दशम माला, खंड 40 अंक 21

बुधवार, 3 मई, 1995
13 वैशाख, 1917 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

तेरहवां सत्र

(दसवीं लोक सभा)



(खंड 40 में अंक 21 से 30 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

196	7-8	मध्यप्रदेश सरकार के बिलासपुर जिले में मनियारी जलाशय की मरम्मत और आधुनिकीकरण के प्रस्ताव को स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता	बिलासपुर जिले में मनियारी जलाशय की मरम्मत और आधुनिकीकरण के मध्यप्रदेश सरकार के प्रस्ताव को स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता
234	नीचे से 13वीं	श्री एम.वी.वी.एस.मूर्ती	श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति
274	20	श्री कोड़ी कुन्नील सुरेश	श्री कोडिकुन्नील सुरेश
324	19	1.01 म.पू.	00.01 म.पू.
325	18	(जाटक्पुर)	(जादक्पुर)
331	21	श्री प्रेमचन्द्र राम	श्री प्रेमचन्द राम
338	8	(नावाद्वीप)	(नवद्वीप)

[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

दशम माला, खंड 40, तेरहवां सत्र, 1995/1917 (शक)
अंक 21, बुधवार, 3 मई, 1995/13 वैशाख 1917 (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या : 401 से 404	1—29
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या : 405 से 420	29—39
अतारांकित प्रश्न संख्या : 4160 से 4294	39—173
सभा पटल पर रखे गये पत्र	191—193
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति	193
उनतालीसवां प्रतिवेदन—प्रस्तुत	
रक्षा संबंधी स्थायी समिति	193
तीसरा और चौथा प्रतिवेदन—प्रस्तुत	
ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति	193-194
बीसवां, इक्कीसवां, बाइसवां तथा तेईसवां प्रतिवेदन, चर्चा के रिकार्ड तथा कार्यवाही सारांश—प्रस्तुत	
वित्त संबंधी स्थायी समिति	194
ग्यारहवां, बारहवां, तेरहवां और चौदहवां प्रतिवेदन—प्रस्तुत	
विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण और वन संबंधी स्थायी समिति	194
बीसवां प्रतिवेदन—सभा पटल पर रखा गया	
नियम 377 के अधीन मामले	195—198
(एक) आन्ध्र प्रदेश को केन्द्रीय ग्रिड से विद्युत का कम उपयोग करने के लिए निदेश देने की आवश्यकता श्री वी० एस० विजयराघवन	195
(दो) बिहार के सहरसा जिले में कम शक्ति वाले टेलीविजन ट्रांसमीटर का दर्जा बढ़ाये जाने की आवश्यकता श्री सूर्य नारायण यादव	195
(तीन) उड़ीसा के मयूरभंज और बालासौर जिलों में पीने के पानी की गम्भीर समस्या का सामना करने के लिए राज्य सरकार को "राजीव पेयजल योजना" से पर्याप्त धनराशि प्रदान किये जाने की आवश्यकता डा० कार्तिकेश्वर पात्र	195

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

विषय	पृष्ठ
(चार) बिलासपुर जिले में मनियारी जलाशय की मरम्मत और आधुनिकीकरण के मध्य प्रदेश सरकार के प्रस्ताव को स्वीकृति दिये जाने की आवश्यकता	
श्री खेलन राम, जांगडे	196
(पाँच) सम्पूर्ण देश में प्राथमिक और माध्यमिक स्कूलों में एक समान पाठ्यक्रम लागू करने के लिए दिशानिर्देश बनाने की आवश्यकता	
श्री नरेश कुमार बालियान	196
(छह) गुजरात के खेड़ा जिलें में पिज गांव में एन०एम०ई०पी० के अधीन एक क्षेत्रीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान केन्द्र स्थापित किये जाने की आवश्यकता	
श्री गंगाराम कोली	196
(सात) उत्तर प्रदेश में बाढ़ पीड़ितों को राहत प्रदान किये जाने की आवश्यकता	
श्री हरि केवल प्रसाद	197
(आठ) इलाहाबाद उच्च न्यायालय के संबंध में यथास्थिति बनाये रखने की आवश्यकता	
श्रीमती सरोज दुबे	197
रेल बजट, 1995-96–सामान्य चर्चा;	
रेल अभिसमय समिति के नौवें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों का अनुमोदन के बारे में संकल्प;	
अनुदानों की मांगे (रेल), 1995-96	
और	
अतिरिक्त अनुदानों की मांगे (रेल), 1992-93	198–354
डा० विश्वनाथम कैनिथी	198
श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ	203
श्री मंजय लाल	207
श्री उपेन्द्र नाथ वर्मा	209
श्री नुरूल इस्लाम	212
मेजर डी०डी० खनोरिया	215
श्री विश्वनाथ शास्त्री	218
श्री याइमा सिंह युमनाम	220
श्रीमती सुशीला गोपालन	225
श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही	229
श्री छेदी पासवान	238
श्री ए० चार्ल्स	241
प्रो० रासा सिंह रावत	243

विषय	पृष्ठ
श्री सुधीर सावन्त	246
श्री एम०वी०वी०एस० मूर्ति	247
श्री के०पी० रेड्डय्या यादव	249
श्री शिवराज सिंह चौहान	252
श्री हाराधन राय	254
श्री संत राम सिंगला	256
श्री काशीराम राणा	259
श्रीमती केसरबाई सोनाजी क्षीरसागर	261
श्री राजेश रंजन उर्फ पप्पू यादव	263
श्री भेरू लाल मीणा	267
डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय	269
श्री कोडीकुन्नील सुरेश	272
श्री कमला मिश्र मधुकर	274
श्री शरत पटनायक	276
श्री हरि केवल प्रसाद	277
श्री उमराव सिंह	280
श्री सुरेन्द्रपाल पाठक	283
श्री गोपी नाथ गजपति	285
श्री शिवाजी पटनायक	287
श्री राम कृपाल यादव	289
श्री बापू हरि चौरे	292
श्री अन्ना जोशी	294
श्री ए० वेंकट रेड्डी	297
श्री ब्रह्मानन्द मंडल	298
कुमारी सुशीला तिरिया	300
श्री रामपाल सिंह	302
डा० आर० मल्लू	304
श्री अमल दत्त	306

विषय	पृष्ठ
श्री ए० प्रताप साय	310
श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव	312
डा० बसंत पवार	314
डा० सत्य नारायण जटिया	318
श्री ओस्कर फर्नान्डीज	323
श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य	325
श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह	327
डा० के०वी०आर० चौधरी	329
श्री राम सिंह कस्वां	330
श्री प्रेम चन्द्र राम	331
श्री पृथ्वीराज डी० चव्हाण	333
श्री राम प्रसाद सिंह	335
डा० असीम बाला	338
श्री सुभाष चन्द्र नायक	340
डा० जी० एल० कनौजिया	341
श्री तेजनारायण सिंह	343
श्री एस० शिवरामन	346
श्री सैयद मसूदल हुसैन	347
श्री मोहन रावले	349

लोक सभा

बुधवार, 3 मई, 1995/13 वैशाख 1917 (शक)

लोक सभा 11 बजे म०पू० पर समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

कानूनी सहायता योजना

*401. **श्री हरिसिंह चावड़ा :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस समय देश में राज्यवार कितने 'सोशल एक्शन ग्रुप' कार्यरत हैं:

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष राज्यवार 'कानूनी सहायता योजना' के अंतर्गत राज्य कानूनी सहायता तथा परामर्श बोर्ड के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई;

(ग) क्या सरकार को इन ग्रुपों के कार्यकरण के संबंध में कुछ शिकायतें मिली हैं;

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

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) विधिक सहायता स्कीम कार्यान्वयन समिति, देश में कार्यरत सामाजिक कार्य समूहों की काई सूची नहीं रखती है, किन्तु यह केवल ऐसे सामाजिक कार्य समूहों की बाबत जानकारी दे सकती है, जिन्हें विधिक सहायता कार्य के लिए सहायता अनुदान दिया गया है। वित्तीय वर्ष 1980-81 से 1994-95 तक के संबंध में उक्त ऐसी जानकारी विवरण-एक में अंतर्विष्ट है, जिसे सदन के पटल पर रख दिया गया है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान राज्य विधिक सहायता और सलाह बोर्डों को वर्षवार और राज्यवार, दिए गए सहायता अनुदान की रकम विवरण-दो में उपदर्शित की गई है, जिसे सदन के पटल पर रख दिया गया है।

(ग) जी नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न ही नहीं उठता।

विवरण - एक

उन सामाजिक कार्य समूहों की संख्या दर्शित करने वाला विवरण, जिन्हें वित्तीय वर्ष 1980-81 से 1994-95 तक के दौरान विधिक सहायता स्कीम कार्यान्वयन समिति द्वारा समय-समय पर सहायता अनुदान मंजूर किया गया है

क्र०सं०	राज्य का नाम		सामाजिक कार्य समूहों की संख्या
1.	आंध्र प्रदेश	-	11
2.	अरुणाचल प्रदेश	-	शून्य
3.	असम	-	7
4.	बिहार	-	18
5.	गोवा	-	शून्य
6.	गुजरात	-	3
7.	हरियाणा	-	3
8.	हिमाचल प्रदेश	-	शून्य
9.	जम्मू-कश्मीर	-	1
10.	कर्नाटक	-	3
11.	केरल	-	7

12.	मध्य प्रदेश	3

क्र०सं०	राज्य का नाम		सामाजिक कार्य समूहों की संख्या
13.	महाराष्ट्र	-	7
14.	मणिपुर	-	2
15.	मेघालय	-	शून्य
16.	मिजोरम	-	शून्य
17.	नागालैंड	-	शून्य
18.	उड़ीसा	-	22
19.	पंजाब	-	शून्य
20.	राजस्थान	-	8
21.	सिक्किम	-	शून्य
22.	तमिलनाडु	-	3
23.	त्रिपुरा	-	शून्य
24.	उत्तर प्रदेश	-	11
25	पश्चिमी बंगाल	-	10
26.	दिल्ली	-	22

विवरण - दो

वित्तीय वर्ष 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान राज्य विधिक सहायता और सलाह बोर्डों द्वारा दिए गए सहायता अनुदान को दर्शित करने वाला विवरण

क्र० सं०	राज्य विधिक सहायता और सलाह बोर्ड का नाम	1992-93	1993-94	1994-95
1.	आंध्र प्रदेश	50,000	2,50,000	-
2.	असम	-	-	50,000
3.	बिहार	-	50,000	-
4.	गुजरात	1,05,136	1,00,000	1,00,000
5.	हरियाणा	1,40,000	-	1,50,000
6.	हिमाचल प्रदेश	1,00,000	-	50,000
7.	कर्नाटक	2,50,000	2,50,000	2,00,000
8.	केरल	1,00,000	-	1,00,000
9.	मध्य प्रदेश	2,00,000	1,00,000	1,00,000
10.	महाराष्ट्र	1,25,000	-	-
11.	उड़ीसा	2,00,000	2,00,000	50,000
12.	पंजाब	25,000	75,000	50,000
13.	तमिलनाडु	4,00,000	4,00,000	6,00,000
14.	उत्तर प्रदेश	-	1,00,000	2,40,000
15.	दिल्ली	-	-	35,000
		16,95,136	15,25,000	17,25,000

[हिन्दी]

श्री हरिसिंह चावड़ाः माननीय अध्यक्षजी, हमारे देश में हजारों गरीब लोग हैं, आदिवासी, हरिजन और अनपढ़ लोग हैं। उनको कानूनी सहायता मिल सके, उसके लिए यह योजना है। मगर आंकड़ों से दिखाई देता है कि सारे देश में कुल मिलाकर हर साल 15 से 17 लाख रुपए से ज्यादा की सहायता नहीं दी जाती है। हर राज्य के आंकड़े हैं, वे भी बहुत निराशाजनक दिखाई देते हैं। क्या कारण है कि गरीब लोग इस सहायता का लाभ नहीं उठा पाते हैं? सरकार इसके लिए क्या करना चाहती है जिससे गरीब लोगों का शोषण न हो और ज्यादा से ज्यादा लोग कानूनी सहायता का लाभ उठा सकें। मेरे पास जो आंकड़े हैं वे थोड़े भिन्न दिखाई देते हैं जैसे गुजरात का आपने तीन बताया है, मेरी जानकारी के मुताबिक 17 है, इसका क्या कारण है, यह मैं जानना चाहता हूँ।

श्री एच० आर० भारद्वाजः सेंट्रल कमेटी लीगल एड की बनी है वह राज्य सरकारों के जितने संगठन हैं चाहे स्टेट लीगल बोर्ड हो, चाहे स्वयं सेवी संस्थायें हों, उनको आर्थिक सहायता देती है। और पूरे राज्य सरकारों में काम करती हैं और उन सारे राज्यों में ये कमेटीज हैं। हमारी राशि के अतिरिक्त राज्य सरकारों द्वारा भी उनको अनुदान मिलता है ओर इस प्रकार सब पैसा मिलाकर स्वयं सेवी संस्थाओं को लीगल एड दी जाती है। वे भी 50 प्रतिशत अपना पैसा रेज करते हैं और इसमें लगाते हैं। मैं मानता हूँ कि यह सब पैसा काफी नहीं है। इसमें अधिक पैसे की आवश्यकता है। हमारा लक्ष्य है कि चाहे इसमें पैसा केन्द्र सरकार का हो या राज्य सरकार का हो, इसको और अधिक ले जायें। हमारे देश की गरीबी को देखते हुए यह पैसा कुछ लगता नहीं है लेकिन इसके लिये हमने इस सदन में नेशनल लीगल एड अथारिटी लॉ पास कर दिया है। यह पूरे देश में व्यापक लीगल एड प्रोग्राम आयेगा और हम समझते हैं कि उसके बाद राज्य सरकार भी बजट बनायेगी और हमारा अनुदान भी वहाँ जायेगा क्योंकि सैंट्रल गवर्नमेंट इस मूवमेंट को और तेजी से चलाना चाहती है। लेकिन यह सब तभी चल पायेगा जब राज्य सरकारें इसमें पूरा जोर लगायेंगी क्योंकि इसका इम्पलीमेंटेशन वहाँ से होता है।

श्री हरिसिंह चावड़ाः अध्यक्ष महोदय, अभी मैंने बताया कि 15-17 लाख रुपये की सहायता है और जितने राज्य इसमें भाग लेते हैं, उनको पैसे देने के लिये क्या मापदंड निर्धारित किया गया है?

श्री एच० आर० भारद्वाजः अध्यक्ष महोदय, हमारे पास 40 लाख रुपये का अनुदान है जिसे सदन पास करता है। हम राज्य सरकारों को अनुदान नहीं देते हैं। हम तो राज्य सरकारों के यहाँ लीगल एड बोर्ड है, उनको ग्रांट देते हैं। वहां पर अपने-अपने कानून के तहत लीगल एड बोर्ड बनाये हुये हैं। सारे देश में यूनिफार्मेटी नहीं है। लेकिन जहां इच्छा होती है कि लोक अदालत करने के लिये पैसा चाहिये हमारे चीफ जस्टिस आफ इंडिया उसके पैटर्न हैं जो पैसा रिलीज करते हैं। मैचिंग ग्रांट सरकार या वह संगठन देता है। अभी तक तो यह दशा है कि इस 40 लाख रुपये की ग्रांट में से भी लेने से हिचकिचाते हैं। मैं एक व्यापक आन्दोलन लीगल एड के बारे में चाहता हूँ जिसके लिये मुझे आपकी सहायता चाहिए कि जनता में अवेयरनैस पैदा कर सके कि जो अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, पिछड़े वर्ग, महिलायें और बच्चे हैं, जिनकी कठिनाइयां हैं उनको हम किस प्रकार से आर्टिकल 14 के तहत इक्वेलिटी दिला सकें। यही संविधान की धारा 39ए का लक्ष्य है। मैं समझता हूँ कि सारा सदन इस बात से सहमत होगा। वह एक्ट पास हो गया है और उनके रूल्स भी बन रहे हैं। राज्य सरकारें भी उनको देख रही हैं। ज्यों ही बन जायेंगी तो सारी धनराशि मिलाकर करोड़ों रुपया हो सकता है, इसमें कोई कठिनाई नहीं है। हमारी राशि ले लें तो फिर सदन के पास आकर और पैसा मांग सकता हूँ।

श्री दत्ता मेघेः अध्यक्ष महोदय, यह एक अच्छा काम है लेकिन नौ राज्यों को अभी तक कोई पैसा नहीं मिला है और जो रकम है, वह बहुत कम है। इस धनराशि से कितने लोग लाभान्वित होंगे? महाराष्ट्र में 92-93 में केवल एक लाख 25 हजार रुपया दिया गया और उसके बाद 93-94 और 94-95 में एक भी पैसा नहीं दिया गया। क्या राज्य सरकार से कोई एग्जेक्ट प्रोपोजल प्राप्त नहीं हुई या बजट में कोई सैंक्शन नहीं थी? आप इसका ब्यौरा दें।

श्री एच० आर० भारद्वाजः अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि महाराष्ट्र में लीगल एड बहुत अच्छा काम कर रही है। उनके पास अपने साधन हैं तो हमारे पास लेने की आवश्यकता नहीं समझते हैं। हम हमेशा हाजिर हैं और हमारे पास अनुदान के लिये आ सकते हैं। अनुदान के लिये यदि किसी जगह से मांग आती है तो सैंट्रल कमेटी से उसके ग्रांट मिलने का सवाल ही पैदा नहीं होता है। जहां से मांग आयी है, वहीं से उनको पैसा मिलेगा। जब तक कोई प्रोग्राम के लिये मांग नहीं आयेगी तब तक हम नहीं देंगे। जो प्रोग्राम वे देते हैं, कमेटी उसका इवैल्युएशन करती है कि इसमें पैसा खर्च हुआ तब जाकर उसको इंस्टालमेंट दी जाती है। तो जैसा मैंने कहा यदि राज्य सरकारों को पैसा चाहिये तो वे क्यों नहीं लेती हैं? तमिलनाडु सरकार ने अच्छा काम किया है और उसे 6 लाख रुपये की ग्रांट दी गयी है। कर्नाटक और आन्ध्र प्रदेश में अच्छा काम हुआ है और जिस स्टेट में लीगल एड बोर्ड काम कर रहे हैं, उनको पैसा ज्यादा मिलता ही है। लेकिन यहां कोई भेदभाव या पक्षपात की बात नहीं है। महाराष्ट्र में ज्यूडीशियल इन्फ्रास्ट्रक्चर में सबसे ज्यादा पैसा राज्य सरकार ने खर्च किया। हमने भी अनुदान पूरा दिया। वे लीगल एड पर और काम करना चाहें तो अनुदान की कमी नहीं है।

श्री अन्ना जोशीः अध्यक्ष जी, प्रश्न के उत्तर में 15 साल में 9 स्टेट्स ऐसे लिखे हैं कि जिनके यहां सोशल ऐक्शन ग्रुप को कोई मदद नहीं मिली और उसका कोई रजिस्ट्रेशन या मालूमात केन्द्रीय सरकार को नहीं है। मैं आपके जरिये पूछना चाहता हूँ कि इन 9 स्टेट्स में पिछले 15 सालों में कौन से ऐक्शन ग्रुप्स या ऐजेन्सियां काम कर रही हैं?

श्री एच० आर० भारद्वाजः श्रीमान, उनकी तादाद तो मैंने जवाब के साथ दी है और उनकी लिस्ट बहुत बड़ी है। अगर माननीय सदस्य चाहें तो मैं उनको वह लिस्ट दे दूंगा।

[अनुवाद]

श्री शरद दिघेः मैं विशेष रूप से यह जानना चाहूँगा कि क्या इस अनुदान को देने से पहले सरकार राज्य सरकारों से योजनाएं मंगवाती है? क्या अन्ततोगत्वा आप यह देखते हैं कि क्या वे योजनाएं ठीक प्रकार से चल रही हैं और क्या यह धन राशि खर्च की जा रही है या नहीं। मैं विशेषरूप से आपसे यह पूछना चाहता हूँ कि क्या वर्ष 1993-94 और वर्ष 1994-95 में महाराष्ट्र सरकार ने कानूनी सहायता के लिए कोई मांग भेजी है?

अध्यक्ष महोदयः यह प्रश्न.....

श्री एच०आर०भारद्वाजः महोदय, मैं बतलाऊँगा। कुछ स्पष्टीकरण की आवश्यकता है और मेरा विचार है कि वह संतुष्ट हो जायेंगे।

कानूनी सहायता कार्यक्रम के निष्पादन के बारे में महाराष्ट्र किसी से पीछे नहीं है। महाराष्ट्र में 1239 लोक अदालतें हुई हैं। उन अदालतों ने 70,000 राज क्षमा के मामलों को निपटाया है। इन 70,000 मामलों में से 17,342 मोटर वाहन दुर्घटना के मामलों को निपटाया है। उन्होंने 76, 62, 85, 114 रुपये के मुआवजे दिये हैं। अतः उनका कार्य निष्पादन बुरा नहीं है। लेकिन महाराष्ट्र की कुछ विशेषता है, कुछ अपनी संस्कृति है जो कभी-कभी उसे आत्मनिर्भर बना देती है और कभी-कभी वे इसकी मांग करते हैं। हमारे पास अधिक धनराशि देने के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्री शरद दिघे: क्या उन्होंने रुपये के लिए कोई मांग नहीं की है।

श्री एच०आर०भारद्वाज: नहीं उन्होने रुपये की मांग नहीं की है। आप मुझे प्रस्ताव दीजिए और मैं आपको रुपये दे दूंगा।

श्री अमल दत्त : यह देखकर दुख होता है कि कानूनी सहायता के क्षेत्र में मंत्रालय को सामाजिक कार्यवाही ग्रुप के कार्यकरण की कोई जानकारी नहीं है। उनका कहना है कि उनके पास केवल उनकी ही सूची है जिनको अनुदान देते हैं। क्या मंत्रालय का यह फर्ज नहीं है कि वह एक पूरी सूची रखे और फिर उनके कार्यालयों पर नजर रखकर उनका चयन करे जिन्हे अनुदान देना है।

यह मेरा पहला प्रश्न है। मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि इस सभा द्वारा कितनी धनराशि स्वीकृत की जायेगी। जैसा कि मंत्री महोदय ने कहा है क्या वास्तव में यह मंत्रालय पर निर्भर नहीं करता है कि वह सभा के समक्ष आयें और कानूनी सहायता योजना के लिए सभा से और धनराशि स्वीकृत कराये? ऐसा क्यों नहीं किया गया है?

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने बतलाया है जिस धनराशि की बजट में व्यवस्था की गई है उसे खर्च नहीं किया गया है क्योंकि रुपया लेने वाला कोई नहीं है।

श्री अमलदत्त: रुपया लेने वाले इसलिए नहीं हैं क्योंकि वे सही व्यक्तियों से नहीं मिलते, वे यह भी नहीं जानते हैं कि उन्हें किन लोंगों से सम्पर्क करना चाहिए। वे उन्हीं लोगों के पास जाते हैं जो उनके पास अनुदान मांगने आते हैं।

अध्यक्ष महोदय: राज्य सरकारें और केन्द्र सरकार हैं और कोई लेने वाला नहीं है।

[हिन्दी]

श्री रामविलास पासवान: अध्यक्षजी, मंत्री महोदय ने कहा कि पैसा खर्च नहीं होता है। क्या इसका एक कारण है कि जो कानूनी सहायता का प्रोसीजर है वह बहुत जटिल है और उसमें गरीब लोग कभी न्याय नहीं पा सकते हैं। क्या आप बताएंगे कि कभी आपने राज्य सरकारों के साथ बात की है कि पैसा देने का प्रोसीजर क्या है? दूसरी बात यह है कि सीधा पैसा बैनिफिशरी के पास पहुँचे, सीधे गरीब को लाभ हो। अगर किसी को यकीन करना है तो बड़ा आदमी बड़ा वकील कर लेता है और छोटे आदमी को छोटा वकील भी नहीं मिलता है। सीधे बैनिफशरी को लाभ पहुंचे क्या इस सम्बंध में राज्य सरकारों से बातचीत की है और समस्या का कोई निदान निकाला है।

श्री एच० आर० भारद्वाज: मैंने अर्ज किया कि सभी राज्य सरकारों के लीगल एड बोर्ड है और उनके मंत्री या उनके चीफ जस्टिस ही उनके चेयरमैन है और उनके सोशल जस्टिस के लिए राज्य सरकारों का काफी उत्तरदायित्व है। इसलिए हर साल उनको अपनी स्कीम बनानी चाहिए कि हमारे देश में सोशल जस्टिस व लीगल एड के लिए इतनी रिक्वायरमेंट है और वे उसमें 50 पर्सेंट भी ले आयें तो उसमें हम अपना अनुदान दें। हमारी इसमें सीधी-सीधी रूपरेखा है कि जो हरिजन, आदिवासी, शैड्यूल्ड ट्राइब्स के हैं या महिलाएं है और उनकी आमदनी कितनी भी हो उनका लीगल एड का हक है, स्टेट्यूटरी राइट है।

श्री राम विलास पासवान: मेरा प्रश्न है कि सेन्ट्रल गवर्नमेंट जब पैसा देती है और पैसा खर्च करती है तो क्या सेन्ट्रल गवर्नमेंट ने राज्य सरकारों के साथ में बातचीत करके यह जानने की कोशिश की है कि जिस उद्देश्य के लिए पैसा दिया जाता है वह सीधा बैनेफिशियरीज को पहुँचता है और उनको लाभ हो रहा है? यदि हो रहा है तो देश में कितने बेनेफिशियरीज ऐसे हैं जिनको इस योजना के अन्तर्गत लाभ पहुंचा है?

श्री एच०आर०भारद्वाज: मैं पूरे फिगर्स बता दूं।

अध्यक्ष महोदय: आप लिखकर भेज दीजिएगा।

श्री एच०आर०भारद्वाज : मैं इनके एक सवाल का उत्तर देने की इजाजत चाहता हूँ। मैं बताना चाहता हूँ कि कितना फायदा हुआ है। पूरे देश में 50 लाख 58 हजार के करीब लोक अदालतें हुई हैं ओर जिसके तहत 698 करोड़ रुपया कम्पनसेशन ओर मुआवजे के लिए गरीबों को वितरित किया गया। यह 1986 से शरू हुआ है और इसे 10 साल हो गए हैं। यह टोटल परफॉरमेंस है।

श्री राम विलास पासवान: किसी एक साल के आंकड़े दीजिए। 10 साल का क्या मतलब है?

श्री एच० आर० भारद्वाज: आप एक साल का भी सुनिए, खाली बात करने से काम नहीं चलेगा। आप आंकड़े चाहेंगे तो दे दूंगा लेकिन जो लीगल एड बोर्ड है ये भारत सरकार के नहीं हैं।

अध्यक्ष महोदय: आप कंसल्टेटिव कमेटी में यह समझा दीजिए।

[अनुवाद]

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों का उपयोग

*402. **श्री एन० डेनिस:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों का पूर्ण उपयोग किया जा रहा है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इन स्रोतों का अधिकतम उपयोग करने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं/उठाये जायेंगे; और

(घ) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान इस संबंध में कितनी धनराशि खर्च की जायेगी?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) से (ख) एक विवरण सभा-पटल पर रखा है।

विवरण

हमारे देश में अक्षय ऊर्जा स्रोत अर्थात सूर्य, पवन, जल, बायोमास आदि प्रचुर मात्रा में उपलब्ध हैं। इनका लागत-प्रभावी प्रौद्योगिकियों के माध्यम से दोहन करना अपेक्षित है। इन स्रोतों का कुशलता से उपयोग करने के लिए अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय व्यापक प्रकार के कार्यक्रमों को, जिनमें विकेन्द्रीकृत ऊर्जा स्रोत और ग्रिड एवं गैर-ग्रिड विद्युत के अनेक क्षेत्र शामिल हैं, क्रियान्वित कर रहा है। इस समय जो मुख्य कार्यक्रम क्रियान्वित किए जा रहे हैं उनमें उन्नत चूल्हा, बायोगैस, बायोमास, सौर प्रकाशवोल्टीय, सौर तापीय, पवन ऊर्जा, लघु पन बिजली, बायोमास सह उत्पादन, शहरी, औद्योगिक एवं नगरीय अपशिष्टों से ऊर्जा प्रतिप्राप्ति शामिल हैं।

इस क्षेत्र में लगभग 15 वर्ष के प्रयासों एवं अनुसंधान तथा विकास, प्रदर्शन एवं विस्तार में अनुभव के पश्चात् मंत्रालय अब उदारीकृतनीति की ओर अग्रसर है और वाणिज्यिक रूप से वयवहार्य प्रौद्योगिकियों को बाजार अभिन्यास दे रहा है। अक्षय ऊर्जा युक्तियों का अधिकतम उपयोग करने के उद्देश्य से विभिनन राजकोषीय एवं वित्तीय प्रोत्साहन दिए जा रहे हैं, जैसे 100% मूल्य ह्रास कर-अवकाश, विद्युत की वीलिंग एवं बैंकिंग, ग्रामीण प्रौद्योगिकियों एवं उभरती प्रौद्योगिकियों आदि के लिए राज सहायता। अक्षय ऊर्जा स्रोतों से विद्युत उत्पादन करने का आठवीं योजना का लक्ष्य 600 मे०वा० से बढ़ाकर 2000 मे०वा० किया गया है और ग्रामीण एवं शहरी ऊर्जा कार्यक्रमों का पर्याप्त विस्तार परिकल्पित किया गया है। अक्षय ऊर्जा स्रोतों के व्यापक संभाव्यता के त्वरित दोहन में आ रही प्रमुख बाधा कतिपय क्षेत्रों में लागत प्रभावी प्रौद्योगिकियों की अनुपलब्धता, उच्च प्रारंभिक निवेश तथा पारंपरिक विद्युत की तुलना में समरूप सुविधाओं का न होना है।

अक्षय ऊर्जा स्रोतों के विकास के लिए चालू वित्तीय वर्ष के लिए केन्द्र सरकार ने 247 करोड़ रुपये का बजटीय प्रावधान किया है।

श्री एन० डेनिसः क्या मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जान सकता हूँ कि अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों के संवर्धन और पूर्ण उपयोग करने के लिए निजी क्षेत्र और एन० आर० आई० को शामिल करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं? क्या मैं यह जान सकता हूँ कि क्या सरकार ने इस सम्बंध में कोई व्यापक राष्ट्रीय नीति तैयार की है? क्या मैं सरकार द्वारा इस सम्बंध में अपनायी गई रणनीति और कार्य योजना के बारे में भी जान सकता हूँ?

श्री एस० कृष्ण कुमारः महोदय, आज से लगभग दो वर्ष पहले अपारंपरिक ऊर्जा क्षेत्र कार्यक्रमों पर पूरा खर्च सरकार द्वारा किया जाता था अर्थात् लगभग 100 प्रति खर्च सरकार ही करती थी? गत दो वर्षों में नरसिम्हा राव सरकार की नई आर्थिक नीति का पूरा फायदा उठाते हुए हमने इन ऊर्जा स्रोतों का विकास करने के लिए निजी क्षेत्र को बड़े पैमाने पर शामिल किया है। रिन्यूवेवल ऊर्जा स्रोतों के विकास के लिए अब बजट में रखे गये प्रत्येक रुपये के पीछे कम से कम 9 रु० निजी क्षेत्र और बाजार से लगवाये गये हैं। निजी क्षेत्र को शामिल करना इस क्षेत्र की मुख्य योजनाओं और मंत्रालय के कार्यक्रमों से में एक है।

जहां तक लक्ष्यों का सम्बंध है हमें जो लक्ष्य आठवीं योजना में दिये गये थे उनमें हमने चार गुना वृद्धि की है। मूल लक्ष्य 500 मेगा वाट का था और अब हमने अपनी ओर से बढ़ाकर इसे 2000 मेगा वाट कर दिया है, और हम इसे प्राप्त करने वाले हैं। बड़े पैमाने पर निजी क्षेत्र को शामिल कर ही इसे बढ़ाया जा सका है। बजटीय परिव्यय के बिना ही देश और विदेश दोनों से निवेश आ रहा है। जहां तक विदेशी निवेश का सम्बंध है, इस क्षेत्र में निवेश के लिए भारतीय निजी क्षेत्र और विदेशी निजी क्षेत्र के मध्य 90 से भी अधिक समझौतों के ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किये गये हैं।

केवल अमरीका के साथ ही दो बिलियन डालर के समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किये गये है। निवेश अगले दो या तीन वर्षों में होगा। हमारी एक नीति है। सरकार की हमेशा एक नीति रही है। अब हम नयी नीति बना रहे हैं और हम आशा करते हैं कि हम सम्पूर्ण देश के लिए एक नई ऊर्जा नवीकरण नीति लेकर संसद के समक्ष आ सकेंगे। विश्वभर की अन्तर्राष्ट्रीय एजेन्सियों के माध्यम से उपलब्ध सर्वोत्तम तकनीकी क्षमता वाले व्यक्तियों की सलाह से मसौदा तैयार किया जा रहा है।

श्री एन० डेनिसः माननीय मंत्री महोदय ने कहा है कि देश में अपारंपरिक ऊर्जा के संवर्धन और पूर्ण उपयोग के लिए बाहर के देशों के साथ बहुत से समझौते किये गये है। क्या मैं तमिलनाडु में कुलासेकरा पट्टीन्यम में महासागर थर्मल केन्द्र के भविष्य संबंधी ब्यौरा जान सकता हूँ तथा क्या में यह भी जान सकता हूँ कि सामान्य रूप से सम्पूर्ण देश में और विशेषरूप से तमिलनाडु में पवन ऊर्जा पैदा करने के लिए क्या प्रोत्साहन दिए गए हैं। क्या मैं सरकार द्वारा चुने गये स्थानों के बारे में भी जान सकता हूँ?

अध्यक्ष महोदयः नहीं-नहीं। यह एक बड़ा व्यापक प्रश्न बनता जा रहा है। इसके लिए बहुत जानकारी की आवश्यकता होगी। संक्षेप में यह आप उन्हें दे सकते हैं।

श्री एस० कृष्ण कुमारः भारत सरकार एक उत्प्रेरक के रूप में कार्य कर रही है। तमिलनाडु सरकार ने तमिलनाडु के दक्षिणी समुद्रतट से हटकर कुलासेकरापुरम जो माननीय सदस्य का क्षेत्र है के पास 100 मेगावाट महासागर थर्मल ऊर्जा परिवर्तन संयंत्र स्थापित करने के लिए अमरीका की मैसर्स सी सोलर पावर इंक० नामक फर्म के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये हैं। इस पर 2500 लाख डालर खर्च होंगे जिसकी व्यवस्था विदेशी फर्म को करनी होगी और तमिलनाडु सरकार को 2.25 रुपये प्रति किलोवाट की दर से बिजली मिलेगी। यह प्रौद्योगिकी विकास की प्रक्रिया में है। विलंब इस कारण है कि निवेशकर्ता को संसाधन जुटाने हैं और मुझे पता लगा है कि वह इसकी व्यवस्था अमरीका सरकार से कराने का प्रयास कर रहे हैं। जब अमरीका के ऊर्जा सचिव भारत के दौरे पर आये थे, उस समय हमने भी उसकी सहायता की। यह एक ऐतिहासिक परियोजना है और हम इसे जल्दी से जल्दी कार्यान्वित करना चाहते हैं।

जहाँ तक पवन ऊर्जा उत्पादन को प्रोत्साहन देने का सम्बंध है महोदय, हम मशीनरी पर 100 प्रतिशत ह्रास, विद्युत की रीलिंग एवं बैकिंग की सुविधा तथा विद्युत के लिए लाभकारी मूल्य देते हैं। बिक्रीकर से छूट, कर छूट आदि जैसे विशेष प्रोत्साहनों की लगभग सात राज्य सरकारों ने घोषणा की है जो प्रत्येक राज्य के लिए अलग-अलग हैं। इन प्रोत्साहनों के परिणामस्वरूप पवन ऊर्जा कार्यक्रम भारत में तेजी पकड़ रहा है। यद्यपि हमने दो या तीन वर्ष पहले ही पवन ऊर्जा पैदा करने के कार्यक्रम को प्रभावी रूप से शुरू किया, फिर भी भारत पवन ऊर्जा पैदा करने वाला चौथा देश है। तमिलनाडु सरकार और तमिलनाडु राज्य ठीक प्रकार से कार्य कर रहे हैं। भारत में आज जितना भी पवन ऊर्जा का उत्पादन हो रहा है उसका तीन चौथाई उत्पादन तमिलनाडु राज्य में होता है।

श्री निर्मल कांति चटर्जीः महोदय, यह रिन्यूवेबल ऊर्जा दो कारणों से संगत है। एक कारण यह है कि स्रोत रिन्युवेबल है और अपशिष्ट परिसम्पत्ति किसी पर निर्भर नहीं है जैसा कि कोयला और गैस के मामले में हैं। इसका एक अन्य महत्वपूर्ण पहलू यह भी है कि यह ऊर्जा के अन्य स्रोतों की अपेक्षा प्रदूषण रहित है। लेकिन यह दुर्भाग्य की बात है कि अब तक ऐसी रिन्यूवेबल ऊर्जा उत्पादन लागत ऐसी है कि केवल धनी लोग ही इसका उपयोग कर सकते हैं। निर्धन व्यक्ति अभी भी इसका उपयोग नहीं कर सकते हैं। शहरी औद्योगिक और शहरी अपशिष्टों से भी ऊर्जा और पैदा की जा सकती है और केन्द्रीय सरकार भी प्रदूषण नियंत्रण करने की इच्छुक

है। इस शहरी कूड़े करकट का निपटारा शीघ्र से शीघ्र किया जाना चाहिए। क्या केन्द्र विभिन्न नगर पालिकाओं की सहायता करने को तैयार है ताकि वे ऊर्जा उत्पादन कर सकें या नगरपालिकाओं अपशिष्टों का निपटारा कर सकें।

श्री एस० कृष्ण कुमार: जहां तक माननीय सदस्य के प्रश्न के पहले भाग का सम्बंध है, रिन्यूवेबल ऊर्जा प्रौद्योगिकी अनुसंधान और विकास से लेकर वाणिज्यीयकरण तक विकास के विभिन्न चरणों में है। जब पारंपरिक प्रौद्योगिकी की थर्मल और अन्य विद्युत से तुलना करते हैं तो पता लगता है कि चार प्रौद्योगिकयां पहले ही वाणिज्यिक हो गयी है वे हैं वायु, ऊर्जा, लघु और छोटी जल उत्पादन और सौर प्रकाशवोल्टीय ऊर्जा जैसी कुछ नवीनतम प्रौद्योगिकियां। प्रौद्योगिकी में घनी और निर्धन की कोई बात नहीं है।

रिन्यूवेवल ऊर्जा का केवल यही एक लाभ नहीं है कि यह प्रदूषण रहित है बल्कि इसका गांवों में स्थानीय संसाधनों का उपयोग विकेन्द्रित विद्युत उत्पादन हेतु भी प्रयोग हो सकता है। अतः हमारे बहुत से कार्यक्रम वास्तव में ग्रामीण विकास और बायोगैस और उन्नत चूल्हा जैसे गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम है जिन्होंने हमारी ग्रामीण जनता के जीवन में सुधार लाने में सहयोग दिया है।

जहां तक शहरी अपशिष्ट ऊर्जा कार्यक्रम का सम्बंध है, मेरे मंत्रालय में एक राष्ट्रीय कार्यक्रम तैयार करने की प्रक्रिया चल रही है। उस कार्यक्रम का नाम है 'अर्वन वेस्ट टू वैल्थ' जहां तक पर्यावरणीय सुरक्षा का सम्बंध है, माननीय सदस्य का कहना ठीक है। पर्यावरणीय सुरक्षा को सुनिश्चित करने के विचार से देश में पहले ही शहरी अपशिष्ट कार्यान्यवनाधीन निपटारा कार्यक्रम है। विद्युत उत्पादन सम्भव हो सकता है।

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी, यह एक छोटा प्रश्न है, यदि आप इस प्रकार कहते चले जायेंगे तो मैं मानीय सदस्यों से संक्षिप्त में अपनी बात कहने के लिए नहीं कह सकता हूँ। छोटा सा प्रश्न यह था: क्या आप शहरी अपशिष्टों का उपयोग करने में नगरपालिकाओं की सहायता करेंगे?

श्री एस० कृष्ण कुमार: पहले भाग में वह कुछ बात पूछ रहे थे।

अध्यक्ष महोदय: नहीं, इस प्रश्न का काई उत्तर नहीं है...(**व्यवधान**)

श्री एस० कृष्ण कुमार: हाँ, हम सहायता करेंगे।

[हिन्दी]

श्री विजय एन० पाटिल: अध्यक्ष महादय, कनवेशनल इनर्जी के साथ-साथ अब नान-कन्वेंशनल इनर्जी की बात ज्यादा महसूस होने लगी है। महाराष्ट्र जैसे राज्य में शिवसेना और बी०जे०पी० सरकार आने के बाद एक मई को बम्बई जैसे शहर में तीन घंटे बिजली गुल रही...(**व्यवधान**) मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि जिस प्रकार से आपने मद्रास शहर के निकट ओशन थर्मल स्टेशन कायम करने का प्रस्ताव किया है और काम चल रहा है, तो क्या आप बम्बई शहर के निकट भी कोई इस प्रकार का स्टेशन कायम करने वाले हैं जिससे ओशन इनर्जी का दोहन किया जा सके?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न के केवल प्रभावी भाग का ही उत्तर दिया जाना चाहिए।

श्री एस० कृष्ण कुमार: ठीक है, महोदय, मठासागर ताप ऊर्जा प्रौद्योगिकी की सम्भावनाएं जिनका तमिलनाडु में लाभ उठाया गया है वे केवल वर्तमान वैज्ञानिक जानकारी के अनुसार ही बंगाल की खाड़ी और अरब सागर में, दक्षिणी भारतीय प्रायद्वीप में है, उपलब्ध हो सकती है।

[हिन्दी]

उद्योग विहीन जिले

*403. **श्री लक्ष्मीनारायण मणि त्रिपाठी:**
श्री लाल बाबू राय:

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

(क) देश में 1.4.95 की स्थिति के अनुसार राज्य-वार "उद्योग विहीन" जिलों के नाम क्या है;

(ख) उपर्युक्त भाग (क) में शामिल उन जिलों के नाम क्या है, जिनमें काई औद्योगिक एकक लगाया जा रहा है अथवा लगाया जाना प्रस्तावित है;

(ग) क्या राज्य सरकारों से कहा गया है कि वे इन जिलों को राज्य के औद्योगिक नक्शे पर लाने की संभावना का पता लगायें;

(घ) क्या ऐसे जिलों में उद्योग स्थापित करने की संभावना का पता लगाने के लिए स्वयं केन्द्रीय सरकार ने अथवा केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रदत्त वित्तीय सहायता से संबंधित राज्य सरकार ने काई सर्वेक्षण कराया है; और

(ङ) क्या सरकार का विचार उद्योग विहीन जिलों में उद्योग की स्थापना करने के लिए गैर-सरकारी क्षेत्र को प्रोत्साहन देने का है?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) देश के उद्योग रहित जिलों के रूप में 93 जिलों का पता लगाया गया था।

(ख) इस प्रकार के काई आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

(ग) और (घ) "उद्योग रहित जिला" योजना इन क्षेत्रों के औद्योगिकरण को विशेष गति देने के उद्देश्य से शुरू की गई थी। संभावित उद्योगों का पता लगाने के लिए राज्य सरकार द्वारा इस योजना के अंग के रूप में सर्वेक्षण किया जाना था। केन्द्र सरकार द्वारा सीधे ही कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया था।

(ङ) नई औद्योगिक नीति के बाद निवेश संबंधी निर्णय उद्यमियों की वाणिज्यिक सूझबूझ पर छोड़ दिए गए हैं। तथापि, औद्योगिकरण के लिए सशक्त व स्थिर आधारभूत संरचना एक पूवपिक्षा है। केन्द्र सरकार क्षेत्रीय असंतुलनों को ठीक करने तथा पिछड़े क्षेत्रों के औद्योगिकरण के दोहरे उद्देश्य से विकास केन्द्र योजना को कार्यन्वित कर रही है ताकि उद्यमियों के लिए निवेश को अधिक आकर्षक बनाया जा सके।

उन जिलों की सूची जहां कोई बड़ा अथवा मझौला उद्योग नहीं है

1. **असम**
   1. लखिमपुर
   2. नॉर्थ शेयर हिल्स
2. **बिहार**
   1. औरंगाबाद
   2. भोजपुर
   3. खगरिया
   4. नालंदा
   5. पूर्णिया
   6. सहरसा(नया बनाया गया माधोपुर शामिल है)
3. **गुजरात**
   1. डांग
4. **हिमाचल प्रदेश**
   1. चम्बा
   2. कांगरा
   3. किन्नौर
   4. कुलु
   5. लाहौल एवं स्पिति
5. **जम्मू और कश्मीर**
   1. डोदा
   2. कुपवारा
   3. लदाख
   4. पूंछ
   5. पाल्वामा
   6. राजूरी
   7. उधमपुर
6. **कर्नाटक**
   1. बिदार
7. **केरल**
   1. विनाड
   2. इदूक्कि
8. **महाराष्ट्र**
   1. गड़चिरोली
9. **मध्य प्रदेश**
   1. बालाघाट
   2. भिंड
   3. छतरपुर
   4. छिंदवाडा
   5. दामोह
   6. दतिया
   7. धार
   8. गुना
   9. झाबुआ
   10. मंडला
   11. नरसिंहापुर
   12. पन्ना
   13. रायगढ़
   14. सिवनी
   15. शिवपुरी
   16. सिंधी
   17. सुरगुजा
   18. टिकमगढ़
10. **मणिपुर**
    1. मणिपुर (मध्य)
    2. मणिपुर (पूर्व)
    3. मणिपुर (उत्तर)
    4. मणिपुर (दक्षिण)
    5. मणिपुर (पश्चिम)
    6. टंगनौपाल
11. **मेघालय**
    1. इस्ट गारो हिल्स
    2. वेस्ट गारो हिल्स
    3. जैनतिया हिल्स
    4. वेस्ट खाली हिल्स

12. नागालैण्ड

1. टयूनसैंग

13. उड़ीसा

1. बालासोर
2. बोलनगीर
3. बुध खोंडपल्स (फुलबनी)

14. राजस्थान

1. जैसलमेर
2. सिरोही
3. बारमेर
4. चुरू

15. सिक्किम

1. गंगटोक
2. ग्यालशिंग
3. मंगन
4. नामचि

16. त्रिपुरा

1. नॉर्थ त्रिपुरा
2. साउथ त्रिपुरा
3. वेस्ट त्रिपुरा

17. उत्तर प्रदेश

1. बंद
2. चमोली
3. फतेहपुर
4. हमीरपुर
5. जालौन
6. जौनपुर
7. पौड़ी गढ़वाल
8. सुल्तानपुर
9. तेहडी गढ़वाल
10. उत्तर काशी
11. कानपुर देहात

18. पश्चिम बंगाल

1. बांकुरा
2. कूचबिहार
3. दार्जिलिंग
4. जलपाईगुड़ी
5. मालदा

19. अंदमान और निकोबार द्वीपसमूह

1. निकोबार द्वीपसमूह

20. अरुणाचल प्रदेश

1. कामेंग
2. सियांग
3. सुबनसिरी
4. तिराप

21. लक्षद्वीप

1. लक्षद्वीप

22. मिजोरम

1. ऐजवाल
2. लुंगलेज

23. दादर और नगर हवेली

1. दादर और नगर हवेली

उद्योग रहित जिलों की कुल संख्या-93

[हिन्दी]

श्री लक्ष्मीनारायण मणि त्रिपाठी : मान्यवर अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न का जो उत्तर सभापटल पर रखा गया है, वह कुछ चिन्ताजनक प्रतीत होता है। मेरा पहला प्रश्न यह था कि देश में दिनांक 1-4-95 तक कितने जनपद उद्योग-विहीन थे। इस सम्बन्ध में जो उत्तर दिया गया है उसके अनुसार उत्तर प्रदेश में 11 जनपद उद्योग-विहीन बताए गए हैं और उनमें आठवें नंबर पर सुलतानपुर भी बताया गया है, जबकि मान्यवर सारा देश इस बात को जानता है कि पहले श्री संजय गांधी के समय में और फिर श्री राजीव गांधी के समय में सबसे अधिक उद्योग सुलतानपुर में ही लगे हैं। जो

सीमावर्ती जनपद हैं, जो तराई क्षेत्र के जनपद हैं, जो नेपाल के साथ लगते हुए क्षेत्र के जनपद हैं और जो उद्योग-विहीन जनपद हैं, उनका इसमें कोई जिक्र नहीं है।

मैं अपने प्रश्न के प्रथम भाग में यह जानना चाहूँगा कि उत्तर प्रदेश के तराई क्षेत्र का जनपद बहराइच, जो कि सीमावर्ती जनपद है, वह उद्योगविहीन है। क्या सरकार ने इसमें उद्योग लगाने के संबंध में कोई सर्वेक्षण कराया है?

श्रीमती कृष्णा साही : अध्यक्ष महोदय, मैंने अपने लिखित उत्तर में बताया है कि केन्द्र सरकार के द्वारा सीधे ही कोई सर्वेक्षण नहीं किया जाता है। संभवतः उद्योगों का पता लगाने के लिए राज्य सरकार द्वारा इस योजना के अंग के रूप में सर्वेक्षण किया जाना था। मैंने मानीय सदस्य को जो नॉन इण्डस्ट्री डिस्ट्रिक्ट की सूची दी है, वह 1979-80 में जिला उद्योग केन्द्र के द्वारा तैयार की गयी थी और डिस्ट्रिक्ट एक्शन प्लान में वर्णित जिलों के आधार पर ही यह तैयार की गयी थी। नॉन इण्डस्ट्री डिस्ट्रिक्ट वह जिला है जहां एक भी बड़ी या मध्यम औद्योगिक इकाई नहीं है। उसमें वर्णित जिलों के आधार पर जो डिस्ट्रिक्ट जिला योजना बनाई गयी थी, उसके मुताबिक ही मैंने उनको सूची दी है और जहां तक इन्होंने जनपद बहराइच का नाम लिया है, वह 1979-80 के प्लान में नहीं था। अगर वहां पर कोई भी मीडियम इण्डस्ट्री रजिस्टर्ड हो गयी होगी तो वह नॉन इण्डस्ट्री की डेफीनेशन में नहीं आयी। इसलिए संभवतः वह जनपद नहीं लिया गया है।

श्री लक्ष्मीनारायण मणि त्रिपाठी : मान्यवर, मेरा प्रश्न साफ-साफ था कि 1-4-1995 तक क्या कोई सर्वेक्षण कराया है? लेकिन मंत्री महोदया ने जो कहा, वह ठीक है। दूसरा, मेरे प्रश्न के "ख" भाग का उत्तर दिया गया है कि नई औद्योगिक नीति के बाद निवेश संबंधी निर्णयों में जांच कराई जायेगी और उसे देखा जायेगा। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदया से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार की जानकारी में यह है कि सीमावर्ती तराई वाले जो क्षेत्र हैं, उनमें आतंकवाद बढ़ रहा है और आतंकवाद बढ़ने का एक कारण, नौजवानों में बेरोजगारी है। यह बेरोजगारी इसलिए है कि आज से 50 वर्षों के बीच देश में सही ढंग से सर्वेक्षण कराकर आनुपातिक ढंग से जो उद्योग लगाये जाने थे, वह आनुपतिक ढंग से न लगाकर राजनीतिक कारणों से लगाये गये हैं।

मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि देश में जो सीमावर्ती जनपद है या जो तराई क्षेत्र के जनपद, जो सीमा से लगे हैं। जहां पर आज तक आजादी के 50 वर्षों के बाद तक कोई उद्योग नहीं लगाये गये हैं। क्या सरकार ऐसे सीमावर्ती जनपदों का सर्वेक्षण कराते हुए विशेष रूप से मेरे जनपद बहराइच का सर्वेक्षण कराते हुए उद्योग लगाने की स्थापना पर विचार करेगी या उद्योग स्थापना का विचार करायेगी?

श्रीमती कृष्णा साही : अध्यक्ष महोदय, हमारी आज की नीति ऐसी है, जो नई नीति बनी है, उसके तहत हम किसी भी एंटरप्रैन्योर को किसी एक विशेष जिले में उद्योग लगाने के लिए बाध्य नहीं कर सकते हैं। जिले में जितना एंटरप्रैन्योर उपलब्ध होगा, जितनी सुविधाये दी जायेंगी, उसी के आधार पर किसी भी जिले में उद्योग लगाने को उन्हें प्रेरित करेंगे तो वे जा सकते हैं। भारत सरकार की तरफ से एक ग्रोथ सैंटर कयी योजना चलाई जा रही है। जो जिला उद्योग पर न होकर राज्य सरकार की अनुशंसा पर ही की जाती है।

[अनुवाद]

श्री मानवेन्द्रशाह : अध्यक्ष महोदय, महोदय मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान प्रश्न (ङ) भाग के उत्तर की ओर आकर्षित करना चाहूँगा जो मेरे विचार से अन्तर्विरोधों से पूर्ण है। उन्होंने यह कहकर शुरूआत की है कि मजबूत और स्थायी आधारभूत ढांचा औद्योगीकरण के लिए पहली आवश्यकता है। इसके पश्चात वह क्षेत्रीय असंतुलन ठीक करने और पिछड़े हुए क्षेत्रों के औद्योगीकरण के दो उद्देश्यों के बारे में कहती हैं। मेरे विचार से ये अन्तर्विरोधी हैं क्योंकि जब मैं उत्तर प्रदेश की सूची देखता हूँ तो इसका मतलब यह निकलता है कि पहाड़ी क्षेत्रों में आधारभूत ढांचा कभी नहीं होगा और इसलिए उन्हें इस बात का लाभ कभी नहीं होगा। इसलिए मैं इस प्रश्न के सम्बंध में स्पष्टीकरण चाहता हूँ कि यह चीजें एक साथ किस प्रकार ठीक हो सकती हैं ताकि कोई अन्तर्विरोध न हो।

अध्यक्ष महोदय : यह बहुत अच्छा प्रश्न है।

[हिन्दी]

श्रीमती कृष्णा साही : अध्यक्ष महोदय, मैंने पहले ही मानीय सदस्य को बताया है। इन्होंने पहाड़ी क्षेत्रों के लिए...**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने पूछा है कि जहां पर इनफ्रास्ट्रक्चर नहीं है, वहां पर आप इंडस्ट्री को ले जाने के लिए बाध्य नहीं कर सकते। ऐसे एरियाज की बैकवर्डनैस आप कैसे कम करेंगे?

श्रीमती कृष्णा साही: अध्यक्ष महोदय, मैंने कहा कि जिला उद्योग केन्द्रों की स्थापना की योजना भारत सरकार की ओर से दी गई है। अनुशंसा तो राज्य सरकार भेजती है लेकिन भारत सरकार की ओर से जो आधारभूत सुविधा प्राप्त होती है, वह उद्योगों को विकसित करने के काम आती है। उसके लिए ग्रो ग्रोथ सैन्टर्स, ट्रांसपोर्ट सबसिडी और टैक्स होल्डर्स का ऐलान वित्त मंत्री ने किया था। उद्योग के लिए हमारी जो आधारभूत योजना है, उसके लिए हम जिला उद्योग केन्द्र चला रहे हैं। सारे जिलों में चयन होता है और राज्य सरकार अनुशंसा करके भेजती है। हमने यह स्कीम 1988 से प्रारंभ की है। 70 जिलों का चयन किया गया है, उसमें से 69 ग्रोथ सैन्टर्स चुने गए है। हिल्ली एरियाज के लिए भी वही योजना है।

श्री चन्द्रजीत यादव : अध्यक्ष महोदय, आपने मंत्री जी की कुछ मदद करने की कोशिश की है लेकिन उन्होंने उस बात को ग्रहण नहीं किया। यह बहुत गंभीर समस्या है। मंत्री महोदया का उत्तर बिल्कुल आउट ऑफ डेट है। त्रिपाठी जी ने एक उदाहरण दिया कि सुल्तानपुर में इतने उद्योग लगे लेकिन फिर भी उसे पिछड़ी लिस्ट में रख दिया गया। और बहुत सारे जिलें हैं जो बिल्कुल छूट गए हैं। प्रश्न पहली अप्रैल, 1995 का पूछा गया है और आप सदन को 1979-80 की सूचना दे रही हैं। यह कहकर कि यह राज्य सरकार की जिम्मेदारी है, वह जांच कराए, वह हमको सूची दे, मैं कहना चाहता हूँ कि बेसिक जिम्मेदारी प्लानिंग कमिशन की थी। पहले उन्होंने उसका नाम जीरो इंडस्ट्री डिस्ट्रिक्ट दिया था, फिर नो इंडस्ट्री डिस्ट्रिक्ट दिया। केन्द्र सरकार ने इस योजना को असन्तुलन समाप्त करने के लिए बनाया ताकि पिछड़े राज्य, पिछड़े जिले न रह जाएं और देश का समुचित विकास हो। नई नीति के तहत यह सरकार की राष्ट्रीय जिम्मेदारी है कि जो इलाके पिछड़े हैं, जो राज्य पिछड़े हैं, जो लोग पिछड़े हैं, वे इससे उपेक्षित न हो जाएं। यदि उन इलाकों की उपेक्षा की गई तो गरीब और गरीब हो जाएगा, पिछड़ा और पिछड़ा हो जाएगा। क्या सरकार वहां आधारभूत इनफ्रास्ट्रक्चर तैयार करने की योजना बनाएगी ताकि उद्योगपति वहां जाएं? यदि वहां सड़क, बिजली, ट्रांसपोर्ट, टेलीफोन नहीं मिलेगा तो कोई नहीं जाएगा। मैं मंत्री महोदया से जानना चाहता हूँ कि क्या भारत सरकार यह जिम्मेदारी अपने ऊपर लेगी और एक ऐसी विस्तृत योजना बनाएगी?

श्रीमती कृष्णा साही : मैं सदन को बताना चाहती हूँ कि नई औद्योगिक नीति के तहत हमने 1988 से डिस्ट्रिक्ट ग्रोथ सैन्टर्स शुरू किए हैं और 69 में से 54 ग्रोथ सैन्टर्स बैकवर्ड एरियाज में है। जहां इनफ्रास्ट्रक्चर की उपलब्धता नहीं होगी वहां थोड़ी दिक्कत तो होती है। इस योजना को 30 करोड़ रूपये से शुरू किया गया है जिसमें से 10 करोड़ रूपये भारत सरकार देती है ताकि जिलों में इनफ्रास्ट्रक्चर हो सके...**(व्यवधान)**

श्री चन्द्रजीत यादव: 10 करोड़ रूपये में क्या इनफ्रास्ट्रक्चर बनेगा?...**(व्यवधान)**

श्रीमती कृष्णा साही: नई नीति के तहत भारत सरकार, बिहार सरकार और फाइनेशियल इंस्टीट्यूशंस को यह करना है, यही हमारी योजना है। इसके लिए 10 करोड़ रुपया हम देते हैं, पांच करोड़ रुपया राज्य सरकार देती है, पांच करोड़ रुपया मार्केट बोरोइंग से मिलता है और पांच करोड़ रुपया फाइनेशियल इंस्टीट्यूशंस देती है। राज्य सरकार, भारत सरकार और फाइनेंशियल इंस्टीट्यूशंस, तीनों को मिलाकर यह होता है, लेकिन यह योजना भारत सरकार की है।

श्री चन्द्रजीत यादव : यह तो ऊंट के मुंह में जीरा भी नहीं है। क्या योजना है।

अध्यक्ष महोदय : चन्द्रजीत यादव जी ने पूछ लिया, अब सूर्य नारायण यादव जी पूछेंगे।

[अनुवाद]

श्री लोकनाथ चौधरी : कृप्या उनसे कह दीजिए कि वह तैयारी करके आयें।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : नहीं, आपका नाम सूर्य नारायण यादव नहीं है।

श्री सूर्य नारायण यादव : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री महोदया जो उत्तर दे रही हैं, वह आप अच्छी तरह से समझ रहे हैं। भारत सरकार ने अभी जो सर्वेक्षण कराया है, उसमें इन्होंने राज्यवार जिलों का नाम दिया है। जब से उदारीकरण की नीति आई है, यह स्वीकार नहीं करती, यह कहीं इण्टीरियर इलाके में उद्योग लगाने जा रहे हैं? माननीय मंत्री महोदया, दिल्ली के अगल-बगल में तो बहुत उद्योगपति आयेंगे और यहां उद्योग लगाऐंगे। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जिन जिलों का उपने राज्यवार सूची में नाम दिया है, उन जिलों में जहां बड़े, मझोले और छोटे उद्योग नहीं है, उस सूची के जिलों में आप प्राथमिकता के आधार पर उद्योग लगाने जा रहे हैं?

अध्यक्ष महोदय : इसका जवाब उन्होंने दे दिया, ऐसा करने की उनकी नीति नहीं है।

श्रीमती कृष्णा साही : अध्यक्ष महोदय, मैंने बताया है कि जो नये औद्योगिक ग्रोथ सैण्टर्स है, वह पूरे देश में 70 हैं। वह ग्रोथ सैण्टर्स जो हमारे सलैक्टिड है, वह 69 है। इनमें 22 जगह पर सब्सटेंशियल प्रोग्रैस हो रही है। जैसा आप बिहार के लिए कह रहे हैं तो वहां से अभी तक प्रस्ताव नहीं पहुँच पाया है, इसलिए वहां पर यह प्रारम्भ नहीं हुआ है।

श्री सूर्य नारायण यादव : अध्यक्ष जी, एक तरह से माननीय मंत्री जी बराबर सवाल से भागती है। राज्य सरकार ने प्रस्ताव नहीं भेजा तो आप क्या कर रही हैं?

श्री विजय कुमार यादव : माननीय अध्यक्ष जी, अभी मंत्री महोदया ने कहा कि ग्रोथ सैण्टर की योजना इनकी है और जो बैकवर्ड जिले हैं, उन जिलों में यह व्यवस्था है तो मैं मंत्री महोदया से स्पेसिफिक सवाल करना चाहता हूँ कि क्या यह बात सही है कि बैकवर्ड जिलों में मेरे नालन्दा क्षेत्र का नाम आपने दिया है और आपकी जो कांस्टीट्वेंसी बेगूसराय है, उसमें वह नहीं है। नालन्दा में जो ग्रोथ सैण्टर दिया गया था, राजनैतिक कारणों से उसको हटाकर आप अपनी कांस्टीट्वंसी में ले गई हैं.....

श्रीमती कृष्णा साही : ऐसी बात नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : यह ठीक हो गया कि मामला आमने-सामने हो गया।

[अनुवाद]

डा० कार्तिकेश्वर पात्र : अध्यक्ष महोदय, महोदय, देश में ऐसे 93 जिलों की शिनाक्त की गई है जिनमें कोई उद्योग नहीं है। महोदय, इनमें से उड़ीसा में ऐसे तीन जिलों की शिनाक्त की गई है और वे जिले वालासोर, बोलंगीर और बौध खोंडपल्स है। मयूरभंज जिले को भी इसमें शामिल किया जाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या उड़ीसा राज्य सरकार से प्राप्त कोई सर्वेक्षण प्रतिवेदन इन जिलों में सम्भाव्य उद्योगों की शिनाक्त करने के लिए केन्द्रीय सरकार के समक्ष प्रस्तुत किया गया है, अथवा नहीं? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या विकास केन्द्रों की स्थापना किये जाने के लिए इन जिलों के लिए किसी आधारभूत ढांचे की स्वीकृति दी गई है अथवा नहीं यह भी कि क्या इन जिलों में सम्भाव्य उद्योगों का विकास किये जाने के लिए कोई सर्वेक्षण प्रतिवेदन केन्द्रीय सरकार के समक्ष प्रस्तुत किया गया है? क्या इन जिलों में उन संभाव्य उद्योगों को स्थापित करने के लिए राज्य सरकार और केन्द्र सरकार के मध्य कोई चर्चा हुई है?

श्रीमती कृष्णा साही : इस प्रकार का कोई प्रतिवेदन उड़ीसा से प्राप्त नहीं हुआ है।

[हिन्दी]

माननीय सदस्य कहते हैं तो हम इसको फिर दिखवा लेंगे।

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी : अध्यक्ष महोदय, प्रश्न के जवाब में कुछ त्रुटियां पायी गई हैं। मैं एक और स्पष्टीकरण मंत्री जी से चाहता हूँ। यह सवाल 'नो इंडस्ट्री' के बारे में है। आपने अभी लार्ज और मीडियम इंडस्ट्रीज के बारे में बात की। जिन जिलों में छोटे उद्योग भी नहीं है, उनकी क्या अलग लिस्ट है? मंत्री महोदया इसका स्पष्टीकरण दें। आपने उत्तर प्रदेश के 65 जिलों की लिस्ट दी है। उत्तर प्रदेश के गढ़वाल मंडल के 5 जिलों में से 4 जिले पिछड़े हैं और वे उद्योग विहीन जिले पिछले कई सालों से हैं। आपने कह दिया कि पूरी जिम्मेदारी प्रदेश सरकार की है लेकिन केन्द्र सरकार भी अपनी जिम्मेदारी पूरी नहीं कर रही है। आपने टैक्स हॉलिडे की बात की। माननीय वित्त मंत्री जी ने पिछले साल कहा था कि जो इलाके पिछड़े रहे हैं, वहां उद्योग लगाने पर उद्योगपतियों को 5 साल के लिए टैक्स की छूट दी जायेगी। इसमें उत्तरांचल के इलाके सम्मिलित नहीं थे। मैंने

उस समय भी निवेदन किया था कि उत्तरांचल के वे क्षेत्र जो उद्योग विहीन है, उनके बारे में कुछ किया जाये। क्या आपका मंत्रालय इस प्रकार की चीजों पर गौर कर रहा है या कोई पहल कर रहा है और विशेष कर इन क्षेत्रों में टैक्स हॉलिडे देने के बारे में पहल की गई है? अगर नहीं की है.....**(व्यवधान)**.... क्या आपने उद्योग विहीन इलाकों को टैक्स हॉलिडे देने के बारे में वित्त मंत्रालय से बात की है?

श्रीमती कृष्णा साही : अध्यक्ष महोदय, यह विभाग वित्त मंत्रालय से सम्बन्धित है।

अध्यक्ष महोदय : यह जानना चाहते हैं कि क्या ऐसा प्रपोजल आपके मंत्रालय से गया है?

