राईवेट बैंक सैकड़ों लोगों का खाता खोलकर रातों-रात ताला बन्द करके पता नहीं कहां गायब हो गए, ऐसा हो जाएगा। इस प्रकार की स्थिति न हो, इसके बारे में पक्की जांच कर लेनी चाहिए।

मैं आपके माध्यम से कह रहा था कि कैपिटल बेस कम से कम 100 करोड़ रुपये होना चाहिए और पब्लिक लिमिटेड कम्पनी हो तो बहुत ही अच्छा है। उसकी आर्थिक क्षमता का पता लगा जाये, और क्षमता का तो पता लग जाये, लेकिन आर्थिक क्षमता भी ऐसी नहीं हो कि चन्द्रास्वामी जैसे आज जो नाम आ रहे हैं, ऐसे लोग नहीं होने चाहिए। इसमें ऐसे लोग हों, जिनकी हाई लेविल की इंटेग्रिटी हो। यूरिया कांड और करसन कम्पनी कौन सी हैं? तुर्की से हम यूरिया खाद मंगाने वाले थे और उस कम्पनी को हमने आदेश भी उसके नाम में दे दिया, लेकिन पैसा ऊपर से ऊपर ही पता नहीं किधर से किधर चला गया, इसलिए ऐसा नहीं हो और हाई लेविल की इंटेग्रिटी वाली पब्लिक लिमिटेड कम्पनी हो। इसमें पारदर्शिता हो, जिसका कैपिटल बेस हो, पूंजी का आधार हो और जिसमें क्षमता हो, ऐसी पब्लिक लिमिटेड कम्पनी को ही डिपाजिटरी दी जाये। मैं समझता हूं कि माननीय वित्त मंत्री जी इसका ध्यान रखेंगे।

मेरी तीसरे नम्बर की शंका है कि डिपाजिटरी जो काम करेगी, उसका ऑडिट कौन करेगा? उसके ऑडिट के बारे में क्या व्यवस्था इसमें की गई है? जो बैंकों के घोटाले हुए या म्युचुअल फंड कम्पनियां जो एकदम भाग जाती हैं, इस सब का कारण यही है कि इन सब का जो ऑडिट होता है, उसमें उनका इंटरनल ऑडिट तो हो जाता है और इंटरनल ऑडिट की 'तू कहे ना मेरी, मैं कहूं ना तेरी' हिन्दी के अन्दर एक ऐसी कहावत है, इसलिए अन्दर ही अंदर घोटाले छिप जाते हैं। स्टेट बैंक ऑफ इंडिया में इतना, पंजाब नेशनल बैंक में इतना, यूनाइटिड कामर्शियल बैंक में इतना घोटाला, यह जो करोड़ों रुपये की ऐसी बातें हो जाती हैं, यह इसके कारण है। ऑडिट सक्षम हाथों में हो और सक्षम हाथ भी कौन से हों, सी. एंड ए.जी., कम्पट्रोलर एण्ड ऑडिटर जनरल ऑफ इंडिया, भारत के महालेखाकार और जो जांच करने वाले हैं, उनके हाथ में यह हो। सी.एंड ए.जी. की कोई ब्रांच ऐसी हो, जो प्रभावशाली हो, सक्षम हो, शक्तिसम्पन्न हो। यह डिपाजिटरी जो काम करेगी, इसका ऑडिट करने का काम उनके हाथ में करने की व्यवस्था होनी चाहिए, ताकि सही स्थिति हमारे सामने रहे। प्रतिवर्ष उन कम्पनियों का लेखा शेयर्स की, इन्वेस्टमेंट की, प्रोपर लेन-देन की या सौदों के भुगतान की सारी स्थिति सामने आनी चाहिए। इस ऑडिट में भी नियमितता हो, केवल साल में एक बार ऑडिट हो जाये और उसके बाद में जैसे ही कागज आ जायेंगे, ऑडिट वाले जो कागज देखकर टिक मार्क करके चले जाते हैं और चैक्ड एंड फाउंड करैक्ट लिख देंगे, लेकिन इससे कुछ पता नहीं चलता। उसमें नियमितता होनी चाहिए ताकि सरकार को वस्तुस्थिति की जानकारी भली प्रकार प्राप्त हो।

अंग्रेजी में जो एक शब्द कन्करेंट है कि वह नियमितता जो है, वह साथ-साथ होना चाहिए। मैं समझता हूं कि श्री पी. चिदम्बरम समझ गए हैं।

चौथा इस बारे में जो मेरा पाइंट है, वह यह है कि अगर डिपाजिटरी में गड़बड़ी हो गई, घोटाला हो गया, जैसे पहले होता रहा है, हालांकि यह बिल तो अब आया है पहले जो बैंकों में घोटाले होते थे, उसके बारे में कह रहा हूं, शेयर मार्केट में, कैपिटल मार्केट में जो घोटाले होते थे। अगर डिपाजिटरी में गड़बड़ी हो गई, घोटाला हो गया, लॉस हो गया, कोई चार सौ बीसी हो गई या कुछ ऐसी हेरा-फेरी हो गई तो इसको सहन कौन करेगा? इसको कौन सहन करेगा? क्या जमा करने वाला या जमा कराने वाला जिस कम्पनी के पास में जमा कर रहा है? यह बहुत जरूरी है, इसमें दोनों की जिम्मेदारी होनी चाहिए इसमें किसी न किसी की तो आप जिम्मेदारी रखें। जमा करने वाला या जमा कराने वाला या आगे जो इन्वेस्टमेंट वगैरह हुआ है, इसका स्पष्ट रूप से नियमों में उल्लेख होना चाहिए, नहीं तो अपनी जिम्मेदारी वह दूसरों पर डाल देंगे कि हमने तो यह कराया, हमने उनको दे दिया, उन्होंने उसमें लगा दिया और यह ऊपर ही ऊपर सारा इधर-उधर लग गया और कोई जिम्मेदारी लेने को तैयार नहीं। इसका परिणाम यह होगा कि 'तू भी रानी, मैं भी रानी, कौन भरेगा पानी', वह एक स्थिति पैदा हो जाएगी कि कोई उसका जिम्मेदार नहीं होगा। इसलिए इसमें बहुत आवश्यक है कि स्पष्ट रूप से नियमों में उल्लेख हो कि इसमें अगर गड़बड़ी, घोटाला और किसी प्रकार से हेरा-फेरी, मिसमैनेजमेंट या मिसएप्रोप्रिएशन ऑफ फंड हुआ तो इसको कौन सहन करेगा, इसकी जिम्मेदारी तय हो जानी चाहिए।

इसमें एक बात और है। यह जो डिपाजिटरी हुई है, वह किस रेट पर काम करेगी, वह पैसा वगैरह जो लेगी या जो जमा करेगी या जो सारा काम है, वह डिपाजिटरी किस रेट में करेगी? क्या उसको कोई मापदंड आपने तय कर लिया है या कोई सर्विस तय कर ली है? सर्विस चार्ज तय कर लिए हैं या इसके बारे में आपने कोई रेट शैड्यूल तय कर लिया है? कोई दरों की अनुसूची वगैरह तय कर ली है, या कोई स्टैंडर्डाइजेशन, स्थिरीकरण कर लिया है कि यह स्टैंडर्डाइजेशन होगा, तभी इसको डिपाजिटरी का पूरा अधिकार होगा।

और यह सारे रेट्स होंगे, इतना कमीशन होगा, इसके बारे में आपने कुछ तय कर लिया है या नहीं किया है? आपने रेट शिड्यूल के बारे में कोई मापदंड तैयार किये हैं या नहीं, यह इस डिपाजिटरी बिल में जानकारी नहीं मिल रही है, या तो इसकी भाषा ऐसी उलझी हुई है, जोकि स्पष्ट नहीं है या वित्तीय शब्दावली इतनी प्रयोग की गई है कि हम लोगों की समझ से परे है।

मध्यम वर्ग के लोग, छोटा-मोटा कार्य करने वाले लोग इंवैस्ट करना चाहते हैं, इसके बारे में रेट शिड्यूल तय किया या नहीं। इसके अलावा रेट शिड्यूल का मानकीकरण, सर्विस चार्ज को तय किया या नहीं। अगर रेट शिड्यूल तय नहीं किया तो जो अलग-अलग कम्पनीज हैं उनमें प्रतिस्पर्धा शुरू हो जाएगी। जब प्रतिस्पर्धा शुरू होगी तो अधिकाधिक लोगों की पूंजी अपनी तरफ आकर्षित करने के लिए वे गड़बड़ी शुरू कर देंगे। इसलिए रेट शिड्यूल का मानकीकरण, सर्विस चार्ज वगैरह तय किए जाने चाहिए।

डिपाजिटरी का काम सारा पारदर्शी होना चाहिए। कोई आदमी यह मालूम करने जाए कि उसकी कितनी पूंजी जमा है, कितने शेयर हैं, कितना इंवेस्ट किया है तो बाबू कहे कि उससे पूछो और वह कहे कि उससे पूछो इसलिए पारदर्शिता लाने के लिए कम्प्यूटर का प्रयोग किया जाना चाहिए। जैसे आप स्टाक एक्सचेंज और सेबी में कर रहे हैं, ऐसे ही डिपाजिटरी के अदंर भी कम्प्यूटर का प्रयोग हो या ऐसी व्यवस्था हो जो पारदर्शी हो जिससे इसके बारे में सारी जानकारी उपलब्ध हो सके तो उत्तम रहेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मंत्री जी ने जो बिल यहां पेश किया है, मैं उसका स्वागत करता हूं। शायद इससे फिर किसी स्कैम की भविष्य में पुनरावृत्ति नहीं होगी, ऐसा मैं मानकर चलता हूं। आर्थिक उदारीकरण के परिणामस्वरूप जो पैसा पूंजी मार्केट में आना चाहिए, जो प्रतिभूतियां देश के विकास के कार्यों में लगनी चाहिए, पूंजी जमा होनी चाहिए, वह जमा हो, इसके लिए यह बिल सहायक होगा। इसमें जो कमियां रह गई हैं या हमें जो स्पष्टीकरण चाहिए, जिनकी ओर हमने ध्यान आकर्षित किया है, उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से प्रार्थना करूंगा कि मंत्री जी उत्तर देते समय उनका स्पष्टीकरण करें तो ज्यादा उचित रहेगा।

[अनुवाद]

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी (दमदम) : क्या कोई और वक्ता नहीं है?...**(व्यवधान)** आप उस समय यहां नहीं थे। कृपा कर मुझे बोलने दीजिए।

आपकी सुविधा के लिए उपाध्यक्ष महोदय, यह शायद तीसरा अवसर है जबकि मैं इस विधेयक पर बोल रहा हूं। पर शायद कुछ बातों पर फिर एक बार विचार किया जाए तथा कुछ नए मुद्दे भी उठाए जाएं। उन्होंने प्राधिकार का उल्लेख किया है।

उन्होंने जानना चाहा कि इसे शुरू करने का अधिकार किसे होगा। इसका उल्लेख दूसरे अध्याय में है। 'सेबी' इसके काम शुरू करने का प्रमाणपत्र देगा। अध्याय-दो में धारा 3(1) में कहा गया है :-

> "कोई भी निक्षेपागार तब तक निक्षेपागार के रूप में कार्य नहीं कर सकता जब तक वह बोर्ड से कार्य शुरू करने का प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं कर लेता।"

यहां बोर्ड का अर्थ है 'सेबी' इसलिए, उसका यहां उल्लेख किया गया है। मेरा मानना है कि इसके पीछे क्या है इस बात को हमें सझना चाहिए। शेयर बाजार को एक अतिरिक्त सुविधा देने के लिए निक्षेपागार की स्थापना विदेशी पूंजी को आकर्षित करने के लिए की गई है। विदेशी निवेशकों को प्रमाण पत्र मूल रूप में अन्तरित करने में काफी समय लगता था तथा अन्य कठिनाइयों होती थी, इसलिए उन्होंने अग्रह किया कि यह अन्तरण मूल प्रमाण पत्र के रूप में न किया जाए।

हमारी इच्छा यह है कि देश में विदेशी पूंजी आए। परन्तु हम इसे शेयर बाजार में कम और सीधे निवेश में अधिक चाहते हैं। पर इस सुविधा का लाभ देशी निवेशक भी उठा सकते है। मैं कुछ बातों के बारे में जानना चाहता हूं। मुझे नहीं पता कि कुछ विनियम और नियम भी होगें यह नहीं। इसे विधेयक में ही शामिल किया जा सकता था। हम कुछ संशोधनों का सुझाव देते हैं। मैं विधेयक की अपनी पहली प्रति खोज रहा था, जिसमें मैंने कुछ संशोधनों का सुझाव दिया था। पर वह मुझे नहीं मिलीं। मैं अब कुछ सुझाव दे रहा हूं। भारत में रिजर्व बैंक विभिन्न बैंकों के बीच सरकारी सक्यिोरिटी का अन्तरण, खातों में अन्तरण की एस.जी.एल. प्रणाली के द्वारा करता है। बैंक सिक्योरिटी घोटाले के दौरान यह प्रणाली बड़ी नुकसानदेह रही। जाली प्रविष्टियां की गई और दलालों ने एस.जी.एल. प्रणाली का सभी प्रकार का ठीक और गलत लाभ उठाया। इस सम्बन्ध में अब भारतीय रिजर्व बैंक में काम कर रहे कुछ लोगों को सेवा से शायद हटाया गया है।

शेयर घोटाले का यहां उल्लेख किया गया है, इसलिए अनावश्यक होते हुए भी मैं उसके बारे में कुछ कहूंगा। हमें दी गई जानकारी के अनुसार एक वर्ष में शेयर बाजार में रु. 14,00,000 करोड़ का कारोबार हुआ। इस राशि को देखते हुए कारोबार में सात प्रतिशत लाभ होने पर आय 1,00,000 करोड़ रुपया होगी। यह मैं इसलिए बता रहा हूं कि वित्त मंत्री जब बजट पेश करें, तो यह पता लगाने का प्रयत्न करें कि इस राशि पर कर कैसे लगाया जाए, ताकि संसाधनों को बढ़ाया जा सके। इससे गरीबों पर होने वाले व्यय में भी वृद्धि होगी। आपने क्योंकि इसका उल्लेख किया था इसलिए मैंने यह कहा।

बैंक घोटाले में रु. 6,000 या 7,000 करोड़ का घाटा होना बहुत महत्वपूर्ण नहीं हैं, परन्तु महत्वपूर्ण है रु. 1,00,000 करोड़ का लाभ कुछ लोगों को हुआ। वे कौन लोग हैं? उनका पता क्यों नहीं लगाया गया? यदि उनका पता लगा लिया जाता तो रु. 40,000 करोड़ कर के रूप में बजट में जुड़ जाते, जिससे लगभग समूचा वित्तीय घाटा समाप्त किया जा सकता था। मैंने इस ओर आपका ध्यान इसलिए दिलाया है ताकि बजट के समय हमें पता लग सके कि इस समस्या की ओर आपने कितना ध्यान दिया है।

विधेयक के सम्बन्ध में मैं यह नहीं जानता कि जमाकर्ता की पूंजी की पर्याप्तता के बारे में कोई विनियम में कोई व्यवस्था की गई है अथवा नहीं। इसकी व्यवस्था विनियमों में की जानी चाहिए।

श्री पी. चिदम्बरम : यह राशि रु. 100 करोड़ है।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : परन्तु इसका उल्लेख नहीं किया गया हैं ऐसा किया जाना चाहिए। इसमें सबसे खतरनाक लोग हिस्सा लेते हैं वे दलाल (ब्रोकर) हैं। इसमें जो नाम है वह प्रतिष्ठित व्यक्ति हैं। एक तरह से यह ऐसी प्रक्रिया है, जिसमें यदि शेयर का कोई खरीदार

रजिस्टर की प्रविष्टि के रूप में शेयर प्राप्त करने का निर्णय करता है तो पूंजी बाजार में आने वाले इश्यू का रजिस्टर किया जाएगा। इस प्रकार वास्तव में कारोबार दलाल ही करेगा। इसलिए विनियमों में यह स्पष्ट होना चाहिए कि कौन व्यक्ति शेयर ब्रोकर का काम कर सकता है अथवा कौन शेयर बाजार में हिस्सा ले सकता है।

जैसा कि मैंने पहले कहा था कि रिकार्ड रखे जाने में शामिल हैं— रजिस्टर, बही खातों या कम्प्यूटर या किसी अन्य रूप में रखा गया रिकार्ड अथवा जैसा कि विनियमों में बताया जाए। मेरा विनम्र सुझाव है कि इसे मानव द्वारा बही खातों और कम्प्यूटर दोनों को रखा जाना चाहिए क्योंकि आप कम्प्यूटर के साथ कभी भी खिलवाड़ कर सकते हैं जैसा कि हमने बैंक घोटाले की जांच के समय देखा है। सिटी बैंक ने कम्प्यूटर में फेर-बदल कर दी। इसलिए यह रिकार्ड कम्प्यूटर और हाथों द्वारा, दोनों तरह से रखा जाना चाहिए।

पिछली बार चर्चा के दौरान शेयरों में हेरा-फेरी तथा डुपलीकेट शेयर की समस्या की बातें हमारे सामने आई थी। पता नहीं इस सम्बन्ध में पर्याप्त सुरक्षा की गई है या नहीं। क्या यह व्यवस्था अधिनियम में शामिल करना सम्भव है यह विनियमों में ऐसा किया जायेगा वित्त मंत्री यह स्पष्ट करें।

मैं नहीं जानता कि ये सब संशोधन किस प्रकार स्वीकार किए जा सकते हैं। एक स्थायी समिति ने इस विधेयक पर विचार किया था। मैं भी उसका सदस्य था। बाद में यह राज्य सभा में पास नहीं हो सका। मुझे पता नहीं कि इस बार भी क्या यह वहां पास नहीं होगा क्योंकि उनकी मुख्य आपत्ति यह थी कि "यह विदेशी निवेशकों को ही लाभ पहुंचाता है और इसी कारण हम इसे पास नहीं कर रहे हैं।" हो सकता इस बार उनका पास करने का विचार बन गया हो।

महोदय, मैं आपका ध्यान निक्षेपागार विधेयक, 1996 के पृष्ठ 3, खण्ड 12(1) की ओर दिलाना चाहता हूं।

यदि कोई गिरवी रखना चाहे तो उसके लिए निक्षेपागर की पूर्व स्वीकृति क्यों? मैं यह खंड उद्धृत करता हूं। इसमें कहा गया है :-

> "12 (1) ऐसे विनियमों और उपविधियों के अधीन रहते हुए, जो इस निमित्त बनाए जाएं, कोई हिताधिकार स्वामी, निक्षेपागर के पूर्व अनुमोदन से, ऐसी किसी प्रतिभूति की बाबत, जो किसी निक्षेपागर के माध्यम से उसके स्वामित्व में है, गिरबी या आड्मान का सृजन कर सकेगा।" इस व्यवस्था से निक्षेपागर निवेशक पर अपना दबाव बनाए रख सकता है। इस ओर ध्यान दिया जाए कि क्या इसमें कोई परिवर्तन किया जा सकता है?