श्रीमती कृष्णा साही : कल ही राज्य सभा में वित्त मंत्री ने कहा था कि ऐसे इलाके आईडैंटिफाई किये जा रहे हैं कि कहां यह दिया जायेगा और कहां नहीं दिया जायेगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या 404

श्री हाराधन राय : मुझे प्रश्न पूछने का चांस नहीं दिया गया। इसलिये मैं सदन से बहिर्गमन करता हूँ।

11.47 म०पू०

तत्पश्चात श्री हाराधन राय सभा से उठकर चले गये।

[अनुवाद]

सयुंक्त राष्ट्र जनसंख्या सम्मेलन

*404. **श्री डी० वेंकटेश्वर राव:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सयुंक्त राष्ट्र जनसंख्या सम्मेलन में विश्व में जनसंख्या वृद्धि रोकने हेतु किसी बीस वर्षीय योजना का अनुमोदन किया है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्मेलन में किन-किन देशों ने भाग लिया;

(ग) इस सम्मेलन में कौन-कौन से सुझाव दिए गए और किन-किन सुझावों पर विचार-विमर्श हुआ;

(घ) क्या सम्मेलन ने किसी अंतिम प्रारूप का अनुमोदन किया था; और

(ड.) यदि हां, तो सरकार द्वारा 1994-95 के दौरान प्रस्तावित योजना के कार्यान्वयन हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ड) एक विवरण लोक सभा के पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) सितम्बर, 1994 में काहिरा, मिश्र में हुए जनसंख्या और विकास पर अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन में अगले 20 वर्षों के लिए एक कार्रवाई कार्यक्रम पारित किया जिसमें जनसंख्या चुनौती के बारे में सम्बोधन किया गया।

(ख) एक विवरण अनुबंध के रूप में संलग्न है।

(ग) और (घ) इस सम्मेलन में अपनाए गए दस्तावेज को कार्यवाही के कार्यक्रम के रूप में जाना जाता है। इसमें निम्नलिखित मुख्य बातों पर बल दिया गया है :

(1) जनसंख्या और विकास संबंधी कार्यनीतियों का एकीकरण;

(2) महिलाओं को शक्तियां प्रदान करना;

(3) परिवार की भूमिका, अधिकारों, रचना और संरचना के संबंध में परिवार की सहायक नीतियों और कानूनों का विकास,

(4) जनांकिकी परिवर्तन की प्रक्रिया में जीवन की गुणवत्ता में सुधार;

(5) जनन अधिकारों और स्वास्थ्य पर कार्यवाही;

(6) जनसंख्या सूचना और संचार प्रौद्योगिकी, अनुसंधान और विकास के बारे में कार्यवाही;

(7) कार्यवाही कार्यक्रम को आगे बढ़ाने में अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग; और

(8) गैर सरकारी क्षेत्र के साथ भागीदारी।

(ड.) परिवार कल्याण विभाग ने प्राथमिक स्वास्थ्य प्रदाय प्रणाली के माध्यम से परिचर्या की गुणवत्ता और जनन स्वास्थ्य परिचर्या सेवा प्रदाय में सुधार करने जेसी कतिपय महत्वपूर्ण सिफारिशों पर कार्यवाही शुरू कर दी है। इस सम्मेलन में अपनाए गए कार्यवाही कार्यक्रम पर राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों और गैर सरकारी संगठनों के साथ मिलकर कार्य किया गया है।

अनुबंध

सम्मेलन में निम्नलिखित देशों का प्रतिनिधित्व किया गया

अफगानिस्तान	अजरबेजान
अलबानिया	बहामा
अल्जीरिया	बहरीन
अन्गोला	बांग्लादेश
एन्टीगुआ और बारबडोस	बारबाडोस
अर्जेन्टीना	बेलारूस
अर्मेनिया	बेल्जियम
आस्ट्रेलिया	बेलीज़
आस्ट्रिया	बेनीन

भूटान

बोलिविया

बोत्सवाना

ब्राजील

ब्रूनेई-दारूस्लाम

बुलगारिया

बर्किनाफासो

बुरूण्डी

कम्बोडिया

कैमरून

कनाडा

केप-वर्डे

मध्य अफ्रीकी गणतन्त्र

चाड

चिले

चीन

कालोम्बिया

कोमोरोस

कांगो

कूक द्वीपसमूह

कोसटारिका

कोत दावूर

क्रोशिया

क्यूबा

साइप्रस

चैक गणतन्त्र

कोरिया प्रजातंत्री गणतन्त्र

डेनमार्क

जिबौटी

डोमिनिका

इक्वेडोर

मिश्र

एल-सल्वाडोर

इक्वेटोरियल गिनी

इरिट्रिया

इस्तोनिया

इथियोपिया

यूरोपिय समुदाय

फिजी

फिनलैण्ड

फ्रान्स

गैबोन

गाम्बिया

जार्जिया

जर्मनी

घाना

ग्रीस

गुआटेमाला

गिनी

गिनी बिसाउ

गुयाना

हेती

होली-सी

ह्यन्डुरस

हन्गरी

आइस लैण्ड

भारत

इन्डोनेशिया

ईरान

आयरलैण्ड

इजराइल

इटली

जमैका

जापान

जोर्डन

कजाकिस्तान

किनिया

किरीबाती

कुवैत

खिरगिस्तान

लाओस प्र० गणतन्त्र

लाटविया

लिसोथो

लाइबेरिया

लिबिया

लिथुआनिया

लक्जमबर्ग

मेडागास्कर

हवाई

मलेशिया

मालदीव

माले

मालटा

मार्शल द्वीपसमूह

मोरेतानिया

मारिशस

मैक्सिको

माइक्रोनेशिया संघ राज्य

मंगोलिया

मोरक्को

माजाम्बिक

मियांम्यार

नाम्बिया

नेपाल

नीदरलैण्ड

न्यूजीलैण्ड

निकारागुआ

नाइजर

नाइजीरिया

नियू

नार्वे

ओमान

पाकिस्तान

पनामा

पपुआ न्यूगिनी

पराग्वे

पेय

फिलिप्पीन

पोलैण्ड

पुर्तगाल

कोरिया गणतन्त्र

मालदोवा गणतन्त्र

रोमानिया

रूसी संघ

रवाण्डा

सेंट किटस एवं नेविस	स्लोवानियम	मक्दूनिया (पर्व यूगोस्लाविया)	तंजानिया
सेंट लूसिया	सोलोमन द्वीपसमूह	टोगो	अमेरिका
सेंट विन्सेंब और ग्रेनाडाइन	दक्षिणी अफ्रीका	टोंगा	उरूग्वे
समोआ	स्पेन	त्रिनिडाड और टोबागो	उजबेकिस्तान
सान-मेरिना	श्रीलंका	ट्यूनिशिया	वानुआतू
साओ-तामो और प्रिंसिपे	सुरीनाम	तुर्की	वेनेज्युएला
सेनेगल	स्वाजीलैण्ड	तुर्कमेनिस्तान	वियतनाम
सेशेल्स	स्वीडन	वालु	यमन
सियरालियोन	स्वीत्जरलैण्ड	यूगांडा	जाइरे
सिंगापुर	सीरिया अरब गणतन्त्र	यूक्रेन	जाम्बिया
स्लोवाकिया	ताजिकिस्तान	संयुक्त अरब अमीरात	जिम्बावे
	थाइलैण्ड	ब्रिटेन	

''फिलिस्तीन के पर्यवेक्षक ने भी सम्मेलन में भाग लिया

श्री डी० वेंकटेश्वर राव : विश्व में जितनी भूमि है उसका 2.5 प्रतिशत भारत में है। विश्व की आमदनी के मुकाबले भारत की आमदनी 1.5 प्रतिशत है। लेकिन भारत की जनसंख्या विश्व की जनसंख्या का लगभग 16 प्रतिशत है जो लगभग 5.8 मिलियन या इससे अधिक है। विश्व की जनसंख्या में प्रतिवर्ष 970 लाख की वृद्धि हो रही है जिसमें से भारत में ही लगभग 150 से 160 लाख जनसंख्या में वृद्धि होती है।

चीन, कोरिया, थाइलैंड, इंडोनेशिया और श्रीलंका जैसे अन्य देशों के मुकाबले हमारी जनसंख्या तेजी से बढ़ रही है जबकि इन देशों में जनसंख्या वृद्धि पर प्रभावीरूप से नियंत्रण कर लिया गया है। यदि हम श्रीलंका से तुलना करते हैं तो पता लगता है कि वहाँ की जनसंख्या वृद्धि दर 1.3 है जबकि भारत में जनसंख्या 2.1 की दर से बढ़ रही है। श्रीलंका में शिशु मृत्युदर 21 है जबकी भारत में 88 है। वहाँ साक्षरता दर 88 है जबकि भारत में यह मात्र 52 है। अतः इस प्रकार की भिन्नता है। इसका हमारी अर्थव्यवस्था पर प्रभाव पड़ने वाला है और हम सभी इस बात को जानत हैं।

क्या इन देशों द्वारा अपनाये गये उद्यमों पर इस प्रकार का कार्यक्रम तैयार करने हेतु विचार किया जा रहा है ताकि हमारी जनसंख्या पर भी उसी प्रकार का प्रभाव पड़े?

श्री पवनसिंह घाटोवार : परिवार नियोजन कार्यक्रम काफी लम्बे समय से हमारे देश में चल रहा है। जैसाकि माननीय सदस्य ने ठीक ही कहा है, इस समस्या के अन्य आयाम भी हैं। उन्होंने साक्षरता और अन्य समस्याओं का उल्लेख किया है। लेकिन भारत सरकार की ओर से हम राज्य सरकारों के साथ बातचीत कर अपने चल रहे कार्यक्रमों की समीक्षा करते हैं। हम नये कार्यक्रमों को चलाने के बारे में भी विचार कर रहे हैं ताकि हम अपने देश में भी जनसंख्या की वृद्धि प्रभावी रूप से नियंत्रित कर सकें।

अध्यक्ष महोदयः उनका प्रश्न सम्भवतः भिन्न था। क्या अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर भी कोई कार्यक्रम तैयार किया गया है और क्या हम उसे अपनाने जा रहे हैं?

श्री पवनसिंह घाटोवारः जनसंख्या और विकास पर काहिरा में हुए सम्मेलन में कुछ सिफारिशे की गई थी। सम्मेलन में एक सर्वसम्मति पर पहुंच कर उन्होंने सम्मेलन में भाग लेने वाले देशों से कुछ सिफारिशें की थीं। वह सिफारिशें हमें भी मिली हैं। हमने उन सिफारिशों को राज्य सरकारों को भेजा है और हम उनसे मिलकर उस पर कार्यवाही कर रहे हैं।

इस वर्ष अप्रैल में हमने स्वास्थ्य और परिवार कल्याण सचिवों का एक सम्मेलन बुलाया था। उस सम्मेलन में भी हमने सिफारिश पर चर्चा की थी।

श्री डी० वेंकटेश्वर रावः मेरा दूसरा पूरक प्रश्न भी उसी बात पर है। स्वास्थ्य सचिवों का सम्मेलन यहाँ 4 अप्रैल 1995 को हुआ था, उस सम्मेलन में यह उत्तर दिया गया था कि सम्मेलन द्वारा स्वीकृत कार्यवाही कार्यक्रम को राज्य सरकार और संघ राज्य क्षेत्रों और गैर-सरकारी संगठनों को बता दिया गया है। इस सम्मेलन का यह निष्कर्ष है। अतः मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस प्रकार की सिफारिशों को लागू करने के लिए क्या ठोस उपाय किये जा रहे हैं और भविष्य में इनके क्या परिणाम निकलने की संभावना है।

श्री पवनसिंह घाटोवारः उस बैठक में हमने काहिरा सम्मेलन की सिफारिश पर चर्चा की थी। हमारे देश में राष्ट्रीय विकास परिषद ने श्री करूणाकरन की अध्यक्षता में एक उप-समिति का गठन किया है और समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है। इसके अतिरिक्त हमने डा० एम०एस० स्वामीनाथन की अध्यक्षता में देश में जनसंख्या वृद्धि की समस्या पर विचार करने के लिए एक विशेषज्ञ ग्रुप का गठन किया है। इस ग्रुप ने भी अपना प्रतिवेदन दे दिया है और सरकार को दोनों समितियों

के प्रतिवेदन प्राप्त हो गये हैं। ये सरकार के सक्रिय विचाराधीन हैं और इनके आधार पर सरकार चल रहे कार्यक्रम को अद्यतन बनाने का प्रयास कर रही है। हम भी और कार्यक्रम चाहते हैं जिससे हम जनसंख्या वृद्धि को प्रभावी रूप से नियंत्रित कर सकें।

[हिन्दी]

डा० गिरजा व्यास: अध्यक्ष महोदय, तीन कांफ्रेंसस 1974, 1984 और 1994- इससे संबंधित हुई हैं। अभी जो कांफ्रेंस हुई है उसमें 191 देशों ने भाग लिया है। इसी से समस्या की गूढ़ता सामने नजर आती है। स्वामीनाथनजी ने कहा है कि 15 से 20 वर्ष के ग्रुप में जो लड़कियां आती हैं उसी में सबसे अधिक पोपूलेशन की उत्पादकता का दायरा आता है लेकिन पोपूलेशन कंट्रोल का जो काम हो रहा है, वह 25 वर्ष के अधिक की महिलाओं के दायरे में हो रहा है, आपका छपा-छपाया उत्तर पिछले तारांकित प्रश्नों के उत्तर में मिला है जो हम लोगों के पास है उसको देखने से लगता है कि करों में किसी भी मुद्दे पर आप उससे जागरूक नहीं हुए हैं। सबसे बड़ा मुद्दा जो बार-बार उठाया गया है वह है विमैन-एम्पावरमेंट का। विमैन-एम्पावरमेंट के लिए आपने क्या किया है। जो कि उस कांफ्रेंस का सर्वमान्य मुद्दा था। प्रश्न का भाग "ख" क्या आप लोगों ने पोपूलेशन ग्रोथ के जो एक्यूट सेंटर हैं उसकी खोज का सर्वे करा लिया है और उसको बंद करने के लिए क्या-क्या उपाय किये हैं?

[अनुवाद]

श्री पवनसिंह घाटोवार: यह सच है कि गत सितम्बर में काहिरा में हुए सम्मेलन में एक मद थी "महिलाओं को अधिकार" और वह हमारे देश की मूल समस्या है और महिलाओं में साक्षरता पुरूषों की तुलना में कम है। हमारे समाज में लड़कों को ज्यादा प्राथमिकता दी जाती है। हम अपनी ओर से सूचना शिक्षा और संचार कार्यक्रम के द्वारा समाज में कन्याओं को प्राथमिकता देने तथा महिलाओं के लिए साक्षरता कार्यक्रम का प्रचार करने का प्रयास कर रहे हैं। हम यह भी प्रचार कर रहे हैं कि परिवार कल्याण कार्यक्रम में पुरूष भी भाग लें। ऐसे नये तरीकों का पता लगाने के लिए वैज्ञानिक अनुसंधान किये जा रहे हैं जिन्हें देश में ज्यादा से ज्यादा लोगों द्वारा अपनाया जा सके।

अध्यक्ष महोदय: वह उस क्षेत्र के बारे में जानना चाहती हैं जहाँ जनसंख्या में बहुत वृद्धि हो रही है। क्या इसका पता लगा लिया गया है? क्या हम उस क्षेत्र में जनसंख्या वृद्धि को नियंत्रित करने की दिशा में कोई कदम उठा रहे हैं?

श्री पवनसिंह घाटोवार: महोदय, क्षेत्र हैं जिनकी हमने शिनाक्त की है। अपने सूचना, शिक्षा और संचार कार्यक्रम के माध्यम से हम बच्चों के जन्म पर रोक लगाने पर बहुत जोर दे रहे हैं। यद्यपि बाल विवाह (प्रतिबंध) अधिनियम है फिर भी हमारे देश में बाल विवाह एक सामाजिक बुराई है। हम लोगों को यह बता रहे हैं कि कन्याओं का विवाह 18 वर्ष की आयु होने पर ही किया जाना चाहिए। युवा आयु ग्रुप को हम अधिक से अधिक प्रयोग की जाने वाली ऐसी वस्तुएं दे रहे हैं जिससे बच्चों के पैदा होने में अन्तर रखा जा सके।

[हिन्दी]

श्री रविराय: अध्यक्ष महोदय मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि काहिरा में जो सम्मेलन पोपूलेशन कंट्रोल के लिए हुआ था, यह सही है कि हिन्दुस्तान का जो प्रतिनिधि मंडल वहां प्रतिनिधित्व कर रहा था, हिन्दुस्तान और दूसरे विकासशील देशों और पाश्चात्य देशों को जो राय दी गई है उसमें बहुत मतभेद था। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि विकसित देशों ने जिस तरीके से हम लोगों का शोषण किया है हम लोगों को लूटा है, हमारे सोशल सैक्टर में पैसा नहीं है इसलिए उसके लिए जो मांग थी उसमें किस हद तक सफलता मिली? दूसरी बात यह है जब हम मानकर चलते हैं कि हिन्दुस्तान में केरल मॉडल पोपूलेशन कंट्रोल के लिए सबसे बढ़िया है तो हिन्दुस्तान में केरल मॉडल को लागू करने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है।

[अनुवाद]

श्री पवनसिंह घाटोवार: महोदय, परिवार कल्याण कार्यक्रम हमारे देश में एक स्वैच्छिक कार्यक्रम है। बहुत से माननीय सदस्यों ने चीन के परिवार कल्याण कार्यक्रम का उल्लेख किया है। अनिवार्यता चीन के परिवार कल्याण कार्यक्रम का एक अंग है। लेकिन हमारे यहाँ ऐसा कुछ नहीं है। हम लोगों में स्वेच्छा से कार्यक्रम में भाग लेने के लिए अधिक से अधिक प्रचार कर रहे हैं। इसलिए इसमें एक बुनियादी अन्तर है।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न केरल के बारे में था न कि चीन के बारे में।

श्री पवनसिंह घाटोवार: वही परिवार कल्याण कार्यक्रम केरल में सफलतापूर्वक कार्यान्वित किया जा रहा है क्योंकि वहाँ महिलाओं में साक्षरता दर अधिक है। केरल में कार्यक्रम की सफलता का यही एक मुख्य कारण है। हम राज्य सरकारों के साथ मिलकर कार्य कर रहे हैं और उनके ऊपर इस बात के ऊपर जोर दें रहे हैं कि वे महिला साक्षरता पर अधिक से अधिक जोर दें। यदि हम अपने देश में महिलाओं को शिक्षित कर लेते हैं तो हमारा परिवार कल्याण कार्यक्रम सफल हो जायेगा।

श्रीमती चन्द्रप्रभा अर्स: महोदय, हम सब जानते है और हम दूरदर्शन पर भी अपने देश की जनसंख्या की नवीनतम स्थिति देखते रहते हैं। तेजी से बढ़ती हुई जनसंख्या की एक समस्या जनसंख्या वृद्धि की उच्च दर है। 2000 तक हमारी जनसंख्या 100 करोड़ को पार कर जायेगी। इस प्रकार जनसंख्या वृद्धि पर रोक लगाने के लिए उठाये जा रहे कदम पर्याप्त नहीं हैं। इसके लिए विभिन्न स्तरों पर महिलाओं के साथ साथ जन प्रतिनिधियों का इसमें शामिल होना, भारी प्रचार तथा शिक्षा भी बहुत आवश्यक हैं। जनसंख्या वृद्धि की दर विशेष रूप से समाज के निम्न स्तर के लोगों में ज्यादा है। यह ठीक है कि बिजिंग सम्मेलन में हमें अपने विचार रखने हैं। लेकिन हम यह महसूस करते हैं कि हमारे देश में परिवार नियोजन उपाय ढीले तथा निस्तेज हो गये हैं। अतः आपके माध्यम से, मैं मंत्री महोदय से विशेष रूप से यह पूछना चाहती हूँ कि क्या जन प्रतिनिधियों को शामिल कर परिवार नियोजन के बारे में अधिक से अधिक लोगों को शिक्षित करने के लिए जन आन्दोलन के तौर पर कोई सशक्त उपाय किये जायेंगे।

श्री पवनसिंह घाटोवार: महोदय, हम हमेशा देश के नेताओं का सहयोग लेते रहे हैं। 73वें संविधान संशोधन के बाद उन निकायों में ग्राम पंचायत स्तर से लेकर जिला परिषदों के स्तर तक के निर्वाचित प्रतिनिधि और 30 प्रतिशत महिला प्रतिनिधि हैं। हम देश में परिवार कल्याण कार्यक्रम का प्रचार करने के लिए उनका सहयोग लेने पर विचार कर रहे हैं।

डा० एन० मुरूगेसन: अध्यक्ष महोदय, भारत में जनसंख्या वृद्धि नियंत्रण के मामले में तमिलनाडु का प्रथम स्थान है। मुख्य मंत्री, तमिलनाडु ने परिवार नियोजन कार्यक्रम को प्रोत्साहन देने के लिए एक नई योजना शुरू की है उस नई योजना के तहत, यदि कोई व्यक्ति दो कन्याएं पैदा होने के बाद परिवार नियोजन कार्यक्रम

मे ऑपरेशन करवाता है तो तमिलनाडु सरकार उन कन्याओं के नाम में एक अच्छी धनराशि जमा कराती है जो ब्याज सहित उन कन्याओं की शादी के अवसर पर दे दी जाती है। यह अद्वितीय योजना केवल तमिलनाडु में ही मुख्य मंत्री ने लागू की है। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या इस योजना को लागू करने के लिए अन्य राज्यों को भी प्रोत्साहित करेंगे और क्या वह उपर्युक्त योजना के लिए तमिलनाडु सरकार को विशेष वित्तीय सहायता भी उपलब्ध करायेंगे।

श्री पवनसिंह घाटोवार: महोदय, चूँकि हमारे अपने कार्यक्रम हैं देश में परिवार कल्याण कार्यक्रम को प्रोत्साहन देने के लिए हम राज्य सरकारों से अपने निजी कार्यक्रम शुरू करने का अनुरोध कर रहे हैं?

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

जम्मू और कश्मीर में सेना अधिकारियों के विरुद्ध कार्यवाही

*405. **श्री चेतन पी० एस० चौहान :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेना ने अपने कुछ अधिकारियों के विरूद्ध जम्मू और कश्मीर में उनके द्वारा की गई ज्यादतियों के लिए कार्यवाही की है;

(ख) यदि हां, तो कितने अधिकारियों को ज्यादतियां करने के लिए दोषी पाया गया है; और

(ग) कितने अधिकारियों के विरूद्ध कार्यवाही की गई है ?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (ग) जम्मू और कश्मीर में 1990 से 1994 की अवधि के दौरान प्रतिविद्रोही कार्यवाईयों में सिविलियनों के प्रति किए गए अपराधों के लिए 15 सैन्य अफसरों को दोषी पाया गया है। अपराधों की गंभीरता के अनुसार इन अफसरों को कठोर कारावास तथा सेवा से बरखास्तगी से लेकर पिछली सेवाओं के लाभ से वंचित करने अथवा घोर नाराजगी व्यक्त करने जैसे अलग-अलग दण्ड दिए गए हैं।

सिलिकन चिप्स का उत्पादन

*406. **श्री अमल दत्त :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सोलर फोलोवाल्टॉयक सेलों में काम आने वाली सिल्किन चिप्स की स्वदेशी उत्पादन क्षमता क्या है;

(ख) क्या इस क्षमता का पूरा उपयोग किया जा रहा है;

(ग) यदि हां, तो क्षमता में कितनी और वृद्धि किये जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) और (ख) सौर प्रकाश वोल्टीय सैलों के विनिर्माण के लिए सिलिकॉन वेफरों जिन्हें चिप्स के नाम से भी जाना जाता है के उत्पादन के लिए 33.3 1995 की स्थिति के अनुसार कुछ घरेलू वार्षिक संस्थापित क्षमता लगभग 11.2 टन थी। इसमें वर्ष 1994-95 के दौरान जोड़ी गई वेफर विनिर्माण की 4.2 टन क्षमता है। वर्ष 1994-95 के दौरान सिलिकॉन वेफरों का वास्तविक उत्पादन लगभग 8.8 टन था।

(ग) और (घ) इस समय सिलिकॉन वेफरों के विनिर्माण में निजी क्षेत्र की केवल एक कम्पनी कार्यरत है। प्रकाशवोल्टीय सैलों में इस्तेमाल के लिए उपर्युक्त सिलिकॉन वेफरों के विनिर्माण के लिए निजी क्षेत्र की एक अन्य कम्पनी एक नई यूनिट की स्थापना करने की प्रक्रिया में है।

वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद

*407. **श्री राम कापसे :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद का विचार उन कंपनियों को रायल्टी का अधिकांश भाग देने का है, जिन्होंने "गैट" समझौता होने के बाद से औद्योगिक अनुसंधान को और अधिक बढ़ावा देने के लिए विभिन्न परियोजनाओं में उत्पादों और प्रक्रियाओं को विकसित करने में योगदान दिया है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस प्रस्ताव को मंजूदी दे दी है ?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) से (ग) सीएसआइआर के गठन संबंधी भारत सरकार के दिनांक 26 सितम्बर, 1942 के संकल्प में अन्य बातों के साथ-साथ अनुसंधान एवं विकास के परिणामों के वाणिज्यीकरण से प्राप्त रॉयल्टी के हिस्से का भुगतान उन व्यक्तियों को करने का प्रावधान है जिन्होंने विकास कार्य में सहयोग किया है। सीएसआइआर 1977 तक, जब यह प्रक्रिया बन्द हुई, अर्जित रॉयल्टी के 40 प्रतिशत अंश को अपने स्टाफ में बांटता रहा। औद्योगिक अनुसंधान को अधिक महत्त्व प्रदान कराने के एक उपाय के रूप में इसे अप्रैल 1994 से पुनः आरम्भ किया गया है। यह योजना सीएसआइआर सोसायटी द्वारा अनुमोदित का जा चुकी है।

रिक्त पदों को भरना

*408. **प्रो० उम्मारेड्डि वेंकटेस्वरलु:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान संस्थान, चण्डीगढ़ में अनेक वरिष्ठ पद लम्बे समय से रिक्त पड़े हैं;

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

(ग) सरकार द्वारा इन रिक्त पदों को शीघ्र भरने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ग) इस समय स्नातकोत्तर चिकित्सा शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़ की सकांय पदों की स्वीकृत संख्या 312 है और (243) संकाय सदस्य कार्य कर रहे हैं। इस संस्थान ने सूचित किया है कि 10 पदों को भरने की कार्रवाई पूरी कर ली गई हैं। शेष (59) पदों में से इस संस्थान ने पहले ही 16 पदों के लिए विज्ञापन दे दिया है।

टायर कारपोरेशन आफ इंडिया

*409. **श्री सनत कुमार मंडल** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकारी क्षेत्र की कलकत्ता स्थित रुग्ण कंपनी, टायर कारपोरेशन आफ इंडिया के मामले में गत महीने मंत्रियों के दल की हुई बैठक का क्या परिणाम निकला;

(ख) औद्योगिक एवम् वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड द्वारा टायर कारपोरेशन आफ इंडिया पर बकाया राशि को काफी हद तक माफ करने के प्रस्ताव सहित, मंजूर किए गए 167 करोड़ रूपये के पुनरूद्धार पैंकेज के संबंध में अंतिम निर्णय क्या किया गया है;

(ग) क्या सरकार ने औद्योगिक एवम् वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड के निर्णय को लागू किया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) और (ख) औद्योगिक और वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड (बी आई एफ आर) को सूचित किया गया है कि बी० आई० एफ० आर० द्वारा परिवालित मसौदा पुनरूद्धार स्कीम में कुछ शर्तें शामिल थीं जैसे कि भविष्य में होने वाली सभी रोकड़ हानियों की प्रतिपूर्ति सरकार द्वारा किया जाना आदि। यह सुधार की संकल्पना के विरूद्ध है। तदनुसार, सरकार ने स्पष्ट रूप से यह पुष्टि करते हुए कि सरकार ऐसी शर्तों के बिना किसी भी पुनरूद्धार स्कीम् को समर्थन देगी, स्कीम की समीक्षा करने का बी० आई० एफ० आर० से अनुरोध किया।

(ग) और (घ) बी० आई० एफ० आर० ने सरकार सहित, सभी सम्बन्धित पार्टियों की सहमति प्राप्त करने के लिए एक मसौदा पुनरूद्धार स्कीम केवल परिवालित की है। अंतिम निर्णय बी० आई० एफ० आर० द्वारा अभी लिया जाना है।

पोलिया पर नियंत्रण

*410. **श्री तारा सिंह** :
श्री वी० श्रीनिवास प्रसाद:

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पोलियों के रोगियों की संख्या भारतीय उपमहाद्वीप में सबसे अधिक है;

(ख) यदि हां, तो पोलियो रोग को फैलने से रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ग) सरकार द्वारा तैयार की गई नई योजनाएं और कार्यक्रम पोलियों रोग को फैलने से रोकने में असफल रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) जी, हां।

(ख) टीकाकरण कवरेज स्तर बढ़ाने के लिए व्यापक प्रतिरक्षीकरण कार्यक्रम 1985-86 में आरंभ किया गया था। कवरेज के उच्च स्तरों को बनाए रखने के अतिरिक्त पोलियो के उन्मूलन के लिए पूरक कार्यकलाप भी आरंभ किए गए हैं।

(ग) पोलियो के रोगियों की सूचित संख्या, जो 1981 में 32184 थी, 1994 में घटकर 6174 हो गई है।

[हिन्दी]

कागज के मूल्यों में वृद्धि

*411. **श्री दत्ता मेघे** :
श्री विजय एन० पाटील :

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

(क) क्या गत चार माह के दौरान कागज के मूल्यों में वृद्धि हुई है;

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

(ग) क्या इसका पुस्तकों, समाचार पत्रों, इत्यादि पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है और

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) और (ख) जी, हाँ। पिछले एक वर्ष में लिखाई और छपाई के कागज का औसत मूल्य लगभग 19,500 रु० प्रति मी० टन से बढकर 26.000 रु० प्रति मी० टन हो गया है। मूल्यों में वृद्धि कोयला, बिजली, कास्टिक सोड़ा, आयातित लुगदी तथा अन्य निविष्टयों की लागत में वृद्धि होने के कारण हुई है।

(ग) और (घ) कागज अथवा कागज पर आधारित उत्पादों के मूल्य पर कोई कानूनी नियंत्रण नहीं है। सरकार कागज के मूल्य में वृद्धि के कारण पुस्तक प्रकाशन उद्योग और समाचार-पत्र उद्योग के सामने आने वाली समस्याओं के प्रति सचेत है। सरकार ने हाल में अखबारी कागज नीति की घोषणा की है जिसके द्वारा अखबारी कागज के आयात को नियंत्रण मुक्त किया गया है और लघु तथा मझौले समाचार पत्रों की अखबारी कागज की जरूरतों को स्वदेशी रूप में पूरा करने के लिए प्रावधान बनाने का भी प्रस्ताव है। जहाँ तक पुस्तक प्रकाशन उद्योग का संबंध है, इस संबंध में चालू वर्ष के बजट में कागज के आयात पर सीमा शुल्क 65 प्रतिशत से घटाकर 40 प्रतिशत कर दिया गया है जिससे आयातित कागज और सस्ता हो जायेगा। कागज को वर्तमान आयात-निर्यात नीति के अन्तर्गत खुले सामान्य लाइसेंस के अधीन भी लाया गया है। जिससे कागज का आयात बेरोकटोक हो सकेगा। स्वदेशी कागज विनिर्माता संगठनों के साथ कई बार वार्तायें की गई हैं और मूल्यों पर नियंत्रण रखने की जरूरत के बारे में उन्हें कहा गया है।

सीमेंट की उत्पादन लागत

*412. **श्री सुरेन्द्रपाल पाठक** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र के सीमेंट संयत्रों में सीमेंट की प्रति टन औसत उत्पादन लागत कितनी है;

(ख) क्या इस समय सरकारी क्षेत्र के सीमेंट संयंत्रों की क्षमता, का भरपूर उपयोग नहीं किया जा रहा है;

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

(घ) सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र के सीमेंट संयंत्रों को पृथक-पृथक कितनी राजसहायता दी जा रही है;

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) सीमेंट की प्रति मीट्रिक टन उत्पादन लागत प्रत्येक संयंत्र के लिए अलग होती है जो संयंत्र के आकार, प्रयुक्त की गई टेक्नोलाजी, कच्चे माल के स्त्रोतों से संयंत्र की दूरी आदि पर निर्भर होती है। सरकार ने देश में सीमेंट की औसत उत्पादन लागत निर्धारित करने के लिए कोई अध्ययन नहीं किया है।

(ख) और (ग) वर्ष 1994-95 में भारत सरकार के सार्वजनिक क्षेत्र के एक उपक्रम अर्थात भारतीय सीमेंट निगम के स्वामित्व वाले सीमेंट संयंत्रों का औसत क्षमता उपयोग 52% था। राज्य सार्वजनिक क्षेत्र में उपक्रमों में क्षमता उपयोग केवल 44% था। कम क्षमता-उपयोग के मुख्य कारण ये हैं – ऐसे अधिकांश संयंत्रों द्वारा पुरानी मशीनरी तथा अप्रचलित तक्नॉलाजी प्रयुक्त की गई थी, बिजली की कटौती से निपटने के लिए आंतरिक विद्युत जनित्रण सुविधाओं का अभाव, कार्यशील पूंजी की कमी आदि।

(घ) यद्यपि सीमेंट के लिए कोयला व सीमेंट आदि की ढुलाई के लिए कोयला तथा रेलवे वैगनों का आवंटन करने जैसी आवश्यक बुनियादी सुविधाएं मुहैया की जा रही हैं, किन्तु सरकारी तथा निजी क्षेत्र के सीमेंट संयंत्रों को कोई विशेष राजसहायता नहीं दी जा रही है।

[अनुवाद]

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य सेवा योजना के माध्यम से औषधियों की सप्लाई

*413. **श्री मनोरंजन भक्त:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को केन्द्रीय सरकार सेवा योजना के औषधालयों के माध्यम से सप्लाई की गई औषधियों की गुणवता के संबंध में अनेक शिकायते प्राप्त हुई हैं;

(ख) इन औषधियों को खरीदने के लिए केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य सेवा योजना द्वारा क्या मानदंड अपनाये जाते हैं;

(ग) क्या प्रतिष्ठित कंपनियों से उच्च गुणवत्ता वाली औषधियां खरीदने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवनसिंह घाटोबार): (क) कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं।

(ख) केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के औषधालयों में काम आने वाले कुल वार्षिक इंडेटों के आधार पर स्वास्थय सेवा महानिदेशालय के मेडिकल स्टोर संगठन से केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के मेडिकल स्टोर डिपुओं द्वारा फार्मुलरी दवाओं की खरीद होती है। मेडिकल स्टोर डिपो द्वारा आपूर्ति ने की गई दवाएं तथा आपातकालीन रोगियों के लिए अपेक्षित अन्य कुछेक दवाएं स्थानीय पंजीकृत/प्राधिकृत केमिस्टों से सीधे ही खरीदी जाती हैं।

(ग) और (घ) मेडिकल स्टोर/डिपो (स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय) से खरीदी गई फार्मूलरी दवाओं की जांच पहले की जाती है और स्थापित सरकारी प्रक्रिया के अनुसार मेडिकल स्टोर/डिपो में पजीकृत फर्मों से उनको गुणवत्ता पुष्टि की गई होती है। डाक्टरों/विशेषज्ञों की सिफारिश पर स्थानीय केमिस्टों द्वारा आपूर्ति की गई दवाएं प्राय: प्रसिद्ध कंपनियों से विनिर्मित और ब्रांड नामों वाली होती है। अत: दवाएं खरीदने हेतु कोई अन्य प्रस्ताव नहीं है।

रोग निदान संबंधी अनुसंधान

*414. **श्री धर्मण्णा मोंड्यूया सादुल:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने औषधियों और टीकों को अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर बनाने के लिए इनके संबंध में रोग-निदान संबंधी अनुसंधान करने हेतु दिशा-निर्देश निर्धारित करने के लिए हाल ही में किसी विशेषज्ञ समिति का गठन किया है;

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

(ग) इन दिशा-निर्देशों को लागू करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है/किए जाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवनसिंह घाटोबार): (क) से (ग) देश में नैदानिक परीक्षण करने संबंधी नैतिक पहलुओं तथा दिशा-निर्देश तैयार करने के संबंध में अन्वेषकों और प्रायोजकों के विभिन्न उत्तरदायित्वों पर विचार करने के लिए औषध नियंत्रक (भारत) द्वारा मार्च, 1993 में तकनीकी विशेषज्ञों की एक बैठक बुलाई गई थी। तत्संबंधी कार्यवाही को औषध और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 के अधीन सांविधिक निकाय के रूप में कार्यरत औषध तकनीकी सलाहकार बोर्ड को उनके अनुमोदन और कार्यान्वन के लिए प्रस्तुत किया जाएगा।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में मनोनीत व्यक्ति

*415. **श्री सैयद शहाबुद्दीन:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा सरकारी क्षेत्र की बैंककारी कम्पनियों को छोड़कर सरकारी क्षेत्र के विभिन्न उपक्रमों के निदेशक मण्डलों में कितने गैर-सरकारी व्यक्तियों को सदस्य के रूप में मनोनीत किया गया है;

(ख) ऐसी कम्पनियों के निदेशक मण्डलों में शामिल सरकारी अधिकारियों की संख्या क्या है;

(ग) दिनांक 31-3-1995 की स्थिति के अनुसार निदेशक मण्डलों में रिक्त पदों की संख्या कितनी है; और

(घ) सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के निदेशक मण्डलों के ऐसे सदस्यों की संख्या क्या है जो सम्बन्धित उपक्रमों के पूर्णकालिक कर्मचारी हैं ?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) और (ख) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जाएगी।

(ग) और (घ) उपलब्ध जानकारी के अनुसार 31-3-1995 को पूर्णकालिक निदेशक (मुख्य कार्यपालक सहित) के 93 पद रिक्त थे। इसके अतिरिक्त सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में 504 पूर्णकालिक निदेशक (मुख्य कार्यपालक) थे।

[हिन्दी]

खादी उत्पादों का मूल्य

*416. **श्रीमती भावना चिखलिया:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि खादी और खादी के वस्त्र दिन प्रतिदिन महंगे होते जा रहे हैं;

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

(ग) इनकी बढ़ती कीमतों को कम करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जा रहे हैं ?

उद्योग मंत्रालय (लघु उद्योग तथा कृषि और ग्रामीण उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्री एम० अरूणाचलम): (क) जी, हां।

(ख) खादी और खादी वस्त्रों के मूल्यों में वृद्धि के मुख्य कारण ये हैं :-

(1) कपास के मूल्य में अत्यधिक वृद्धि, और

(2) कताई और बुनाई की मजदूरी में वृद्धि।

(ग) कपास के मूल्यों को नियंत्रित करने और घरेलू उद्योग को कपास और सूती धागे की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करने के उद्देश्य से निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :-

1. खुले सामान्य लाइसेंस के अधीन शुल्क मुक्त कपास के आयात की अनुमति दी गई है।
2. सरकार ने लगभग 30,000 मी. टन शुल्क मुक्त विस्कोत स्टेपल फाइबर के आयात की अनुमति दी है। ऐसा कपास पर दवाब को कम करने के लिए किया गया है।
3. चुनिंदा ऋण नियंत्रण को पुनः लागू किया गया है।
4. कपास नियंत्रण आदेश को संशोधित किया गया है ताकि मिलों और व्यापारियों द्वारा कपास के भंडार की अधिकतम सीमा निर्धारित की जा सके।
5. अग्रिम लाइसेंसधारियों को अग्रिम रूप से कपास का आयात करने की हिदायत दी गई है ताकि उन्हें यार्न का निर्यात करने की अनुमति दी जा सके।
6. एक सीमा तक मूल्य सवंधर्न की पुनर्संरचना द्वारा खादी और ग्रामोद्योग आयोग कुछ हद तक खादी के मूल्यों को भी कम करना चाहता है।

हृदय रोग

*417. **श्री राम प्रसाद सिंह:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हृदय रोग के उपचार तथा शल्य-चिकित्सा के लिए अनेक उपकरण आयात किए जा रहे हैं;

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

(ग) क्या इनमें से कुछ उपकरणों को देश में ही सफलतापूर्वक विकसित तथा निर्मित भी किया जा रहा है;

(घ) सरकार द्वारा ऐसे उपकरणों को देश में विकसित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ड.) सरकार द्वारा इस प्रयोजनार्थ ऐसे उपकरणों के पंजीकरण तथा विपणन हेतु निर्माताओं को क्या सहायता और प्रोत्साहन प्रदान किए गए हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवनसिंह घाटोवार): (क) और (ख) जी, हां।

हृदय रोगों के उपचार तथा शल्य चिकित्सा के लिए आयात किए जाने वाले उपकरणों का विस्तृत ब्यौरा नहीं रखा जाता है लेकिन आमतौर पर उपयोग के लिए आयात किए जा रहे कुछ उपकरण हैं -- हृदय-फेफड़े को मशीनें तथा इसके संयोजन, हृदय सहायक यंत्र, हृदय वाल्व तथा हृदय इमेंजिंग ठीक करने के लिए मरहम पट्टियां तथा प्रेशर रिकार्डिंग सिस्टम, पी०टी०सी०ए० (परक्यूटेनियस ट्रांस्ल्यूमिनल कोरोनरी एन्जीयोग्राफी) जैसी गैर-शल्यक क्रिया के उपकरण, एथरेक्टॉमी, स्टेंस्लिंग, मिट्रल वाल्व-लोप्लाट्री आदि के लिए बैलून, एन्जीयोग्राफी के लिए केथेटरस, पेसिंग, पेस-मेकर, स्थायी तथा अस्थायी दोनों, वेन्टीलेटर्स इंट्रा-ऑट्रिक बैलून पम्प तथा इसके सहायक उपकरण।

(ग) जी, हां।

पेस-मेकर, मॉनीटर कुछ हृदय वाल्व तथा डेफिब्रीलेटर भारत में निर्मित किए जा रहे हैं लेकिन ये अभी प्रयोगावस्था में हैं। तीन चैनल तथा एकल चैनल ई०सी०जी० उपकरण भी भारत में निर्मित किए जा रहे हैं।

(घ) और (ङ) यह बताया गया है विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी विभाग ने जैव-चिकित्सीय प्रयोग के लिए पोर्टबल अल्ट्रासाउंड स्कैनर, माइक्रो मकैनाइज्ड प्रेशर, ट्रांसफार्मर, 3 डी अल्ट्रा साउंड इमेजिंग सिस्टम जैसे जैव-चिकित्सीय उपकरणों (हृदय रोग तथा शल्य चिकित्सा) के विकास संबंधी कार्यक्रम का समर्थन किया है। सरकार ने समय-समय पर जैव चिकित्सीय उपकरणों का निर्माण कर रहे उद्योगों में अनुसंधान तथा विकास को बढ़ावा देने के लिए वित्तीय प्रोत्साहन तथा सहायता उपलब्ध की है। इस प्रकार के उपकरणों को बाजार में बेचने के लिए सहायता/प्रोत्साहन देने की कोई योजना नहीं हैं।

[अनुवाद]

उच्च न्यायालय की पीठ

*418. **श्री भगवान शंकर रावत:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने जसंवत सिंह आयोग की रिपोर्ट पर कोई निर्णय ले लिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इस बारे में अंतिम निर्णय कब तक ले लिया जाएगा;

(घ) क्या जसंवत सिंह आयोग की सिफारिशों के अतिरिक्त उच्च न्यायालयों की विभिन्न पीठों की स्थापना संबंधी सुझाव सरकार के विचाराधीन है;

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

(च) क्या सरकार ने इलाहाबाद उच्च न्यायालय की एक पीठ उत्तर प्रदेश में किसी अन्य स्थान पर स्थापित करने का निर्णय लिया है; और

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच०आर० भारद्वाज): (क) से (छ) इलाहाबाद, मध्य प्रदेश और मद्रास उच्च न्यायालयों की न्यायपीठें क्रमशः आगरा, रायपुर और मदुराई में स्थापित करने के बारे में जसवन्त सिंह आयोग की विनिर्दिष्ट सिफारिशें संबंधित राज्य सरकारों को अपने-अपने उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों के परामर्श से उनके विचार और टीका-टिप्पणियां जानने के लिए अक्तूबर, 1986 में भेज दी गई थीं। हुबली-धारवाड़ में उच्च न्यायालय की एक न्यायपीठ स्थापित करने के लिए, कर्नाटक उच्च न्यायालय के पूर्व प्रस्ताव पर उच्च न्यायालयों की न्यायपीठें स्थापित करने के बारे में आयोग द्वारा सिफारिश किए गए व्यापक सिद्धान्त और मानदंड कर्नाटक सरकार को, कर्नाटक उच्च न्यायलय के न्यायमूर्ति के परामर्श से विचार जानने के लिए भेज दिए गए थे।

मध्य प्रदेश, कर्नाटक और तमिलनाडु की सरकारों से, संबंधित उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों के परामर्श से कोई निश्चित, संपूर्ण प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुए हैं। उत्तर प्रदेश सरकार ने जसवंत सिंह आयोग की सिफारिशें कार्यान्वित करने के लिए अनुरोध किया है। किन्तु, इलाहाबाद उच्च न्यायालय के मुख्य न्यायमूर्ति ने यह कथन किया है कि इस समय उच्च न्यायालय की किसी न्यायपीठ को पश्चिमी उत्तर प्रदेश में स्थापित करने के संबंध में विचार न किया जाए।

अतः वह समय सीमा बताना संभव नहीं है, जिस तक जंसवत सिंह आयोग की सिफारिशों को कार्यान्वित किया जा सकेगा।

लघु जल स्त्रोतों का विकास

*419. **श्री गोपीनाथ गजपतिः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार का विचार देश में विशेषतः पर्वतीय क्षेत्रों में लघु जल स्त्रोंतों के विकास हेतु कुछ योजनाएं कार्यान्तिवत करने का है;

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

(ग) क्या सरकार को उक्त प्रयोजार्थ विश्व पर्यावरण सुविधा (ग्लोबल एन्वायरमेंट फेसीलिटी) से अनुदान भी मिला है;

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

(ङ) ये योजनाएं किन-किन राज्यों में कार्यान्वित की जाएगीं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) और (ख) अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय की पूंजीगत आर्थिक राज सहायता योजना के अंतर्गत पहाड़ी और उत्तर पूर्वी पत्रों सहित 17 राज्यों में 3 मे०वा० क्षमता तक की लघु पनबिजली परियोजनाएं शुरू की गई है। अब तक 120 मे०वा० की समग्र क्षमता आरंभ की जा चुकी है और 238 मे०वा० की समग्र क्षमता की परियोजनाएं कार्यान्वन के अधीन है। इसके अलावा परियोजना शुरू की गई है। सर्वक्षण और अनुसंधान तथा विस्तृत परियोजना रिपोर्टो को तैयार करने के लिए संवर्द्धनात्मक प्रोत्साहन भी उपलब्ध कराए जा रहे हैं।

(ग) से (ङ) देश के हिमालयी और उपहिमालयी क्षेत्रों में लघु पनबिजली संसाधनों के ईष्टतम विकास और उपयोग के कार्य में भारत सरकार की सहायता के लिए यू एन डी पी/जी इं एम ने एक तकनीकी सहायता परियोजना को अनुमादित किया है। 42 माह से अधिक की अवधि में कार्यान्वित की जाने वाली इस परियोजना में 7.5 मिलि. अमेरिकी डालर की यू एन डी पी सहायता और 22.48 करोड़ रु० की राशि के भारतीय प्रतिरूप निधियन की परिकल्पना की गई है। हिमालयी और उपहिमालयी क्षेत्र के 13 राज्यों, नामत : अरूणाचल प्रदेश, असम, बिहार, जम्मू एवं कश्मीर , हिमाचल प्रदेश, मणिपुर, मेद्यालय, मिजोरम, नागालैंड, सिक्किम, त्रिपुरा, पश्चिम बंगाल और उत्तर प्रदेश द्वारा इस तकनीकी परियोजना में भागीदारी की जा रही है।

परिवार नियोजन एवं जनसंख्या नियंत्रण कार्यक्रम

*420. **डा० आर० मल्लूः**
श्री एम० जी० रेड्डीः

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

(क) देश में परिवार नियोजन कार्यक्रमों से ऐसे कितने स्वैच्छिक संगठन जुड़े हुए हैं, जिन्हें केन्द्र सरकार से वित्तीय सहायता मिल रही है;

(ख) क्या परिवार नियोजन के लिए विदेशों से कोई सहायता प्राप्त हुई है; और

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान कितनी धनराशि प्राप्त हुई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवनसिंह घाटोवार): (क) वर्ष 1992-93 से परिवार कल्याण विभाग और राज्य सरकारों द्वारा 800 से अधिक गैर सरकारी संगठनों का वित्त पोषण किया गया है।

(ख) जी, हां।

(ग) एक विवरण सलंग्न है।

विवरण

(करोड़ रूपये में)

क्रं. सं.	वित्त पोषक एजेंसी का नाम	वर्ष			प्रमुख कार्यक्रम/परियोजनाएं
		1991-92	1992-93	1993-94	
1	2	3	4	5	6
1.	विश्व बैंक	86.81	162.17	240.71	(1) 15 राज्यों में क्षेत्रीय विकास परियोजनाएं। (2) पूरे देश में चरणबद्ध ढंग से शिशु जीवन रक्षा तथा सुरक्षित मातृत्व परियोजना। (3) उच्च जन्म दरों वाले 90 निर्धारित जिलों (9 राज्यों में स्थित) में सामाजिक सुरक्षा नेट।
2.	नोरोहि	11.92	10.28	2.67	उड़ीसा तथा कर्नाटक में उप जिला स्तरीय प्रसवोत्तर कार्यक्रम तथा नवीकरण परियोजनाएं।
3.	डेनिडा	11.43	6.80	6.00	मध्य प्रदेश एवं तमिलनाडु में क्षेत्रीय विकास परियोजना।
4.	विश्व स्वास्थ्य संगठन	4.23	4.95	4.44	मातृ एवं पितृ स्वास्थ्य प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्चा, परिवार कल्याण, सूचना शिक्षा एवं संचार में अनुसंधान इत्यादि से संबंधित परियोजनाएं।
5.	यूनिसेफ	27.04	30.83	35.35	पूरे देश में चरणबद्ध ढंग से शिशु जीवन रक्षा तथा सुरक्षित मातृत्व परियोजना।
6.	यू० एन० एफ० पी० ए०	28.78	32.14	21.89	राजस्थान, महाराष्ट्र एवं हिमाचल प्रदेश में क्षेत्रीय विकास परियोजनाएं, स्कूल, प्रौढ़, तथा उच्च शिक्षा सेक्टरों में जनसंख्या शिक्षा परियोजनाएं, इंट्रा-युटेरिन युक्तियों का विनिर्माण तथा जांच, खाने की गोलियों तथा आई० यू० डी० के लिए कच्ची सामग्रियों की खरीद। ट्यूब्ल रिंगों की सप्लाई; सूक्ष्म शल्य चिकित्सीय बंध्यीकरण में प्रशिक्षण के लिए उत्कृष्ट केन्द्र तथा शहरी गंदी बस्तियों में कार्यरत महिलाओं, बीड़ी कामगारों, आदिवासी जनता इत्यादि के लिए आय सृजन स्कीम जैसे संगठित क्षेत्र के लिए योजनाएं।
7.	ओडी० ए० (यू०के०)	5.96	1.91	9.23	उड़ीसा में क्षेत्रीय विकास परियोजना।
8.	यू०एस० एड	52.61	9.92	13.94	उत्तर प्रदेश में परिवार नियोजन सेवा परियोजनाा में नवीकरण; स्वास्थ्य स्कीम के लिए निजी स्वंयसेवी संगठन, जनसंख्या अनुसंधान केन्द्रों की सर्वेक्षण अनुंसधान क्षमताओं को सुदृढ़ करना; जनसंख्या अनुरूपण परियोजना।
	कुल	228.78	259.00	331.23	

रक्षा उत्पादन परियोजनाएं

4160. **श्री हरीश नारायण प्रभु झांटये** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अगले दो वर्षों के दौरान सरकारी/गैर-सरकारी क्षेत्र के अन्तर्गत प्रस्तावित नई प्रमुख रक्षा उत्पादन परियोजनाओं के नाम क्या हैं; परियोजना-वार उनमें कितना पूंजी निवेश किया जायेगा और उनकी स्थापना किन-किन स्थानों पर की जाएगी;

(ख) वर्तमान आयुध एककों के आधुनिकीकरण/क्षमता आदि के विस्तार के लिये प्रस्तावित नये पूंजी निवेश का परियोजना बार ब्यौरा क्या है;

(ग) गोवा में स्थापित की जाने वाली रक्षा परियोजनाओं/संस्थाओं का ब्यौरा क्या है;

(घ) संयुक्त उद्यमों/विदेशी पूंजी निवेश के लिए प्राप्त हुए प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है और उन पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(ङ) गैर-सरकारी क्षेत्र को सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के विक्रय अथवा सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में विनिवेश संबंधी प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है ?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) इस समय कोई नई बड़ी रक्षा उत्पादन परियोजना स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) सशस्त्र सेनाओं की उभरती आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आयुध निर्माणियों के आधुनिकीकरण और विस्तार की प्रक्रिया निरंतर चलती रहती है। वर्ष 1995-96 के लिए इस प्रयोजन के वास्ते लगभग 300 करोड़ रु० आबंटित किए गए हैं। बोलंगीर में एक नई निर्माणी पूरी होने वाली है।

(ग) वहां पर गोवा शिपयार्ड लिमिटेड पहले से ही मौजूद है। किसी अन्य उत्पादन परियोजना को स्थापित करने को कोई प्रस्ताव नहीं है।

(घ) मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड ने वैमानिक अतिरिक्त हिस्से-पुर्जों और सेवाओं के लिए एक सयुंक्त उद्यम कुछ रूसी संगठनों के साथ तथा कम्प्यूटर साफ्टवेयर के लिए दूसरा संयुक्त उद्यम मैसर्स ब्रिटिश एयरोस्पेयस यू० के० के साथ स्थापित किया है। भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड का रात्रिदर्शी, उपकरणों में उपयोग होने वाले इमेज इंटेसिफायर ट्यूबों के निर्माण के वास्ते हालैंड की कम्पनी डेलफ्ट इंस्ट्रूमेंट्स के साथ एक संयुक्त उद्यम है और उसने कुछ रडारों के निर्माण और उनकी विश्वव्यापी आपूर्ति के लिए यू०के० की कम्पनी मैसर्य थोर्न ई एम आई इलेक्ट्रानिक्स के साथ एक संयुक्त विपणन करार भी किया है।

(ङ) भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड और भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड के संबंध में पूंजी निवेश हुआ है जिसके परिणामस्वरूप इन उपक्रमों में सरकार की भागीदारी कम करके क्रमशः 75.86% और 60.81% कर दी गई है। हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड एक अन्य उपक्रम है जिसकी विनिवेश के लिए पहचान की गई है।

भारतीय नाभिकीय सुविधा अभिकल्प

4161. **श्री राम नाईकः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार को भारतीय नाभिकीय सुविधा अभिकल्प की संभावित "खुली संवीक्षा" और अन्तर्राष्ट्रीय समुदाय द्वारा उनकी सुरक्षा की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो इसकी प्रमुख विशेषताएं क्या है;

(ग) सरकार की इस संबंध में क्या प्रतिक्रिया है ?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग के राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) और (ख) अंतर्राष्ट्रीय नाभिकीय सुरक्षा कन्वेंशन पर हस्ताक्षर करने की शुरूआत 20 सितम्बर, 1994 को की गई थी। मार्च, 1994 की स्थिति के अनुसार, भारत सहित 55 सदस्य राज्यों ने इस कन्वेंशन पर हस्ताक्षर किए हैं।

यह कन्वेंशन उन "नाभिकीय संस्थापनाओं" पर लागू होती है जो "भूतल पर स्थापित सिविल नाभिकीय विद्युत संयंत्रों" के रूप में परिभाषित हैं। इस कन्वेंशन में उल्लिखित दायित्व नाभिकीय सुरक्षा संबंधी उन मूलभूत सिद्धांतों पर आधारित हैं जो नाभिकीय संस्थापनाओं के विनियमन, सुरक्षा संबंधी प्रबन्धन और उनके परिचालन से सबंधित मूल संकल्पनाओं के बारे में अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर प्राप्त सर्वसम्पति को अभिव्यक्त करते हैं। इसके अंतर्गत्र संविदाकार पक्षों का यह दायित्व होता है कि वे संविदाकार पक्षों को नियमित अंतरालों पर होने वाली बैठकों में कार्यान्वयन संबंधी रिपोर्टें विचारार्थ प्रस्तुत करें। अंतर्राष्ट्रीय समुदाय द्वारा भारतीय नाभिकीय सुविधाओं के डिजाइन की और उनकी सुरक्षा की "खुली संवीक्षा" करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) सरकार हमारे नाभिकीय विद्युत संयंत्रों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रतिबद्ध है।

[हिन्दी]

बंजर भूमि का उपयोग

4162. **श्री खेलन राम जांगडेः**
श्री राम टहल चौधरी :

क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कृषि अथवा बागवानी वानिकी के प्रयोजनार्थ राज्य-वार उपयोग में लाई गई बंजर भूमि का ब्यौरा क्या है, और

(ख) राज्य-वार शेष कुल बंजर भूमि का ब्यौरा क्या है ?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (कर्नल राव राम सिंह) : (क) परती भूमि निम्नीकृत भूमि है जिसका इस समय बहुत की कम उपयोग हो रहा है तथा उपयुक्त जल तथा भू-प्रबंध के अभाव अथवा प्राकृतिक कारणों से यह अनुपयोगी होती जा रही है। प्रारंभिक चरण में ऐसी भूमि पर खेती करना प्रायः संभव नहीं है। तथापि, 20 सूत्री कार्यक्रम के सूत्र संख्या 16 के अंतर्गत बंजर भूमि सहित विभिन्न प्रकार की भूमि पर बागवानी खेती विभिन्न प्रजातियों के वृक्षों का वृक्षारोपण/वनरोपण किया जाता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान इस कार्यक्रम के अंतर्गत राज्यवार उपलब्धि (संलग्न विवरण) में दी गई है। इसमें बंजरभूमि विकास विभाग की निम्नलिखित योजनाओं के अंतर्गत प्राप्त उपलब्धि शामिल है।

(1) समेकित बंजरभूमि विकास परियोजना स्कीम

(2) अनुदान सहायता योजना

(3) प्रौद्योगिकी विकास विस्तार एंव प्रशिक्षण योजना

(ख) संपूर्ण देश के लिए बंजर भूमि का पता लगाने के लिए कोई नियुक्त सर्वेक्षण नहीं किया जाता है। राष्ट्रीय बंजरभूमि विकास बोर्ड ने बंजरभूमि की वास्तविक स्थिति का पता लगाने के लिए नेशनल रिमोट सेंसिंग एजंसी की मार्फत राष्ट्रीय बंजरभूमि चयन परियोजना के अंतर्गत एक अध्ययन शुरू किया है। अब तक इस कार्यक्रम के अंतर्गत 237 जिलों को कवर किया गया है। इस तरह से शेष कुल बंजरभूमि का राज्यवार ब्यौरा दे पाना संभव नहीं होगा।

(क्षेत्र हेक्टेयर में)
(बीजांकुर लाख में)

विवरण

क्रम. सं०	राज्य/केन्द्र शासित क्षेत्र	1992-93 उपलब्धि		1993-94 उपलब्धि		1994-95 उपलब्धि	
		बीजांकुर वितरण (निजीभूमि) पर वृक्षारोपण हेतु	कवर किया गया क्षेत्र (वनभूमि) सहित सार्वजनिक भूमि	बीजांकुर वितरण (निजीभूमि) पर वृक्षारोपण हेतु	कवर किया गया क्षेत्र (वनभूमि) सहित सार्वजनिक भूमि	बीजांकुर वितरण (निजीभूमि) पर वृक्षारोपण हेतु	कवर किया गया क्षेत्र (वनभूमि) सहित सार्वजनिक भूमि
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	1102.63	47453.03	917.19	34520.00	413.69	44612.00
2.	अरूणाचल प्रदेश	5.00	7200.00	5.00	7500.00	1.97	799.25
3.	असम	11.00	22486.60	20.76	18141.00	21.46	16941.00
4.	बिहार	180.00	20357.00	190.03	45855.39	32.39	5214.00
5.	गोआ	27.25	1722.00	33.46	1851.00	70.85	1650.00
6.	गुजरात	2281.46	64847.00	1631.76	72711.66	1565.56	65652.00
7.	हरियाणा	300.00	34826.00	731.01	320824.00	32.58	30110.00
8.	हिमाचल प्रदेश	88.59	31280.00	33.19	32385.00	48.58	31326.00
9.	जम्मू व कश्मीर	64.83	17010.85	42.01	15728.20	33.14	7802.00
10.	कर्नाटक	374.38	36479.97	274.19	46170.56	557.87	50441.00
11.	केरल	173.79	17342.70	136.61	3127.69	51.27	4950.00
12.	मध्य प्रदेश	600.12	121394.19	439.00	125187.19	430.11	135000.00
13.	महाराष्ट्र	824.97	153621.38	1141.25	100062.17	1847.19	148025.00
14.	मणिपुर	22.46	8600.00	22.00	6720.00	24.03	7415.00
15.	मेघालय	26.58	5148.00	54.00	11604.00	17.10	7575.00
16.	मिजोरम	5.86	14000.00	16.31	16750.00	16.42	1410.00
17.	नागालैंड	28.10	4700.00	54.30	2799.00	10.00	20.00
18.	उड़ीसा	425.42	74134.85	390.04	70819.00	410.73	61687.00
19.	पंजाब	85.90	19360.00	51.78	17800.00	34.01	13593.00
20.	राजस्थान	405.13	66729.00	453.34	67238.00	346.08	87217.00
21.	सिक्किम	9.50	8665.38	10.85	9184.82	26.79	NR
22.	तमिलनाडु	1037.36	113553.10	1124.32	86016.51	867.93	77425.00
23.	त्रिपुरा	37.85	15256.00	28.14	8605.54	19.01	7001.16

1	2	3	4	5	6	7	8
24.	उत्तर प्रदेश	3468.29	100139.26	2929.00	83723.24	3015.80	72025.00
25.	पश्चिम बंगाल	802.00	50000.00	800.00	38200.00	1118.35	41285.00
26.	अंडमान व निकोबार	5.33	3200.00	5.00	3488.67	4.74	3506.50
27.	चण्डीगढ	8.20	430.20	0.05	8.00	HR	450.00
28.	दादर व नगर हवेली	7.90	518.20	12.02	874.60	14.39	788.50
29.	दमन व दीव	1.14	83.34	0.94	62.00	1.03	47.00
30.	दिल्ली	41.60	1512.70	43.51	1740.40	42.21	1698.00
31.	लक्षद्वीप	3.36	50.00	4.27	51.20	4.24	60.00
32.	पांडिचेरी	10.01	120.00	0.68	126.53	2.18	131.30
	कुल	12450.07	106225.52	11077.61	963883.17*	18567.51	745766.71*

*मोटे तौर पर

[अनुवाद]

जिला स्तरीय परिवार कल्याण कार्यक्रम

4163. **श्री शांताराम पोतदुखेः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार जिला स्तर पर परिवार कल्याण कार्यक्रम शुरू करने का है;

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

(ग) इस कार्यक्रम के अन्तर्गत सम्मिलित किए जाने हेतु अब तक किन-किन जिलों का चयन किया गया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पबनसिंह घाटोवार): (क) से (ग) यू० एन० एफ० पी० ए० की सहायता से चार जिलों डिंडिगुल (तमिलनाडु), मेड़क (आंध्र प्रदेश), नागपुर (महाराष्ट्र) और दौसा (राजस्थान) में जिलास्तरीय परिवार कल्याण योजनाएं तैयार करने के लिए एक मार्गदर्शी परियोजना आरम्भ की गई थी। अभी प्रारम्भिक कागजात तैयार नहीं किए गए हैं।

[हिन्दी]

कुष्ठ रोग उन्मूलन केन्द्र

4164. **श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहताः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस समय देश में कितने कुष्ठ रोग उन्मूलन केन्द्र कार्यरत हैं;

(ख) केन्द्रीय सरकार ने इन केन्द्रों को गत तीन वर्षों के दौरान कितनी वित्तीय सहायता दी है; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान इन केन्द्रों में कितने रोगियों का उपचार किया गया ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पबनसिंह घाटोवार): (क) देश में राष्ट्रीय कुष्ठ कार्यक्रम के अन्तर्गत 8328 कुष्ठ केन्द्र/एकक कार्य कर रहे हैं।

(ख) कुष्ठ केन्द्रों के कार्यकरण के लिए गत तीन वर्षों के दौरान राज्यों/संघों राज्य क्षेत्रों को विभक्त की गई वित्तीय सहायता इस प्रकार है:

वर्ष	नकद	सामग्री	योग (लाख रु०)
1992-93	2574.00	764.02	3338.02
1993-94	4652.37	441.69	5094.06
1994-95	7908.84	1001.43	8910.27

(ग) उपर्युक्त अवधि के दौरान इन केंन्द्रों में उपचार किए गए कुल रोगिया की संख्या इस प्रकार है:-

(आंकड़े लाख में)

वर्ष	उपचार से ठीक हुए रोगियों की संख्या
1992-93	10.53
1993-94	7.19
1994-95 (जनवरी, 95 तक)	4.81

[अनुवाद]

वैमानकीय नीति संबंधी टिप्पण

4165. **श्री एम० जी० रेड्डी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रक्षा क्षेत्र में बेड़े में बड़े पैमाने पर फेरबदल करने और सिविल सेक्टर में बढ़ती हुई मांग को पूरा करने हेतु वैमानकीय संबंधी कोई टिपण्ण सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित टिप्पण का ब्यौरा क्या है और इन दोनों क्षेत्रों में पृथक-पृथक कितनी धनराशि अन्तर्ग्रस्त है; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) भारतीय वैमानिक सोसाइटी, जो एक गैर-सरकारी व्यावसासिक निकाय है, ने अपनी पहल से "राष्ट्रीय वैमानिक नीति" पर एक दस्तावेज तैयार किया है। इस दस्तावेज में सिविल तथा सैन्य क्षेत्रों की आवश्यकताओं का उल्लेख किया गया है तथा उसकी एक प्रति सरकार को प्रस्तुत कर दी है।

(ख) सोसाइटी द्वारा प्रस्तुत किए गए उक्त दस्तावेज में यह सुझाव दिया गया है कि विमानन क्षेत्र में सहयोग स्थापित करने के उद्देश्य से देश के सिविल और सैन्य विमानन क्षेत्रों की शक्ति का एकीकरण किया जाए। इस सोसाइटी ने देश में विमानन संबंधी सम्रग कार्य-कलापों की योजना तैयार करने और उनका समन्वय करने के वास्ते वैमानिक आयोग गठित करने की सिफारिश की है।

(ग) उपर्युक्त (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

शराब के सेवन की आवश्यकता

4166. **श्री जे० चोक्का राव:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) किन-किन राज्यों में शराब के सेवन पर प्रतिबंध है;

(ख) क्या भारतीय चिकित्सा परिषद ने कुछ ऐसे रोगों या रोगियों की श्रेणी की पहचान की है जिनके लिए शराब का सेवन अनिवार्य है; और

(ग) यदि हां, तो किन-किन परिस्थितियों में इस प्रकार से शराब का सेवन आवश्यक है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवनसिंह घाटोबार): (क) कल्याण मंत्रालय से उपलब्ध सूचना के अनुसार अरूणाचल प्रदेश, आंध्र प्रदेश, गुजरात, मिजोरम, नागालैंड और लक्षद्वीप (बंगाराम द्वीप समूह को छोड़कर) ने मद्य निषेद लागू कर दिया है। तमिलनाडु में आंशिक निषेध लागू किया गया है।

(ख) और (ग) यह विषय भारतीय आर्युविज्ञान परिषद के दायरे से बाहर है।

जम्मू और कश्मीर में धार्मिक स्थलों को गिराना

4167. **श्री जगतवीर सिंह द्रोण :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जम्मू और कश्मीर में पाकिस्तान की आई०एस०आई०की गतिविधियों की हाल में निगरानी की है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन आंतकवादी संगठनों की योजना राज्य में धार्मिक स्थलों/मंदिरों को गिराने की है;

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

(घ) कश्मीर में आई एस आई की बढ़ती हुई गतिविधियों को रोकने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) से (घ) सरकार इस तथ्य से पूर्णतः अवगत है कि पाकिस्तान की आई०एस०आई० शस्त्रों एवं गोली बारूद संबंधी प्रशिक्षण देने और हिंसा एवं विद्रोही गतिविधियों से लिप्त होने हेतु जम्मू एवं कश्मीर में अपने स्वयं के राष्ट्रिकों और अन्य विदेशियों सहित आंतकवादियों की घुसपैठ कराने के काम में सीधे-सीधे तथा सक्रिय रूप में संलिप्त है। अपने कुत्सित इरादों और ब्लैलमेल करने तथा जनता को उकसाने के उद्देश्य से घाटी में धार्मिक स्थलों को लक्ष्य बनाने एवं उनके दुरुपयोग की कोशिश करने की आतंकवादी संगठनों की योजनाओं एवं प्रयासों के कुछ उदाहरण और रिपोर्टें सामने आई हैं। चरार-ए-शरीफ कस्बे में जिसमें हजरत नूर-उद-दीन नूरानी की पवित्र दरगाह स्थित है, उग्रवादियों की मौजूदा उपस्थिति इसका एक उदाहरण है। घाटी /राज्य में सभी धार्मिक स्थलों की सुरक्षा सुनिश्चित करने और आंतकवादियों एवं सीमा/नियंत्रण रेखा के पार बैठे उनके आकाओं के इरादों को विफल करने के लिए उपाय किए गए हैं और लगातार कड़ी नजर रखी जा रही है।

केन्द्रीय जांच ब्यूरो

4168. **श्री रवि राय:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उनका ध्यान हवाला मामले के संबंध में प्रकाशित समाचार की ओर गया है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

सिविल सेवाओं में अन्य पिछड़े वर्गों के लिए आरक्षण

4169. **श्री हरि केवल प्रसाद**
श्री लाल बाबू राय:

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

(क) क्या संघ लोक सेवा आयोग द्वारा 1994 में आयोजित सिविल सेवा (प्रारम्भिक) परीक्षा में अन्य पिछड़े वर्गों के अभ्यार्थियों के लिए पर्याप्त आरक्षण की व्यवस्था की गई थी;

(ख) यदि हां, तो इस परीक्षा में उक्त वर्गों के कितने अभ्यर्थियों को उत्तीर्ण घोषित किया गया है;

(ग) क्या उक्त परीक्षा का परिणाम घोषित करने के बाद अन्य पिछड़े वर्गों के कुछ अन्य अभ्यर्थियों को भी सफल घोषित किया गया है; और

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

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा); (क) और (ख) सामान्य अनुदेशों के अनुसार सिविल सेवा-परीक्षा 1994 के माध्यम से विभिन्न सेवाओं में भरी जाने वाली रिक्तियों का 27% अन्य पिछड़े वर्गों के उपमीदवारों के लिए आरक्षित था। 12-8-1994 को जब परिणाम घोषित किया गया था तो अन्य पिछड़े वर्गों के 1225 उपमीदवार सिविल सेवा (प्रारम्भिक) परीक्षा 1994 में अर्हक घोषित किए गए थे।

(ग) और (घ) संघ लोक सेवा आयोग ने सिविल सेवा परीक्षा, 1994 में कुछ संशोधनों के सुझाव दिए थे ताकि अन्य पिछड़े वर्गों के बड़ी संख्या में उपमीदवार सिविल सेवा (मुख्य) परीक्षा दे सकें। सरकार ने आयोग का सुझाव स्वीकार कर लिया है। आयोग द्वारा 13-10-1994 के अन्य पिछड़े वर्गों के 1874 और उपमीदवार प्रारम्भिक परीक्षा में अर्हक घोषित किए जाने संबंधी एक अनुपूरक सूची निकाली गई।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय रायफल्स द्वारा गोलीबारी

4170. **श्री इन्द्रजीत गुप्त:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मार्च के प्रथम सप्ताह में कोहिमा नगर में आम नागरिकों पर राष्ट्रीय रायफल्स द्वारा गोलीबारी के आरोपों के संबंध में कोई जांच कराई गई है;

(ख) यदि हां, तो जांच का दायित्व किस संगठन को सौंपा गया था;

(ग) इस जांच के क्या निष्कर्ष निकले और इस संबंध में क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई; और

(घ) गोलीबारी में कितने व्यक्तियों की जानें गईं और मृतकों के परिवारों को कितना मुआवजा दिया गया ?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) और (ख) इस घटना की जांच करने के लिए राज्य सरकार ने तथ्यों का पता लगाने के लिए एक सयुंक्त समिति का गठन किया था। इस समिति में नागालैंड के गृह आयुक्त, नागालैंड के पुलिस महानिरीक्षक और सेना के ब्रिगेडियर शामिल थे।

(ग) तथ्यों को पता लगाने वाली संयुक्त समिति ने अपनी रिपोर्ट नागालैंड सरकार को प्रस्तुत कर दी है।

(घ) इस घटना में 7 व्यक्तियों के मारे जाने की रिपोर्ट मिली थी।

नागालैंड सरकार ने इस गोलीबारी में मारे गए व्यक्तियों के निकट संबंधियों को 10,000 रु० और घायल हुए व्यक्तियों को 5, 000 रु० की दर से अनुग्रहपूर्वक राशि देने की घोषणा की है।

[हिन्दी]

बाल विवाह

4171. **डा० रमेश चन्द्र तोमर:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत दो वर्षों के दौरान राज्य-वार कितने बाल विवाह हुए;

(ख) देश में बाल विवाह को रोकने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं/ उठाये जाने का विचार है;

(ग) इस कार्य के लिए इस अवधि के दौरान कितने व्यक्तियों को दंडित किया गया है ?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) और (ग) अपेक्षित जानकारी तुरन्त उपलब्ध नहीं है। इसे राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों से एकत्रित किया जा रहा है और सदन के पटल पर रख दिया जाएगा।

(ख) बाल-विवाह अवरोध अधिनियम, 1929 को पिछली बार 1978 में बाल-विवाह अवरोध (संशोधन), अधिनियम 1978 द्वारा यह उपबंध करने की दृष्टि से संशोधित किया गया था कि अधिनियम के अधीन अपराध, अन्वेषण के प्रयोजन के लिए और दण्ड प्रक्रिया संहिता, 1973 की धारा 42 (नाम और निवास बताने से इन्कार करने पर गिरफ्तारी) में निर्दिष्ट विषयों से भिन्न विषयों के लिए और वारंट के बिना या मजिस्ट्रेट के आदेश के बिना किसी व्यक्ति की गिरफ्तारी से भिन्न विषयों के लिए संज्ञेय अपराध होंगे। इस संबंध में किन्हीं अन्य उपायों पर इस समय विचार नहीं किया जा रहा है। बाल-विवाह की प्रथा की जड़ें समाज के कुछ वर्गों में गहरी फैली हुई हैं और इस प्रथा को रोकने का उद्देश्य केवल विधान द्वारा ही प्राप्त नहीं किया जा सकता है। इस प्रथा का संपूर्ण उन्मूलन केवल तभी संभव है इन वर्गों का सामाजिक और आर्थिक रूप से उत्थान किया जाए।

विदेशी पूंजी निवेश

4172. **श्री पंकज चौधरी :**
श्री एम०वी०वी०एस०मूर्ति :
श्रीमती गीता मुखर्जी :
श्री बोला बुल्ली रामय्या :
श्री कृंजभूषण शरण सिंह :
श्रीमती वसुन्धरा राजे :
श्री अन्ना जोशी :

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

(क) देश में विदेशी निवेशकों तथा केन्द्रीय सरकार/राज्य सरकारों/गैर-सरकारी पक्षों के बीच राज्य-वार किन-किन समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किये गये हैं ;

(ख) 1993-94 तथा 1995 के दौरान किन-किन देशों तथा कंपनियों ने समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किये हैं और कितनी धनराशि का निवेश किया है; और

(ग) ऐसी प्रत्येक परियोजना के कार्यान्वन की स्थिति क्या है ?

उद्योग मंत्रालयो (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) देश में, 1-1-93 से 28-2-95 तक की अवधि के दौरान अनुमोदित विदेशी निवेश के प्रस्तावों के राज्यवार ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण-I संलग्न है।

(ख) 1993 से 1995 (मार्च तक) की अवधि के दौरान अनुमोदित विदेशी निवेश के प्रस्तावों के देशवार ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण-II सलंग्न है।

अलग-अलग अनुमोदनों के विशिष्ट ब्यौरे भारतीय निवश केन्द्र द्वारा अपने मासिक न्यूज लैटर के पूरक के रूप में प्रकाशित किये जाते हैं। इसकी प्रतियां संसद पुस्तकालय को भेजी जाती हैं।

(ग) कार्यान्वयन की अवस्था हर परियोजना में अलग-अलग होती है और यह अन्य बातों के साथ-साथ परिपक्वता की अवधि पर निर्भर करती है।

विवरण-I

जनवरी 1993 से मार्च 1995 की अवधि के लिए अनुमोदित विदेशी प्रत्यक्ष निवेश के मामलों का राज्यवार विवरण

राज्य	जनवरी, 93-मार्च, 95	
	संख्या	अनुमोदित निवेश (मिलियन रु०)
महाराष्ट्र	367	54971.68
अन्य	425	49265.13
पश्चिम बंगाल	77	34499.42
दिल्ली	197	26789.42
गुजरात	104	18451.60
तमिलनाडु	203	17093.80
आंध्र प्रदेश	129	11238.23
मध्य प्रदेश	42	9133.82
उड़ीसा	18	8152.83
कर्नाटक	145	5927.72
पंजाब	28	5012.80
राजस्थान	62	3627.71
हरियाणा	115	3394.48
उत्तर प्रदेश	79	2706.19
पांडिचेरी	17	1147.33
गोवा	19	822.05
चंड़ीगढ़	10	723.62
बिहार	8	721:19
दादरा व नागर हवेली	8	402.76
केरल	21	354.34
हिमाचल प्रदेश	10	139.65
अरूणाचल प्रदेश	2	110.60
दमन और दीव	6	54.78
अंडमान और निकोबार	5	9.84

राज्य	जनवरी, 93-मार्च, 95	
	संख्या	अनुमोदित निवेश (मिलियन रु०)
असम	3	9.24
त्रिपुरा	1	6.80
योग	2101	254767.19

विवरण-I

1993 से 1995 (मार्च तक) के दौरान अनुमोदित विदेशी प्रत्यक्ष निवेश के देशवार ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

(रुपये मिलियन में)

क्रम सं.	देश का नाम	1993	1994	1995
1	2	3	4	5
1.	यू०एस०ए०	34618.5	34880.9	8642.4
2.	यू०के०	6227.3	12881.5	1094.5
3.	जर्मनी	1759.3	5693.6	1549.7
4.	मौरीशस	1242.4	5347.4	92.0
5.	जापान	2574.3	4008.8	220.2
6.	इटली	1173.5	3909.4	98.8
7.	आस्ट्रेलिया	295.6	3884.5	439.7
8.	सिंगापुर	667.4	2655.0	533.6
9.	नीदरलैंड	3216.5	2069.6	98.4
10.	हांगकांग	879.5	1647.8	450.6
11.	कोरिया (साउथ)	293.3	1068.5	236.1
12.	रूस	19.5	1056.9	-
13.	फ्रांस	1290.9	097.3	159.9
14.	डेनमार्क	319.9	533.0	99.7
15.	यू०ए०ई०	4044.9	512.3	-
16.	अफगानिस्तान	1.0	-	-
17.	अरमेनिया	1.0	-	-
18.	आस्ट्रिया	155.7	249.7	81.0
19.	बहमास	-	81.2	4.8

1	2	3	4	5
20.	बहरीन	4.1	48.4	-
21.	बेलज्यिम	60.0	76.6	1433.2
22.	बेलारूस	0.5	-	-
23.	बेरमुडा	-	260.3	-
24.	ब्राजील	-	-	-
25.	ब्रिटिश बिर्जन आइसलैंड	46.0	36.5	65.2
26.	कनाडा	272.9	420.4	32.6
27.	साइमन आइसलैंड	33.0	35.0	-
28.	चेनल आइसलैंड	-	12.5	-
29.	चीन	616.6	272.5	-
30.	साइप्रस	-	0.3	-
31.	चेक रिपब्लिक	4.4	-	-
32.	चेकोसलावाकिया	-	-	-
33.	इस्टोनिया	70.0	-	-
34.	फिलैंड	20.7	103.7	12.8
35.	हंगरी	22.7	1.6	-
36.	इंडोनिशिया	3.8	0.0	1200.0
37.	आयरलैंड	1656.4	64.1	20.0
38.	इस्राइल	14.6	85.2	25.2
39.	कजाकिस्तान	15.0	-	-
40.	कोरिया (नार्थ)	-	-	-
41.	कुवैत	0.5	345.9	-
42.	लोटाविया	-	-	-
43.	लक्जमबर्ग	29.0	-	-
44.	मलेशिया	84.8	252.2	1389.6
45.	मालद्वीप	-	6.0	-
46.	माल्टा	-	-	-
47.	मैक्सिको	2389.8	0.1	-

1	2	3	4	5
48.	नेपाल	-	0.2	-
49.	न्यूजीलैण्ड	0.5	0.0	156.8
50.	नाईजिरिया	-	15.4	-
51.	नार्वे	26.7	3.2	1.0
52.	ओमान	5429.8	173.8	-
53.	पनामा	25.5	-	-
54.	पापै न्यु गुयाना	-	-	19.2
55.	फिलिपीन्स	132.5	41.0	311.1
56.	पोलैंड	1.5	-	-
57.	पुर्तगाल	140.0	-	-
58.	कतर	-	-	-
59.	सऊदी अरब	108.7	-	-
60.	स्काटलैंड	-	-	0.5
61.	स्लोवाकिया	0.5	-	-
62.	साउथ अफ्रीका	-	2.5	157.8
63.	स्पेन	98.0	20.0	0.7
64.	श्रीलंका	15.1	24.3	-
65.	स्वीडन	6.2	116.4	829.6
66.	स्वीटजरलैंड	4268.0	483.0	1004.4
67.	ताइवान	100.1	102.0	25.8
68.	थाईलैड	3684.2	99.8	68.9
69.	उक्रेन	2.8	4.5	-
70.	ऊरुग्वे	-	-	-
71.	वेस्ट इंडिज	-	0.5	-
72.	इर्गोस्लाविया	-	-	-
73.	एन आर आई	10433.2	4908.8	1320.0
74.	यूरो इश्यूज	-	52304.4	2366.3
75.	सारे देश उपर्यूक्त सहित	88593.3	141871.9	24277.3

[अनुवाद]

विदेशी निवेश

4175. **श्री श्रवण कुमार पटेल:** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदेशों से, अनिवासी भारतीयों और देश के अंदर से निवेश आमंत्रित करने वाले तीव्र औद्योगिकीकरण हेतु विशेष प्रोत्साहन देने और पूर्वोत्तर क्षेत्र में विशेष रूप में सीमावर्ती राज्यों में त्वरित विकास ही मांग करने हेतु संसद सदस्यों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो उनके द्वारा क्या-क्या विशेष मागें रखी गई हैं; और

(ग) इस संबंध में क्या निर्णय लिया गया है ?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) और (ख) भौगोलिक रूप में अलग-थलग होने और घटिया बुनियादी सुविधाओं के कारण असम सहित पूर्वोत्तर क्षेत्र के औद्योगिकीकरण में आने वाली अड़चनों के संबंध में सरकार को अभ्यावेदन किया गया है। रियायतें देकर उद्यमियों को मझौले और बड़े क्षेत्रों में निवेश करने के लिए प्रेरित करने पर जोर दिया गया है ताकि इस प्रवृत्ति को बदला जा सके।

(ग) सरकार ने पूर्वोत्तर क्षेत्र के औद्योगिक विकास के लिए एक दल का गठन किया है। इस क्षेत्र में एक पूर्वोत्तर विकास बैंक की स्थापना करने का प्रस्ताव किया गया है। पूर्वोत्तर क्षेत्र सहित अलाभकारी क्षेत्रों के उद्योगीकरण में सहायता करने के लिए एक परिवहन राज-सहायता योजना शुरू की गई थी। इन क्षेत्रों में औद्योगिक बुनियादी सुविधाओं के विकास के लिए औद्योगिक विकास केन्द्र कार्यक्रम को भी उपर्युक्त रूप से विकासोन्मुख गया है।

विदेशी निवेश

4174. **श्री दत्तात्रेय बंडारू :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आर्थिक सर्वेक्षण में राष्ट्र को सचेत किया गया है कि वृहत् आर्थिक नीति में किसी प्रकार की कमजोरी से विदेशी निवेश के अन्तर्वाह पर बुरा प्रभाव पड़ सकता है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का राजकोषीय नियंत्रण का सहारा लेने का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो विदेशी निवेश के अतंर्वाह में तेजी लाने हेतु क्या कदम उठाने का क्या विचार है ?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही) : (क) आर्थिक सर्वेक्षण 1994-95 के अनुसार विदेशी निवेश की प्राप्ति अन्य बातों के साथ-साथ राजकोषिय प्रवृत्तियों, आर्थिक सुधारों की प्रगति और राजनीतिक स्थिरता की अनुभूति पर निर्भर करती है।

(ख) केन्द्र सरकार के 1995-96 के बजट का उद्देश्य 1994-95 (संशोधित अनुमान) के सकल घरेलू उत्पाद के 6.7 प्रतिशत सकल राजकोषीय घाटे को 1995-96 (बजट अनुभाग) में कम करके 5.5 प्रतिशत करना है।

(ग) इसके अतिरिक्त, राजकोषीय घाटे को रोकने के अलावा सरकार ने भुगतान संतुलन तथा मुद्रास्फीति की दर पर पड़ रहे दवाब को कम करने के लिए अनेक स्थिरीकरण के उपाय किए गए हैं। सरकार ने विदेशी पूंजी आकृष्ट करने के लिए व्यापार, उद्योग, वित्तीय तथा सार्वजनिक क्षेत्र में भी विभिन्न सुधार किए हैं।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के शेयरों का विनिवेश

4175. **श्री चित्त बसु :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के शेयरों के विनिवेश के कारण हुए घाटे के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में कोई दण्डात्मक कार्यवाही की गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही) : (क) से (ग) सरकार का यह विचार नहीं है कि सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के शेयरों के विनिवेश से हानि हुई है। इसलिए उत्तरदायित्व निर्धारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

कश्मीर में आतंकवाद

4176. **श्री गुरूदास कामत :**
कुमारी सुशीला तिरिया :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नशीले पदार्थों का धन्धा करने वाले पाकिस्तानी जम्मू और कश्मीर में आंतकवाद को बढ़ावा दे रहे हैं;

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

(ग) क्या आंतकवादियों ने हाल ही में अपनी गतिविधियों को कश्मीर से हटाकर जम्मू में केन्द्रित कर लिया है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार ने आंतकवादियों की ऐसी गतिविधियों की रोकथाम हेतु क्या उपचारात्मक उपाय किये हैं ?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग और अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी) : (क) और (ख) सरकार को इस तथ्य की पूरी जानकारी है कि पाकिस्तान ने नशीली दवाओं के अवैध व्यापार से प्राप्त धन के अलावा विभिन्न साधनों से प्राप्त धन से, सीमा पार से भारत के खिलाफ चलाए जा रहे आतंकवाद को समर्थन/प्रोत्साहन दे रहा है।

(ग) और (घ) हाल ही में, आतंकवादियों ने जम्मू क्षेत्र में हिंसा फैलाने और उस क्षेत्र में साम्प्रदायिक तनाव उत्पन्न करने की कोशिश की। सरकार स्थिति से पूरी तरह अवगत है और आंतकवादियों की इन गतिविधियों को रोकने, उनके इरादों को नाकामयाब करने और लोगों में सुरक्षा और विश्वास की भावना जागृत करने के लिए सभी सम्भव उपाय कर रहीं है। विशेष रूप से संवेदनशील, और दूर-दराज के क्षेत्रों में सुरक्षा बलों की तैनाती में बढ़ोत्तरी की गयी है, आतंकवाद विरोधी अभियानों को

तेज किया गया है और नियंत्रण रेखा पर गश्त और सर्तकता को और गहन किया गया है। भारत के खिलाफ सतत कार्रवाई करने के लिए बाहरी शक्तियों द्वारा दी जा रही, वौतिक, वित्तीय, या किसी अन्य प्रकार की सहायता के बारे में भी सरकार सतर्क है और इसका मुकाबला करने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाने के लिए कृतसंकल्प है।

मेडिकल कालेज

4177. **श्री के० प्रधानी** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान मेडिकल कालेजों के खोलने पर कितनी धनराशि खर्च की गई;

(ख) क्या और अधिक संख्या में मेडिकल कालेज खोले जाने की आवश्यकता है; और

(ग) यदि हां, तो मेडिकल कालेजों की संख्या बढ़ाने हेतु धनराशि के आवंटन में वृद्धि करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

स्वास्थय और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ग) भारतीय आर्युविज्ञान परिषद द्वारा दी गई सूचना के अनुसार पिछले तीन वर्षों में सरकारी क्षेत्र में कोई मेडिकल कालेज नहीं खोला गया है। भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद अधिनियम, 1956 तथा उसके अंतर्गत बने विनियमों में नया मेडिकल कालेज खोलने से पहले संबंधित राज्य सरकार से अनिवार्यता प्रमाण-पत्र प्राप्त करने की व्यवस्था है।

जन स्वास्थ्य केन्द्र

4178. **डा० अमृतलाल कालिदास पटेल**: क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ग्रामीण क्षेत्रों में आम आदमी के स्वास्थ्य में गिरावट आ रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में कोई सर्वेक्षण कराया है;

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

(घ) क्या विभिन्न राज्यों में स्थापित जनस्वास्थ्य केन्द्रों से ग्रामीण जनसंख्या भी लाभान्वित हो रही है;

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

(च) सरकार ने इस संबंध में क्या कदम उठाए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ग) यद्यपि ऐसा कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है फिर भी स्वास्थ्य स्थिति तथा संचारी रोगों को रुग्णतादर के आकड़ों से ग्रामीण क्षेत्रों में स्वास्थ्य सेवाओं में गिरावट आने का संकेत नहीं मिलता।

(घ) से (च) ग्रामीण लोगों को चिकित्सा तथा परिवार कल्याण सेवाएं उपकेन्द्रों, प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों और सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों के नेटवर्क के माध्यम से प्रदान की जाती हैं। 31-12-94 को देश में ऐसे केन्द्रों की संख्या इस प्रकार है:-

उप केन्द्र	131476
प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र	21254
सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र	2328

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के औषधालयों में कार्य समय

4179. **श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री :**
श्री मनोरंजन भक्त:

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

(क) क्या सरकार का विचार केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य सेवा योजना के औषधालयों में दोहरी/बहु-पारी प्रणाली शुरू करने का है;

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

(ग) नए कार्य समय कब से प्रभावी किये जायेंगे ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ख) सरकारी अस्पतालों के पास केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के कुछ बहु-पारी औषधालयों में दोहरी पारी आरंभ करने का प्रस्ताव है। प्रस्ताव अभी आरंभिक वरण में है और इसके लिए परा-चिकित्सा कर्मचारियों के कुछ अतिरिक्त पद बनाने होंगे। इस प्रकार इसे कब से लागू किया जा सकेगा, यह बतलाना संभव नहीं है।

मलेरिया नियंत्रण

4180. **डा० आर० मल्लू** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में जनजातिय क्षेत्रों में अन्य क्षेत्रों की तुलना में मलेरिया रोग के फैलने की अधिक संभावना है;

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

(ग) क्या सरकार ने जनजातिय क्षेत्रों से मलेरिया के उन्मूलन हेतु कोई पृथक कार्य योजना तैयार की है;

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

(ड) यदि नहीं, तो इसके कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) आदिवासी जनसंख्या देश की जनसंख्या का आठ प्रतिशत है लेकिन देश में कुल मलेरिया रोगियों का 36 प्रतिशत है। आदिवासी क्षेत्रों की स्थान और जलवायु संबंधी परिस्थितियां और जंनसख्या का सामाजिक-आर्थिक स्तर इसके कारण हैं।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत आदिवासी क्षेत्रों सहित देश भर में मलेरिया नियंत्रण संबंधी कार्यकलाप लाए जाते हैं। इन गतिविधियों को तेज करने के अनुक्रम में आदिवासी जनसंख्या बहुल सात उत्तर-पूर्वी राज्यों को दिसम्बर, 1994 से शत-प्रतिशत केन्द्रीय सहायता प्रदान की जा रही है। इसके अतिरिक्त आन्ध्र प्रदेश, बिहार, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात और राजस्थान के आदिवासी क्षेत्रों में मलेरिया के नियंत्रण के लिए विश्व बैंक सहायता मांगने के लिए एक प्रस्ताव तैयार किया जा रहा है।

(ङ) यह प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

लोकपाल विधेयक

4181. **श्रीमती शीला गौतम :**
श्री तेज नारायण सिंह :
श्री राजेश कुमार :

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

(क) क्या सरकार ने लोकपाल विधेयक के संबंध में सर्वसम्मति बनाने के लिए कदम-उठाए हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा) : (क) से (ग) सरकार के इस निर्णय को समय-समय पर दोहराया गया है कि यदि राष्ट्रीय स्तर पर चर्चा के पश्चात् विभिन्न राजनैतिक दलों एवं नेताओं में आपसी सहमति हो जाती है, तो सरकार एक व्यापक विधेयक लाने के लिए इच्छुक है। सरकार इस पर अब भी कायम है।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय रक्षा अकादमी के लिए चयन

4182. **श्री बी० एल० शर्मा 'प्रेम'**: क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) संघ लोक सेवा आयोग और आर० आई० एम० सी० देहरादून के माध्यम से राष्ट्रीय रक्षा अकादमी के लिए प्रतिवर्ष औसतन कितने-कितने अभ्यर्थियों का चयन किया जाता है;

(ख) राष्ट्रीय रक्षा अकादमी में प्रवेश के लिए आर० आई० एम० सी० देहरादून द्वारा एक अभ्यर्थी के प्रशिक्षण पर औसतन कुल कितना खर्च होता है;

(ग) क्या इस प्रकार से किया गया खर्च प्राप्त हुए परिणामों के अनुपात में माना जाता है; और

(घ) यदि हां, तो इसका औचित्य क्या है ?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) राष्ट्रीय रक्षा अकादमी में कैडेटों को संघ लोक सेवा आयोग द्वारा आयोजित परीक्षा के माध्यम से ही लिया जाता है। इस परीक्षा में राष्ट्रीय भारतीय सैन्य कालेज के कैडेटों को भी अन्य उपमीदवारों के साथ भाग लेना होता है। प्रतिवर्ष राष्ट्रीय रक्षा अकादमी के लिए चुने गए उपमीदवारों की औसत संख्या 600 कैडेट है। इनमें से अकेले राष्ट्रीय भारतीय सैन्य कालेज से चुने गए कैडेटों की औसत लगभग 7 से 8 प्रतिशत है।

(ख) राष्ट्रीय भारतीय सैन्य कालेज 5 वर्ष की अवधि में प्रत्येक कैडेट पर लगभग 99,400 रूपये खर्च करता है। इस व्यय में कर्मचारियों के वेतन और भत्ते, भवन का रख-रखाव, कैडेटों और सेवा कार्मिकों की भोजन-व्यवस्था और खर्च हो जाने वाले भंडार आदि शामिल हैं।

(ग) और (घ) जी, हां। संघ लोक सेवा आयोग द्वारा आयोजित परीक्षा में खुली प्रतियोगिता और सेवा चयन बोर्ड के माध्यम से राष्ट्रीय भारतीय सैन्य कालेज के लगभग 80 से 85 प्रतिशत कैडेट राष्ट्रीय रक्षा अकादमी के लिए चुने जाते हैं।

मलेरिया नियंत्रण

4183. **श्रीमती वसुधरा राजे :**
डा० साक्षीजी :
श्री एम० जी० रेड्डी :

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

(क) क्या राजस्थान, असम एवं अन्य राज्यों में मलेरिया के नए मामलों की जानकारी मिली है ;

(ख) यदि हां, तो गत छह माह के दौरान प्रत्येक राज्य से ऐसे कितने मामलों का पता चला है;

(ग) प्रत्येक राज्य में इससे कितनी मौतें हुई हैं; और

(घ) मलेरिया के फैलने पर नियंत्रण पाने हेतु सरकार ने क्या कदम उठाए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) सितम्बर, 1994 से फरवरी, 1995 की अवधि में मलेरिया रोगियों और मौतों की संख्या का राज्यवार विवरण सलंग्न हैं।

(घ) मलेरिया फैलने से रोकने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :-

- आरम्भ में ही पता लगाना और तुरंत उपचार।
- उपर्युक्त कीट नाशकों से संचरण रोककर रोगाणु नियंत्रण।
- मच्छर प्रजनन स्त्रोतों को समाप्त करने के लिए लार्वानाशी द्वारा लार्वारोधी उपाय।
- मलेरिया की रोकथाम के लिए रोगों में जागरूकता पैदा करने हेतु स्वास्थय शिक्षा कार्यक्रलापों को तेज करना।

विवरण

पिछले छह महीनों (सितम्बर, 94 से फरवरी, 95) में मलेरिया रोगियों और इससे हुई मौतों की राज्यवार कुल संख्या

क्रम सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	कुल रोगी लक्षण युक्त	मौतें
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	30560	5
2.	अरूणाचल प्रदेश	22040	शून्य
3.	असम	52136	32
4.	बिहार	13946	8
5.	गोवा	1408	शून्य
6.	गुजरात	144883	9
7.	हरियाणा	17918	शून्य
8.	हिमाचल प्रदेश	2111	शून्य
9.	जम्मू व कश्मीर	2212	शून्य
10.	कर्नाटक	85466	2
11.	केरल	2726	शून्य
12.	मध्य प्रदेश	93234	18
13.	महाराष्ट्र	144106	7
14.	मणिपुर	5626	34
15.	मेघालय	5579	20
16.	मिजोरम	4691	18
17.	नागालैंड	1892	253
18.	उड़ीसा	153250	49
19.	पंजाब	8364	1
20.	राजस्थान	206893	452
21.	सिक्किम	21	शून्य
22.	तमिलनाडु	46048	4
23.	त्रिपुरा	9743	15
24.	उत्तर प्रदेश	41969	शून्य
25.	पश्चिम बंगाल	25448	38
	संघ राज्य क्षेत्र		
1.	अण्डमान व निकोवार द्वीप समूह	615	शून्य
2.	चण्डीगढ़	3267	1
3.	दादरा व नगर हवेली	2965	शून्य
4.	दमण व दीव	551	शून्य
5.	दिल्ली	3420	शून्य
6.	लक्षद्वीप	2	शून्य
7.	पांडिचेरी	257	शून्य
	भारत कुल :	1132192	966

[हिन्दी]

ऊर्जा स्त्रोत प्रशिक्षण संस्थान

4184. **श्रीमती कृष्णेन्द्र कौर (दीपा):** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार ऊर्जा स्त्रोत प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना करने का है;

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

(ग) इन संस्थानों की स्थापना कब तक की जाएगी; और

(घ) इसके परिणामस्वरूप अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोतों के उत्पादन में कितनी वृद्धि होगी?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) से (ग) प्रशिक्षण अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय द्वारा कार्यान्वित किए जा रहे अनेक कार्यक्रमों का, एक अभिन्न भाग है। देश में पहले से ही कार्य कर रही प्रमुख प्रशिक्षण सुविधाओं का ब्यौरा नीचे दिया गया है :-

1. राष्ट्रीय बायोगैस विकास परियोजना के अतंगर्त वर्तमान संस्थाओं में 17 क्षेत्रीय बायोगैस विकास और प्रशिक्षण केन्द्रों की स्थापना की गई है। इन केन्द्रों द्वारा विभिन्न लक्ष्य ग्रुपों जैसे उपयोगकत्ताओं, मिस्त्रियों, तकनीशियनों, बैंक अधिकारियों आदि को प्रशिक्षण दिया जाता है।

2. राष्ट्रीय उन्नत चूल्हा कार्यक्रम के अंतर्गत वर्तमान संस्थाओं में 17 तकनीकी बैकअप यूनिटों की स्थापना की गई है। इन यूनिटों द्वारा इस कार्यक्रम को अनुसंधान एवं विकास तथा तकनीकी सहायता उपलब्ध कराई जाती है और उन्नत चूल्हों के निर्माण में स्व-रोजगार कर्मियों को प्रशिक्षण दिया जाता है।

3. एकीकृत ग्राम ऊर्जा आयोजना कार्यक्रम के अंतर्गत दिल्ली में महात्मा गांधी एकीकृत ग्राम ऊर्जा आयोजन एवं विकास संस्थान सहित दो प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित किए गए हैं। तीन अन्य केन्द्र, गुजरात, कर्नाटक और मेघालय में स्थापित किये जा रहे हैं।

4. इस मंत्रालय ने हरियाणा के गुड़गाँव जिले में ग्वालपहाड़ी स्थान पर सौर ऊर्जा केन्द्र की भी स्थापना की है। यह केन्द्र उपयोगकर्त्ताओं, विनिर्माताओं और अनुसंधान संस्थाओं को परीक्षण और सूचना सेवाएं उपलब्ध कराता है। इसके पास छोटी अवधि के प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों को चलाने की सुविधाएं भी हैं। इसी प्रकार वर्तमान संस्थाओं में कार्य कर रहे और इस मंत्रालय द्वारा समर्पित छः क्षेत्रीय परीक्षण केन्द्र, प्रशिक्षण कार्यक्रमों का आयोजन करने की स्थिति में हैं।

(घ) उपरोक्त संस्थाओं और केन्द्रों द्वारा, विभिन्न अक्षय ऊर्जा कार्यक्रमों के कार्यान्वन के लिए, प्रशिक्षित जन शक्ति उपलब्ध कराई जाती है और उनसे अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोतों के अधिक उपयोग के लिए परोक्ष रूप से सहयोग प्राप्त होता है।

[अनुवाद]

अंधता निवारण

4185. **श्री प्रभु दयाल कठेरिया:**
श्री बलराज पासी:

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

(क) क्या देश में अंधापन बढ़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार अंधता निवारण हेतु राष्ट्रीय कार्यक्रम को फिर से तैयार करने का है;

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

(ङ) अंधता निवारण हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं/उठाये जाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) वर्ष 1989 में किए गए सर्वेक्षण के अनुसार देश में 1.49 प्रतिशत लोग दृष्टिहीन हैं। उसके बाद कोई राष्ट्रव्यापी सर्वेक्षण नहीं किया गया है। तथापि, दृष्टिहीन लोगों की संख्या में वृद्धि होने का प्रमुख कारण मोतियाबिन्द है जो आयु से जुड़ा तथ्य है।

(ग) से (ङ) राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम को सुदृढ़ करना एक सतत प्रक्रिया है। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत दृष्टिहीनता नियंत्रण के लिए सरकार द्वारा किए गए कुछ उपाय इस प्रकार हैं:-

1. नेत्र विज्ञान के ढांचे को सुदृढ़ करना;

2. नेत्र विज्ञान जनशक्ति प्रशिक्षण;

3. जिला दृष्टिहीनता नियंत्रण समितियों की स्थापना ;

4. ग्रामीण और आदिवासी क्षेत्रों में सेवाओं का विस्तार;

5. लोगों में नेत्र परिचर्या के बारे में जागरूकता पैदा करना;

6. राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों और गैर सरकारी संगठनों को दी जाने वाली सहायता के स्वरूप में संशोधन;

7. वार्षिक बजट में वित्तीय परिव्यय बढ़ाना तथा सात राज्यों में विश्व बैंक दृष्टिहीनता नियंत्रण परियोजना लागू करना; और

8. केन्द्र राज्य और जिला स्तर पर नेत्र परिचर्या कार्यक्रलापों के प्रवोधन को सुदृढ़ करना।

कैंसर अस्पताल

4186. **डा० के० बी० आर० चौधरी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कैंसर आकलन समिति ने कैंसर अस्पतालों को क्षेत्रीय कैंसर केन्द्र के रूप में परिवर्तित करने का सुझाव दिया है;

(ख) यदि हां, तो जिन कैंसर अस्पतालों को क्षेत्रीय कैंसर केन्द्रों में परिवर्तित किया गया है उनका ब्यौरा क्या है; और

(ग) इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ग) 1972 में सरकार द्वारा नियुक्त की गई एक कैंसर मूल्यांकन समिति ने उत्तर-पूर्वी क्षेत्र, पश्चिमी क्षेत्र, उत्तरी-पश्चिमी क्षेत्र, दक्षिण-पूर्वी क्षेत्र, केन्द्रीय क्षेत्र और उत्तरी क्षेत्र में कैंसर के उपचार और अनुसंधान की जरूरतों को पूरा करने के लिए छह क्षेत्रीय कैंसर केन्द्रों की स्थापना करने की सिफारिश की थी। बम्बई में पहले से ही एक क्षेत्रीय केन्द्र था और मौजूदा वित्तीय संसाधनों को ध्यान में रखते हुए क्षेत्रीय केन्द्रों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कलकत्ता, मद्रास और दिल्ली में तीन और संस्थानों का दर्जा बढ़ा दिया गया। इसके पश्चात् बढ़ती हुई मांगों को पूरा करने के लिए क्षेत्रीय केन्द्रों के रूप में सात और अस्पतालों/संस्थानों को मान्यता दी गई है। इस समय क्षेत्रीय कैंसर केन्द्र हैं जो इस प्रकार हैं :-

1. गुजरात कैंसर एवं अनुसंधान संस्थान, अहमदाबाद।

2. किदवई स्मारक अर्बुद विज्ञान संस्थान, बैंगलूर।

3. टाटा स्मारक अस्पताल, बम्बई।

4. चितरंजन राष्ट्रीय कैंसर संस्थान, कलकत्ता।

5. क्षेत्रीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र एवं उपचार सोसाइटी, कटक।

6. रोटेरी कैंसर अस्पताल संस्थान, नई दिल्ली।

7. डा० बी० बी० कैंसर संस्थान, गुवाहाटी।

8. कैंसर अस्पताल एवं अनुसंधान संस्थान, ग्वालियर।

9. कैंसर संस्थान, मद्रास।

10. क्षेत्रीय कैंसर केन्द्र, तिरूअंनतपुरम।

11. कमला नेहरू स्मारक अस्पताल, इलाहाबाद।

आधुनिकीकृत अस्पताल

4187. **डा० साक्षी जी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में केन्द्रीय सहायता से पूर्णतः आधुनिकीकृत अस्पताल खोलने की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो ये अस्पताल किन-किन स्थानों पर खोलें जायेंगे; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) ये प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय रक्षा अकादमी में भर्ती

4188. **श्री देवी बक्स सिंह :**
डा० रमेश चंद तोमर :

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

(क) क्या राष्ट्रीय रक्षा अकादमी ने इस क्षेत्र में प्रतिभाशाली युवाओं को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से अपने भर्ती मानदंडों में छूट दी है अथवा छूट देने का विचार किया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार रक्षा सेवाओं में और सुविधाएं तथा बेहतर वेतनमान प्रदान करने का भी है; और

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

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) सशस्त्र सेना कर्मियों को केन्द्रीय सरकार के समकक्ष स्तर के सिविल कर्मचारियों को मिलने वाले वेतन और भत्तों के बराबर ही वेतन तथा भत्ते मिलते हैं। इसके अलावा, सशस्त्र सेना, कार्मिकों को कई अन्य परिलब्धियां तथा सुविधाएं दी जाती हैं जो सिविलियन कर्मचारियों के लिए स्वीकार्य नहीं होती हैं। रक्षा सेनाओं की सेवा संबंधी शर्तों का पुनरीक्षण एक सतत प्रक्रिया है और इन शर्तों में समय-समय पर ऐसे संशोधन किए जाते हैं जो वांछनीय तथा व्यावहारिक समझे जाते हैं।

सरकार ने इस बीच पांचवां केन्द्रीय वेतन आयोग नियुक्त कर दिया है। इस आयोग के विचारणीय विषयों में से एक विषय यह है कि सशस्त्र सेना कार्मिकों के लिए उपलब्ध कुल लाभों को ध्यान में रखते हुए उनकी मौजूदा परिलब्धियों की संरचना और सेवा संबंधी शर्तों की जांच की जाए और उनमें वांछनीय तथा व्यावहारिक परिवर्तन किए जाने के लिए सुझाव दिए जाएं।

गुजरात में प्रसूति तथा स्वास्थ्य केन्द्र

4189. **श्री रतिलाल वर्मा :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:-

(क) इस समय गुजरात में कितने प्रसूति तथा स्वास्थ्य केन्द्रों की स्थापना की जा रही है;

(ख) 1995-96 के दौरान ऐसे कितने केन्द्र खोलने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या इन केन्द्रों के लिए किसी प्रकार की विदेशी सहायता दी जा रही है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों, सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों उपकेन्द्रों, ग्रामीण परिवार कल्याण केन्द्रों, शहरी परिवार कल्याण केन्द्रों और शहरी स्वास्थ्य पोस्टों और अस्पतालों के माध्यम से मातृ एवं स्वास्थ्य परिचर्चा प्रदान की जाती है। 1994-95 और 1995-96 के दौरान गुजरात में 15 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र, सामुदायिक केन्द्र स्थापित किए जाने का प्रस्ताव है।

(ग) और (घ) जी नहीं।

[अनुवाद]

स्वमूत्र चिकित्सा

4190. **डा० विश्वानाथम कैनिथी :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या स्वमूत्र चिकित्सा (यूरोथेरापी) के द्वारा कई लाइलाज बीमारियों का इलाज किया जा सकता है;

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

(ग) क्या स्वमूत्र चिकित्सा (यूरोथेरापी) के द्वारा एड्स का इलाज भी किया जा सकता है;

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

(ङ) स्वमूत्र चिकित्सा (यूरोथेरापी) को लोकप्रिय बनाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ड.) किसी प्रकार के अनुसंधान आंकड़ों के अभाव में विभिन्न बीमारियों में मूत्र चिकित्सा/यूरोथिरेपी की प्रभावकारिता सत्यापित नही हुई है।

अधिकारी स्तर के कार्मिकों की कमी

4191. **श्री सैयद शहाबुद्दीन :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगें कि:

(क) क्या सेना में अधिकारी स्तर के कार्मिकों की कमी है;

(ख) क्या भर्ती में वृद्धि करने के लिए भर्ती मानदंड को कम करने का निर्णय लिया गया है;

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान कितनी रिक्तियां घोषित की गई और विभिन्न माध्यमों से कितने अधिकारियों की भर्ती की गई; और

(घ) इसमें प्रवेश की वर्तमान चयन योजना क्या है और प्रत्येक चरण पर उनको कितनी वरीयता दी गई है और वरीयता अथवा योग्यता सीमा में क्या-क्या संशोधन प्रस्तावित हैं ?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) से (घ) भारतीय सेना में कैप्टन और उससे नीचे के रैंकों में अफसरों की कुछ कमी है। अफसरों की कमी होना कोई नई बात नहीं है। सेना में चयन किए जाने के लिए काफी संख्या में युवक भर्ती के लिए आते रहते हैं। सेना में कमीशन प्राप्त अफसरों की भर्ती मुख्यतः संघ लोक सेवा आयोग द्वारा आयोजित परीक्षाओं तथा उसके बाद सेवा चयन बोर्डों द्वारा साक्षात्कार लिए जाने के बाद की जाती है। तकनीकी शाखाओं के लिए सेवा चयन बोर्डों द्वारा सीधी भर्ती की जाती है। भर्ती में वृद्धि करने के प्रयोजन से चयन मानदंडों को कम करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। चयन प्रक्रिया अथवा संघ लोक सेवा आयोग द्वारा आयोजित लिखित परीक्षाओं और सेवा चयन बोर्डों द्वारा लिए जाने वाले साक्षात्कारों के मौजूदा मानदंडों में परिवर्तन किए जाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। गत तीन वर्षों में प्रति वर्ष घोषित की गई रिक्तियों और विभिन्न माध्यमों से भर्ती किए गए अफसरों का ब्यौरा इस प्रकार है:-

वर्ष	घोषित रिक्तियां	भर्ती
1992	1830	1272
1993	1830	1256
1994	1830	1230

नर्सिंग स्कूल

4192. **श्री पी० सी० थामस :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) इस समय प्रत्येक राज्य में मान्यता प्राप्त और गैर-मान्यता प्राप्त नर्सिंग स्कूलों और फार्मेसी डिप्लोमा संस्थानों की संख्या कितनी-कितनी है; और

(ख) गैर-मान्यता प्राप्त नर्सिंग स्कूलों और फार्मेसी डिप्लोमा संस्थानों के विरूद्ध क्या कार्यवाही की गई है अथवा किए जाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) गैर-मान्यताप्राप्त नर्सिंग स्कूलों और फार्मेसी संस्थाओं से उत्तीर्ण होने वाले उम्मीदवार संबधित राज्यों की परिषदों में पंजीकरण के पात्र नहीं है।

विवरण

क्रम सं.	राज्य	भारतीय उपचर्या परिषद द्वारा मान्यता प्राप्त जनरल नर्सिंग मिडवाइफरी स्कूलों की सं०	गैर-मान्यता प्राप्त नर्सिंग स्कूलों की संख्या	फार्मेसी डिप्लोमा कालेजों की सं. भारतीय भेषज परिषद द्वारा मान्यता प्राप्त	अनुमोदित नहीं
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	62	20	15	2
2.	असम	12	1	2	-
3.	विहार	35	6	7	7
4.	गुजरात	15	-	8	-
5.	हरियाणा	6	-	9	6
6.	हिमाचल प्रदेश	3	-	2	-
7.	कर्नाटक	22	8	57	40
8.	केरल	49	9	11	3
9.	मध्य प्रदेश	18	13	2	4
10.	उड़ीसा	5	-	14	20
11.	महाराष्ट्र	48	9	2	4

1	2	3	4	5	6
12.	पंजाब	18	14	14	20
13.	राजस्थान	16	5	7	5
14.	तमिलनाडु	24	15	29	18
15.	उत्तर प्रदेश	15	9	15	-
16.	पश्चिम बंगाल	26	10	3	-
17.	मिजोरम	2	-	-	-
18.	त्रिपुरा	1	-	-	-
19.	मध्य भारत बोर्ड	6	5	-	-
20.	दक्षिण भारत बोर्ड	18	8	-	-
21.	ए एफ एम एस, परीक्षा बोर्ड	8	-	-	-
22.	दिल्ली	-	-	4	3
23.	गोवा	-	-	1	-
24.	सिक्किम	-	-	1	-
25.	त्रिपुरा	-	-	1	-
26.	चंडीगढ़	-	-	2	-
27.	पांडिचेरी	-	-	-	1
		409	132	253	136

पंचायत राज संस्थाएं

4193. **श्री शरत पटनायक:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पंचायत राज संस्थाओं के कार्यकरण की जांच करने हेतु एक विशेषज्ञ समिति का गठन किया है;

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

(ग) क्या समिति ने अपनी रिपोर्ट दे दी है; और

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

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री) (श्री उत्तमभाई हरजीभाई पटेल) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

अनुसंधान और विकास पर खर्च

4194. **श्रीमती सुमित्रा महाजन** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान अनुसंधान और विकास संबंधी जैव-प्रौद्योगिकी विभाग पर कुल कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(ख) इस धनराशि में से कृषि संबंधी मामलों पर कितना धन खर्च किया गया?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) और (ख) गत तीन वर्षों के दौरान विभाग ने अनुसंधान और विकास गतिविधियों के संबंध में लगभग 99.50 करोड़ रुपये खर्च किए हैं। इसमें से, 45 प्रतिशत खर्च कृषि जैवप्रौद्योगिकी और सम्बद्ध क्षेत्रों संबंधी कार्यक्रम के लिए किया गया है।

खादी एवं ग्रामोद्योग आयोग

4195. **श्री पी० कुमारासामी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने वर्ष 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान तमिलनाडु में खादी एवं ग्रामोद्योग आयोग के कार्य निष्पादन का मूल्यांकन किया है;

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

(ग) राज्य में स्थित ऐसे एककों का ब्यौरा क्या है जिस को उक्त अवधि के दौरान खादी एवं ग्रामोद्योग आयोग ने प्रायोजित किया है/ सहायता प्रदान की है?

उद्योग मंत्रालय (लघु उद्योग तथा कृषि और ग्रामीण उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्री एम० अरूणाचलम): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता है।

(ग) खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग द्वारा वर्ष 1991-92, 1992-93 और 1993-94 के दौरान पंजीकृत संस्थाओं तथा राज्य के. वी. आई. बोर्ड को उपलब्ध करायी गयी सहायता इस प्रकार है:-

(वितरण करोड़ों रु० में)

वर्ष	खादी		ग्रामोद्योग		योग	
	अनुदान	ऋण	अनुदान	ऋण	अनुदान	ऋण
1991-92	6.89	1.61	1.78	9.81	8.67	11.42
1992-93	12.24	1.99	1.75	7.35	13.99	9.34
1993-94	11.48	3.68	0.40	4.27	11.88	7.95

वर्ष 1994-95 के लेखों को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

[हिन्दी]

प्राकृतिक चिकित्सा पद्धति

4196. **श्री सूरज मंडल** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) क्या सरकार का विचार देश में प्राकृतिक चिकित्सा पद्धति को प्रोत्साहन देने और इसका विकास करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) जी, हां,।

(ख) सरकार ने देश में प्राकृतिक चिकित्सा को बढ़ावा देने के लिए नई दिल्ली में केन्द्रीय योग और प्राकृतिक चिकित्सा अनुसंधान परिषद तथा पुणे में राष्ट्रीय प्राकृतिक चिकित्सा संस्थान स्थापित किए हैं।

(ग) यह प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय जनसंख्या नीति

4197. **मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खंडूरी** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा जनसंख्या नीति के बारे में गठित विशेषज्ञ दल ने राष्ट्रीय जनसंख्या नीति संबंधी रिपोर्ट सरकार को सौंप दी है;

(ख) यदि हां, तो प्रारूप रिपोर्ट की मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) क्या सरकार ने प्रारूप रिपोर्ट का अध्ययन किया है, और

(घ) यदि हां, तो इसे लागू करने के लिए क्या कदम उठाए अथवा उठाए जाएंगे ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) जी, हां।

(ख) जनसंख्या मुद्दों के सभी पहलुओं पर विचार करते समय समिति ने, अन्यों के साथ-साथ निम्नलिखित प्रमुख सिफारिशें की हैं:-

1. स्वास्थ्य और परिवार कल्याण के लिए योजनाओं में लिंग समानता में समन्वय।
2. सन् 2010 तक कुल प्रजनन दर 2.1 प्राप्त करके जनसंख्या स्थिरीकरण के लक्ष्य की ओर तेजी से बढ़ने के लिए संगत माहौल और सशक्त तंत्र तैयार करना।
3. न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम का त्वरित और प्रभावकारी कार्यान्वन।
4. सूचित चयन के आधार पर मातृ एवं शिशु स्वास्थ्य और परिवार सेवाओं की व्यवस्था।
5. जनसंख्या स्थिरीकरण प्राप्त करने के लिए पंचायती राज तथा नगरपालिका संस्थाओं की भागीदारी।
6. कार्यान्वयन में पेचीदा अन्तरालों को पाटने के लिए जनसंख्या तथा सामाजिक विकास निधि का सृजन।
7. अन्तर्क्षेत्रीय अभिबिन्दुता के माध्यम से जनसंख्या स्थिरीकरण कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के लिए जनसंख्या एवं सामाजिक विकास आयोग का गठन।

(ग) और (घ) समिति की रिपोर्ट 24-5-1994 को प्राप्त हुई। राज्य/ संघ राज्य क्षेत्र सरकारों और अन्य मंत्रालयों/ विभागों के साथ परामर्श शुरू किया गया है।

शराबखोरी

4198. **श्री एस० एम० लालजान बाशा :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) क्या देश में शराब से संबंधित रोग में वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य में शराब से संबंधित रोगों से ग्रस्त लोगों की संख्या कितनी-कितनी है; और

(ग) सरकार ने इस बुराई को रोकने के लिए क्या कदम उठाये हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) ऐसी कोई सूचना उपलब्ध नहीं है।

(ग) केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों के अंतर्गत सभी प्रमुख अस्पतालों में शराब से संबंधित बीमारियों के उपचार के लिए उपर्युक्त सुविधाएं प्रदान करने और निर्व्यसनी कार्यक्रमों के अतिरिक्त को शराब की मांग में कमी और आचरण संबंधी परिवर्तन दोनों को बढ़ावा देने के लिए स्वास्थ्य शिक्षा संबंधी उपाय किए जा रहे हैं।

आर्म्ड फोर्सेस मेडिकल कालेज, पुणे

4199. **श्री मोहन रावले :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पुणे स्थित आर्मड् फोर्मेस मेडिकल कालेज तथा अमरीका के कुछ प्रमुख अस्पतालों के बीच अमरीका में भारतीय सेना के डाक्टरों को प्रशिक्षण दिए जाने के बारे में समझौता हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो इसका ब्यौरा और शर्त क्या है ?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) जी, नहीं।

(ख) लागू नहीं होता।

विवाह-विच्छेद अधिनियम

4200. **श्री कृष्ण दत्त सुल्तानपुरी :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल उच्च न्यायालय ने हाल ही में भारतीय विवाह-विच्छेद अधिनियम के कुछ प्रावधानों को निरस्त करने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार विवाह-विच्छेद अधिनियम में संशोधन करने हेतु उपयुक्त कानून बनाने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) और (ख) माननीय केरल उच्च न्यायालय में मूल याचिका सं० 4319/91-एल (एम्मिनि इ०ज० बनाम भारत संघ और अन्य) और मूल याचिका सं0 5805/88 (मेरी सोनिया जाखरिया बनाम भारत संघ और अन्य) में तारीख 24 जनवरी, 1995 को दिए गए अपने निर्णय द्वारा भारतीय विवाह-विच्छेद अधिनियम, 1869 की धारा 10 के उपबंधों से 'अगम्यगमनात्मक' और 'जारकर्म' के साथ ही शब्दों की अभिखंडित किया है और यह घोषित किया कि इसके पश्चात् उक्त धारा 10, पूर्वोक्त शब्दों के बिना प्रवर्तन में रहेगी। माननीय उच्च न्यायालय ने यह भी आशा व्यक्त की कि इस निर्णय से केन्द्रीय सरकार, भारतीय ईसाइयों में विवाह और विवाह-विच्छेद को शासित करने वाली विधि में व्यापक सुधार लाने संबंधी प्रस्ताव को अंतिम रूप दिए जाने के लिए बाध्य होगी।

(ग) और (घ) सरकार ईसाइयों में विवाह और विवाह-विच्छेद से संबंधित एक व्यापक विधान लाने के प्रश्न की समीक्षा कर रही है। यह प्रस्ताव भारतीय विवाह-विच्छेद अधिनियम, 1869 और भारतीय क्रिश्चियन विवाह अधिनियम, 1872 को निरसित किए जाने और उनके स्थान पर ईसाइयों में विवाह और विवाह-विच्छेद से सबंधित विधि को शासित करने वाली एक ही अधिनियमिति लाने के संबंध में है।

(ङ) प्रश्न हीं नहीं उठता।

[हिन्दी]

बैचलर ऑफ इंजीनियरिंग इंस्टीट्यूट, पुणे

4201. **श्री सी० पी० मुडला गिरियप्पा :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगें कि :

(क) क्या सेना मुख्यालय (ए०टी०एम० निदेशालय पुणे) ने सेवारत और सेवानिवृत्त सेना कर्मियों के बच्चों/संरक्षितियों (वार्डों) के लिए पुणे में बैचलर ऑफ इजीनियरिंग इंस्टीट्यूट शुरू की है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सेवारत और सेवानिवृत्त वायुसेना और नौसेना कर्मियों के बच्चों/संरक्षितियों (वार्डों) को भी 22 मई, 1995 को होने वाली प्रवेश परीक्षा में बैठने की अनुमति दी गई है;

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

(घ) सरकार द्वारा उक्त प्रवेश परीक्षा में वायुसेना और नौसेना कर्मियों के बच्चों/संरक्षितियों (वार्डों) को बैठने की अनुमति देने हेतु क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) पुणे स्थित आर्मी इंस्टीट्यूट ऑफ टैक्नोलॉजी को सोसाइटी रजिस्ट्रीकरण अधिनियम के अधीन पंजीकृत सेना कल्याण शिक्षा सोसाइटी द्वारा शुरू किया गया है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) इस संस्थान को सेना के सेवारत और सेवानिवृत्त कार्मिकों की संतानों के लिए एक मात्र सेना कल्याण निधि से स्थापित क्या गया है।

[अनुवाद]

गर्भनिरोधक खाने वाली गोलियों का विपणन

4202. **श्री श्रवण कुमार पटेल :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि : -

(क) क्या विश्व बैंक ने गर्भ निरोधक खाने की गोलियों, विशेषरूप से हिन्दुस्तान लेटेक्स लि० की "सेंटो क्रोमन" और टोरेन्ट लि० की "सहेली" गोलियों के विपणन हेतु जो धनराशि प्रदान करने का वादा किया था, वह प्रदान नहीं की है;

(ख) यदि हां, तो इस हेतु विश्व बैंक द्वारा धनराशि न दिए जाने संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या ये गर्भ निरोधक खाने की गोलियां अपेक्षाकृत अधिक कारगर हैं और इनका अवांछित प्रभाव भी नहीं होता है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ग) सेंटक्रोमेन के लिए विश्व बैंक सहायता प्रदान करने पर विश्व बैंक द्वारा सरकार के साथ परामर्श करके विचार किया जा रहा है।

(घ) से (ङ) सेंटक्रोमेन एक नान-स्टेराइडल साप्ताहिक सेवन गोली है और इसे प्रजनन आयु वर्ग की ऐसी महिलाओं द्वारा सुरक्षित रूप से इस्तेमाल किया जा सकता है जो अपने बच्चे के जन्म में अंतर रखना चाहती हैं। यह गोली उन महिलाओं को नहीं देने का सुझाव दिया जाता है जो हाल ही में पीलिया अथवा यकृत रोग, क्षय रोग आदि जैसे रोगों से पीड़ित हों।

[हिन्दी]

औद्योगिक विकास

4203. **श्री फूल चन्द वर्मा :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विशेषज्ञों के अनुसार चालू वित्तीय वर्ष के दौरान औद्योगिक विकास की दर सरकार द्वारा निर्धारित किए गए लक्ष्य से कम रहने की संभावना है;

(ख) यदि हां, तो औद्योगिक विकास की धीमी गति के प्रमुख कारण क्या हैं;

(ग) क्या सरकार द्वारा शुरू किए सुधारों के अब तक वांछित परिणाम नहीं मिलें हैं; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा वर्ष 1995-96 के दौरान देश में औद्योगिक विकास की स्थिति में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है ?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) से (घ) केन्द्रीय सांख्यिकीय संगठन से उपलब्ध नवीनतम सूचन के अनुसार अप्रैल-दिसम्बर 94 में औद्योगिक क्षेत्र की समग्र विकास दर 8.3% है। औद्योगिक क्षेत्र का कार्य-निष्पादन में नियमित सुधार हुआ है जो 1991-92 में 0.6%, 1993-93 में 2.3% 1993-94 में 4.7% और अप्रैल-दिसम्बर, 1994-95 में 8.3% रहा है। विशद आधार पर औद्योगिक वसूली जो अब की जा रहीं है, के लिए औद्योगिक व्यापार की समग्र सफलता और कर सम्बन्धी सुधार तथा बढ़ रहा आत्मविश्वास एवं निवेश स्थिति में सुधार जैसे कई कारण हैं।

फोटो पहचान पत्र

4204. **श्री सत्यदेव सिंह:**
श्रीमती दीपिका एच० टोपीवाला :
श्री राम पाल सिंह :

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

(क) क्या सरकार का विचार "होलोग्राफिक" तकनीक लागू करने का है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि किसी मतदाता को दो-दो फोटो पहचान-पत्र जारी न हों ;

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

(ग) यह तकनीक कब से प्रयोग में लाई जाएगी?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) से (ग) मतदाताओं को दो-दो फोटो पहचानपत्र दिए जाने को रोकने की दृष्टि से निर्वाचन आयोग के अनुदेशों में पहले की यह अपेक्षा की गई है कि पहचानपत्र पर ही या पटल पर होलोग्राम इस प्रकार से चिपकाया या उभारा जाए कि पहचान पत्र/पटल को नष्ट किए बिना होलोग्राम को हटाया या उखाड़ा न जा सकें।

[अनुवाद]

संघ लोक सेवा आयोग की परीक्षाएं विजयवाड़ा में आयोजित करना

4205 **श्री शोभनाद्रीश्वर राव वाड्डे :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को संघ लोक सेवा आयोग की परीक्षाएं आयोजित करने के लिए विजयवाड़ा में एक केन्द्र खोलने के संबंध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

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

(ग) विजयवाड़ा में परीक्षण में परीक्षा केन्द्र कब तक खोला जाएगा ?

कार्मिक लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) से (ग) आयोग की परीक्षाएं आयोजित करने के लिए संघ लोक सेवा आयोग के, आंध्र प्रदेश की राज्य में हैदराबाद, विशाखापटनम् तथा तिरूपति में, 3 नियमित परीक्षा केन्द्र है। ये केन्द्र आंध्र प्रदेश की आवश्यकताओं को पर्याप्त रूप से पूरा कर रहे हैं। इस मद्देनजर रखते हुए तथा अन्य व्यवहारिक एवं प्रशासनिक कठिनाइयों के कारण आयोग ने राज्य में विजयवाड़ा अथवा किसी अन्य स्थान पर नये केन्द्र ने बनाने का निर्णय किया है।

रोगों का उन्मूलन

4206. **श्री प्रकाश बी० पाटील:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कुष्ठ, क्षय, कैंसर, मलेरिया और पोलियों आदि जैसे रोगों के उन्मूलन के क्या कार्यक्रम है; और

(ख) वर्ष 1992-93 और 1994-95 के दौरान इन रोगों के उन्मूलन के लिए महाराष्ट्र को कुल कितनी सहायता दी गई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) सरकार ने कुष्ठ रोग, क्षय रोग, कैंसर, मलेरिया और पोलियों आदि रोगों के उन्मूलन के लिए निम्नलिखित कार्यक्रम शुरू किए हैं:

(1) राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम;

(2) राष्ट्रीय क्षय रोग नियंत्रण कार्यक्रम;

(3) राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम

(4) राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम; और

(5) व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम।

(ख) इन कार्यक्रमों के अन्तर्गत महाराष्ट्र को दी गई कुल सहायता इस प्रकार है:-

(लाख रुपये में)

		1992-93	1993-94	1994-95
1.	राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम	69.51	48.95	97.11
2.	राष्ट्रीय क्षय रोग नियंत्रण कार्यक्रम	386.56	227.12	628.00 (आवंटित)
3.	राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम	95.00	100.00	60.00
4.	राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम	1066.13	810.94	870.11
5.	व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम	676.40	1145.95	1638.46

आंकड़ें अनन्तिम

[हिन्दी]

कॉलगेट पामोलिव इंडिया लिमिटेड

4207. **श्री हरि केवल प्रसाद** : क्या **प्रधान मंत्री** बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के बारे में 21 दिसम्बर, 1994 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2314 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनुसंधान और पंजीकरण महानिदेशक द्वारा मांगी गई जानकारी कॉलगेट पामोलिव इंडिया लिमिटेड ने प्रस्तुत कर दी है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ;

(घ) क्या एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार ने कॉलगेट पामोलिव इंडिया लिमिटेड, हिन्दुस्तान लीवर लिमिटेड तथा पॉडस इंडिया लिमिटेड के विरूद्ध कोई कार्रवाई की है; और

(ड.) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

विधि न्याय तथा कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) से (ग) जी, हां, जांच एवं पंजीकरण, महानिदेशक ने अपनी प्रारम्भिक जांच रिपोर्ट एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार आयोग को पहले ही प्रस्तुत कर दी है।

(घ) से (ड) मै० कॉलगेट पामोलिव इंडिया लिमिटेड, हिन्दुस्तान लीवर लिमिटेड और पोडंस इडिंया लिमिटेड के विरूद्ध जांच का नोटिस पहले ही जारी कर दिया गया है। सभी तीनों मामले एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार आयोग के समक्ष न्यायाधीन है जो कि एक अर्द्ध-न्यायिक निकाय है।

[अनुवाद]

ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं और बच्चों का विकास

4208. **श्री गाभाजी मंगाजी ठाकुर:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1993-94 और 1994-95 के दौरान ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं और बच्चों के विकास के लिए निर्धारित लक्ष्य क्या था और इस संबंध में अब तक राज्य-वार क्या उपलब्धियाँ रही है; और

(ख) इस प्रयोजनार्थ गत तीन वर्षों के दौरान राज्य-वार कितनी धनराशि आवंटित की गई और आगामी वित्तीय वर्ष के लिए राज्य-वार कितनी धनराशि आवंटित की जायेगी ?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (ग्रामीण विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्री उत्तमभाई हारजी भाई पटेल): (क) 1993-94 और 1994-95 के दौरान राज्यों /संघ शासित क्षेत्रों द्वारा ग्रामीण महिला एवं शिशु विकास योजना के अन्तर्गत आय सृजित करने की गतिविधियों के लिए महिलाओं के समूह बनाने के संबंध में निर्धारित भौतिक लक्ष्य और उपलब्धि सलंग्न विवरण-I में दशाई गई है।

(ख) गत तीन वर्षों अर्थात 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान विभिन्न राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को आय सृजित करने वाली गतिविधियों के लिए

आंबटित कुल निधियां अर्थात केन्द्रीय, राज्य और यूनीसेफ का अंश संलग्न विवरण-II में दर्शाया गया है। 1995-96 के दौरान ग्रामीण महिला एवं शिशु विकास योजना के कार्यान्वयन हेतु निधियों के राज्यवार आबंटन को शीघ्र ही अंतिम रूप दिया जा रहा है।

विवरण-I

क्रं. सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1993-94 के दौरान भौतिक लक्ष्य	1993-94 के दौरान बनाए गए समूह	1994-95 के दौरान भौतिक लक्ष्य	1994-95 के दौरान बनाए गए समूह (अनंतिम)
1.	आंध्र प्रदेश	540	4016	734	14476
2.	अरूणाचल प्रदेश	344	280	143	111
3.	असम	508	518	908	595
4.	बिहार	768	839	1051	865
5..	गोआ	16	40	26	4
6.	गुजरात	808	768	247	235
7.	हरियाणा	376	534	469	372
8.	हिमाचल प्रदेश	344	270	243	329
9.	जम्मू एवं कश्मीर	344	246	704	545
10.	कर्नाटक	524	590	521	642
11.	केरल	728	551	182	662
12.	मध्य प्रदेश	832	901	1303	1344
13.	महाराष्ट्र	704	674	899	553
14.	मणिपुर	212	451	104	71
15.	मेघालय	148	84	352	206
16.	मिजोरम	48	120	39	110
17.	नागालैंड	280	200	91	300
18.	उड़ीसा	328	330	430	615
19.	पंजाब	412	545	530	343
20.	राजस्थान	472	625	847	34
21.	सिक्किम	132	29	139	27
22.	तमिलनाडु	608	806	721	123
23.	त्रिपुरा	48	199	39	137
24.	उत्तर प्रदेश	1184	1441	1509	1152
25.	प० बंगाल	360	290	756	213
	संघ शासित क्षेत्र				
1.	अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूह	16	24	13	12

क्रं. सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1993-94 के दौरान भौतिक लक्ष्य	1993-94 के दौरान बनाए गए समूह	1994-95 के दौरान भौतिक लक्ष्य	1994-95 के दौरान बनाए गए समूह (अनंतिम)
2.	दमन एवं द्वीव	0	0	11	0
3.	लक्षद्वीप	16	2	13	10
4.	पांडिचेरी	16	30	13	13
5.	दादर एवं नगर हवेली	16	80	13	0
योग :		**11132**	**15483**	**13400**	**24099**

*फरवरी . 95 तक प्राप्त रिपोर्टों के अनुसार।

विवरण-I

(लाख रुपये में)

क्रमांक	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	आवंटित निधियां (केन्द्र + राज्य + यूनिसेफ)		
		1992-93	1993-94	1994-95
1.	आंध्र प्रदेश	45.45	54.54	74.13
2.	अरूणाचल प्रदेश	27.27	34.74	14.44
3.	असम	39.39	51.31	91.71
4.	विहार	78.78	77.57	106.15
5.	गोवा	3.03	1.62	2.63
6.	गुजरात	39.39	81.61	24.95
7.	हरियाणा	33.33	37.98	47.37
8.	हिमाचल प्रदेश	27.27	34.74	24.54
9.	जम्मू एवं कश्मीर	21.21	34.74	71.10
10.	कर्नाटक	42.42	52.92	52.62
11.	केरल	24.24	73.53	18.38
12.	मध्य प्रदेश	81.81	84.03	131.60
13.	महाराष्ट्र	57.57	71.10	90.80
14.	मणिपुर	21.21	21.41	10.50
15.	मेघालय	9.09	14.95	35.55
16.	मिजोरम	9.09	4.85	3.94
17.	नागालैंड	15.15	28.28	9.19
18.	उड़ीसा	24.24	33.13	43.43
19.	पंजाब	21.21	41.61	53.53

क्रमांक	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	आबंटित निधियां (केन्द्र + राज्य + यूनिसेफ)		
		1992-93	1993-94	1994-95
20.	राजस्थान	51.51	47.67	85.55
21.	सिक्किम	6.06	13.33	14.04
22.	तमिलनाडु	39.39	61.41	72.82
23.	त्रिपुरा	6.06	4.85	3.94
24.	उत्तर प्रदेश	115.14	119.58	152.41
25.	प० बंगाल	30.30	36.36	76.36
	संघ शासित क्षेत्र			
1.	अंडमान निकोबार द्वीपसमूह	3.03	1.62	1.31
2.	दमन एवं दीव	0.00	0.00	1.11
3.	लक्षद्वीप	3.03	1.62	1.31
4.	पांडिचेरी	3.03	1.62	1.31
5.	दादर एवं नागर हवेली	3.03	1.62	1.31
	योग	**881.73**	**1124.33**	**1318.05**

कम्प्यूटर प्रशिक्षण केन्द्र

4209. **डा० बसंत पवार :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनेक कम्प्यूटर प्रशिक्षित व्यक्तियों के विदेश चले जाने और वहाँ जाने की स्थिति को देखते हुए सरकार को निकट भविष्य में कम्प्यूटर प्रशिक्षित व्यक्तियों की कमी होने को अनुमान है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार गुणवत्ता बनाये रखने के लिए कम्प्यूटर प्रशिक्षण केन्द्रों को नियमित करने का है;

(ग) लोगों को कम्प्यूटर में प्रशिक्षण देने के लिए संस्थाओं की स्थापना करने संबंधी प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है; और

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

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिकी विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एसुआर्डो फैलीरो): (क) और (ख) देश में कम्प्यूटर उद्योग को मात्रात्मक दृष्टि से सॉफ्टवेयर कार्मिकों की कमी का सामना करने की संभावना नहीं है। किन्तु, अधिकांश वर्तमान शैक्षिक/प्रशिक्षण संस्थानों से निकलने वाले व्यक्तियों की गुणवत्ता में सुधार करने की आवश्यकता है।

अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद (एआईसीटीई) नामक भारत सरकार का एक सांविधिक निकाय गुणवत्ता बनाए रखने के लिए औपचारिक पाठ्यक्रमों के लिए मानदण्ड और मानक निर्धारित करने के जरिए कम्प्यूटर शिक्षा को विनियमित कर रही है।

अनौपचारिक क्षेत्र में शिक्षण/प्रशिक्षण की गुणवत्ता का मानकीकरण करने के लिए सरकार ने इलेक्ट्रॉनिकी विभाग कम्पयूटर पाठ्यक्रम मान्यता, योजना (डीओई एसीसी) शुरू की है, जिसके अंतगर्त सुनिर्धारित मानको और मानदण्डों को पूरा करने वाले सस्थानों को विशिष्ट स्तर के 'ओ' (आधारभूत) 'ए' (उन्नत डिप्लोमा), 'बी' (स्नातक) और 'सी' (स्नातकोत्तर) पाठ्यक्रमों का आयोजन करने के लिए अनन्तिम रूप से मान्यता प्रदान की जाती है।

(ग) और (घ) ऐसा कोई प्रस्ताव इलेक्ट्रॉनिकी विभाग के विचाराधीन नहीं है। किन्तु, मानव संसांधन विकास मंत्रालय कम्प्यूटर विज्ञान में उच्च शिक्षा और उन्नत अनुसंधान के साथ-साथ सम्बद्ध विज्ञान में कम्प्यूटर के अनुप्रयोग के लिए सुविधाएं उपलब्ध कराने के उद्देश्य से राजीव गांधी राष्ट्रीय कम्प्यूटर एवं सम्बद्ध विज्ञान संस्थान (आरएजीएनआईसीएएस) नामक एक संस्थान स्थापित करने के बारे में विचार कर रहा है।

एक्युपंचर चिकित्सा

4210. **डा० कृपासिन्धु भोई:** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने नई दिल्ली के राम मनोहर लोहिया अस्पताल में जनता के लिए एंक्युपंचर चिकित्सा हेतु एक पीड़ा राहत चिकित्सा एकक खोला है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस एकक में अर्हता प्राप्त चिकित्सकों के एक दल को इस प्रयोजनार्थ काम पर लगाया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो रोगियों को प्रभावी ढंग से उपयुक्त चिकित्सकों सुविधा

प्रदान करने हेतु चिकित्सकों को इस काम पर लगाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) जी, हां। डा० राम मनोहर लोहिया अस्पताल में एक पीड़ा राहत चिकित्सा एकक है। इस प्रयोजन के लिए वहाँ पर पिछले पांच वर्षों से एक्युपंक्चर सुविधा उपलब्ध है जहां पर अर्हता प्राप्त डाक्टर तैनात हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

औषधों की आपूर्ति

4211. **श्री पवन दीवान :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में केन्द्रीय औषध भंडार कहां-कहां बनाए गए हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान इन औषध भंडारों द्वारा खरीदे गए औषधों का मूल्य कितना है;

(ग) किन-किन राज्य सरकारों ने इन केन्द्रीय औषध भंडारों से औषधों की आपूर्त्ति लेनी बंद कर दी है;

(घ) इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) इस संबंध में केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो नई दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, गुवाहाटी हैदराबाद और करनाल में बनाए गए हैं।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपुओं द्वारा खरीदी गई औषधों के मूल्य को दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ग) से (ङ) गुजरात राज्य सरकार ने 1981 में महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश राज्य सरकारों ने 1986 से, हरियाणा और पंजाब राज्य सरकारों ने 1988 से, आंध्र प्रदेश राज्य सरकार ने 1992 से और बिहार राज्य सरकार ने 1994 से गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपुओं से औषधियाँ लेना बंद कर दिया है। गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो प्रतियोगी दरों पर गुणवत्ता वाली दवाईयों/ औषधों की आपूर्ति करते हैं। इंडेंटरों को आपूर्ति करने से पहले प्रयोगशालाओं में प्रत्येक बैच की जांच की जाती है। फिर भी राज्यों द्वारा औषधों की आपूर्ति करना संबंधित राज्य का विषय है। राज्यों को अपनी पसन्द के स्त्रोतों से औषधियां प्राप्त करने की स्वतंत्रता है।

विवरण

वर्ष 1991-92 से 1993 -94 के दौरान विभिन्न गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो द्वारा प्राप्त की गई औषधियों/ उपकरणों के मूल्य

(लाख रुपये)

गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो	वर्ष		
	1991-92	1992-93	1993-94
1. गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो, बम्बई	880.00	1069.00	1394.00
2. गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो, कलकत्ता	1380.00	3220.00	2950.00
3. गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो, गुवाहाटी	1565.00	2090.00	2322.00
4. गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो, हैदराबाद	1048.00	1082.00	1095.00
5. गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो, करनाल	751.50	411.78	357.42
6. गवर्नमेंट मेडिकल डिपो, मद्रास	410.97	512.35	731.51
7. गवर्नमेंट मेडिकल स्टोर डिपो, नई दिल्ली	2132.61	2887.87	3078.76

[हिन्दी]

"थालासेमिया" रोग

4212. **श्री जनार्दन मिश्र :**
श्री पंकज चौधरी :

क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में बड़ी संख्या में बच्चे "थालासेमिया" रोग से ग्रस्त हैं;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक राज्य में ऐसे रोगियों की वर्तमान संख्या कितनी है; और

(ग) सरकार ने इन बच्चों का उपचार करने के लिए क्या कदम उठाये हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) थालासेमिया से पीड़ित बच्चों के बारे में सरकार के पास कोई निश्चित आंकड़े नहीं हैं। तथापि, भारतीय आर्युविज्ञान अनुसंधान परिषद से प्राप्त रिपोर्ट के अनुसार अनुमान है कि भारत में प्रतिवर्ष 6000 से 8000 बच्चे थालासेमिया ग्रस्त पैदा होते हैं।

(ग) थालासेमिया का मुख्य रूप से उपचार इन बच्चों में रक्ताल्पता दूर करने के लिए बार-बार रक्ताधान करके किया जाता है। बार-बार रक्ताधान से आयरन की अधिकता होती है जिसके लिए शरीर से आयरन की अधिकता को दूर करने

के लिए "आयरन केलेशन" की आवश्यकता होती है और इस प्रकार आयरन की अधिकता के कारण जटिलताओं को रोका जाता है। अब तक केवल डेसफेरल इंजेक्शन किलेटर ही उपलब्ध था। इन्फयूजिंग पम्प और इजेंक्शन बहुत कीमती हैं और उनका आयात किया जाता है। उपचार के खर्च को कम करने के लिए सरकार ने इन पर सीमा शुल्क छूट प्रदान की है। औरल आयरन किलेटर डिफ्रिप्रोन भी हाल में ही बाजार में आया है। इससे भी खर्च में कमी आने और रोगियों को बेहतर सुविधा प्राप्त होने की आशा है।

थालासेमिया का उपचार एच एल ए मैच सबलिंग डोनर उपलब्ध होने की स्थिति में बॉन मेरी ट्रासप्लांटेशन है।

तथापि, अंतिम लक्ष्य प्रभावित बच्चों के जन्म को रोका है। इसके लिए गर्भावस्था के दौरान प्रसवपूर्व निदान किया जाना होता है। यह सुविधा इस समय देश के कुछ केन्द्रों में सीमित रूप में उपलब्ध है जिनके नाम है; परिषद की संस्था आई आई एच, बम्बई वाड़िया अस्पताल, बम्बई और अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली।

[अनुवाद]

रक्त दान

4213. **श्री शिव शरण वर्मा:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार केन्द्रीय सरकार/सरकारी उपक्रम के सभी कर्मचारियों के रक्त की जांच करवाने का है, ताकि उनका रक्त-समूह का पता चल सकें;

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

(ग) क्या रक्त-समूह का पता चलने से स्वैच्छिक रक्त दान कैंप आयोजित करने में सुविधा होगी; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

• **नई औद्योगिक नीति**

4214. **श्री नुरुल इस्लाम :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नई औद्योगिक नीति के आरम्भ होने के बाद से देश के पूर्वोत्तर राज्यों विशेष रूप से असम के संबंध में सरकार द्वारा अब तक औद्योगिक उद्यमियों से प्राप्त ज्ञापनों को ब्यौरा क्या है;

(ख) अब तक राज्य-वार किए गए निवेश और प्रदान किए गए रोजगार के ब्यौरों सहित इस ज्ञापनों के आधार पर वास्तव मे कितनी औद्योगिक इकाइयां स्थापित हो गईं; और

(ग) ज्ञापनों के आधार पर सभी इकाइयों की समय पर स्थापना सुनिश्चित करने हेतु क्या कार्यवाही की गई है/करने का विचार है ?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) और (ख) नई औद्योगिक नीति आरम्भ होने के बाद 31 मार्च, 1995 तक सरकार के पास धातुकर्मी, खाद्य प्रसंस्करण वनस्पति तेल व वनस्पति, वैद्युत उपकरण, सीमेंट आदि सहित विभिन्न उद्योगों के संबंध में उत्तर पूर्वी क्षेत्र में नये एकको/नई वस्तुओं की स्थापना/ मौजूदा औद्योगिक एककों के विस्तार के लिए असम में 43 औद्योगिक उद्यमी ज्ञापनों (आई ई एम) सहित 52 आई० इ० एम० दायर किये गये हैं जिनमें 2225 करोड़ रुपये के निवेश और 6613 व्यक्तियों के लिए रोजगार उपलब्ध कराये जाने का पूर्वानुमान लगाया गया है। इन आई० इ० एम० में से असम में तीन एकको ने मार्च 1995 के अन्त तक भारत सरकार को वाणिज्यिक उत्पादन (जिनमें 4 करोड़ रुपयें का निवेश अन्तर्ग्रस्त है) शुरू हो जाने की सूचना दी थी तथापि, असम सरकार द्वारा दी गई सूचना के अनुसारर अब तक 8 आई० ई० एम० को कार्यान्वित किया गया है। इन आई० ई० एम० के कार्यान्वयन से सृजित रोजगार से संबंधित सूचना केन्द्रीय रूप से नहीं रखी जाती है।

(ग) निवेश संबंधी प्रस्तावों के तीव्र कार्यान्वन के लिए बाकी उद्यमियों को सभी प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध कराना संबंधित राज्य सरकार का कार्य है।

प्रधान मंत्री रोजगार योजना

4215. **श्री पी० पी० कालियापेरूमल :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रधान मंत्री रोजगार योजना के अंतर्गत अब तक प्राप्त उपलब्धि बहुत कम है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस योजना के अंतर्गत प्राप्त अस्वीकृत, स्वीकृत किये गये आवेदन पत्रों की संख्या कितनी-कितनी है और इस योजना के अंतर्गत बैंकों द्वारा बैंक-वार, वर्ष-वार तथा राज्य-वार कितनी धनराशि का वितरण किया गया;

(घ) क्या इस योजना के अंतर्गत परिवार के एक से अधिक सदस्य की सहायता की जाती है;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(च) क्या प्रधान मंत्री की रोज़गार योजना के अंतर्गत अचल सम्पत्ति की सांपार्श्विक प्रतिभूति अथवा अन्य पक्ष प्रत्याभूति की अनुमति आवश्यक है; और

(छ) यदि नहीं, तो उन बैंक शाखाओं के विरुद्ध क्या कार्यवाही की जा रही है जो इस योजना के अंतर्गत ऋण देने के लिये सांपार्श्विक प्रतिभूति अथवा अन्य पक्ष की प्रत्याभूति के लिए आग्रह करते हैं ?