अब मैं विधेयक के पृष्ठ 4 पर खण्ड 20 को लेता हूं। इसमें "पांच वर्ष की सजा अथवा जुर्माने" का प्रावधान है।

मैं पूरी तरह इसके खिलाफ हूं क्योंकि जो लोग समृद्ध और पैसेवाले तथा बेईमान हैं उनके लिए जेल और जुर्माने दोनों की सजा होनी चाहिए अथवा यदि जुर्माना ना भी हो तो जेल की सजा अवश्य होनी चाहिए। ऐसे लोगों को कठोर दण्ड दिया जाना चाहिए, जुर्माना जैसा हल्का दण्ड देकर नहीं छोड़ना चाहिए।

मैं 'या' के स्थान पर 'और' प्रतिस्थापित करता हूं। इसे मानना अब मंत्री महोदय का काम है।

यदि कोई निक्षेपागार गलत ढंग से कार्य करे और आप उसे समाप्त करना चाहें, तो समाप्त करने का प्रावधान भी विधेयक में होना चाहिए। पर ऐसी कोई व्यवस्था विधेयक में नहीं है। कंपनी अधिनियम में ऐसी व्यवस्था है या नहीं मैं नहीं जानता। आप यह स्पष्ट करें।

अब मैं पृष्ठ 8, पैरा 7 अनुसूची के भाग-II पर आता हूं। इसका सम्बन्ध अन्य अधिनियमों के परिवर्तन से है। यह भी बहुत अनुचित है।

पैरान में कहा गया है :-

> "धारा 108 की उपधारा(2) के पश्चात् निम्नलिखित उपधारा अन्तःस्थापित की जाएगी, अर्थात्—
>
> "इस धारा की कोई बात, ऐसे अंतरक और अंतरिती द्वारा प्रभावी किए गए प्रतिभूति के अंतरण को लागू नहीं होगी, जो दोनों, किसी निक्षेपागार के अभिलेखों में हिताधिकारी स्वामियों की हैसियत से प्रविष्ट है।" मैं जानना चाहता हूं कि क्या कोई किसी एक निक्षेपागार से ही बंधे रह सकता है। दो निक्षेपागारों के बीच क्या सम्बन्ध हैं? विधेयक से यह स्पष्ट नहीं है। यह एक कमी है तथा हमें इसे दूर करना चाहिए।

अन्त में मैं श्री रावत की मांग से सहमत होते हुए यह कहना चाहता हूं कि यह मांग काफी लमबे समय से की जा रही है और संयुक्त मोर्चे में होने के बावजूद हमने वह मांग नहीं छोड़ी है। हमने अपने संयुक्त प्रतिवेदन में भी यह कहा था कि बैंकिंग क्षेत्र की जांच नियंत्रक महालेखापरीक्षक या उसके द्वारा सुझाए व्यक्तियों द्वारा की जानी चाहिए। यह मांग लम्बे समय से हम करते आ रहे हैं। हम उस मांग को फिर दोहराते हैं।

मैं नहीं जानता कि वित्त मंत्री मेरे सुझावों पर क्या प्रतिक्रिया व्यक्त करेंगे। परन्तु सुविधा के लिए ये संशोधन किए जाएं इसलिए यह विधेयक शीघ्रातिशीघ्र पारित किया जाए। यदि वित्त मंत्री इन सुझावों को मानें तो हमें कोई आपत्ति नहीं होगी। अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं यह स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि हमारे नियंत्रक महालेखापरीक्षक का सुझाव देने का कारण यह है कि अन्तर बैंक लेखा परीक्षण में करोड़ों रुपये के हिसाब का फैसला नहीं हुआ है। केन्द्रीकृत लेखापरीक्षण के पक्ष में एक तर्क यह भी हैं ऐसा ही निक्षेपागारों के सम्बन्ध में होगा। इसलिए केन्द्रीकृत परीक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए। इस बारे में मैं श्री रावत से सहमत हूं।

श्री सुरेश प्रभु (राजापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, एक उद्देश्य जिसका उल्लेख नहीं किया गया है परन्तु जिसकी मांग ऐसा विधेयक पेश करते हुए बहुत लोगों ने की है वह है किसी न किसी रूप में निगमित लोकतंत्र लाना। परन्तु खेद है विधेयक हां लोकतांत्रिक ढंग से पेश नहीं किया गया। यह विधेयक पहले प्रख्यापित अध्यादेश का स्थान लेने के लिए लाया गया है।

हम इस विधेयक का स्वागत करते हैं क्योंकि यह पूंजी बाजार विकास से दीर्घकालीन हित में है। पूंजी बाजार में सुधार की जांच करने वाली पटेल समिति ने भी ऐसा ही उपाय किए जाने की सिफारिश की थी। हमारे वित्त मंत्री बड़े भाग्यशाली हैं कि वे इस विधेयक को लाए हैं, जो ऐसा उपाय किए जाने की मांग करने वालों में आगे थे। हम इस प्रणाली का स्वागत करते हैं। परन्तु हम यह भी चाहते हैं कि यह व्यवस्था समूची निवेशक सुरक्षा प्रणाली में की जाए। हम पसन्द करते कि यह विधेयक एकमुश्त व्यवस्था के रूप में पेश किया जाता, टुकड़ों में नहीं, जैसा कि अब पेश किया गया है।

अपराह्न 3.57 बजे

(श्री चित्त बसु पीठासीन हुए)

एक छोटे निवेशक को उस समय बड़ी परेशानी होती थी जब शेयर छः महीने बाद अन्तरित होता था। उसे यह भी नहीं पता होता था कि कम्पनी या शेयर अन्तरण करने वाले शेयर पंजीयक के खिलाफ वह कहां शिकायत करें। एफ.आई.आई. यह मांग कर रहा है कि बिना किसी प्रकार की कागजी कार्रवाई की व्यापार पद्धति शीघ्र लागू की जाए ताकि जो पैसा वह देश में लाता है उसे लाने में सुविधा हो। निःसन्देह हमें और अधिक एफ.डी.आई. की आवश्यकता है। परन्तु इस अवसर पर हमें पोर्टफोलियो निवेश को भी हतोत्साहित नहीं करना चाहिए। यह निवेश सुरक्षा लघु निवेशक सुरक्षा विधेयक के रूप में दी जानी चाहिए थी। मेरी वित्त मंत्री से प्रार्थना है कि वह इस आशय का विधेयक यथासंभव शीघ्र पेश करें।

विधेयक में दोहरी प्रणाली का प्रस्ताव है। निवेशक के लिए इसका अपनाना आवश्यक भी नहीं है। यह उसकी इच्छा पर है तथा देश में अनिवार्य निक्षेपागार व्यवस्था लागू नहीं की जा रही है। मैं समझता हूं कि यदि हम वास्तव में यह चाहते हैं कि घोटाले फिर न हों, तो यह मौका है जब हमें शीघ्र ही इस व्यवस्था को अनिवार्यतः लागू करना चाहिए ताकि दोहरी व्यवस्था लम्बे समय तक न चले।

मैं समझता हूं यह विधेयक 20 सितम्बर, 1995 को प्रस्तुत किया गया था तथा मेरे मित्र को इस पर तीन बार बोलना पड़ा। आशा है उन्हें चौथी बार नहीं बोलना पड़ेगा। मुझे विश्वास है श्री चिदम्बरम ने इस बात की पूरी व्यवस्था की होगी कि इस बार विधेयक लोक सभा में पारित होने के बाद राज्य सभा में भी पारित होगा।

आलोचना का अपना अधिकार सुरक्षित रखते हुए, जैसा कि मैंने पहले कहा था यह विधेयक अन्य प्रकार से पेश किया जाना चाहिए था, अध्यादेश का स्थान लिए जाने के रूप में नहीं, मैं उनमें से कुछ बातों पर अपने विचार प्रकट करना चाहता हूं, जो यहां कही गई हैं। आप निक्षेपागारों का कार्यकरण किस प्रकार सुनिश्चित करेंगे? आपने कहा है कि निक्षेपागार के लिए काम शुरू करने में एक रूकावट है। वह रूकावट है रु 100 करोड़ की। यदि कम्पनी का कारोबार बढ़ जाता है और वह 10,000 करोड़ रुपए हो जाता है, तो क्या इसे कम्पनी के कारोबार से सम्बद्ध किया जाएगा और क्या उन्हें अपनी पूंजी भी उसके अनुरूप बढ़ानी होगी?

अपराह्न 4.00 बजे

उदाहरण के लिए बैंकों के सम्बन्ध में बसु समिति के अनुसार आस्तियों के बढ़ने के अनुरूप पूंजी में आठ प्रतिशत की वृद्धि होनी चाहिए। क्या इस सम्बन्ध में यही व्यवस्था होगी? क्या यह शर्त रहेगी अथवा यह केवल प्रवेश पर रोक मात्र है जो रु. 100 करोड़ की शर्त के रूप में रखी गई है?

देश भर में अनेकों निवेशक हैं। यहां तक कि गुजरात के छोटे गांवों में से भी लोग अपनी कड़ी कमाई इसमें लगाते हैं। क्या निक्षेपागार राष्ट्रीय निक्षेपागार के रूप में कार्य करेगा अथवा यह मुम्बई जैसे शहर के आर्थिक केन्द्र से ही कार्य करेगा और इस प्रकार इस प्रक्रिया में भाग लेने वाले अनेकों छोटे निवेशकों को इसमें भाग लेने से वंचित करेगा? क्या यह महानगरों में ही कार्य करेगा या सभी निक्षेपागारों के लिए यह आवश्यक होगा कि वे कुछ क्षेत्रीय कार्यालय स्थापित करें, ताकि आवश्यकता पड़ने पर छोटे निवेशक भी निक्षेपागारों में जा सके? उन्हें किस प्राकर की सुरक्षा प्रदान की जाएगी? यह बहुत आवश्यक है। हम लेखा परीक्षण करा सकते हैं, परन्तु वह हमेशा बाद में होती है। वह केवल हमें यह बता सकता है क्या गलत हुआ और क्यों हुआ। उपचार से बेहतर एहतियात होती है। इसलिए प्रणाली में ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए ताकि घोटाले से बचा जा सके। ऐसी क्या सुरक्षा प्रदान की जा रही है? बैंकों के कम्प्यूटरीकरण से पहले इस सम्बन्ध में रंगराजन समिति का गठन किया गया था, जिसने बैंकों के कम्प्यूटरीकरण की जांच की थी।

क्या निक्षेपागारों के लिए कोई सलाहकार तंत्र होगा, जो यह सुनिश्चित करेगा कि प्रणाली का दुरूपयोग नहीं किया जा रहा है? किस प्रकार का प्रमाणपत्र जारी किया जाएगा? इसका कोई उल्लेख नहीं किया गया है। यदि निक्षेपागार में जाकर कोई व्यक्ति कहता है "मेरे शेयर केवल निक्षेपागार में होने चाहिए", तो क्या वह प्रमाणपत्र पाने का अधिकारी है? क्या निक्षेपागार के लिए यह प्रमाण पत्र देना अनिवार्य होगा तथा यह कितने समय में दिया जाएगा और क्या निक्षेपागार यह प्रमाण पत्र केवल शेयरधारियों को ही देंगे अथवा क्या अन्य लोग भी यह प्रमाणपत्र ले सकते है? इस सबके बारे में विधेयक में स्पष्ट उल्लेख नहीं किया गया है।

वर्तमान प्रणाली के अन्तर्गत क्या वे कम्पनियां जो शेयरों का अन्तरण करती है यह जिम्मेदारी...**(व्यवधान)**

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : क्या आप प्रमाणपत्र के बारे में कह रहे हैं या जानकारी के बारे में? जानकारी सम्भवतः किसी से भी ...**(व्यवधान)**

श्री सुरेश प्रभु : यह किसी को भी अथवा कुछ को ही उपलब्ध होगी? यह प्रश्न शेयर के अन्तरण...**(व्यवधान)** अन्यथा हमें इसका उल्लेख ही नहीं करना चाहिए।

वर्तमान प्रणाली में शेयरों के अंनतरण का खर्च आदि कम्पनी को ही वहन करना होता है। यद्यपि शेयर पंजीयक होते हैं, पर इस व्यय को शेयरधारियों पर नहीं डाला जाता। नई प्रणाली के अन्तर्गत यह सब कुछ कैसे होगा? यहां इसके बारे में कोई जानकारी नहीं दी गई है। यह

बात स्पष्ट की जानी चाहिए, क्या निक्षेपागार इसकी वसूली शेयरधारियों से करेंगे या नहीं।

'सेबी' इस नए निकाय का विनियमन भी करेगा। जब 'सेबी' की स्थापना की गई थी तो हमने सोचा था कि अब निवेशकों की समस्याएं समाप्त हो गई हैं। परन्तु 'सेबी' ने अपने प्रतिवेदन में कहा है कि वह निवेशकों के हितों को देखने में असमर्थ है, क्योंकि कानून में ऐसा करने के पर्याप्त प्रावधान नहीं हैं। उसके पास पर्याप्त तंत्र भी नहीं है। उसी 'सेबी' को अब इस कार्य को और सैंपा जा रहा है। वित्त मंत्री यह स्पष्ट करें कि क्या 'सेबी' अपने वर्तमान कर्मचारियों से इस अतिरिक्त जिम्मेदारी को संभाल सकता है।

यह प्रावधान भी किया गया है कि एक शेयरधारी निक्षेपागार में जाकर कह सकता है "मैं निक्षेपागार के साथ अपने सम्बन्ध नहीं रख सकता और मैं उन्हें समाप्त करना चाहता हूं।" ऐसा प्रावधान वांछनीय है क्योंकि अन्ततः हम भारत में ऐसी व्यापार प्रणाली चाहते जिसमें कागजी कार्रवाई न हो। ऐसा करने का अर्थ है कि दोहरी प्रणाली अभी लम्बे समय तक चालू रहेगी।

मुझे प्रसन्नता है कि इन सौदों को स्टेम्प शुल्क अधिनियम से छूट दी गई है। यह केन्द्र सरकार का प्रावधान है। यदि राज्य सरकारें शुल्क लगाना चाहें तो क्या सरकार यह शुल्क लगाने पर प्रतिबंध लगाएगी? यदि हां तो क्या केन्द्र सरकार इस कारण राज्य सरकारों को होने वाली हानि की पूर्ति करेगी? इस सम्बन्ध मैं मंत्री महोदय का स्पष्टीकरण चाहूंगा। क्याअधिसूचित निक्षेपागारों को उपलब्ध जानकारी कम्पनी अधिनियम के अन्तर्गत सार्वजनिक जानकारी मानी जाएगी? यह स्पष्ट किया जाना चाहिए। 'सेबी' द्वारा उल्लिखित न्यूनतम 100 करोड़ की पूंजी का उल्लेख विधेयक के पाठ में नहीं है। मेरा अनुरोध है कि निक्षेपागार शुरू करने के लिए आवश्यक प्रावधानों में इसका उल्लेख किया जाना चाहिए।

इस रु. 100 करोड़ के बारे में एक बात यह भी, कि क्या इसमें हम विदेशी भागीदारी को भी अनुमति देंगे? यदि हां, तो किस सीमा तक? वित्त मंत्री यह भी स्पष्ट करें। भारत में इस समय केन्द्रीय निक्षेपागार प्रणाली नहीं है। निःसन्देह एस.जी.एल. खाता है जिसका प्रबन्ध भारतीय रिजर्व बैंक का सरकारी ऋण कार्यालय करता है। उसका कार्य कर्मचारियों द्वारा किया जाता है। वास्तव में यह भी सिक्योरिटी घोटाले का एक कारण था। मेरा विश्वास है कि हम वैसी स्थिति में अब नहीं पहुचेंगे। पर इस सबके लिए आवश्यक तकनीकी जानकारी कौन देगा। यदि विदेशी निवेश आता है तो क्या हम उसके साथ तकनीकी जानकारी लाने पर जोर देंगे? एक बात और जो स्पष्ट की जानी चाहिए, कि इस निक्षेपागार व्यवसाय को कौन शुरू कर सकता है...**(व्यवधान)**। यह व्यवसाय कौन कर सकता है? क्या इसके बारे में कानून बनाया जाएगा? क्या कम्पनियां स्वयं इसे शुरू कर सकती हैं? क्योंकि कम्पनियों को सैदव अपना अलग पंजीयक रखना पड़ता है या यदि वे चाहें तो,शेयरों के अन्तरण के लिए अपना विभाग रख सकती हैं? क्या कानून में ऐसी व्यवस्था की जाएगी कि निक्षेपागार अलग निकाय होंगे ताकि दोनों के बीच किसी प्रकार का विवाद न हो। निक्षेपागार का निष्पक्ष निकाय के रूप में काम करना सुनिश्चित करने के लिए शेयर पेटर्न कैसा होगा? इन सब बातों को स्पष्ट किया जाना चाहिए।

महोदय, नेशनल स्टाक एक्सचेंज जब शुरू किया गया था उसमें अपनी निक्षेपागार भी शुरू करने की व्यवस्था थी। क्या हम नेशनल स्टाक एक्सचेंज को एक निक्षेपागार या केन्द्रीय निक्षेपागार बनाना चाहते हैं? वित्त मंत्री सम्भवतः इसकी जानकी दे सकते हैं। हम छोटे निवेशकों के प्रति किए जाने वाले अनेक प्रकार के अपराधों के बारे में मिलने वाली विभिन्न शिकायतों के लेकर अक्सर चिन्तित रहते हैं। मैं वित्त मंत्री से आपकी मार्फत अनुरोध करता हूं कि वे निवेशकों से सम्बन्धित शिकायतों, जिनमें निक्षेपागारों सम्बन्धी शिकायतें भी शामिल हो, की सुनवाई के लिए निवेशक सुरक्षा न्यायालय स्थापित करें। ये न्यायालय विभिन्न स्थानों पर काम करें, जहां शिकायतों का शीघ्र निपटारा हो सके।

एक और बात जिसका मैंने उल्लेख नहीं किया है वह यह है कि क्या यह केवल इक्वीटी से ही सम्बन्धित है अथवा इसका सम्बन्ध हुण्डी, डिबेन्चर आदि से भी है।

कुछ कम्पनियों के डिबेन्चरों को भी या केवल इक्वीटी को ही इसके अन्तर्गत रखा गया है? आशा है मंत्री महोदय यह बात भी स्पष्ट करेंगे। जैसा मैंने पहले कहा इस उपाय से निश्चय ही और अधिक बचत पूंजी बाजार में आएगी। इसके साथ-साथ इस प्रकार के अधूरे उपाय से यह सुनिश्चित नहीं होगा कि निवेशकों का पूंजी बाजार में विश्वास पैदा हो। उन्हें विश्वास तब तक नहीं हो सकता जब तक विभिन्न समितियों की सिफारिशों के अनुरूप व्यापक पूंजी बाजार सुधार लागू नहीं किए जाते। यह विधेयक उन सुधारों का एक अंग हो सकता है।

श्री वी.वी. राघवन (त्रिचूर) : महोदय, कुछ अनिवासी भारतीयों तथा कुछ संदिग्ध संगठनों द्वारा ऐसे सुस्थापित और सुसंगठित बैंकों को हथियाने का संगठित प्रयास किया जा रहा है जिनकी भारत भर में शाखाएं हैं। ऐसा वे संदिग्ध शेयर सौदों के द्वारा करने की कोशिश कर रहे हैं। हाल ही में अपने निर्वाचन क्षेत्र में मुझे ऐसा एक अनुभव हुआ। इस समय त्रिचूर का धनलक्ष्मी बैंक बड़ा लाभ कमा रहा है, लोगों में उसका विश्वास है तथा वह बड़ी तेजी से प्रगति कर रहा है। इस प्रगति को देखकर, शेयरों के कुछ संदिग्ध सौदे हो रहे हैं। इसके पीछे कुछ छिपे हुए लोग हैं। मैंने स्वयं 'सेबी' को इसकी जांच करने और तुरन्त हस्तक्षेप करने को लिखा है। बैंक ने सहायता के लिए सीधे भी 'सेबी' को लिखा है। मीडिया ने भी इसकी जानकारी 'सेबी' को दी है। दुर्भाग्यवश 'सेबी' ऐसे मामलों में तुरन्त कार्रवाई नहीं करता ताकि शेयरधारियों और बैंकों के हितों की रक्षा की जा सके।