उद्योग मंत्रालय (लघु उद्योग तथा कृषि और ग्रामीण उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्री एम० अरूणाचलम्): (क) और (ख) वर्ष 1993-94 और 1994-95 के दौरान प्रधान मंत्री रोजगार योजना के अंतर्गत लाभग्राहियों को मंजूर ऋण की उपलब्धि क्रमशः 79.4% और 80.4% है जबकि लक्ष्य 40,000 और 2.20 लाख था। वर्ष 1994-95 के लिए कार्य-निष्पादन की स्थिति अंनतिम है क्योंकि कुछ राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों में अंतिम आंकड़ों की प्रतीक्षा है। यह विवरण-I और विवरण-II के रूप में सलंग्न है।

(ग) संबद्ध मानदंडों संबंधी राज्य/संघ-शासित क्षेत्रवार और बैंक-वार सूचना संलग्न विवरण I से IV में दी गई है।

(घ) और (ङ) बेरोजगार युवा प्रधान मंत्री रोजगार योजना के अधीन सहायता का उपयोग कर सकते हैं। यदि युवक/युवती विवाहित है तो परिवार में पति अथवा पत्नी में से केवल एक को सहायता दी जा सकती है।

(च) इस योजना के अधीन सांपार्श्विक जमानत अथवा तीसरी पार्टी गारंटी की जरूरत नहीं है।

(छ) भारतीय रिज़र्व बैंक के दिशा-निर्देशों के अनुसार, बैंकों को इस योजना के अधीन सांपार्श्विक जमानत और तीसरी पार्टी गारंटी न मांगने की सलाह दी गई है। जब शिकायतें प्राप्त होती है तो वित्त मंत्रालय में बैंकिंग प्रभाग, भारतीय रिज़र्व बैंक और संबंधित बैंक, जैसी भी स्थिति हो, को लिखा जाता है।

विवरण-I

प्रधान मंत्री रोजगार योजना (1993-94) के अधीन प्रगति का सारांश

क्र. सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	लक्ष्य	प्राप्त आवेदनों की संख्या	सिफारिश किए गए आवेदनों की संख्या	मंजूर किए गए मामलों की संख्या
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	3335	22279	6340	3418
2.	असम	805	3833	1072	818
3.	बिहार	3070	23779	5667	2015
4.	दिल्ली	1390	16556	4345	622
5.	गोवा	200	387	261	86
6.	गुजरात	1870	3148	1928	527
7.	हरियाणा	725	2440	1991	792
8.	हिमाचल प्रदेश	305	816	454	201
9.	जम्मू और कश्मीर	205	814	365	101
10.	कर्नाटक	2050	16063	4110	1943
11.	केरल	2755	11481	3122	1606
12.	मध्य प्रदेश	2710	17032	8271	2992
13.	महाराष्ट्र	4630	12702	12202	4850
14.	मणिपुर	200	2680	440	211
15.	मिजोरम	200	181	52	15
16.	उड़ीसा	865	7904	1997	842
17.	पंजाब	965	3506	2632	1030
18.	राजस्थान	1410	25007	3251	1257
19.	तमिलनाडु	3560	17031	7338	2794

1	2	3	4	5	6
20.	त्रिपुरा	200	543	254	124
21.	उत्तर प्रदेश	4420	30214	12691	3995
22.	प० बंगाल	4170	8236	5448	899
23.	अण्डमान और निकोबार	200	166	83	33
24.	अरूणाचल प्रदेश	200	249	160	65
25.	चण्डीगढ़	200	409	262	81
26.	दादर और नगर हवेली	200	291	179	112
27.	दमन और दीव	200	63	50	10
28.	नागालैंड	200	232	100	39
29.	लक्षद्वीप	200	20	8	शून्य
30.	मेघालय	200	556	200	157
31.	पाण्डिचेरी	200	794	356	162
32.	सिक्किम	200	6	2	शून्य
	योग		229418	85631	31797

विवरण-II

प्रधान मंत्री रोजगार योजना (1994-95) के अधीन प्रगति का सारांश

क्रं. सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	लक्ष्य	प्राप्त आवेदनों की संख्या	बैंको द्वारा सिफारिश किए गए आवेटनों की सख्या	मंजूर किए गए मामलों की संख्या
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	25000	104288	33941	19294
2.	असम	6600	29402	8778	6404
3.	बिहार	22150	70932	33041	7305
4.	दिल्ली	4540	27336	7894	458
5.	गोवा	520	566	433	159
6.	गुजरात	8500	21601	13967	5707
7.	हरियाणा	4100	14539	8802	4588
8.	हिमाचल प्रदेश	2100	7020	4724	2200
9.	जम्मू और कश्मीर	2000	8988	4284	1880

1	2	3	4	5	6
10.	कर्नाटक	15000	87554	30977	13402
11.	केरल	15000	74486	29542	8998
12.	मध्य प्रदेश	20000	52939	39663	21372
13.	महाराष्ट्र	20500	49061	48057	23230
14.	मणिपुर	2000	6118	2379	1939
15.	मिजोरम	250	1884	387	80
16.	उड़ीसा	6570	21836	12815	5474
17.	पंजाब	4900	15918	11234	4258
18.	राजस्थान	8300	53859	16314	8228
19.	तमिलनाडु	17400	48706	29437	14348
20.	त्रिपुरा	1000	2533	1263	733
21.	उत्तर प्रदेश	27400	82318	53752	18520
22.	प० बंगाल	22900	49945	34544	6624
23.	अण्डमान और निकोबार	250	479	252	59
24.	अरूणाचल प्रदेश	250	730	310	168
25.	चण्ड़ीगढ़	150	499	326	92
26.	दादर और नगर हवेली	250	310	214	88
27.	दमन और दीव	250	239	144	52
28.	नागालैंड	250	344	226	63
29.	लक्षद्वीप	75	47	30	12
30.	मेघालय	300	1314	429	312
31.	पाण्डिचेरी	460	1811	904	476
32.	सिक्किम	250	170	137	37
	योग		818180	429205	177000

नोटः कुछ राज्य/संघ शासित क्षेत्रों के बारे में संख्या अनन्तिम हैं।

विवरण-III

शिक्षित बेरोजगार युवाओं के लिए प्रधान मंत्री रोजगार योजना वर्ष 1993-94 के लिए बैंकों का कार्य-निष्पादन

(रुपये लाख में)

बैंक का नाम	लक्ष्य	प्राप्त आवेदनों की संख्या	मंजूर कुल ऋण		वितरित कुल ऋण	
			सं०	राशि	सं०	राशि
1	2	3	4	5	6	7
स्टेट बैंक ऑफ इंडिया	8688	12580	5527	3425.34	644	276.36
स्टेट बैंक ऑफ बी. एण्ड. जे.	454	942	371	234.43	13	6.57
स्टेट बैंक ऑफ हैदराबाद	797	1239	799	470.54	237	83.26
स्टेट बैंक ऑफ इन्दौर	368	628	346	249.07	20	10.44
स्टेट बैंक ऑफ मैसूर	409	664	219	144.00	139	99.00
स्टेट बैंक ऑफ पटियाला	413	532	410	300.35	56	36.53
स्टेट बैंक ऑफ सौरस	159	160	65	30.25	24	7.78
स्टेट बैंक ऑफ ट्रावन	544	918	410	228.60	40	23.00
इलाहाबाद बैंक	1330	3046	990	705.02	46	23.29
आंध्र बैंक	1174	1540	818	488.56	117	50.75
बैंक ऑफ बड़ौदा	1962	3425	1284	854.32	179	83.25
बैंक ऑफ इंडिया	2668	3797	1619	1046.67	155	69.88
बैंक ऑफ महाराष्ट्र	1197	2089	890	473.36	285	131.56
कनारा बैंक	2044	3918	1595	991.30	259	132.06
सेन्ट्रल बैंक ऑफ इंडिया	2978	5016	1931	1256.20	174	74.06
कार्पोरेशन बैंक	347	511	180	103.32	28	19.32
देना बैंक	1133	1360	594	368.60	143	74.42
इंडियन बैंक	1550	2749	1308	855.35	84	48.79
इंडियन ओवरसीज बैंक	1166	2703	1009	682.98	54	26.33
ओरियंटल बैंक ऑफ कॉम.	482	1062	271	178.76	35	18.98
पंजाब नेशनल बैंक	2812	5992	2010	1480.89	222	103.08
पंजाब एण्ड सिंघ बैंक	529	1291	534	255.2	0	0.00
सिंडीकेट बैंक	1648	2288	756	408.82	89	34.25
यूनियन बैंक ऑफ इंडिया	1637	3052	1181	801.31	159	75.89
यूनाइटेड बैंक ऑफ इंडिया	1882	1902	684	505.42	57	36.24

1	2	3	4	5	6	7
यूको बैंक	0	2351	681	447.60	71	36.10
विजया बैंक	868	1161	485	308.63	103	62.45
निजी क्षेत्र के बैंको का जोड़	39239	66916	26997	17295.01	3433	1644.74
प्राइवेट सेक्टर बैंक						
बैंक ऑफ मदुरे लि०	125	126	5	3.27	2	1.38
बैंक ऑफ राजस्थान लि०	152	207	145	86.44	6	3.06
भारत ओवर्स बैंक लि०						
बनारस संत बैंक लि०	55	47	27	19.40	2	0.70
कैथोलिक एस०वाई०आर० बैंक लि०	160	281	70	38.49	13	7.23
धनलक्ष्मी बैंक लि०	85	79	23	13.24	6	3.78
फैड्रल बैंक लि०	0	331	89	54.18	30	18.94
जे० एण्ड के० बैंक लि०	77	121	54	36.25	26	19
कर्नाटक बैंक लि०	106	127	26	13.77	4	2.65
कारूर विजया बैंक लि०	0	84	13	8.57	0	0.00
लक्ष्मी विकास बैंक लि०	0	59	1	3.12	0	0.00
नेदूनगडी बैंक लि०	115	107	17	23.61	18	8.67
रत्नाकर बैंक लि०	26	31	20	8.72	0	0.00
सांगली बैंक लि०	89	160	14	7.93	4	1.67
साऊथ इंडियन बैंक लि०	142	230	57	21.47	13	4.41
तमिलनाडु मेर बैंक लि०	100	100	35	23.40	10	4.60
यूनाइटेड वेस्ट बैंक लि०	324	195	75	37.62	40	19.96
विजया बैंक लि०	127	145	63	41.16	4	3.03
बरेली कार्पो० बैंक लि०	27	63	19	10.85	3	0.93
नेशनल बैंक लि०	26	60	22	10.95	6	2.82
सिटी यूनियन बैंक लि०	27	27	27	16.70	0	.0.00
लॉर्ड कृष्णा बैंक लि०	40	53	18	8.18	6	2.98
टोटल ऑफ प्राइवेट सैक्टर बैंक	1803	2583	853	490.32	193	105.81
सभी बैंकों का जोड:	41042	69499	27850	17785.33	3626	1750.55

नोट : कुछ बैंकों के आकड़े अंतिम हैं।

विवरण-IV

प्रधान मंत्री रोजगार योजना

31.3.1995 को समाप्त महीने के लिए प्रधान मंत्री रोजगार योजना के अधीन प्रगति

(रुपये लाख में)

बैंक का नाम	प्र० मं० रो० लक्ष्य	यो० 1994-95 प्राप्त आवेदनों की संख्या	मंजूर आवेदन		वितरित		लम्बित आवेदन
			सं.	राशि	आवेदन की संख्या	राशि	
1	2	3	4	5	6	7	8
सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक							
स्टेट बैंक ऑफ इण्डिया	50815	81496	37666	22877.66	14253	7194.01	8234
स्टेट बैंक ऑफ बी. एड. जे.	2882	5068	2220	1172.84	871	396.36	1169
स्टेट बैंक ऑफ हैदराबाद*	5922	6424	3227	1549.66	1298	615.25	1588
स्टेट बैंक ऑफ इंदौर*	2413	3663	1861	1189.76	430	239.35	946
स्टेट बैंक ऑफ मैसूर	2618	4528	2069	943.76	737	358.48	341
स्टेट बैंक ऑफ पटियाला	2129	3833	1984	1135.61	1273	665.49	175
स्टेट बैंक ऑफ सौरेश	1064	1084	618	261.65	463	203.63	0
स्टेट बैंक ऑफ त्रावन*	3585	6846	2177	998.64	1268	578.63	2821
इलाहाबाद बैंक	11506	17309	6274	3810.46	1738	947.22	758
आन्ध्रा बैंक*	5949	4354	1565	797.8	172	87.76	2501
बैंक ऑफ बड़ौदा	11192	18565	9668	5044.7	4404	20.42	272
बैंक ऑफ इण्डिया*	13163	19450	8616	4763.31	3669	1715.81	4884
बैंक ऑफ महाराष्ट्र	6681	1132	6325	3125.99	4826	2317.83	1298
कैनरा बैंक	10776	20394	11052	5530.77	4543	2217.61	346
सेन्ट्रल बैंक ऑफ इण्डिया	16845	28410	10978	6740.334	4333	2233.57	4683
कारपोरेशन बैंक	2157	3484	1651	885.21	854	432.35	171

1	2	3	4	5	6	7	8
देना बैंक	4289	6932	3415	1863.3	2139	105.4	1055
इण्डियन बैंक*	7089	10575	4153	2414.52	1558	812.2	3599
इण्डियन ओवरसीज बैंक	6034	10608	4473	2392.86	1739	848.51	2015
ओरिएंण्डल बैंक ऑफ काम०*	2381	3637	1056	535.37	384	172.57	447
पंजाब नेशनल बैंक*	17393	26944	8948	5136.65	2955	1434.19	6381
पंजाब एण्ड सिंघ बैंक	2319	3468	1414	817.05	713	375.79	1079
सिंडीकेट बैंक	7808	12998	5424	2721.86	2418	1003.6	841
यूनियन बैंक ऑफ इण्डिया*	10189	16578	8471	1688.31	4060	1799.75	800
यूको बैंक	9298	12582	2563	1501.75	626	282.09	5558
विजया बैंक*	3797	5097	2115	1151.38	1025	544.54	800
टोटल ऑफ पब्लिक सैक्टर बैंक	2294.11	363296	154513	85581.23	63157	30771.51	58586
प्राइवेट सैक्टर बैंक							
बैंक आफ मदुरा लि०*	716	508	120	63.23	57	29.94	0
बैंक आफ राजस्थान लि०	986	1619	726	398.15	210	91.96	0
भारत आवरर्स बैंक लि०	126	101	32	15.6	17	9.02	6
बनारस स्टे० बैंक लि०*	380	101	39	330.06	39	23.06	62
कैथोलिक एमवाई आर बैंक लि०	1061	421	53	34.98	22	15.95	0
धनलक्ष्मी बैंक लि०*	538	696	177	99.42	152	82.52	318
फेडरल बैंक लि०*	1788	2047	447	250.89	319	178.31	1035
जे० एण्ड के० बैंक लि०*	1840	2126	645	268.96	112	121.94	1092
कर्नाटक बैंक लि०*	0	1157	192	104.43	138	84.13	190
केरूर ब्यास बैंक लि०	553	363	149	84.46	72	42.85	11
लक्ष्मी बिलास बैंक लि०*	642	220	96	55.08	43	28.09	55
नेदुनगड्डी बैंक लि०	619	680	152	70.82	92	38.65	341
रत्नाकर बैंक लि०	286	337	150	76.3	78	.44	14
संगली बैंक लि०*	0	232	152	65.5	80	39.69	39
साऊथ इण्डियन बैंक लि०	1315	1722	503	240.01	271	131.9	232

1	2	3	4	5	6	7	8
तमिलनाडु मेर० बैंक लि०	411	162	44	18.17	38	14.76	92
यूनाइटिडे वेस्ट बैंक लि०*	1278	1538	824	501.31	658	446.86	422
ब्यासा बैंक लि०*	1545	1562	579	307.75	177	105.19	601
बरेली कार्पो० लि० बैंक लि०*	137	150	35	21.5	17	9.00	56
नेशनल बैंक लि०	117	121	56	26.20	53	24.09	65
सिटी यूनियन बैंक लि०	0	187	206	31.62	90	56.27	0
लार्ड कृष्णा बैंक लि०	372	365	01	43.16	50	29.0	157
टोटल ऑफ प्रा. सैक्टर बैंक्स	14742	16415	5458	3004.41	2785	1647.20	4788
सभी बैंको का जोड़	244153	379711	169971	88585.64	65942	32410.71	63368

*आंकड़े 28.2.95 की स्थिति के अनुसार हैं।

केन्द्रीय प्रशासनिक पंचाट (कैट) में लंबित मामले

4216. **श्री जी० देवराय नायक :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय प्रशासनिक पंचाट (कैट) में कर्मचारियों के लंबित मामलों की संख्या में वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय प्रशासनिक पंचाट में गत तीन वर्षों के दौरान कितने मामले लंबित थे; और

(ग) सरकार ने इन मामलों के शीघ्र निपटारे हेतु क्या कदम उठाए हैं ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) और (ख) जी, नहीं। यह इस तथ्य से स्पष्ट होता है कि दिनांक 31 दिसम्बर, 1992, 1993 तथा 1994 की स्थिति के अनुसार लंबित मामलों की संख्या क्रमशः 41035, 40028 तथा 39849 थी।

(ग) अधिकरण के अध्यक्ष, उपाध्यक्षों तथा सदस्यों के रिक्त पदों को यथासम्भव शीघ्र भरने के लिए प्रयास किए जाते हैं ताकि अधिकरण के न्यायालयों के कार्यों में व्यवधान न आये। सभी मंत्रालयों/विभागों को भी यह सुनिश्चित करने का परामर्श दिया गया है कि मामलों में तत्परता से कार्यवाही की जाये ताकि उनका शीघ्र निपटान हो सके।

शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए आरक्षण

4217. **डा० लाल बहादुर रावल :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार केन्द्रीय सरकार की नौकरियों में शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए आरक्षण के प्रतिशत में वृद्धि करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस समय इसे बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है।

स्थगन आदेश

4218. **श्री आर० सुरेन्द्र रेड्डी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि निचले स्तर पर अक्सर स्थगन आदेशों के कारण लोक उपयोगिता संबंधी योजनाओं के कार्यान्वयन को जारी रखने में लोक प्राधिकारियों पर अवसर रोक लग जाती है और परिणामस्वरूप योजनाओं की लागत बढ़ जाती है;

(ख) यदि हां, तो क्या मंत्रालय अथवा विधि आयोग ने इस संबंध में कोई अध्ययन अथवा आंकलन कराया है;

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

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

(ङ) क्या सरकार का विचार इस संबंध में उच्चतम न्यायालय द्वारा हाल ही में निर्धारित किए गए मानदंडों को देखते हुए निचले न्यायालयों के दिशा निर्देशों तथा उनके अनुपालन के लिए दंड प्रक्रिया संहिता और भारतीय दंड संहिता की संगत धाराओं में संशोधन करने के संबंध में कार्यवाही शुरू करने का है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) से (ङ) जानकारी एकत्रित की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

यूनानी दवा

4219. **श्री सैयद शहाबुद्दीन :** क्या **प्रधान मंत्री** 15 मार्च,1995 के अतारांकित प्रश्न संख्या 486 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 1992-93 और 1993-94 तथा 1994-95 के दौरान यूनानी दवा के क्षेत्र में अनुसंधान के लिए कितने परिव्यय का प्रस्ताव था तथा इन वर्षों के दौरान किए गए वास्तविक व्यय का वर्षवार ब्यौरा क्या है;

(ख) केन्द्रीय यूनानी औषधि अनुसंधान परिषद द्वारा संबद्ध अथवा चलायी जाने वाली अनुसंधान संस्थाओं का विवरण क्या है, और

(ग) परिषद द्वारा किन-किन निजी संस्थाओं को अनुसंधान हेतु सहायता राशि स्वीकृत की गई ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) वर्ष 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के यूनानी चिकित्सा में अनुसंधान के लिए प्रस्तावित परिव्यय और इन तीन वर्षों के दौरान वास्तविक व्यय का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ख) केन्द्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान परिषद से 32 अनुसंधान संस्थान/एकक सम्बद्ध हैं अथवा इसके द्वारा व्यवस्था की जाती है जिसका ब्यौरा सलंग्न विवरण-II में दिया गया है।

(ग) केन्द्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान परिषद ने निजी संस्थाओं को अनुसंधान के लिए किसी सहायता अनुदान की मंजूरी नहीं दी है।

विवरण-I

(लाख रूपये में)

	प्रस्तावित परिव्यय				वास्तविक व्यय			
	प्लान	गैर-प्लान	प० क०	योग	प्लान	गैर-प्लान	प०क०	योग
1992-93	186.00	200.00	4.20	390.20	183.61	273.17	5.07	461.85
1993-94	133.00	231.00	4.50	375.50	176.21	252.44	5.96	434.61
1994-95	251.85	237.00	5.00	493.85	225.57	221.51	5.23	452.52
योग	570.85	668.00	13.7	1259.55	585.57	747.12	16.29	1348.98

विवरण-II

केन्द्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान परिषद 1.4.95 को अनुसंधान को अद्यतन-अवसंरचना

केन्द्रीय अनुसंधान योजना:

1. केन्द्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान संस्थान,
ई०एस०आई० हॉस्पिटल के सामने, एं०जी० कालोनी रोड़, ईरागड्डा, हैदराबाद- 500 838.

2. क्षेत्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान संस्थान,
1, वेस्ट मेड़ा चर्च स्ट्रीट, रोयापुरम, मद्रास- 600 001.

3. क्षेत्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान संस्थान, भद्रक- 756 001 (उड़ीसा)

4. क्षेत्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान संस्थान,
नवाब मॅजिल, गुज़री, पटना- 800 008.

5. क्षेत्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान संस्थान,
एच०एन० 163 व 164, तिहरी पुलिया, कुर्सी रोड, पी०ओ०-बथा सबोली, अलींगज, लखनऊ।

6. क्षेत्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान संस्थान,
पो० बा० 70, ए० के० तिबिया कालेज हॉस्पिटल, ए० एम० यू० (न्यू ब्लॉक), अलीगढ़- 202 001.

7. क्षेत्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान, संस्थान,
जे०जे०हॉस्पिटल कम्पाउंड, आई बैक के पीछे, बाईकुला, बम्बई-400 008.

8. क्षेत्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान एकक,
यूनीवर्सिटी ऑफ कश्मीर, हजरत बल, श्रीनगर- 190 006.

9. क्षेत्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान संस्थान,
79-8, पहली मॅजिल, चिरंजन एवेन्यू,
कलकत्ता- 700 0073.

10. नैदानिक अनुसंधान एकक,
ए एण्ड यू तिब्बिया कालेज, करोल बाग,
नई दिल्ली- 110 005.

11. नैदानिक अनुसंधान एकक,
यूनानी मेडिकल कालेज, हिम्मत गंज,
इलाहाबाद- 211 016.

12. नैदानिक अनुसंधान एकक,
कम्यूनिटी सेंटर, नेब सराय,
पी. ओ. महरौली, नई दिल्ली- 110030.

13. नैदानिक अनुसंधान एकक,
उल्लासकर दत्ता रोड़,
करीमगंज (असम)

14. नैदानिक अनुसंधान यूनिट,
40-23, पार्क रोड़,
कर्नूल- 518 001.

15. नैदानिक अनुसंधान एकक,
श्री जयकामराजेन्द्र भारतीय चिकित्सा संस्थान,
बंगलौर- 560 009.

16. नैदादिक अनुसंधान एकक,
भेषजगुण विज्ञान विभाग, गांधी मेडिकल कालेज,
भोपाल- 462 001.

17. नैदानिक अनुसंधान एकक,
368, खोटी अट्टानास,
मेरठ- 250 002.

18. नैदानिक अनुसंधान एकक,
कुरूपाटिल नीना मेमेरियल, एमईएस अनाथालय,
एंडाथालय- 683 564 एल्वेई (केरल)।

19. नैदानिक अनुसंधान एकक,
एच० एच० यूनानी तिब्बिया कालेज, गणपति नाका,
बुरहानपुर- 450 331.

20. नैदानिक अनुसंधान एकक,
यूनानी मेडिकल कालेज एण्ड हॉस्पिटल,
के. बी. हिदायतुल्ला रोड, न्यू मोदी खाना,
एंग्लो उर्दू स्कूल कैम्पस, पूर्ण- 411 001.
महाराष्ट्र

21. प्रमुख परियोजना
केला रोड, न्यू जूनियर हाई स्कूल.
गाजियाबाद (उ.प्र.)

औषध अनुसंधान योजना

22. औषध मानकीकरण अनुसंधान यूनिट,
आई० एच० एम० एम० आर० (जामिया हमदर्द)
पी० ओ० -हमदर्द नगर, नई दिल्ली- 110 062.

23. औषध मानकीकरण अनुसंधान एकक,
राष्ट्रीय वनस्पति अनुसंधान सस्थान,
राणा प्रताप मार्ग, लखनऊ

24. औषध मानकीकरण अनुसंधान एकक,
पो० बो० नं 684, पो० आं० रायापट्टा,
रसायन विभाग, न्यू कालेज, 87, पीटर्स रोड़,
मद्रास- 600 014.

25. औषध मानकीकरण अनुसंधान एकक,
केन्द्रीय यूनानी चिकित्सा अनुसंधान संस्थान,
ई० एस० आई० हॉस्पिटल के सामने,
ईरागड्डा, हैदराबाद- 500 838.

26. औषध मानकीकरण अनुसंधान एकक,
रसायन विभाग, सैंट्रल कालेज,
बैंगलोर- 560 001.

27. रासायनिक अनुसंधान एकक,
यूनानी चिकित्सा अनुसंधान विभाग,
विज्ञान संकाय के कार्यालय के समीप,
ए० एम० यू अलीगढ़- 202 001 (उत्तर प्रदेश)

सर्वेक्षण और चिकित्सीय पादपों की खेती की योजना :

28. यूनानी चिकित्सीय पादपों का सर्वेक्षण संस्थान,
द्वारा :- राष्ट्रीय वानस्पितिक अनुसंधान संस्थान,
राणा प्रताप मार्ग, लखनऊ

साहित्यिक अनुसंधान योजना :

29. साहित्यिक अनुसंधान संस्थान,
आई० एच० एम० एम० आर० (जामिया हमदर्द)
पी० ओ० - हमदर्द नगर,
नई दिल्ली 110 062.

परिवार कल्याण अनुसंधान योजना :

30. परिवार कल्याण अनुसंधान एकक,
गवर्नमेंट निज़ामिया तिब्बिया कालेज,
हैदराबाद- 500 022.

31. परिवार कल्याण अनुसंधान एकक,
जे० जे० हॉस्पिटल कम्पाउंड, नेत्र बैंक के पीछे,
बाईकल्ला, बम्बई- 400 008.

32. सूचना केन्द्र और पुस्तकालय,
सी० सी० आर० यू० एम०- 61-65 इंस्टिट्यूशनल एरिया,
जनकपुरी- 110 058.

क्वार्टरों का आबंटन

4220. **श्री मनोरजंन भक्त** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत एक वर्ष से स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान के फैकल्टी सदस्यों एवं अन्य कर्मचारियों के लिए स्टॉफ क्वार्टर बने हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या संस्थान के जरूरतमंद फैकल्टी सदस्यों को ये फ्लैट आबंटित नहीं किए जा रहे हैं;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार फैकल्टी सदस्यों को तुरन्त ये फ्लैट आबंटित करने का है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ङ) केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग ने राष्ट्रीय स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण संस्थान को अभी इन फ्लैटों का पूर्णता प्रमाण-पत्र नहीं दिया गया है। जैसे ही इन फ्लैटों को सौंप दिया जायेगा, वैसे कर्मचारियों को इन्हें आवंटित करना शुरू किया जा सकता है।

खादी ग्रामोद्योग आयोग

4221. **श्री राम नाईक**: क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार खादी ग्रामोद्योग आयोग के गढ़वाल स्थित क्षेत्रीय केन्द्र को बंद करने का है ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस केन्द्र को स्थापित करने के क्या उद्देश्य थे; और

(घ) इस संबंध में प्राप्त उपलब्धियों का ब्यौरा क्या है ?

उद्योग मंत्रालय (लघु उद्योग तथा कृषि और ग्रामीण उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्री एम० अरूणाचलम) : (क) और (ख) खादी और ग्रामोद्योग आयोग ने सूचित किया है कि खादी और ग्रामोद्योग क्षेत्र संबंधी उच्च अधिकार प्राप्त समिति की सिफारिशों/टिप्पणियों के परिणामस्वरूप क्षेत्रीय कार्यालयों की उपयोगिता की समीक्षा करने के लिए एक समिति का गठन किया गया था। इस समिति ने मामले की विस्तृत रूप से जांच की और देहरादून में एक कार्यालय सहित कई क्षेत्रीय कार्यालयों को बंद करने की सिफारिश की। खादी और ग्रामोद्योग आयोग ने आगे सूचित किया है कि इस संबंध में अभी तक कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

(ग) और (घ) क्षेत्रीय कार्यालय, देहरादून को उत्तर प्रदेश के गढ़वाल क्षेत्र की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए खोला गया था और इसे 8 जिलों अर्थात् देहरादून, पौड़ी, गढ़वाल, चमौली, टिहरी गढ़वाल, उत्तरकाशी, सहारनपुर, हरिद्वार और बिजनौर का कार्य सौंपा गया था।

[हिन्दी]

पवन ऊर्जा से विद्युत का उत्पादन

4222. **सुरेन्द्रपाल पाठक**: क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पवन ऊर्जा से विद्युत के उत्पादन हेतु उत्तर प्रदेश के कुछ क्षेत्रों में कुछ परीक्षण किए गये हैं ;

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

(ग) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने इस संबंध में केन्द्रीय सरकार की मंजूरी के लिए कोई प्रस्ताव भेजा है;

(घ) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार ने इस पर क्या निर्णय लिया है; और

(ङ) इस प्रयोजनार्थ चालू वर्ष/अगामी वित्तीय वर्ष में कितनी धनराशि दी गई है/ दी जाएगी ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री और कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) और (ख) उत्तर प्रदेश की अपारंपरिक ऊर्जा विकास एजेंसी ने राज्य के पहाड़ी क्षेत्रों सहित विभिन्न भागों में क्षेत्र परीक्षण के लिए पवन बैटरी चार्जरों और स्टैंड- एलोन पवन जनरेटरों की स्थापना की है। इन यूनिटों की क्षमता 50 वाट से 25 किवा के बीच भिन्न-भिन्न है।

(ग) और (घ) उत्तर प्रदेश सरकार ने राज्य के पौढ़ी गढ़वाल जिले में पौढ़ी के निकट 1.3 मेवा० की एक प्रदर्शन पवन फार्म परियोजना के लिए एक प्रारंभिक प्रस्ताव प्रस्ताव भेजा था। राज्य सरकार की ओर से अंतिम प्रस्ताव अभी प्राप्त होना है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

सोलर फोटो वोल्टेइक विद्युत

4223. **श्री अमल दत्त**: क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) घरेलू विद्युत आपूर्ति के प्रयोजनार्थ तापीय विद्युत की तुलना में सोलर फोटो वोल्टेइक विद्युत की पूँजीगत एवं चालू लागत की दृष्टि से इसकी लागत कितनी है तथा कार्यनिष्पादन क्षमता क्या है; और

(ख) शहरी एवं ग्रामीण क्षेत्रों में सोलर फोटो-वोल्टेइक विद्युत आपूर्ति तथा इसकी स्थापना की दिशा में कितनी प्रगति हुई है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री और कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) सौर प्रकाशवोल्टीय विद्युत संयंत्रों की पूजींगत लागत लगभग 4 लाख रूपये प्रति किलो वाट है। (इसमें उत्पादन, वितरण और विशेष रूप से डिजाइन किए गए उपकरणों की लागत शामिल है)। इसे चलाने की वार्षिक लागत, पूंजीगत लागत का 2-3 प्रतिशत है। इन विद्युत संयंत्रों में इस्तेमाल किए जाने वाले एस० पी० वी० माड्यूलों की विद्युत रूपातंरण कुशलता के लिए सूर्य की धूप 8-10 प्रतिशत के बीच है। तापीय विद्युत संयंत्रों में विभिन्न आधारों में विभिन्न प्रकार के संयंत्र शामिल हैं। अभी हाल में कमीशन किए गए कोयला आधारित मेगावाट श्रेणी के संयंत्रों की पूंजीगत और चलाने की लागत क्रमशः 2.60 करोड़ रुपये प्रति मेगावाट

और स्टेशन बस पर 1.46 रुपये प्रति यूनिट है। कोयला आधारित स्टीम संयंत्रों की औसत कुशलता लगभग 25 प्रतिशत है। तथापि सौर प्रकाशवोल्टीय विद्युत संयंत्रों का उपयोग किलोवाट श्रेणी में विकेन्द्रीकृत विद्युत अनुप्रयोगों के लिए किया जाता है।

(ख) देश में ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में रोशनी, जल पम्पन, दूर संचार और अन्य अनुप्रयोगों के लिए विद्युत उपलब्ध कराने हेतु लगभग 12 मेगावाट समग्र एस पी वी क्षमता की लगभग 1.5 लाख सौर प्रकाश वोल्टीय प्रणालियां स्थापित की गई है।

लोक शिकायत निवारण प्रक्रिया

4224. **श्री लाल बाबू राय :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने शिकायत-निवारण प्रक्रिया को और अधिक प्रभावशाली बनाया है; और

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

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) जी; हां।

(ख) प्रशासनिक सुधार और लोक शिकायत विभाग द्वारा सरकार के प्रत्येक मंत्रालय/संगठन में आन्तरिक शिकायत निवारण तंत्र गठित करने के लिए विस्तृत अनुदेश जारी किए गए हैं।

इन अनुदेशों में, अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित व्यवस्था भी शामिल है :

(1) एक पूर्णकालिक शिकायत अधिकारी को शिकायत निदेशक के रूप में पदनामित करना;

(2) उप सचिव तथा इससे ऊपर के स्तर के अधिकारियों द्वारा शिकायतों को सुनने तथा प्राप्त करने के लिए दो सप्ताह में प्रत्येक बुधवार को बैठक विहीन दिवस के रूप में मनाया;

(3) शिकायत निदेशक का नाम, पदनाम, कमरा नंबर, टेलिफोन नंबर आदि किसी सुविधाजनक स्थान पर प्रदर्शित करना;

(4) स्वागत-कक्ष में एक ताला लगा शिकायत बाक्स रखना;

(5) शिकायत निदेशकों को तीन महीने से अधिक लम्बित पड़े निर्णयों से सम्बन्धित कागजातों/दस्तावेजों को मंगवाने की शक्तियाँ प्रदान करना ताकि शिकायतों का शीघ्र निपटान सुनिश्चित किया जा सके;

(6) समाचार-पत्रों के शिकायत कालमों में छपी शिकायतों को दूर करने हेतु छाँटना तथा उनकी जाँच करना;

(7) प्रशासनिक सुधार और लोक शिकायत विभाग द्वारा शिकायत निवारण तंत्र के प्रभावी रूप से कार्य करने तथा शिकायतों के शीघ्र निपटान के बारे में समीक्षा करने के लिए मंत्रालयों/ राज्यों के शिकायत निदेशकों के साथ नियमित रूप से बैठक भी की जाती हैं;

(8) चुने हुए मंत्रालयों/विभागों के लोक शिकायत निवारण तंत्र द्वारा प्रभावी रूप से कार्य-निष्पादन सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक वर्ष उनका तिमाही निरीक्षण भी किया जाता है;

(9) शिकायत निवारण तंत्र से सम्बन्धित नीति की समय-समय पर समीक्षा भी की जाती है; तथा

(10) प्रशासनिक सुधार विभाग द्वारा प्रक्रिया में सुधार करने के उद्देश्य से शिकायत वाले क्षेत्रों की पहचान करने के लिए अध्ययन करने हेतु प्राप्त हुई शिकायतों की छानबीन की जाती है।

ग्रामीण क्षेत्रों में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए आवास

4225. **श्री डी० वेंकटेश्वर राव:**
श्री सुलतान सलाऊद्दीन ओवेसी :

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

(क) क्या सरकार का विचार ग्रामीण क्षेत्रों में इन्दिरा आवास योजना के अन्तर्गत वर्ष 1995-96 में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लोगों और मुक्त कराये गये बंधुआ मजदूरों के लिए 10 लाख आवासीय एकक प्रदान करने का है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार जवाहर रोजगार योजना के लिए आंवटित धनराशि का 10 प्रतिशत भाग उक्त योजना पर खर्च करने का है; और

(घ) यदि हां, तो क्या जवाहर रोजगार योजना की धनराशि की दूसरी योजना पर खर्च करने के कारण रोजगार के अवसरों का कम सृजन होगा जोकि जवाहर रोजगार योजना का प्रमुख उद्देश्य है ?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (ग्रामीण विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्री उत्तमभाई ह्मरजीभाई पटेल): (क) जी हां। सरकार का 1995-96 के दौरान गरीबी की रेखा से नीचे बसर करने वाले अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लोगों, मुक्त बंधुआ मजदूरों और अन्य गरीब लोगों को 10 लाख ग्रामीण आवास देने का प्रस्ताव है।

(ख) 1995-96 के दौरान इन्दिरा आवास योजना के अन्तर्गत 10 लाख आवास बनाने के लिए 100 करोड़ रुपये की राशि निर्धारित की गई है। 1995-96 के दौरान राज्यों और संघ शासित क्षेत्रों के लिए भौतिक लक्ष्यों और वित्तीय आबंटनों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) जी हां।

(घ) इन्दिरा आवास योजना के अन्तर्गत मकानों का निर्माण लाभार्थियों द्वारा स्वयं किया जाता है और इस बात पर बल दिया जाता है कि लाभार्थी स्वयं मकानों के निर्माण में अपनी सहायता स्वयं करें। श्रम प्रधान और कम लागत वाली

विशिष्टताओं को प्रोत्साहन दिया जाता है। इन्दिरा आवास योजना के मकान, मकानों को बनाने और भवन निर्माण सामग्री घटकों को तैयार करने में भी रोजगार के अधिक अवसर मुहैया करायेंगे। इसलिए जवाहर रोजगार योजना के अन्तर्गत इन्दिरा आवास योजना के लिए 10 प्रतिशत निधियां दिये जाने के रोजगार सृजन में कोई कमी नहीं आयेगी।

विवरण

1995-96 के दौरान इन्दिरा आवास योजना के अन्तर्गत प्रस्तावित भौतिक लक्ष्य एवं वित्तीय आबंटन

क्रमांक	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	इन्दिरा आवास योजना के लिए आंबटन (केन्द्र+राज्य लाख रूपये में)	लक्ष्य (बनाए जाने वाले मकानों की संख्या)
1.	आंध्र प्रदेश	9705.26	77642
2.	अरूणाचल प्रदेश	99.64	797
3.	असम	3194.94	25560
4.	बिहार	19036.51	152292
5.	गोआ	107.65	861
6.	गुजरात	3562.61	23501
7.	हरियाणा	855.79	6846
8.	हिमाचल प्रदेश	342.06	2736
9.	जम्मू व कश्मीर	695.09	5561
10.	कर्नाटक	6515.66	52133
11.	केरल	2370.85	18967
12.	मध्य प्रदेश	12297.99	98384
13.	महाराष्ट्र	10580.08	84641
14.	मणिपुर	127.70	1022
15.	मेघालय	149.43	1195
16.	मिजोरम	62.95	504
17.	नागालैंड	160.16	1281
18.	उड़ीसा	7873.05	62986
19.	पंजाब	608.56	4868
20.	राजस्थान	5109.56	40875
21.	सिक्किम	58.31	466
22.	तमिलनाडु	9773.41	70187
23.	त्रिपुरा	165.86	1327
24.	उत्तर प्रदेश	23651.43	189211
25.	पश्चिम बंगाल	8697.34	69579
26.	अण्डमान निकोबार द्वीप समूह	58.96	472
27.	दादरा व नगर हवेली	32.01	256
28.	दमन व दीव	18.85	151
29.	लक्षदीप	29.56	237
30.	पाण्डिचेरी	57.73	462
	योग	125000.00	1000000

फालतू भूमि का वितरण

4226. **श्री हरिसिंह चावड़ा :**
श्री लाल बाबू राय :
डा० कृपासिन्धु भोई :

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

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने फालतू भूमि के वितरण के संबंध में राज्यों को नए दिशा-निर्देश दिए हैं;

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

(ग) 31 मार्च, 1995 तक प्रत्येक राज्य द्वारा वितरित की गई फालतू भूमि का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या कुछ राज्यों में भूमि सुधारों में भी धीमी प्रगति हुई है;

(ङ) यदि हां, तो भूमि सुधारों के मामले में किन-किन राज्यों में धीमी प्रगति हुई है; और

(च) केन्द्र सरकार ने इस संबंध में क्या सुधारात्मक उपाय किए हैं?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार, मंत्रालय (ग्रामीण विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्री उत्तमभाई हारजीभाई पटेल): (क) और (ख) अधिकतम सीमा से फालतू भूमि के वितरण के बारे में राज्यों की कोई नई मार्गदर्शिकाएं जारी नहीं की गई हैं।

(ग) राज्यों से 31 मार्च, 1995 तक प्राप्त सूचना के आधार पर प्रत्येक राज्य द्वारा अधिकतम सीमा से फालतू भूमि के वितरण के बारे में ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) और (ङ) भूमि सुधार एक बहुत-आयामी कार्यक्रम है। राज्यों ने विभिन्न कार्यक्रमों में विभिन्न स्तरों की सफलता प्राप्त की है।

(च) भूमि राज्य का विषय है इसलिए भूमि सुधार उपायों को कार्यान्वित करने का उत्तरदायित्व राज्य सरकार का है। भारत सरकार केवल समन्वयकारी और परामर्शी भूमिका निभाती है। तथापि, भारत सरकार समय-समय पर राज्यों में भूमि सुधार उपायों के कार्यान्वयन की समीक्षा करती है। भारत सरकार अधिकतम सीमा से फालतू भूमि के वितरण के लिए वार्षिक लक्ष्य भी निर्धारित करती है और समय-समय पर इसकी निगरानी करती है।

विवरण

31 मार्च, 1995
(क्षेत्र लाख एकड़ में)

क्रमांक	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	वितरित क्षेत्र
1.	आन्ध्र प्रदेश	5.55
2.	असम	4.92
3.	विहार	2.95
4.	गुजरात	1.32
5.	हरियाणा	0.82
6.	हिमाचल प्रदेश	0.03
7.	जम्मू एंव कश्मीर	4.50
8.	कर्नाटक	1.17
9.	केरल	0.64
10.	मध्य प्रदेश	1.85
11.	महाराष्ट्र	5.51
12.	मणिपुर	0.02
13.	उड़ीसा	1.53
14.	पंजाब	1.03
15.	राजस्थान	4.42
16.	तमिलनाडु	1.54
17.	त्रिपुरा	0.02
18.	उत्तर प्रदेश	3.71
19.	प० बंगाल	9.48
20.	दा० व न० हवेली	0.07
21.	दिल्ली	-
22.	पांडिचेरी	0.01
	जोड़	51.09

[हिन्दी]

गुजरात में के० बी० आई० सी०

4227. **श्री एन० जे० राठवा :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) फरवरी, 1995 तक खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग ने गुजरात में विभिन्न सूचीबद्ध तथा मान्यताप्राप्त संस्थाओं में कितने धन का निवेश किया;

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान गुजरात में कितने संस्थानों को मान्यता दी गयी; और

(ग) इस अवधि के दौरान कितने संस्थानों को प्रमाण-पत्र जारी किए गए?

उद्योग मंत्रालय (लघु उद्योग तथा कृषि और ग्रामीण उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्री एम० अरूणाचलम) : (क) 31.3.1995 की स्थिति के अनुसार गुजरात में खादी और ग्रामोद्योग आयोग द्वारा निवेश की गई धनराशि इस प्रकार है:

(राशि रु लाख में)

1.	गुजरात खादी और ग्रामोद्योग बोर्ड	5476.43
2.	प्रत्यक्ष रूप से सहायता पाने वाले संस्थान	21.07
	कुल :	5497.50

(ख) और (ग) संस्थानों के वर्षवार ब्यौरे नीचे दिये गये हैं :

वर्ष	मान्यता प्राप्त संस्थान (संख्या)	जिस संस्थान को प्रमाण पत्र दिए गए (संख्या)
1992-93	4	61
1993-94	शून्य	29
1994-95	1	शून्य

[अनुवाद]

यूनीसेफ

4228. **श्री श्रवण कुमार पटेल :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यूनीसेफ ने अपनी हाल ही की रिपोर्ट में परिस्थितिकी और सामाजिक आपदा से बचने और जनसंख्या वृद्धि को रोकने के लिए अनेक उपायों का सुझाव दिया है;

(ख) यदि हां, तो इस रिपोर्ट की मुख्य सिफारिशों और टिप्पणियों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) "विश्व के बच्चों की स्थिति 1995" नामक यूनीसेफ की रिपोर्ट प्राथमिक रूप

से जनसंख्या नियंत्रण के बारे में नहीं है। फिर भी, निर्धनता, जनसंख्या वृद्धि तथा पर्यावरणिक अवक्रमण के बीच अन्तक्रिया के बारे में इस रिपोर्ट में हवाला दिया गया है।

(ख) और (ग) यह रिपोर्ट निम्न शिशु मृत्यु दर के साथ प्रजननता का संबंध बढ़ती हुई आर्थिक सुरक्षा, बढ़ती हुई लिंग समानता, और परिवार नियोजन की सूचना और सेवाओं की बड़े स्तर पर उपलब्धता के बारे में जनसंख्या तथा विकास पर अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन की सिफारिशों को उद्धृत करती है। ये सिफारिशें भारत सरकार की नीतियों तथा कार्यक्रम के अनुरूप हैं।

[हिन्दी]

ग्रामीण क्षेत्रों में चिकित्सा सुविधाएं

4229. **श्री लक्ष्मीनारायण मणि त्रिपाठी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार देश के ग्रामीण के क्षेत्रों में रहने वाले लोगों को दवाइयां और चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने के लिए किसी नए कार्यक्रम पर विचार कर रही हैं:

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ग) जी, नहीं। वैसे अच्छी सेवाएं सुनिश्चित करने की दृष्टि से ठेके की नियुक्तियों इत्यादि जैसे विकल्पों का उत्तर प्रदेश, मध्यप्रदेश, राजस्थान और बिहार राज्यों को सुझाव दिया गया है।

[अनुवाद]

प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र

4230. **श्री सुधीर सावन्त :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र में 1993-94 और 1994-95 के दौरान कितने प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र खोले गए;

(ख) क्या आयुर्वेदिक और होम्योपैथिक योजनाओं के अंतर्गत कार्यरत चिकित्सको को, ग्रामीण स्वास्थ्य योजनाओं में सम्मिलित किया गया है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) वर्ष 1993-94 तथा 1994-95 के दौरान महाराष्ट्र में स्थापित प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों की संख्या नीचे दर्शाई गई है:-

1993-94	-	1
1994-95	-	13

(ख) और (ग) एलोपैथिक सेवाओं में सहायता प्रदान करने के लिए कुछ राज्य सरकारों ने प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में आयुर्वेदिक/होमियोपैथी के डाक्टर भी तैनात किये हैं।

[हिन्दी]

खादी आन्दोलन

4231. **श्रीमती शीला गौतम:**
श्री राजेश कुमार:
श्री रामेश्वर पाटीदार :

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

(क) क्या सरकार का देश की आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखते हुए खादी आन्दोलन को तेज करने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/ उठाए जाने का प्रस्ताव है ?

उद्योग मंत्रालय (लघु उद्योग तथा कृषि और ग्रामीण उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्री एम० अरूणाचलम) : (क) जी, हाँ।

(ख) खादी का उत्पादन बढ़ाने के उद्देश्य से सरकार ने खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग (के वी आई सी) के माध्यम से अनेक उपाय किये हैं। जो उपाय किए गए हैं उनमें से कुछ निम्नलिखित हैं :-

- प्रति कारीगर उत्पादन बढ़ाने के लिए हाई स्पीड चर्खी और 8 स्पिंडल चर्खो की शुरूआत की गई है;
- 6 और केन्द्रीय स्लीवर प्लांटों की स्थापना की गई है;
- नई संस्थाओं को सूचीबद्ध किया गया;
- रुग्ण तथा समस्याग्रस्त संस्थाओं का पुनर्जीवन;
- खादी के निर्यात के लिए मार्ग खोले गये हैं;
- खादी के डिजाइन और गुणवत्ता में सुधार किया गया;
- उन्नत करघों की शुरूआत की गई है;
- कताईकारों और बुनकरों की मजदूरी में वृद्धि की गई है जिससे उत्पादकता में वृद्धि हुई है;
- बढ़िया कच्चे माल की आपूर्ति की गई है; और
- खादी उत्पादन आदि की बिक्री के लिए नये भवन/भण्डार बिक्री काउण्टर खोले गए हैं।

एक्यूपंक्चर

4232. **श्री सत्यदेव सिंह :**
श्री पंकज चौधरी :
श्री रामपाल सिंह :

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

(क) क्या एड्स और कैंसर जैसे लाइलाज रोगों का उपचार एक्यूंपक्चर द्वारा किया जा सकता है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में कोई अनुसंधान कराया है; और

(ग) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) ये प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

परियोजनाओं का बंद किया जाना

4233. **श्री राम कापसे :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय की कुछ परियोजनाओं को बंद कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इन परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार द्वारा इन परियोजनाओं को बंद करने के कारण बेरोजगार हुए कर्मचारियों के पुनर्वास के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जायेंगे ?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) से (ग) विज्ञान और प्रौद्योगिकी परियोजनाएं अनुसंधानकर्ताओं को मौलिक कार्यों के लिए अवसर प्रदान करती हैं। यह अनुभव कौशल विकास के संदर्भ में अपने आप में अमूल्य है। परियोजना कार्मिकों की नियुक्त की अवधि परियोजना की अविध तक सीमित होती है।

क्षय रोग पर नियंत्रण

4234. **श्रीमती वसुधरा राजे:**
श्री मोहन रावले :
श्री ए० वेंकटेश नायक :

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

(क) क्या देश में पांच वर्ष से अधिक आयु के 1000 व्यक्तियों में से पांच व्यक्ति संक्रामक क्षयरोग से ग्रस्त हैं,

(ख) यदि हां, तो क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन ने भी अनुमान लगाया है कि लगभग 15 से 20 मिलियन भारतीय क्षयरोग से ग्रस्त हैं;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या राष्ट्रीय क्षय रोग नियत्रण कार्यक्रम के अतंर्गत वितरित की जाने वाली नकली और घटिया दवायें इस बीमारी का मुख्य कारण है; और

(ङ) यदि हां, तो क्षयरोग-केन्द्रों में अच्छी किस्म की दवायें उचित मूल्य पर उपलब्ध कराने के लिए क्या उपाय किए गऐ है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन घाटोबार): (क) एक नमूना सर्वेक्षण से पता चलता है कि क्षय रोग लक्षणयुक्त थूक वाले पांच वर्ष से ऊपर से लोगों की संख्या प्रति हजार जनसंख्या में लगभग चार है।

(ख) जी, हां।

(ग) प्रमुख कारण इस प्रकार हैं:--

1. 30 प्रतिशत से कम लोगों द्वारा उपचार पूरा करना;

2. औषधियों की कमी;

3. ठीक-ठीक निदान न होना;

4. इलाज के बजाए रोगी का पता लगाने पर बल;

5. अपर्याप्त अवसंरचना और/या कार्यक्रम को समर्थन; और

6. उपचार विधानों की अधिकता।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) यह प्रश्न नहीं उठता।

दूर-संवेदन

4235. **डा० के० वी० आर० चौधरी :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों के दौरान दूर-संवेदन के माध्यम से देश में आंकड़े एकत्रित करने के लिए शुरू किये गये कार्यक्रमों/गतिविधियों का ब्यौरा क्या है ?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): पिछले तीन वर्षों के दौरान, स्वदेशी रूप में विकसित भारतीय सुदूर संवेदन उपग्रह, आई०आर० एस० -1 ए० और आर० आई० एस०- । बी० जिन्हें क्रमशः मार्च 17, 1988 और अगस्त 29, 1991 को छोड़ा गया था, का उपयोग करते हुए सुदुर संवेदन आंकड़ों को एकत्र करने का कार्य जारी रहा। आई० आर० एस०- । ए० और 1 बी० उपग्रहों से सयुंक्त रूप में 11 दिनों का आवर्तन चक्र उपलब्ध करते हुए, गत तीन वर्षों में सम्पूर्ण देश को 100 से अधिक बार आवृत्त किया गया। इसके अतिरिक्त, भारत के अपने ध्रुवीय उपग्रह प्रमोचक राकेट (पी० एस० एल० वी०-डी० 2) द्वारा अक्तूबर 15, 1994 को छोड़े गए आइ० आर० एस- पी० 2 उपग्रह से भी आंकडे एकत्र किए जा रहे हैं। इसके साथ-साथ, लैण्डसैट, एन० ओ० ए० ए० और ई०आर० एस० उपग्रहों से एकत्र आंकड़ों को भी प्रयोक्ताओं को उपलब्ध कराया जा रहा है। विविध परियोजनाओं जैसे फसल के एकड़वार क्षेत्रफल और पैदावार के आकलन, दीर्घकालीन विकास के लिए समाकलित मिशन, वन आवरण मानचित्रण, भूमि उपयोग/ भू-आवरण मानचित्रण, भू- विज्ञानीय मानचित्रण, भूमि जल के संभाक्ति क्षेत्रों का संसूचन, खनिजों को पता लगाना, मत्स्य संभाव्यता, बाढ़ मानचित्रण, पर्यावरणीय प्रभाव विश्लेषण इत्यादि के संबंध में उपयुक्त सूचना प्राप्त करने के लिए केन्द्रीय/राज्य सरकार के संगठनों, शैक्षिक संस्थानों तथा अन्यों से संबद्ध विभिन्न प्रयोक्ताओं द्वारा सुदूर संवेदित आंकड़ों को व्यापक रूप में उपयोग किया जा रहा है।

पंजीकरण शुल्क

4236. **श्री तारा सिंह :**
श्री वी० श्रीनिवास प्रसाद:
श्री गुरूदास कामत :

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

(क) क्या हाल ही में भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के बहिरंग रोगी विभाग में आने वाले रोगियों के पजीकरण शुल्क में वृद्धि हुई है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों तथा गरीब लोगों के लिए पंजीकरण शुल्क माफ करने का है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) जी, हां।

(ख) बहिरंग रोगी विभाग/ विशेषज्ञता क्लिनिक पंजीकृत शुल्क को 1 रूपये से बढ़ाकर 10 रूपये कर दिया गया है। शुल्क अतिरिक्त संसाधन सृजित करने एवं उसका बेहतर रोगी परिचर्या के लिए उपयोग करने हेतु बढ़ा दिया गया है।

(ग) और (घ) गरीब तथा निर्धन रोगियों को पंजीकरण शुल्क से छूट देने का प्रावधान है।

हृदय वाल्व बैंक

4327. **श्रीमती चन्द्र प्रभा अर्स :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रोगियों को आसानी से हृदय वाल्व उपलब्ध कराने हेतु हृदय वाल्व बैंक स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) सरकार ने किन-किन अस्पतालों को हृदय वाल्व बैंक स्थापित करने की अनुमति दी है; और

(घ) उक्त अस्पताल कहां-कहां स्थित हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार); (क) से (घ) आवश्यक सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

आस्ट्रेलिया के साथ समझौता

4238. **श्री शरत पटनायक:** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे की:

(क) क्या सरकार ने आस्ट्रेलिया के साथ भारत के समुद्रीय क्षेत्र में समुद्रतटीय खनन हेतु कोई समझौता किया है; और

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

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलैक्ट्रानिकी विभाग और महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एसुआर्डो फैलीरो): (क) जी नहीं, श्रीमान।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना औषधालय

4239. **श्री दत्ता मेघे :** क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 31 मार्च, 1995 तक महाराष्ट्र में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के कितने औषधालय थे ;

(ख) गत दो वर्षों के दौरान प्रत्येक औषधालय पर प्रतिवर्ष कितनी धनराशि व्यय की गई ;

(ग) क्या सरकार का विचार राज्य में और अधिक केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के औषधालय खोलने का है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) 31.3.95 की स्थिति के अनुसार महाराष्ट्र राज्य में 45 केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना एलोपैथिक औषधालय, 5 आयुर्वेदिक यूनिटें तथा 7 होम्योपैथिक यूनिटें थी।

(ख) औषधालय-वार व्यय का ब्यौरा नहीं रखा जा रहा है। तथापि, पिछले दो वर्षों के दौरान इन सभी औषधालयों/यूनिटों पर किया गया कुल व्यय इस प्रकार है :-

	(लाख रूपये में)
1992-93	1372.40
1993-94	1437.63

(ग) और (घ) वार्षिक योजना के अनुसार वर्ष 1995-96 के दौरान 2 एलौपैथिक औषधालय तथा होम्योपैथिक यूनिटें खोलने के प्रस्ताव हैं।

निजी चिकित्सालयों का अधिग्रहण

4240. **श्री पंकज चौधरी :**
श्री महेश कनोडिया :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार कुछ निजी चिकित्सालयों का अधिग्रहण करने का है;

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

(ग) इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब लिया जाएगा ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

वादकारी के रूप में सरकार

4241. **श्री राम टहल चौधरी :**
श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न उच्च न्यायालयों और उच्चतम न्यायालय में न्यायालय-वार केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों से संबंधित मुकदमों के अलग-अलग कुल कितने प्रतिशत मामले हैं ;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकारों के एक पक्षीय मुकदमे पिछले पांच, दस, पन्द्रह और बीस वर्षों से लंबित हैं;

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

(घ) केन्द्रीय सरकार द्वारा मुकदमेबाजी के ऐसे मामलों को शीघ्र निपटाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं ?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) विभिन्न न्यायालयों में संघ सरकार और राज्य सरकारों से संबंधित मुकदमों की कुल संख्या के प्रतिशत के बारे में जानकारी किसी केन्द्रीय स्थल पर नहीं रखी जाती है। तथापि, न्यायालयों में, काफी बड़ी संख्या में मामलों में जिनमें विशेष रूप से, उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालयों के समक्ष रिट याचिकाएँ भी सम्मिलित हैं, ऐसे मामले हैं जिनमें सरकार एक पक्षकार है।

(ख) और (ग) इस बाबत कोई जानकारी किसी केन्द्रीय स्थल पर नहीं रखी जाती है।

(घ) न्यायालयों में बकाया मामलों की समस्या पर विचार करने और उससे यथासंभव शीघ्र निपटने के लिए उपायो और तरीकों का पता लगाने के लिए मुख्य मंत्रियों और उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों की एक बैठक 4 दिसंबर, 1993 को हुई थी जिसकी अध्यक्षता प्रधान मंत्री ने की थी। सम्मेलन ने एक संकल्प अंगीकृत किया जिसमें उसने न्यायालयों/अधिकरणों में मामलों के शीघ्र निपटारे के लिए कई उपायों की सिफारिश की जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है और उन्हें सभी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों और उच्च न्यायालयों/अधिकरणों को आवश्यक कार्रवाई के लिए भेज दिया गया है। तत्पश्चात् विधि मंत्रियों के तीन कार्य समूहों की बैठक हुई। जिसमें ग्रामीण मुकदमेबाजी, प्रशासनिक अधिकरणों में बकाया मामले, और वैकल्पिक विवाद समाधान के विषय में उपर्युक्त संकल्प में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर और विचार किया गया। दिसंबर, 1993 के संकल्प के कार्यान्वयन और कार्य समूहों द्वारा की गई सिफारिशों का, विधि मंत्रियों द्वारा नवंबर, 1994 में कलकत्ता में हुए अपने खुले अधिवेशन में पुनर्विलोकन किया गया। अधिवेशन में अंगीकृत संकल्प की एक प्रति विवरण के रूप में संलग्न है।

विवरण

विधि मंत्रियों की बैठक, 1994

कलकत्ता संकल्प

प्रस्तावना

न्यायालयों और अधिकरणों में बकाया मामलों के विषय पर 4 दिसंबर 1993 को नई दिल्ली में मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों द्वारा अंगीकृत सकंल्प के कार्यान्वयन में की गई प्रगति का पुनर्विलोकन करने के लिए और ग्रामीण मुकदमेबाजी, प्रशासनिक अधिकरणों में बकाया मामलों और वैकल्पिक विवाद समाधान के संबंध में उक्त संकल्प में अतर्विष्ट सिफारिशों को ओर विस्तृत करने के लिए भी 17 नवंम्बर, 1994 को कलकत्ता में विधि मंत्रियों की बैठक हुई थी। विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में केन्द्रीय राज्य मंत्री श्री हसंराज भारद्वाज ने इसकी अध्यक्षता की। बैठक में भारत के मुख्य न्यायमूर्ति श्री ए० एम० अहमदी और पश्चिमी बंगाल के मुख्य मंत्री श्री ज्योति बसु ने विशेष अभिभाषण दिए।

विधि मंत्रियों ने, विधि मंत्रियों के कार्यकारी समूहों में, जिन्होंने मुम्बई (6 अक्तूबर, 1994), चंडीगढ़ (31 अक्तूबर, 1994) और नई दिल्ली (5 नवंम्बर, 1994) में बैठके की थीं, किए गए कार्य के लिए अपनी प्रसन्नता व्यक्त की।

मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों के संकल्प का कार्यान्वन

विधि मंत्रियों ने इस बात पर संतोष व्यक्त किया कि मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों के संकल्प को सर्वसम्मति से अंगीकार किया गया। उन्होंने कहा कि भारत सरकार ने उक्त संकल्प में अर्तविष्ट सिफारिशें स्वीकार कर लीं हैं। विधि मंत्रियों ने डाक एल एम एम/ 94/सं. 4 की भी समीक्षा की जिसमें मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों द्वारा की गई सिफारिशों पर की गइ अनुवर्ती कार्रवाई को दर्शित करने वाला विवरण दिया गया था। इस बात पर संतोष व्यक्त करते हुए कि केन्द्रीय सरकार, राज्य सरकारों और न्यायपालिका ने उक्त संकल्प में अंतर्विष्ट कुछ सिफारिशों को कार्यान्वित कर दिया है, विधि मंत्रियों ने यह टिप्पणी की कि इस संबध में की गई प्रगति पूर्णतया संतोषजनक नहीं है। उन्होंने युक्तियुक्त समय के भीतर सिफारिशों को कार्यान्वित करने की आवश्यकता पर बल दिया। उन्होंने यह विचार किया कि संकल्प में अंतर्विष्ट सिफारिशों की कार्यान्वित करने के मार्ग में वित्तीय या अन्य रुकावटों को न आने दिया जाए। उन्होंने सभी सबद्ध व्यक्तियों से उक्त संकल्प के कार्यान्वयन के मामले में पूरा सहयोग देने का आह्वान किया। विधि मंत्रियों ने यह आशा व्यक्त की कि राज्य सरकारें, भारत के योजना आयोग द्वारा अनुमोदित फार्मूले के आधार पर केन्द्रीय सरकार द्वारा जारी की गइ रकमों का उपयोग करेगी।

वैकल्पिक विवाद समाधान

विधि मंत्रियों ने यह स्मरण कराया कि मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों ने विवादियों द्वारा वैकल्पिक तरीकों अर्थात् माध्यस्थम, बीच-बचाव, सुलह और बातचीत जैसे उपायों द्वारा अपने विवादों का समाधान करने की वांछनीयता पर जोर दिया क्योंकि वे प्रक्रिया में नमनीयता का उपबंध करते हैं और मूल्यवान समय तथा धन की बचत करते हैं और पारंपरिक विचारण के भार से बचते हैं।

विधि मंत्रियों ने इस बात पर विचार किया कि माध्यस्थम, अधिनियम, 1940 का इस विषय पर अंतर्राष्ट्रीय विचार से तालमेल नहीं रह गया है और माध्यस्थम् पर व्यापक विधि बनाई जाए तो अधिकांशतः अंतर्राष्ट्रीय वाणिज्यिक माध्यस्थ विषयक यू एन सी आई टी आर ए एल माडल विधि पर आधारित हो। उन्होंने यह भी सिफारिश की कि उक्त विधि में सुलह संबंधी उपबंध भी सम्मिलित किए जाएं जो यू एन सी आई टी आर ए एल के सुलह नियमों पर प्रतिरूपणित हों। विधि मंत्रियों ने सिफारिश की कि नई विधि अंतर्राष्ट्रीय और देशीय दोनों माध्यस्थम् और सुलह को लागू होनी चाहिए।

ग्रामीण- मुकदमेबाजी

विधि मंत्रियों ने इस बात पर ध्यान दिया कि न्यायालयों में इस समय लंबित मामलों का एक बड़ा भाग ग्रामीण-मुकदमेबाजी का है और उन्होंने स्मरण कराया कि मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों ने ग्रामीण-मुकदमेबाजी के कम खर्चीले और शीघ्र निपटारे को सुनिश्चित करने की दृष्टि से न्यायिक प्रणाली के पुनर्गठन की आवश्यकता पर बल दिया है। उनका सामान्यतया यह विचार था कि ग्रामीण-मुकदमेबाजी के निपटारे के लिए न्याय पंचायतें कारगर साधन सिद्ध नहीं हुई हैं।

इस बात पर आम सहमति थी कि पर्याप्त सुविधाएं दिए जाने पर न्यायालय, ग्रामीण-मुकदमेबाजी से प्रभावी रूप से निपट सकेंगे। विधि मंत्रियों ने इस बाबत कर्नाटक उच्च न्यायालय द्वारा तैयार की गई पायलट प्रोजेक्ट स्कीम पर ध्यान दिया जिसने चुनिंदा जिलों में, एक वर्ष की अवधि के भीतर, लगभग पचास प्रतिशत मामलों को निपटाया है। स्कीम की सराहना करते हुए विधि मंत्रियों ने अन्य राज्यों में कर्नाटक

माडल को अपनाए जाने की सिफारिश की। विधि मंत्रियों ने इस बात पर ध्यान दिया कि मध्य प्रदेश और तमिलनाडु ने वैसी ही स्कीमें अपने राज्यों में आरंभ की है।

विधि मंत्रियों ने इस बात पर भी विचार किया कि ग्रामीण मुकदमेबाजी के मामले में अधीनस्थ न्यायालयों के प्रयासों की पूर्ति लोक अदालतों द्वारा किए जाने की आवश्यकता है। इस बात पर संतोष व्यक्त करते हुए कि लोक अदालतों को शीघ्र ही कानूनी प्रास्थिति प्रदान की जाएगी, विधि मंत्रियों ने विधिक सेवा प्राधिकरण अधिनियम, 1987 को शीघ्र प्रवृत्त किए जाने को आसान बनाने के लिए तत्तकाल उपाय किए जाने की सिफारिश की। विधि मंत्रियों ने इस पर भी ध्यान दिया कि पूर्वोत्तर पर्वतीय राज्यों में परंपरागत और रूढ़िगत परिषदे इन राज्यों की जनता को कम खर्चीला और शीघ्र न्याय दिला रही हैं।

विधि मंत्रियों ने स्मरण कराया कि मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों ने हिमाचल प्रदेश में सुलह न्यायालयों के पैटर्न की सराहना की थी और यह विश्वास व्यक्त किया कि शीघ्र ही अन्य राज्यों में ऐसे न्यायालय गठित किए जाएंगे।

विधि मंत्रियों ने इस बात पर संतोष व्यक्त किया कि कुछ राज्यों में, जैसे तमिलनाडु में मध्यस्थता और सुलह केन्द्र विद्यमान हैं और सिफारिश की कि ऐसे केन्द्र अन्य राज्यों में भी स्थापित किए जाने चाहिए।

विधि मंत्रियों ने मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों की उस सिफारिश का स्मरण कराया जिससे कि विशेष न्यायिक मजिस्ट्रेट और विशेष महानगर मजिस्ट्रेटों की नियुक्ति की बाबत दंड प्रक्रिया संहिता, 1973 के उपबंधों का, ऐसे मामलों की पहचान करके, जिनको निपटाने की उन्हें संहिता के अधीन शक्ति दी गई है, उपयोग किया जाए और इस बात पर बल दिया कि ऐसे मजिस्ट्रेटों का नियुक्त किया जाना अत्यंत आवश्यक है।

विधि मंत्रियों ने यह भी महसूस किया कि ऐसे प्रवर्गों के आपराधिक मामलों पर तुरंत विचार किया जाना चाहिए जो लंबे समय तक लंबित रहने के कारण वापस लिए जा सकते हैं। इस संदर्भ में विधि मंत्रियों ने न्यायालयों में सरकारी मुकदमेबाजी को कम करने के संबंध में उपयुक्त विनिश्चय करने के प्रयोजन से कुछ राज्यों में अन्य लोगों के साथ-साथ मुख्य सचिव, विधि सचिव और प्रशासनिक सचिव से मिलकर बनी समितियों का गठन किए जाने पर विचार करने की सिफारिश की। मंत्रियों ने महसूस किया कि तुच्छ मुकदमेबाजी से, जिसमें सरकार पक्षकार हो, बचने की दृष्टि से नए सिरे से प्रयास किए जाएं।

विधि मंत्रियों ने इस पर भी ध्यान दिया कि प्रक्रिया और साक्ष्य की विधियों में सुधार किए जाने की आवश्यकता है।

प्रशासनिक अधिकरण

विधि मंत्रियों ने स्मरण कराया कि मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों के संकल्प में इस बात पर विचार किया गया था कि उनमें की गई सिफारिशों को, यथा आवश्यक परिवर्तनों सहित, प्रशासनिक अधिकरणों को भी लागू किया जाए और सरकार उन अधिकरणों में बकाया मामलों से संबंधित समस्याओं पर विचार करें। उन्होंने विशिष्ट रूप से, उक्त सकंल्प की उन सिफारिशों की ओर ध्यान आकृष्ट कराया, जिनमें अन्य बातों के साथ ऐसी समय-सीमा नियत करने, जिसके भीतर अधिकरणों के सदस्यों की नियुक्ति संबंधी प्रस्तावों पर कार्यवाही की जाए, प्रत्येक अधिकरण में सदस्यों की अधिकतम संख्या का आवधिक पुनर्विलोकन करने, केवल आपवादिक परिस्थितियों में स्थगनादेश देने, मौखिक बहस के लिए समय-सीमा नियत करने, संक्षिप्त में निर्णय देने की आवश्यकता, मामलों को समूहबद्ध करने, अधिकरणों के लिए आधुनिक उपस्करों की व्यवस्था करने, पुराने मामलों को पूविर्कता देने और आरक्षित निर्णयों को युक्तियुक्त समय के भीतर सुनाए जाने की आवश्यकता की सिफारिशें की गई थी।

विधि मंत्रियों ने इस बात पर ध्यान दिया कि प्रशासनिक अधिकरणों के कार्यवाही समूह ने केन्द्रीय सरकार द्वारा गठित प्रशासनिक अधिकरणों के कार्यकरण का पुनर्विलोकन किया है। उन्होंने डाक सं० एल० एम० एम० (डब्लू० जी० 3)/94/3 में अंतर्विष्ट प्रशासनिक अधिकरण के कार्यकरण के पुनर्विलोकन विषयक कार्यपत्र पर विचार किया।

विधि मंत्री इस बात पर सहमत थे कि प्रशासनिक अधिकरणों की बाबत मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों के संकल्प की सिफारिशों को यथासंभव शीघ्र कार्यान्वित किया जाना चाहिए। उनका विचार था कि इन अधिकरणों में रिक्त पदों को अविलंब भरा जाना चाहिए ताकि बकाया मामलों में वृद्धि न हो सके।

विधि मंत्रियों ने इस बात पर भी विचार किया कि अधिकरणों के सदस्यों की नियुक्ति का कार्यकाल उचित रूप से अधिक अवधि के लिए होना चाहिए और इस संबंध में विभिन्न अधिनियमितियों के उपबंधों का पुनर्विलोकन किया जाना चाहिए।

विधि मंत्रियों ने इस पर भी बल दिया कि यह सुनिश्चित करने के लिए सावधानी बरती जानी चाहिए कि अधिकरण के सदस्यों के रूप में केवल ऐसे व्यक्तियों की नियुक्ति की जाए जो अन्य बातों के साथ मामलों पर कार्यवाही करने की अपेक्षित योग्यता, उचित वैयक्तिक आचरण तथा नैतिक व्यवहार, दृढ़ता और निर्भिकता रखते हों।

विधि मंत्रियों की यह भी राय थी कि सरकार और पब्लिक सैक्टर उपक्रमों के बीच तथा दो पब्लिक सैक्टर उपक्रमों के बीच विवादों को न्यायालय या अधिकरण में नहीं ले जाना चाहिए और ऐसे विवादों को पक्षकारों के बीच परस्पर सहमति से निपटाया जाना चाहिए।

विधि मंत्रियों ने इस बात पर भी विचार किया कि अधिकरणों के सदस्यों को नियुक्ति की सिफारिश करने के लिए गठित चयन समिति का प्रधान, केन्द्रीय स्तर पर भारत का मुख्य न्यायमूर्ति या उसका नामनिर्देशिती और राज्य स्तर पर संबद्ध राज्य के उच्चं न्यायालय का मुख्य न्यायमूर्ति या उसका नामनिर्देशिती होना चाहिए और ऐसी चयन समिति एक स्थानीय निकाय होनी चाहिए।

विधि मंत्रियों ने इस बात पर भी विचार किया कि केन्द्र और राज्य, दोनों स्तरों पर सभी अधिकरणों पर प्रशासनिक नियंत्रण एक ही मंत्रालय/विभाग को न्यस्त किया जाना चाहिए।

विधि मंत्रियों की यह भी राय थी कि प्रशासनिक निकायों द्वारा पारित आदेश सदैव आख्यापक आदेश होने चाहिए ताकि अधिकरण इस बात का मूल्यांकन कर सके कि प्राधिकारियों ने अपने विनिश्चय करने में, वास्तव में, किस बात को महत्त्व दिया है।

विधि मंत्रियों ने कलकत्ता में वर्तमान खुला अधिवेशन आयोजित करने के लिए, उन्हें आमंत्रित करने और उसे सफल बनाने में किए गए सभी प्रयासों के लिए पश्चिमी बंगाल सरकार की भूरि-भूरि प्रंशसा की।

कलकत्ता
17 नवंबर, 1994

[अनुवाद]

मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के लिए धनराशि

4242 **श्री के० प्रधानी** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में मलेरिया के उन्मूलन हेतु कितनी धनराशि आंवटित की गई है;

(ख) क्या गत कुछ वर्षों के दौरान मलेरिया प्रवण राज्यों को प्रदान की गई धनराशि, अपर्याप्त थी, और क्या राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम से भी हाल ही में मलेरिया के उन्मूलन में सफलता नहीं मिली है; और

(ग) यदि हां, तो आवंटन में वृद्धि करने हेतु और राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम को समपुष्ट बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) वर्ष 1995-96 के दौरान राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के लिए 119.00 करोड़ रूपये का प्रावधान किया गया है।

(ख) और (ग) इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम राज्यों में 50:50 की लागत के वहन करने के आधार पर चलायी जा रही एक केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम है पिछले वर्षों के दौरान कार्यक्रम के लिए प्रदान किया गया धन पर्याप्त था।

कार्यक्रम के कार्यान्वन में तेजी लाने के लिए सात उत्तर-पूर्वी राज्यों को दिसम्बर, 1994 से 100% केन्द्रीय सहायता प्रदान की जा रही है।

इसके अलावा, आंध्र प्रदेश, बिहार, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात तथा राजस्थान राज्यों के आदिवासी क्षेत्रों में मलेरिया के नियंत्रण के लिए विश्व बैंक सहायता माँगने संबंधी एक प्रस्ताव तैयार किया जा रहा है।

मलेरिया के लिए वर्ष 1995-96 के केन्द्रीय आबंटन में पिछले वर्ष के आबंटन की तुलना में 32.2% की वृद्धि कर दी गई है।

जनसंख्या पर अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन

4243. **श्री चन्नप्पा मोंडय्या सादुल**: क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जनसंख्या और विकास संबंधी अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन द्वारा की गई अनुसंशाओं पर अनुवर्ती उपाय करने के संबध में चर्चा करने हेतु राज्य के परिवार कल्याण सचिवों की बैठक 3 और 4 अप्रैल, 1995 को दिल्ली में आयोजित की गई थी;

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

(ग) इसके क्या निष्कर्ष निकले ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) जी हां।

(ख) और (ग) बैठक का मुख्य लक्ष्य काहिरा सम्मेलन की सिफारिशों पर राज्य सचिवों को सुग्राही बनाना था। बैठक में प्रजनक स्वास्थय सेवाओं की व्यवस्था, मात्रात्मक गर्भनिरोधक लक्ष्यों के स्थान पर गुणात्मक संकेतकों को रखने जैसे अनुवर्त उपायों पर भी विचार विमर्श किया गया।

ध्रुवीय उपग्रह प्रक्षेपण यान (पी०एस०एल०वी)

4244. **श्री चित्त बसु** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ध्रुवीय उपग्रह प्रक्षेपण यान के प्रथम प्रयोग मे आन्तरिक तोड़-फोड़ के प्रमाण मिले हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या यह मामला केन्द्रीय जाँच ब्यूरों की जांच के अधीन है; और

(ग) यदि हां, तो इस जांच की प्रगति का ब्यौरा क्या है?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अन्तरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

अल्कोहल से होने वाले रोग

4245. **श्री एस० एम० लालजान बाशा** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार अल्कोहल से होने वाले राष्ट्र व्यापी रोगों पर होने वाले खर्च की निगरानी कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो अल्कोहल से होने वाले रोगों से पीड़ित लोगों के उपचार हेतु प्रतिवर्ष कितना खर्च किए जाने का अनुमान है ?

स्वास्थय परिवार और कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) ऐसा कोई अनुवीक्षण तंत्र नही है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

जम्मू और काश्मीर में आई० ए० एस० और आई० पी० एस अधिकारी

4246. **श्री रवि राय**: क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 11 अप्रैल, 1995 के ट्रिब्यून के चण्डीगढ़ संस्करण में "आई ए एम--आई पी एस रिफ्यूट--ओवर पोलिसी" शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) केन्द्र सरकार ने मतभेदों को दूर करने के लिए क्या उपचारात्मक उपाय किए हैं ?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी) : (क) जी हां, श्रीमान्।

(ख) और (ग) राज्य सरकार ने कुछ जिला अधिकारियों के साथ-साथ, जिला

पुलिस अधीक्षकों की गोपनीय रिपोर्ट, जिले के उपायुक्त द्वारा लिखे जाने के बारे में एक आदेश जारी किया था। बाद में राज्य सरकार द्वारा मामले की समीक्षा की गई और आदेशों को निरस्त कर दिया गया है।

[हिन्दी]

ग्रामीण विकास के लिए विदेशी सहायता

4247. श्री फूलचन्द वर्मा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को ग्रामीण विकास योजनाओं के लिए विदेशी सहायता प्राप्त हुई है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी योजना-वार और राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (ग्रामीण विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्री उत्तमभाई ह्मरजीभाई पटेल): (क) जी हां।

(ख) ग्रामीण जल आपूर्ति और स्वच्छता कार्यक्रमों से संबंधित विदेशी सहायता के अंतर्गत परियोजनाओं (राज्य-वार) के ब्यौरे दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

विवरण

ग्रामीण जल आपूर्ति और स्वच्छता कार्यक्रमों से सबंधित विदेशी सहायता के अतंर्गत परियोजनाओं(राज्यवार) के ब्यौरे दर्शाने वाला एक विवरण

क्रमांक	परियोजना का नाम	वित्तपोषित करने वाली एंजेसी	शुरू होने की तारीख	पूरा होने की तारीख	परियोजना की लागत (लाख रु० में)
1	2	3	4	5	6
1.	ए०पी०-II	डच	1988	1994-95	5048.00
2.	गुजरात जल सप्लाई-2 सनतालपुर	डच	1987	1993	1045.00
3.	गुजरात जल सप्लाई-2 लाढ़ी-लीलिया	डच	1987	1993	728.00
4.	गुजरात जल सप्लाई-2 सभी हरिज	डच	1987	1993	2481.00
5.	गुजरात घोघा ग्रामीण जल सप्लाई योजना	डच			4660.00
6.	गुजरात कादी ग्रामीण जल सप्लाई योजना	डच			5842.05
7.	कर्नाटक ग्रामीण जल सप्लाई योजना-1	डच	1990	मई 1998	6770.10
8.	कर्नाटक समेकित ग्रामीण स्वच्छता एवं जल सप्लाई परियोजना	डानिडा	दिसंबर 1989	दिसंबर 1994	1290.00
9.	कर्नाटक, समेकित, ग्रामीण स्वच्छता एवं जल सप्लाई परियोजना चरण-2	डानिका	1 जनवरी 1996	31 दिसंबर 2005	29323.00
10.	नाटिट्का फिरका जल सप्लाई योजना	डच	1982	अक्तूबर 95	1875.00
11.	बक्कम एंजेगों जल सप्लाई योजना, केरल	डच	1982	सितम्बर 93	537.00
12.	माला जल सप्लाई योजना, केरल	डच	1985	फरवरी 95	585.85
13.	कोईपुरम जल सप्लाई योजना, केरल	डच	1985	सितम्बर, 93	148.76
14.	त्रिकुनापुझा जल सप्लाई योजना, केरल	डच	1985	सितम्बर, 93	34.45

1	2	3	4	5	6
15.	चेरियानाडु जल सप्लाई योजना, केरल	डच	1985	सितम्बर, 93	133.56
16.	कुन्डारा जल सप्लाई योजना, केरल	डच	1988	1995	1606.00
17.	पवाराती जल सप्लाई योजना, केरल	डच	1988	1977	1745.58
18.	केरल ग्रामीण पेयजल सप्लाई परियोजना	डानिका	जून, 1986	जून 1996	1976.00
19.	महाराष्ट्र ग्रामीण पेयजल सप्लाई योजना	ओ० डी० ए०	फरवरी, 91	नवम्बर, 95	5868.00
20.	महाराष्ट्र जल सप्लाई एवं पर्यावर्णीय स्वच्छता परियोजना	विश्व बैंक	मार्च, 91	दिसम्बर 1997	13183.90
21.	उड़ीसा पेयजल सप्लाई परियोजना चरण-2 ख	डानिडा	दिसम्बर 1987	दिसम्बर 1994	2030.00
22.	राजस्थान ग्रामीण जल सप्लाई परियोजना	जर्मन			68500.00
23.	तमिलनाडु समेकित ग्रामीण स्वच्छता एवं जल सप्लाई परियोजना	डानिडा	1990	दिसम्बर 1995	822.70
24.	उत्तर प्रदेश 4 पाइप द्वारा जल सप्लाई	डच	1987	मार्च 1993	1571.18
25.	उत्तर प्रदेश 5 ग्रामीण स्वच्छता चरण क	डच	1987	अगस्त 1993	1013.23
26.	उत्तर प्रदेश 6.	डच	1988-89	1995	3058.51
27.	उत्तर प्रदेश 8	डच	1994		4009.77

[अनुवाद]

चिकित्सा दावा

4248. **श्री प्रकाश वी० पाटीलः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार केन्द्र सरकार स्वास्थ्य योजना को चिकित्सा दावा योजना में बदलने का है;

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

(ग) केन्द्र सरकार स्वास्थ्य योजना को समाप्त करने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या चिकित्सा दावा योजना के अंतर्गत केन्द्र सरकार के वृद्ध पेंशन धारकों को शामिल किया जाएगा; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) जी नहीं,

(ख) प्रश्न नहीं उठते।

इंडियन रेअर अर्थ

4249. **श्री गोपीनाथ गजपतिः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इंडियन रेअर अर्थ के संयत्र किन-किन राज्यों में काम कर रहे हैं और ये कहाँ-कहाँ स्थित हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान, प्रतिवर्ष इन संयत्रों का उत्पादन क्या रहा;

(ग) क्या इन संयंत्रों की क्षमता का इस समय पूरा उपयोग हो रहा है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

प्रधान मंत्री के कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) इंडियन रेअर अर्थ्स लिमिटेड, तमिलनाडु में मानवलाकुरिचि, केरल में चवारा और आल्वें तथा उड़ीसा में छत्तरपूर में अपने संयंत्रों का परिचालन कर रहा है।

(ख) से (घ) ब्यौरे सलंग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

इंडियन रेअर अर्थ्स लिमिटेड के विभिन्न संयंत्रों के मुख्य उत्पादों के संबंध में उत्पादन और क्षमता का उपयोग

वर्ष	उत्पाद	निर्धारित क्षमता (मीट्रिक टन)	वास्तविक उत्पादन (मीट्रिक टन)	क्षमता का उपयोग प्रतिशत
खनिज पृथक्करण संयंत्र, चवारा				
1992-93	इल्मेनाइट	78000	130461	167
1993-94	इल्मेनाइट	78000	140194	180
1994-95*	इल्मेनाइट	78000	140000	179
खनिज पृथक्करण संयंत्र, मानवलाकुरिची				
1992-93	इल्मेनाइट	64400	76665	119
1993-94	इल्मेनाइट	64400	67283	104
1994-95*	इल्मेनाइट	64400	67000	104
खनिज पृथक्करण संयंत्र, ऑस्काम				
1992-93	इल्मेनाइट	220000	31781	14
1993-94	इल्मेनाइट	220000	51031	23
1994-95*	इल्मेनाइट	220000	72000	33
संश्लेषित रूटाइल संयंत्र, (ऑस्काम), छत्तरपुर				
1992-93	संश्लेषित रूटाइल	100000	699	1
1993-94	संश्लेषित रूटाइल	100000	2518	3
1994-95*	संश्लेषित रूटाइल	100000	6000	6
विरल मृदा संयंत्र, आल्वे				
1992-93	मोनोजाइट संसाधन	4200	3722	89
1993-94	मोनोजाइट संसाधन	4200	3715	88
1994-95*	मोनोजाइट संसाधन	4200	3932	94

*अन्तिम आंकडे

टिप्पणी :

1. संयंत्र की क्षमता इल्मेनाइट, संश्लेषित रूटाइल, मोनाजाइट संसाधन, जैसा भी मामला हो, के संदर्भ में निर्धारित की जाती है।
2. ऑस्काम में वांछित स्तर तक क्षमता का उपयोग तकनीकी समस्याओं, बिजली फेल होने, पानी की सप्लाई अनियमित होने आदि के कारण प्राप्त नहीं किया जा सका।
3. मानवलाकुरिचि, चवारा और ऑस्काम स्थित संयंत्र इल्मेनाइट के अतिरिक्त थोड़ी मात्रा में रुटाईल, जर्कन मोनाजाइट आदि जैसे खनिजों का भी उत्पादन करते हैं।

[हिन्दी]

आन्त्रशोथ

4250. **श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहताः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या विभिन्न राज्यों में आन्त्रशोथ के अनेक मामलों का पता चला है;

(ख) यदि हां, तो गत दो वर्षों के दौरान ऐसे कितने मामलों का पता चला; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में किए गए निरोधक उपायों का ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) केवल आंत्रशोथ के मामलों की कोई सूचना उपलब्ध नहीं है। फिर भी सभी अतिसारीय रोगों संबंधी उपलब्ध सूचनानुसार जिसमें वर्ष 1993 में आंत्रशोथ के 95, 49, 362 रोगी तथा 1994 में 72, 62, 755 रोगी शामिल हैं, सूचित किए गए थे।

(ग) इस बीमारी की रोकथाम के लिए स्वास्थ्य प्राधिकारियों द्वारा आमतौर पर किए गए उपाय इस प्रकार हैं:--

1. स्वच्छ पेयजल का प्रबंध करना;
2. खाद्य और वैयक्तिक स्वच्छता में सुधार करना;
3. मानव मल का सुरक्षित रूप से निपटान करना;
4. उपयुक्त स्वास्थ्य शिक्षा;
5. निगरानी और मानिटरिंग; और
6. क्लोरीन की गोलियों और ओ० आर० एस० पैकेटों आदि का वितरण करना।

[अनुवाद]

विज्ञान और प्रौद्योगिकी का विकास

4251. **श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनेक अग्रणी वैज्ञानिकों ने विज्ञान और प्रौद्योगिकी के विकास को कम प्राथमिकता दिए जाने के प्रति गहरी चिन्ता प्रकट की है;

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

(ग) क्या सरकार ने वैज्ञानिकों द्वारा प्रकट की गई चिन्ता की जांच की है; और

(घ) यदि हां, तो विज्ञान और प्रौद्योगिकी को उच्च प्राथमिकता देने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) से (घ) सरकार बदले हुए आर्थिक परिदृश्य के संदर्भ में विज्ञान और प्रौद्योगिकी के प्रोन्नयन के लिए अग्रणी वैज्ञानिकों द्वारा प्रकट किये हुए विचारों से अवगत हैं।

विज्ञान और प्रौद्योगिकी के महत्व को सरकार ने हमेशा विकास के एक अनिवार्य निवेश के रूप में स्वीकार किया है और तदनुसार आवंटनों में उत्तरोत्तर वृद्धि की गयी है।

[हिन्दी]

टाटा इन्टीच्यूट ऑफ फंडामेंटल रिसर्च के वैज्ञानिक

4252. **श्री संतोष कुमार गंगवार:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या टाटा इन्टीट्यूट ऑफ फंडामेंटल रिर्सच के वैज्ञानिकों ने द्रव्य की मौलिक संरचना परमाणु की सूक्ष्मतम इकाई को पृथक करने में सफलता प्राप्त की है ;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर सरकार ही क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या इस प्रकार की खोज के संबंध के विश्व के किसी अन्य देश के वैज्ञानिकों से जानकारी प्राप्त हुई है; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं?

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) और (ख) संयुक्त राज्य अमरीका में फर्मी राष्ट्रीय त्वरक प्रयोगशाला में डी जीरो परीक्षण में भाग लेने वाले उन वैज्ञानिकों के जिन्हें विश्व-भर की 42 संस्थाओं से लिया गया था, एक अन्तर्राष्ट्रीय वर्ग ने टॉप क्वार्क की खोज के बारे में घोषणा की थी। इस सहयोग कार्यक्रम के अतर्गत टाटा मूलभूत अनुसंधान संस्थान (टी आई एफ आर), बम्बई और दिल्ली तथा पंजाब विश्वविद्यालयों के भारतीय भौतिकविद् शामिल थे। भौतिकी के मानक मॉडल के अनुसार, सभी पदार्थ दो प्रकार के मूलभूत कणों नामतः लैप्टान और क्वार्क से बने होते हैं। इस मॉडल के अनुसार छः लैप्टॉन और छः क्वार्क होते हैं। अब तक, केवल पाँच क्वाकों की ही खोज की गई है। छठे क्वार्क नामतः टॉप क्वार्क की खोज से मानक मॉडल में दी गई व्याख्या की पुष्टि होती है। टॉप क्वार्क के लिए उस जैसे एक बहुत उच्च ऊर्जा वाले कण त्वरक की आवश्यकता थी, जो फर्मो राष्ट्रीय त्वरक प्रयोगशाला में इसे उत्पादित करने के लिए लगा हुआ है। इस प्रयोगशाला में डी जीरो संसूचक स्थापित है और इसका निर्माण अंतर्राष्ट्रीय वैज्ञानिकों के एक दल ने अपने-अपने देशों के योगदान से किया था। पदार्थ के मूल संविरचन खंडों की ऐसी खोजों के परिणामस्वरूप उनका कोई तत्काल अनुप्रयोग न होने पर भी उनसे मनुष्य के समग्र ज्ञान में वृद्धि होती है, जिससे बाद में अवसर आने पर, मानवजाति को उल्लेखनीय लाभ हो सकते हैं। अतः सरकार को इस बात की बहुत खुशी है कि भारतीय वैज्ञानिक इस खोज संबंधी कार्य का एक हिस्सा थे।

(ग) और (घ) टॉप क्वार्क की खोज के बारे में उसी दौरान ही सी डी एफ (फर्मे प्रयोगशाला में संघटक संसूचक) नामक प्रतिस्पर्धात्मक परीक्षण द्वारा भी घोषणा की गई थी। अतः टॉप दवार्क की खोज के बारे में घोषणा दो भिन्न-भिन्न अतर्राष्ट्रीय सहयोगी परक्षीणों द्वारा की गई। इनमें से प्रत्येक सहयोगी परीक्षण में विश्वभर की 42 संस्थाओं के लगभग 400 वैज्ञानिक शामिल थे। अतः यह खोज विश्व-भर के वैज्ञानिकों ने एक साथ मिलकर की थी।

[अनुवाद]

पेशेवर चिकित्सक

4253. **श्री राम प्रसाद सिंह** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में पेशेवर चिकित्सकों (थेरोपिस्ट) की भारी कमी है;

(ख) यदि हां, तो देश में पेशेवर चिकित्सकों की संख्या कितनी है;

(ग) क्या सरकार का विचार देश में और अधिक पेशेवर चिकित्सा (थेरेपी) संस्थान खोलने का है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) इस संबंध में ऐसा कोई अध्ययन नहीं किया गया है।

(ख) ऐसे कोई आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) केन्द्र सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

हृदय शल्य चिकित्सा

4254. **श्री गुरुदास कामत** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में सरकारी अस्पतालों में बड़ी संख्या में रोगी हृदय शल्य चिकित्सा की प्रशंसा कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस समय इन अस्पतालों में हृदय शल्य चिकित्सा हेतु कुल कितने रोगियों को पंजीकृत किया गया है;

(घ) देश में वार्षिक रूप से कितने लोगों को हृदय शल्य चिकित्सा की गई; और

(ङ) प्रतीक्षा सूची में से रोगियों की हृदय शल्य चिकित्सा करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) जी, हां। कुछ अस्पतालों में प्रतीक्षा सूची है। सरकारी अस्पतालों के कार्यभार को कम करने के उद्देश्य से केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की अनुमोदित प्राइवेट अस्पतालों में शल्य-क्रिया करवाने की छूट है।

(ग) और (घ) सरकार ने इस प्रकार की सूचना का संकलन नहीं किया है।

(ङ) "स्वास्थ्य" राज्य का विषय है और राज्य सरकारें साधनों की समग्र उपलब्धता तथा लोगों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध करा रही है।

इलेक्ट्रानिकीय उपकरण

4255. **श्री नुरुल इस्लाम** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इलेक्ट्रानिकी विभाग के अतंर्गत सरकारी क्षेत्र के इलेक्ट्रानिकी उपकरणों का निर्माण करने वाले एकक लाभ अर्जित कर रहे हैं;

(ख) क्या ये एकक अपने उत्पादों को निर्यात कर रहे है; और

(ग) यदि हां, तो 1992-93 से 1994- 95 तक प्रत्येक इकाई द्वारा कितना लाभ अर्जित किया गया?

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलेक्ट्रानिकी विभाग तथा महासागर विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री एसुआर्ड फैलीरो): (क) से (ग) इलेक्ट्रानिकी विभाग के प्रशासनिक नियंत्रण के अतंर्गत सीएमसी लिमिटेड, सेमीकण्डक्टर कॉम्पलेक्स लिमिटेड (एससीएल) और इलेक्ट्रॉनिक्स ट्रेड एंण्ड टेक्नोलॉजी डेवलपमेंट कापोरेशन लिमिटेड (ईटीएण्डटी) नामक सार्वजनिक क्षेत्र के तीन उपक्रम हैं।

सीएमसी लिमिटेड, एससीएल और ईटीएण्डटी इलेक्ट्रानिकी उपकरणों का विनिर्माण नहीं कर रहे हैं। किन्तु, ईटी एण्डटी टेलीविजन, माइक्रो कम्प्यूटर और मानीटर का विनिर्माण कर रहा है एससीएल भी इलेक्ट्रॉनिकी उत्पादों/संघटक-पुर्जों का विनिर्माण कर रहा है।

एससीएल तथा ईटीएण्डटी के कुछ उत्पादों का निर्यात किया जा रहा है।

मेसर्स एससीएल द्वारा समग्र रूप से अर्जित लाभ का ब्यौरा इस प्रकार है:-

कर उपरान्त लाभ लाख रुपये में

वर्ष	लाभ
1992-93	742.21
1993-94	121.48
1994-95	650.00*

*अनन्तिम / असंपरीक्षित

ईटीएण्डटी को इन वर्षों के दौरान समग्र रूप से घाटा हुआ है।

संसद सदस्यों द्वारा पत्राचार

4256. **डा० लाल बहादुर राक्षस** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि सांसदों द्वारा सरकारी विभागों, सरकारी संगठनों तथा स्वायत इकाइयों को भेजे गए पत्रादि की प्राप्ति की सूचना भी नहीं दी जाती;

(ख) यदि हां, तो क्या कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय द्वारा इस संबंध में कोई मार्ग निर्देशिकाएं जारी की गई हैं; और

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

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) भारत सरकार के सभी मंत्रालयों/विभागों तथा उनके द्वारा शासित सरकारी क्षेत्र के संगठनों आदि से यह आशा की जाती है कि वे संसद सदस्यों से प्राप्त पत्रों के उत्तर शीघ्र भेजने के लिए कार्यालय पद्धति नियम पुस्तिका के पैरा 60 में दिए गए आवश्यक मार्गदर्शनों का पालन करें। चूंकि विभिन्न मंत्रालयों/विभागों आदि द्वारा संसद सदस्यों को भेजे गए उत्तरों के केन्द्रीकृत रूप से गणना करने की कोई व्यवस्था नहीं है। अतः यह बताना कठिन है कि कितने मामलों में पत्रों की प्राप्ति की सूचना नही दी गयी है।

(ख) और (ग) आधार-भूत मार्गदर्शी सिद्धान्तों में, जो कि केन्द्रीय सचिवालय कार्यालय पद्धति नियम-पुस्तिका में दिए गए हैं यह शामिल है कि संसद सदस्यों से प्राप्त पत्रों के उत्तर 15 दिन के भतीर दे दिए जाएंगे। जहां पर उत्तर भेजने में विलम्ब होने की संभावना हो अथवा किसी मंत्रालय या अन्य कार्यालय से सूचना प्राप्त की जानी है तो ऐसी अवस्था में अंतिम उत्तर भेजे जाने की संभावित तारीख दर्शाते हुए 15 दिन के भीतर एक अंतरिम उत्तर भेज दिया जाएगा। यदि ऐसा कोई पत्र किसी विभाग को गलती से भेज दिया जाता है तो संबंधित संसद सदस्य को सूचित करते हुए, यह पत्र तीन दिन के भीतर संबंधित विभाग को भेज दिया जाएगा।

केन्द्र सरकार की नौकरियों में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के व्यक्ति

4257. **श्री जी० देवराय नायक :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने केन्द्र सरकार की नौकरियों में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों से संबद्ध व्यक्तियों के प्रतिशत में वृद्धि करने के लिए कोई कार्य योजना तैयार की है; और

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

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा) : (क) और (ख) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लिए आरक्षित बकाया रिक्तियों को भरने के लिए 1989, 1990-91, 1991-92 तथा 1993-94 में चार विशेष भर्ती अभियान चलाए जा चुके हैं। 1.6.1995 से एक और विशेष भर्ती अभियान चलाया जाएगा।

प्लेग संबंधी तकनीकी समिति की रिपोर्ट

4258. **श्री आर० सुरेन्द्र रेड्डी :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केंद्रीय सरकार द्वारा प्लेग के संबंध में गठित उच्च स्तर तकनीकी परामर्शदायी समिति ने अपनी अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ख) यदि हां, तो इस समिति की सिफारिशों और निष्कर्षो का ब्यौरा क्या है, और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है अथवा की जाएगी?

स्वास्थय और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार) (क) से (ग) रिपोर्ट के 31.7.1995 तक प्रस्तुत किए जाने की उपमीद है।

रिक्त पद

4259. **श्री वी० श्रीनिवास प्रसाद :** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपया करेंगे कि:

(क) परिवार कल्याण विभाग में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के अभ्यर्थियों के लिए आरक्षित कितने पद रिक्त पड़े हैं;

(ख) क्या आरक्षित पदों को भरने के लिए विशेष अभियान शुरू किए जाने का विचार है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) परिवार कल्याण विभाग में अनुसूचित जाति/और अनुसूचित जनजाति के 20 पद खाली पड़े हैं।

(ख) जी, हां।

(ग) सरकार ने संलग्न विवरण में निर्दिष्ट समय-सारणी के अनुसार सारी बकाया आरक्षित रिक्तियों को भरने के लिए 1995 के दौरान विशेष भर्ती अभियान चलाने के अनुदेश जारी किए हैं।

विवरण

विशेष भर्ती अभियान 1995 की समय-सारणी

	मद	लक्षित तारीख
1.	रिक्तियों का मूल्यांकन संघ लोक सेवा आयोग/कर्मचारी चयन आयोग, रोजगार कार्यालय आदि को मांग-पत्र भेजना तथा जहां कहां आवश्यक हो विज्ञापन देना	1.6.1995
2.	आवेदन-पत्र प्राप्त करने की अन्तिम तारीख	15.7.1995
3.	जहां कोई परीक्षा न ली जानी हो इस मामले में भर्ती को पूरा करने तारीख	15.10.1995
4.	जहां परीक्षा ली जानी है उन मामलों में भर्ती कार्य पूरा करने की तारीख	30.11.1995

प्लेग

4260. **श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्लेग से निपटने के उपायों पर विचार करने के लिए सितम्बर/अक्तूबर, 1994 में राज्य सरकारों के स्वास्थय सचिवों की एक उच्च स्तरीय बैठक हुई थी;

(ख) यदि हां, तो बैठक में किन-किन मुख्य मुद्दों पर विचार किया गया; और

(ग) क्या इस संबंध में कोई ठोस उपाय तैयार किए गए हैं, और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ग) राज्य स्वास्थ्य सचिवों के साथ केंन्द्रीय स्वास्थ्य सचिव द्वारा 1 अक्तूबर, 1994 को प्लेग की स्थिति की समीक्षा की गई थी और यह पाया गया था कि स्थिति पूरी तरह नियंत्रण में है, राज्य और जिला स्तरीय तंत्र रोगियों का जांच करने में काफी चुस्त-दुरुस्त और प्रभावी उपचार करने में तत्पर रहे। टेट्रासाइक्लिन तथा बी. एच. सी. सी के संबंध में स्वास्थ्य सचिवों के अनुरोध नोट किए गए और उन्हें आपूर्ति की जाने वाली मात्रा के बारे में सूचित किया गया। जनजागरूकता पैदा करने हेतु प्रचार सामग्री भी प्रदान की गयी।

इंदिरा आवास योजना

4261. **श्री सैयद शहाबुद्दीन**: क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इंदिरा आवास योजना के लिए 1994-95 के दौरान राज्य-वार कुल कितना वित्तीय आवंटन किया गया है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान इस योजना के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों को कुल कितनी धनराशि दी गई है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान इस योजना के अन्तर्गत राज्य-वार कितने नए आवासों का निर्माण किया गया है;

(घ) उक्त अवधि के दौरान राज्य-वार कितने वर्तमान आवासों में सुधार किया गया; और

(ङ) इस प्रयोजनार्थ 1995-96 के लिए राज्य-वार कितना आंवटन करने का प्रस्ताव है और कितने आवासों का निर्माण करने का लक्ष्य रखा गया है ?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (ग्रामीण विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्री उत्तमभाई हारजीभाई पटेल): (क) से (ङ) इन्दिरा आवास योजना का उद्देश्य अनुसूचित जाति/जनजाति के सदस्यों, मुक्त कराये गये सदस्यों, बंधुआ मजदूरों तथा गरीबी की रेखा के नीचे के अन्य गरीब लोगों को मुफ्त पूर्ण आवासीय इकाइयां मुहैया करने का है। आवास जो अनका अपना है, के निर्माण के तरीके के बारे में लाभार्थियों को पूर्ण स्वतन्त्रता है। मकान का नक्शा और डिजाइन स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार हो सकते हैं। कुल आंबटन, केन्द्र द्वारा निधियों की रिलीज और 1994-95 के दौरान निर्मित आवासों की संख्या के साथ–साथ 1995-96 के लिए एक राज्य वार प्रस्तावित आंबटन और भौतिक लक्ष्यों को दर्शाने वाला/विवरण संलग्न है।

विवरण

इंदिरा आवास योजना का कार्यान्वयन

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1994-95			1995-96	
	कुल आबंटन/रिलिज (केन्द्र राज्य) (रुपये लाख में)	रिलीज की गई निधियां (केन्द्रीय) (रुपये लाख में)	निर्मित आवास (संख्या)	प्रस्तावित आबंटन केन्द्र+राज्य (रुपये लाख में)	प्रस्तावित लक्ष्य (संख्या)
1	2	3	4	5	6
आन्ध्र प्रदेश	3334.38	2667.50	46937	9705.26	776.42
अरूणाचल प्रदेश	32.25	25.80	139	99.64	797
असम	892.12	713.70	5966	3194.94	25560
बिहार	7038.69	5630.95	44176	19036.51	152292
गोआ	34.85	27.88	102	107.65	861
गुजरात	1383.54	1106.83	6184	3562.61	28501

1	2	3	4	5	6
हरियाणा	238.69	191.17	1405	855.79	6346
हिमाचल प्रदेश	110.73	88.58	603	342.06	2736
जम्मू व कश्मीर	310.38	248.30	1101	695.09	5561
कर्नाटक	2291.14	1832.91	11409	6516.66	52133
केरल	662.01	529.61	2800	2370.85	18967
मध्य प्रदेश	4958.34	3966.67	44581	12297.99	98384
महाराष्ट	3976.02	3180.82	14222	10580.08	84641
मणिपुर	41.34	33.07	171	127.70	1022
मेघालय	48.37	38.70	191	149.43	1195
मिजोरम	20.38	16.30	202	62.95	504
नागालैण्ड	51.85	41.48	160	160.16	1281
उडीसा	2912.82	2330.26	8946	7873.25	62986
पंजाब	169.93	135.94	2245	608.56	4868
राजस्थान	1883.57	1506.86	22258	5109.36	40875
सिक्किम	18.88	15.10	54	58.31	466
तमिलनाडु	2775.29	2220.23	19836	8773.41	70187
त्रिपुरा	53.69	42.95	328	165.86	1327
उत्तर प्रदेश	7437.68	5950.14	36451	23651.43	189211
पश्चिम बंगाल	3041.05	2432.84	10361	8697.34	69579
संघ शासित क्षेत्र*	51.05	51.05	68	197.11	1578
कुल	43769.31	35025.66	280896	125000.00	10,00,000

*फरवरी 1995 तक

**चड़ीगढ़ एवं दिल्ली को छोड़कर

परिवार कल्याण कार्यक्रम

4262. **श्री डी० वेंकटेश्वर राव:**
श्री बोम्मा तुलसी रामय्या:

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या परिवार कल्याण कार्यक्रम ने आशानुकूल प्रगति की है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार ने परिवार कल्याण कार्यक्रमों के संबंध में कोई विशेषज्ञ समिति गठित की है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह चाटोवार): (क) और (ख) आठवीं योजना का लक्ष्य 1997 तक जन्म दर (प्रति 1000 जनसंख्या पर) 26 तथा शिशु मृत्यु दर (प्रति 1000 जीवित जन्मों पर) 70 प्राप्त करना था। नवीनतम उपलब्ध नमूना पंजीयन प्रणाली अनुमानों के अनुसार वर्ष 1993 में जन्म दर 28.7 तथा शिशु मृत्यु दर 74 है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) राष्ट्रीय जनसंख्या नीति का प्रारंभिक प्रारुप तैयार करने हेतु जुलाई, 1993 में विशेषज्ञों का एक दल गठित किया गया था। इसने 24.05.1994 को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। यह रिपोर्ट 14.06.1994 को संसद में प्रस्तुत कर दी गई है।

सीमेंट कार्पोरेशन आफ इंडिया के एकक

4263. **श्री सुधीर सावंतः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सीमेंट कारपोरेशन आफ इंडिया ने दिल्ली और भटिंडा में अपनी ग्राईडिंग फैक्टरियों के साथ नयागांव में एक संयंत्र स्थापित किया है;

(ख) यदि हां, तो संयंत्र की क्षमता कितनी है और ग्राईडिंग एककों की संख्या कितनी है;

(ग) क्या सरकार ने पर्यावरण की दृष्टि से इस परियोजना को मंजूरी दे दी है;

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

(ङ) क्या इस परियोजना हेतु धन दे दिया गया है;

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(छ) क्या नयागांव स्थित वर्तमान संयंत्र को अनर्थक्षम माना जा रहा है; और

(ज) यदि हां, तो इसे अर्थक्षम बनाने हेतु क्या कदम उठाये गए हैं/उठाये जाने का विचार है ?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) और (ख) सीमेंट कारपोरेशन आफ इंडिया (सीसीआई) ने दिल्ली में 0.5 मिलियन टन की एक ग्राईडिंग इकाई के साथ नयागांव में प्रति वर्ष एक मिलियन टन क्षमता वाला एक क्लिंकरीकरण संयंत्र स्थापित किया है। भटिंडा के लिए प्रस्तावित 0.5 मिलियन टन क्षमता वाली ग्राईडिंग इकाई स्थापित नहीं की गई है।

(ग) और (घ) नयागांव एक मिलियन टन परियोजना के लिए आशय पत्र 1979 में प्रदान किया गया था और उस समय इसके लिए पर्यावरणीय अनुमोदनों की अनिवार्यता नहीं थी। दिल्ली ग्राईडिंग इकाई और भटिंडा ग्राईडिंग इकाई के लिए पर्यावरणीय अनुमोदन क्रमशः सितम्बर, 1986 और फरवरी, 1993 में दिए गए थे।

(ङ) और (च) नयागांव एक मिलियन टन परियोजना और दिल्ली ग्राईडिंग इकाई की स्थापना के लिए सरकार द्वारा बजटीय सहायता प्रदान की गई थी। पर्यावरणीय क्लीयरेंस मिलने में विलम्ब और तत्पश्चात्, संसाधनों की कमी सहित विभिन्न कारणों से भटिंडा ग्राईडिंग इकाई के लिए पर्याप्त निधियां प्रदान नहीं की जा सकीं।

(छ) और (ज) भटिंडा के ग्राईडिंग इकाई के बिना नयागांव एक मिलियन टन परियोजना को अव्यवहार्य समझा गया, जिसे पर्यावरणीय क्लीयरेंस में विलम्ब, लागत में वृद्धि और संसाधनों की कमी के कारण अभी तक स्थापित नहीं किया जा सका है। सरकार ने इस इकाई के भविष्य पर, सी.सी.आई. की समग्र पुनर्संरचना के एक भाग के रूप में विचार किया है।

पेटेन्टों की वाणिज्यिक बिक्री

4264. **श्री शरत पटनायकः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सरकार का विचार वैज्ञानिक एंव औद्योगिक अनुसंधान परिषद प्रयोगशालाओं द्वारा विकसित पेटेन्टों की वाणिज्यिक बिक्री को अनुमति देने का है; और

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

प्रधान मंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री तथा परमाणु ऊर्जा विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भुवनेश चतुर्वेदी): (क) और (ख) सीएसआइआर के गठन संबंधी भारत सरकार के दिनांक 26 सितम्बर, 1942 के संकल्प में अन्य बातों के साथ ही सीएसआइआर प्रयोगशालाओं द्वारा प्रक्रमों/पेटेन्टों के वाणिज्यिक उपभोगार्थ लाइसेंसीकरण का प्रावधान है। अतः सीएसआइआर प्रारम्भ से ही अपने द्वारा विकसित प्रक्रमों और पेटेंटों का लाइसेंसीकरण वाणिज्यिक उपयोग के लिए करता रहा है। यह प्रक्रिया जारी है।

अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में सौर एंव पवन ऊर्जा

4265. **श्री मनोरंजन भक्तः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में सौर और पवन ऊर्जा की व्यापक संभावनायें हैं;

(ख) यदि हां, तो इनकी अनुमानित संभावनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने संभावनाओं का उपयोग करने हेतु योजनायें बना ली है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार): (क) और (ख) सामान्यतया निम्न सौर विकिरण के कारण अंडमान एंव निकोबार द्वीप समूह में सौर ऊर्जा की सीमित संभाव्यता प्रतीत होती है। प्रारंभिक पवन सर्वेक्षण प्रयासों ने भी कोई उदीयमान स्थलों की ओर संकेत नहीं किया है। संभावित पवन संभाव्यता का अनुमान उपयुक्त स्थलों की पहचान किए जाने पर निर्भर करेगा, जिसके लिए प्रयास जारी रखे जा रहे हैं।

(ग) से (ङ) अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के विभिन्न कार्यक्रमों के अंतर्गत कुछ सौर और पवन ऊर्जा युक्तियां और प्रणालियां, जैसे सौर कुकर, सौर जल तापन प्रणालियां, सौर प्रकाशवोल्टीय घरेलू और सड़क रोशनियां, सौर लालटेन, पवन बैटरी चार्जर और जल पम्पन पवन चक्कियां, द्वीप समूह में स्थापित की गई हैं।

सूचना प्रौद्योगिकी के लिए आधारभूत संरचना

4266. **श्री के० प्रधानी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश की सूचना प्रौद्योगिकी में सुधार की आवश्यकता है;

(ख) यदि हां, तो सूचना प्रौद्योगिकी की आधारभूत संरचना को सुदृढ़ बनाने हेतु क्या कदम उठाए जाएंगे; और

(ग) तत्संबधी ब्यौरा क्या है ?

रसायन तथा उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा इलैक्ट्रानिकी विभाग तथा महासागर विकास में राज्य मंत्री (श्री एडुआर्डो फैलीरो) :(क) से (ग) जी, हां। हालांकि सूचना प्रौद्योगिकी मूलसंरचनात्मक सुविधा के क्षेत्र में पिछले कुछ वर्षों में काफी सुधार हुआ है, फिर भी देश में सूचना प्रौद्योगिकी मूलसंरचनात्मक सुविधाओं को सुदृढ़ करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं/उठाए गए हैं:-

1. उच्च गति का आंकड़ा संचार (एचवीडीसी) की सुविधाएं व्यापक रूप से तथा आसानी से उपलब्ध कराने के लिए सॉफ्टवेयर प्रौद्योगिकी पार्कों की स्थापना करना तथा 5 विभिन्नि स्थानों पर आईबीएस भू-केन्द्र सुविधा के जरिए सॉफ्टवेयर निर्यात के लिए पर्याप्त मूलसंरचनात्मक सुविधाएं उपलब्ध कराना।

2. इलेक्ट्रॉनिकी विभाग ने संसाधनों को आपस में बांटने तथा अद्यतन सूचना प्राप्त करने के लिए कम्प्यूटर नेटवर्किंग में उन्नत प्रौद्योगिकी कार्यक्रम/शिक्षा तथा अनुसंधान नेटवर्क (अर्नेट) मूलसंरचनात्मक सुविधा नामक एक राष्ट्रव्यापी कम्प्यूटर नेटवर्क बनाया है, जिसमें संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम द्वारा संयुक्त रूप से धनराशि उपलब्ध कराई गई है और प्रमुख शैक्षणिक तथा अनुसंधान इसमें भाग ले रहे हैं। अति लघु एपर्चर टर्मिनल (वीएसएटी) प्रतिष्ठापित करके इस नेटवर्क की क्षमता बढ़ाई जा रही है।

3. पुणे स्थित उन्नत अभिकलन विकास केन्द्र (सी-डैक) नामक इलेक्ट्रॉनिकी विभाग के अंतर्गत एक स्वायत्त संस्था की स्थापना एक सामान्य उद्देश्य के बृहत् समानान्तर संसाधन सुपर कम्प्यूटर, 'परम' का डिजाइन, विकास तथा डिलीवरी करने के लिए और प्रतिबिम्ब संसाधन, सुदूर संवेदन, अभिकलनात्मक गणितीय गतिकी, जैव-प्रौद्योगिकी, ग्राफिक्स तथा विज़ुअलाइज़ेशन जैसे क्षेत्रों में सुपर कम्प्यूटर के अनुपयोग का प्रदर्शन करने के लिए की गई है।

4. उद्योग की आवश्यकता पूरी करने के लिए कम्प्यूटर तथा सॉफ्टवेयर में जनशक्ति का दर्जा बढ़ाना।

इसके अतिरिक्त, राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केन्द्र, योजना आयोग अपने 'निकनेट' राष्ट्रीय सूचना हाइवे कार्यक्रम के जरिए उच्च गति का संचार उपलब्ध करा रहा है। दिल्ली स्थित 'निकनेट' सूचना हाइवे में स्थापित किए जा रहे विश्वव्यापी वेब सर्वर के जरिए 'इनटरनेट' का एक शक्तिशाली गेटवे उपलब्ध कराया गया है। इसका विस्तार 'इन्टरनेट' पर विश्वव्यापी डेटाबेस व्यापक रूप में उपलब्ध कराने में सहायक होगा।

[हिन्दी]

मेडिकल सीटें

4267. **श्री लाल बाबू राय:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) स्वेच्छानिर्णीत आरक्षित कोटे के अंतर्गत एम बी बी एस में प्रवेश के लिए कुल कितनी सीटें हैं;

(ख) इस संबंध में क्या मानदंड अपनाएं जाते हैं;

(ग) वर्ष 1994 के दौरान स्वेच्छानिर्णीत कोटे के अंतर्गत एम बी बी एस पाठ्य क्रम में प्रवेश हेतु कितनी सीटें उपलब्ध हैं; और

(घ) विदेश मंत्री के माध्यम से उपरोक्त कोटा से कितने विदेशी छात्र लाभान्वित हुए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) एम० बी० बी० एस० पाठ्यक्रम में प्रवेश हेतु कोई विवेकाधीन कोटा नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

(घ) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में एम० बी० बी० एस० तथा बी० डी० एस० सीटों का एक केन्द्रीय पूल हैं। वर्ष 1994-95 के दौरान विदेश मंत्रालय को केन्द्रीय पूल में से 39 एम० बी० बी० एस० सीटें आवंटित की गई थीं। जिन पर उस मंत्रालय द्वारा उच्च सिफारिशों सहित राजनैतिक एवं द्विपक्षीय वचनबद्धताओं को ध्यान में रखते हुए विदेशी छात्रों को नामित किया गया था।

ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं और बच्चों का विकास

4268. **श्री फूलचन्द वर्मा:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान मध्य प्रदेश के ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं और बच्चों के विकास संबंधी प्रगति धीमी हुई है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (ग्रामीण विकास विभाग) में राज्य मंत्री (श्री उत्तमभाई हरजीभाई पटेल): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

स्कूटर

4269. **श्री गोपी नाथ गजपति:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र की - कौन-कौन सी कम्पनियों दुपहिये स्कूटरों एवं मोटर साइकिलों का निर्माण करती हैं;

(ख) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान प्रत्येक कम्पनी के उत्पादन का वर्षवार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या किसी कम्पनी द्वारा स्कूटरों एंव मोटर साइकिलों का निर्यात किया जा रहा है; और

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

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) से (घ) दुपहिये स्कूटरों और मोटर साइकिलों का विनिर्माण करने वाली कंपनियों के नाम और भारतीय मोटर गाड़ी विनिर्माता संघ द्वारा दी गई सूचना के अनुसार आठवीं पंचवर्षीय योजना अर्थात 1992-93, 1993-94 और 1994-95 के दौरान इनका उत्पादन और अप्रैल-फरवरी 1994-95 की अवधि के दौरान इनका निर्यात विवरण के रूप में संलग्न है।

विवरण

कंपनी का नाम	उत्पादन			निर्यात
	1992-93	1993-94	1994-95 (अप्रैल-फरवरी)	1994-95 (अप्रैल-फरवरी)
स्कूटर				
बजाज आटो	4,39,215	5,20,793	5,71,979	10,329
एल०एम०एल	88,466	1,36,813	1,81,501	4,772
महाराष्ट्र स्कूटर्स	1,01,098	1,13,999	96,170	-
कायनेटिक होन्डा	75,506	70,281	79,892	5,404
स्कूटर इंडिया	1,504	521	104	101
गुजरात नर्मदा	31	-	-	-
मोटर साइकिलें				
बजाज आटो	1,11,234	1,34,476	1,76,470	7,680
हीरो होन्डा	1,28,298	1,45,248	1,64,260	9,318
एस्कोर्ट	97,618	1,13,119	1,41,620	12,660
टी०वी०एस० सुजुकी	30,541	52,589	76,368	57
एन्फील्ड इंडिया	15,745	16,782	14,460	862
आइडियल जावा	644	2,536	5,085	177

आयुर्वेद

4270. **श्री राम प्रसाद सिंह** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार आयुर्वेद तथा भारतीय चिकित्सा पद्धति के विकास तथा अनुसंधान को सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त उपाय कर रही है;

(ख) यदि हो, तो कौन-कौन सी योजनाएं चलाई जा रही हैं तथा गत तीन वर्षों के दौरान इस क्षेत्र में क्या उपलब्धियां हासिल की गईं;

(ग) क्या निजी तथा गैर-सरकारी संगठनों को इस क्षेत्र में अनुसंधान हेतु प्रोत्साहित किया गया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ङ) भारतीय चिकित्सा पद्धति का संवर्धन एवं विकास करने की दृष्टि से भारतीय चिकित्सा पद्धति तथा होम्योपैथी नामक एक पृथक विभाग स्थापित किया गया है। चलाई जा रही स्कीम में निम्नलिखित शामिल है:--

(1) भारतीय चिकित्सा पद्धति एवं होम्योपैथी कालेजों को सुदृढ़ करना;

(2) भारतीय चिकित्सा पद्धति एवं होम्योपैथी की औषध जांच प्रयोगशालाएं स्थापित करना;

(3) भारतीय चिकित्सा पद्धति तथा होम्योपैथी में अनुसंधान पुनः शुरू करना;

(4) भारतीय चिकित्सा पद्धति तथा होम्योपैथी के चिकित्सा व्यवसायियों का प्रशिक्षण;

(5) चिकित्सा पादपों का विकास।

शिक्षा के मानकों में सुधार लाने तथा विभिन्न संस्थाओं के आधारभूत ढांचे में सुधार लाने हेतु भारतीय चिकित्सा पद्धति तथा होम्योपैथी कालेजों को अनुदान दिया गया है। जड़ी बूटी उद्यान लगाने के लिए भी धन उपलब्ध कराया गया है। भारतीय चिकित्सा पद्धति तथा होम्योपैथी को विभिन्न अनुसंधान परिषदों में अनुसंधान निवेशों में सुधार लाने एवं सुदृढ़ करने पर भी अधिक बल दिया गया है।

अनुसंधान कार्य करने हेतु वित्तीय सहायता के लिए प्राइवेट तथा गैर सरकारी संगठन भी पात्र है।

बंजर भूमि विकास

4271. **श्री श्रवण कुमार पटेल:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पशु-पादप के क्षेत्रों में विकसित करने के लिए वर्ल्ड वाइल्ड फंड फार नेचर-इंडिया ने सशस्त्र बल संगठन के सहयोग से बंजर भूमि के मुख्य क्षेत्रों की पहचान की है;

(ख) यदि हां, तो पूरे देश में अभिनिर्धारित ऐसे स्थलों और उनमें विकसित किए जाने वाले पशु-पादप का राज्य-बार ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस दिशा में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (बंजर भूमि विकास विभाग) में राज्य मंत्री (कर्नल राव राम सिंह): (क) और (ख) वर्ल्ड वाइड फण्ड फॉर नेचर इंडिया सेन्टर फॉर इन्वायरनमेंट एजुकेशन, अहमदाबाद ने सेना के विचार-विमर्श से "सेना जैविक-विविधता संरक्षण कार्यक्रम" संयुक्त रूप से तैयार किया है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत सेना के 20 प्रतिष्ठानों का चयन उनकी जैविक क्षमता को ध्यान में रखकर किया गया है। इनमें से केवल एक प्रतिष्ठान गोलाबारी क्षेत्र होने के कारण बंजरभूमि की श्रेणी में आता है। शेष प्रतिष्ठान या तो छावनी, मिलीटरी फोरमेशन या भण्डार (डिपों) हैं। राष्ट्रीय बंजर भूमि विकास बोर्ड ने हाल ही में अनुदान सहायता योजना के अंतर्गत 1.45 करोड़ रुपये के कुल परिव्यय पर अहमदनगर के निकट के. के. फाइरिंग रेंज में 1500 हैक्टेयर सेना की बंजर भूमि के विकास करने हेतु एक परियोजना अनुमोदित की है। परियोजना आर्मी फाउंडेशन फार इनवारनमेंट कंजरवेशन द्वारा राष्ट्रीय बंजरभूमि विकास बोर्ड को प्रस्तुत की गई थी।

इस परियोजना के अंतर्गत निम्नलिखित प्रजातियो को उगाने का प्रस्ताव है:-

1. नीम	2. सूबबूल
3. कीकर	4. आम
5. इमली	6. अगामिआ
7. शीशम	

इसके अतिरिक्त बंजरभूमि विकास विभाग ने समेकित बंजरभूमि विकास परियोजना स्कीम के अंतर्गत 2231 हैक्टेयर सेना की बंजरभूमि का विकास करने के लिए 1.99 करोड़ रुपये के परिव्यय पर दो परियोजनाएं स्वीकृत की हैं और सेना की 2904 हैक्टेयर बंजरभूमि के विकास करने हेतु 2.75 करोड़ रुपये के कुल परिव्यय पर अनुदान सहायता योजना के अंतर्गत दो परियोजनाएं स्वीकृत की हैं। ये परियोजनाएं नासिक, अहमदनगर और गुडगांव में है।

(ग) के० के० फाइरिंग रेंज, अहमदनगर की परियोजना वर्ष 1994-95 के दौरान अनुमोदित की गई थी। अगले मानसून के बाद ही प्रगति सूचित की जायेगी।

हरियाणा में परिवार कल्याण केन्द्र

4272. **श्री तारा सिंह:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) हरियाणा में कार्यरत परिवार कल्याण केन्द्रों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या 1995-96 के दौरान राज्य में और परिवार कल्याण केन्द्र एवं उप केन्द्र खोले जाएंगे; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) हरियाण राज्य में चल रहे परिवार कल्याण केन्द्रों की संख्या इस प्रकार है:-

(1) जिला स्तरीय प्रसवोत्तर केन्द्र	-	13
(2) उप जिला स्तरीय प्रसवोत्तर केन्द्र	-	20
(3) शहरी परिवार कल्याण केन्द्र	-	19
(4) शहरी स्वास्थ्य चौकियां	-	16
(5) ग्रामीण परिवार कल्याण केन्द्र	-	89

(ख) और (ग) वर्ष 1995-96 के दौरान परिवार कल्याण केन्द्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। 31 दिसम्बर, 1994 की स्थिति के अनुसार 2299 उपकेन्द्र चल रहे हैं। वर्ष 1995-96 के लिए नए उप केन्द्रों के लक्ष्य को अभी योजना आयोग द्वारा अंतिम रूप दिया जाना है।

चयन पद्धति द्वारा पदोन्नति

4273. **श्री वी० श्रीनिवास प्रसाद:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न मंत्रालयों/विभागों में उच्च अधिकारी स्तर पर चयन पद्धति द्वारा पदोन्नति में आरक्षण के लिए माननीय उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालयों के आदेशों को पूर्णत: कार्यान्वित नहीं किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट आल्वा): (क) और (ख) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति/अन्य पिछड़े वर्गों के लिए सीधी भर्ती में आरक्षण सभी समूहों अर्थात् समूह क, ख, ग तथा घ में है। अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लिए वरिष्ठता एवं उपयुक्तता के आधार पर पदोन्नति में सभी समूहों में विभागीय प्रतियोगी परीक्षाओं में समूह ख, ग तथा घ में तथा समूह क के निम्नतम स्तर

तक चयन में उपलब्ध है बशर्ते कि ऐसे पदों पर की गई सीधी भर्ती 75 प्रतिशत से अधिक न हो। अतः आरक्षण का प्रावधान विभिन्न मंत्रालयों/विभागों में उच्चतम स्तर के पदों पर जिन्हें चयन से पदोन्नति द्वारा भरा जाता है, लागू नहीं होता है। समूह "क" के निम्नतम स्तर से ऊपर के पदों पर चयन द्वारा पदोन्नति में आरक्षण के लिए माननीय उच्चतम न्यायालय एवं उच्च न्यायालय के भी कोई सामान्य आदेश नहीं हैं।

गर्भपात के मामले

4274. **श्री तारा सिंहः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या देश में प्रतिवर्ष बड़ी संख्या में गर्भपात के मामले पंजीकृत होते हैं;

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

(ग) गर्भवती महिलाओं के स्वास्थ्य पर गर्भपात के दुष्प्रभाव को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) और (ख) चिकित्सीय गर्भ समापन अधिनियम, 1971 के अधीन किए गए चिकित्सीय गर्भ समापनों की संख्या का ब्यौरा नहीं रखा जाता है।

(ग) सरकार ने उपयुक्त स्वास्थ्यकर परिस्थितियों में अर्हता प्राप्त तथा प्रशिक्षित कार्मिकों द्वारा गर्भ समापन की सेवाएं प्रदान करने हेतु कदम उठाए हैं। चिकित्सीय गर्भ समापनों की सुविधाएं ग्रामीण स्वास्थ्य आधारभूत ढांचें के माध्यम से प्रदान की जा रही है।

परिवार नियोजन कार्यक्रम

4275. **डा० लाल बहादुर रावलः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) परिवार नियोजन कार्यक्रम को और अधिक प्रभावी बनाने के लिए सरकार ने क्या प्रोत्साहन देने का विचार किया है;

(ख) इस समय राज्य-वार/संघ क्षेत्र राज्य-वार जनसंख्या वृद्धि की वर्तमान दर क्या है; और

(ग) यदि हां, तो देश में जनसंख्या की वृद्धि को रोकने के लिए क्या ठोस कदम उठाए जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) महिला नसबंदी/पुरुष नंसबदी करवाने वालों को मजदूरी हानि की क्षतिपूर्ति करने हेतु इस समय केन्द्रीय सरकार द्वारा नगद 100 रु० का मुआवजा प्रदान किया जाता है।

एक, दो या तीन बच्चों वाले केन्द्रीय सरकार के कर्मचारी (विनिर्दिष्ट आयु सीमाओं वाले) बन्ध्यीकरण करवा लेते हैं, व्यक्तिगत वेतन के रूप में एक विशेष वेतनवृद्धि के पात्र हैं जिसे अगली वेतन वृद्धि में समाविष्ट नहीं किया जाता, उन्हें गृह निर्माण अग्रिम की ब्याज दर पर 1/2% की छूट मिलती हो और (ii) बंध्यीकरण/आई.यू.डी. निवेशन के लिए विशेष आकस्मिक अवकाश मिलता है।

(ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) राज्य सरकारों और संघ राज्य प्रशासनों के परामर्श से एक परिणामोन्मुख कार्यनीति तैयार की गयी है और यह कार्यन्वित की जा रही है। इसकी मुख्य विशेषताओं में सेवाओं की गुणवत्ता सुधारना तथा उनको दूर-दराज के क्षेत्रों में पहुंचाना, युवा दपत्तियों के बीच जन्मों में फासला रखने संबंधी उपायों को बढ़ावा देना, कम कार्य निष्पादन वाले 90 जिलों पर उनके जनांकिकीय पैरामीटरों में सुधार लाने हेतु विशेष ध्यान देना और सामाजिक सहभागिता बढ़ाने हेतु स्वैच्छिक तथा गैर-सरकारी संगठनों की शिरकृत तथा मातृ एंव शिशु स्वास्थ्य परिचर्या का संवर्धन करने हेतु उपचार व्यवस्था को सुदृढ़ करना शामिल है।

विवरण

जनांकिकीय संकेतक

क्रं० सं०	राज्य /संघ राज्यक्षेत्र	जनसंख्या (000 में)	वार्षिक घातांकीय वृद्धि दर प्रतिशत		अशोधित जन्मदर	अशोधित मृत्यु दर	स्वभाविक वृद्धि दर
		1991	1981-91	1971-81	1993	1993	1993
1	2	3	4	5	6	7	8
	भारत	846303	2.14	2.22	28.7**	9.3**	19.4**
	प्रमुख राज्य						
1.	अरुणाचल प्रदेश	66508	2.17	2.10	24.3	8.6	15.7
2.	असम	22414	2.17	2.12	29.5	10.2	19.3
3.	बिहार	86374	2.11	2.17	32.0	10.6	21.4

1	2	3	4	5	6	7	8
4.	गुजरात	41310	1.92	2.46	28.0	8.2	19.8
5.	हरियाणा	16464	2.42	2.55	30.9	7.9	23.0
6.	कर्नाटक	44977	1.92	2.39	25.5	8.0	17.5
7.	केरल	29098	1.34	1.77	17.4	6.0	11.4
8	मध्य प्रदेश	66181	2.38	2.27	34.9	12.6	22.3
9.	महाराष्ट्र	78937	2.29	2.21	25.2	7.3	17.9
10.	उड़ीसा	31660	1.83	1.85	27.2	12.2	15.0
11.	पंजाब	20282	1.89	2.16	26.3	7.9	18.4
12.	राजस्थान	44006	2.50	2.87	35.1	9.4	25.7
13.	तमिलनाडु	55859	1.43	1.63	19.5	8.2	11.3
14.	उत्तर प्रदेश	139112	2.27	2.29	36.2	11.6	24.6
15.	पश्चिम बंगाल	68078	2.21	2.10	25.7	7.4	18.3
	छोटे राज्य और संघ राज्यक्षेत्र						
16.	अरूणाचल प्रदेश	865	3.14	3.04	26.0	8.9	19.1
17.	गोवा	1170	1.49	2.37	14.7	6.7	8.0
18.	हिमाचल प्रदेश	5171	1.89	2.15	26.7	8.6	18.1
19.	जम्मू व कश्मीर	7719	2.54	2.58	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध
20.	मणिपुर	1837	2.57	2.83	20.5	4.8	15.7
21.	मेघालय	1775	2.84	2.80	28.5	6.8	21.7
22.	नगालैंड	1209	4.45	4.09	20.0	4.7	15.3
23.	सिक्किम	406	2.51	4.14	24.3	6.9	17.4
24.	त्रिपुरा	2757	2.95	2.79	23.3	6.4	16.9
25.	अंडमान निकोबार द्वीप समूह	281	3.97	4.98	21.6	5.5	16.1
26.	चंडीगढ़	642	3.53	5.67	18.5	2.7	15.8
27.	दादरा व नगर हवेली	138	2.89	3.38	33.6	12.2	21.4
28.	दिल्ली	9421	4.15	4.29	22.7	4.3	18.4
29.	दमण व दीव	102	2.52	2.32	25.3	8.6	16.7
30.	लक्षद्वीप	52	2.51	2.37	25.7	6.2	19.5
31.	मिजोरम	690	3.34	3.99	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध
32.	पांडिचेरी	808	2.90	2.50	15.5	6.3	9.2

स्रोत- (i) कालम 2 से 4 : 1991, जनगणना; (ii) कालम 5 से 7: नमूना पपंजीयन प्रणाली अनुमान।

नोट- **जम्मू व कश्मीर सहित।

आटोमोबाइल उद्योग

4276. **श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आयात शुल्क घटाये जाने से आयात की गयी कारें सस्ती होने की संभावना है;

(ख) यदि हां, तो आयात की गयी प्रत्येक कार की लागत कितनी है; और

(ग) देश में निर्मित अन्य कारों की तुलना में उनकी लागत कितनी होगी?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) जी, हां। तथापि वर्तमान आयात-निर्यात नीति के अनुसार, कारों का आयात नकारात्मक सूची में है।

(ख) और (ग) देश में निर्मित अन्य कारों की तुलना में प्रत्येक आयातित कार की लागत बताना संभव नहीं है।

लघु पोषण-न्यूनता विकृति संबंधी कार्यशाला

4277. **श्री डा० वेंकटेश्वर राव:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के मानव पोषण यूनिट ने लघु पोषण न्यूनता विकृति के निवारण और नियंत्रण पर किसी राष्ट्रीय कार्यशाला का आयोजन किया है;

(ख) यदि हां, तो इस कार्यशाला का उद्देश्य क्या है;

(ग) प्रभावी नीति निर्धारण में यह कार्यशाला कितनी सहायक सिद्ध होगी;

(घ) क्या सरकार ने यह स्पष्ट किया है कि भारत में लगभग 40-50 प्रतिशत बच्चे कुपोषण के कारण मौत के शिकार हो जाते हैं; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार का बच्चों की मृत्यु रोकने हेतु इस संबंध में क्या कदम उठाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) जी, हां।

(ख) इस कार्यशाला का उद्देश्य देश में लघु-पोषण न्यूनता विकार की समस्या की गम्भीरता तथा इसकी रोकथाम तथा नियंत्रण के उपायों के बारे में स्वास्थ्य और परिवार कल्याण प्रशिक्षण केन्द्रों के प्रधानाचार्यों का अभिविन्यास तथा उन्हें सुग्राही वनाना था।

(ग) यह सिफारिश की गयी कि स्वास्थ्य और परिवार कल्याण प्रशिक्षण केन्द्रं लघु-पोषण न्यूनता विकार के घटकों को अपने द्वारा आयोजित किए गए प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों में शामिल करेंगे।

(घ) और (ङ) बच्चों में लघु तथा मध्यम कुपोषण व्याप्त है। सरकार ने बाल मृत्यु में कमी लाने के लिए अनेक कदम उठाए हैं जैसे शिशु जीवन रक्षा तथा सुरक्षित मातृत्व कार्यक्रम, पूरक आहार कार्यक्रम, पोषण विस्तार तथा शिक्षा कार्यक्रम आदि।

गुर्दे की पथरी

4278. **श्री के० प्रधानी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अनेक सरकारी अस्पतालों में शल्य चिकित्सा के बिना गुर्दे की पथरी को हटाने की व्यवस्था करने का है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) यह सुविधा देश के कुछेक सरकारी अस्पतालों में उपलब्ध है। यह सुविधा दिल्ली में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान तथा लोक नायक जय प्रकाश नारायण अस्पतालों में उपलब्ध है।

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के औषधालय

4279. **श्री राम प्रसाद सिंह:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बिहार में इस समय केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के कुल कितने औषधालय कार्यरत हैं;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार राज्य में इनकी संख्या बढ़ाने का है; और

(ग) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ अब तक किन-किन स्थानों का चयन किया गया है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) 8 औषधालय/एकक।

(ख) जी, हाँ।

(ग) इस प्रयोजन हेतु सी० आर० कालोनी, पटना और महालेखापरीक्षक का कार्यालय परिसर रांची, का चयन किया गया है।

गर्भवती महिलाओं की मृत्यु

4280. **श्री सैयद शहाबुददीन:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंग कि:

(क) क्या पूरे देश अथवा कुछ राज्यों में गर्भावस्था एवं प्रसव के दौरान मृत्यु के प्रतिशत के संबंध में कोई अध्ययन किया गया है;

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में उपलब्ध आंकड़े हैं;

(ग) क्या मृत्यु दर को कम करने हेतु कोई योजना शुरू की गई है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) राष्ट्रीय जनसंख्या अध्ययन संस्थान, मुम्बई द्वारा प्रकाशित 'राष्ट्रीय परिवार स्वास्थ्य सर्वेक्षण (रा० प० स्वा० सर्वे०), 1992-93' की रिपोर्ट के अनुसार इस सर्वेक्षण से पूर्व के दो वर्षो की अवधि के दौरान जच्चा मृत्यु दर 100,000 जीवित

पैदा हुए बच्चों के विरूद्ध 420 थी। जच्चा मृत्यु दर के राज्यों/ संघ शासित राज्यों के विश्वसनीय आंकड़ें उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) और (घ) अगस्त 1992 में चाइल्ड सर्वाइवल तथा सुरक्षित मातृत्व कार्यक्रम शुरू किये जाने से जच्चा-बच्चा स्वास्थ्य कार्यक्रम के चल रहे कार्यक्रम को सुदृढ़ बनाया गया है जिसका उद्देश्य महिलाओं तथा बच्चों के स्वास्थ्य स्तर मे सुधार लाना तथा माताओं और शिशुओं की मृत्यु दरों में कमी लाना है। माताओं की रुग्णता तथा मृत्यु दर में कमी लाने के लिए जो कार्यक्रम चलाए गए हैं उनमें टेटनस टाक्साइड के टीके लगाना, गर्भवती महिलाओं में रक्ताल्मता की रोकथाम तथा उपचार के लिए आयरन तथा फालिक एसिड की गोलियां देना, दाइयों को प्रशिक्षण, अपूतिक प्रसव सुनिश्चित करने के लिए दाइयों को किट उपलब्ध करना, जन्म में अन्तराल रखने के तरीकों को बढ़ावा देना तथा प्रसव संबंधी जटिलताओं वाली गर्भवती महिलाओं को आपाती प्रसूती परिचर्या उपलब्ध करने के लिए उप-जिला स्तर की स्वास्थ्य संबंधी संस्थाओं को सुदृढ़ बनाना शामिल है।

विदेशी कम्पनियों की सहायक कम्पनियां

4281. **श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास विदेशी कम्पनियों द्वारा पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कम्पनियों की स्थापना करने सबंधी नीति तैयार करने के लिए कोई प्रस्ताव विचाराधीन है;

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

(ग) क्या इस सहायक कम्पनी को उपभोक्ता सामान के क्षेत्र में अनुमति नहीं दी जा रही है; और इस संबंध में कोई समझौता हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा है?