इसलिए मेरा माननीय वित्त मंत्री से अनुरोध है कि 'सेबी' को और अधिक अधिकार दिए जाएं अथवा बोर्ड को शीघ्र और कारगर कार्रवाई करने के निदेश दिए जाएं। शिकायत मिलने पर यदि वे महीनों इसे टालते रहें तो जो बैंकों को हथियाना चाहते हैं वे अपनी मनमानी करते हैं। इसलिए शेयरधारियों और सुस्थापित बैंकों के हितों की रक्षा के लिए वित्त मंत्रालय और 'सेबी' उस समय तुरन्त कार्रवाई करें जब ऐसी गलत बातें उनकी जानकारी में लाई जाएं।

यही बात मैं सामने लाना चाहता हूं।

जस्टिस गुमान मल लोढा (पाली) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं सरकार द्वारा संविधान के अधीन अध्यादेश प्रख्यापित करने के अधिकार का दुरूपयोग करने पर अपना खेद, दुख, अप्रसन्नता और निरनुमोदन व्यक्त करता हूं।

अध्यक्षपीठ द्वारा अनेक बार प्रताड़ित किए जाने, अनेक चेतावनी दिए जाने तथा निन्दा किए जाने पर भी अध्यादेश प्रख्यापित करने की शक्ति का दुरूपयोग किया जा रहा है तथा यह अध्यादेश इसका एक विशिष्ट उदाहरण है। यदि यह अध्यादेश एक कानून के रूप में विधेयक के द्वारा सामान्य रूप से आता तो आसमान नहीं गिर पड़ता। अनेक वर्षों से हम सक्यिोरिटी और शेयरों के सौदे करने आ रहे हैं और एकदम ही ऐसा कुछ नहीं हो गया था जिसके कारण यह अध्यादेश प्रख्यापित करना आवश्यक हो गया।

इस कानून के गुण-दोष देखते हुए हम इसका समर्थन करते हैं तथा सिद्धान्ततः ऐसा कुछ नहीं है जिसका विरोध किया जाए अथवा निन्दा की जाए। पर सावधानी बरतना और चेतावनी देना आवश्यक है। हमारे देश में सिक्योरिटी और शेयर बाजार में अनेक घोटाले हुए हैं। अन्तिम घोटाला जाली शेयर जारी किए जाने का है। इसकी ओर अनेक निवेशकों का ध्यान गया है। ये शेयर देश की एक बड़ी महत्वपूर्ण कम्पनी के थे। सरकार इसे रोकने अथवा दण्डात्मक या उपचारात्मक कार्रवाई करने में असमर्थ रही। हाल ही में हमने सुना है कि कम्पनी स्वयं डुप्लीकेट शेयर के बारे में नई जानकारी दे रही है। इस धोखाधड़ी के हेराफेरी के कारण सरकार को करोड़ो रुपए के स्टेम्प शुल्क की हानि हुई है। और भी कई दुखद बातें हैं। जहां शेयर प्रमाणपत्र और सिक्योरिटी प्रमाणपत्र डुपलीकेट में जारी किए जा रहे हैं और हमारे देश में यह घोटाला करोड़ों डालर में हो रहा है, वहां कागज पर लिखा पढ़ी कर अन्तरण बिना किसी हेरा-फेरी या घोटाले के हो सकता है।

माननीय वित्त मंत्री इस बात का स्पष्टीकरण दें कि वे यह कैसे सुनिश्चित करेंगे कि अब घोटाले नहीं होंगे। सिक्योरिटी प्रमाणपत्र और शेयर प्रमाणपत्र के अभाव में भी केवल कागजी लिखा-पड़ी ही अन्तरण और रिकार्ड रखने के लिए काफी है। विकसित देशों में यह प्रयोग सफल रहा है। सम्भवतः हम उन देशों की नकल करना चाह रहे हैं जहां मूलभूत ढांचा नहीं है, जिनके पास इन बोर्डों के साफ सुथरे प्रशासन की गरन्टी के लिए तंत्र व्यवस्था नहीं है।

इसलिए मेरा माननीय वित्त मंत्री से अनुरोध है कि वे हाल ही में एक के बाद एक घोटाले के पता चलने तथा अनेकों अन्य जिनका अभी पता चलना है, के आधार पर क्या गारन्टी दे सकते हैं तथा इस प्रकार के घोटलों को रोकने के लिए क्या कदम उठा रहे हैं ताकि निवेशकों की सुरक्षा की जा सके, क्योंकि उन को ही सबसे अधिक हानि उठानी पड़ती है। वे व्यक्ति जिनका कारोबार बड़ी कम्पनियों के साथ होता है वे अक्सर कानून के दायरे में नहीं आते। वे उससे बच कर काम करते हैं। वे कानून का पालन नहीं करते तथा उसका उल्लंघन करते हैं। कानून से बरी होने के कारण वे एक अपराध के बाद दूसरा अपराध करते चले जाते हैं। अनेकों बोर्डों, निगमों और संस्थानों ने उन पर रोक लगाई पर वे उन्हें ये घोटाले करने से नहीं रोक सके। यह एक बात है जिसके बारे में मैं चेतावनी देना चाहता हूं। आशा है वित्त मंत्री इस बात को ध्यान में रखेंगे।

दूसरी मामला 'स्टेम्प शुल्क' का है। यह विभिन्न सरकारों का राजस्व का साधन है। उनकी इस आय की पूर्ति किस प्रकार होगी। आय का अन्य साधन क्या होगा तथा स्टेम्प शुल्क को क्यों हटाया जा रहा है? वे निवेशक, जो लाखों, करोड़ों रुपये का कारोबार करते है आसानी से यह शुल्क दे सकते हैं। इस प्रकार तो यह भार अप्रत्यक्ष रूप से उपभोक्ता और आम जनता पर पड़ेगा क्योंकि यह पैसा, जो सरकारी खजाने में जाता है, अन्य कार्यों पर व्यय होता है, उसे अमीरों के लाभ के लिए बचाया जाएगा। इससे आम आदमी को नुकसान होगा। इसलिए इसे आम व्यक्ति के लाभ का कानून नहीं कहा जा सकता। वित्त मंत्री इस बात को स्पष्ट करें। वे सुनिश्चित करें कि राज्य सरकारों के स्टेम्प शुल्क के घाटे की प्रतिपूर्ति होगी। इन शब्दों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूं।

श्री पी. चिदम्बरम : श्रीमन, इस विधेयक का मोटे तौर पर समर्थन करने के लिए मैं सदस्यों का आभारी हूं। यह विधेयक इस सभा द्वारा वास्तव में 6 दिसम्बर को एक माननीय सदस्य द्वारा पेश किए गए अपने निरनुमोदन सम्बन्धी सांविधिक संकल्प को वापिस लेने और बाद में सरकार का समर्थन करने पर, पारित किया गया था। मुझे आशा है कि जिन माननीय सदस्यों ने अब संकल्प पेश किया है, वे उसे वापिस ले लेंगे और विधेयक को पारित करने में सरकार का सहयोग करेंगे।

महोदय, अध्यादेश का सहारा लेने पर टिप्पणी की गई है। पिछली बार भी सभा में यह स्पष्ट कर दिया गया था कि अध्यादेश क्यों प्रख्यापित किया गया। अध्यादेश पहले 20 सितम्बर, 1995 को प्रख्यापित किया गया था। मेरा विश्वास है कि अध्यादेश के बारे तत्कालीन मंत्री ने जो स्पष्टीकरण दिया था उसे स्वीकार कर लिया गया था और उसके बाद ही विधेयक पारित किया गया था।

अब उस अध्यादेश पर आपत्ति उठाने से अनेक कठिनाइयां पैदा हो जाएंगी, क्योंकि अध्यादेश के कारण अनेक अधिनियमों में संशोधन हो चुके हैं। यह सुनिश्चित करने के लिए कि व्यवधान न पड़े तथा निक्षेपागारों की व्यवस्था करने वाले कानून की निरन्तरता बनी रहे यह अध्यादेश समय-समय पर प्रख्यापित करना पड़ा और उसी कड़ी में यह अध्यादेश है, जो 21 जून, 1996 को प्रख्यापित किया गया। मेरा माननीय सदस्यों से विनम्र निवेदन है कि यह स्वीकार कर लेने पर कि पहली बार 20 सितम्बर, 1995 को अध्यादेश क्यों प्रख्यापित किया गया तथा विधेयक को 6 दिसम्बर, 1995 को पारित करने में सहयोग करने पर, वे यह स्वीकार कर सकते हैं कि वही कारण इस अध्यादेश को प्रख्यापित करने के लिए 21 जून, 1996 को भी थे। इसलिए मेरा अनुरोध है इस मुद्दे पर जोर न दिया जाए तथा हम विधेयक पर उसके गुणों के आधार पर विचार करें।

महोदय, अनेक प्रश्न उठाए गए हैं और मैं जानता हूं कि उन्हें क्यों उठाया गया है। स्वयं विधेयक में अनेक मामलों को भारतीय सक्यिोरिटी और एक्सचेंज बोर्ड द्वारा बनाए गए विनियमों द्वारा विनियमित करने की व्यवस्था है। मैं समझता हूं कि मैंने कम से कम

उन सदस्यों को विनियमों की प्रति दी है, जो विधेयक पर बोले हैं और यदि विधेयक को उन विनियमों के साथ एक बार पढ़ा जाए, जो 'सेबी' ने पहले ही बना दिए हैं, तो बात स्पष्ट हो जाएगी।

मैं विनियमों के साथ पठित विधेयक के ढांचे को स्पष्ट कर दूं। पहले विनियमित करने का अधिकार 'सेबी' को है। 'सेबी' ने विनियम बनाए हैं और वे लागू हैं। दूसरे, निक्षेपागार केवल एक कम्पनी है, इससे अधिक कुछ नहीं। इसके लिए सदस्य कृपया धारा 2 (1) (ङ) देखें, जिसमें कहा गया है :-

> "निक्षेपागार" से ऐसी कोई कंपनी अभिप्रेत है, जो कंपनी अधिनियम, 1956 के अधीन बनाई गई और रजिस्ट्रीकृत है और जिसे भारतीय प्रतिभूति और विनिमय बोर्ड अधिनियम, 1992 की धारा 12 की उपधारा (क) के अधीन रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र दिया गया है।"

इसका सीधा सम्बन्ध 'सेबी' अधिनियम, 1992 से है। उसकी धारा 12 में 'सेबी' के साथ पंजीयित अनेक संख्याओं आदि के लिए व्यवस्था है तथा उसकी धारा 1(क) में व्यवस्था है :-

> "कोई निक्षेपागार, भागीदार इत्यादि प्रतिभूतियों का क्रय विक्रय या उनमें व्यवहार, इस अधिनियम के अधीन बनाए गए नियमों के अनुसार बोर्ड से अभिप्राप्त रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र की शर्तों के अधीन और उनके अनुसार ही करेगा, अन्यथा नहीं।"

विधेयक में निक्षेपागार की परिभाषा और निक्षेपागार द्वारा बोर्ड का पंजीयन प्रमाणपत्र प्राप्त करने की आवश्यकता के बाद विनियमों में इस बात की विस्तृत व्यवस्था है कि कौन निक्षेपागार के रूप में पंजीयित होने का पात्र है तथा उसके लिए क्या शर्तें हैं। मैं सभी विनियमों को नहीं पढूंगा। पर मैं सदन को बता देना चाहता हूं कि प्रार्थनापत्र प्राप्त करने लिए विनियम हैं। एक प्रायोजक प्रार्थना पत्र दे सकता। हरेक कोई प्रायोजक नहीं हो सकता। उसका निम्नलिखित वर्गों में से एक वर्ग का होना अनिवार्य है :-

ये वर्ग है :- (एक) सरकारी वित्त संस्थान, (दो) बैंक, फिलहाल रिजर्व बैंक की द्वितीय अनुसूची में शामिल बैंक, (तीन) रिजर्व बैंक की स्वीकृति से भारत में कार्यरत विदेशी बैंक; (चार) मान्यताप्राप्त स्टाक एक्सचेंज; (पांच) वित्तीय सेवाएं प्रदान करने वाला ऐसा निगमित निकाय जिसमें 75 प्रतिशत से अन्य इक्विटी पूंजी पहले बताई गई चार संख्याओं में से एक के अधिकार में हो; (छः) ऐसा निगमित निकाय जो कानून के अन्तर्गत गठित किया गया हो और मान्यताप्राप्त हो तथा फिलहाल विदेश में पूंजी बाजार में कस्टोडियल क्लियरिंग अथवा सेटलमेंट सेवाएं प्रदान कर रही हो और केन्द्र सरकार से स्वीकृति प्राप्त हो; तथा (सात) ऐसा संस्थान जो भारत से बाहर वित्तीय सेवाएं प्रदान करता हो और केन्द्र सरकार की स्वीकृति प्राप्त हो। इस प्रकार एक प्रायोजक के वर्ग सीमित हैं। उसे प्रत्येक अवसर पर भारतीय रिजर्व बैंक या केन्द्र सरकार की स्वीकृति प्राप्त करनी होती है। ऐसा निकाय अपना प्रार्थना पत्र भेज सकता है।

विनियम 7 में पूंजीगत ढांचे के बारे में विस्तार से वे शर्तें दी गई हैं जिसे पंजीयन के लिए प्रायोजक को पूरा करना होता है। उदाहरणता विनियम 7(ग) में कहा गया है :-

> "निक्षेपागार, अपने कार्य से भिन्न कोई और कार्य नहीं करेगा"

विनियम 7(घ) में कहा गया है :

> "प्रायोजक को निक्षेपागार की कम से कम 51 प्रतिशत इक्विटी पूंजी सदैव अपने पास रखनी होगी तथा शेष पूंजी इसके भागीदारों के पास होगी"

विनियम 7(ङ) में कहा गया है :

> "किसी भागीदार के पास एक समय में पांच प्रतिशत से अधिक इक्विटी पूंजी नहीं होगी"

इस प्रकार मैं समझता हूं कि यह सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त उपबन्ध किए गए हैं कि कोई भी किसी कम्पनी का, जो निक्षेपागार बने, प्रायोजक नहीं हो सकता तथा कुछ विशेष वर्ग के वित्तीय संस्थान जिनके काम का पिछला रिकार्ड अच्छा रहा हो, ऐसी कम्पनी प्रायोजित कर सकता है जो निक्षेपागार के रूप में पंजीयन की मांग करे।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : क्या प्रायोजक के रूप में एक विदेशी बैंक निक्षेपागार में 51 प्रतिशत इक्विटी पूंजी रखा सकता है।

श्री पी. चिदम्बरम : एक विदेशी बैंक जो भारतीय रिजर्व बैंक की स्वीकृति से भारत में कार्यरत हो, यदि वह प्रायोजक के रूप में स्वीकार कर लिया जाए तो निक्षेपागार में 51 प्रतिशत इक्वीटी पूंजी रख सकता है।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : यह मुझे पता नहीं था। यह बड़ी गंभीर बात है।

श्री पी. चिदम्बरम : इसकी स्वीकृति पहले ही दी जा चुकी है। विदेशी बैंक कार्यरत...

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : मैं जानता हूं कि विदेशी बैंक स्टाक बाजार में कार्यरत हैं पर पूरी तरह विदेशी बैंक के स्वामित्व वाले निक्षेपागार का होना सर्वथा अलग बात है।

श्री पी. चिदम्बरम : निवेशक सक्यिोरिटी डिमैटी रियलाइज स्वरूप या मूल स्वरूप में से किसी में भी रख सकता है। यह अधिकार भी निवेशक का ही है वह उसे किसी भी निक्षेपागार में रखे।

ऐसा नहीं है कि देश में एक ही निक्षेपागार होगा। देश में एक से अधिक निक्षेपागार होंगे। यदि कोई विदेशी बैंक एक निक्षेपागार का प्रायोजक होता है और उसकी 51 प्रतिशत इक्विटी पूंजी होती है तथा सभी शर्तों को पूरा करता है और 'सेबी' यदि सभी प्रक्रियाओं का पालन करने के बाद उसे कारोबार शुरू करने का प्रमाणपत्र देता है तो मैं समझता हूं कि ऐसे निक्षेपागार की स्थापना के लिए कोई प्रतिबन्ध नहीं होना चाहिए। 20 सितम्बर, 1995 को इस अध्यादेश के प्रख्यापित किए जाने के बाद हमने अभी तक केवल राष्ट्रीय स्टाक एक्सचेंज द्वारा प्रायोजित केवल एक ही निक्षेपागार को स्वीकृति प्रदान की है।

निक्षेपागार की स्थापना सरल कार्य नहीं है। ऐसा भी नहीं है कि देश में सैकड़ों निक्षेपागार हों। शायद कुछ ही निक्षेपागार देश में काम कर पाएंगे। पारदर्शिता और कार्यकुशलता के लिए आवश्यक है कि निक्षेपागारों के बीच प्रतिस्पर्धा हो। इससे निवेशक को यह सोचने का अवसर होगा कि वह निक्षेपागार में शामिल हो या नहीं और वह निक्षेपागारों में अपनी पसंद का चुनाव कर सकेगा।

महोदय, मैं इन विनियमों का हवाला देते चला जा सकता हूं। परन्तु एक बात जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि माननीय सदस्य श्री प्रभु और श्री निर्मल कान्ति चटर्जी द्वारा उठाए गए अधिकतर प्रश्नों का समाधान विनियमों में है। यदि ऐसा लगे कि ये विनियम अपर्याप्त हैं तथा और विनियम बनाए जाना आवश्यक है, तो 'सेबी' उन्हें बना सकता है। मैं समझता हूं इस अधिनियम को बनने दिया जाए और यह देखा जाए कि यह कैसा कारगर है। सभी इस बात से सहमत हैं कि आज पूंजी बाजार के लिए यह एक नई व्यवस्था है। इस देश में हमें इसका अनुभव नहीं है। विश्व के अन्य भागों में निक्षेपागार हैं और वे बड़ा अच्छा काम कर रहे है। जैसा कि श्री चटर्जी ने कहा यह सत्य है कि विदेशी निवेशकों का इस देश में अधिक निवेश न करने का एक कारण है कारोबार में कागजी कार्रवाई की अधिकता से होने वाली असुविधा इससे कारोबार में कागजी कार्रवाई समाप्त होगी, जिससे हमारे पूंजी बाजार को प्रोत्साहन मिलेगा। प्रत्येक निवेशक शेयरों के अन्तरण में होने वाली भारी असुविधा से अवगत है। यहां तक कि यू.टी.आई. के यूनिट अन्तरण में भी भी असुविधा होती है। हमें निक्षेपागार शुरू करने चाहिए। और देखना चाहिए ये कितना अच्छा काम करते हैं। यदि और अधिक विनियम बनाना आवश्यक हो तो उन्हें उपयुक्त समय पर बनाया जा सकता है।