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही): (क) और (घ) 24, जुलाई 1991 को संसद के दोनों सदनों में रखी गई नयी औद्योगिक नीति के अनुसार 51 प्रतिशत तक विदेशी इक्विटी निवेश प्रस्तावों को कुछ निर्दिष्ट मानदंडो के अधीन नीति के अनुबंध-3 में सूचीबद्ध क्षेत्रों के लिए भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा स्वतः मंजूरी दे दी जाती है। अन्य सभी प्रस्तावों पर जो स्वतः अनुमोदन के मानदंडों के अनुरूप नहीं हैं, सामान्य कार्य पद्धति के अधीन सरकार द्वारा गुणावगुण के आधार पर विचार किया जाता है। समय-समय पर विदेशी निवेश नीति संबधी विभिन्न पहलुओं पर विचार किया जाता है। उपभोक्ता क्षेत्र सहित विदेशी कंपनियों की 100 प्रतिशत सहायक कंपनियों के सबंध में कोई विशिष्ट निर्णय नहीं लिया गया है। किन्तु, उपभोक्ता क्षेत्र में विदेशी निवेश संबंधी अनुमोदन लाभांश संतुलन की शर्त के अधीन है। यहां बाहर जाने वाले लाभांश को निर्दिष्ट अवधि के भीतर निर्यात द्वारा संतुलित करना होता है।

जनसंख्या पर नियंत्रण

4282. **श्री डी० वेंकटेश्वर राव:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय सरकार देश में तेजी से बढ़ रही जनसंख्या पर नियंत्रण रखने के लिए तीन आयामी नीति बना रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या स्वास्थ्य मंत्रालय द्वारा प्रजनन स्वास्थ्य सुविधाओं सहित सूचना, शिक्षा और संचार माध्यमों द्वारा जागरूकता पैदा करने संबंधी सुविधाएं प्रदान की गई है; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में तैयार किए गए ठोस प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (ग) परिवार कल्याण कार्यक्रम के अंतर्गत अपनायी गई नीति के अनुसार सूचना, शिक्षा एवं संचार कार्यकलापों के माध्यम से मांग उत्पन्न करने के अलावा परिवार नियोजन सेवाएं तथा मातृ एंव शिशु स्वास्थ्य परिचर्या प्रदान करना है। राज्य सरकारों तथा संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन के परामर्श से एक कार्य योजना तैयार की गई है तथा इसे कार्यन्वित किया जा रहा है। इसके मुख्य पहलुओं में परिवार नियोजन तथा मातृ एंव शिशु स्वास्थ्य सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार लाना तथा उन्हें दुर्गम क्षेत्रों में पहुंचाना, युवा दम्पतियों में बच्चों के जन्म में अन्तर रखने को बढ़ावा देना, 90 पिछड़े जिलों पर उनके जनांकिकीय पैरामीटरों में सुधार लाने हेतु विशेष ध्यान देना, जीवन संबधी मुददों तथा अंतः वैयक्तिक संचार की गुणवत्ता पर ध्यान देने के लिए सूचना, शिक्षा एवं संचार प्रयासों का पुनरभिविन्यास तथा सामुदायिक भागीदारी का संवर्धन करने हेतु स्वैच्छिक तथा गैर सरकारी संगठनों को शामिल करना तथा मातृ एवं शिशु स्वास्थ्य परिचर्या का संवर्धन करने हेतु उपचार व्यवस्था को सुदृढ़ करना शामिल है।

होम्योपैथिक दवाइयों में अल्कोहल की मात्रा

4283. **श्री के० प्रधानी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सस्ती होम्योपैथी दवाइयों/मदर टिन्चर और देशी शराब के बीच का उपयुक्त अनुपात क्या है ;

(ख) सरकार द्वारा किस मानदण्ड के अनुसार होम्योपैथिक दवाइयों में अल्कोहल की मात्रा 12 प्रतिशत निर्धारित की गई है;

(ग) क्या यह जानने के लिए कोई अध्ययन कराया गया है कि 12 प्रतिशत अल्कोहल सूत्र की सहायता से कितनी होम्योपैथिक दवाइयां और मदर टिन्चर तैयार किए जा सकते हैं; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) अभी तक ऐसा कोई अध्ययन नहीं किया गया है।

(ख) से (घ) दुरूपयोग की संभावना से बचने के लिए यह निर्धारित किया गया है कि 12 प्रतिशत से अधिक एल्कोहल वी/वी (इथिल एल्कोहल) वाली कोई भी होम्योपैथिक औषध 30 मि० ली० से अधिक की पैकिंग अथवा बोतल में पैक और बेची नहीं जाएगी। परन्तु यह 100 मि० ली० से अनधिक पैकिंग अथवा बोतलों में अस्पतालों/ औषधालयों में बेची जा सकती है। भारतीय होम्योपैथिक भेषज संहिता में विभिन्न औषधों की एल्कोहल मात्रा निर्धारित है।

मादा शिशु हत्या

4284. **श्री तारासिंहः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या देश के कुछ राज्यों में मादा शिशु हत्या की दर सर्वाधिक है;

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

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और मादा शिशु हत्या को कम करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोबार): (क) से (ग) महिला व बाल विकास विभाग द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार आन्ध्र प्रदेश, बिहार, गुजरात, हरियाणा, मध्य प्रदेश, पंजाब, राजस्थान तमिलनाडु, तथा उत्तर प्रदेश नौ चुनिंदा राज्यों में मादा शिशु हत्या पर सर्वेक्षण प्रायोजित किया गया है। अध्ययन चल रहा है। देश में महिलाओं एवं बालिकाओ के कल्याण एवं विकास के लिए सरकार द्वारा विभिन्न कार्यक्रम कार्यन्वित किए जा रहे हैं। बालिकाओं के प्रति सकारात्मक दृष्टिकोण बनाने हेतु प्रयास किए जा रहे हैं ताकि उनके प्रति सामाजिक रवैयों में परिवर्तन लाया जा सके। सरकार ने बालिकाओं संबंधी विभिन्न मुददों पर जागरूकता पैदा करने हेतु एक प्रचार अभियान भी शुरू किया है। बालिकाओं को जीवित रखने, उनकी सुरक्षा एंव विकास पर बल देने हेतु बालिकाओं के लिए सार्क दशक (1991 - 2000 ईस्वी) के लिए एक कार्य योजना की गई है।

सेवा निवृत्ति की आयु

4285 **श्री सोमजी भाई डामोरः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या वर्तमान में लेफ्टिनेंट कर्नल/ नौसेना में इसके समकक्ष पद वाले अधिकारी और वायुसेना में समकक्ष पद वाले जी० डी० ड्यूटी अधिकारी बावन वर्ष की आयु पर सेवानिवृत्त होते हैं, जबकि समकक्ष पद वाले फ्लाइंग क्रैच के अधिकारी 50 वर्ष की आयु में सेवा निवृत्त होते हैं;

(ख) यदि हां, तो इस विषमता के क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार द्वारा उपर्युक्त श्रेणियों में सेवा निवृत्ति की आयु में समानता लाने के लिए क्या कदम उठाए गए है/ उठाने का विचार है?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) सेना में लेफ्टिनेंट कर्नल और नौसेना में समकक्ष रैंक के अफसर 52 वर्ष की आयु में सेवानिवृत्त होते हैं। वायुसेना में ग्राउंड डयूटी शाखाओं (तकनीकी, प्रशासन, संभारिकी और लेखा में समकक्ष रैंक के अफसर 52 वर्ष की आयु में सेवा निवृत्त होते हैं। मौसम-विज्ञान और शिक्षा शाखाओं के अफसर 55 वर्ष की आयु में सेवा निवृत्त होते हैं। उड़ान शाखा के अफ्सर 50 वर्ष की आयु में सेवानिवृत्त होते हैं।

(ख) भारतीय वायुसेना में उड़ान शाखा अफसरों की सेवा निवृत्ति-आयु कम रखी गई है चूंकि यह वायुसेना का याधी अंग है और सेना तथा नौसेना से भिन्न रूप में इससे कमीशनप्राप्त अफसर मोर्चे पर आगे रहकर लड़ने वाले अफसर होते है। इसलिए वायुसेना में नौजवान अफसरों को बनाए रखने की जरूरत होती है ताकि इसे लड़ाई के लिए सक्षम बनाए रखा जा सके।

(ग) उड़ान शाखा के अफसरों की सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ाने और कुछ अन्य रैंकों में सेवानिवृत्ति की आयु को युक्तिसंगत बनाए जाने से संबंधित मसला पांचवे केंन्द्रीय वेतन आयोग के पास भेजा गया है।

[हिन्दी]

सशस्त्र बलों के कर्मचारियों और अधिकारियों की शिकायत

4286. **श्री छेदी पासवानः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या सशस्त्र बलों के कर्मचारियों और अधिकारियों ने अपनी शिकायतों की सुनवाई के लिए न्यायालयों की शरण ली है;

(ख) यदि हां, तो तो पिछले तीन वर्षों में ऐसे कितने मामले रहे; और

(ग) सरकार द्वारा विभाग में ही ऐसी उनकी शिकायतों को दूर करने के लिए प्रयास किए गए हैं ताकि उनका मनोबल उंचा रहे?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन): (क) से (ग) सशस्त्र सैन्य बालों के कार्मिकों की व्यक्तिगत शिकायतों का निवारण करने के लिए सेना अधिनियम, नौसेना अधिनियम और वायुसेना अधिनियम तथा इनके अंतर्गत बनाए गए नियमों और विनियमों में पर्याप्त मशीनरी और प्रक्रियाएं निर्धारित की गई हैं। तथापि, कुछ सशस्त्र सैन्य बलों के कार्मिक उनके वास्ते बनाई गई प्रशासनिक मशीनरी और निवारण प्रक्रियाओं के सभी चैनलों से निराश होने के बाद अपने वेतन व सेवाओं तथा उनसे संबद्ध मामलों की शिकायतों का निवारण करने के लिए न्यायालयों में जाते हैं।

गत तीन वर्षों में सशस्त्र सैन्य बलों के कार्मिकों द्वारा विभिन्न उच्च न्यायालयों और उच्चतम न्यायालय में दायर की गई रिट याचिकाओं के विवरण नीचे दिए अनुसार हैं:-

वर्ष	रिट याचिकाओं की संख्या
1992	714
1993	757
1994	1087

सशस्त्र सैन्य बलों के कार्मिकों की जायज शिकायतों के उचित तथा तत्काल निवारण को सुनिश्चित करने के लिए हर संभव प्रयास किए जाते हैं और अलग-अलग मामलों में उनकी गणता के हिसाब से पूर्ण या आंशिक राहत दी जाती है। कुछ सैन्य कार्मिकों द्वारा न्याय पाने के लिए न्यायालयों मे जाने से तीनों सेनाओं के अफसरों और कार्मिकों के मनोबल पर प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ा है।

[अनुवाद]

नोनवोटिंग शेयर

4287. **श्री राम कापसेः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) क्या विधि मंत्रालय ने कम्पनी अधिनियम में संशोधन करने की सिफारिश की है;

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

(ग) क्या कम्पनियों को मंत्रालय की संस्तुति के अनुसार इक्विटी के 25 प्रतिशत तक नॉन-बोटिंग शेअर जारी करने की अनुमति दी गई है?

विधि, न्याय तथा कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) से (ग) वर्तमान में कम्पनी अधिनियम, 1956 में नॉन-बोटिंग शेयर जारी करने के लिए कोई प्रावधान नहीं है। तथापि वाणिज्य मंडलों से सुझाव प्राप्त हुए हैं कि, कम्पनी अधिनियम में नॉन-बोटिंग शेयरों की अवधारणा का समावेश किया जाए। ये सुझाव सरकार के विचाराधीन हैं।

पब्लिक लिमिटेड कम्पनी शुरू करना

4288. **श्री श्रवण कुमार पटेल:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 22 दिसम्बर, 1994 के द हिन्दुस्तान टाइम्स में "रूपीज 42 करोड़ सर्वेंडल अनअर्थड" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में की गई जांचों के निष्कर्ष क्या हैं?

विधि, न्याय तथा कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) जी, हां

(ख) काले धन को आसानी से सफेद धन में बदलने की दृष्टि से अनैतिक तरीकों से अत्यधिक संख्या में पब्लिक लिमिटेड कम्पनियों को चालू करने में कथित सह-अपराधिता के लिए केन्द्रीय जांच ब्यूरो, विशेष अपराध शाखा, कलकत्ता ने श्री पवन कुमार रूईया और अन्य व्यक्तियों के विरूद्ध आपराधिक मामले दर्ज किए हैं। केन्द्रीय जांच ब्यूरो अभी भी इस मामले में जांच कर रहा है।

चुनाव में हिंसा

4289. **श्री लोकनाथ चौधरी:**
श्री अटल बिहारी वाजपेयी
डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:

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

(क) हाल ही में विभिन्न राज्यों में विधान सभा चुनावों में हिंसा, डराने-धमकाने और मतदान केन्द्रों पर कब्जे के राज्यवार कुल कितने मामलों का पता चला हैं;

(ख) इन चुनावों में राज्यवार कितने व्यक्तियों की मृत्यु के समाचार मिले;

(ग) चुनाव केन्द्रों पर कब्जे के ऐसे कुल कितने मामले हुए जिनके लिए पुनर्मतदान के आदेश दिए गए; और

(घ) चुनाव संबंधी हिंसा पर रोक लगाने के लिए सरकार क्या उपचारात्मक कदम उठाएगी?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): (क) से (घ) जानकारी एकत्रित की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

आयुर्वेदिक औषधियां

4290. **श्री राम पूजन पटेल:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने नीम और पीपल के वृक्षों तथा तुलसी के पौधे से आयुर्वेदिक औषधियां बनाने की कोई योजना तैयार की है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) और (ख) इस समय प्रयोग की जा रही तथा निजी क्षेत्र तथा सर्वजनिक क्षेत्र, दोनों मे निर्मित की जा रही अनेक आयुर्वेदिक औषधियों में नीम, पीपल तथा तुलसी के पेड़ों के संघटक होते हैं। तथापि इस प्रकार की और अधिक आयुर्वेदिक दवाइयों का निर्माण करने संबंधी कोई नयी योजना सरकार के विचाराधीन नहीं है। बहरहाल, इस संबंध में अनुसंधान कार्य जारी है।

[अनुवाद]

पेस मेकर

4291. **श्री बोल्ला बुल्ली रामय्या:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निजाम इन्सटीट्युट ऑफ मेडिकल साइन्स (एन० आइ० एम० एस०) ने एक कम वजन वाला कार्डिक पेस-मेकर विकसित कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस पेस-मेकर का डाक्टरी परीक्षण किया गया है;

(ग) यदि हां, तो डाक्टरी परीक्षण का परिणाम क्या है तथा इस पेस-मेकर का अनुमानित मूल्य कितना है; और

(घ) इस पेस-मेकर का उत्पादन कब शुरू हो जाएगा तथा इसका अनुमानित मूल्य कितना है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) से (घ) उपलब्ध सूचना के अनुसार निजाम आयुर्विज्ञान संस्थान, हैदराबाद ने कम वजन वाला हृदय पेस-मेकर विकसित करने संबंधी अपना अनुसंधान अभी पूरा नहीं किया है।

परती भूमि विकास

4292. **श्री गिरधारी लाल भार्गव:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने कि कृपा करेंगे कि:

(क) राजस्थान में परती भूमि के विकास के लिए राष्ट्रीय परती भूमि विकास बोर्ड द्वारा कौन-कौन सी परियोजनाएं शुरू की गई हैं;

(ख) राज्य सरकार द्वारा इस योजना के अंतर्गत कितनी परियोजनाएं केन्द्र सरकार को भेजी गई हैं;

(ग) अब तक कितनी परियोजनाएँ स्वीकृत की गई हैं;

(घ) बचे प्रस्तावों को स्वीकृति न दिए जाने के प्रस्ताव-वार क्या कारण है; और

(ड) ये प्रस्ताव कब तक स्वीकृत हो जायेंगे?

ग्रामीण क्षेत्र और रोजगार मंत्रालय (बंजर भूमि विकास विभाग) में राज्य मंत्री (कर्नल राव राम सिंह): (क) जुलाई 1992 में इसके गठन से लेकर अब तक राष्ट्रीय बंजरभूमि विकास बोर्ड ने निम्नलिखित योजनाओं के अंतर्गत राजस्थान सहित देश के सभी राज्यों में गैर वन क्षेत्र वाली बंजर भूमि का निरंतर विकास करने का कार्य शुरू किया है :

1. समेकित बंजरभूमि विकास परियोजना

2. अनुदान सहायता

3. प्रौधोगिकी विकास विस्तार एवं प्रशिक्षण

4. निवेश संवर्धन योजना

(ख) और (ग) 1992-93 से राज्य सरकार से कुल 18 परियोजनायें प्राप्त हुइं थीं तथा राष्ट्रीय बंजरभूमि विकास बोर्ड द्वारा इन्हें मंजूरी देने हेतु इन पर विचार किया गया। इनमें से 3-5 वर्ष की अवधि की 3277.29 लाख रुपये की लागत वाली परियोजनायें पहले ही मंजूर की जा चुकी हैं। अनुदान सहायता योजना के अंतर्गत परियोजनायें राज्य सरकारों की मार्फत नहीं आती हैं और प्राद्योगिकी विस्तार और विकास के अंतर्गत परियोजनायें विभिन्न अनुसंधान संस्थानों तथा विश्वविद्यालयों से सीधे तौर पर आती हैं और न कि राज्य सरकारों की मार्फत।

निवेश संवर्धन योजना के अंतर्गत राजस्थान राज्य सरकार से एक परियोजना प्राप्त हुई थी जिस पर स्वीकृति हेतु विचार नहीं किया गया था क्योंकि यह योजना की मार्गदर्शिकाओं के अनुकूल नहीं थी।

(घ) और (ङ) समेकित बंजरभूमि विकास परियोजना स्कीम के अंतर्गत 18 परियोजनाओं में से 7 परियोजनाओं को अभी मंजूरी दी जानी है। इन 7 परियोजनाओं में से 5 को इसलिये मंजूरी नहीं दी जा सकती क्योंकि इन परियोजनाओं में कुछ खामियां थी। राष्ट्रीय बंजरभूमि विकास बोर्ड की टिप्पणियां राज्य सरकार को भेज दी गई थीं जिनके संबंध में प्रत्युत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है। शेष 2 परियोजनायें समेकित बंजरभूमि विकास परियोजना स्कीम के अंतर्गत एक ही जिले की दूसरी परियोजनायें है और विभाग के नीति संबंधी निर्णय के अनुसार सामान्यतया एक जिले की दूसरी परियोजना पर मंजूरी हेतु विचार नहीं किया जाता है।

खसरे का उन्मूलन

4293. **श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसी:** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक राज्य से खसरे के कितने मामलों का पता चला है;

(ख) क्या सरकार का विचार खसरे के उन्मूलन के लिए नए सिरे से प्रयास करने का है;

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

(घ) जिन बच्चों को खसरे का टीका नहीं लगाया गया है उन्हें कब तक टीका लगाया जाएगा?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री पवन सिंह घाटोवार): (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) से (घ) 1992 में शुरू किया गया शिशु जीवन रक्षा एंव सुरक्षित मातृत्व कार्यक्रम खसरा रोग प्रतिरक्षण सहित रोग प्रतिरक्षण की कवरेज में वृद्धि करने हेतु व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम में समाविष्ट है। खसरे का उन्मूलन करने संबंधी कोई लक्ष्य नहीं है।

विवरण

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	सूचित खसरे के रोगियों की संख्या		
		1991	1992	1993
1.	आंध्र प्रदेश	4436	2382	2818
2	अरूणाचल प्रदेश	1293	580	1740
3.	असम	6060	5778	2566
4.	बिहार	+	+	+
5.	गोआ	138	132	113
6.	गुजरात	6388	10065	905
7.	हरियाणा	581	426	74
8.	हिमाचल प्रदेश	284	1205	1518
9.	जम्मू और कश्मीर	1896	8187	2114
10.	कर्नाटक	3062	2301	2845

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	सूचित खसरे के रोगियों की संख्या		
		1991	1992	1993
11.	केरल	12531	11088	12758
12.	मध्य प्रदेश	3903	2636	2856
13.	महाराष्ट्र	6820	11319	7790
14.	मणिपुर	434	459	400
15.	मेघालय	3483	2516	7641
16.	मिजोरम	711	560	198
17.	नागालैंड	457	678	1061
18.	उड़ीसा	5880	3602	4674
19.	पंजाब	195	82	46
20.	राजस्थान	2072	1417	1194
21.	सिक्किम	506	296	995
22.	तमिलनाडु	7334	4873	2655
23.	त्रिपुरा	727	964	775
24.	उत्तर प्रदेश	2118	6416	4866
25.	पश्चिम बंगाल	5796	7403	980
26.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	330	4632	191
27.	चंडीगढ़	103	+	+
28.	दादरा व नागर हवेली	92	89	22
29.	दमन व दीव	52	54	4
30.	दिल्ली	1902	1975	1238
31.	लक्षद्वीप	43	56	9
32.	पांडिचेरी	28	14	4
कुल		79655	92185	65077

+अनुपलब्ध

स्रोत: केन्द्रीय स्वास्थ्य आसूचना ब्यूरो

लम्बे समय से लम्बित मामले

4294. **श्री राजनाथ सोनकर शास्त्रीः** क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) आज की तिथि तक उच्चतम न्यायालय में कितने मामले लम्बित पड़े हैं;

(ख) ये मामले कब से लम्बित पड़े हुए हैं और इनमें से कितने मामले स्वीकृति की अवस्था में लम्बित पड़े हैं;

(ग) क्या ये मामले उच्चतम न्यायालय में न्यायाधीशों की कमी के कारण लम्बित हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का न्यायाधीशों की संख्या में वृद्धि करने का विचार है; और

(ड) यदि नहीं, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए/उठाये जाने का विचार है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भाद्राज):

वास्तव में फाइल किए गए (विस्तारित नहीं)

(क)	ग्रहण किए जाने वाले मामले (1.4.1995 को यथाविद्यमान)	26043	
	नियमिम मामले (1.4.1995 को यथाविद्यमान)	2193	
(ख)	5 वर्ष से अधिक अवधि के लंबित मामले	**नियमित मामले**	**ग्रहण किए जाने वाले मामले**
		11110	6223

(ग) और (घ) जी नहीं।

(ड) उच्चतम न्यायालय की रजिस्ट्री ने सूचित किया है कि उच्चतम न्यायालय में मामलों के शीघ्र निपटारे के लिए निम्नलिखित कार्रवाई की जा रही है। (i) सूचीबद्ध करने की प्रक्रिया को कारगार बनाया जा रहा है जिससे कि "न्यायालय के कारबार की व्यवस्था इस प्रकार की जाए ताकि पुराने मामलों को और अधिक पुराना होने और नए मामलों की पुर्विक्ता मिलने की स्थिति से बचा जा सके।" कम्प्यूटर का प्रयोग करके सभी तैयार अपीलों से संबंधित आंकड़ों को कालानुक्रम से दर्ज किया जा रहा है और मामलों को कालानुक्रम में सूचीबद्ध करने और यह देखने का प्रयास किया जा रहा है कि पुराने मामलों को यथासंभव शीघ्र निपटाया जा सके।

एक समान विवाद्यक वाले मामलों को समूहबद्ध करके एक ही न्यायपीठ के समक्ष सुनवाई के लिए रखा जा रहा है। न्यायपीठों का गठन इस प्रकार किया जा रहा है जिससे कि वे लंबी अवधि तक कार्य कर सकें और कार्य को इस प्रकार आंबंटित किया जा रहा है जिससे कि समान मामले एक ही न्यायपीठ के समक्ष रखे जा सकें।

लंबित मामलों की स्थिति को निरंतर मानिटर किया जाता है और कार्य सूची तथा न्यायपीठों के गठन को इस प्रकार व्यवस्थित किया जाता है जिससे कि विनिश्चिय देने की प्रक्रिया पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना अधिक से अधिक मामलों को निपटाया जा सके।

12.00 मध्यान्ह

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (लखनऊ) : ऑल-इंडिया रेडियो के विभिन्न केन्द्रों पर जो एनाउंसर्स का काम करते हैं उनकी संख्या एक हजार से ज्यादा है। अपने सधे हुए कंठ से वे एक बड़े दायित्व का निर्वाह करते हैं। लेकिन इस सरकार ने उनके साथ न्याय नहीं किया है। सन् 1949 से इन एनाउंसर्स का कोई कैडर नहीं है, प्रमोशन की कोई व्यवस्था नहीं है। वे एक ही स्थान पर पड़े सड़ रहे हैं, कुंठा से भरे हुए हैं। परिणाम यह हो रहा है कि उनमें असंतोष फैल रहा है। सुप्रीम-कोर्ट के फैसले को भी इस सरकार ने एनाउंसर्स के संबंध में लागू नहीं किया है। यह फैसला मार्च 1990 में हुआ था और सुप्रीम कोर्ट ने सरकार से कहा था कि 6 मार्च 1982 से इन एनाउंसर्स को नियमित सिविल कर्मचारी के रूप में घोषित किया जाए और उसके अनुसार ही इनके साथ व्यवहार किया जाए। आकाशवाणी महानिदेशालय ने 1991 में एक आदेश जारी किया, मगर उसका पालन नहीं हुआ और नतीजा यह है कि 1949 से ये इन हजार एनाउंसर्स का वर्ग बिना किसी प्रमोशन के, बिना किसी कैडर की सुविधा के पड़ा हुआ है। अभी उनका दिल्ली में एक सम्मेलन हुआ था और उन्होंने अपनी बिगड़ी हुई स्थिति की तरफ सरकार का ध्यान खींचा है। मेरी मांग है कि रेडियो के उद्घोषकों के लिए शीघ्र ही भर्ती और प्रमोशन के लिए नियम बनाए जाएं जिससे एनाउंसर्स के लिए प्रोडक्शन असिसटेंट, स्क्रिप्ट राइटर, फार्म रेडियो रिपोर्टर, फील्ड रिपोर्टर तथा सहायक संपादक बनने के द्वार खुल सकें।

श्री राम शरण यादव (खगरिया) : कल मेरे जिले खगरिया में महिला विधायक पर अत्याचार के जो आरोप हमारी सदस्या ने लगाए हैं वे निराधार, असत्य और सदन को गुमराह करने वाले हैं। मैं आपके सामने साफ-साफ कह देना चाहता हूँ कि घटना कि स्थिति को ये नहीं जानती हैं और निराधार आरोप लगा रही हैं।

मैं माननीय सदस्या को चुनौती देता हूँ कि सदन की एक कमेटी बनाई जाये और आपकी बात की जांच की जाये। जो भी दोषी पाया जाये उसके खिलाफ कड़ी कारवाई की जाये।

प्रो. रीता वर्मा (धनबाद) : ठीक है।

श्री राम शरण यादव : पहले मेरी बात सुन लीजिये। अध्यक्ष महोदय, सत्य यह है कि संसारपुर के पेट्रोल पम्प पर मेरी जीप तेल भरवाकर नेशनल हाईवे पर निकल रही थी कि एक मारूति वैन जिसमें कुछ महिलायें भी थीं, वह भी तेल भरवाने आई। उस वैन ने टर्न लिया, लेकिन उसका चालक टर्निंग पर गाड़ी संभाल नहीं सका। उसने मेरी गाड़ी से टक्कर मारी और वह गाड़ी पलट गई। ... **(व्यवधान)** ... आप सुन लीजिये। अध्यक्ष महोदय, हम आपसे आग्रह करेंगे कि सदन की कमेटी बनाई जाये। इन्होंने कल कहा कि बच्चों को पीटा गया, औरतों को पीटा गया। यह बात निराधार है। अगर इनको पीटा गया है तो उनको इंजरी भी हुई होगी और वे अस्पताल भी गये होंगे, वहां रिकार्ड होगा। यह भी देखा जाये। मेरा ड्राइवर गाड़ी लेकर जा रहा था तो गाड़ी को कैप्चर कर लिया और कहा कि एक्सीडेंट हुआ है इसलिए इसको थाने लेकर जायेंगे। अतः उसको थाने में जमा करा दिया गया। उसके बाद महिला विधायक ने चेन छीनने का और फायर करने का मुकदमा दायर किया, जो असत्य साबित हुआ। इन्होंने यह भी कहा कि उनको चुनाव से पहले जान से मारने की धमकी दी गई और बाद में भी दी गई। यह भी कहा कि चन्द्रमुखी कहां है, यह कहकर उनको खोजा जा रहा था। यह विचारणीय प्रश्न है। जिसको पहले धमकाया गया हो, उस क्षेत्र से चुनाव लड़ चुका है उसी का नाम लेकर दिन में उसको ढूंढ़ा जाये कि वह कहां है, यह सरासर असत्य है और सदन को गुमराह किया जा रहा है।

हमारे मित्र माननीय शरदजी ने भी कहा कि यह बात सत्य मालूम पड़ती है, जैसे कि वे उस घटना के साक्षी हों। वे सामाजिक न्याय का नारा देने वाले नेता हैं। क्या एकतरफा बात सुनकर ही मान जायेंगे और कहेंगे कि उसको गिरफ्तार करो और फांसी दे दो ? यह अन्याय है। ऐसे ही राम विलासजी ने भी कहा। मैं इनसे जानना चाहता हूँ कि आपका जिला है और आपने कहा कि कांग्रेसी उम्मीदवार था, आपको मालूम नहीं कांग्रेस का उम्मीदवार कौन है और किस पार्टी का वह उम्मीदवार है। आप इतने बड़े नेता हैं, देश की बात करते हैं, लेकिन अपने घर का आपको मालूम नहीं है। महिलाओं के बाबत कहा कि उन पर अत्याचार हुआ*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं इसे कार्यवाही वृतांत से निकाल दूंगा।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्रीमती रीता वर्मा : अध्यक्ष महोदय, जब आपके सामने महिलाओं का इतना अपमान हो रहा है तो वहां क्या हुआ होगा ?

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह कार्यवाही वृतांत में नहीं जायेगा। बस हो गया, एक्सप्लेनेशन दे दिया है।

[हिन्दी]

श्री राम शरण यादव : अध्यक्ष महोदय, मेरा एक मेन प्वांयट है। मेरा लड़का एक दोस्त के यहां चाय पी रहा था। उसे नहीं मालूम था कि यह घटना कैसे हुई है? यह **(व्यवधान)** *महिला मेरे लड़के के दोस्त के यहां गयी, मेरे लड़के को बेइज्जत किया, उसे गाली दिया और बुरा सुलूक किया जिससे उसकी मानहानि हुई। इस बात को दो आदमियों ने देखा। इस बात का एक्सप्लेनेशन होना चाहिये। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस मामले की जांच के लिये एक संसदीय समिति गठित की जाये और जिन लोगों ने इस बात का असत्य प्रचार किया है, उनको गिरफ्तार किया जाये। उन पर केस चलाया जाये ... **(व्यवधान)** अध्यक्ष महोदय, इसकी इन्क्वायरी करने के लिये संसदीय समिति बनायी जाये।

प्रो॰ रीता वर्मा : अध्यक्ष महोदय, बिल्कुल समिति बनायी जाये।

श्री राम शरण यादव : अध्यक्ष महोदय, मेरी यही मांग है ...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

श्री विजय कृष्ण हान्डिक (जोरहाट) : अध्यक्ष महोदय, पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों के लिए यह एक गहरी चिंता का मामला है कि हवाई सुरक्षा मापदंड एअरलाइंस में सुनिश्चित नहीं है। उदाहरणस्वरूप 30 अप्रैल को वायुयान या आई सी-213 उड़ान को जोरहाट में वायु यातायात नियंत्रण प्रणाली में खराबी के कारण दूसरे रास्ते से भेजा जाना पड़ा। इससे यात्री तथा कर्मीदल को संभव मुसीबत में पड़ सकते है और वाणिज्यिक पायलट काफी समय से यह शिकायत करते रहे हैं कि पूर्वोतर क्षेत्र में वायुयानों में समुचित व्यवस्था नहीं हैं। इसके अतिरिक्त अनेक क्षेत्रों में निर्धारित उड़ानों में अत्याधिक कमी कर दी गयी है और गुवाहाटी इम्फाल क्षेत्र को सभी क्षेत्रों में निजी वायु सेवाओं के साथ कोई वैकल्पिक व्यवस्था किये बगैर बंद किये जाने का विचार है। ऊपरी असम, नागालैंड और अरूणाचल के पूर्वी भाग अभी भी गुवाहाटी से वायु मार्ग से जुड़े हुए नहीं हैं। यद्यपि यहां कई वर्षों तक उड़ानें चलती थीं। आजकल पूर्वोत्तर क्षेत्र में नागर विमानन विभाग के कार्यकरण में पूर्ण अव्यवस्था है। जो थर्ड लेवल एयरलाइन सेवा इस प्रकार के क्षेत्रों के लिए बनाई गई थी उसे बंद कर दिया और वह एक मजाक बन गयी और इससे भी बड़ी हास्यास्पद स्थिति आने वाली है क्योंकि निजी हवाई कंपनियाँ उन क्षेत्रों में जहाँ पर लाभ कम होता है विमान चलाने से इंकार कर रही है। यद्यपि इस शर्त पर उन्हें ट्रंक लाइनें और अन्य लाभ पहुंचाने वाली लाइनें दी गई हैं। मैं एक प्रश्न के बाद ही अपनी बात समाप्त करता हूँ। क्या परायेपन की भावना से दुखी और विद्रोहीपन से व्यथित और निराशा से थके मांदे इस क्षेत्र के लोग भविष्य में अच्छे दिनों की आशा करेंगे? वे इसका उत्तर चाहते हैं, और केवल मैं इसी मांग को उठा रहा हूँ।

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : दुर्भाग्यवश ऐसी भावनाएं हमारे देश में बढ़ रही हैं। उनकी अपेक्षाएं न्यायोचित हैं। यदि सरकार पूर्वोत्तर भारत और असम के इन क्षेत्रों की ओर ध्यान नहीं देती है तो प्रत्येक व्यक्ति अपने को पराया महसूस करेगा। इससे हमारी अखंडता को मदद नहीं मिल रही है। अतः सरकार को इस बहुत ही गंभीर मामले को देखना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : मेरा विश्वास है कि सरकार ने इस बात को नोट कर लिया है। सरकार इस मामले में ध्यान देगी।

[हिन्दी]

श्री छेदी पासवान (सासाराम): अध्यक्ष महोदय, बिहार के मजदूर रोजगार की तलाश में बड़ी संख्या में दिल्ली में बसे हुए हैं जो दिल्ली के विकास और निर्माण में अपना खून-पसीना एक करके अपना समय बर्बाद करते हैं, अपने परिवार का जीवन-यापन कर रहे हैं लेकिन दिल्ली सरकार द्वारा उनको रोजगार न देकर उनको झुग्गी झोंपड़ियों से भगाया जा रहा है। एक तरफ बाबरी मस्जिद को तोड़कर मुसलमानों के दिलों को तोड़ा और दूसरी तरफ बिहारी हिन्दुओं को यहां से भगाकर उनके दिलों को भी तोड़ा जा रहा है। उन बिहारी हिन्दुओं के रहने के लिये न कोई व्यवस्था दिल्ली की बी०जे०पी० सरकार कर रही है और न उनको राशन

*सभापति के आदेशानुसार कार्यवाही वृत्तान्त से निकाल दिया गया।

कार्ड दे रही है। मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से मांग करता हूँ कि इस मामले में तत्काल कार्यवाही करे और उनके रहने के लिये आवास की व्यवस्था करे और उन लोगों को राशन कार्ड जारी करे। जब चुनाव होता है तो हिन्दुओं की धार्मिक भावनाओं को भड़का कर बी०जे०पी० वोट मांगने के लिये जाती है।

बिहारी हिन्दुओं को बड़े पैमाने पर भगाया जा रहा है। इससे बिहारी हिन्दुओं में बड़े पैमाने पर क्षोभ है। मैं केन्द्रीय सरकार से मांग करता हूँ कि इस मामले पर एक समिति बनाकर इसकी जांच करवाई जाए और केन्द्र सरकार इसके लिए उचित कारवाई करे ...(**व्यवधान**)

श्री कालका दास (करौल बाग) : दिल्ली सरकार ने तो प्रस्ताव किया है कि जो अनॉथराइज़्ड कालोनियां बनी हैं, उनको रेगुलराइज़ किया जाए ...(**व्यवधान**)

अध्यक्ष महोदय : खण्डूरी जी आप बैठ जाइए। सूर्य नारायण यादव जी, आप बैठ जाइए।

[अनुवाद]

सभा में कुछ व्यवस्था होने दीजिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है।

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान (रोसेड़ा) : अध्यक्ष जी, पिछले महीने काफी चुनाव हुए और अगले साल लोक सभा के चुनाव भी होने वाले हैं। पीपल्स रिप्रजेंटेशन ऐक्ट में संशोधन का मामला बहुत गंभीर मामला है और अभी हमने पिछले दिनों देखा कि असेम्बली के चुनाव समय पर नहीं हो पाए। महीनों तक चुनाव का मुद्दा चलता रहा। जो ऐक्सपेण्डीचर का मामला था, वह भी 20 दिन में 1,35,000 रुपए खर्च करने की बात थी परंतु वह सीमा 60 दिन के लिए भी चली। इस तरह से पीपल्स रिप्रजेण्टेशन में और चुनाव प्रक्रिया में सुधार का मामला काफी दिनों से उठता रहा है। लोक सभा के चुनाव नज़दीक हैं। पिछली बार सरकार ने विशेष सत्र बुलाया था और उसमें यह विचार किया गया था कि सभी राजनीतिक दलों के नेताओं से बातचीत करके इसका कुछ न कुछ रास्ता निकाला जाएगा। लेकिन पीपल्स रिप्रजेण्टेशन ऐक्ट में जो संशोधन होने वाला था, उसके लिए भी सरकार विधेयक पेश नहीं कर पायी और पूरे देश में उसके संबंध में काफी चर्चा हुई। मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार के दिमाग में इस तरह की योजना है कि जिस बिल को सरकार पेश नहीं कर पायी है, हो सकता है कि कुछ मुद्दों पर मामला सुप्रीम कोर्ट में लंबित है। मैं उन मुद्दों को नहीं छेड़ना चाहता हूँ लेकिन पीपल्स रिप्रजेण्टेशन ऐक्ट में संशोधन करने का जो मामला था, सिर्फ एक मल्टी मेम्बर कमीशन को छोड़कर जो और दूसरे मुद्दे हैं, क्या इन मुद्दों के संबंध में सरकार ने कोई मन बनाया है और संसद का जो बजट सत्र है, इस सत्र में सरकार इस तरह का कोई संशोधन लाने वाली है या नहीं ? हम सरकार से मांग करते हैं कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है और इस मुद्दे को सरकार गंभीरता से ले और संसद के इस सत्र में इसके लिए संविधान विधेयक पेश करने का काम करे। विद्याचरण शुक्ल जी यहां बैठे हुए हैं और विधि मंत्री भी बैठे हुए हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इस पर गंभीरता से विचार कर सदन को इस बारे में आश्वस्त किया जाए।

[अनुवाद]

श्रीमती सुशीला गोपालन (चिरायिनाकिल) : महोदय, मछुआरों ने कल से देशभर में आन्दोलन शुरू कर दिया है। उनके नेता पोरबंदर में अनशन पर हैं। वे यहां के एक हाउस के पास सत्याग्रह पर बैठे हुए हैं। 225 मछुवाही जलपोतों के लिए लाइसैंस मंजूर किये गये हैं और वे मछली पकड़ रहे हैं। इसके परिणामस्वरूप परम्परागत मछुआरों के लिए मछली पकड़ने के लिए मछलियों में बहुत कमी भी आई है। वे आन्दोलन कर रहे हैं। वास्तव में वे निराश है तथा उत्तेजित हैं और भारत के संपूर्ण तटीय राज्यों में काई भी घटना घट सकती है। महाराष्ट्र, गोवा, केरल, तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश और कर्नाटक ये सभी राज्य इससे घबराये हुए हैं। मछली बहुत महंगी हो गयी है और इन निर्धन मछुआरों के लिए कोई कार्य नहीं है। वहां 22 लाख मछुआरे हैं। उनके साथ क्या होने जा रहा है? अतः सरकार को तुरंत उनके नेताओं को बुलाकर उनके साथ बातचीत करनी चाहिए और वह विदेशी जलपोतों को दिये गये लाइसेंस तत्काल रद्द किए जायें। ...(**व्यवधान**)

श्री श्रीकांत जेना (कटक) : अध्यक्ष महोदय, यह एक बहुत महत्वपूर्ण मामला है और सरकार को इस मामले का तुरंत उत्तर देना चाहिए क्योंकि पूरे समुद्रतटीय क्षेत्र के मछआरे उत्तेजित हैं। गहरे समुद्र के जलपोत हिन्द महासागर को पार करते हैं। परम्परागत मछुआरे हड़ताल पर हैं। पूरे समुद्रतटीय क्षेत्र में यह एक समस्या बन गयी है।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने इसे बहुत अच्छी तरह से किया है। आप उन्हें क्यों परेशान करते हैं ?

(व्यवधान)

श्री श्रीकांत जेना : मैं उन्हें परेशान नहीं कर रहा हूँ। सरकार को इसका उत्तर देना चाहिए। कल भी यह मामला उठाया गया था लेकिन सरकार पूरी तरह खामोश थी ... (**व्यवधान**)

अध्यक्ष महोदय : यह कार्यवाही वृत्तांत में नहीं जायेगा।

(व्यवधान)*

श्री सुधीर सामंत (राजापुर) : महोदय, लाखों मछुआरे हड़ताल पर हैं। .
(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जायेगा।

(व्यवधान)*

श्री शरद दिघे (मुम्बई उत्तर मध्य) : अध्यक्ष महोदय, मैं इस सभा तथा साथ ही साथ सरकार की जानकारी में यह बात लाना चाहता हूँ कि मुम्बई में बी.ए. आर.सी. के कर्मचारियों के संबंध में एक उग्र आंदोलन चल रहा है और जिसके परिणामस्वरूप शुक्रवार 21 अप्रैल 1995 से केन्द्रीय नेताओं ने अनिश्चित कालीन भूख हड़ताल कर दिया है। आंदोलन परमाणु ऊर्जा विभाग के उस पूर्णतः अनुचित और एकपक्षीय निर्णय के विरूद्ध है, जिसके तहत विभाग ने अपने नियंत्रणाधीन विभिन्न टाइप के फ्लैटों की श्रेणियां बदल दी हैं और आबंटन के नियमों को अपनी मर्जी से बदल दिया गया है। इन नियमों को बदला गया था। और यूनियनों ने इस मामले पर चर्चा करने के लिए अनुरोध किया था लेकिन उन्हें कोई और समय नहीं दिया गया और श्रेणियों में परिवर्तन कर दिया गया है। विभाग का यह पुनःश्रेणीकरण का आदेश वास्तव में अनुचित निरंकुश और दुर्भावपूर्ण था। इससे (सी-1 टाईप के 548 फ्लैट) जिसके लिए 2200 से 2799 रुपये वेतन पाने वाले) "डी" टाइप हो गये (जिनके लिए 2800 से 3599 रुपये वेतन पाने वाले पात्र थे)।

*कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया गया।

अतः निम्न वेतन श्रेणी के कर्मचारी ठगे से रह गए और उनसे जो लूटा गया, उस लूट को उच्च वेतन श्रेणी के कर्मचारियों अर्थात परमाणु ऊर्जा विभाग के उच्चतम वेतन श्रेणी के अधिकारी को सौंप दिया गया है। अतः कर्मचारी बहुत उत्तेजित हैं और 21 अप्रैल, 1995 को एक अनिश्चितकालीन भूख हड़ताल शुरू की गई थी। मेरे ही दखल देने पर भूख हड़ताल समाप्त कर दी गई थी। यह मेरे द्वारा यह आश्वासन देने पर समाप्त की गई कि इस मामले को संसद में उठाया जायेगा और मैं इस मामले को विभाग के साथ भी उठाऊंगा।

अतः मैं परमाणु ऊर्जा मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि वह बी.ए.आर. सी. के कर्मचारियों और अखिल भारतीय परमाणु ऊर्जा कर्मचारी समन्वय समिति के कर्मचारियों के गंभीर विवाद को देखें। यह समन्वय समिति परमाणु ऊर्जा की विभिन्न एसोसिएशनों, यूनियनों तथा इसके संघटक एककों द्वारा गठित की गयी है ...(**व्यवधान**)

श्री वासुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, मैंने मामले को शुक्रवार को उठाया था। मंत्री महोदय को हस्तक्षेप करना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री जसवन्त सिंह (चित्तौड़गढ़) : अध्यक्ष जी, मैं सदन का ध्यान एक ऐसे मुद्दे की ओर खींचना चाहूँगा जो मेरे विचार में बहुत ही अप्रत्याशित घटना है। सुप्रीम कोर्ट द्वारा किसी राज्य की पुलिस के अफसरों को पहली बार सजा देकर जेल भेजा गया है, यह अपने आप में गंभीर मामला है।

एक माननीय सदस्य : अच्छा हुआ।

श्री जसवन्त सिंह : अच्छा हुआ या बुरा हुआ, मैं उसमें नहीं जाना चाहता। आज किसी राज्य के पुलिस अफसर राज्य के कहने पर और राजनीति से प्रेरित होकर ऐसे कदम उठायें कि सुप्रीम कोर्ट को बाध्य होकर उनको जेल भेजना पड़े तो यह अपने आप में बहुत गंभीर मामला है। मैं चाहूँगा कि सरकार इसके ऊपर ध्यान दे और हमें तथ्य बताये।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी : एक राज्य की पुलिस दूसरे राज्य में जाकर लोगों को मार रही है।

[हिन्दी]

श्री जसवन्त सिंह : यह भी है, क्योंकि उसके साथ बहुत सी बातें जुड़ी हुई हैं। जैसा मेरे मित्र ने कहा कि एक राज्य की पुलिस दूसरे राज्य में जाकर अपनी मनमानी कर लेती है, लोगों को मार देती है तो जो अराजकता पुलिस के नाम पर या पुलिस में जो अराजकता फैल गयी है शायद यह उसका द्योतक है।

इसलिये यह आवश्यक हो जाता है कि सरकार या गृह मंत्री हमें बताये कि हरियाणा में क्या हो रहा है और वहां के पुलिस अधिकारी सुप्रीम कोर्ट द्वारा क्यों जेल भेजे जा रहे हैं। जहां तक मुझे याद है, एक बार पहले ऐसा हुआ था कि हरियाणा के दो पुलिस कर्मचारियों की वजह से वहां एक सरकार गिर गई थी लेकिन मैं उसका उल्लेख यहां नहीं करना चाहता परन्तु आज हरियाणा के पुलिस अधिकारियों को सुप्रीम कोर्ट द्वारा जेल भेजा जाना कोई छोटी बात नहीं है। सरकार को इस मामले पर अवश्य सफाई देनी चाहिये।

श्री अमर पाल सिंह (मेरठ) : अध्यक्ष जी, मेरे निर्वाचन क्षेत्र के ग्राम किशोरपुर में तपेश्वरी देवी मंदिर के पास, पांडव स्थली हस्तिनापुर के निकट, दिनांक 15 अप्रैल, 1995 को ग्रामवासियों को मिट्टी खोदते हुये एक कलश मिला, जिसमें 14.5 किलो, सोने की अशर्फियां, दो कड़े तथा एक हीरे का हार था। इसकी जानकारी पुरातत्व विभाग के श्री हरि राम शर्मा को मिलने के बाद, उन्होंने स्थानीय थाने में इसकी एफ.आई.आर. दर्ज कराई। मान्यवर, पुलिस ने वहां यद्यपि 44 अशर्फियां बरामद कीं लेकिन सरकारी खजाने में मात्र 4 अशर्फियां ही जमा की गयीं। इसके पश्चात् ग्रामवासियों ने 18 अशर्फियां और मेरठ परिक्षेत्र के कमिश्नर के माध्यम से जमा कराई हैं। कुल 14.5 किलो, अशर्फियों, दो कड़े तथा एक हार के बदले सरकारी खजाने में मात्र 22 अशर्फियां जमा कराई गयी हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि यह देश की सांस्कृतिक धरोहर है तथा देश की सम्पत्ति है।

अतः मैं भारत सरकार के गृह मंत्रालय से मांग करता हूँ कि इस मामले की उच्च-स्तरीय जांच कराई जाये ताकि समस्त सोना बरामद हो सके।

डा० रमेश चन्द तोमर (हापुड़) : अध्यक्ष जी, मेरे संसदीय क्षेत्र में डीजल, पैट्रोल और गैस की भारी कमी है। आजकल किसान का कटाई का समय है और ईख की बोआई का समय चल रहा है लेकिन डीजल न मिलने से किसान के सामने कठिनाइयां पैदा हो रही हैं। पैट्रोल पंपों पर लंबी लंबी कतारें ट्रैक्टरों और ट्रकों की देखी जा सकती हैं। इतना ही नहीं, दिल्ली लखनऊ राजमार्ग ट्रैक्टरों और ट्रकों की लंबी लाईन के कारण अवरूद्ध हो गया है। डीजल बिल्कुल नहीं मिल रहा है जिससे किसानों को बहुत परेशानी का सामना करना पड़ रहा है।

इसलिये मैं आपके माध्यम से पैट्रोलियम मंत्रीजी से प्रार्थना करता हूँ कि किसानों को उचित मात्रा में डीजल उपलब्ध कराये जाने के लिये आवश्यक व्यवस्था की जाये ताकि उन्हें राहत मिल सके, किसान कटाई का काम कर सके और ईख की बोआई भी ठीक प्रकार से की जा सके। धन्यवाद।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं यह चाहूँगा कि सरकार जिलों में ही नहीं बल्कि देश के अन्य भागों में भी डीजल और पैट्रोल की उपलब्धता के संबंध में एक वक्तव्य दे।

12.29 म० प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार यादव (नालन्दा) : उपाध्यक्ष जी, हमारे यहां बिहार में अभी गर्मी का मौसम शुरू हुआ है लेकिन इसके साथ साथ पेयजल का भारी संकट पैदा हो गया है। गांवों से लोग कुएं और तालाब सूखने के कारण अन्यत्र जा रहे हैं। तीन-तीन और चार-चार दिनों तक बिजली नहीं मिल पाती है जिससे जानवर तो बड़ी तादाद में मर ही रहे हैं, ग्रामीण लोग भी बड़ी संख्या में शहरों की तरफ भाग कर आ रहे हैं।

मैं सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि राज्य सरकार के पास इतने बड़े संकट का सामना करने की सामर्थ्य नहीं है, उसके लिए आर्थिक साधन जुटाना संभव नहीं है, इसलिये बड़े पैमाने पर बिहार राज्य को संकट-ग्रस्त क्षेत्रों में चापाकल के लिए धन मुहैया कराया जाये, कुंए खोदने के लिये धन मुहैया कराया जाये और बकाया का सवाल उठाये बिना, सैन्ट्रल ग्रिड से पूरे गर्मी के मौसम तक बिजली की आपूर्ति की गारंटी की जाये, यही मेरा निवेदन है।

श्री हरि केवल प्रसाद (सलेमपुर) : उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार का ध्यान एक महत्वपूर्ण प्रश्न की ओर दिलाना चाहता हूँ। वैसे तो पूरे देश में इस समय किसान अपनी फसल को काटकर खलिहान में रखने का काम कर रहा है लेकिन इसी अवधि में असावधानी या कई अन्य कारणों से विद्युत के तार टूट जाने से आग लग जाती है। अकेले उत्तर प्रदेश में आग लगने से विगत दो महीनों में लगभग 150 आदमियों से अधिक मारे जा चुके हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां आग लगती है, वहां जो फसल खड़ी होती है वह तो जलती ही है, लेकिन उसके साथ लगे हुए खलिहान के खलिहान जलकर स्वाह हो जाते हैं जिसके कारण सबसे अधिक क्षति दबे, कुचले, गरीब और दलित परिवारों को होती है और कई बार तो अग्निकांड में गांव के गांव जल कर नष्ट हो जाते हैं। राज्य सरकार की ओर से अहेतुक सहायता के रूप में एक हजार रुपए दिए जाते हैं जिनसे परिवार का चलना मुश्किल हो जाता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से इस सदन में सरकार से मांग करता हूँ कि इस विपत्ति के समय में, जिन गांवों में आग लगती है, उनके अग्नि-पीड़ित परिवारों को, उनकी झोंपड़ियों और भवनों को बनाने के लिए तथा उनके जीवन-यापन के लिए विशेष योजना चलाई जाए और जो मृतक परिवार होते हैं, उनको मुआवजा देने की व्यवस्था की जाए।

[अनुवाद]

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने 1993 में संसद में श्री रामाश्रय सिंह का मामला उठाया था जिसे पी० डी० आई० एल० से निकाल दिया गया था क्योंकि उसने एक आरोप लगाने की गुस्ताखी की थी। एफ०सी०आई०, सिंदरी, पी०डी०आई०एल० और बी०सी०सी०एल० के बड़े-बड़े अधिकारी 2733 करोड़ रुपये के घपले तथा भ्रष्टाचार में शामिल थे। मैं जांच और उसकी बहाली चाहती थी। श्री इन्द्रजीत गुप्त ने भी संबंधित मंत्री महोदय को लिखा था। इसके पश्चात उसने न्यायालय से आदेश लिया और बहाल हो गया। इस सच्चाई के बावजूद कि यहां बैठे कम से कम 12-15 सदस्य जिनमें श्री बसुदेव आचार्य, श्री रवि राय, और बहुत से अन्य सदस्य, संसद में मंत्री महोदय से इस घपले के बारे में पूछते आ रहे हैं। मंत्री महोदय यही कहते रहे हैं कि इसमें कोई सच्चाई नहीं है जबकि जो व्यक्ति दोषी पाया गया था, उसे पदोन्नत कर दिया गया। मैं मामले की सी. बी.आई. से जांच कराने की मांग करता हूँ जिसका हम उल्लेख करते आ रहे हैं। लेकिन उसमें अभी तक सफलता नहीं मिली है।

[हिन्दी]

श्री रविराय (केन्द्रपाड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, आपको और सारे देश को पता है कि सिंदरी फर्टिलाईजर कार्पोरेशन आफ इंडिया इस देश का पहला पब्लिक अंडरटेकिंग है। इसके अतिरिक्त एफ.सी.आई., भारत कोल कोकिंग कोल और प्रोजेक्ट्स डवलपमेंट, ये तीन पब्लिक अंडरटेकिंग्स हैं। पब्लिक अंडरटेकिंग्स की मूल भावना यही है कि वे देश की भलाई के लिए काम करें, लेकिन जैसा गीता जी ने कहा है, इनमें एक अखबार ने 2733 करोड़ के स्कैंडल की सूचना छापी है और एक श्री रामश्रय सिंह हैं, जो कई सालों से इस भ्रष्टाचार के खिलाफ लड़ रहे हैं, लेकिन उनको अभी तक कहीं से कोई न्याय नहीं मिला है। जैसा गीता जी ने बताया, मैं और श्री वासुदेव आचार्य जी बहुत दिनों से प्रधान मंत्रीजी से मांग कर रहे हैं कि कम से कम इस केस में सी.बी.आई. की जांच करवाई जाए, लेकिन वे जांच करवाने के लिए तैयार नहीं हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, इस प्रकरण के बारे में तो एक अखबार ने यहां तक टिप्पणी की है कि बोफोर्स तो इसकी तुलना में पीनट्स है क्योंकि इसमें तो 2733 करोड़ रुपए का घोटाला है। इसलिए हम लोग आपके माध्यम से सदन में मांग कर रहे हैं, लेकिन सरकार खामोश बैठी है। इनके अधिकारी किस तरह से भ्रष्टाचार कर के करोड़पति बन रहे हैं और सारे लोग भ्रष्टाचार में लिप्त हैं और किस प्रकार से सारे पब्लिक सैक्टर को खत्म कर रहे हैं, यह चिन्ता का विषय है। पब्लिक सैक्टर को खत्म करो और प्राईवेट सैक्टर को लाओ, इस नीति पर चलकर ये लोग देश को बर्बाद करना चाहते हैं। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि यह सारे देश का सवाल है इसलिए इस प्रकरण में सी.बी.आई. की जांच करवाई जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, भारत सरकार की ओर से एक आर. सी. मिश्रा कमेटी का गठन किया गया था। उसकी रिपोर्ट आ गई है, उसमें भी यही बताया गया है कि यह जो घोटाला हुआ है, वह सही है। मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूँ।

वह उदाहरण यह है कि कोकिंग कोल कंपनी ने 1989 से रॉ कोल को प्रोसेस करने के लिए टाटा को दिया था और टाटा ने उसके 350 रुपये प्रति टन के लिये, जबकि बोकारो जो कि पब्लिक अंडरटेकिंग्स है, उनको 500 रुपये टन देता है और बोकारो को 5 रुपये में देता है। आप देखिये कि एक पब्लिक अंडरटेकिंग्स टाटा के साथ क्या कर रहा है ? आप अंदाजा लगाइये कि वहां किस तरह का घोटाला हो रहा है। मैं आपसे कर रहा हूँ कि इस 2,733 करोड़ रुपये के घोटाले के सिलसिले में सारा सदन सहमत है कि इस पर तुरंत सी.बी.आई. से इंक्वायरी कराई जाये और श्री रामाश्रय सिंह जो कि इसके हीरो हैं, उनको एवार्ड दिया जाये।

प्रो० प्रेम धूमल (हमीरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, बजट सत्र हमारा लंबा सत्र होता है और हिमाचल प्रदेश से लगातार एक मांग केन्द्र के पास आ रही है और मैं कहना चाहता हूँ कि शायद सारे देश में एकमात्र यही प्रदेश ऐसा है जहां कुछ जाति के लोग, प्रदेश के एक हिस्से में तो अनुसूचित जन-जाति में शामिल हैं और दूसरे हिस्से में शामिल नहीं हैं। 1966 में जब पंजाब राज्य का पुनर्गठन हुआ था, तो उसके कुछ क्षेत्र हिमाचल प्रदेश में शामिल किये गये थे। जो पुराना हिमाचल प्रदेश है, वहां कुछ गद्दी और गूजर जाति के लोग हैं। उनको तो अनुसूचित जन-जाति का दर्जा प्राप्त है, उनको सब सुविधायें प्राप्त हैं लेकिन 1966 में जो नये क्षेत्र सम्मिलित हुए, उनके गद्दियों और गूजरों को अनुसूचित जन-जाति में सम्मिलित नहीं किया गया जिसके कारण आज तक वे लोग उन सब सुविधाओं से वंचित हैं। प्रदेश सरकार की ओर से बार-बार केन्द्र सरकार को इस बारे में लिखा जा चुका है और अनेक प्रस्ताव भी भेजे जा चुके हैं। मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि हिमाचल प्रदेश के जो नये क्षेत्र हैं, वहां के गद्दियों और गूजरों को अनुसूचित जन-जाति में शामिल किया जाये।

मैं एक और महत्वपूर्ण बात की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि हिमाचल प्रदेश में ही दो भाई, जिनमें से एक लोहे का काम करता है, वह लुहार कहलाता है, उसको अनुसूचित जाति में शामिल किया गया है परन्तु दूसरा भाई जो लकड़ी का काम करता है, जो तरखान है, उसको अनुसूचित जाति में शामिल नहीं किया गया है। यह बहुत बड़ा भेदभाव है जिसके कारण हिमाचल प्रदेश में तरखानों में बहुत असंतोष व्याप्त है। अतः मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से मांग करता हूँ कि इनको भी अनुसूचित जाति में शामिल किया जाये।

[अनुवाद]

श्री बी० धनन्जय कुमार (मंगलौर) : प्रत्येक दिन हम देश के विभिन्न भागों में सामाजिक तनाव के बारे में सुन रहे हैं। इसका एक मुख्य कारण यह है कि देश में विभिन्न उच्च न्यायालयों में बहुत से मामले काफी लंबे समय से लंबित पड़े हुए हैं। विशेष रूप से मैं पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय का उल्लेख करूंगा। मामले न्यायाधीशों के रिक्त पदों को न भरे जाने के कारण लंबित पड़े हैं। पंजाब और हरियाणा उच्च न्यायालय में काफी लंबे समय से बहुत से पद खाली पड़े हुए हैं। यही बात देश के विभिन्न न्यायालयों पर भी लागू होती है। बार से सीधी भर्ती करने और उन जजों से नियुक्ति करने का नियम है जो जिला स्तर के उच्च न्यायालयों में सेवा कर रहे हैं। मुझे यह पता नहीं है कि सरकार किन कारणों से इन रिक्तियों को भरने के लिए उपाय नहीं कर रही है। ताकि लंबित मामलों को शीघ्र निपटाया जा सके और जिससे सामाजिक तनाव को कम किया जा सके।

मैं यहां उपस्थित माननीय विधि मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि कृपया वे हमें यह बतायें कि काफी लंबे समय से रिक्तियों को न भरे जाने का कारण क्या है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री जगतवीर सिंह द्रौण बोलेंगे।

श्री सुधीर सावंत (राजापुर) : सरकारी पक्ष की ओर से किसी सदस्य को अवसर क्यों नहीं दिया गया है ? यह भेदभाव क्यों है ?

उपाध्यक्ष महोदय : यहाँ सत्ता पक्ष और विपक्ष का कोई प्रश्न नहीं उठता है।

श्री सुधीर सावंत : सत्ता पक्ष की ओर से किसी को क्यों नहीं बुलाया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप गलती कर रहे हैं। यह शून्यकाल है।

(व्यवधान)

श्री सुधीर सावंत : मैंने आतंकवादियों को गिरफ्तार करने के मामले के संबंध में नोटिस दिया है जो राष्ट्रीय सुरक्षा का मामला है। आप मुझे मुम्बई में जम्मू-कश्मीर के आतंकवादियों को गिरफ्तार करने के राष्ट्रीय सुरक्षा के मामले को उठाने की अनुमति नहीं दे रहे हैं। यदि आप उस मामले की अनुमति नहीं दे सकते हैं तो क्या अन्य मामले महत्वपूर्ण हैं ? यह स्वीकार्य नहीं है क्योंकि आप राष्ट्रीय सुरक्षा के मामले को उठाने की अनुमति नहीं दे रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं महसूस करता हूँ कि जब सच्चाई का आपको पता चलेगा तो आप निश्चित रूप से गहरा खेद प्रकट करेंगे।

श्री सुधीर सावंत : यह मामला प्रमुख महत्व का है, महोदय।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपना स्थान ग्रहण करके मुझ पर कृपा कीजिए।

(व्यवधान)

श्री सुधीर सावंत : यह मामला राष्ट्रीय सुरक्षा का है। महोदय, मैं इस सभा से बहिर्गमन करता हूँ।

12.40 म०प०

(इस समय श्री सुधीर सावंत सभा से उठ कर चले गये।)

[हिन्दी]

श्री जगत वीर सिंह द्रोण (कानपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, अब से लगभग 35 वर्ष पूर्व केन्द्र सरकार के श्रम मंत्रालय की सहायता से पूरे देश में गरीब मजदूरों के लिए आवास की समस्या का समाधान करने के लिए कालोनीज का निर्माण हुआ था।...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया उन्हें बोलने की अनुमति दीजिए।

[हिन्दी]

श्री जगत वीर सिंह द्रोण : उत्तर प्रदेश में इस योजना के अन्तर्गत लगभग 32 हजार मकानों का निर्माण हुआ था जिनमें से लगभग 18 हजार मकान कानपुर में थे। इस योजना के पीछे यह उद्देश्य था कि आवंटन के बाद गरीब मजदूर उसमें रह सकें। जो किराया उनसे लिया जाएगा, उससे जब कीमत वसूल हो जाएगी तो वह मकान उनके नाम हस्तांतरित कर दिया जाएगा। ऐसे अनेक आवंटन हुए और उसमें मजदूर रहने लगे। उस समय एक कमरे वाले मकान की कीमत 3,700 रुपये और दो कमरे वाले मकान की कीमत 5,000 रुपये के लगभग थी। केन्द्र सरकार की सहायता से निर्माण की गई उस आवासीय योजना में अनेक ऐसे श्रमिक रह रहे हैं जो कानपुर जैसे औद्योगिक नगर में अनेक कलकारखाने बन्द होने के कारण निर्धनता के कगार पर हैं। उत्तर प्रदेश की सरकार ने केन्द्र सरकार के श्रम मंत्रालय के आदेश के प्रतिकूल, जिसमें यह कहा गया था कि उसकी जो कीमत लगी थी, उसका 80 प्रतिशत प्रदेश सरकार उन लोगों से लेकर केन्द्र सरकार को दे दे और मकान उनके नाम स्थानान्तरित कर दे, एक कमरे के मकान की एक लाख पन्द्रह हजार और दो कमरे के मकान की एक लाख पचहत्तर हजार तक की कीमत उनसे वसूल करने के नोटिसेस दिए हैं। उसके लिए 30 तारीख अंतिम है जिसमें उनको अपनी सहमति प्रदान करनी है। केन्द्र सरकार की सहायता से बने हुए वे मकान श्रमिकों के लिए थे और किराया वसूल करके उनके नाम हो जाने चाहिए थे।

मेरा सरकार से विनम्र आग्रह है कि चूंकि वे मकान केन्द्र सरकार की सहायता से बने थे, केन्द्र सरकार का श्रम मंत्रालय उसमें हस्तक्षेप करे और अन्याय पर रोक लगाए ...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आपको धन्यवाद। अब श्री राम नगीना मिश्र। श्री मिश्र कृपया आप संक्षेप में बोलें। भाषण एक बजे तक समाप्त हो जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री राम नगीना मिश्र (पडरौना) : उपाध्यक्ष जी, मैं गोरखपुर में फर्टिलाईजर का कारखाना, जो चार साल से बंद पड़ा है, उसकी तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। वह पूर्वांचल में स्थापित है और उसकी हालत अत्यन्त दयनीय है। वहां पर करोड़ों रुपये का भुगतान मजदूरों को वेतन के रूप में किया जा रहा है। अनेक बार सरकार ने आश्वासन दिए कि उस कारखाने को चालू किया जाएगा किन्तु आज तक उसे चालू नहीं किया गया। हाल ही में सिन्दरी जो बिहार में है, तालचर, उड़ीसा में है, रामागुंडम, आंध्र प्रदेश में है, दुर्गापुर, बंगाल में है, बरौनी, बिहार में है, नामरूप, आसाम में है, को भारत सरकार द्वारा 22 सौ करोड़ रुपये स्वीकृत किए गए हैं किन्तु गोरखपुर के एकमात्र कारखाने के लिए कोई कार्यवाही

नहीं की गई। 65 संसद सदस्यों ने प्रधान मंत्री को ज्ञापन दिया, वित्त मंत्री को ज्ञापन दिया, मंत्रीजी से मिले, उन्होंने भी आश्वासन दिया लेकिन आज तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई है। वहां का मजदूर, किसान परेशान है। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करना चाहता हूँ कि उस कारखाने को अविलंब चालू किया जाए। यदि सरकार न चला सके तो उसे निजी क्षेत्र में देकर चलाया जाए। यह जनहित का मामला है, इसलिए मैं चाहूँगा कि सरकार इस पर बयान दे।

श्री सत्यपाल सिंह यादव (शाहजहांपुर) : उपाध्यक्ष जी, मैं उत्तर प्रदेश की एक गंभीर समस्या उठाना चाहता हूँ। ...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मैं एक एक करके बुलाऊंगा। कोई परिवर्तन नहीं है।

[हिन्दी]

श्री सत्यपाल सिंह यादव : मुलायम सिंह की सरकार, जो आजकल उत्तर प्रदेश में स्थापित है, ने चुनाव लड़ने से पहले सारे उत्तर प्रदेश की चुंगी माफ कर दी लेकिन उसकी कोई भी वैकल्पिक व्यवस्था नहीं की। अंजाम यह हो रहा है कि 50 जिले ऐसे हैं जिनमें इस समय भारी असंतोष है। सफाई कर्मचारियों ने हड़ताल कर रखी हैं जिसके परिणामस्वरूप हमारे जिलों में कम से कम ...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं नहीं, जो कुछ वे कहते हैं सही है। यह राज्य से संबंधित मामला है।

[हिन्दी]

श्री सत्यपाल सिंह यादव : हमारी प्रॉबल्म यह है कि हमारे डिस्ट्रिक्ट में 5 एम. पी. रहते हैं। पहली तारीख को जब मैं आ रहा था तो शाहजहांपुर के लोगों ने हमारा घेराव किया। हमसे कहा कि जब यहां पर एक दर्जन लोग मारे जा चुके हैं तो आप दिल्ली कहां जा रहे हैं, आप लोक सभा कैसे जाएंगे।

आप कैसे लोक सभा जायेंगे, आपको भी रुकना पड़ेगा। वहां हमारा घेराव किया गया और लोग हाथापाई करने के लिए तैयार हो गये तो हम कैसे इस संसद में आ सकते हैं। मैं इसलिए कहना चाहता हूँ कि आज लगभग पांच महीने हो चुके हैं, वहां सफाई कर्मचारियों की पूर्णतया हड़ताल चल रही है, सारा शहर कूड़े के ढ़ेर में बदल गया है, गंदी नालियों का पानी सड़कों पर आ गया है, एक दर्जन लोग मारे जा चुके हैं, हजारों लोग बीमार पड़े हुए हैं और उत्तर प्रदेश की सरकार मूक दर्शक बनी देख रही है। केन्द्र की सरकार भी कुछ ध्यान नहीं दे रही है। इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि हमारा कर्तव्य हो जाता है, मैं वहां का प्रतिनिधि हूँ, वहां पर हमें चलना फिरना दूभर हो रहा है, हमारे अन्य सांसदों के लिए भी दूभर हो रहा है, इसलिए मेरा कहना है कि केन्द्र सरकार इस ओर ध्यान दे और उत्तर प्रदेश की सरकार को मजबूर करे, अगर आवश्यकता हो तो केन्द्र सरकार उत्तर प्रदेश सरकार को आर्थिक सहायता दे ताकि पांच महीने से चल रही हड़ताल समाप्त हो और वहां की जिंदगी जो बिल्कुल नर्क की हो गई है, लोग मरणासन्न हो गये हैं, उससे उनको मुक्ति दिलाये। . . . **(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मैं सदस्यों के नाम एक एक करके बुलाऊंगा। आप किसी प्रकार का संदेह नहीं करें। मैं अपने वचन से हटना नहीं चाहता हूँ। आप निश्चित रहें कि आपके साथ न्याय किया जायेगा। . . . **(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : डा.० मल्लू। बात न बदलें। वह अपनी बात कह रही हैं।

कुमारी क्रिदा तोपनो (सुंदरगढ़) : महोदय, देश के विभिन्न भागों में ननों और पादरियों की अंधाधुंध हत्याओं के संबंध में तत्काल जांच किये जाने की आवश्यकता है। और मैं यह मांग करती हूँ कि अपराधियों को सख्त से सख्त सजा दी जाये। 25 फरवरी, 1995 को सिस्टर रानी मारिया की मध्य प्रदेश के उदयनगर में हत्या की गई। 1 सितंबर, 1994 को बिहार के खरोंदा वेदा गिरजाघर में दो पादरियों और एक भाई की हत्याएं की गई। 1 मई, 1994 को डिबरूगढ़ में सिस्टर औगस्टीना कोचूमुटम की हत्या की गई।

अतः मेरा अनुरोध है कि देश के विभिन्न भागों में ननों और पादरियों की इन हत्याओं के बारे में सी.बी.आई. जांच कराये जाने के लिए तत्काल कार्यवाही की जाये। . . . **(व्यवधान)**

[हिन्दी]

मेजर जनरल (रिटायर्ड) भुवन चन्द्र खण्डूरी (गढ़वाल) : माननीय उपाध्यक्ष जी, उत्तरांचल के लोग दो बातों से पिछले कई दिनों से बहुत आन्दोलित हैं।

पहली बात मुजफ्फरनगर कांड, जो पिछले साल दो अक्टूबर को हुआ था, उसके बारे में अनेक बातें कही गई हैं। वहां महिलाओं पर जिस प्रकार बलात्कार हुआ, वह सदन को मालूम है। उसमें सी.बी.आई. की इन्क्वायरी हुई है और सी. बी.आई. ने 31 मार्च को इलाहबाद हाई कोर्ट को वह रिपोर्ट दे दी है। इसके बारे में हमने सदन में यह बात उठाई और सरकार से निवेदन किया कि वह कुछ वक्तव्य दे।

दूसरी बात जो थी, वह उत्तरांचल पृथक प्रदेश के बारे में थी। इस सरकार के पास पिछले तीन साल से एक प्रस्ताव पड़ा हुआ है। इन दोनों बातों के बारे में अभी महामहिम राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर भी बात हुई थी। मैंने भी यह बात उठाई थी और माननीय प्रधान मंत्रीजी से आशा थी कि वह उस पर कुछ कहेंगे। जब उन्होंने कुछ नहीं कहा तो हमारे विपक्ष के नेता माननीय अटल जी ने भी उस विषय को उठाया था। इसमें प्रधान मंत्रीजी का भी हाऊस के अंदर आश्वासन है। मैं उसको पढ़ रहा हूँ, यह प्रधान मंत्रीजी का 28 अप्रैल को आश्वासन है :

[अनुवाद]

महोदय, मैं सोचता हूँ कि कुछ बातें उस दिन के लिए भी छोड़नी होंगी जिस दिन हम गृह मंत्रालय की मांगों पर विचार करेंगे। मैं अनुरोध करूंगा कि उस दिन गृह मंत्री महोदय से उत्तरांचल के संबंध में भी कुछ कहेंगे।

[हिन्दी]

क्योंकि, गृह मंत्रालय के बारे में चर्चा नहीं हो रही है, जैसा अभी तक तय है, इसलिए माननीय प्रधान मंत्रीजी ने जो आश्वासन दिया है, उसको पूरा करने के लिए गृह मंत्री को तुरन्त उत्तरांचल के ऊपर, मुजफ्फरनगर कांड के ऊपर और

उससे संबंधित बातों के ऊपर एक बयान देना चाहिए। मेरा आपसे निवेदन है कि सरकार को आदेश दिया जाये कि गृह मंत्री तुरन्त इसके ऊपर एक बयान दें।

[अनुवाद]

श्री मानवेन्द्र शाह (टिहरी गढ़वाल) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा विषय नहीं है जिसे श्री खंडूरी जी ने उठाया है। इसलिये मैं इसे दोहराना नहीं चाहता हूँ। फिर भी मैं इसे सभी की जानकारी में लाना चाहता हूँ कि 20 अप्रैल, 1995 को प्रधान मंत्री महोदय ने राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव पर वाद विवाद के अंत में लोक सभा को यह आश्वासन दिया था कि जिस समय सभा में गृह मंत्रालय के अनुदानों की मांगों को लिया जायेगा, गृह मंत्री महोदय उत्तराखंड की मांग के बारे में कुछ कहेंगे। यह लोकसभा के 28 अप्रैल, 1995 के कार्यवाही वृत्तांत पृष्ठ 7641/74 पर है। सभा की कार्यसूची के वर्तमान कार्यक्रम के अनुसार उक्त मंत्रालय की मांगों को चर्चा के लिए नहीं लिया जा रहा है।

सभा यह जानना चाहती है कि क्या गृह मंत्री महोदय उत्तराखंड के मामले के बारे में बतायेंगे और इस महत्वपूर्ण मामले पर चर्चा करने के लिए इस सभा को समर्थ बनायेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री जार्ज फर्नांडीज का नंबर है। वस्तुतः उनका मामला पुलिस अधिकारियों से संबंधित है। यह पहले ही आया है। लेकिन चूंकि आपका नाम है कृपया आप बोलें। लेकिन अन्य मित्रों के समय का भी ध्यान रखें।

[हिन्दी]

श्री जार्ज फर्नान्डीज (मुज्जफरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, हरियाणा के पुलिस अधिकारियों को कल सुप्रीम कोर्ट ने जो सजा दी, उसके संबंध में मैंने आपको नोटिस दिया था। वह मामला यहां भी उठाया गया और जसवंत सिंह जी ने उसका यहां जिक्र किया। उस मामले से जुड़ी 2-3 बातें हैं जिन्हें इस सदन में स्पष्ट करना मैं बहुत जरूरी समझता हूँ। सुप्रीम कोर्ट ने पुलिस के अधिकारियों को सजा दी। उन्होंने अपने फैसले में इस बात की भी चर्चा की कि पुलिस अधिकारियों ने जो भी काम किया, वह गलत था, इसलिये उन्हें सजा दी गई है। इसके पीछे कुछ लोगों का हाथ था। किन लोगों का हाथ था? इसके बारे में इशारा मात्र नहीं बल्कि जानकारी भी है। प्रदेश के मुख्यमंत्री के दामाद की चर्चा अदालत के उस फैसले में है। अब सवाल यह उठता है कि जिन पुलिस के जवानों को या पुलिस के अफसरों को जेल भेजा गया, उनसे जिन लोगों ने गलत काम करवाया, वह चूंकि राजनीतिक नेता हैं तो मुक्त हैं। उनके ऊपर किसी प्रकार की कार्यवाही नहीं हो रही है। साधारण नागरिक के साथ जब पुलिस इस प्रकार का व्यवहार करती है तो उस व्यक्ति को अंत में अदालत में जाने की जरूरत पड़ती है तो उन्हें अदालत में इन्साफ मिल जाता है। किसी परेशानी को लेकर अगर उन्हें अदालत जाना पड़ता है तो मुआवजा.... **(व्यवधान)**

[अनुवाद]

नागरिक पूर्ति, उपभोक्ता मामले तथा लोक वितरण मंत्री (श्री बूटा सिंह) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। **(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : पहली बात है कि शून्यकाल में कोई व्यवस्था का प्रश्न नहीं होता है। दूसरी बात यह है कि वस्तुतः सजा न्यायालय का मामला है जिसने सजा दी है।

[हिन्दी]

श्री जार्ज फर्नान्डीज : मंत्रीजी को कम से कम यह मालूम होना चाहिए कि जीरो ऑवर में प्वाइंट ऑफ आर्डर नहीं होता है।

[अनुवाद]

श्री बूटा सिंह : महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप हस्तक्षेप कर सकते हैं और बोल सकते हैं।

श्री बूटा सिंह : महोदय, वह कुछ ऐसी बात कह रहे हैं जो संविधान के विरूद्ध है। इसलिए मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। जो कुछ वह कह रहे हैं वह सभा की प्रक्रिया के विरूद्ध है। महोदय, आप इसे कार्यवाही वृत्तांत में शामिल करने की अनुमति नहीं दे सकते हैं। **(व्यवधान)** . . . महोदय, उसे बोलने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए जबकि मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। **(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री जार्ज फर्नान्डीज : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा यह कहना है कि सुप्रीम कोर्ट के फैसले पर आज हरियाणा के मुख्य मंत्री ने गलत बयान दिया। समूचे देश की पुलिस के जवानों के मॉरिल की बात तो छोड़िए . . . फिर कहे कि पुलिस के मॉरिल का क्या होता है ? इस मामले में केवल दखल देने की बात नहीं है। लेकिन जो व्यक्ति इसके शिकार बन जाते हैं और सही पैसा खर्च करके जब उन्हें इंसाफ मिलता है तो उन्हें मुआवजा देने का इंतजाम होना चाहिए। जिन्होंने उनसे काम करवाया, उनके पैसे से उन्हें मुआवजा दिलाना चाहिए, ऐसे फैसले की मैं मांग करता हूँ। ऐसे कई किस्से हो गये हैं। अभी चंद दिन पहले . . . **(व्यवधान)**

[अनुवाद]

श्री बूटा सिंह : महोदय, उनसे बताने के लिए कहें। अन्यथा मैं कैसे बोल सकता हूँ। मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। . . . **(व्यवधान)**

अनेक माननीय सदस्य : कोई व्यवस्था का प्रश्न नहीं है। . . . **(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : श्री जार्ज अपनी बात पूरी कर चुके हैं। उन्होंने अपने मुद्दों को रख दिया है।

[हिन्दी]

श्री अन्ना जोशी (पुणे) : आपका क्या प्वाइंट ऑफ आर्डर है ?

श्री बूटा सिंह : आप सुनेंगे नहीं तो कैसे पता चलेगा ?

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : श्री बूटा सिंह, आपका व्यवस्था का प्रश्न है। आपको अपना स्पष्टीकरण देने का अवसर दिया जा चुका है।

श्री बूटा सिंह : महोदय, श्री जार्ज फर्नान्डीज द्वारा दिये गये वक्तव्य से मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। श्री जार्ज फर्नान्डीज ने सभा में अपना प्रश्न उठाते समय इस सभा की प्रक्रिया की सीमाओं का उल्लंघन किया है। उनके पास जो भी सामग्री हो, उसे उन्हें सभा के समक्ष रखने की स्वतंत्रता है लेकिन उच्चतम न्यायालय के

फैसले को उद्धृत करके और उन व्यक्तियों के विरूद्ध दोषारोपण करके जो इस सभा में उपस्थित नहीं हैं, क्या यह इस सभा की स्थापित प्रक्रिया है, वह उच्चतम न्यायालय के निर्णय को एक अन्यत्र रूप में में नहीं ले सकते हैं और वह उन व्यक्तियों के विरूद्ध राजनैतिक आरोप भी नहीं लगा सकते हैं जो उच्च पदों पर आसीन हैं। उन्होंने एक लंबा वक्तव्य देना शुरू किया है।

मेरा अनुरोध है कि उस सभी को कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री जार्ज फर्नान्डीज : उपाध्यक्ष जी, मेरी मांग है कि गृह मंत्रालय इस मामले में सी.बी.आई. से नयी जांच कराये। केवल पुलिस व्यवहार में ही नहीं, बल्कि जो राजनीतिक नेता ऐसे कांड में फंस जाते हैं, उनके बारे में जांच कराई जाये, यही मेरी मांग है। . . . **(व्यवधान)**

[अनुवाद]

श्री बूटा सिंह : मेरा प्रश्न है केवल उसी प्रश्न को जारी रखने की अनुमति होनी चाहिए जो एक वास्तविक प्रश्न है और जिसके संबंध में उन्होंने नोटिस दिया है। उन्हें उच्चतम न्यायालय के फैसले की आलोचना करने की स्वतंत्रता नहीं है। उन्हें उन व्यक्तियों के विरूद्ध भी आरोप लगाने की स्वतंत्रता नहीं है जो अधिकार प्राप्त है, और जब तक वे यहाँ न हों। मेरा सभापति महोदय से अनुरोध है कि वे कृपया कार्यवाही के माध्यम से ही चलें। उन्होंने अपने वक्तव्य में जो बात कही है, उस भाग को इस सभा के कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं उसे पढ़ूंगा। यदि यह स्थापित सिद्धांतों और नीतियों के विरूद्ध है और इससे संविधान के उपबंधों का उल्लंघन होता है, मैं निश्चित रूप से इसे पढ़ूंगा और इसकी जांच करूँगा।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री अमल दत्त बोलेंगे। यदि मैं थोड़ा भी रास्ते से हटना चाहता हूँ तो वाहन रास्ते से हट कर दूसरे रास्ते पर चला जायेगा इसे फिर रास्ते पर लाना बहुत कठिन हो जाता है। इसलिए मुझे उस जोखिमपूर्ण स्थिति में मत जाने दीजिए। श्री अमल दत्त।

डा० आर० मल्लू (नगर कुरनूल) : महोदय, मैंने भी दिया है . . . **(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : देखते है कि आपका नाम आता है अथवा नहीं। मुश्किल से चार-पांच मिनट बाकी हैं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : सभापति इसके लिए जिम्मवार नहीं हैं।

श्री अमल दत्त (डायमंड हारबर) : महोदय मैंने ठीक उसी मामले के संबंध में नोटिस दिया है जो श्री जसवंत सिंह ने पहले उठाया है और इसके बाद श्री जार्ज फर्नान्डीज द्वारा उठाया गया। लेकिन किसी अन्य दृष्टिकोण से मैं गृह मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि उच्चतम न्यायालय के फैसले के अनुसरण में आपका क्या कदम उठाने का विचार है। केवल यही नहीं, लेकिन पुलिस से व्यक्ति के जीवन और उसकी स्वतंत्रता को बचाने के लिए उच्चतम न्यायालय ने बहुत से अन्य फैसले भी किये थे जिनके संबंध में उच्चतम न्यायालय ने बार बार कहा है कि वे (पुलिस) नागरिकों के अधिकारों और संवैधानिक अधिकारों को आघात पहुंचाते रहे हैं और उनके साथ अमानवीय व्यवहार करते हैं और ऐसा व्यवहार करते हैं जो इंसानों की प्रतिष्ठा के विरुद्ध है, नामतः उच्चतम न्यायालय वर्ष 1988 से ही कहता चला आ रहा है कि वे किसी व्यक्ति अर्थात् सजा काट रहे कैदी मानते है और अब उच्चतम न्यायालय ने कहा है कि यहाँ तक कि दोष सिद्ध कैदी को भी मजिस्ट्रेट से आदेश लिए बिना हथकड़ियाँ या बेड़ियाँ नहीं पहनायी जा सकती हैं। यदि किसी व्यक्ति को गिरफतार करते समय उसके बारे में यह पता लगता है कि वह हिंसक व्यक्ति है तब उसे वरिष्ठ पुलिस अधिकारी के आदेश से हथकड़ियां पहनायी जा सकती हैं। अब मुझे गृह मंत्रालय, भारत सरकार से पता लगा है कि उन्हें इसकी कोई जानकारी नहीं है। वे इस बात के लिए राज्य सरकारों के पास नहीं भेजते और राज्य सरकारें भी इस बात को परिचालित नहीं करती हैं। अतः उच्चतम न्यायालय वर्ष 1980 से एक बात कहता आ रहा है आज से नहीं 15 वर्षों से उच्चतम न्यायालय मानव प्रतिष्ठा और मानव अधिकारों, जीवन के अधिकारों तथा वैयक्तिक स्वतंत्रता को लोगों की पुलिस द्वारा स्वेच्छा से गिरफ्तार करने, उन्हें हथकड़ियां आदि पहनाने की और बचाने के लिए यह कहता चला आ रहा है। लेकिन ये बात पुलिस तक नहीं पहुंच रही है। ये लोगों तक भी नहीं पहुंच रही हैं। ये जिला न्यायालयों और मजिस्ट्रेटों के न्यायालयों में भी नहीं पहुंच रही हैं।

महोदय, भारत सरकार द्वारा कुछ किया जाना चाहिए। क्या वे यह सोचते हैं कि यह देखना उनका कर्तव्य नहीं है कि उच्चतम न्यायालय के फैसलों को पूर्णतया लागू किया जाये? अभी हाल ही में पिछले हफ्ते उन्होंने कहा कि कोई व्यक्ति...

उपाध्यक्ष महोदय : श्री भगवान शंकर रावत।

श्री अमल दत्त : महोदय, केवल एक मिनट।

उपाध्यक्ष महोदय : हां।

श्री अमल दत्त : महोदय, कोई पुलिस अधिकारी जो उच्चतम न्यायालय के नवीनतम आदेशों, जो पिछले हफ्ते ही घोषित हुए हैं, का उल्लंघन करके हथकड़ियां पहनायेगा तो वह भी जेल में जाना चाहिए। भारत सरकार को आगे आकर कुछ कार्यवाही करनी चाहिए और पुलिस के लिए एक सामान्य आचार संहिता तैयार करनी चाहिए। कार्य संचालन नियम बदले जाने चाहिए। यदि आवश्यक हो तो, पुलिस नियमावली में भी परिवर्तन किया जाना चाहिए और राज्यों को भी एक समान पद्धति का पालन करना चाहिए। ऐसा करना भारत सरकार का कर्तव्य है।

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत (आगरा) : उपाध्यक्ष जी, उत्तर प्रदेश के अंदर इस समय कानून और व्यवस्था की स्थिति बहुत ही खराब हो गई है। पूरे आगरा मंडल के व्यापारियों का बाजार में निकलना मुश्किल हो गया है। रात के अंदर और दिन के अंदर घरों में थैले छीने जा रहे हैं और हत्यायें की जा रही हैं। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि आगरा के अंदर गोयल परिवार की हत्या हुई है और नार्थ विजय नगर के अंदर अभी तक अपराधी को पकड़ा नहीं गया है।

1.00 म०प०

इसी प्रकार से मैनपुरी और शिकोहाबाद में भी व्यापारियों की हत्या कर दी गई। उनका सारा सामान छीन लिया गया। महोदय, मैं कहना चाहूँगा कि केन्द्र सरकार इस मामले में अविलम्ब दखल दे। लोगों का जीवन असुरक्षित है, उनको सुरक्षा प्रदान की जाए। इस समय पश्चिमी उत्तर प्रदेश में, खास कर आगरा मंडल में लोगों का सड़क पर निकलना मुश्किल हो रहा है। वहां के व्यापारी धरना देकर बैठ गए हैं। मैंने व्यापारियों से आग्रह किया कि आप धरने से उठ जाओ मैं इस मामले को संसद में रखूंगा। महोदय, मैं आपके माध्यम से प्रार्थना करना चाहूँगा कि गृह मंत्रालय इस मामले में दखल दे। यह मामला ठीक गाजियाबाद के कमल जैन की हत्या जैसा है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम सभा पटल पर रखे गये पत्रों को लेंगे।

श्री वसुदेव आचार्य (बांकुरा) : चूंकि हमने भी नोटिस दिया है हमें कल अपनी बात कहने के लिए प्राथमिकता के आधार पर अनुमति दी जाये।

1.01 म०प०

सभा पटल पर रखे गये पत्र

विधि, न्याय कम्पनी कार्य मंत्रालय की वर्ष 1995-96 के अनुदानों की व्यापक मांगों का शुद्धिपत्र तथा लागत लेखा (प्रतिवेदन) संशोधन नियम, 1995

विधि न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:--

(1) वर्ष 1995-96 के लिए विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों के शुद्धि-पत्र की एक प्रति (हिन्दी तथा अंगेजी संस्करण)

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिये** संख्या एल.टी. 7468/95]

(2) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 642 की उपधारा (3) के अंतर्गत लागत लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (संशोधन) नियम, 1995, जो 20 मार्च, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 273 (अ) में प्रकाशित हुए थे, कि एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिये** संख्या एल.टी. 7469/95]

उद्योग (विकास और विनियमन अधिनियम 1951 आदि के अधीन अधिसूचनाएं

उद्योग मंत्रालय (औद्योगिक विकास और भारी उद्योग विभाग) में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ :--

(1) उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 की धारा 18क की उपधारा (2) के अंतर्गत अधिसूचना संख्या का.आ. 280(अ)/18क/आई.डी.आर.ए./95, जो 31 मार्च, 1995 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा मैसर्स लिली बिस्कुट कंपनी (प्राइवेट) लिमिटेड और मैसर्स लिली बारले मिल्स (प्राइवेट) लिमिटेड, कलकत्ता के प्रबंध ग्रहण की अवधि को 26 मार्च, 1996 तक बढ़ाया गया है, कि एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 की धारा 18कक की उपधारा (2) के अंतर्गत अधिसूचना संख्या का.आ. 281(अ)/18कक/आई.डी.आर.ए./95, जो 31 मार्च, 1995 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा मैसर्स अपोलो ज़िपर कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, कलकत्ता के प्रबंध ग्रहण की अवधि को 31 मार्च, 1996 तक बढ़ाया गया है, कि एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिये** संख्या एल.टी. 7470/95]

भारत नियंत्रक तथा महालेखा परीक्षक संघ सरकार (1995 का 1) का 31 मार्च, 1994 को समाप्त वर्ष का प्रतिवेदन

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम० वी० चन्द्रशेखर मूर्ती) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

(1) संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का 31 मार्च, 1994 को समाप्त हुए वर्ष के प्रतिवेदन--संघ सरकार (1995 का संख्या 1) (सिविल) की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिये** संख्या एल.टी. 7471/95]

(2) वर्ष 1993-94 के लिए संघ सरकार विनियोग लेखाओं (सिविल) की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया **देखिये** संख्या एल.टी. 7472/95]

(3) वर्ष 1993-94 के लिए संघ सरकार वित्त लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

[ग्रंथालय में रखा गया **देखिये** संख्या एल.टी. 7473/95]

अखिल भारतीय सेवा अधिनियम, 1951 के अधीन अधिसूचनाएं

मानव संसाधन विकास मंत्रालय (युवा मामले, तथा खेल विभाग) में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : श्रीमती मारग्रेट आल्वा की ओर से मैं अखिल भारतीय सेवा अधिनियम, 1951 की धारा 3 की उपधारा (2) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ :--

(1) सा.का.नि. 500, जो 8 अक्टूबर, 1994 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनमें 22 अप्रैल, 1994 की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 396(अ) में प्रकाशित भारतीय पुलिस सेवा (काडर सदस्य संख्या का नियतन) विनियम, 1995 का शुद्धि-पत्र दिया गया है।

(2) भारतीय वन सेवा (काडर सदस्य संख्या का नियतन) संशोधन विनियम, 1994, जो 22 अक्टूबर, 1994 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 514 में प्रकाशित हुए थे।

(3) भारतीय पुलिस सेवा (काडर सदस्य संख्या का नियतन) सातवां संशोधन विनियम, 1994, जो 5 नवम्बर, 1994 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 540 में प्रकाशित हुए थे।

(4) भारतीय पुलिस सेवा (वेतन) सातवां संशोधन नियम, 1994, जो 5 नवम्बर, 1994 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 541 में प्रकाशित हुए थे।

(5) भारतीय प्रशासनिक सेवा (काडर) संशोधन नियम, 1995, जो 10 मार्च, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 128(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(6) भारतीय पुलिस सेवा (काडर) संशोधन नियम, 1995, जो 10 मार्च, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 129(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(7) भारतीय वन सेवा (काडर) संशोधन नियम, 1995, जो 10 मार्च, 1995 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 130(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल.टी. 7474/95]

1.02 म०प०

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति

उनतालीसवां प्रतिवेदन

श्री केशरी लाल (घाटमपुर) : मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति का उनतालीसवां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

1.02 1/2 म०प०

रक्षा संबंधी स्थायी समिति

तीसरा और चौथा प्रतिवेदन

श्री इन्द्रजीत गुप्त (मिदनापुर) : मैं रक्षा संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:-

(1) वर्ष 1994-95 के लिए रक्षा मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के संबंध में समिति के दूसरे प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में तीसरा प्रतिवेदन।

(2) वर्ष 1995-96 के लिए रक्षा मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के बारे में चौथा प्रतिवेदन।

1.03 म०प०

ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति

बीसवां, इक्कीसवां, बाईसवां तथा तेईसवां प्रतिवेदन, चर्चा के रिकार्ड और कार्यवाही सारांश

श्री पी. सी. चाको (त्रिचूर) : मैं ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन, चर्चा के रिकार्ड और कार्यवाही सारांश (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ :-

(1) विद्युत मंत्रालय-अनुदानों की मांगों (1995-96) के संबंध में बीसवां प्रतिवेदन तथा तत्संबंधी चर्चा के रिकार्ड।

(2) कोयला मंत्रालय—अनुदानों की मांगों (1995-96) के संबंध में इक्कीसवां प्रतिवेदन तथा तत्संबंधी चर्चा के रिकार्ड।

(3) अपारम्परिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय—अनुदानों की मांगों (1995-96) के संबंध में बाइसवां प्रतिवेदन तथा तत्संबंधी चर्चा के रिकार्ड।

(4) परमाणु ऊर्जा विभाग—अनुदानों की मांगों (1995-96) के संबंध में तेईसवां प्रतिवेदन तथा तत्संबंधी चर्चा के रिकार्ड।

(5) प्रक्रियात्मक तथा प्रकीर्ण मामलों के बारे में ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति की बैठकों के कार्यवाही सारांश।

1.04 म०प०

वित्त संबंधी स्थायी समिति

ग्यारहवां, बारहवां, तेरहवां और चौदहवां प्रतिवेदन

डा० देवी प्रसाद पाल (कलकत्ता उत्तर पश्चिम) : मैं वित्त संबंधी स्थयी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ :-

(1) "वित्त मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (1994-95)" के संबंध में समिति के पांचवें प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में ग्यारहवां प्रतिवेदन।

(2) "योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (1994-95)" के संबंध में समिति के छठे प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में बारहवां प्रतिवेदन।

(3) वित्त मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (1995-96) क बारे में तेरहवां प्रतिवेदन।

(4) योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (1995-96) के बारे में चौदहवां प्रतिवेदन।

1.04 1/2 म०प०

विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण और वन संबंधी स्थायी समिति

बीसवां प्रतिवेदन

श्री जितेन्द्र नाथ (जलपाईगुडी) : समुद्री उपग्रह सूचना सेवा (एम.ए.आर. एस.आई.एस.) प्रदूषण निगरानी कार्यक्रम-महासागर तटीय निगरानी और पूर्वानुमान प्रणाली (सी.ओ.एम.ए.पी.एस.) और औषधि के रूप में उपयोग हेतु समुद्री जैव सक्रिय पदार्थों के अभिनिर्धारण संबंधी राष्ट्रीय कार्यक्रम से संबंधित महासागर विकास विभाग के वार्षिक प्रतिवेदन (1993-94) के बारे में विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण और वन संबंधी स्थायी समिति के बीसवें प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

1.05 म० प०

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) आंध्र प्रदेश को केन्द्रीय ग्रिड से विद्युत का कम उपयोग करने के लिए निर्देश देने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री वी० एस० विजयराघवन* (पालघाट) : केन्द्रीय ग्रिड से आंध्र प्रदेश द्वारा बिजली के अत्याधिक खपत किये जाने के कारण कर्नाटक, केरल भी बिजली के संकट का सामना कर रहे हैं। आंध्र प्रदेश की इस अधिक खपत ने दक्षिण ग्रिड को हाल ही में चार बार परेशानी में डाल दिया है। आंध्र प्रदेश का अधिक खपत से केरल में वॉल्टेज कम हो गया है। राज्य विद्युत बोर्डों के मध्य एक समझौता हुआ है कि दक्षिणी ग्रिड में न्यूनतम बारम्बारता 48.2 एच.आर. टी. ही रहनी चाहिए। लेकिन आंध्र प्रदेश के असाधारण विद्युत चूषण के कारण बारम्बारता अस्थिर रूप से कम होती है। यदि बारम्बारता 48.2 एच.आर.टी. से कम होती है तो नेवेली और कलपाक्कम स्टेशनों के जनरेटर खराब हो जायेंगे। मशीनों को बचाने के लिए विद्युत उत्पादन बंद करना पड़ेगा। इसके परिणामस्वरूप दक्षिण भारत में विद्युत की पूर्णतः कमी हो जायेगी। मैं केन्द्रीय सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह इस मामले में हस्तक्षेप करें और इस अवांछित स्थिति से बचने के लिए आवश्यक कार्यवाही करें।

(दो) बिहार के सहरसा जिले में कम शक्ति वाले टेलिविजन ट्रांसमीटर का दर्जा बढ़ाये जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री सूर्य नारायण यादव (सहरसा) : सहरसा जिले में स्थित दूरदर्शन केन्द्र जिसकी प्रसारण क्षमता अत्यधिक कम है और उसके प्रसारण को नगर सीमा में भी स्पष्ट रूप से नहीं देखा जा रहा है जिसके कारण यहां की जनता को सीमावर्ती देशों का प्रसारण देखने के लिए मजबूर होना पड़ता है। इस बारे में पहले भी कई बार प्रश्न उठा चुका हूँ, परन्तु आज तक कोई कार्रवाई न किये जाने के कारण इसकी प्रसारण क्षमता अभी भी बहुत कम चल रही है।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह सहरसा जिले में स्थित दूरदर्शन केन्द्र को उच्च शक्ति वाले ट्रांसमीटर में तब्दील करे जिससे कि इसके प्रसारण को सहरसा-सुपोल तथा सीमावर्ती देशों में रह रहे हिन्दी भाषी लोगों को स्पष्ट चित्रों के साथ अपने कार्यक्रमों को देखने में सुविधा हो सके।

(तीन) उड़ीसा के मयूरभंज और बालासौर जिलों में पीने के पानी की गंभीर समस्या का सामना करने के लिए राज्य सरकार को राजीव पेयजल योजना से पर्याप्त धन राशि प्रदान किये जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

डा० कार्तिकेश्वर पात्र (बालासौर) : उड़ीसा के मयूरभंज और बालासौर जिलों को पेयजल की आपूर्ति आजकल एक बहुत बड़ी समस्या है। विद्यमान ट्यूब वैलों में से 80 प्रतिशत से भी अधिक अब या तो खराब हो गये हैं अथवा उनके पानी का स्तर नीचे चला गया है। पेयजल की अत्याधिक कमी ने इन जिलों में गंभीर सूखे की स्थिति पैदा कर दी है इन जिलों को पेयजल की आपूर्ती के लिए विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। अन्यथा इन क्षेत्रों में मानव और पशुओं में भारी मात्रा में महामारी हो जायेगी और मृत्यु होगी। जिला प्रशासन को पेयजल की कमी वाले क्षेत्रों से पेयजल उपलब्ध करने के लिए युद्ध स्तर पर कार्य करने के लिए विशेष अनुदान दिया जाना चाहिए।

मैं केन्द्रीय सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह इस उद्देश्य के लिए राजीव पेयजल योजना से पर्याप्त धनराशि स्वीकृत करें।

[हिन्दी]

(चार) मध्य प्रदेश सरकार के बिलासपुर जिले में मनियारी जलाशय की मरम्मत और आधुनिकीकरण के प्रस्ताव को स्वीकृति दिये जाने की आवश्यकता

श्री खेलन राम जांगडे (बिलासपुर) : मध्य प्रदेश के बिलासपुर जिले के अंतर्गत मनियारी जलाशय अंग्रेजों के समय से है। मरम्मत तथा आधुनिकीकरण के अभाव में इस पुराने जलाशय की स्थिति काफी जर्जर हो गयी है तथा पानी की क्षमता धीरे धीरे कम होती जा रही है। किसानों को इससे काफी लाभ होता है और लोग इसे जीवनदान के रूप में मानते हैं। मध्य प्रदेश सरकार ने इसके नवीनीकरण तथा मरम्मत हेतु 29 करोड़ रुपये की एक योजना केन्द्र सरकार को स्वीकृति हेतु भेजी है। मुझे यह भी ज्ञात हुआ है कि इस संबंध में विश्व बैंक ने अपनी अनुशंसा व्यक्त कर दी है।

अतः केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि उक्त योजना को जनहित में शीघ्र स्वीकृत किया जाए जिससे अनुसूचित जाति तथा आदिवासी क्षेत्रों को अधिक से अधिक लाभ हो सके।

(पांच) संपूर्ण देश में प्राथमिक और माध्यमिक स्कूलों में एक समान पाठ्यक्रम लागू करने के लिए दिशा निर्देश बनाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री नरेश कुमार बालियान (मुजफ्फरनगर) : देश में अनेक प्रकार के प्राथमिक एवं जूनियर हाई स्कूलों का प्रचलन है। इन के पाठ्यक्रम में कोई एकरूपता नहीं है और न ही इनसे सामाजिक आवश्यकताओं की पूर्णतया पूर्ति होती है। सरकार को देश के सामाजिक उत्तरदायित्व की भावना और देशभक्ति की सतत् प्रेरणा विकसित करने हेतु समान शिक्षा व्यवस्था खड़ी करनी चाहिए। आज सरकारी प्राथमिक स्कूल खाली पड़े हैं और जिन पर अथाह धनराशि व्यय हुई है और लगातार हो रही है। दूसरी ओर गली मौहल्लों में मांटेसरी शिक्षा के नाम पर गैर-सामाजिक विद्यालयों की बाढ़ आ गई है, जिनमें जनता का अधिक पैसा बर्बाद हो रहा है।

अतः मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि पूरे देश में प्राथमिक एवं जूनियर हाई स्कूल तक समान शिक्षा व्यवस्था अनिवार्य रूप से लागू की जाए तथा समान पाठ्यक्रम के लिए आवश्यक दिशा निर्देश जारी किए जाएं।

(छः) गुजरात के खेड़ा जिले में पिज गांव में एन.एम.ई.पी. के अधीन एक क्षेत्रीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान केन्द्र स्थापित किये जाने की आवश्यकता

श्री गंगा राम कोली (बयाना) : गुजरात के खेड़ा जिले के गांव पिज में मलेरिया अनुसंधान केन्द्र स्थापित करने का कार्य गत दो वर्षों से रुका पड़ा है। गांव वालों ने इस केन्द्र के लिए 40 एकड़ से अधिक भूमि दान में दी थी। प्रारंभ में कुछ विकासमूलक कार्य किये गये थे, परन्तु बाद में विभागीय समस्याओं के कारण सारा काम ठप्प पड़ा हुआ है।

मैंने अनेक अवसरों पर इस मामले को उठाया है और मुझे इस केन्द्र का विकास करने का आश्वासन दिया गया था। यह उचित समय है कि सरकार को इस कार्य के लिए कोई निश्चित योजना बनानी चाहिए अन्यथा गांव वालों द्वारा दान में दी गई इस उपजाऊ भूमि से कोई भी सार्थक परियोजन सिद्ध नहीं होगा।

जैसा कि मैंने पहले ही सुझाव दिया है कि इस स्थान पर एक क्षेत्रीय चिकित्सा अनुसंधान केन्द्र स्थापित किया जाये, जिसके लिए आधारभूत सुविधायें पहले ही मौजूद हैं।

मेरा भारत सरकार से अनुरोध है कि वह इस काम को प्राथमिकता के आधार पर शुरू करे।

(सात) उत्तर प्रदेश में बाढ़ पीड़ितों को राहत प्रदान किये जाने की आवश्यकता

श्री हरि केवल प्रसाद (सलेमपुर) : उत्तर प्रदेश में बाढ़ और सूखे से जनधन की व्यापक क्षति हुई है। जहां गोरखपुर और वाराणसी मंडलों में बाढ़ से बर्बादी हुई है, वही आगरा और झांसी मंडलों में भयंकर सूखे ने तबाही मचाई है। बाढ़ के कारण गोरखपुर और वाराणसी मंडलों में लगभग 500 लोगों की मौत हुई है। सैंकड़ों पशु मरे हैं और हजारों मकान ध्वस्त हुए हैं और लाखों एकड़ की खरीफ और गन्ने की फसलें चौपट हुई हैं। अधिकांश सड़कें, पुलिया तथा रेगुलेटर क्षतिग्रस्त हुए हैं। देवरिया और पड़रौना जनपदों में सर्वाधिक क्षति हुई है। नेपाल के भैंसालोटन में वहां के अभियंताओं ने बिना पूर्वसूचना के निर्धारित मात्रा से अधिक पानी मुख्य गंडक नहर में छोड़ दिया जिससे इन जनपदों में भीषण बाढ़ आई। राहत कार्य में शिथिलता बरती गई तथा मृतकों के परिजनों को अभी तक मुआवजा नहीं दिया गया है।

मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूँ कि बाढ़ से हुई जन-धन की क्षति का शीघ्र मुआवजा दिलायें, गिरे हुए मकानों को सरकारी खर्चे से बनवायें, सड़कों, पुलिया तथा रेगुलेटरों की मरम्मत करायें तथा शिथिलता बरतने वाले अधिकारियों के विरूद्ध उचित कार्यवाही करें। साथ ही गंडक नहर में पानी छोड़ने के कारण प्रतिवर्ष हो रही तवाही के स्थाई हल के लिए योजना बनाई जाये। मैं यह भी मांग करता हूँ कि देवरिया जनपद में सलेमपुर तहसील के नहरीकरण की पूर्व प्रस्तावित त्रुटीपूर्ण योजना को रद्द करके नई योजना बनाई जाए तथा मुख्य गंडक नहर के उदगम स्थान से ही शाखा निकाल कर इस तहसील का नहरीकरण किया जाए।

(आठ) इलाहाबाद उच्च न्यायालय के संबंध में यथास्थिति बनाये रखने की आवश्यकता

श्रीमती सरोज दुबे (इलाहाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, न्याय को सस्ता और सुलभ बनाकर द्वार द्वार तक पहुंचाने के लिये इलाहाबाद के उच्च न्यायालय को विभाजित किये जाने का प्रयास किया जा रहा है। इलाहाबाद के उच्च न्यायालय की अपनी वर्षों पुरानी महान परंपरायें हैं तथा उसके ऐतिहासिक भव्य भवन का अपना एक दबदबा है। उच्च न्यायालय को खंडों में बांटना उचित नहीं है। न्यायपालिका को एक स्थान पर स्थिर रहने से विचारों का उच्च स्तरीय आदान-प्रदान होता रहता है। बार और बेंच के स्तर को ऊंचा बनाये रखने में उच्चतम न्यायालय की सुसज्जित लाईब्रेरी एक मजबूत स्तम्भ की भूमिका अदा करती है। कानूनी विशेषज्ञ भी अपनी प्रतिभा का अनवरत विकास करते रहते हैं। परिणामस्वरूप इलाहाबाद उच्च न्यायालय स्वतंत्र और निष्पक्ष रूप से कार्य करते हुये नित नया इतिहास रचता रहता है।

परन्तु उ.प्र. के मेरठ बेंच की स्थापना की मांग से पूरा प्रदेश आंदोलित हो उठा है क्योंकि आगरा, गोरखपुर, बरेली, देहरादून, कुमायूं, गढ़वाल में भी खंडपीठ की स्थापना की मांग जोर पकड़ती जा रही है।

मैं केन्द्र सरकार से मांग करना चाहती हूँ कि यदि सरकार सस्ता और सुलभ न्याय द्वार तक पहुंचाना चाहते हैं तो न केवल उच्च न्यायालय वरन् उच्चतम न्यायालय की भी खंडपीठ देश के कोने कोने में स्थापित की जानी चाहिये। अतः केन्द्र सरकार से आग्रह है कि इलाहाबाद उच्च न्यायालय और इलाहाबाद को अलग करने का प्रयास न करें। इलाहाबाद की गरिमा अस्मिता का बंटवारा करने का प्रयास न करें अन्यथा उच्च और उच्चतम न्यायालय भी मुफलिस अदालत बन जायेंगे और न्यायपालिका अपनी गरिमा खो बैठेगी।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा पर 2.20 म० प० पर पुनः समवेत होने तक के लिए स्थगित होती है।

1.18 म०प०

तत्पश्चात लोक सभा मध्यान्ह भोजन के लिए 2.20 म०प० तक के लिए स्थगित हुई।

2.28 म०प०

मध्याहन भोजन के पश्चात् लोक सभा 2.28 म०प० पर पुनः समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

रेल बजट, 1995-96- सामान्य चर्चा;

रेल अभिसमय समिति के नौवें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों के अनुमोदन के बारे में संकल्प;

अनुदानों की मांगें (रेल), 1995-96

और

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल), 1992-93 - जारी

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम मद संख्या 12-15 पर विचार करेंगे। डा० विश्वानाथम कैनिथी खड़े हुए हैं। वह अपना भाषण जारी रखें।

डा० विश्वानाथम कैनिथी (श्रीकाकूलम) : उपाध्यक्ष महोदय आपको इस बात के लिए बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे पुनः शुरू हुए सत्र में रेल बजट 1995-96 पर बोलने का अवसर दिया है। यह कहने की आवश्यकता नहीं हैं कि रेल बजट लोकप्रिय होता है। मैं अपनी ओर से तथा अपने क्षेत्र के निर्वाचकों की ओर से मैं मंत्री महोदय और मंत्रालय को इस बात के लिए धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने केवल मेरे निर्वाचन क्षेत्र में ही नहीं बल्कि संपूर्ण देश में इतनी अधिक रेल सुविधाएं दी हैं। गत चार वर्षों में अनेक प्रतिबंधों के साथ साथ उत्पन्न परिस्थितियों में तथा अनेक बुरी बातों के होते हुए भी मेरे विचार से यह भारतीय रेलवे के इतिहास में स्वर्णयुग है। आप इस अवधि की किसी अवधि से तुलना नहीं कर सकते हैं। यदि आप पिछले 100 वर्षों की अवधि की तुलना वर्तमान चार वर्षों से करें तो

आप यह देख सकते हैं कि इन चार वर्षों में देश के अनेक भागों में विशेष रूप से विकासात्मक परिवर्तन हुए हैं।

मैं यह जानता हूँ कि कुछ ऐसे क्षेत्र भी हैं जिनमें उतनी रेल सुविधाऐं नहीं हैं जितनी कि वहां होनी चाहिए या वे जिनके हकदार हैं। लेकिन हमारी अभी भी यह अपेक्षा है कि निकट भविष्य में हम सभी क्षेत्रों को पूरा कर लेंगे। विभिन्न क्षेत्रों की विकासात्मक गतिविधियों के बारे में बताये जाने की आवश्यकता नहीं है और साथ ही साथ आंकड़ों तथा संख्या को दोहराये जाने की भी आवश्यकता नहीं है। गेज परिवर्तन के क्षेत्र में विकासात्मक कार्यकलाप नई रेलवे लाइन, आन-योर-वेगन योजना, पालेस ऑन व्हीलस ,कंटेनर सेवाएं और अन्य चल रही सेवाएं ध्यान देने योग्य हैं और प्रत्येक व्यक्ति को उनकी सराहना करनी पड़ेगी और अब प्रत्येक व्यक्ति का उनकी ओर ध्यान है।

रेलवे इस देश में सबसे अधिक रोजगार उपलब्ध करती है। लेकिन इसमें लगी मानव शक्ति की तुलना में इस देश में यह रुपये और डालर कमाने में सबसे बड़ी नहीं है। अभी भी रेलवे में विशेषरूप से रेलमार्ग और चल रही गाड़ियों में स्थिति संतोषजनक नहीं है। यदि आप चलती हुई रेलगाड़ियों में संडास में जायें, तो कोई भी व्यक्ति जब तक उसमें दीवार का सहारा नहीं लेता अपने नित्य कार्य से निवृत्त नहीं हो सकता।

पद्धति में कुछ कमी है। यद्यपि चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी अपना कार्य कर रहे हैं लेकिन निरीक्षण करने वालों के काम में कमी है। इसको ठीक किया जाना चाहिए और जो व्यक्ति जिम्मेदार हों उन्हें उत्तरदायी बनाया जाना चाहिए।

राजस्व के संबेध में आपने बजट में कुछ आंकड़े दिये और बाद में उनको बदल दिया गया। हमारे पास सही आंकड़े हैं जो लगभग 500 करोड़ रुपये के हैं। वह पुनरीक्षति बजट में दिये गये आंकड़ों से कम हैं। हमें कमी का भी पता हैं। यदि आप अन्य सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के साथ साथ रेलवे के भी किसी विशेषज्ञ के विवरण को देखें तो पता चलेगा कि कार्य करने वाले लोगों की संख्या कार्य न करने वालों की तुलना में बहुत कम है। इनमें से एक तिहाई लोग कार्य करते हैं या अपनी ड्यूटी करते हैं, उतनी ही रेलें चलनी चाहिए। अतः यह देखना रेलवे का कार्य है कि ज्यादा से ज्यादा कार्य हो और अधिक से अधिक राजस्व कमाया जाये।

पिछले दो वर्षों से, मैं प्रणाली में कुछ संशोधन या जोड़े जाने के बारे में सुझाव देता आ रहा हूँ। उनमें से कुछ सुझावों को स्वीकार कर लिया गया है और उन्हें कार्यान्वित भी किया गया है। लेकिन कार्यान्वयन की गति बहुत धीमी है। उदाहरणस्वरूप दो वर्ष पहले मैंने सभी रेलगाड़ियों में सेटेलाइट प्रणाली के माध्यम से टेलीफोन की व्यवस्था करने के बारे में सुझाव दिया था। उस समय मैंने अपना पुराना अनुभव बताया था कि हम किस तरह घंटों मध्य मार्ग में असहाय हो गये थे। इसी तरह मैंने विद्युतीकरण का भी सुझाव दिया था। कोयले के दिन चले गये हैं और अब डीजल भी कम हो गया है। हम भारी मूल्य पर डीजल का आयात कर रहे हैं। अतः केवल विद्युतीकरण ही अन्य शक्ति है जिसे हम कर्षण के लिए उपयोग कर सकते हैं। रेल पटरी विशेषरूप से मुख्य रेल पटरी के लिए विद्युतीकरण की दर बहुत कम है। इसके अतिरिक्त आपको रेल पटरी को मजबूत करना पड़ेगा, हमारे पास कर्षण शक्ति है जिससे रेलगाड़ियां प्रति घंटा 100 किलामीटर से अधिक की रफ्तार से चल सकती हैं। मेरे विचार से ऐसी कोई रेल नहीं है जो इतनी रफ्तार से कमजोर पटरी पर चल सकती है। मैं रेल मंत्रालय और रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे यह देखें कि रेल पटरियों को मजबूत करने के लिए युद्ध स्तर पर कदम उठाये जा रहे हैं ताकि हम अधिक रुपया कमा सकें और कुछ दुर्घटनाओं को भी रोक सकें जो पटरियों की कमजोरी के कारण होती हैं।

मैं सेटेलाइट संचार के बारे में उल्लेख करना आवश्यक नहीं समझता हूँ। रेल भवन में केवल महाप्रबंधक तक के स्तर तक ही सेटेलाइट संचार की व्यवस्था है। लेकिन महाप्रबंधक के परिसर में सेटेलाइट संचार की कोई व्यवस्था नहीं है। जब तक इसकी व्यवस्था नहीं हो जाती है तब तक उस लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सकते जिसकी हमने परिकल्पना की है।

रेलगाड़ी से यात्रा करने में उस समय से ज्यादा समय लगता है जिसकी हम आज के दिनों में आशा करते हैं। लेकिन पहले कुछ निश्चित दूरी की यात्रा करने में लगने वाले अधिक समय की अपेक्षा आजकल कुछ समय लगता है। लेकिन फिर भी हम यह सोचते हैं कि हमें कुछ और करना चाहिए। रिश्तेदारों और मित्रों से चलती हुई रेलगाड़ी से बातचीत करने के लिए हमारे खातिर उनमें टेलिफोन की व्यवस्था होनी चाहिए और समय बिताने के लिए या उनमें रेडियों, टी. वी. की भी व्यवस्था होनी चाहिए। रेलगाड़ियों में विशेषकर उनके द्वितीय दर्जे के डिब्बों में समय बिताने के लिए केवल मूंगफली होती है। आप जानते हैं कि जब रेलगाड़ी के फर्श पर मूंगफली के छिलके फेंक दिये जाते हैं तो उस समय उन में क्या स्थिति होती है।

कुछ चिरकालीन तरीकों को छोड़ने के लिए कुछ कदम उठाये जाने चाहिए। उनमें से कुछ चीजें बहुत कीमती हैं। रेलवे को केवल खैराती बनाने की आवश्यकता नहीं है या इसकी सेवा निशुल्क नहीं होनी चाहिए। निःसंदेह कुछ व्यक्ति विशेषरूप से स्वतंत्रता सेनानी, और अन्य प्रतिष्ठित व्यक्ति कुछ प्रतिफल पाने के हकदार हैं। लेकिन यह सुविधा उन व्यक्तियों को नहीं दी जानी चाहिए जो इसके लिए पात्र ही नहीं हैं। ऐसा करने से असली यात्रियों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ेगा।

मुख्य मुख्य स्टेशनों पर टिकटें कम्प्यूटरों से देने के लिए कम्प्यूटर लगाये जा रहे हैं। लेकिन हम जानते हैं कि कम्प्यूटरीकरण से टिकट देने के साथ साथ इससे रेलगाड़ियां चलाने में भी मदद मिलेगी। देश के कम से कम कुछ भागों में पश्चिमी देशों की तरह कुछ रेलगाड़ियां कम्प्यूटरों से चलना शुरू किया जाना चाहिए। हमारी तकनीकी शक्ति और जन-शक्ति सर्वोत्तम है।

हम बहुत से यात्रियों को रेलों तथा प्लेटफार्मों पर बिना टिकट देखते हैं। किसी ने इसका सर्वेक्षण किया था। प्लेटफार्म टिकट का मूल्य अधिक है। इसलिए प्लेटफार्मों में जाने वाले लोग प्लेटफार्म टिकट नहीं लेते हैं। प्लेटफार्म टिकटों की कीमत घटायी जानी चाहिए। मैगनेटिक टेप प्लेटफार्म टिकट शुरू किये जाने चाहिए। ऐसी प्रणाली अपनाई जाए जिससे चोरी न हो सके।

अब मैं उत्तर आंध्र और आंध्र प्रदेश से संबंधित मामलों पर आता हूँ। मैं मंत्री महोदय और अनके मंत्रालय को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इस वर्ष काकीनाडा-कोटीपल्ली रेलवे लाइन का कार्य शुरू कराया है। यद्यपि इसके लिए दो वर्ष पहले अनुमति दी गई थी, इस साल के बजट में भारी धन राशि की व्यवस्था की गई है। मैं मंत्री महोदय को इस बात के लिए भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने विशाखापटनम और विजयवाड़ा के मध्य तेज रफ्तार वाली इंटर सिटी रेलगाड़ी चलाने की व्यवस्था की है।

मैं उनको इस बात के लिए भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने विशाखा एक्सप्रैस को श्रीकाकूलम से बढ़ाकर पलासा तक कर दिया है। जिसको अभी झंडी दिखाई जानी है। मैं माननीय मंत्री महोदय को बारास्ता विजाग और रायपुर होकर पुरी

और अहमदाबाद के मध्य एक नई रेलगाड़ी चलाने की व्यवस्था करने के लिए भी धन्यवाद देता हूँ। यह एक साप्ताहिक रेलगाड़ी है। मैं जानता हूँ इसकी बहुत मांग है, और मैं गत चार वर्षों से इस प्रकार की रेलगाड़ी की मांग कर रहा था और मैं इसके लिए उनका आभारी हूँ। फिर नई रेलवे लाइनों का काम शुरू किया जाना है। मेरे क्षेत्र में, एक छोटी रेलवे लाइन है जो नौपाडा और गुनूपुर के मध्य चलती है जो लगभग 90 किलोमीटर लंबी है। इसे पार्ला कामिडी के महाराजा ने 60 वर्ष से भी पहले बिछवाया था। लेकिन यह अभी भी छोटी लाइन है। कुछ समय पहले रेलवे ने इसे उखड़वाने की योजना बनाई थी। लेकिन माननीय मंत्री महोदय ने उत्तरी आंध्र प्रदेश और दक्षिण उड़ीसा के संसद सदस्यों के अनुरोध पर विचार किया और उन्होंने इसे डीजल रेलगाड़ी बनवा दिया। लेकिन फिर भी हम संतुष्ट नहीं हैं। यह चार संसदीय भागों तथा दो राज्यों में होकर गुजरती है। यह अत्यंत पिछड़े क्षेत्रों में होकर गुजरती है। जब तक पिछड़े हुए इलाकों में संचार व्यवस्था विकसित नहीं की जाती है इन क्षेत्रों का विकास नहीं किया जा सकता है और चूंकि रेलें सरकार द्वारा चलाई जाती हैं सरकार को यह व्यवस्था करनी होगी। हम किसी निजी व्यक्ति को इस प्रकार की रेलें चलाने अथवा इनके रखरखाव के लिए मजबूर नहीं कर सकते हैं। केवल यही नहीं रेलवे लाइन को गुनूपुर से भी आगे 50 किलोमीटर तक, विजयानगरम और रायपुर के रास्ते नरसिंहपुर तक बढ़ाना पड़ेगा ताकि सरकार समय और तेल की बचत करके लाभ कमा सके। कोरापुट में जयपुर और भुवनेश्वर के मध्य की दूरी को 150 किलोमीटर से भी अधिक से कम किया जा सकता है। इसके लिए हम बहुत बातचीत करते हैं। नौपाडा-गुनूपुर रेल लाइन के परिवर्तन का कार्य शुरू किया जाना चाहिए। हमें नौपाडा नमक साइड रेल लाइन को बनाये रखना चाहिए यह बहुत पुरानी है। इसे अंग्रेजों के शासनकाल में नमक बनाने वाले मजदूरों की सुविधा के लिए बिछाया गया था। लेकिन अब पिछले कुछ वर्षों से रेलवे द्वारा लगाये गये कुछ प्रतिबंधों के कारण नमक ढुलाई क्षमता घट गयी है। लेकिन उसी विशेष क्षेत्र में एक निजी छोटा हवाई अड्डा बामनावाडू में विकसित किया जा रहा है। लेकिन उसके लिए यह रेलवे होना चाहिए क्योंकि उस हवाई अड्डे से उर्वरक रसायन और खाद्यान के रूप में वस्तुओं को भेजा जाना है। एक रेलवे लाइन का होना भी आवश्यक है। इसके अतिरिक्त एक चुम्बकीय संयंत्र लगाये जाने के बारे में भी विचार किया जा रहा है। अतः मैं मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि वह यह देखें कि रेलवे लाइन को उखाड़ना बंद किया जाये और रेलवे लाइन के नवीकरण का कार्य शुरू किया जाये।

मैं यह भी अनुरोध करता हूँ कि उस क्षेत्र में विशेषकर आंध्र प्रदेश में नई रेल शुरू की जाये। अपनी विशाखापटनम यात्रा के दौरान मंत्री महोदय ने दिल्ली और विशाखापटनम के मध्य एक सुपरफास्ट (तीव्रगामी) रेलगाड़ी चलाने का वायदा किया था। मुझे स्पष्ट रूप से याद है कि उन्होंने जनसभा में यह बात व्यक्त की थी कि वह इस पर विचार करेंगे। यह रेल्गाड़ी बारास्ता विजयवाड़ा जानी चाहिए ताकि इसका लाभ आंध्र प्रदेश के अधिक जिले तथा जनता उठा सकें।

मैं मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध करता हूँ कि वह हैदराबाद और गुंटूर के मध्य और हैदराबाद और राजामुंद्री के मध्य भी शताब्दी एक्सप्रैस शुरू करायें ताकि अधिक से अधिक लोग जो जल्दी यात्रा करके उसी दिन घर लौटना चाहते हैं, और वे होटलों आदि में अधिक खर्च करने और कहीं रात में ठहरने पर होने वाले खर्च से बच सकें। अतः आंध्र प्रदेश, विशेषरूप से यह क्षेत्र शताब्दी की सेवा प्राप्त कर सके। हम किसी प्रकार की राजधानी की मांग नहीं कर रहे हैं।

विशाखापटनम और मुम्बई महानगर हैं। इन दो स्थानों के मध्य भारी यातायात चलता है। अतः विशाखापटनम और मुम्बई के मध्य सीधी और तेज रफ्तार वाली रेलगाड़ी चलाये जाने पर अनुकूल दृष्टि से विचार किया जाना चाहिए। हम विशाखापटनम और मद्रास के मध्य एक सीधी रेलगाड़ी चलाये जाने का अनुरोध करते आ रहे हैं। इस समय मद्रास के लिए कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है। विशाखापटनम होकर मद्रास के लिए रेलगाड़ियाँ हैं परन्तु विशाखापटनम से कोई रेलगाड़ी मद्रास के लिए नहीं है। मैं रेल मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध करता हूँ कि वे हमारी विशाखापटनम से कलकत्ता तक रेलगाड़ी चलाये जाने की पुरानी मांग पर भी विचार करें ताकि यह चार से भी अधिक राज्यों के लोगों को लाभांवित कर सकें।

इसके साथ ही साथ विशाखापटनम और भुवनेश्वर के मध्य एक इंटर-सिटी एक्सप्रैस रेलगाड़ी शुरू की जाये। इसका पहले विशाखापटनम में वचन दिया गया था।

जब मंत्री महोदय मंडलों और जोनों के पुनः वितरण पर विचार करते हैं, हमें उनसे यह देखने के लिए अनुरोध करना चाहिए कि वाल्टेयर मंडल दक्षिण-मध्य रेलवे और आंध्र प्रदेश के अंतिम भाग खुर्द मंडल से जुड़ा हुआ है। वाल्टेअर मंडल से केवल सात स्टेशन ही जुड़े होने चाहिए। वे अब खुर्द मंडल में हैं। विद्यमान सुविधाओं में वृद्धि की जानी चाहिए। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वह इसको एक विशेष मामला मान कर विचार करें कि सभी सुविधाएं बहुत सारे स्टेशनों को उपलब्ध की गई हैं, न कि केवल एक या दो स्टेशनों को ताकि उन स्टेशनों से गुजरने वाले यात्री यह महसूस करें कि संपूर्ण भारत के सभी स्टेशनों को एक समान समझा जाता है। यहाँ वहाँ सुविधाएं उपलब्ध कराने की बजाय मुख्य रेल लाइन पर विशाखापटनम से मद्रास के मध्य के सभी स्टेशनों को ये सुविधाएं उपलब्ध की जाये।

विशाखापटनम और विजयवाड़ा के मध्य विद्युतीकरण की गति बहुत धीमी है और यह विशाखापटनम और खरगपुर के मध्य उससे भी मंद है। मैं रेलवे मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह यह देखें कि यहां साथ-साथ जल्दी से जल्दी कार्य हो और जल्दी से जल्दी पूरा हो।

इस संबंध में मैं यह कहना चाहूँगा कि जब तक हम अपने बजट और संसाधनों पर निर्भर रहेंगे, हम इसे करने में समर्थ नहीं हो सकेंगे। हम तीसरी पार्टी से वित्तीय सहायता प्राप्त कर सकते हैं और उन कार्यों को जल्दी पूरा कर सकते है। इस प्रकार हम जल्दी परिणाम प्राप्त कर सकते हैं और विशेषज्ञों के कहने के अनुसार इसमें एक वर्ष से भी कम समय लगेगा।

विशाखापटनम और राजामुंद्री या विजयवाड़ा और गुंटूर के मध्य कुछ क्षेत्रों में केवल दो रेलवे लाइनें हैं। तीसरी लाइन की व्यवस्था करने पर भी विचार किया जाना चाहिए क्योंकि यह अत्यन्त आवश्यक है। कुछ धीमी गति वाली रेलगाड़ियों के लिए एक अलग पटरी लग सकती है। इस प्रकार की पटरी खरगपुर और हावड़ा के मध्य है।

रेलवे की संपर्क सड़कों का ठीक प्रकार रखरखाव नहीं किया जाता है क्योंकि वे रेलवे लाइनों का रखरखाव कर रहे हैं। रेलवे को इन सड़कों के रखरखाव के कार्य को स्थानीय सरकार को सौंप देना चाहिए या उन्हें यह कार्य खुद करना चाहिए और राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय स्तर रखना चाहिए।

मेरे ही क्षेत्र में दो माल गोदाम हैं। इनमें से एक पलासा और दूसरा सोमपेट में है। इनसे 10 लाख रुपये से भी अधिक आमदनी हो रही थी, उन्हें पिछले वर्ष अनौपचारिक रूप से वंद कर दिया गया। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वे उन्हें पुनः खुलवायें। पूछने पर मुझे कहा गया कि उनको इसलिए बंद कर दिया गया था कि उनसे 5 लाख रुपये से भी कम आमदनी हो रही थी। लेकिन जांच करने पर पता चला कि इस प्रकार नहीं था।

अंत में आरक्षण संबंध में मेरा कहना है कि कुछ स्टेशनों जिन पर यातायात कम है उन पर अन्य स्टेशनों की अपेक्षा आरक्षित सीटों की संख्या अधिक है। उदाहरणस्वरूप मेरे निर्वाचन क्षेत्र, जो श्रीकाकूलम जिला मुख्यालय में पड़ता है, मेलगाड़ी में एक तरफ से कलकत्ता से श्रीकाकूलम तक प्रथम श्रेणी के दो स्थान हैं लेकिन श्रीकाकूलम से कलकत्ता तक केवल प्रथम श्रेणी का एक ही वर्थ उपलब्ध है। जो दम्पति कलकत्ता से श्रीकाकूलम आये हों वह कैसे लौट सकते हैं। मैं यह समझने में असमर्थ हूँ। लेकिन अन्य स्टेशनों पर आरक्षित सीटों की संख्या अधिक है। लोग दूसरे स्टेशनों पर जाकर आरक्षण करवाते हैं। कुछ निहित स्वार्थ लोग सुविधाओं का उपयोग और दुरुपयोग कर रहे हैं।

अंत में, मैं मंत्रालय और मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि दक्षिण उड़ीसा और उत्तर आंध्र प्रदेश के अंतर को बहुत तेजी से नहीं तो धीमी गति से कम किया जाये ताकि वे भी कुछ रेलवे लाइनें बिछवाने का अवसर प्राप्त कर सकें।

उपाध्यक्ष महोदय : हमें यह स्मरण कराना चाहिए कि कुछ माननीय सदस्यों ने कल यह उल्लेख किया था कि जिन्हें पहले बोलने का अवसर मिला उनको अधिक समय दिया गया और जिन्हें बाद में बुलाया गया उनको इस उदार दृष्टिकोण से वंचित कर दिया गया। ये कुछ टिप्पणियाँ हैं जो कल कुछ माननीय सदस्यों ने की थीं और यह 100 प्रतिशत सही है। अतः हमें यह देखना होगा कि जो वक्ता पहले बोलते हैं वे समय का ख्याल रखें ताकि बाद के वक्ताओं को भी बोलने का अवसर मिल सके।

हमें पूरी रात बैठना पड़ेगा। मैं इस प्रकार से कहना चाह रहा हूँ जिससे कुछ सदस्यों की भावनाओं को आघात नहीं पहुँचे। आज हमें ज्यादा समय तक बैठना पड़ेगा। इसलिए यदि आप में से प्रत्येक अपने मुद्दे को रखने में 10 से 12 मिनट का ध्यान रखें तो इससे रेल मंत्रालय और सरकार को भी सहायता मिलेगी।

मैं कुमारी उमा भारती को आमंत्रित करता हूँ। वह अनुपस्थित हैं। इसलिए श्री कवीन्द्र पुरकायस्थ बोलें।

श्री कवीन्द्र पुरकायस्थ (सिल्चर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं विशेष रूप से रेल बजट पर ही बोलना चाहता हूँ क्योंकि इसमें पूर्वोत्तर क्षेत्र को पूर्णतः अनदेखा किया गया है। यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। बजट को देखने से यह पता चलता है कि माननीय मंत्री महोदय ने पूर्वोत्तर क्षेत्रों के बारे में सोचना कोई आवश्यक नहीं समझा जिसे देश का सबसे पिछड़ा हुआ क्षेत्र कहा जाता है।

प्रधान मंत्री श्री पी० वी० नरसिंह राव के कहने पर मंत्रालय का एक 18 सदस्यीय दल पूर्वोत्तर क्षेत्र में वहाँ समस्याओं का अध्ययन करने तथा यह पता लगाने के लिए भेजा गया था कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों की सामाजिक आर्थिक परिस्थितियों में कैसे सुधार किया जा सकता है। मंत्रालयीय दल ने अपने निष्कर्ष देते समय कहा कि पूर्वोत्तर क्षेत्र का और विकास करने के लिए वहाँ विशेष रूप से थल और वायु संचार सेवाओं में सुधार किया जाना चाहिए। हम इस बात से आश्वस्त थे कि जब बजट प्रस्तुत किया जायेगा तो बजट में निश्चित रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र में संचार प्रणाली में सुधार करने के लिए कोई विशेष प्रावधान किये जायेंगे। तथापि जब बजट प्रस्तुत किया गया तो यह देखकर बहुत आश्चर्य हुआ कि व्यावहारिक रूप से पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए कुछ नहीं किया गया। रेल बजट में पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए व्यावहारिक और वास्तविक पहलू यह है कि राजधानी एकसप्रैस जो सप्ताह में एक दिन चलती थी उसे सप्ताह में तीन कर दिया गया है और कलकत्ता से गुवाहाटी तक चलने वाली कंचनजंगा को बढ़ाकर लुमडिंग तक कर दिया गया है।

बजट की तीसरी बात यह है कि गुवाहाटी से बोंगईगांव तक एक थोड़ी दूरी के लिए एक रेलगाड़ी शुरू की गई है तथा न्यू बोंगईगांव में राजधानी के लिए एक हाल्ट स्टेशन की व्यवस्था भी की गई है।

जहाँ तक रेलवे लाइनों के विस्तार का संबंध है पूर्वोत्तर क्षेत्र के संबंध में कोई उल्लेख नहीं किया गया है।

बजट में बड़ी लाइन को लुमडिंग से डिबरूगढ़ तक और एक अन्य लाइन को चापरमुख से हैबरगाँव तक बढ़ाने के कार्य को निष्पादित करने के बारे में उल्लेख किया गया है और यह भी कहा गया है कि उन्हें वर्ष 1996 तक पूरा किया जायेगा। जहाँ तक सुरक्षा उपायों का संबंध है बजट में यह उल्लेख किया गया है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र की एक्सप्रैस रेलगाड़ियों के लिए उचित सुरक्षा उपाय किये जायेंगे। पूर्वोत्तर क्षेत्र आतंकवाद ग्रस्त क्षेत्र है और जो रेलगाड़ियाँ आतंकवाद ग्रस्त क्षेत्रों से हो कर गुजरती हैं अनके लिए कोई सुरक्षा उपाय नहीं अपनाये गये हैं। हाल ही में ब्रह्मपुत्र मेल में दिफू में, जो नागालैंड की सीमा पर है हुए विस्फोट से पता चलता है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र की रेल गाड़ियों में कोई सुरक्षा उपाय नहीं किये गये हैं।

इसके अतिरिक्त रेल मंत्री महोदय ने पूर्वोत्तर क्षेत्र की पर्यटक क्षमता को भी पूरी तरह अनदेखा कर दिया है। हमें बजट देखने पर पता लगा है कि गुजरात तमिलनाडु और राजस्थान में राज्य सरकार के सहयोग से तीन पर्यटक रेलगाड़ियाँ शुरू की गई हैं। संभवतः देश में पूर्वोत्तर क्षेत्र पर्यटन के लिए अत्यधिक संभाव्य क्षेत्र है। लेकिन उस क्षेत्र के लिए कोई इस प्रकार के उपाय नहीं अपनाये गये है। ऐसा रेल मंत्री महोदय द्वारा किया जाना चाहिए था।

यह भी बड़े अचंभे की बात है कि रेल बजट में लंका से सिल्चर तक बड़ी रेलवे लाइन विस्तार करने का कोई उल्लेख नहीं है। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। जिस समय बड़ी लाइन का गुवाहाटी से लुमडिंग तक विस्तार किया जा रहा था, हमने रेल मंत्री महोदय से बार बार अनुरोध किया था कि मीटर गेज लाइन को बंद किया जाये। मैंने रेल मंत्री महोदय को अनेकों पत्र लिखे थे और उनके उत्तर भी मुझे मिले हैं कि उनके मंत्रालय ने एक गेज प्रणाली रखने का फैसला किया है और इसलिए मीटर गेज को बनाये नहीं रखा जा सकता। लेकिन मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि जब लुमडिंग से डिबरूगढ़ तक बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य हो रहा है तो मीटर गेज रेलवे लाइन को अक्षुण्ण रखा जा रहा है। अतः रेल मंत्री महोदय की एक गेज प्रणाली रखने का आश्वासन कहाँ चला गया है ? उन्होंने गुवाहाटी से लुमडिंग तक भी मीटर गेज लाइन क्यों नहीं रखी। मीटर गेज लाइन को अक्षुण्ण रखकर गुवाहाटी से लुमडिंग तक बड़ी लाइन का विस्तार किया जा सकता है।

मेरे पास सूचना है कि ऐसा केवल नागालैंड सरकार द्वारा दी गई धमकी के कारण ऐसा हो रहा है। नागालैंड सरकार ने रेल मंत्रालय को कह दिया है कि मीटर गेज को हटाया नहीं जा सकता है। इसलिए मीटर गेज लाइन को अक्षुण्ण रखा गया है और बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य भी किया जा रहा है। शायद यह हमारी गलती थी कि हमने रेल मंत्री महोदय को कोई धमकी नहीं दी। इस मीटर गेज के हटाये जाने के कारण केवल बारक वैली की जनता को ही नहीं बल्कि त्रिपुरा, मणिपुर और मिजोरम की लगभग एक करोड़ जनता को रेल गाड़ियों को ही सुचारू सेवा से वंचित रखा जा रहा हैं। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि वर्ष, 1984 में लंका से सिल्चर तक सर्वेक्षण किया गया था। लेकिन हम इस बात को नहीं जानते हैं फिर उस सर्वेक्षण रिपोर्ट को क्यों प्रसुप्तावस्था में रखा गया है और कार्य क्यों

नहीं किया जा रहा है। लेकिन यह बड़े आश्चर्य की बात है कि जबकि लंका से सिल्चर तक की 208 किलोमीटर लंबी बड़ी रेलवे लाइन पर विचार नहीं किया जा रहा तो रेल मंत्री महोदय ने अपने पिछले वर्ष के रेल बजट में जोगीघोपा से सिल्चर तक 550 किलोमीटर लंबी रेलवे लाइन के लिए सर्वेक्षण कराये जाने का प्रस्ताव किस लिए रखा था। वह रेलवे लाइन मेघालय से होकर बिछायी जानी थी। महोदय, शायद आप जानते हैं, कि मेघालय सरकार अपने राज्य में होकर रेलवे लाइन बिछाने के लिए सहमति देने के पक्ष में नहीं है। लेकिन रेल मंत्री महोदय ने प्रस्ताव रखा था कि सर्वेक्षण किया जायेगा। पिछले वर्ष उन्होंने ऐसा कहा था लेकिन इस वर्ष जब बजट प्रस्तुत किया गया तो उसका कोई उल्लेख नहीं था। अतः ऐसा महसूस होता है कि उन्होंने बजट में इसका उल्लेख केवल पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों को प्रसन्न रखने के लिए ही किया है और ऐसा उस क्षेत्र की जनता को वास्तव में लाभ पहुँचाने के लिए नहीं किया है ?