श्री चटर्जी ने बन्धक के बारे में एक मुद्दा उठाया था। उसके बारे में विनियम 58 में व्यवस्था है। उन्होंने जानना चाहा था कि निवेशक को निक्षेपागार की पूर्व स्वीकृति क्यों लेनी चाहिए। मैं समझता हूं कि इसका उत्तर प्रश्न में ही निहित है। निवेशक को पूर्व स्वीकृति इसलिए लेनी चाहिए, क्योंकि निवेशक ही एकमात्र लाभ प्राप्तकर्ता है। निक्षेपागार में उसके पास लिखित कागज के रूप में कुछ नहीं होता। वह लाभकारी स्वामित्व होने की शपथ लेता है तथा इसी प्रकार की शपथ उस भागीदार को भी लेनी होती है जिसकी मार्फत निवेशक कार्रवाई करता है। निक्षेपागार को भी ऐसा ही करना होता है। इसलिए यह आवश्यक है कि वह भागीदार को यह सूचित करे कि वह निक्षेपागार से रेहन अथवा बन्धक रखने के अपने अधिकार के बारे में कहे। विनियम 58, उप-विनियम 3 में उपबन्ध है कि ज्यों ही निवेशक रेहन अथवा अन्धक रखने की अपनी इच्छा के बारे में बताए, निक्षेपागार तुरन्त अपने रेकार्ड में परिवर्तन करे और लाभानुभोगी को सूचित करे। आपकी समय सीमा की बात पर पूरा ध्यान दिया जाएगा और इस बारे में मैं 'सेबी' से कहूंगा तथा उनसे इसकी व्यवस्था विनियमों में करने का अनुरोध करूंगा।

यहां सदस्यों द्वारा उठाए गए अधिकतर मुद्दों का समाधान विनियमों में हो जाता है। जब उन मुद्दों को उठाया जा रहा था तब मैं विनियमों में यही देख रहा था कि इनमें उन मुद्दों का किसी ना किसी रूप में समाधान है या नहीं। मैंने इन सुझावों को ध्यान से नोट किया है। जहां कहीं भी विनियमों को और कड़ा बनाना होगा या उनमें संशोधन करना होगा, उसके लिए मैं 'सेबी' से कहूंगा।

जहां तक मैं इस विधेयक और विनियमों का समझा हूं यह आवश्यक नहीं कि अन्तरणकर्ता और अन्तरण प्राप्तकर्ता का एक ही निक्षेपागार का सदस्य हो। अन्तरण प्राप्तकर्ता ऐसा व्यक्ति भी हो सकता है जो किसी भी निक्षेपागार का सदस्य न हो। जब लाभदायी स्वामित्व का हस्तान्तरण हो जाता है तो अन्तरणकर्ता का हित निक्षेपागार में समाप्त हो जाता है और उसका स्थान अन्तरण प्राप्त कर्ता ले लेता है। और इस प्रकार वह निक्षेपागार का सदस्य बन जाता है। जब एक कम्पनी की प्रतिभूति का अन्तरण होता है तो अन्तरण प्राप्तकर्ता को उस निक्षेपागार का सदस्य बनना आवश्यक है, बशर्ते कि वह ऐसा ना चाहे। अधिनियम और विनियमों में इसकी व्यवस्था है। इस प्रक्रिया को पूरा करने में निःसंदेह कुछ समय लग सकता है।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : क्या यह एक निक्षेपागार तक ही सीमित है?

श्री पी. चिदम्बरम : ऐसा कोई प्रावधान नहीं है। मान लो मैं अन्तरणकर्ता हूं और मेरी प्रतिभूति निक्षेपागार में है, मान लीजिए श्री चटर्जी के पास कोई प्रतिभूति नहीं हैं उनके पास प्रतिभूति नहीं होनी चाहिए। वह एक अच्छे कम्यूनिस्ट हैं। यदि मैं अपने हित उन्हें अन्तरित करता हूं, तो वह निक्षेपागार में मेरा स्थान ले लेंगे। यह सम्भव है कि उनके पास किसी अन्य निक्षेपागार में प्रतिभूति हो और वे निक्षेपागार में आना ना चाहें जिसमें मेरी प्रतिभूति है इसलिए अन्तरण के समय वे मेरे निक्षेपागार के बजाय अपने हित दूसरे निक्षेपागार में पंजीयित करा सकते हैं। एक सरल सा उदाहरण है कि यदि मैं एक बैंक का चैक उन्हें देता हूं, तो यदि श्री चटर्जी का खाता उसी बैंक में है तो वे उसे उसमें जमा कराएंगे, जिसमें पैसा मेरे खाते से उनके खाते में चला जाएगा। पर यदि उस बैंक में उनका खाता ना हो कर अन्य बैंक में हो, तो चैक उस बैंक में जमा कराएंगे और पैसा उस बैंक में चला जाएगा। मैं समझता हूं यह सब भी कमोवेश इसी प्रकार काम करता है। मुझे अक्षरशः सही ना माना जाए। श्री प्रभु मुझसे कहीं अधिक अच्छी तरह इस बात को समझते हैं।

प्रतिभूति इक्वीटी पूंजी के रूप में भी हो सकती है और ऋण पत्र के रूप में भी। इसलिए यह नहीं समझना चाहिए कि निक्षेपागार केवल शेयर का ही कारोबार करते हैं। वे ऋण पत्रों का कारोबार भी करते हैं।

स्टेम्प शुल्क को समाप्त करने के लिए विधेयक में प्रावधान किया गया है। कागजी लिखा-पढ़ी को समाप्त करने की मांग करते हुए आप स्टेम्प शुल्क की मांग नहीं कर सकते। निश्चय ही इससे राज्य सरकारों को राजस्व की कुछ हानि होगी, पर मैं यह मानता हूं कि जिस मूल-पत्र पर शेयरों का अन्तरण करते हैं उस पर स्टेम्प शुल्क नहीं लगना चाहिए। ये शुल्क क्रियाशील शुल्क नहीं है। इनके कारण ये सब समस्याएं पैदा होती हैं। अनेक मामलों में यदि स्टेम्प को क्रास नहीं किया जाता तो वह पत्र स्वतः ही त्रुटिपूर्ण हो जाता है। इसलिए, स्टेम्प शुल्क के कारण एक ऐसे उपाय को करने से नहीं रोकना चाहिए,

जिससे पूंजी बाजार की कार्यकुशलता अत्यधिक बढ़ेगी। मुझे विश्वास है कि राज्य सरकारें राजस्व के लिए और कोई उपाय खोजेंगी।

यदि निवेशक को हानि होती है, निक्षेपागार विधेयक के खण्ड 16 में प्रावधान है कि निक्षेपागार इसकी क्षतिपूर्ति करे। निक्षेपागारों के बीमे का भी प्रावधान विधेयक में है। मैं समझता हूं ये प्रावधान पर्याप्त हैं। यदि आवश्यक हुआ तो 'सेबी' प्रावधानों को और कठोर कर सकता है।

जहां तक पूंजी की पर्याप्तता का सम्बन्ध है मैंने विधेयक और विनियमों के पाठन के समय बताया था कि एक कम्पनी के निक्षेपागार बनने के लिए 100 करोड़ रु. की सीमा है। परन्तु प्रत्येक भागीदार की पूंजी के बारे में कठोर शर्तें हैं। विनियम 19(क), खण्ड (आठ) में कहा गया है :-

> "यदि किसी दलाल को, जिसे बोर्ड ने इस अधिनियम की धारा 12 की उपधारा 12 के अधीन पंजीकरण प्रमाणपत्र दिया हो, बशर्ते दलाल की न्यूनतम सकल परिसम्पत्तियां 50 लाख रुपए हों तथा निक्षेपागार में लाभप्राप्तकर्ता स्वामी द्वारा रखे गए प्रतिभूति सम्भाग का कुल मूल्य उस की कुल परिसम्पतियों से 25 गुणा से अधिक नहीं होना चाहिए।"

इसलिए यदि वह अपना सम्भाग बढ़ाना चाहता है तो उसके पास कुल पूंजी अधिक होनी चाहिए तथा सम्भाग कुल पूंजी के पच्चीस गुणांक में होना चाहिए। इसके लिए उसे अधिक पूंजी व्यवसाय में लगानी होगी। मैं समझता हूं अधिकतर मुद्दों का उत्तर दे दिया गया है और मैंने उन्हें उसी भावना से लिया है जिससे उन्हें उठाया गया है।

श्री पी.सी. चाको (मुकुन्दपुरम) : मंत्री महोदय क्या मैं एक बात कह सकता हूं।

श्री पी. चिदम्बरम : जी हां, कहिए।

श्री पी.सी. चाको : आपने बताया कि इस अध्यादेश के प्रख्यापित किए जाने के बाद से देशभर में केवल एक निक्षेपी का पंजीयन किया गया और वह भी राष्ट्रीय स्टाक एक्सचेंज ने प्रायोजित किया था। मैं समझता हूं मुख्य समस्या 100 करोड़ रु. की सीमा है। जैसा कि आपने कहा इस समय केवल राष्ट्रीय वित्तीय संस्थाएं और मान्यताप्राप्त बैंकों को ही अनुमति है। इसलिए क्या सरकार पूंजी की इस सीमा को कम करने पर विचार करेगी? पूंजी की पर्याप्तता को एक दम प्राप्त करना राष्ट्रीय वित्तीय संस्थाओं के लिए भी सम्भव नहीं है। इसलिए वह प्रतिस्पर्धा दिखाई नहीं दे रही है, जिसकी आप आशा कर रहे थे।

श्री पी. चिदम्बरम : मेरा यह विश्वास नहीं कि यह इसका कारण है हमने एक निक्षेपी को कारोबार शुरू करने का प्रमाणपत्र दिया है। इस निक्षेपी को राष्ट्रीय स्टाक एक्सचेंज से प्रायोजित किया था। 100 करोड़ रुपए की राशि मेरी राय में कोई बड़ी समस्या नहीं है। इतनी राशि प्रायोजकों और भागीदारियों के लिए इकट्ठा करना संभव है। कुछ प्रार्थनापत्र अभी भी विचाराधीन हैं। मैं अभी इस समय उनका विवरण नहीं दे सकता। यदि इस राशि की व्यवस्था करना समस्या हो तो हम इस बारे में दोबारा विचार कर सकते हैं, क्योंकि हम एक ऐसा तंत्र स्थापित करने का प्रयत्न कर रहे हैं, जो एक ऐसा पूंजी बाजार या संगठन बनेगा जिसमें करोड़ों रुपए के शेयरों और प्रतिभूतियों का व्यापार होगा। एक दिन में कई हजार करोड़ रुपए के शेयर पूंजी बाजार में अन्तरित किए जाते हैं। यह न तो अवांछित है और ना ही अप्रत्याशित।

मेरे विचार से एक निक्षेपी का अच्छे पूंजीगत आधार से शुरू होना बहुत महत्वपूर्ण है। चर्चा के बाद 100 करोड़ रुपए की राशि उचित मानी गई। कुछ प्रार्थनापत्र अभी भी विचाराधीन हैं। यदि यह राशि रुकावट बनती है तो हम इस पर विचार करेंगे। पर अभी मेरा विचार है हमें यह राशि 100 करोड़ रुपए ही रखनी चाहिए हमें निवेशकों के हित की सुरक्षा करनी चाहिए तथा इस सबके लिए निक्षेपागारों के पास पार्याप्त पूंजी होनी चाहिए।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : इसलिए नए निजी बैंकों को अपना कारोबार 100 करोड़ रुपए से शुरू करना चाहिए।

श्री पी. चिदम्बरम : जी हां, नए निजी बैंकों का कारोबार 100 करोड़ रुपए से शुरू करना होगा। श्री चटर्जी का यह कथन सही है। कोई कारण नहीं कि निक्षेपागार 100 करोड़ रुपए में काम शुरू क्यों न करे। वास्तव में श्री प्रभु का प्रश्न था कि क्या 100 करोड़ रुपया पर्याप्त है। उनका कहना था कि बाद में किसी अवसर पर आपको अधिक पूंजी उपलब्ध करानी होगी। मैं समझता हूं 100 करोड़ रुपए शुरूआत के लिए ठीक है।

मैं यह कहना चाहता हूं कि इस तथ्य को मानने हुए कि निक्षेपागार कानून पहल ही से संविधि पुस्तिका में है, अधिनियमों में संशोधन कर दिए गए तथा लागू कर दिए गए। हमने एक निक्षेपागार को काम करने की अनुमति भी दे दी है तथा अन्य निक्षेपा गए स्थापित किए जाने वाले हैं, और पर्याप्त विनियम बना दिए गए हैं, मेरा सदस्यों से अनुरोध है कि वे इस विधेयक को आज पास करने में मेरा और सरकार का सहयोग करें।

श्री सुरेश प्रभु : निक्षेपागारों का विनियमन 'सेबी' द्वारा होगा जबकि भारत में बैंकों का विनियमन रिजर्व बैंक द्वारा किया जाता है। आशा है प्रायोजक और कारोबार करने वाले निकाय को विनियमित करने वाली दो अलग-अलग एजेन्सियां नहीं होंगी। उदाहरण के लिए एक निजी बैंक, जिसने हाल ही में कारोबार शुरू किया है, अपना व्यवसाय 100 करोड़ रुपए की पूंजी से शुरू करेगा। वह अपना समूचा धन निक्षेपगार में लगा देगा। इससे कम नहीं। उसे ऐसा करने से रोकना वाला कोई उपबन्ध नहीं है। इसलिए ऐसा करने पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए एक विशेष उपबन्ध होना चाहिए। आपने अनेक अधिक्यों में संशोधन किया है। आपने कम्पनी अधिनियम में संशोधन किया है। सम्भवतः बैंककारी (विनिमय) अधिनियम में संशोधन करने की आवश्यकता है ताकि किसी बैंक द्वारा निक्षेपामार में लगाया गया धन कुल पूंजी का भाग नहीं माना जाए।

श्री पी. चिदम्बरम : मैं समझता हूं इसको उपबन्ध में समझने में कुछ भूल हुई है। निक्षेपागार एक अलग कम्पनी है। बैंक 51

प्रतिशत से अन्यून इक्वीटी पूंजी से एक निक्षेपागार को प्रायोजित कर सकता है और यदि बैंक के पास अधिक धन है तो वह निश्चय ही निक्षेपागार प्रायोजित कर सकता है। परन्तु निक्षेपागार अलग कम्पनी है। निक्षेपागार इस अधिनियम और विनियमों के अन्तर्गत 'सेबी' द्वारा विनियमित होगा। बैंक अपनी बैंककारी सेवाएं चालू रखेगा। जैसा मैंने कहा निक्षेपागार अपनी निक्षेपागार की गतिविधियों के अलावा और कोई कार्य नहीं करेगा। इसी प्रकार बैंककारी (विनियम) अधिनियम में भी ऐसा ही उपबन्ध है कि कोई बैंक बैंकिंग कार्यों के अलावा और कोई कार्य नहीं कर सकता।

श्री सुरेश प्रभु : मैं वह नहीं कह रहा। मान लीजिए एक बैंक के पास कारोबार शुरू करने के लिए 100 करोड़ रुपए है और वह यह 100 करोड़ रुपए निक्षेपागार में लगा देता है।

श्री पी. चिदम्बरम : यदि वह लाभ कमाता है तो मैं यही कहूंगा कि क्यों नहीं।

श्री सुरेश प्रभु : बैंक की पूंजी की पर्याप्तता का आकलन करने समय आपको 100 करोड़ रुपए को पूंजी में नहीं मानना चाहिए। बैंककारी (विनियम) अधिनियम में ऐसा कोई उपबन्ध नहीं है। 'सेबी' अधिनियम में भी ऐसा प्रावधान नहीं है। इसलिए आप यह प्रावधान कीजिए और बैंककारी (विनियम) अधिनियम में संशोधन कीजिए।

श्री पी. चिदम्बरम : यदि आवश्यक हुआ तो हम ऐसा करेंगे। मैं यह समझ पाया हूं कि बैंककारी (विनियम) अधिनियम और रिजर्व बैंक के दिशा निर्देशों में बैंक की पूंजी की पर्याप्तता का उल्लेख है। यदि बैंक ने बड़ी मात्रा में लाभ कमाया है और उस लाभ को वह एक निक्षेपागार में 51 प्रतिशत इक्वीटी पूंजी के रूप में रखता है तो मेरा विश्वास है कि रिजर्व बैंक के दिशा-निर्देशों में इस बात की व्यवस्था है कि बैंक की पूंजी पर्याप्तता बनी रहे। परन्तु यदि, जैसा कि मेरे विद्वान मित्र ने कहा, कोई समस्या हुई तो हम उस ओर ध्यान देंगे। मैं नहीं समझता कि कोई समस्या होगी। मैं इसे ध्यान में रखूंगा। मेरा विश्वास है कि बैंक द्वारा लाभ को निक्षेपागार में हस्तान्तरित करने से उसकी पूंजी की पर्याप्तता समाप्त होगी और प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

श्री सुरेश प्रभु : पूंजी की पर्याप्तता नहीं है।

श्री पी. चिदम्बरम : मेरा माननीय सदस्य से अनुरोध है कि वे अपना सांविधिक संकल्प वापिस ले लें।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव : माननीय मंत्री जी ने बहुत सी बातें तो स्पष्ट कर दी हैं पर बहुत सी बातों के उत्तर से हम सरीखे जो नये व्यक्ति हैं उनको संतुष्ट नहीं कर पाए हैं। मैं हवा में उड़ने वाली बात नहीं कहता, कहीं वित्तमंत्री जी हमारे पैसे-वैसे न काट लें। मेरा निवेदन यह है कि जे.पी.सी. ने 18 महीने मेहनत की और लगभग 6 हजार करोड़ रुपये से अधिक का घोटाला देश के सामने प्रकट किया। मेरी ऐसी मान्यता है कि आप पहले भी इसी तरफ थे और आज भी वहीं विराजमान हैं। आप कभी इधर नहीं बैठे हैं। लेकिन आज संयुक्त मोर्चे की सरकार को जिम्मेदारी के साथ इसकी जांच करनी चाहिए। माननीय सभापति जी, आप भी सदस्य हैं। यह घोटाला कैसे हुआ, पैसा किसने खाया, कितना वसूल हुआ, यह सब हमें बताया जाना चाहिए। बच्चे पूछते हैं कि यह हर्षद मेहता कौन है? हर्षद मेहता क्या चीज है? डाकू है, देवता है, आखिर क्या है? शेयर घोटाले का पर्दाफाश होना चाहिए। आप वहां विराजमान हो गये और आपके पास सब तरह की फाइलें आ गयीं। आज आप सौभाग्य से या आपकी जन्मपत्री से लिखा हुआ था तो आप वित्त मंत्री बन गये और अगर अब भी उसकी जांच न हुई तो कौनसी ऐसी शक्ति है जो इसका पर्दाफाश करेगी। मेरा विनम्र निवेदन यह है कि इसकी जांच होनी चाहिए।

लेकिन मुझे पता नहीं आपकी सरकार कब तक चले। पता नहीं महीने-दो महीने का टाइम मिलेगा भी या नहीं। आप कहें कि हम तो गये हुए थे और छुट्टी हो गयी।...**(व्यवधान)** जरा ठहर जाइये, आप भी जाने वाले हैं। आर्डिनेंस 20 सितम्बर को निकला था और 6 दिसम्बर को यह पास भी हो गया। मेरा कहना यह है कि आखिर 20 सितम्बर 95 तक आपके सामने क्या आया, आप अपने अनुभव के आधार पर बताएं। हमने कहा था चटर्जी साहब इस बात को कहना भूल गए हैं इन्होंने भी कहा कि इनके पास रिपोर्टें मौजूद हैं। स्टेंडिंग कमेटी जो बनी हुई है हमें इसे उसको भेजना चाहिए। वहां पर सारे सुझावों पर विचार हो। छोटे जो इन्वेस्टर्स हैं उनकी सुरक्षा के लिए यह डिपोजिटरीज कानून बनाया जा रहा है। कैपिटल मार्किट अच्छे ढंग से चले, उसकी आवश्यकता के लिए यह कानून बनाया जा रहा है। आपने सेबी वाली बात तो कह दी कि सेबी का अधिकार होगा। वह प्रमाण-पत्र देगी। अब विदेशी कंपनियों को देगी या नहीं देगी क्योंकि यह जो राष्ट्रीय मोर्चा की 13 दल की सरकार है इस पर भी विदेशी कंपनियों का भूत सवार है, वह उतरा नहीं है। इसलिए इनका भूत उतर जाए और यह थोड़े दिन काम कर लें। मैं तो इनके हित की बात कर रहा हूं, इसमें मेरा क्या जा रहा है। आज अगर इनकी छुट्टी हो जाए तो और भी अच्छा है, जल्दी से जल्दी हो जाए। इसमें मैंने कहा था कि डिपोजिटरीज खोलने का अधिकार किसको हो? परमीशन कौनसी बॉडी देगी? इसमें रिजर्व बैंक के अधिकारी हों, सेबी के अधिकारी हों, आर्थिक क्षमता वाले लोगों को परमीशन मिले। यह बात हमने इनसे पूछी थी। इन बातों का आपने उत्तर नहीं दिया। डिपोजिटरीज का ऑडिट कौन करेगा? यह बात भी आपने नहीं बताई। हमारे जो दो बुजुर्ग सदस्य थे उनकी बातें तो चली क्योंकि शायद आप उनसे डर गए। हम छोटे लोगों की बात आपने मानी नहीं है। सभापति जी, हमारी और भी तो थोड़ा ध्यान दिया जाना चाहिए। हम तो वित्त मंत्री जी से सीख रहे हैं। फिर सर्विसिज के क्या चार्ज होंगे, उसका शैडयूल्ड भी बताया जाना चाहिए। अगर डिपोजिटरीज के काम में धांधली हो गयी और नुकसान हो गया तो डिपोजिटरीज कराने वाले या जिसमें जमा होगा उसके नुकसान को कौन सहन करेगा? इसका उल्लेख भी नहीं किया गया। डिपोजिटरीज का काम पारदर्शी होना चाहिए व कम्प्यूटर से होना चाहिए। हमारे जो बड़े-बड़े सदस्य हैं उन्होंने लिखा कि हाथ से लिखे हुए खाते भी होने चाहिए। इस संबंध में भी माननीय मंत्री जी ने कुछ नहीं कहा है। मेरे यहां तक आवाज नहीं आई। आपके पास चुपचाप आ गई तो बात अलग है। वह बात आपने नहीं कही।

उन पब्लिक लिमिटेड कम्पनियों को खोलने का अधिकार होगा जिन की कैपिटल 100 करोड़ रुपए की होगी। आपको यह बात कहनी चाहिए थी लेकिन इस बारे में आपने एक शब्द भी नहीं कहा। आपने यह कहा कि जाली शेयरों को कैसे रोका जाए। वयोवृद्ध सदस्य ने कहा था कि बेईमानी को रोकने के लिए जुर्माना और कारावास दोनों की व्यवस्था होनी चाहिए। आपने इस सम्बन्ध में एक शब्द भी नहीं कहा।

अंतिम बात यह कही थी कि नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक बोर्ड के द्वारा बैंकों का भी ऑडिट होना चाहिए। आपने इसका भी उत्तर भी नहीं दिया। अगर इनका उत्तर दे दें तो भला। आप अध्यादेश क्यों लाए, इस बारे में आपका कोई संतोषजनक जवाब नहीं है। यह पुरानी परम्परा है कि आप राष्ट्रपति जी के पास अध्यादेश निकालने के लिए चले जाते हैं। कारण हम को नहीं बताए, महामहिम राष्ट्रपति जी को बता दिए। उन्होंने कभी कारण पूछे नहीं होंगे। पुराने मंत्री चले गए, दस्तखत कर गए और अध्यादेश निकाल गए। अध्यादेश लाने का कारण सदन को बताना चाहिए था। कमेटी बनेगी जिसको कि स्टैंडिंग कमेटी कहते हैं और हिन्दी में स्थायी समिति कहते हैं, उसमें यदि यह बिल चला जाता और हमने जो सुझाव दिए, उन पर विचार हो जाता तो अच्छा होता। उस समय तो जल्दी थी, दिसम्बर का महीना था, क्योंकि सरकार जा रही थी। आपकी तो धारणा है कि यह सरकार टिकेगी, हमारी धारणा है कि सरकार नहीं टिकेगी। आप इसे स्टैंडिंग कमेटी में भेज दें क्योंकि सभी दल उसमें होते हैं, उसमें इन सब सुझावों पर विचार करके कॉम्प्रीहेंसिव बिल आ जाता तो जो यह सिक्योरिटी स्कैम और लेन-देन में जो घाटा हो रहा है, वह न होता। मेरे इन सब सुझावों पर विस्तृत रूप से विचार हो तो अच्छा होगा। मैं स्वयं इस बिल का समर्थन करता हूं लेकिन अध्यादेश लाने का विरोध करता हूं। माननीय मंत्री जी स्टैंडिंग कमेटी में भेजने की बात मान जाएं तो बड़ी कृपा होगी। अगर वह नहीं मानें तो हम उनका क्या बिगाड़ सकते हैं। यह तो बहुमत में हैं और हमारा तो छोटा सा दल है। ऐसे में हमें हार माननी पड़ेगी। मैं आपकी आज्ञा मानूंगा। मैं चेयर की आज्ञा का अनुपालन करने वाला व्यक्ति हूं। मैं इस बिल का समर्थन करता हूं और अपना प्रस्ताव वापस लेता हूं लेकिन माननीय मंत्री जी स्टैंडिंग कमेटी में भेजने की बात मान जाएं तो बहुत-बहुत धन्यवाद वरना मैं घर में जाकर दुख करूंगा कि माननीय मंत्री जी ने मेरे सुझाव नहीं माने। इसी के साथ बहुत-बहुत धन्यवाद।

सभापति महोदय : माननीय मंत्री जी का अनुरोध है कि आप अपना प्रस्ताव वापस ले लें।

श्री गिरधारी लाल भार्गव : मैंने पहले ही कहा कि मैं इसे वापस लेता हूं। मैं कर भी क्या सकता हूं। मैं तो बेबस आदमी हूं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : क्या माननीय सदस्य सभा की अनुमति से अपना सांविधिक संकल्प वापिस ले सकते हैं?

कुछ माननीय सदस्य : जी हां।

संकल्प सभा की अनुमति से वापिस लिया गया।

श्री सुरेश प्रभु : मैं वित्त मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि वे छोटे निवेशकों के हितों की रक्षा करने वाला एक व्यापक विधेयक पेश किए जाने के बारे में भी एक वक्तव्य दें।

सभापति महोदय : आपने यह अनुरोध पहले भी किया था।

प्रश्न यह है :—

"कि प्रतिभूतियों के निक्षेपागारों का विनियमन करने और उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : सभापति महोदय, मैं इस मौके पर वित्त मंत्री से एक अनुरोध करना चाहता हूं। विनियमों में कुछ बातें हैं। इस बात पर विचार किया जाना चाहिए कि विमियमों में से कुछ को अधिनियम में ही शामिल किया जा सकता है या नहीं। अध्यादेश एक बाध्यता है। उसे तो अधिनियम में शामिल करना ही है, अन्यथा वह रद्द हो जाएगा।

इसलिए मेरा सुझाव है कि वित्त मंत्री इस बात पर विचार करें कि हम आज विधेयक पास करें परन्तु 26 अगस्त को जब हम पुनः समवेत हों तो वे एक संशोधी विधेयक पेश करें। अधिनियम तो है ही इसलिए अध्यादेश को लेकर कोई कठिनाई नहीं है।

सभापति महोदय : आपने सुझाव दे दिया। उस पर निर्णय लेना सरकार का काम है। हम पहले विधेयक पास कर दें।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : तृतीय पाठन के समय में यह कह सकता था परन्तु उसके पहले मैं यह अनुरोध कर रहा हूं।

सभापति महोदय : हमें विधेयक पास करना चाहिए। हम इस विधेयक को निपटा दें।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : एक संशोधनकारी विधेयक लाया जाए और उसे स्थायी समिति को सौंपा जाए।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय ने आपके सुझाव पर विचार किया होगा। और वह ऐसा करेंगे।

सभा अब विधयेक पर खण्डवार विचार करती है।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खण्ड 2 से 31 विधेयक का अंग बने"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 2 से 31 विधेयक में जोड़ दिए। गए

सभापति महादेय : प्रश्न यह है :

"कि अनुसूची विधेयक का अंग बने"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :—

"कि खण्ड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम, विधेयक का अंग बनें"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक जोड़ दिये गये।

सभापति महोदय : अब मंत्री महोदय प्रस्ताव करें कि विधेयक पास किया जाए।

श्री पी. चिदम्बरम : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाए"

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआः

"कि विधेयक पारित किया जाए"

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : इस मौके पर मेरा सुझाव देना उपयुक्त है।

प्रो. रासा सिंह रावत : मंत्री महोदय ने स्थायी समिति का उल्लेख नहीं किया है।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : मेरा सुझाव है कि यह विधेयक पास किया जाए परन्तु मंत्री महोदय विनियमों के साथ एक संशोधी विधेयक पेश करें। हम उस पर 26 अगस्त को, जब सत्र पुनः शुरू हो, विचार करें ताकि हम इस पर गहराई से विचार कर सकें।

श्री पी. चिदम्बरम : खण्ड 27 में कहा गया है कि इस अधिनियम के अन्तर्गत बनाया प्रत्येक नियम और विनियम संसद का सत्र चलने के दौरान संसद के प्रत्येक सदन के सम्मुख रखा जाए।

अब विधेयक पास किया जा रहा है, तो 'सेबी' विनियमों के निर्माण पर ध्यान दें। 'सेबी' द्वारा इन विनियमों में किए गए परिवर्तन अथवा बिना परिवर्तन के उन्हें सभा पटल पर रखा जाएगा। तब यदि माननीय सदस्य यह चाहें कि विनियमों के कुछ हिस्से विधेयक में शामिल किए जाएं, वे यह मुझे बता दें। सभा पटल पर रखे जाने पर वे उन विनियमों को एक बार देख लें।

श्री निर्मल कान्ति चटर्जी : आप इसे स्थायी समिति को भेज दें।

श्री पी. चिदम्बरम : यदि आवश्यक हुआ तो उसे भेजा जाएगा। यदि आप विनियमों से संतुष्ट हों तो इसे स्थायी समिति को क्यों भेजा जाए?

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 4.58 3/4 बजे

उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा की शर्तें) संशोधन तीसरा अध्यादेश, 1996 के निरनुमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प और उच्चतम न्यायालय

और

उच्च-न्यायालय न्यायाधीश (सेवा की शर्तें) संशोधन विधेयक

सभापति महोदय : सभा कार्य सूची में मद संख्या 9 और 10 पर एक साथ विचार करेगी। इसके लिए एक घण्टे का समय आवंटित किया गया है।

अपराह्न 4.59 बजे

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

जस्टिस गुमानमल लोढा (पाली) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा शर्त) संशोधन विधेयक, 1996 अनेक अध्यादेश प्रख्यापित किए जाने के परिणामस्वरूप पेश किया गया है।

अपराह्न 5.00

यह विधेयक पहली बार अध्यादेश के रूप में 26 फरवरी, 1996 को पुरःस्थापित किया गया था तथा बाद में अध्यादेश का स्थान लेने के लिए विधेयक के रूप में। परन्तु सरकार और उस समय की सत्ताधारी पार्टी की गम्भीर भूलों और कुप्रबंध के कारण इस विधेयक को सभा के विचार के लिए नहीं रखा जा सका। फिर उन्होंने दूसरा अध्यादेश प्रख्यापित किया। परन्तु हमें बड़ा आश्चर्य हुआ तथा यह सुनकर बड़ा धक्का लगा कि दूसरा अध्यादेश भी व्यपगत हो गया और फिर उन्होंने तीसरा अध्यादेश प्रख्यापित किया। यह संविधान के अन्तर्गत अध्यादेश प्रख्यापित करने की शक्ति का दुरूपयोग है।

संविधान के अनुच्छेद 123(1) में स्पष्ट रूप से लिखा है कि अध्यादेश प्रख्यापित करने के शक्ति का उपयोग असाधारण से भी असाधारण मामलों में करना चाहिए। अनुच्छेद में कहा गया है :—

"उस समय को छोड़कर जब संसद के दोनों सदन सत्र में हैं यदि किसी समय राष्ट्रपति का यह समाधान हो जाता है कि ऐसी परिस्थितियां विद्यमान हैं जिनके कारण तुरंत कार्रवाई करना उसके लिए आवश्यक हो गया हो तो वह ऐसे अध्यादेश प्रख्यापित कर सकेगा जो उसे उन परिस्थितियों में अपेक्षित हों।"

कृपया इन शब्दों को नोट करें "राष्ट्रपति का यह समाधान हो जाता है कि ऐसी परिस्थितियां हैं जिनके कारण तुरन्त कार्रवाई करना उसके लिए आवश्यक हो गया हो।"

जहां तक उच्च न्यायालय और उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों की सुविधाओं तथा अन्य भत्तों का सम्बन्ध है मैं उनका समर्थन करता हूं तथा विधेयक और अध्यादेश पर चर्चा के समय भी उनका समर्थन करूंगा। इसलिए मुझे यह न समझा जाए कि मैं उनका विरोध कर रहा हूं। पर मैं यह कहना चाहता हूं कि ये सेवा शर्तें जिस अधिनियम के रूप में हैं, जो मूलतः 1954 की है। तब से अनेक संशोधन समय-समय पर हो चुके हैं तथा अधिनियम में 1958 और 1986 में भी संशोधन किए गए। 1958 से अब 1996 आ गया है और न्यायाधीशों को आतिथ्य भत्ता, यात्रा भत्ता, कार का उपयोग और उस प्रयोजन के लिए धन और पेट्रोल के रूप में जो भी हो, भत्ता देने का प्रश्न अब भी बना हुआ है।

अब राष्ट्रपति को एक दिन पता चला कि आपात स्थिति आ गई है, जिसके लिए उनका तुरन्त कार्रवाई करना आवश्यक है। प्रश्न भत्तों आदि की राशि बढ़ाने का है और उसे पिछले समय से लागू कर कभी भी संसद में लाया जा सकता था, जब उसका सत्र चल रहा हो। संसद का सत्र वर्ष में कम से कम तीन बार होता है। इसलिए यह मानना असंभव है कि ऐसी आपात स्थिति हो गई, जिसके कारण राष्ट्रपति को अपनी असाधारण आपात शक्तियों का उपयोग कर तुरन्त कार्रवाई करने के लिए अध्यादेश लागू करना पड़ा। ऐसी स्थिति युद्ध, और प्राकृतिक आपदा स्थितियां होती हैं। जैसी अप्रत्याशित स्थितियां होती हैं। ऐसी स्थितियों का पहले से अन्दाज नहीं लगाया जा सकता। अब प्रश्न यह है कि पैट्रोल की बढ़ी हुई कीमतों को देखते हुए उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों को कितना पैसा दिया जाए।

इसलिए मेरा कहना है कि यह अध्यादेश लागू करने की शक्ति का भारी दुरूपयोग है।

महामहिम राष्ट्रपति निश्चय ही हमारे संविधान के अन्तर्गत मंत्रिमंण्डल के निर्णय को मानने के लिए कर्तव्यबद्ध हैं। यह उनका संविधानिक कर्तव्य है। परन्तु अन्य सामान्य कार्यकारी शक्तियों के साथ-साथ अध्यादेश प्रख्यापित करने का उनका एक अन्य संविधानिक कर्तव्य है। इसलिए मेरा कहना है कि अध्यादेश प्रख्यापित करने की संविधानिक शक्ति का उपयोग करते हुए, राष्ट्रपति के लिए आवश्यक है कि वे उस असाधारण आपात स्थिति से संतुष्ट हों, जिसके कारण तुरन्त कार्रवाई की आवश्यकता एक बार नहीं तीन बार पड़ी। सरकार राष्ट्रपति की संविधानिक स्थिति को कम करके मात्र ठप्पा लगाने वाले की स्थिति बनाने का प्रयत्न कर रही है। वे स्वयं अनुच्छेद 123 के अनुसार संतुष्ट हो या नहीं उन्हें अपना ठप्पा लगाना ही है। इसलिए मैं संविधान के अनुच्छेद 123 के तहत अध्यादेश लागू करने की राष्ट्रपति की शक्ति के इस प्रकार के दुरूपयोग की प्रथा की निन्दा करता हूं।

महोदय, आप अध्यक्षपीठ के अनेक विनिर्णय देखेंगे जिनमें सरकार की इस बात के लिए प्रताणना की गई अथवा उसे चेतावनी दी गई कि वह छोटी-मोटी बातों के लिए बिना विचार किए बार-बार अध्यादेश प्रख्यापित करने की शक्ति का दुरूपयोग न करें। ऐसा करना संविधान की भावना के विरुद्ध है और देश के राष्ट्रपति को प्रदत्त शक्तियों और कर्तव्यों का स्पष्ट उल्लंघन है। इसलिए मैं इस अध्यादेश का विरोध करता हूं, क्योंकि यह संविधान के अनुच्छेद 123 की भावना का अतिक्रमण करता है तथा यह शक्ति का भारी दुरुपयोग है। सरकार ने एक के बाद एक तीन अध्यादेश प्रख्यापित किए हैं, जो संविधानिक इतिहास की एक ऐसी घटना है जिसका कोई पूर्वोदाहरण नहीं। वे एक बार गलती करने के बाद भी दोबारा और फिर तीसरी बार भी अध्यादेश प्रख्यापित कर रहे हैं। इन परिस्थितियों में मेरा कहना है कि संविधान में प्राप्त शक्तियों का उचित उपयोग नहीं किया गया। हमारे संविधान निर्माता बुजुर्गों ने यह नहीं सोचा था कि सरकार हर सुबह एक अध्यादेश लाएगी और राष्ट्रपति से इतनी आसानी से हस्ताक्षर करवा लेगी। इसलिए मेरा अनुरोध है कि सभा के सामने तीसरी बार प्रस्तुत इस अध्यादेश को अस्वीकृत किया जाए, क्योंकि यह अनुच्छेद 123 की भावना के विरुद्ध और उसके क्षेत्राधिकार से बाहर है। यह मेरा पहला मुद्दा है।

विधेयक में निहित विषय की गुणवत्ता के बारे में मेरा कहना है कि इस कानून को बहुत पहले लाया जाना चाहिए था। इस देश में न्यायाधीशों की सेवा की शर्तों में सुधार करना वांछनीय है। ये न्यायाधीश संविधान की निगरानी का काम करते हैं, उसके सिपाही का काम करते हैं तथा इन्होंने विश्व में भारतीय न्यायपालिका का नाम रोशन किया है। आज हम देख रहे हैं, जब सरकार एक के बाद एक गलती करती चली जा रही है, जब सरकार पक्षपाती हो गई है, जब सरकार एक के बाद एक घोटाला कर रही है, उसके कताधर्ता जो बड़े महत्वपूर्ण व्यक्ति हैं, जिनमें संसद सदस्य, विधानसभा सदस्य, मंत्री भूतपूर्व या वर्तमान प्रधान मंत्री शामिल हैं, कानून के दायरे में आते हैं और उन पर केन्द्रीय जांच ब्यूरो जैसी एजेन्सियों द्वारा मुकदमा चलाया जा सकता है। केन्द्रीय जांच ब्यूरो जिसे एक समय निष्पक्ष और भ्रष्टाचार का उन्मूलन करने के लिए जनता का प्रहरी होने की ख्याति मिली हुई थी, अपने कर्तव्य से चूक सकता है तब न्यायपालिका को मामले में हस्तक्षेप करके मुकदमा चलाने और उचित जांच करने के लिए कहना पड़ता है।

मुझे मध्य प्रदेश (तब विंध्य प्रदेश) के मामले का स्मरण है जिसमें एक मंत्री को दिल्ली के एक होटल में केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने रंगे हाथों पकड़ा और उसे भ्रष्टाचार निवारण अधिनियम में गिरफ्तार कर मुकदमा चला कर सजा कराई। परन्तु तब से कोई ऐसा मामला नहीं आया जब केन्द्रीय जांच ब्यूरो सत्ताधारी पार्टी के महत्वपूर्ण व्यक्तियों के खिलाफ अपेक्षाओं पर पूर(उतरा हो।

अब सौभाग्य से वैचारिक सक्रियता और सामाजिक कार्यकर्ता संगठनों द्वारा बड़े पदों पर आसीन लोगों में व्याप्त भ्रष्टाचार के उन्मूलन के उद्देश्य से दायर मुकदमों के कारण न्यायपालिका बचाव के लिए आगे आई है। अब विश्व भर में मीडिया राजनीतिक नेता, शिक्षाविद, समाज सुधारक यह मानते हैं कि भारत के उच्चतम न्यायालय, और न्यायपालिका के कारण ही ये घोटाले एक के बाद एक उजागर हुए हैं।

हवाला घोटाले को लीजिए, जिसमें जैन बन्धुओं की डायरी में अनेक राजनीतिज्ञों के नात हैं। मैं मामले के गुण-दोष में नहीं जा रहा हूं, क्योंकि उस पर न्यायालय को निर्णय देना है। मैं इसमें शामिल

किसी व्यक्ति का जिक्र भी नहीं कर रहा हूं क्योंकि उनमें कुछ श्री अडवाणी की तरह निर्दोष भी हो सकते हैं। मैं एक आम बात कर रहा हूं। चार या पांच वर्ष तक डायरियां केन्द्रीय जांच ब्यूरो के पास पड़ी रहीं। एक के बाद एक प्रधान मंत्री और मंत्री बदले परन्तु डायरियां अलकारियों में बन्द पड़ी रहीं और उन पर कोई कार्रवाई नहीं की गई। कुछ चालान तभी दायर किए गए जब उच्चतम न्यायालय ने उनकी ओर ध्यान देना शुरू किया तथा संविधान के प्रहरी के रूप में उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों ने केन्द्रीय जांच ब्यूरो की इन अपराधियों के खिलाफ मुकदमा न चला कर उन्हें संरक्षण प्रदान करने के लिए, खिंचाई की।

श्रीमन् आप यह भली प्रकार जानते हैं कि उच्चतम न्यायालय इस पर सिर्फ निगरानी रखे हुए है और केन्द्रीय जांच ब्यूरो के मुकदमों की दिन प्रति दिन सुनवाई कर रहा है तथा एक के बाद एक सुनवाई के बाद उनसे बार-बार इसकी और जांच करने को कहता है। न्यायपालिका द्वारा खिंचाई किए जाने और प्रताड़ित किए जाने के बाद, जब केन्द्रीय जांच ब्यूरो के एडवोट, निदेशक और अन्य अधिकारियों ने यह समझा कि उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीश भ्रष्टाचार समाप्त करने को कृतसंकल्प हैं, एक के बाद एक-हवाला, चन्द्रास्वामी, यूरिया और बिहार में चारा घोटालों के चालान दायर करने शुरू किए। उच्चतम न्यायालय ने वह काम किया जिसको करने की जिम्मेदारी सामान्यतः गृह मंत्री और विधि मंत्री की होती है।

अब एक दर्जन से अधिक मंत्रियों और संसद सदस्यों पर मुकदमा चल रहे हैं। इस साहसिक कदम के लिए मैं न्यायपालिका को बधाई देता हूं। उच्चतम न्यायालय ने एक ही नहीं अनेक मामलों में न्यायिक सक्रियता का प्रदर्शन किया है। इससे देश का, भारत के संविधान का और भारत के लोगों का मान बढ़ा है। इसलिए मैं इस अवसर पर उनकी सक्रियता और देश की 80 करोड़ जनता को घोटालों से बचाने के लिए उच्चतम न्यायालय, उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों तथा उच्च न्यायालय को बधाई देता हूं...**(व्यवधान)**

श्री ए.सी. जोस (इदुक्की) : मजिस्ट्रेटों का क्या हुआ? ...**(व्यवधान)** आप निश्चय ही एक जज हैं...**(व्यवधान)**

श्री पी. एम. सईद (लक्षद्वीप) : एक भूतपूर्व मुख्य न्यायाधीश जो न्यायाधीशों के हितों के विरुद्ध काम कर रहे हैं...**(व्यवधान)**

जस्टिस गुमान मल लोढा : मैं अब मजिस्ट्रेट का जिक्र करता हूं। उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों की प्रशंसा जुडीशियल मजिस्ट्रेटों पर भी समान रूप से लागू होती है। जुडीशियल मजिस्ट्रेट पदक्रम में बहुत नीचे आते हैं।

[हिन्दी]

श्री कल्पनाथ राय (घोसी) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे एक सवाल पूछना है। लोढा जी बहुत विद्वान व्यक्ति हैं, मैं उनका सम्मान करता हूं और मैं चाहता हूं कि लोढा जी ही जज बन जाएं। लोढा जी को जज मानते हुए मैं कहता हूं कि मेरा कोई दोष सदन में पाया जाए तो मुझे आज ही पार्लियामेंट से बाहर फांसी पर लटका दिया जाए। मेरे खिलाफ जितना जुल्म और ज्यादती की गई है, मुझे एक फर्जी टाडा केस में तीन महीने तक जेल में रहने दिया गया। पार्लियामेंट का मेम्बर होते हुए भी मुझे पार्लियामेंट को अटेंड नहीं करने दिया गया। मुझे जमानत नही दी गई। मुझे आम कैदियों के साथ जेल कस्टडी में लाया गया। 30-30 मर्डरों के मुलजिमों को जमानत कराने का पर्चा दाखिल करने का मौका दिया गया, लेकिन मुझे अपना पर्चा दाखिल करने के लिए जेल से नहीं छोड़ा गया। मैंने एप्लीकेशन दी कि मुझे मेरे क्षेत्र में जाने के लिए दो दिन का मौका दिया जाए, लेकिन जज ने मुझे मौका नहीं दिया। मुझे जितना जलील और अपमानित किया गया तथा जितना घुटनभरा व्यवहार मेरे साथ किया गया उतना इस धरती पर किसी के साथ नहीं किया गया होगा। मैं केवल आपको जज मानता हूं और कहता हूं कि अगर मेरा कहीं दोष साबित कर दें तो मुझे गांधी जी के स्टेच्यु के सामने फांसी दे दी जाए। कहीं कोई उन बातों की चर्चा नहीं होती। मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट की कोई हैसियत या इज्जत है? यहां कहते हैं "सोवरन पालियामेंट"। यह सोवरन पार्लियामेंट है और हम उस सोवरन पार्लियामेंट के मेम्बर हैं?

माफ कीजिएगा, 75 फीसदी एम.पी. हर बार चुनाव हार जाते हैं। 1989 में जो एम.पी. यहां जीतकर आए थे उनमें से 1991 में 75 फीसदी हार गए। 1991 में जो जीतकर आए थे उनमें से अबकी बार 330 हार गए। अगली बार जब पार्लियामेंट का चुनाव होगा तो फिर 330 हार जाएंगे। 5-7 परसेंट व्यक्तियों का ही दो-तीन बार एम.पी. बनने का मौका आता है और 90 परसेंट लोगों का जिंदगी में एक बार एम.पी. बनने का अवसर आता है। मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट के साथ, मेरे साथ जो व्यवहार किया गया है उसके कारण मैं अपनी आत्महत्या कर लूं या मर जाऊं? आप सब एम.पी. हैं, आप मेरे सम्मान की रक्षा करें। ...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : कल्पनाथ जी, कृपया...

(व्यवधान)

जस्टिस गुमान मल लोढा : माननीय सदस्य ने अपनी व्यथा और कथा जिस रूप में कही उसके बारे में मैं निवेदन करूंगा कि मैं व्यक्तिगत रूप से किसी भी विशेष केस के बारे में नहीं कहूंगा। इसका कारण यह है कि हमारी संसद...**(व्यवधान)**

श्री कल्पनाथ राय (घोसी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं एक बात कहना चाहता हूं। आज हिन्दुस्तान में अगर सबसे ईमानदार और सच्चा व्यक्ति है तो यही पब्लिक सर्वेंट हैं, जिनको हम मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट कहते हैं। इनसे ईमानदार और सच्चा व्यक्ति देश में नहीं हो सकता। इनके खिलाफ देश में एक अभियान छिड़ा हुआ है। आप कह रहे हैं हम गलत हैं, हम कह रहे हैं आप गलत हैं, पर ठीक नहीं है। ऐसे लोकशाही नहीं चलेगी...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : कल्पनाथ जी, अभी केस पैंडिंग है इसलिए इसके बारे में ज्यादा मत कहिए।

जस्टिस गुमान मल लोढा : माननीय उपाध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने अपनी व्यथा और कथा तथा अपने जजबात अपने हृदय से बड़े दर्द भरे शब्दों में कहे। आप जानते हैं कि हमारी यहां की कुछ मर्यादाएं हैं और नियम हैं। कोई भी मुकदमा, जो किसी कोर्ट में पैंडिंग

हो, सब-ज्युडिस हो, जिसके ऊपर कोई ज्युडिशिल मजिस्ट्रेट विचार कर रहा हो, उस समय उसके ऊपर नियमों के अनुसार पक्ष या विपक्ष में कोई टिप्पणी नहीं कर सकते।

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने वही कहा है।

श्री कल्पनाथ राय : मैंने ऐसा कुछ भी नहीं कहा।

जस्टिस गुमान मल लोढा : आपने जो कुछ कहा, वह सही भी हो सकता है और सही नहीं भी हो सकता है। मैं यहां पर उसका निर्णय न तो आपके पक्ष में और न आपके विपक्ष में कर सकता हूं, न करना चाहिए, न मुझे कुछ कहना चाहिए। यदि न्यायपालिका ने किसी के साथ में अन्याय किया है तो उसके लिए न्यायपालिका के एक जज, दूसरे जज, तीसरे जज, सुप्रीम कोर्ट में अपील, रिवीजन रिट-एप्लीकेशन कई सारे तरीके प्रोवाइडेड हैं। उनमें उनको न्याय मांगने का प्रयास करना चाहिए और न्याय लेना चाहिए।

यदि न्यायपालिका ने किसी प्रकार का अन्याय किया है, तो उस अन्याय के विरुद्ध न्यायपालिका की अपीलैट अथारिटी के पास गुहार करनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : इस इश्यू को यहीं छोड़ दीजिए।

जस्टिस गुमान मल लोढा : मैं निवेदन कर रहा था एक सैद्धान्तिक बात के ऊपर...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

श्री बीजू पटनायक (अस्का) : उपाध्यक्ष महोदय, वे इस तरह बोलते नहीं रह सकते। उनसे इस मुद्दे पर बोलना बन्द करने को कहें।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं पहले ही कह चुका हूं।

जस्टिस गुमान मल लोढा : उन्होंने क्या कहा मैं समझा नहीं। ...**(व्यवधान)** यह कहना अध्यक्षपीठ का काम है।

श्री बीजू पटनायक : मैं अध्यक्ष पीठ से इस मुद्दे पर बोलते चले जाने से रोकने का कह रहा हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं उनसे पहले ही कह चुका हूं।

[हिन्दी]

जस्टिस गुमान मल लोढा : उपाध्यक्ष महोदय, जो मैं निवेदन कर रहा था, उसमें मैं किसी भी एक व्यक्ति के बारे में नहीं कह रहा था और न ही किसी एक मुकदमे के बारे में मैं कह रहा था और न ही किसी एक न्यायाधीश के बारे में मैंने कहा। मैंने यह निवेदन किया था कि यह जो आर्डिनेंस और एक्ट न्यायाधीशों के बारे में आया है, मैं इस बारे में कहना चाहता हूं कि भारत के न्यायाधीशों ने भारत का नाम दुनिया में उज्ज्वल किया है, धवल किया है। इसके लिए मैं उनकी प्रशंसा करता हूं।

श्रीमान् हमारे पास निष्पक्ष और निडर जुडीशियरी है। आपने देखा कि पाकिस्तान में एक ही रात में भुट्टो को फांसी पर लटका दिया गया। बांग्लादेश में एक कानून बना कि राजनीतिक पार्टी के पक्ष में फैसला करेंगे, उन्हें रखा जाएगा, लेकिन बाद में हटा दिया गया। श्रीलंका में किस प्रकार हुआ, वह सब आपको मालूम है, लेकिन यहां, भारत में विश्व के अंदर न्यायपालिका के क्षेत्र में भारत का सिर ऊंचा किया है और आज जुडीशियल एक्टिविज्म जिस प्रकार से चल रहा है इस देश के अंदर, श्रीमान उसके बारे में आज एक विवाद चल रहा है। यह विषय आज यहां पर नहीं है, इसलिए मैं इसके ऊपर नहीं बोलूंगा, लेकिन मेरा निवेदन यह है कि जुडीशियल एक्टीविज्म आज इस हद तक क्यों पहुंच गया है, यदि इसके बारे में आप देखें और अपने गिरेबान में झांककर देखें, तो मालूम होगा। आज भारत के चाहे गृह मंत्री हों, राज्यों के मंत्री हों, डायरैक्टर प्रासीक्यूशन हो या इनवेस्टिंग एजेंसियां हों, जब वे अपना काम निष्पक्षता से नहीं करेंगी, तो न्यायपालिका ही एकमात्र सिल्वर लाइन है, गोल्डन लाइन है... **(व्यवधान)** आप कह सकते हैं। जब आपको बोलने का अवसर मिले, तब आप अपनी बात करें, लेकिन जो मैं इस समय कह रहा हूं, यह मेरा मत है।...**(व्यवधान)** श्रीमान यह मेरा मत है और मेरा यह कंसीडर्ड मत है कि विश्व के अंदर भारत की न्यायपालिका ने अपना स्थान ऊपर उच्चतम रखा है।

मैं एक निवेदन करना चाहता हूं कि अमेरिका के अंदर कुछ लोगों ने कहा और रूजवेल्ट ने एक ग्रेट जजेज को दिया कि न्यूडील लैजिस्लेशन को या तो मान लीजिए, यदि उसको इनवैलिड डिक्लेयर करते हैं, तो मैं कोर्ट को मेरे न्यायाधीशों से भर दूंगा। उन न्यायाधीशों ने डर के कारण घुटने टेक दिए और उसके ऊपर एक कहावत बनी। उन्होंने अपना निर्णय दिया और उसके कारण वे बच गए, लेकिन अमेरिका की न्यायपालिका के ऊपर एक काला धब्बा लग गया। "ए स्टिच इन टाइम सेव्स नाइन"

श्रीमान्, हमारे देश में न्यायपालिका के अंदर ऐसे हजारों केसेज हैं जब आर्डिनेंसेस को संविधान के खिलाफ घोषित किया गया और कांस्टीट्यूशन में अमेंडमेंट लाए गए। चाहे वह लैंड रिफार्म का हो, नैशनलाइजेशन का हो या नाइंथ शेड्यूल के अंदर हो, लेकिन यह इस बात की ओर इंगित करता है कि भारत के न्यायाधीशों ने समय-समय पर न्यायपालिका के उच्चतम स्टेंडर्ड को रखा है।

हां, यह अवश्य है, कभी-कभी सब जगह जिस पकार से ब्लैकशिप होते हैं तो न्यायालय में ब्लैकशीप न हो। न्यायालय में कोई अपवाद न हो, ऐसा कहना भी उचित होगा। अपवाद यहां पर हुए हैं और अपवाद होने के कारण से आपको पता होगा कि यहां पर प्रिवि पर्सेज का जजमैंट हुआ था। प्रिवि पर्सेज के एक्जीक्यूटिव ऑर्डर से खत्म करने की आज्ञा को निरस्त कर दिया। उसके पश्चात् तीन सुप्रीम कोर्ट के जजों को सुपरसीड किया गया और जो कनिष्ठ था, उसको वरिष्ठ बनाया गया। वह इसलिए बनाया गया क्योंकि उसने उसके अंदर सरकारी पक्ष में निर्णय दिया था। ऐसे भी कहीं-कहीं पर ब्लैकशीप आये हैं।

श्रीमान् मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि आप किसी ठेले वाले के पास खड़े हो जाईए, किसी बस में बैठ जाइये या ट्रेन में बैठिये तो आपको यह सुनने को मिलेगा कि यह हिन्दुस्तान का निडर

न्यायपालिका है और उसने सही रूप से इसमें उन लोगों के खिलाफ कार्यवाही शुरू की है। जो लोग अपने का दुरूपयोग कर घोटाले कर रहे हैं। मैं इस संसद का सदस्य हूं, मेरी बहुत गरिमा है। मैं बहुत सही स्थान पर हूं लेकिन मैं कानून से ऊपर नहीं हूं। ये सारे ज्यूरिस्ट ने कहा कि कानून राजाओं का राजा है और जिसके कारण से कमजोर से कमजोर, निर्बल से निर्बल दलित, उत्पीड़ित, त्रसित व्यक्ति भी एक बड़े से बड़े राजा महाराजा, मुख्यमंत्री, प्रधानमंत्री, गवर्नर तक से मुकाबला कर न्याय ले सकता है। आपने देखा होगा कि गवर्नर को इस्तीफा देना पड़ा। एक नहीं दो-दो गर्वनर को इस्तीफा देना पड़ा। दर्जनों मंत्रियों को इस्तीफा देना पड़ा और यह सब क्यों हुआ? इस कानून के राज के अंदर रुल ऑफ लॉ और रूल आफ लॉ को एडमिनिस्टर करने के लिए सुप्रीम कोर्ट और हाई कोर्ट के जजों ने बहुत ही हिम्मत के साथ, बहुत ही ताकत के साथ, बोल्डनैस के साथ उन्होंने अपना निर्णय देना प्रारम्भ किया।

न्यायपालिका के लिए मैं कहना चाहता हूं लेकिन हमारे माननीय सदस्य कहते हैं कि आप ज्यादा तारीफ मत कीजिये। हो सकता है उनके विंचारों में कुछ भिन्नता हो। विचारों की भिन्नता यह अनेकान्तवाद, यह हमारे लोकतंत्र का बहुत अच्छा प्रहरी है और विचारों की भिन्नता से किसी प्रकार से कभी भी मन में कटुता नहीं आती। लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि आज की जो स्थिति है, उसके अंदर हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट के जजों के बारे में जितनी सुरक्षा व सुविधाएं हम प्रदान करें, उतनी सुविधायें प्रदान करें, वे बहुत आवश्यक हैं और वे हमें प्रदान करनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, संसद सदस्य होने के नाते मैं निवेदन करना चाहूंगा कि मेरे साथ यदि कोई अन्याय भी हो गया तो यह अन्याय गुमान मल लोढ़ा के साथ हुआ है और उसी तरह कल्पनाथ राय की यदि अन्याय का प्रतिफल, बाहर जो कानून में है, उस प्रकार से उस अन्याय के खिलाफ जेहाद करना चाहिए, उस अन्याय के खिलाफ खड़े होना चाहिए। अपने अधिकार को सुरक्षित रखना चाहिए। मैथिली शरण गुप्त ने कहा है :

अधिकार खोकर कर बैठ रहना, यह महा दुष्कर्म है।
न्यायार्थ में बंधु को भी दंड देना धर्म है।
इस बात पर पांडवों का कौरवों से रण हुआ
जो कल्पांत का कारण हुआ।

उस अधिकार को आप पूर्ण रूप से काम में लीजिये, ज्यूडिशयरी में लीजिये और अन्य फोरम में लीजिये। यदि कहीं पर अन्याय हुआ है तो उस अन्याय का उपार्जन कीजिये। लेकिन मैं एक बात निवेदन करना चाहता हूं कि आज यदि हम यह कहें कि हमारे मूल्यों को रखने के लिए, राजनैतिक जीवन के अंदर आदर्श मूल्यों को रखने के लिए यदि हम अपने स्वार्थों को छोड़कर के और अपना विशेष पद, जो हमें जनता द्वारा दिया गया है, उसको छोड़कर के जनता की अदालत से न्यायालय की अदालत में जाकर अपने को निरपराध साबित करें तो यह कहने में मैं कोई अपराध नहीं करता। यह कहने में कोई अतिशयोक्ति नहीं करता। यह मैं किसी दुर्भावना से नहीं कहता क्योंकि यह संसद का पद एक लाइसेंस नहीं है कि मैं सारे कानून को तोड़-फोड़कर और अपने आपको निर्दोष क्लेम करूं। यह प्रिविलेज में नहीं लिखा है। यह प्रिविलेज नहीं है कि कोई भी कानून कहीं पर मेरे पास मेरे खिलाफ नहीं आया है। मेरे व सांसदों के, मंत्रियों के सुरखाब पर नहीं हैं।

कानून के राज के अन्दर, रूल ऑफ लॉ के अन्दर हमारे महा-मनीषियों ने, जिन्होंने देश के लिए कुर्बानी की थी, रूल ऑफ लॉ रखा है, रूल ऑफ जंगल नहीं रखा। वह युग था जब राजा का कानून होता था और वह कानून डिक्टेटोरियल होता था, सामंतवादी होता था, आतंकवादी होता था, उससे शोषण होता था, जनता के ऊपर अन्याय, अत्याचार होता था। लेकिम आज उस अन्याय और अत्याचार को समाप्त करके भारत की स्वतंत्रता के साथ हमने संविधान को बनाया है। यह बात हमारा संविधान कहता है। जब संविधान यह कहता है तो मैं समझता हूं कि हमें उन न्यायाधाशों के प्रति पूर्ण श्रद्धा, प्रशंसा व्यक्त करनी चाहिए। यहां मैं यह भी कहना चाहूंगा कि जहां हम सुप्रीम कोर्ट और हाई कोर्ट के न्यायाधाशों के लिए चिन्ता करते हैं, वहीं छोटे-छोटे मुन्सिफ होते हैं। मैंने एक लेख लिखा था-'मुन्सिफ-दे हैव नॉट्स' उसका अर्थ यह था कि एक गरीब मुन्सिफ गांव में जाता है तो उसको वहां जाने के लिए कोई साधन नहीं होता। वह टांगा या साईकिल रिक्शा करता है। रहने के लिए मकान नहीं होता तो किसी के घर में जाकर किराए का मकान लेता है। लेकिन वही आदमी, जो किराए पर मकान देता है, पार्टी बनकर उसके कोर्ट में आता है तो निष्पक्ष न्याय कैसे होगा। इसलिए लोव्येट इन दी लेडर की जब हम बात करते हैं कि गरीब का, दलित का, निर्बल का, कमजोर वर्ग का, उत्पीड़ित का और यहां पर इस राष्ट्र में समानता, गौरव से रहने का प्रीऐम्बल लिखा हुआ है, वहां उस मुन्सिफ की भी चिन्ता करनी चाहिए जो गांव-गांव में भटकता है, जंगल-जगल में भटकता है, डगर-डगर में रहता है और जिसको रहने की सुख-सुविधा नहीं मिलती। उनके लिए मकान मिलना चाहिए, सुख-सुविधाएं मिलनी चाहिएं ताकि वह निष्पक्ष होकर निर्णय दे सके।

मैं यह भी कहना चाहूंगा कि हमने अपने कौन्स्टीट्यूशन में जूडीशियरी और ऐग्जीक्यूटिव का सैपरेशन करने की बात कही है। वह हमने बहुत हद तक किया भी है। लेकिन परसों जब मैं पाली में अपनी कौन्स्टीटुऐंसी में गया तो मेरे हृदय में बड़ी वेदना हुई, बड़ी चिन्ता हुई कि जुडिशियरी के सैपरेशन न करने के कारण, धारा 107, 151, 122 का अधिकार एस.डी.एम. को देने के कारण किस प्रकार से गरीब पर अत्याचार होता है। महाराजा उमेद मिल्स, पाली के मजदूर हड़ताल पर थे। हड़ताल के बाद वहां के मालिकों ने लॉक आउट कर दिया। लॉक आउट करने के साथ ही कई मजदूरों को जेल में डाल दिया।...(व्यवधान) एस.डी.एम. ने एक आर्डर दिया, उसमें ऐडमिनिस्ट्रेटिव मैजिस्ट्रेट ने लिखा कि 50-50 हजार रुपये की चार जमानतें हर मजदूर द्वारा प्रस्तुत की जाएं।...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : वे संकल्प पेश करने वाले हैं।

[हिन्दी]

जस्टिस गुमान मल लोढा : यदि आपके मन में वेदना हो, यदि मजदूर के लिए, कमजोर वर्ग के लोगों के लिए, निर्बल के लिए, दलित के लिए कोई भावना हो तो सुनने का कष्ट करें।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

डा. असीम बाला : इस विधेयक के लिए कुल एक घण्टे का समय आवंटित किया गया है और वे 35 मिनट ले चुके हैं।

[हिन्दी]

जस्टिस गुमान मल लोढा : मजदूर को कहा जाता है कि 50-50 हजार रुपये की चार जमानतें पेश करो।...**(व्यवधान)** वह दो लाख, चार लाख कहां से लाएगा।

उपाध्यक्ष महोदय : एक बिल के लिए एक घंटा ऐलॉट किया गया है। आप कनक्लूड करने की कोशिश कीजिए।

जस्टिस गुमान मल लोढा : मैं कनक्लूड कर रहा हूं। यह प्रसंग आ गया, संविधान में लिखा है कि जूडियशिरी का ऐग्जीक्यूटिव से सैपरेशन होना चाहिए। मैं यह सैद्धांतिक बात कह रहा हूं।... **(व्यवधान)** मेरे हृदय में कुछ वेदना थी, कुछ जज्बात थे, कुछ टीस थी, कुछ पुकार थी, कुछ चीत्कार थी तो मैंने कुछ बात कही। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि यह बिल पारित किया जाए, मैं इसका विरोध नहीं करता। ऑर्डिनैंस मेकिंग अथॉरिटी कौन्स्टीट्यूशन का भविष्य में दुरुपयोग न किया जाए। मैं अपना स्टैटूटरी जैजोलूशन वापिस ले लूंगा लेकिन भविष्य में कम से कम तीन-तीन बार ऑर्डिनैंस लाकर ऑर्डिनैंस मेकिंग पावर का प्रोस्टीट्यूशन करना और राष्ट्रपति को इस रबर स्टाम्प की स्थिति में लाना कि उनके अधिकार के बारे में हमको चिन्ता हो कि उसका मिसयूज किया जा रहा है, यह उचित नहीं है। इस बिल को पारित कर दिया जाए।

लेकिन मैं लॉ मिनिस्टर से कहना चाहूंगा कि भविष्य में वह छोटे से, गरीब, निर्बल, कमजोर मुंसिफ मजिस्ट्रेट, डिस्ट्रिक्ट जज, उनकी सुविधाओं के लिए ध्यान दें, क्योंकि वह बेडरॉक है, वह चट्टान है, वह नींव है, जिसके ऊपर न्यायपालिका की सारी इमारत खड़ी है। यदि हम नींव की ओर ध्यान नहीं दें, यदि कमजोर लोगों की ओर ध्यान नहीं दें, केवल हम बड़े-बड़े सुप्रीम कोर्ट और हाई कोर्ट के जजेज की सुविधाओं पर ध्यान दें तो यह समानता नहीं होगी, यह समता नहीं होगी, यह असमानता होगी। समता के लिए और असमानता समाप्त करने के लिए इस ओर ध्यान दिया जाये।

मैं इन शब्दों के साथ बिल का समर्थन करता हूं। आर्डिनेंस भविष्य में न लायें, इस प्रकार से निवेदन करता हूं और भारत की न्यायपालिका को एक बार और बधाई देता हूं कि उन्होंने हिम्मत और ताकत के साथ इस भारत की जनता को एक बार भ्रष्टाचार से रहित करने का प्रण उठाया है, जैसे कि भगवान राम ने एक बार कहा था कि मैं समाज को दुष्टविहीन कर दूंगा, भू को, धरती को दुष्टों से, राक्षसों से विहीन कर दूंगा, वही सुप्रीम कोर्ट ने आज खम ठोककर कहा है कि निशिचरहीन करहुं महि, कर उठाए भुजदण्डों।...**(व्यवधान)** आप कोर्ट में थोड़े ही हैं। आप अपराधी हैं क्या? आपको क्या चिन्ता हो गई? क्या आप भी अपराधी हैं?

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय विधेयक पेश करें।

विधि कार्य, विधायी विभाग और न्याय विभाग के राज्य मंत्री (श्री रमाकांत डी. खलप) : मैं प्रस्ताव करता हूं :—

> "कि उच्चतम न्यायालय न्यायाधीश (सेवा शर्त) अधिनियम, 1958 और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा शर्त) अधिनियम, 1954 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर 11 जुलाई, 1996 को लोक सभा में पुरःस्थापित किए गए रूप में विचार किया जाए।"

यह विधेयक उच्च न्यायालय और उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों के पैट्रोल का कोटा और आतिथ्य भत्ते को बढ़ाने की विशेष इच्छा से पुरःस्थापित किया गया है। न्यायाधीशों की सेवा शर्तों में समय समय पर काफी सुधार किया गया है और यह विधेयक भी उसमें और सुधार करने के प्रति हमारी इच्छा का परिणाम है।

पेट्रोल के मूल्य में समय-समय पर वृद्धि हुई है। इन दिनों न्यायाधीशों को गोष्ठियों और सम्मेलनों में भाग लेने के लिए अधिक यात्रा करनी पड़ती है। मुख्य न्यायाधीशों और न्यायाधाशों को एक समयावधि के बाद न्यायिक अधिकारियों और 'बार' के सदस्यों के साथ बैठकें भी करनी पड़ती हैं। खान-पान की वस्तुओं और पैट्रोल के मूल्य में हुई वृद्धि को ध्यान में रखते हुए उपर्युक्त अधिनियम में संशोधन करना आवश्यक हो गया है ताकि मुख्य न्यायाधीशों और न्यायाधीशों के आतिथ्यों भत्ते और सवारी भात्तों में वृद्धि की जा सके।

इसलिए मैं आशा करता हूं कि सभा इस संशोधी विधेयक का पूरे मन से समर्थन करेगी।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :—

> "कि यह सभा राष्ट्रपति द्वारा 21 जून, 1996 को प्रख्यापित उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा शर्त) संशोधन तीसरा अध्यादेश, 1996 (1996 का संख्यांक 29) का निरनुमोदन करती है।"

> "कि उच्चतम न्यायालय न्यायाधीश (सेवा शर्त) अधिनियम, 1958 और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा शर्त) अधिनियम, 1954 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

अब वित्त मंत्री श्री पी. चिदम्बरम केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को अन्तरिम राहत पर एक वक्तव्य देंगे।

अपराह्न 5.39 म.प.

मंत्री द्वारा वक्तव्य

केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को अंतरिम राहत

वित्त मंत्री तथा कम्पनी कार्य मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम) : उपाध्यक्ष महोदय, सदन को सूचित करते हुए मुझे अपार हर्ष है कि वेतन आयोग और कर्मचारी पक्ष के प्रतिनिधियों के साथ हुए हमारे विचार-विमर्श के आधार पर हमने केन्द्रीय कर्मचारियों को अंतरिम राहत की एक और किस्त देने और यदि यह संभव हो तो इस सम्बन्ध में उचित सिफारिश देने के लिए वेतन आयोग से अनुरोध किया था। वेतन आयोग द्वारा संस्तुत और सरकार द्वारा स्वीकृत ऐसी किसी भी राशि को पूर्णतः वेतन आयोग की अंतिम रिपोर्ट में समायोजित और शामिल किया जाएगा। उपर्युक्त फार्मूला सभी पार्टियों को स्वीकार्य है।

वेतन आयोग ने यह भी सूचित किया है कि माह सितम्बर, 1996 के अंत तक उनकी अंतिम रिपोर्ट आने की आशा है।

श्री बीजू पटनायक : क्या आपको 5000 करोड़ रुपये मिल गया है।

श्री पी. चिदम्बरम : इसका केवल समायोजन करना है।

श्री बीजू पटनायक (आस्का) : समायोजन, से आपका क्या अर्थ है क्या इसका अर्थ अधिक आय है?...**(व्यवधान)**

श्री पी. चिदम्बरम : नहीं, यह अन्तिम प्रतिवेदन की सिफारिशों में समायोजित कर दिया जाएगा।

[अनुवाद]

अपराह्न 5.40 बजे

उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा की शर्तें) संशोधन तीसरा अध्यादेश, 1996 के निरनुमोदन बारे में सांविधिक संकल्प

और

उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय न्यायाधीश (सेवा की शर्तें) संशोधन विधेयक, 1996—जारी

श्री बीजू पटनायक (आस्का) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं केवल एक मिनट लूंगा। इस विधयेक के बारे में मैं केवल इतना कहना चाहता हूं कि न्यायाधीशों को कुछ और अधिक भत्ते आदि दिए जाने चाहिए। जैसा कि आपने कहा इस विधयेक के लिए एक घंटे का समय अबंटित किया गया है, हमें इस विधेयक को बिना चर्चा के पास कर सभा की आज की कार्यवाही स्थगित कर देनी चाहिए। पैट्रोल आदि का मूल्य बढ़ने के कारण और अधिक भत्ते देने की बात है। हमें इसे पास कर देना चाहिए। राष्ट्र को उनका आभारी होना चाहिए क्योंकि वे उसके लिए अच्छा कार्य कर रहे हैं। इसलिए हमें भी उनका ध्यान रखना चाहिए। उन्हें भी सभी वृद्धियों का लाभ मिलना चाहिए। हमें यह विधेयक बिना चर्चा के पास कर देना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे पास छः सदस्यों की सूची है, जो बोलना चाहते हैं।

[हिन्दी]

श्री सत्य पाल जैन (चंडीगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, श्री बीजू पटनायक ने जो सुझाव दिया है मैं ऐसा महसूस करता हूं कि जिस भावना के साथ वे कह रहे हैं उसी भावना से यह सदन इस विधेयक के बारे में कुछ बात करना चाहता है। इसलिए वे समय की बात कर रहे हैं। अगर ज्यूडिशरी के बारे में उनकी इतनी हाई थिंकिंग है कि बना चर्चा के वे इस बिल को पास करना चाहते हैं तो मैं थोड़ा ज्यूडिशियल सिस्टम के बारे में आपसे कहना चाहता हूं, वह थोड़ा सहायक ही होगा। इसलिए हमें भी थोड़ा कहने का मौका दें।

विधायिका, कार्यपालिका और न्यायपालिका, इन तीन खम्भों पर हमारा समाज खड़ा है, ऐसी हम सब लोगों की मान्यता है। मैं किसी पार्टी या सरकार की बात नहीं करना चाहता। जहां तक जजेज की सैलरी का प्रश्न है, मैं यह महसूस करता हूं कि हमें दलगत राजनीति से ऊपर उठकर इस पर विचार करना चाहिए। इस देश का दुर्भाग्य यह है कि कार्यपालिका और विधायिका के बारे में आम समाज की अवधारणा कमजोर हुई है और दोनों के बारे में आम समाज में कमी आई है। उसमें किसी एक को दोष नहीं दिया जा सकता। मैं कोई व्यक्तिगत या किसी दल की बात नहीं कर रहा। मैं संस्था की बात कना चाहता हूं। आज तक यह मानकर चल रहे थे कि कार्यपालिका को विधायिका कंट्रोल कर रही है, लेकिन वास्तविकता यह बनी है कि चाहे वह किसी प्रदेश का मुख्य मंत्री हो या देश का प्रधान मंत्री हो, आज विधायिका कार्यपालिका को कंट्रोल नहीं कर रही है, आज कार्यपालिका विधायिका को कंट्रोल कर रही है। चाहे वह किसी भी प्रदेश में किसी भी दल की सरकार हो। उसके कारण समाज में कार्यपालिका का और विधायिका का जो रोल होना चाहिए था उसके अंदर कमी आई है। अभी हमारे हिमाचल प्रदेश के सदस्य कह रहे थे कि जजेज काम नहीं करते हैं, कुछ का कहना था कि जजेज अपनी ड्यूटी को प्रोपर प्रोफार्म नहीं करते। मैं दो बातें कहना चाहता हूं। दुर्भाग्य से देश के अंदर जो नैतिक पतन आया है वह सब जगह पर आया है। कहीं कम आया है और कहीं ज्यादा आया है।

[अनुवाद]

कहीं इसका प्रतिकूल प्रभाव कम रहा है और कहीं अधिक। पर इसने समाज के सभी वर्गों पर बुरा प्रभाव डाला है। हमें इसे स्वीकार करना चाहिए।

[हिन्दी]

फिर भी मेरा मानना है कि अभी भी ज्यूडिशरी सिस्टम और हमारे जज बाकी सिस्टम्स की अपेक्षा अधिक अच्छा काम कर रहे हैं। मैं

15-16 साल से वकील हूं। हमारे यहां बहुत अच्छे जज थे जो किसी समय सक्रिय राजनीति में भी रहे। हमारे यहां हाई कोर्ट में ऐसे जज भी रहे जो पहले विधान सभा के अध्यक्ष भी थे। लेकिन जज के नाते उन्होंने जो जजमेंट दीं वह बहुत ही रिमार्केबल रही। हमारे यहां एक विधवा ने पोस्ट कार्ड लिख दिया कि मेरा पति मर गया, मुझे पेंशन नहीं मिली, ग्रेच्युटी नहीं मिली तो हाई कोर्ट के जज ने उस पोस्ट कार्ड को रिट पीटिशन में कन्वर्ट करके फैसला दिया। मुझे याद है कि एक जज मेला राम शर्मा थे। एक लेडी ने रिट की कि मेरे पति को मरे 15 साल हो गये, लेकिन मुझे पेंशन नहीं मिली।

श्री संतोष मोहन देव (सिल्चर) : कौन से हाई कोर्ट की बात कर रहे हैं।

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर) : हमारे गुमान मल जी ने भी ऐसा फैसला दिया था।

श्री सत्य पाल जैन : मैं पंजाब-हरियाणा हाई कोर्ट की बात कर रहा हूं। मैं कहना चाहता हूं कि आज ज्यूडिशरी में भी यह प्राब्लम आने लगी है। मैं समझता हूं कि इस बिल की भावना भी वही है। आज सबसे बड़ी आवश्यकता यह है कि ज्यूडिशरी में टेलेंटेड लोग आने चाहिए। कल्पनाथ जी भी शिकायत कर रहे थे। लेकिन ज्यूडिशरी में भी यह प्राब्लम आ रही हैं इसका मुख्य कारण यह है कि जो भी मुख्य वकील है, अच्छा वकील है, उसको अपनी वकालत में इतनी फीस और सुविधाएं मिलती हैं और जज बनने के बाद उन सुविधाओं में इतनी कमी आती है।

आज जज बनने के बारे में दो बार विचार करता है कि मैं जज बनूं या नहीं। इसलिए जब तक आप जजों को पूरी सुविधा नहीं देंगे, उनको अच्छा वेतन नहीं देंगे, तब तक टेलेंटिड लोग इसमें नहीं आएंगे और जब टेलेंटिड लोग नहीं आएंगे तो उसके कारण से जो दूसरे प्रलोभन समाज में आने लगे हैं उनके वयरस जुडिशरी को भी प्रभावित कर सकते हैं इसलिए यह आवश्यक है कि जजों को, जुडिशियरी को सही एलाउँसिज देने की बात करें। यह जो सुझाव आया है कि 150 लीटर पैट्रोल को 200 लीटर कर देंगे या 3000 से बढ़ाकर साढ़े तीन हजार कर देंगे, यह बहुत कम है लेकिन हम इसका भी स्वागत करेंगे ताकि टेलेंटिड लोग इसमें आए। होई कोर्ट में हमारे बहुत से प्रोमिनेंट एडवोकेट हैं जो पार्लियामेंट को भी संबोधित कर चुके हैं, जब उनके कहा गया कि आप जज बनें तो उन्होंने कहा कि हम जज बनकर क्या करेंगे। जितनी तनख्वाह जज को देते हैं उससे ज्यादा मैं अपने मुंशी को दे देता हूं। मैं इक्नोमिक पॉइंट ऑफ व्यू से इस बात का जिक्र कर रहा हूं।

एक बात का जिक्र, जुडिशियल एक्टीविज्म का जिक्र लोढ़ा जी ने भी किया। उसकी बहुत चर्चा हो रही है। मैं इसके दो पक्षों की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह बात सही है कि अगर जजों को अपनी पावर जरूरत से ज्यादा एक्सरसाइज करने की आदत पड़ जाती है तो यह सिस्टम के लिए अच्छी बात नहीं है क्योंकि दुर्भाग्यपूर्ण बात यह है कि जजों पर कोई नियंत्रण नहीं है। अगर पॉलिटिकल आदमी गलत काम करता है तो कल उसे चुनाव में जाना पड़ेगा, उसे अपने संसदीय क्षेत्र में भी जाना पड़ेगा और लोगों की आलोचनाओं का सामना करना पड़ेगा। अखबार उसकी आलोचना कर सकते हैं, जनता उसकी आलोचना कर सकती है। लेकिन एक बात के लिए हमें जुडिशियल सिस्टम को बधाई देनी पड़ेगी कि चाहे भ्रष्टाचार के मामले में किसी भी पार्टी का आदमी हो, भ्रष्टाचार के खिलाफ हिंदुस्तान में और बहुत सारे दूसरे मुद्दों पर हमारे जजों ने जो एक्शन इनीशिएट करवाया है उसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। मैं किसी पार्टी के मामले में जाना नहीं चाहता हूं। पूर्व मंत्रियों, प्रधानमंत्री पर, संसद सदस्यों पर, विधायकों पर चाहे "ए" केस हो या "बी" केस हो उन पर आरोप लगे और सुप्रीम कोर्ट को दिशा-निर्देश देने पड़े कि आप केस रजिस्टर करें, कार्रवाई करें। जबकि ऐसे मामले में सामान्य रूप से केस रजिस्टर होना चाहिए था। आप किसी पुलिस स्टेशन में जाएं। आप वहां जाकर यह कहें कि फलां आदमी ने मेरी बहन के साथ बलात्कार किया है या फलां आदमी ने मेरी यह चीज चोरी की है या फलां आदमी ने कत्ल किया है तो पुलिस स्टेशन का सबसे पहला कार्य यह है कि वह एफ. आई.आर. दर्ज करेगा। लेकिन इस देश में 1984 के दिल्ली दंगों में 12-12 साल तक एफ.आई.आर. दर्ज नहीं हुई। इससे बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण बात पर कोई नहीं हो सकती। इसलिए सुप्रीम कोर्ट के जजों ने जो निर्णय दिया है वह स्वागत-योग्य है। इसी तरह से मकानों के मामले में भी निर्णय स्वागत-योग्य है। एक बार जिसका मकान मिल जाता था वह खाली नहीं करता था। लोग सर्टिफिकेट बनवाकर लाते थे। बिल्कुल झूठे बहाने, जैसे मुझे हार्ट-प्राब्लम है और मुझे मैडिकल चैक-अप कराना है आदि-आदि। सुप्रीम कोर्ट ने निर्णय दिया कि आप दो महीने में मकान खाली कर दें। अगर नहीं करेंगे तो आप मार्किट रेंट अदा करें। ऐसे बहुत सारे निर्णय हैं जो सप्रीम कोट के जजों ने दिये, जिसके कारण लोगों के मन में सम्मान बढ़ा है और इसको आगे कायम किया जाना चाहिए। लोढ़ा जी ने एक बात और कही है और मैं उसका समर्थन करना चाहता हूं। चूंकि हम पार्लियामेंट में हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट के जजों की सर्विस कंडीशन चाहते हैं इसलिए बार-बार हमारा ध्यान उस तरफ जा रहा है। हालांकि कम गया है। श्री रमाकांत जी ने कहा कि 1984-85 के दस साल के बाद अमेंडमेंट की बात आई है।...**(व्यवधान)** अध्यक्ष महोदय, नीचे कचहरी में बैठे लोगों, सब जज, डिस्ट्रिक्ट जज़, एडीशनल जज, सभी को मैंने देखा है कि जब हम उनके यहां पेश होते हैं तो उन्होंने प्रिंटिड शर्ट पर ब्लैक टाई लगाई होती है। वे कहते हैं कि हम क्या करें। दो हजार, ढाई हजार, तीन हजार में अगर आप उम्मीद करें ...**(व्यवधान)**

श्री कल्पनाथ राय : मैम्बर पार्लियामेंट की सर्विस का स्टेटस क्या है?

सत्य पाल जैन : मैं आपका जबाव दे रहा हूं।

श्री कल्पनाथ राय : मैम्बर पार्लियामेंट से ज्यादा गरीब कौन है हिंदुस्तान में। मैं सोमनाथ चटर्जी को पंच मानना चाहता हूं। वे कम्युनिस्ट पार्टी के हैं।

मेरे घर में रोज 500 आदमी उत्तर प्रदेश और बिहार से आते हैं। मैं क्षेत्र में जाता हूं तो मेरे मित्र क्षेत्र के लोग कहते हैं कि चाय पीजिए, खाना खा लीजिए। अगर मेरे क्षेत्र के लोग मेरे घर में आते हैं तो मैं

चाय तक नहीं पूछ सकता क्योंकि मेरी इतनी तनख्वाह नहीं है कि मैं उन्हें चाय पूछ सकूं। संसद सदस्य की यह सैलरी है।

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : मैं सी.पी.एम. पार्टी से हूं। मैं पूरी तनख्वाह पार्टी को दे देता हूं। फिर भी मैं अच्छी हालत में हूं।...**(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : आप उन्हें पहले बोलने दीजिए।

(व्यवधान)

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : अगर न्यायपालिका न होती तो चारे घोटाले का क्या होता।

श्री राजेश रंजन उर्फ पप्पू यादव (पूर्णिया) : कल्पनाथ जी ने संसद सदस्यों की गरिमा का सवाल उठाया है...**(व्यवधान)** आप इतनी तरफदारी मत कीजिए।

श्री सैयद मसूदल हुसैन : मैं आप जैसे बड़े लोगों के घर से नहीं हूं। मैं छोटे से घर से आया हूं। मेरा पहले जो स्टैंडर्ड था, अभी भी वहीं स्टैंडर्ड है। मेरे घर में न टी.वी. है, न फ्रिज है और न ही गैस है। आप वी.पी हाउस में आकर देख सकते हैं।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी : यह क्या हो रहा है? कृपया सदन में शान्ति स्थापित करें।

[हिन्दी]

श्री कल्पनाथ राय : क्या साढ़े चार लाख में मैम्बर आफ पार्लियामेंट चुनाव जीत सकता है? कोई नहीं जीत सकता है। ईश्वर की शपथ लेकर कोई मुझे बता दे जो साढ़े चार लाख में चुनाव जीतकर आया हो।

श्री राजेश रंजन उर्फ पप्पू यादव : एक अफसर अपने बच्चों के बर्थडे में कई लाख रुपए खर्च कर देता है। वह एक साल में 10 करोड़ रुपए कमा लेता है। आप अफसरों की तरफदारी कम कीजिए। ...**(व्यवधान)**

प्रो. रासा सिंह रावत : सत्य हमेशा कड़वा लगता है।

श्री सत्य पाल जैन : डिस्ट्रिक्ट जजेज और जुडिशियल मजिस्ट्रेट की कंडिशन्स आफ सर्विस के बारे में विचार करना चाहिए क्योंकि पिछली सरकारों ने लम्बे अर्से से उनकी कंडिशन्स आफ सर्विस के बारे में विचार कर कोई सुधार नहीं किया है।

बहुत से सदस्यों ने और स्वयं कल्पनाथ जी ने इस बात का जिक्र किया।...**(व्यवधान)** मैं रूलिंग पार्टी की बात कर रहा हूं। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि संसद सदस्यों के भी एलांउस बढ़ने चाहिएं। कल्पनाथ जी तो वरिष्ठ सदस्य हैं लेकिन मैं तो पहली बार आया हूं। अगर आप चाहें तो इस संबंध में अमैंडमेंट ला सकते हैं। उन्हें कोई नहीं रोकेगा लेकिन आप एक बात का ध्यान रखें कि हमारे देश में जो बड़ा होता है, उसको सैक्रिफाइज करना पड़ता है। हम लोगों के नुमाईंदे हैं और हम सारे देश की नुमाईंदगी कर रहे हैं। सारा देश हमारी ओर देखता है। इस देश में कुर्बानी भी बड़े आदमियों ने की है। दीवारों में बच्चे गुरू गोविन्द सिंह जी के चिनवाए गए थे, बनवास में राम को जाना पड़ा था, जन्म के तुरन्त बाद कृष्ण घर से बाहर रहे थे, महात्मा गांधी को गोलियां लगी थी। जिन लोगों ने समाज को आदर्श देना है, उनको कुर्बानी देनी पड़ेगी। अगर आप सोचेंगे कि कि हम समाज को आइडलिज्म भी दें और सैक्रिफाइज न करें, मैं क्षमा चाहता हूं, शायद हमारी मानसिकता ठीक नहीं है। अगर समाज को आदर्श देना है तो व्यक्तिगत तौर पर दिक्कतें और परेशानियां बर्दाश्त करनी पड़ेगी। इसके बिना हमारा गुजारा नहीं है। नए संसद सदस्यों का जो ओरियंटेशन प्रोग्राम हुआ, वहां भी यह विषय उठा। मैं हाई कोर्ट का वकील रहकर आया हूं। मैं महसूस करता हूं कि एम.पीज. को जो सैलरी एवं एलाउंस मिलता है...**(व्यवधान)**

श्री राजेश रंजन उर्फ पप्पू यादव : आपसे कम मिलता है।

श्री सत्य पाल जैन : आप पहले मरी बात सुन लीजिए। मैं पार्टी से ऊपर उठकर बार कर रहा हूं। मैं पार्टी से ऊपर उठकर बात कर रहा हूं। मैं पार्टी की बात नहीं कर रहा हूं।...**(व्यवधान)** श्री चटर्जी जी यहां बैठे हुये हैं। मुझे बहुत ही दुख होता है और हमारा यह दुर्भाग्य है कि हम हर बात को पालिटिकल कलर दे देते हैं जिसके कारण जो अच्छी बातें निकलनी चाहिये, वे नहीं निकल पाती। वकालत में यदि कई बार एक वकील बेईमानी करता है, तो उसके विरुद्ध कार्रवाई करें। यदि जज करप्शन करता है तो उसके खिलाफ इम्पीजमेंट मोशन ले आईये। हर चीज का रास्ता है। अगर आपके बर्थडे पर कोई एक करोड़ रुपया देता है तो उसके एक्सपोज करिये। मेरा मतलब यह है कि यदि एक जज को 50 लीटर पैट्रोल फालतू मिलता है तो उसका आप विरोध क्यों करते हैं। इसलिये मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप जरा इस चीज से ऊपर उठकर देखिये और सोचिये। मैं इस हाउस में अपनी पार्टी की तरफ से आया हूं। परन्तु हमें सारे सिस्टम के बारे में सोचना है। मेरा ख्याल है कि आप यंग हैं और इस हाउस में पहली बार या दूसरी बार आये होंगे। कभी इस बात से ऊपर उठकर सोचिये। हर बार व्यक्तिगत आरोप लगाने से कि वह बेईमान है, आप बेईमान हैं इससे कोई हल निकलने वाला नहीं है। आप रूलिंग पार्टी के हैं। मैं आपसे अधिक शाऊट कर सकता हूं। मैं रूलिंग पार्टी के एम.पी. के निवेदन करूंगा कि आपको यह शोभा नहीं देता है। आप दस बिल ले आईये, आपको कोई रोकता नहीं लेकिन आप ऐसा न करें।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : श्री यादव कृपा कर बैठ जाएं।

[हिन्दी]

श्री सत्य पाल जैन : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इनके लिये हार्श वर्ड्स इस्तेमाल नहीं करना चाहता मैं कल्चर्ड सोसायटी में ज्वायंटली बैठता हूं इसलिये जानता हूं कि किस ढंग से कहना चाहिये। यह बात आदमी को सीखने की कोशिश करनी चाहिये जोकि अच्छी बात है।

उपाध्यक्ष महोदय, दूसरी बात मैं जजों की ट्रांसफर पालिसी के बारे में कहना चाहता हूं। आज जजों की ट्रांसफर पालिसी के बारे में ...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : श्री यादव, कृपया बैठ जाएं। मुझे कितनी बार कहना होगा। यह ठीक नहीं है।

[हिन्दी]

श्री सत्य पाल जैन : उपाध्यक्ष महोदय, मैं जजों की सैलेरी के अलावा ट्रांसफर पालिसी के बारे में विनती करना चाहता हूं। हाई कोर्ट के जजों की ट्रांसफर पालिसी की जो नीति बनाई गयी है...**(व्यवधान)** उपाध्यक्ष महोदय, इस पालिसी पर पुनर्विचार करना पड़ेगा जब जजों की ट्रांसफर पालिसी बनाई गयी थी उस समय उसके कारण और थे। मेरी हाई कोर्ट में एक केरल का जज ट्रांसफर होकर आया। उनको हार्ट प्राब्लम थी। उनकी पत्नी न तो अंग्रेजी जानती थी और न ही हिन्दी जानती थी। वह टेलीफोन पर डाक्टर को बता नहीं सकी कि उसके प्रति हार्ट प्राब्लम है। बड़ी मुश्किल से मैसेज दिया जा सका कि उसके पति को हार्ट प्राब्लम हो गयी है। तब जाकर डाक्टर आया और जज की जान बच पायी। इसलिये जजों के ट्रांसफर के समय लैंग्वेज प्राब्लम बहुत आ रही है। रहने के लिये उनको मकान नहीं मिल रहा है। दो दो साल से जज एक ही एक कमरे के मकान में रह रहे हैं। अगर आपसे उम्मीद करे कि वहां पर लाईब्रेरी की फैसल्टी अवेल कर लेंगे, नहीं कर सकते। वे अपने परिवार को नहीं ले जा सकते। पिछले महीने ही की बात है कि हिमाचल प्रदेश हाई कोर्ट के एक जज बाई-पास सर्जरी करवाकर गैस्ट हाउस में रह रहे हैं।

श्री राजेश रंजन उर्फ पप्पू यादव : आप बार- बार जज के बारे में इतना क्यों कह रहे हैं?

उपाध्यक्ष महोदय : आप बैठ जायें। बार-बार क्यों उठ रहे हैं?

श्री सत्य पाल जैन : उपाध्यक्ष महोदय, दिल्ली रायट्स के बारे में...**(व्यवधान)** मैं आपको एक शब्द भी नहीं बोलने दूंगा ...**(व्यवधान)** मैं जानता हूं ऐसे लोगों से कैसे निपटा जाता है। मैं आपको एक शब्द भी नहीं बोलने दूंगा।

[अनुवाद]

मैं आपको एक शब्द भी नहीं बोलने दूंगा। आप मुझसे ज्यादा नहीं चिल्ला सकते। ढंग से व्यवहार करे अन्यथा मैं आप जैसे लोगों से निपटना जानता हूं। कृपया धैर्य से काम लें। यह तरीका नहीं है। अपनी बात कहने का ढंग होना चाहिये।...**(व्यवधान)** आप मुझ पर चिल्ला नहीं सकते। मुझे बोलने का अधिकार है। यह तरीका नहीं है। एक दिन होगा, मैं आपको एक शब्द भी नहीं बोलने दूंगा। यदि आप ऐसा व्यवहार करेंगे...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

मैं अपनी बात कह रहा हूं। आपसे विनती कर रहा हूं कि जब आपका नम्बर आये तो आप बोलियेगा। मैं आपको आधे घंटे से आपको बर्दाश्त कर रहा हूं, आप थोड़ा बहुत तो सोचें।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : इस बिल के लिए एक घंटा मुकर्रर था। एक घंटा खत्म हो गया है। मेरे पास सात आदमियों के नाम और हैं। क्या इसका टाइम एक्सटेण्ड करना है?

अनेक माननीय सदस्य : जी हां।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है। इस बिल के लिए एक घंटा टाइम एक्सटेण्ड कर देते हैं।

अब सभा कल 17 जुलाई, 1996 को पूर्वाह्न 11.00 बजे पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 6.00 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा बुधवार 17 जुलाई, 1996/26 आषाढ़, 1918(शक) के पूर्वाह्न 11.00 बजे तक के लिए स्थगित हुई।