जब कभी भी रेलवे लाइनों के निर्माण व विस्तार का प्रश्न आता है, धन राशि का प्रश्न भी आता है। हम यह नहीं कहते हैं कि धन राशि की कठिनाई नहीं है। लेकिन अपने देश में हम कई स्थानों पर यह देख चुके है कि निगमों का सृजन करके धन राशि इक्ट्ठी की जा रही है और विस्तार कार्य किया जा रहा है जैसा कि कोंकण रेलवे निगम ने किया है।

3.00 म०प०

यदि सरकार के पास लंका से सिल्चर तक की ऐसी महत्वपूर्ण रेलवे लाइन के निर्माण के लिए धनराशि नहीं है तो वहाँ भी निगम प्रणाली क्यों नहीं अपनायी जा सकती है उस तरीके से धन क्यों इक्ट्ठा किया गया और तत्काल कार्य क्यों शुरू नहीं किया गया। यह सीमावर्ती क्षेत्र है। और वास्तविक रूप से वहाँ संचार नेटवर्क नहीं है। विशेषरूप से वर्षा के दिनों में पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र का देश के सभी भागों से संपर्क टूट जाता है। यह कार्य शीघ्रातिशीघ्र किया जाना चाहिए लेकिन इसे पूरी तरह अनदेखा कर दिया गया है।

3.01 म०प०

[प्रो॰ रीता वर्मा पीठासीन हुई]

महोदय, मुझे एक बहुत बड़ी समस्या के बारे में कुछ कहना है और किसी भी हालत में अनदेखा नहीं किया जा सकता है। मैं रेल मंत्री महोदय का विशेषरूप से लंका-सिल्चर बड़ी रेलवे लाइन की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैंने मंत्री महोदय से इस संबंध में व्यक्तिगतरूप से बातचीत की थी। मेरा विश्वास है कि मंत्री महोदय यह भली भाँति जानते हैं कि इस लाइन के लिए गत कई वर्षों से वहाँ आंदोलन चलता चला आ रहा है और उस क्षेत्र की संपूर्ण जनता यह देखने कि बहुत इच्छुक है कि इस बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण हो। यह रेलवे लाइन केवल 208 किलोमीटर लंबी है। आजकल लुमडिंग से बदरपुर तक के मीटरगेज के पहाड़ी क्षेत्र के रास्ते में 580 पुल और पुलियाँ और 37 सुरंगे हैं। पूर्वोत्तर रेल विभाग निरीक्षण रिपोर्ट के अनुसार ये सभी पुल, पुलियाँ और सुरंगें इतनी पुरानी पड़ गई हैं कि अब ये आगे काम में नहीं आ सकतीं। उन्होंने यह भी कहा है कि ये अधिक समय तक काम नहीं कर सकती हैं। इसलिए बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण किया जाना चाहिए। यह रेल मंत्रालय का विचार है। लेकिन दुर्भाग्यवश, रेल मंत्री महोदय ने इस तरफ कोई ध्यान नहीं दिया है जैसे कि यह पूर्वोत्तर क्षेत्र का कार्य है और उन्हें पूर्वोत्तर क्षेत्र से कुछ लेना देना नहीं है। इस बड़ी रेलवे लाइन के निर्माण के लिए बहुत से अभ्यावेदन दिये गये हैं और बहुत से आन्दोलन भी किये गये हैं।

इस बड़ी रेलवे लाइन के निर्माण के लिए हमने रेल मंत्री महोदय से बातचीत की, हम मंडल तक भी गये, हमने महाप्रबंधक से भी बातचीत की और हमने "रेल रोको" आन्दोलन भी चलाया। हमने यह सब केवल इस रेलवे लाइन के महत्व के संबंध में सरकार का ध्यान आकर्षित करने के लिए किया लेकिन रेल मंत्री महोदय ने कुछ भी नहीं किया है। सर्वप्रथम, मैं गुवाहाटी से लुमडिंग तक मीटर गेज लाइन बिछाने के कार्य की पुनरीक्षा करने का अनुरोध करूँगा। रेलवे प्राधिकारियों के अनुसार, इस लाइन के लिए केवल 5 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी और यदि यह धनराशि इस कार्य के लिए खर्च कर दी जाती है तो कुछ समय के लिए समस्या का समाधान हो सकता है। एक करोड़ जनता के लिए यह धनराशि खर्च क्यों नहीं की जा सकती है ?

दूसरी बात यह है कि इस लंका-सिल्चर बड़ी रेलवे लाइन के निर्माण के लिए पहले ही सर्वेक्षण किया जा चुका है। जब भी मैंने इस संबंध में सभा में प्रश्न उठाया तब मंत्री महोदय ने उत्तर दिया कि यह मामला उनके विचाराधीन है। जब यह उनके विचाराधीन है तो मेरा यह अनुरोध तथा मांग है कि लंका से सिल्चर तक की इस बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शुरू किया जाये और इसे इस वर्ष के बजट में शामिल किया जाये। अतः मैं अनुरोध करता हूँ कि उस क्षेत्र की जनता के हित में लंका से सिल्चर तक बड़ी रेलवे लाइन के निर्माण कार्य पर विचार किया जाये।

पुनः सुरक्षा के संबंध में मुझे यह कहना है कि पहाड़ी क्षेत्र बिल्कुल सुरक्षित नहीं हैं। एन.एस.सी.एन. के आतंकवादी रास्ते में होते हैं और रेल से यात्रा में इस परेशानी के कारण, बसों की संख्या में कई गुना वृद्धि कर दी गई है। लोग यह कहते हैं कि हो सकता है कि रेलवे उच्च अधिकारियों के रात्रि सुपर लॉबी से कोई संबंध हो और इस संबंध को बरकरार रखने के लिए सरकार इसे नहीं कर रही है। नाइट सुपर से यात्रा करना भी सुरक्षित नहीं है क्योंकि लगभग प्रत्येक सप्ताह इस में डकैती या लूटपाट की घटना हो जाती है। वहाँ कोई सुरक्षा नहीं है या आने जाने की कोई सुविधा नहीं है, कुछ नहीं किया जा रहा है। इसलिए मैं पुनः मांग करता हूँ कि यह देखने के लिए कदम उठाये जाये कि रेल से यात्रा करना सुरक्षित है। हम मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध करते हैं कि रेलवे लाइन को दुल्लभपरा से रणपुर तक बढ़ाया जाये। मैं यह भी अनुरोध करता हूँ कि लाखों जनता के हित को ध्यान में रखते हुए लाला से कैरंटे तक एक अन्य रेलवे लाइन, जिसका पहले ही सर्वेक्षण किया जा चुका है, का निर्माण किया जाये। बदरपुर में एक रेलवे मंडल बनाया जाये जो मणिपुर, त्रिपुरा, मिजोरम तथा बारकवैली सहित संपूर्ण क्षेत्र का केन्द्र है ताकि लोग सुचारू रूप से यात्रा कर सकें।

सभापति महोदय : आप को कितना और समय चाहिए।

श्री कवीन्द्र पुरकायस्थ : महोदया, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। मैं बार बार वास्तविक रूप से उसी बात को कह रहा हूँ क्योंकि हम इन सभी समस्याओं के प्रति बहुत चिन्तित हैं क्योंकि इसका संबंध केवल बारक वैली के लोगों से ही नहीं है बल्कि एक करोड़ जनता से है। अतः मैं पुनः रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि लंका से सिल्चर तक बड़ी रेलवे लाइन के निर्माण कार्य को इस वर्ष के बजट में शामिल किया जाये ताकि हम भी अपने क्षेत्र के लोगों को यह बता सकें कि रेल मंत्री महोदय ने इस वर्ष के ही बजट में इस निर्माण कार्य को सम्मिलित कर लिया है।

दुर्भाग्यवश, मुझे यह बात माननीय रेल मंत्री के नोटिस में लानी पड़ेगी कि मुझे किसी ने यह बताया है कि माननीय रेल मंत्री ने किसी व्यक्ति को यह पत्र लिखा है कि इसे इस वर्ष के बजट में शामिल कर लिया गया है। यद्यपि मैं उस क्षेत्र का स्थानीय प्रतिनिधि हूँ, मुझे इस बात का कोई पता नहीं है। और एक अन्य व्यक्ति जो यहाँ मंत्री हैं और जो उस स्थान से यहाँ आते हैं, ने लोगों को बताया

है कि रेल मंत्री महोदय ने उनको पत्र लिखा है और वे इस बड़ी रेलवे लाइन के निर्माण को बढ़ाने के लिए सहमत हो गये हैं। यदि यह सच है तो मुझे इस बात की खुशी होगी, तथा मैं यह भी चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस संबंध में मुझे भी सूचित करें। यह दुर्भाग्य है कि मुझे इस बात की जानकारी नहीं है यद्यपि मैं उस क्षेत्र का स्थानीय प्रतिनिधि हूँ और कोई अन्य व्यक्ति मुझसे कहता है कि हाँ, यह हो गया है। मेरा विचार है कि लोकतांत्रिक व्यवस्था में ऐसा नहीं होना चाहिए।

मैं पुनः अनुरोध करता हूँ कि जिस समस्या के बारे में मैंने कहा है, उसे और पूर्वोत्तर क्षेत्र की स्थिति को ध्यान में रखते हुए, आप इस पर विचार की कृपा करेंगे और लंका से सिल्चर तक तथा कुमार घाट से अगरतला और जिरीभाम से इम्फाल तक बड़ी रेलवे लाइन के विस्तार पर भी विचार करेंगे। मैं यह भी अनुरोध करूँगा कि इन समस्याओं के समाधान के लिए समुचित उपाय करेंगे।

[हिन्दी]

श्री मंजय लाल (समस्तीपुर) : सभापति महोदया, यह रेल बजट माननीय रेल मंत्री का मात्र शब्दजाल है। हर साल इस सदन में बजट पर माननीय सदस्य अपनी-अपनी राय देते हैं। मगर जब रेल बजट बनाया जाता है तो दिये गये विचारों पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। अगर उसको ध्यान में रखकर रेल बजट बनाया जाता तो देश का बहुत बड़ा कल्याण हो जाता, लेकिन ऐसा होता नहीं है। होता यह है कि यह माननीय सदस्य भाषण दे देते हैं और आये साल जब बजट बनाया जाता है तो उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मेरा अनुरोध है कि इस साल जो लोग सुझाव दें आगे आप रेल मंत्री रहे तो इन पर जरूर विचार करें और इनको अमल में लायें।

वातानुकूलित डिब्बों और मासिक टिकटों में थोड़ी वृद्धि करके इन्होंने संतोष किया है। लेकिन माल-भाड़े में सात प्रतिशत की वृद्धि करके इन्होंने अच्छा नहीं किया है। इससे आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में बढ़ोतरी होगी। जैसा कि मनमोहन सिंहजी कहते हैं कि देश में मुद्रास्फीती की दर में कमी हो रही है, वह और बढ़ेगी और इसकी जिम्मेदारी रेल बजट पर होगी।

रेल मंत्रीजी ने विद्युतीकरण, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने और नये डिब्बे बनाने तथा अन्य सुविधाओं की ओर विशेष जोर दिया है। 19 नई रेल गाड़ियां चलाने का आश्वासन दिया है। लेकिन मालभाड़े में सात प्रतिशत की वृद्धि इन सारी सुविधाओं को ढंक लेगी, जिसको निकालने का इन्होंने कोई प्रबंध नहीं किया है।

रेल दुर्घटनाओं में दिन-ब-दिन वृद्धि हो रही है। रेल यात्रियों को जितनी सुरक्षा मिलनी चाहिए, उतनी नहीं मिल रही है। जिसके चलते जान-माल की काफी क्षति हो रही है। एक माननीय सदस्य ने कहा कि इस तरह की दुर्घटना पर हमारे तत्कालीन रेल मंत्री स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्रीजी ने इस्तीफा दे दिया था। मैं मंत्रीजी से इस्तीफे के लिए नहीं कहूँगा, क्योंकि वे अच्छी तरह से रेल विभाग चला रहे हैं। लेकिन इतना कहूँगा कि जो दुर्घटनायें हो रही हैं, उनको रोकने के लिए रेल प्रशासन को चुस्त और दुरूस्त जरूर करें।

लंबी दूरी के यात्रियों के लिए आरक्षण के लिए काफी परेशानी है। प्रतीक्षा सूची बहुत लंबी रहती है। हम लोगों को भी अपने क्षेत्र के लोगों के लिए रेल मंत्रीजी के पास जाकर आरक्षण के लिए कोशिश करनी पड़ती है। इसलिए मैं चाहूँगा कि आरक्षण की सुविधा अधिक से अधिक दी जाये और लंबी दूरी की गाड़ियों की संख्या में वृद्धि की जाये।

रेल प्रशासन में काफी भ्रष्टाचार है। उसको दूर करना चाहिए। मगर भ्रष्टाचार कैसे दूर होगा, जब रेलवे की नियुक्तियों में ही भ्रष्टाचार होता है। रेलवे कमीशन में क्या-क्या होता है, यह हमारे और आपसे छिपा हुआ नहीं है। जब जड़ ही खराब होगी तो पौधा कैसे सही निकलेगा। हम लोग जिस वक्त आजादी की लड़ाई लड़ रहे थे तो हमने कभी सोचा भी नहीं था कि रेलवे में इस तरह से भ्रष्टाचार व्याप्त होगा।

रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : आप जिस भ्रष्टाचार की बात कर रहे हैं, आपको कहां लगता है कि भ्रष्टाचार हो रहा है ? आपको आन्दोलन करना चाहिये। उसको पकड़कर बाहर निकालना चाहिये, केवल भाषण करने से नहीं होगा। उसका गर्दन पकड़ना है। बताईये कहां पकड़ना है ?

श्री मंजय लाल : मैं बता रहा था कि मैं तो हमेशा नारा देता रहा हूँ कि जहाँ जोर जुल्म रहा है, वहां लड़ो। अंग्रेजों के जोर जुल्म के विरोध में अंग्रेजी राज में 2 बार जेल गया और कांग्रेसी राज में 17 बार जेल गया हूँ। रेलवे ने पंजीकृत कुलियों के बच्चों को सरकारी काम में उम्मीदवार की हैसियत में साक्षात्कार में जाने के लिये 50 प्रतिशत की सुविधा देकर अच्छा काम किया है लेकिन माल भाड़े में वृद्धि को लेकर कोई असर होने वाला नहीं है। लोग मालगाड़ी से सामान नहीं भेजना चाहते क्योंकि उनको परेशानी होती है। रेल विभाग में भ्रष्टाचार के चलते तथा अफसरों द्वारा दौड़-घुमा देने से लोग सामान मालगाड़ी से भेजना पसंद नहीं करते हैं। लोग ट्रकों द्वारा सामान भेजना पसंद करते हैं। आप माल डिब्बा बढ़ाईये और प्रशासन को चुस्त-दुरूस्त करिये तभी आप निजी परिवहन का मुकाबला कर सकते हैं। आप केवल माल भाड़ा बढ़ाकर निजि ट्रक वालों का मुकाबला नहीं करेंगे तो इससे आमदनी होने वाली नहीं है।

सभापति महोदया, यह कहा गया कि रेल की आमदनी में 60 पैसे मालभाड़ा से, 27 पैसे यात्रियों से और 6 पैसे अन्य साधनों से होती है जबकि 30 पैसे कर्मचारियों के वेतन भत्ते पर, 14 पैसे ईंधन और 66 पैसे अन्य चीजों पर होता है। मैं रेल मंत्रीजी से आग्रह करूंगा कि रेल की आमदनी का ज्यादा से ज्यादा खर्च यात्रियों की सुविधाओं पर होना चाहिये। यह सही है कि ज्यादा आमदनी सैकंड क्लास यात्रियों से होती है तो ज्यादा सुविधायें भी उन लोगों के लिये होनी चाहिये। पर जो ए. सी. में यात्रा करते हैं, सारी सुविधायें उन्हें दी जाती हैं जबकि अधिक से अधिक द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को अमेनटीज मिलनी चाहिये। हमारा मानना है कि यदि आप रेल में व्याप्त भ्रष्टाचार, लापरवाही, लूट और धांधली तथा अनियमितता को दूर कर देंगे तो हर साल किराये बढ़ाने की जरूरत नहीं रहेगी। अधिकारियों और कर्मचारियों में ज्यादा कुशलता लाकर हम देश में रेल सेवा में सुधार ला सकते हैं।

सभापति महोदया, रेल के प्रमोटी अधिकारी ग्रुप बी में रखे जाते हैं और यह 3 वर्ष के लिए रखना होता है लेकिन 11-11 साल तक एडहॉक रह जाते हैं और आपने जो इस संबंध में सरकुलर जारी किया है कि 3 साल के बाद रैगुलर प्रमोट कर दिया जाये तो उसको लागू करना चाहिये। इससे अधिकारियों और कर्मचारियों में विषमता दूर हो जायेगी तथा व्यापक असंतोष व्याप्त है, वह भी दूर हो जायेगा।

सभापति महोदया, मैं अब अपने क्षेत्र समस्तीपुर के बारे में दो चार बातें कहना चाहूँगा। यहां पर रेल का पुराना कारखाना है जो 1880 से चालू है लेकिन उसमें हजारों आदमी काम करते थे। अब इस कारखाने की हालत खराब होती जा रही है। कारखाने की कीमती मशीनरी पुरानी है और इस संबंध में वहां के लोग मंत्रीजी से मिले थे कि इसमें नयी मशीनरी लगायी जाये और आदमी बढ़ाये जायें लेकिन वैसा नहीं हुआ और वहां पर असंतोष है।

मैं चाहूँगा कि यहां के कारखानों का विस्तार करके नये लोगों की नियुक्ति कर बेकार पड़ी मशीनों का सदुपयोग करें। मैं रेल मंत्रीजी से कहना चाहता हूँ कि 1990 में समस्तीपुर में 50 डीजल सेट्स की स्वीकृति हो गई थी और दो करोड़ रुपया भी सैंक्शन हो गया था, पर न जाने क्यों वह डीजल सेट्स का काम बंद कर दिया गया। फिर सुनने में आया था कि गोरखपुर के डी.एम. ने उसकी आवश्यकता पर जोर दिया है। मैं रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि जो समस्तीपुर में 50 डीजल सेट्स स्वीकृत हुए थे, उसको पुनः लागू किया जाए और उन 50 डीजल सेट्स को जल्दी से जल्दी बनाया जाए। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि गंगा सरयू ऐक्सप्रैस जो मुजफ्फरपुर से नयी दिल्ली जाती है, उसको समस्तीपुर तक बढ़ाया जाए। समस्तीपुर से राजधानी पटना जाने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। अतः समस्तीपुर से पटना जाने के लिए एक गाड़ी प्रतिदिन चलायी जाए या बरौनी से पटना जाने वाली डी.एम.यू. ट्रेन को समस्तीपुर तक चलाया जाए। समस्तीपुर में रेलवे वॉशिंग यार्ड तोड़ दिया गया है। मेरा अनुरोध है कि वाशिंग यार्ड को ठीक किया जाए जिससे वहां से गाडियां साफ होकर चल सकें।

बिहार में रेल के जोनल ऑफिस की मांग बहुत दिनों से है। मंत्रीजी से बात हुई थी तो उन्होंने आश्वासन दिया था कि बिहार में रेल का एक जोनल ऑफिस बनेगा। मैं चाहूँगा कि मंत्रीजी उस आश्वासन को पूरा करें और बिहार में रेल का एक जोनल ऑफिस यथाशीघ्र खोलने का काम करें। इस बजट में पूर्वोत्तर राज्यों की घोर उपेक्षा की गई है और खासकर बिहार की काफी उपेक्षा हुई है। मैं मंत्रीजी से चाहूँगा कि क्षेत्रीय विषमता को दूर करने के लिए जो भेदभाव की नीति है, उसको तोड़कर पूर्वोत्तर राज्यों पर भी ध्यान दिया जाए।

वैशाली एक ऐतिहासिक स्थान है और जब दुनिया में राजतंत्र था, तब प्रजातंत्र केवल वैशाली में था। बहुत दिनों से रेल को वैशाली से जोड़ने की योजना है। मैं मंत्रीजी से आग्रह करूंगा कि वैशाली को रेल लाइन से जोड़ा जाए और पटना के सामने गंगा पर जो रेल का पुल बनना लंबित है, उसको शीघ्र बनाया जाए। मुजफ्फरपुर और सीतामढ़ी में रेल लाइन बनाने की योजना को शीघ्र पूरा किया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्री उपेन्द्र नाथ वर्मा (चतरा) : महोदया, जब मैं रेल बजट पर विचार करता हूँ तो हमारी आंखों के सामने देश में कुछ ऐसे लोगों की तस्वीर आ जाती है जिन्होंने आज तक रेल देखी ही नहीं। कुछ ऐसे लोग हैं जिन्होंने रेल की सवारी अब तक नहीं की है और फिर कुछ ऐसे लोग हैं जो सैंकड़ों की तादाद में रेलगाड़ी की तलाश में स्टेशनों पर घंटों तक बैठे रहते हैं। कुछ ऐसे लोग भी हैं, जो रेलगाड़ियों में तो सफर करते ही हैं, डिब्बों के ऊपर भी सफर करते हैं और डिब्बों के नीचे भी सफर करते हैं कोई दो, तीन या चार नहीं, प्रतिदिन हजारों की संख्या में आप उनको देख सकते हैं। जो रेलगाड़ियां गया से पटना और पटना से कटिहार जाती हैं, इन रेलगाड़ियों में डिब्बों के ऊपर भी लोग बैठे रहते हैं और डिब्बों के नीचे चक्के के पास भी लोग बैठे रहते हैं। इतनी जयाद भीड़ गाड़ियों में हैं। मैं जब रेल वजट को देखता हूँ तो मुझे ऐसा लगता है कि इसमें उन लोगों की ओर जरा सा भी ध्यान नहीं दिया गया है। रेल मंत्री स्वयं गांधीवादी हैं और गांधी के अंत्योदय को इन्होंने आज अपनी नजर से ओझल कर दिया है।

गांधी जी का कहना था कि जो हमारे समाज का सबसे अंतिम व्यक्ति है, वहां से काम शुरू करो, लेकिन वर्तमान रेल बजट में एयर-कंडीशन डिब्बों में चलने वाले यात्रियों की सुविधायें बढ़ाने की बात है, प्रथम श्रेणी के यात्रियों की सुविधायें

बढ़ाने की बात है, जो धनी वर्ग के लोग रेलों में यात्रा करते हैं, उनकी सुविधायें बढ़ाने की बात है लेकिन जो गरीब आदमी रेलों में यात्रा करते हैं, जिन्होंने कभी रेल देखी नहीं, जिन्होंने कभी रेलों में यात्रा नहीं की, जो लोग स्टेशनों पर बड़ी संख्या में रेल की प्रतीक्षा में बैठे रहते हैं, जो रेल की छतों पर और रेल के चक्के के नीचे चलते हैं, उनकी ओर रेल मंत्रीजी और रेल मंत्रालय का ध्यान बिल्कुल नहीं गया है। इसलिये मैं साफ तौर से कहना चाहता हूँ कि रेल बजट में जो पहले से सुन्दर है, उसे और सुन्दर बनाने का तो काम किया गया है परन्तु औसत व्यक्ति के लिये, औसत रेल यात्रियों के लिये, रत्तीभर कहीं कोई काम दिखाइ नहीं देता है, कोई सुविधा देने की बात नहीं कही गयी है, यही मैं कहना चाहता हूँ।

रेलों में समय समय पर दुर्घटनाएं होती रहती हैं और ट्रेन समय पर नहीं चलती है, इसके पीछे कई कारण हैं। अन्य कारणों के अलावा सबसे बड़ा कारण यह है कि रेलवे विभाग में बड़े बड़े अधिकारी एक ही स्थान पर 15-15 साल से, 20-20 साल से और 22-22 साल से बैठे हुये हैं। जब इस देश में अंगेजी हुकूमत थी तो प्रत्येक अधिकारी का तीन वर्ष के बाद तबादला कर दिया जाता था लेकिन अब 15-15 और 20-20 साल हो जाते हैं, रेलवे के अधिकारी उसी जगह पर बैठे हुये हैं और लूट रहे हैं और लूट का हिस्सा ऊपर तक पहुंचाते हैं। हर जगह ऐसे अधिकारियों ने अपना धंधा शुरू कर दिया है। रेलों में औसत आदमी को सुविधायें बढ़ाने की तरफ, रेलों की हिफाजत की तरफ उनका ध्यान कम है, अपनी नाजायज कमाई की तरफ उनका ध्यान ज्यादा है। मैं चाहता हूँ कि सरकार इस मामले में तुरन्त ऐसा निर्णय ले कि जो अधिकारी एक ही स्थान पर बहुत अधिक समय से बैठा हुआ है, जिसने अपनी जमींदारी बना ली है, उसे तुरन्त वहां से स्थानांतरित किया जाये। जब तक ऐसे अधिकारियों का तबादला नहीं किया जायेगा, रेलों में सुधार नहीं हो सकता, दुर्घटनाएं होती रहेंगी और रेलें समय पर नहीं चल सकतीं, यही मैं कहना चाहता हूँ।

रेलवे विभाग में एक संगठन बना हुआ है, जिसे आर.पी.एफ. या प्रौटैक्शन फोर्स कहते हैं। उसे रेलवे की सम्पत्ति की हिफाजत के लिये बनाया गया था लेकिन आज आर.पी.एफ. रेलवे की सम्पत्ति की हिफाजत का काम नहीं कर रहा है, बल्कि रेलवे सम्पत्ति की खुले आम डकैती का काम कर रहा है, लूट का काम कर रहा है। प्रतिदिन करोड़ों रुपये की लूट आर.पी.एफ. के लोग करते हैं। यदि डकैती करने के लिये, लूटने के लिये, रेलवे सम्पत्ति को बर्बाद करने के लिये ही आपने आर. पी.एफ. को खोल रखा है तो मुझे कुछ नहीं कहना है लेकिन सही माने में आर. पी.एफ. एक डकैत का पार्ट अदा कर रहा है, जिसको बनाये रखने की मैं कोई जरूरत महसूस नहीं करता हूँ। यदि आपको मेरी बात में कोई संदेह है तो मैं सरकार को चुनौती देता हूँ कि वह लोक सभा में सभी पार्टियों के सदस्यों को शामिल करके एक कमेटी बनाये जो हमारी तरफ जाकर देखे कि किस तरह आर.पी.एफ. के लोग रेलवे की सम्पत्ति को लूट रहे हैं। आप पलामू के लातिहार रेलवे स्टेशन की तरफ चले जाईये, लातिहार से टोरी रेलवे स्टेशन की तरफ जाईये, उन स्टेशनों के बीच डेली कम से कम एक करोड़ रुपये की स्मगलिंग, छीना-झपटी और कोयले की लूट होती है, लगभग 100 ट्रक वहां हर समय लगे रहते हैं। खुले आम कोयला वहां उतरता है और ट्रकों में भरकर ले जाया जाता है। राज्य सरकार और भारत सरकार के अधिकारियों के हिस्से उसमें बंधे हुये हैं। उसका एक बड़ा भाग रेलवे प्रौटैक्शन फोर्स को भी मिलता है। आप यहां से कलकत्ता की ओर चले जाईये, वन्धुवा स्टेशन और गुरपा स्टेशन पर दिन दहाड़े कोयला उतरता हुआ आपको मिल जायेगा। एक-एक व्यक्ति की आमदनी करीब 20 हजार रुपये रोज है। मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स को रखकर आप देश की आंखों में धूल झोंकने का काम

न करें। सरकार इस सच्चाई को स्वीकार करे कि इस फोर्स के कारण देश का भारी नुकसान हो रहा है। मंत्रीजी सदन से उठकर चले गये हैं। उन्होंने अभी भ्रष्टाचार की बात कही। मैं बताना चाहता हूँ कि भ्रष्टाचार तो कदम कदम पर है। आपने शायद रेलवे स्टालों के आबंटन की कहानी सुनी होगी, रोज सुनते होंगे।

सभापति महोदया, दिनांक 6-12-94 को संसद सदस्यों ने जब रेल मंत्री का ध्यान इस ओर खींचा कि रेलवे स्टेशनों पर स्टालों का आबंटन जो रेलवे द्वारा किया जा रहा है, वह गलत है क्योंकि इसके लिए दरख्वास्तें नहीं मांगी जाती हैं। इसके लिए आफीसरों से जांच नहीं करवाई जाती है। जो आया सैंक्शन कर दिया और आर्डर चला गया। ऐसा कभी नहीं होता था। आपने इस बात पर सांसदों के समक्ष खेद प्रकट किया और कहा कि अब ऐसा नहीं होगा। दो महीने तक चुप रहे, लेकिन दो महीने के बाद फिर वही धंधा शुरू हो गया और एक नहीं बल्कि सैकड़ों की तादाद में स्टालों का आबंटन शुरू कर दिया।

महोदया, 1985 में जो रेलवे सुधार समिति बनी थी, उसने कहा था कि बम्बई और उसके आसपास के उपनगरीय स्टेशनों पर ज्यादा स्टाल आबंटित नहीं किए जाएं क्योंकि यहां भीड़ जमा हो जाती है। यह नियम चल रहा थ, लेकिन जैसे ही यह सरकार आई और जैसे ही वर्तमान मंत्री ने अपना चार्ज लिया, वह जो स्टाल न देने का फैसला था, उसको खत्म कर दिया गया। मैं इस बात को बड़ी मजबूती के साथ कहना चाहता हूँ कि बम्बई और उपनगरीय स्टेशनों पर जो रेलवे स्टाल्स दिए गए हैं, उनमें सौ फीसदी गलत काम किया गया है। न आवेदन पत्र मांगे गए हैं और न पात्रता देखी गई है। मनमानी करके और सौदा करके इन स्टालों का आबंटन किया गया है। आप भ्रष्टाचार की बात करते हैं। इससे बड़ा भ्रष्टाचार क्या हो सकता है कि बिना आवेदनपत्र मांगे रेलवे स्टेशनों पर स्टाल्स आबंटित कर दिए गए।

महोदया, बिहार और उत्तरपूर्वी राज्यों के बारे में बात आई। मध्य प्रदेश में इतना असंतोष क्यों है। आप संतुलित बजट क्यों नहीं बनाते हैं। बिहार पूरे रेलवे के राजस्व का 16 प्रतिशत रैवेन्यू देता है, लेकिन बिहार को आपने क्या दिया, मैं पूछना चाहता हूँ। जब अंग्रेजों की हुकूमत इस देश में थी, तो उस समय बिहार के पलामू जिले के बरबाड़ी से लेकर मध्य प्रदेश के चिरमिरी तक रेलवे लाइन बिछाने की बात हुई। बात ही नहीं हुई बल्कि जमीन अर्जित कर ली गई, रेलवे लाइन बिछा दी गई। कहीं-कहीं रेलवे स्टेशन का आधा मकान भी बना दिया गया। बड़ी-बड़ी नदियों पर पुल बनना बाकी था, लेकिन काम रोक दिया गया क्योंकि जो रेल लाइन जाती थी उससे बम्बई और कलकत्ता की दूरी 500 किलोमीटर कम हो जाती थी। वह रेल लाइन वहां से होकर जाती थी जहां पर खनिजों के भंडार थे। खनिज बैल्ट से होकर वह रेल लाइन जाती थी, लेकिन पैरवी के बल पर पलामू जिले की उपेक्षा की गई जिसके कारण आज पलामू में नक्सलवाद पनप रहा है। वहां नई पढ़ाई शुरू हो गई है। नया स्कूल खुल गया है और लोगों को बताया जा रहा है कि तुम्हारी किस्मत का फैसला यह सरकार नहीं कर सकती है, यह वोट नहीं कर सकता है, तुम हाथ में बम का गोला लेकर चलो और अपना फैसला तुम खुद करो। इतनी ज्यादती हो रही है। इतनी ज्यादती करेंगे तो कैसे काम चलेगा। यह चल नहीं सकता है।

बिहार के साथ, उत्तरपूर्वी राज्यों के साथ आपने अन्याय किया है। इसलिए मैं कहूँगा कि यह बजट मंजूर करने लायक नहीं है। यह असंतुलित बजट है। इसे संतुलित बनाइए तभी हम लोगों का समर्थन इसके ऊपर आपको मिल पाएगा। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि मामूली से काम भी नहीं हो पाते हैं। गया से थोड़ी दूरी पर शेर घाटी जगह है, जहां पर रेलवे का बुकिंग आफिस खोलने की मांग बहुत अर्से से की जा रही है। चतरा में एक रेलवे बुकिंग आफिस खोलने की मांग हो रही है, लेकिन नहीं खोला जा रहा है। चतरा जिला एक ऐसा जिला है जहां एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है। जहां के अधिकांश लोगों ने रेल देखी नहीं है। उसकी घोर उपेक्षा हो रही है। इसलिए हम सरकार से चाहते हैं कि जब कभी रेल बजट पेश हो, तो वह संतुलित बजट बनाकर पेश किया करे ताकि देश में असंतोष नहीं फैल पाए। इसलिए आप इस बजट में सुधार करें। अभी यह बजट मंजूरी देने लायक नहीं है। हम लोग हां में हां नहीं मिला सकते हैं।

महोदया, सच पूछिए, तो यह बजट धनी लोगों का बजट है और जो क्षेत्र खुशहाल हैं और जहां आवागमन के अच्छे साधन पहले से मौजूद हैं, उन क्षेत्रों के लिए तो ठीक है, लेकिन जो उपेक्षित इलाके हैं, उनके साथ अन्याय किया गया है। अन्याय का समर्थन नहीं होना चाहिए। बिल्कुल नहीं होना चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री नुरुल इस्लाम (धुबरी) : सभापति महोदया, मैं रेल बजट 1995-96 का समर्थन करना चाहता हूँ। वर्ष 1995-96 का रेल बजट अनूठा तथा उत्तम है। मैं इस बजट का न पक्ष लूंगा न इसका विरोध करूंगा, अपितु इसका संश्लेषण करूंगा। महोदया, पिछले चार वर्षों में मंत्री महोदय ने रेल विभाग को एक ऐसा विभाग बना दिया है जिसमें वित्तीय तथा अन्य अनेक प्रकार की कठिनाइयां मौजूद हैं। जबरदस्ती हमें यह स्वीकार कर लेना चाहिए कि बजट एक निष्पादनोमुखी बजट है। रेल मंत्री और विभाग ने यातायात संबंधी तथा विभाग की वित्तीय प्रत्याशाओं को बढ़ाने में कोई कसर नहीं छोड़ी है। इसके अतिरिक्त देश भर में कुछ किलोमीटरों तक मीटर गेज और नैरो गेज रेलवे लाइनों को बड़ी रेलवे लाइनों में बदलने के साथ-साथ रेल विभाग ने देश भर में नई रेलवे लाइनें बिछाना शुरू कर दिया है जो इस वर्ष 1995-96 में पूरी होने जा रही हैं।

अब विभाग ने रेल विभाग में विद्युतिकरण शुरू कर दिया है और देश में लगभग 11,793 किलोमीटर तक का विद्युतिकरण पूरा कर लिया है। बजट में देशभर में 1994-95 और 1995-96 तक बहुत सी नई रेलवे लाइनों को पूरा करने की परिकल्पना की गई है। इसके अतिरिक्त विभाग ने देश भर में पर्यटक रेलगाड़ियां भी शुरू करने का वायदा किया है। तथापि, फिलहाल रेल यात्रा में सुरक्षा व्यवस्था पर्याप्त नहीं हैं जिसके लिए विभाग ने रेल मंत्री महोदय के सक्षम मार्गदर्शन में एक तात्कालिक कार्यवाही बल शुरू किया है। मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि मंत्रालय इन तात्कालिक कार्यवाही बलों को पूर्वोत्तर क्षेत्र में चलने वाली रेलगाड़ियों में शुरू करें क्योंकि पूर्वोत्तर क्षेत्र एक आतंकग्रस्त क्षेत्र है। इस अद्वितिय कार्यनिष्पादन के लिए मैं रेल मंत्री महोदय को हार्दिक बधाई देता हूँ। एक अन्य पहलु जिसे अनदेखा नहीं किया जाना चाहिए, वह है वेदना और असंतोष जिसे प्रत्येक सदस्य ने रेल बजट के संबंध में व्यक्त किया है। ऐसा प्रतीत होता है कि रेल बजट तैयार करते समय पिछड़े क्षेत्रों के बारे में विचार नहीं किया गया है। दूसरे दिन मैंने सभा में प्रवेश करते हुए, बिहार के कुछ माननीय सदस्यों द्वारा इस संबंध में अप्रसन्नता और असंतोष व्यक्त करते हुए सुना।

सबसे अधिक दुख की बात यह है कि अभी दूसरे दिन ही राजस्थान की एक महिला सदस्य ने रेल बजट पर अपनी अप्रसन्नता और असंतोष व्यक्त करते हुए सभा में प्रवेश किया और यहाँ तक कि सभा के मध्य में बैठ गई। मैं भी इसका शिकार हूँ। मैं भी अत्यंत पिछड़े हुए असम राज्य के अत्यंत पिछड़े हुए क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। सभी कारणों से मैं अपने विचार से यह आसानी से कह सकता

हूँ कि यह रेल बजट संतुलित नहीं है। उदाहरणस्वरूप, मैं असम के एक ऐसे निर्वाचन क्षेत्र से आता हूँ जिसे धुबरी कहते हैं। वर्ष 1991 से मैं उत्तेजित होकर धुबरी से गुवाहाटी तक रेल सेवा को पुनः चालू करने के लिए चिल्लाता आ रहा हूँ। वर्ष 1988 की अभूतपूर्व बाढ़ के दौरान बाढ़ के कारण रेलवे पटरी के उखड़ जाने के फलस्वरूप रेल सेवा को उसी दौरान स्थगित कर दिया गया था।

मैं मंत्री महोदय से एक दो बार ही नहीं बल्कि दस से भी अधिक बार मिल चुका हूँ और उन्हें 50 पत्र भी लिख चुका हूँ।

हां, महोदया क्या मेरा समय समाप्त हो गया है।

सभापति महोदय : दस मिनट समाप्त हो गये हैं।

श्री नुरुल इस्लाम : मैंने अभी तो शुरू ही नहीं किया है। आप यह चाहती हैं तो मैं समाप्त कर दूंगा।

सभापति महोदय : ठीक है, आप अपनी बात जारी रख सकते हैं।

श्री नुरुल इस्लाम : मैं मंत्री महोदय से दस से भी अधिक बार व्यक्तिगत रूप से मिला हूँ। मैंने उनको सहमत कराया। मैं सभी उच्च अधिकारियों से भी मिला और उन्हें सहमत कराया। फिर भी न मंत्री महोदय और न विभाग ने इस ओर कोई ध्यान दिया। अंत में, मैं पूर्वोत्तर क्षेत्र के 13 संसद सदस्यों द्वारा हस्ताक्षरित अभ्यावेदन लेकर माननीय प्रधान मंत्री महोदय से मिलने के लिए मजबूर हो गया। तत्काल ही धुबरी से गुवाहाटी तक रेल सेवा पुनः शुरू हो गई। यह रेलगाड़ी न तो समय से चल रही है, न नियमित रूप से चल रही है, और न इसमें जन सुविधाएं उपलब्ध हैं। इसकी देखभाल करने वाला भी कोई नहीं है क्योंकि यह पिछड़े क्षेत्र में चलती है। मैं यह नहीं समझा हूँ कि माननीय मंत्री महोदय पिछड़े क्षेत्र और मुझसे इतनी एलर्जी क्यों रखते हैं ? यह हो सकता है कि इसका कारण मेरी लंबाई हो। मैडम इसमें मैं कुछ नहीं कर सकता हूँ, यह ईश्वर की देन है।

वर्ष 1983 से मैं फ़कीराग्राम से धुबरी तक के एक छोटे रेलमार्ग के बदले जाने के लिए प्रयास करता आ रहा हूँ। इस मार्ग की दूरी केवल 60 से 70 किलोमीटर है। सरकार देशभर में हजारों करोड़ रुपये खर्च करके कुछ हजार किलोमीटर की मीटर गेज और नैरो गेज रेलवे लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने जा रही है। वे इस 60 से 70 किलोमीटर की पटरी को बदलने का खर्च क्यों नहीं वहन कर सकते हैं? यह कैसे न्यायोचित है ?

मंत्री महोदय ने बोंगईगांव और गुवाहाटी के मध्य एक चेयर कार वाली रेलगाड़ी शुरू की थी जिसे मेरे निर्वाचन क्षेत्र धुबरी तक बड़ी अच्छी तरह बढ़ाया जा सकता था। इस मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदलने के कारण ही, इसे नहीं बढ़ाया जा सका। रेल विभाग ने एक और "पुल एंड पुश" डीजल इंजन रेलगाड़ी का प्रस्ताव रखा था। उसे भी धुबरी तक नहीं बढ़ाया जा सका क्योंकि धुबरी मीटर गेज रेलवे लाइन को बड़ी रेलवे लाइन में नहीं बदला गया है। अंग्रेजों ने मूलरूप से धुबरी-गुवाहाटी और धुबरी-कलकत्ता रेलवे लाइनों को उन वाणिज्यिक और आर्थिक महत्व को ध्यान में रखते हुए बिछवाया था। यह अत्यन्त खेद का विषय है कि आजादी के बाद अपनी ही राष्ट्रीय सरकार ने इन दोनों रेल लाइनों स्थगित कर दिया है। यही नहीं, वायु तथा जलमार्ग द्वारा भेजे जाने वाली संचार व्यवस्था को भी स्थगित कर दिया गया है। मैं नहीं जानता हूँ कि इसके पीछे क्या कारण हैं। महोदया, आप मेरे ऊपर हंस रही हैं। मैं जानता हूँ (**व्यवधान**) आप को मेरी दशा देख कर मेरे ऊपर हंसना नहीं चाहिए। . . . (**व्यवधान**)। मैं मांग करता हूँ कि मंत्री महोदय को इस सभा में यह वचन देना चाहिए कि इस छोटे से टुकड़े का परिवर्तन इस बजट अवधि के दौरान कर दिया जायेगा। इसके अतिरिक्त वाणिज्यिक दृष्टि से भी यह इस कारण से महत्वपूर्ण है कि केवल इसी जिले में जूट की नकदी फसल से 5 लाख से भी अधिक गांठें पैदा होती हैं। एक गांठ साढ़े चार मन के बराबर होती है। जूट की भारी मात्रा को रेलवे द्वारा ढोया जाता है। लेकिन आजकल इसकी ढुलाई ट्रकों से की जा रही है। उत्पादकों को दिए जाने वाले मूल्यों से यातायात लागत काटी जा रही है इस प्रकार हमारा शोषण हो रहा है। रेलवे विभाग इसे क्यों नहीं बदल रहा है और कलकत्ता को रेलवे से जोड़ने के लिए सीधी रेलगाड़ी क्यों नहीं शुरू की जा रही है क्योंकि कलकत्ता हमारी वाणिज्यिक राजधानी है। इसके पीछे कोई रहस्य है और प्रत्येक को यह शक हो रहा है कि रेलवे अधिकारी ट्रक मालिकों की ऐसोसिएशन से मिल गए होंगे। मैं यह चाहता हूँ कि यह परिवर्तन होना चाहिए यह बहुत आवश्यक है, उदारीकरण नीति के बाद रेलवे संचार आवश्यक हो गया है। यह एक आवश्यक आधारभूत सुविधा है जिसके बिना कोई विकास संभव नहीं है।

मेरा दूसरा मुद्दा मेरे निर्वाचन क्षेत्र में जोगीघेपा-पंचरतना पर ब्रह्मपुत्र नदी के ऊपर एक पुल के निर्माण के संबंध में है। इसका निर्माण रेल मंत्री महोदय के पूर्ववर्ती श्री ए० बी० गनी खाँ चौधरी ने शुरू किया था। वर्ष 1983 में तत्कालीन प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने इसका शिलान्यास किया था। उन्होंने इसे राष्ट्र को समर्पित किया और कहा कि यह पुल 1994 तक पूरा हो जायेगा। लेकिन यह अभी तक पूरा नहीं हुआ है। मुझे रिपोर्ट मिली है कि इसके लिए कोई वित्तीय आवंटन नहीं किया गया था। कुल मिलाकर ठेकेदारों को दिए जाने वाले भुगतान को रोक लिया गया है। भुगतान लगभग 3 करोड़ रुपये का होगा। मैं यह नहीं जानता हूँ कि यह ठीक भी है कि नहीं। मुझे बताया गया था कि इस कारण से ही ठेकेदारों ने पुल के निर्माण का कार्य बंद कर दिया है। माननीय मंत्री महोदय को सभा में इसका सप्ष्टीकरण देना चाहिए कि इनमें से कौन सी बात सच है।

पंचरतना से गुवाहाटी तक बड़ी रेलवे लाइन का विस्तार करने का भी प्रस्ताव है। यह घोषणा की गई थी कि इसे 1994 तक पूरा किया जायेगा और इसका विस्तार का आधा कार्य कर लिया गया था। लेकिन 1991 से ही मैंने यह नोट किया है कि कार्य की कोई प्रगति नहीं है। जब मैंने माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित किया तो उन्होंने इससे इंकार कर दिया। लेकिन कोई कार्य नहीं हो रहा है। यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है, मैं रोजाना इसे देखता आ रहा हूँ। जब मैंने इसकी मंत्री महोदय से शिकायत की तो उन्होंने कहा, कि कार्य हो रहा है।

पिछले बजट में भी, उन्होंने यह घोषणा की है कि पंचरतना से गुवाहाटी तक बड़ी रेलवे लाइन के इस भाग का निर्माण कार्य 1997 तक पूरा हो जायेगा। तब इसका प्रत्येक वर्ष के बजट में क्यों उल्लेख किया जा रहा है कि 140 किलोमीटर लंबी बड़ी रेलवे लाइन का पंचरतना और गुवाहाटी के मध्य निर्माण किया जायेगा। यदि इसका निर्माण 1997 तक किया जाना है तो इसका उल्लेख इस वर्ष के बजट में क्यों किया गया है। यह केवल छिपाने के लिए है, यह केवल यह दिखाने के लिए है कि पिछड़े क्षेत्रों को भी शामिल किया गया है। इसलिए जब विपक्ष के माननीय सदस्य अपनी वेदना व्यक्त करेंगे तो मैं उनका साथ दूंगा। इस प्रकार पूर्वोत्तर क्षेत्र को अनदेखा किया जा रहा है। जिसके लिए पूर्वोत्तर क्षेत्र जल रहा है और सरकार ज्वालामुखी पर बैठी हुई विस्फोट की अपेक्षा कर रही है। अधिक अनदेखी सहन नहीं की जायेगी। मैं उन्हें चेतावनी देना चाहता हूँ। अब भी उनके पास पूर्वोत्तर के प्रति अपने दृष्टिकोण में परिवर्तन लाने का समय है। इस किस्म की अवहेलना के कारण ही पूर्वोत्तर क्षेत्र में अशांति है और इस तरह की अवहेलना से केवल आर्थिक विषमता ही नहीं बढ़ती है बल्कि इससे असंतोष भी पैदा होता है जो किसी क्षण

विस्फोटक हो सकता है और देश की एकता तथा अखण्डता को खतरा पैदा कर सकता है।

इसलिए मैं सरकार को चेतावनी देता हूँ। इसलिए रेल मंत्री महोदय को इन सभी शिकायतों पर विचार करना चाहिए और उनमें से कम से कम दो का समाधान करना चाहिए।

महोदया, इसके अतिरिक्त अन्य बहुत सी शिकायतें हैं। मैं सरकार की कठिनाइयों को भी जानता हूँ। सरकार सभी शिकायतों को एक साथ एक ही समय में दूर नहीं कर सकती है। लेकिन पिछड़े असंतुष्ट क्षेत्रों को कुछ प्राथमिकताएं दी जानी चाहिए। लेकिन यातायात की कठिनाइयों के कारण पूर्वोत्तर क्षेत्र के विकास कार्य में काफी बाधाएं आई हैं। मैं अत्यंत विनम्रता के साथ अनुरोध करता हूँ कि रेल मंत्री महोदय को यह स्पष्ट करना चाहिए कि क्या पंचरतना से गुवाहाटी तक इस बड़ी लाइन का विस्तार किया जायेगा अथवा नहीं। क्योंकि इसके अंतर्गत सबसे पिछड़े राज्य असम के अत्यंत पिछड़े क्षेत्र भी आते हैं **(व्यवधान)** महोदया आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि असम-मेघालय राज्यों की सीमा के साथ साथ पंचरतना से सिल्चर तक बड़ी रेलवे लाइन का विस्तार करने का प्रस्ताव था। अचानक ही उसे समाप्त कर दिया गया है और दूसरी ओर के एक अन्य मित्र लंका-सिल्चर बड़ी रेलवे लाइन के लिए प्रयास कर रहे हैं। इसी प्रकार दूसरा पक्ष भी रेलवे की मांग कर रहा है क्योंकि रेलवे संचार ही एक आवश्यक आधारभूत सुविधा है जिसके माध्यम से ही त्वरित और समान आर्थिक विकास संभव है। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि मेघालय-असम सीमा के साथ-साथ पंचरतना से सिल्चर तक बड़ी रेलवे लाइन का निर्माण करने के प्रस्ताव का क्या हुआ है जो भारत बांगलादेश सीमा पर एक संचार के साधन के रूप में सेवा भी करेगा। इस सीमा पर बहुत अधिक मार-काट मची रहती है। अतः जब तक इस संचार माध्यम का विकास नहीं किया जाता है तब तक हमारे सैनिक जवानों के लिए अपनी सीमा की सावधानीपूर्वक और निष्ठापूर्वक रक्षा करना संभव नहीं होगा।

त्रिपुरा के लोग निरंतर करीमगंज-कुमारघाट बड़ी रेलवे लाइन का अगरतला तक विस्तार करने की मांग करते आ रहे हैं। विस्तार कुमारघाट से अगरतला तक किया जाना चाहिए। मंत्री महोदय को यह स्पष्ट करना चाहिए कि यह विस्तार किया जायेगा अथवा नहीं। रनजिया-असम में एक रेलवे मंडल की मांग भी पुरानी है। तत्कालीन मंत्रालय ने आश्वासन भी दिया था कि असम में रनजिया में एक रेलवे मंडल स्थापित किया जायेगा। इस प्रस्ताव के बारे में क्या किया गया है और इस प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है। क्या इसको बदल दिया गया है। मंत्री महोदय को इसे स्पष्ट रूप से बताना चाहिए कि क्या यह स्थापित किया जायेगा अथवा नहीं। चूंकि प्रधान मंत्री महोदय ने वचन दिया है कि वह पूर्वोत्तर क्षेत्र की सभी समस्याओं की ओर विशेष ध्यान देंगे। मैं उनसे भी अनुरोध करता हूँ कि वह इन शिकायतों की ओर शीघ्र और गहराई से ध्यान देंगे। मैं वित्त मंत्री और योजना मंत्री महोदय से भी अनुरोध करता हूँ कि वे रेल बजट को बजटीय समर्थन देने में बढ़ोतरी करें ताकि रेलवे संपूर्ण देश में समान रेलवे नेटवर्क फैलाकर पिछड़े क्षेत्रों के साथ न्याय कर सके।

मैंने आपका बहुत समय लिया है। यद्यपि मेरे कुछ और मुद्दे हैं, मैं उन्हें किसी अन्य अवसर पर प्रस्तुत करूंगा। महोदया, हार्दिक धन्यवाद देते हुए मैं यहीं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

मेजर डी० डी० खनोरिया (कांगड़ा) : सभापति महोदय, जहां तक हिमाचल प्रदेश का सवाल है, हमारे रेल मंत्रीजी ने हिमाचल प्रदेश की तरफ से आंखे ही बन्द कर ली हैं। पिछले चार-पांच वर्षों में हिमाचल प्रदेश में रेल लाइन की बढ़ोतरी के लिए कोई भी बजट नहीं दिया गया है। यहां तक कि एक इंच रेल लाइन भी आगे नहीं बढ़ाई गई है।

हमारे हिमाचल प्रदेश में केवल दो ही लाइनें हैं, एक कालका से लेकर शिमला तक है और दूसरी पठानकोट से लेकर बैजनाथ तक वाया जोगिन्दर नगर है। जब से ये लाइन बनी थी उसी दिन से वहां जो डिब्बे चल रहे हैं वही आज भी चल रहे हैं, उनमें कोई चेंज नहीं है। उन डिब्बों की हालत बहुत खस्ता है, वे गाड़ियां चलते-चलते रुक जाती हैं। हमारे पठानकोट से लेकर बैजनाथ तक सात पेयर्स ट्रेनें चली हैं, दूरी 115 किलोमीटर की है। वहां जो गाड़ियां चलती हैं वे तकरीबन 8 घंटे 115 किलोमीटर को तय करने में लगाती हैं। वहां पर कोई भी आदमी उन गाड़ियों में चढ़ने के लिए तैयार नहीं है, क्योंकि वे गाड़ियां इतनी धीरे चलती हैं कि वे 7 घंटे लगाती हैं जब कि बसें तकरीबन साढ़े तीन घंटे के समय पर वापस पहुंच जाती हैं। मैंने वहां पर एक एक्सप्रेस गाड़ी की मांग की थी कि वहां पर एक एक्सप्रेस गाड़ी का पेयर चलाया जाए। वे पहले चलती थी लेकिन कुछ समय के बाद वह एक्सप्रेस गाड़ी बंद कर दी गई, इसका क्या कारण है यह हमें पता नहीं लगा।

रेल मिनिस्ट्री के साथ भी मैंने कई बार बात की है लेकिन अभी तक वह एक्सप्रेस गाड़ी नहीं चली। जम्मू-तवी को पूरे हिन्दुस्तान के कोने-कोने से 15 गाड़ियां जाती हैं। वे 15 गाड़ियां चक्की बैंक से होकर जाती हैं जिसमें से केवल 6 गाड़ियां पठानकोट को टच करती हैं। पठानकोट एक ऐसा स्टेशन है जहां पर हिमाचल प्रदेश के 6 जिलों के लोग गाड़ियां पकड़ते हैं। जो फास्ट ट्रेन चलने वाली है, जो बंबई, मद्रास और कलकत्ता की तरफ चलने वाली गाड़ियां हैं वे पठानकोट को टच नहीं करती हैं। मैंने कई बार मांग की है कि ये 15 गाड़ियां पंजाब, जम्मू-तवी को जाने वाली हैं उनको पठानकोट में आकर टच करना चाहिए ताकि हिमाचल प्रदेश के लोगों को भी दूसरे प्रांतों में जाने के लिए, दूसरे बड़े शहरों में जाने के लिए समय मिल सके, लेकिन यह मांग अभी तक पूरी नहीं हुई है। अगर ये गाड़ियां सीधी जम्मू-तवी को जाती हैं और पठानकोट को टच नहीं करती हैं तो मेरी मांग है कि पठानकोट से लेकर चक्की बैंक तक, जोकि केवल पांच किलोमीटर की दूरी है वहां रेल लाइन बनाई जाए ताकि पठानकोट से, हिमाचल प्रदेश से आने वाले लोग बाकी जगहों में जाने के लिए चक्की बैंक से गाड़ियों को पकड़ सकें।

मैंने रेल मंत्रीजी से एक मांग की थी और वह मांग मंजूर की गई। हमने हिमाचल प्रदेश में एक पट्टी रेलवे हाल्ट स्टेशन मांगा था, जिसके लिए बहुत बड़ा संघर्ष हुआ था। वहां जनता इकट्ठी हुई थी, गाड़ियों को चलने नहीं दिया गया। वहां पर डी.आर.एम. को आना पड़ा था। हमने वहां हाल्ट स्टेशन की मांग की थी उसको मंजूर किया गया। इसके लिए मेरे पास रेल मंत्रीजी का पत्र आया था। मैंने उनको धन्यवाद किया। लेकिन उसके फौरन बाद जनरल मैनेजर का बड़ौदा हाउस, दिल्ली से मुझे एक पत्र आया। उसमें लिखा हुआ था कि आपने जो मांग की है उसको हम पूरा नहीं कर सकते हैं, क्योंकि उसमें 1,35,429 रुपए का खर्च है। एक तरफ तो रेल मंत्रीजी मानते हैं और दूसरी तरफ जनरल मैनेजर इंकार करते हैं। तीसरी तरफ जो डी.आर.एम. फिरोजपुर में है उसने वहां पर काम शुरू कर दिया है। मुझे यह नहीं मालूम पड़ रहा है कि यहां पर कोआर्डीनेशन क्यों नहीं है ? रेल मंत्रालय और उसके अंदर जी.एम. और डी.आर.एम., इन तीनों में कोआर्डिनेशन न होने के कारण, मैं समझता हूँ कि यहां पर कहीं न कहीं त्रुटी जरूर है। यह पट्टी रेलवे हाल्ट स्टेशन, जोकि जोगिन्दर नगर और पठानकोट के बीच में पड़ने वाला है अगर यह हमें नहीं मिला तो वहां की जनता में बहुत रोष होगा। वहां की गाड़ियां रुक जाएंगी और पूरे के पूरे रेल डिपार्टमेंट के ऊपर इसका फर्क पड़ेगा। मैं मांग करूंगा कि जिस प्रकार से मंत्रीजी ने हमें पत्र लिखा है उसी प्रकार से इसको खोला जाए

और उसको चलाया जाए ताकि जनता को उसका फायदा मिल सके।

4.00 म०प०

सात पेयर की गाड़ियों में प्रथम-दर्जे की सुविधा नहीं है। केवल दो ही डिब्बे प्रथम दर्जे के हैं। इसलिए मैं मांग करूंगा कि वहां पर सात पेयर की जो गाड़ियां हैं उनमें एक डिब्बा प्रथम दर्जे का भी लगाया जाए ताकि जिन्हें पास की सुविधा है वे भी उनमें सफर कर सकें। ऊना से लेकर ज्वालामुखी रोड तक एक लाइन बनाने की मैंने मांग की थी जोकि अभी तक पूरी नहीं हुई। मैं मांग करूंगा कि 40 किलोमीटर की इस लाइन के लिए बजट दिया जाए ताकि पांच जिलों के लोगों के लिए उसकी सुविधा हो सके। हमीरपुर, कांगड़ा, चम्बा, मंडी और ऊना के लोग यह सुविधा हासिल कर सकें।

4.01 म०प०

[श्रीमती गीता मुखर्जी पीठासीन हुई]

हमारी जो नैरोगेज लाइन पठानकोट से लेकर बैजनाथ तक एवं जोगिन्द्रनगर तक है उसको मीटरगेज में बदला जाए तथा सात पेयर गाड़ियों की स्पीड तेज की जाए ताकि लोग उसमें सफर कर सकें।

हम सभी को पता है कि इस समय हिमाचल प्रदेश में लोग घूमने फिरने के लिए काफी संख्या में आते हैं। गति वाली ट्रेनों की सुविधा मिलने पर यह संख्या और भी बढ़ेगी। जो सामान अब तक हम मालगाड़ी से भेजते हैं वह सामान पठानकोट में ही रह जाता है उससे आगे गंतव्य स्थान तक नहीं पहुंचता है। मैं आग्रह करूंगा कि सामान को आगे भेजने की व्यवस्था की जाए जिससे सामान लोगों को समय पर मिल सके।

हिमाचल प्रदेश में रेल यातायात को सड़क यातायात ने टेक-ओवर कर लिया है। जितनी भी ट्रेनें वहां पर चलती हैं वे केवल रेल के अधिकारियों और कर्मचारियों के लिए चलती हैं क्योंकि अधिसंख्य वही लोग उनमें आपको ताश खेलते, गप्पें मारते मिलेंगे, पैसेंजर्स कम मिलेंगे। गाड़ी का सफर 7-8 घंटे का है जबकि बस से लोग तीन-चार घंटे में सफर तय कर लेते हैं। इसलिए भी इस लाइन की गाड़ियां घाटे में चल रही हैं।

रेल कर्मचारियों के लिए रेल विभाग की तरफ से वहां पर कोई स्कूल नहीं है जहां पर उनके बच्चे पढ़ सकें। मैं मांग करता हूँ कि वहां पर रेल कर्मचारियों के बच्चों के लिए एक स्कूल की व्यवस्था की जाए जिसमें वे एजूकेशन हासिल कर सकें।

ऊना और तलवाड़ा में जो नई लाइन का काम करना है उसकी दूरी 66 किलोमीटर है। उसमें हमने कई बार मांग की है कि इसको खोला जाये। डिफेंस की भी मांग है। मुझे अफसोस है कि पिछले साल के बजट में इसके लिए केवल एक हजार रुपये निर्धारित किये गये थे। इतने कम पैसे में तो वहां दस पत्थर भी नहीं लगेंगे। इस बार एक भी पैसा नहीं दिया है। मेरा अनुरोध है कि ऊना से लेकर तलवाड़ा तक जो नई लाइन खोलनी है, उसमें जल्दी से जल्दी काम किया जाये और ज्यादा पैसा दिया जाये।

जहां पर प्रोपर रेलवे स्टेशंस हैं वहां पर वेटिंग रूम नहीं हैं। अगर कहीं हैं भी तो बाथरूम नहीं हैं, और वे भी हैं तो उनकी सफाई की कोई व्यवस्था नहीं है। पीने के पानी के नल नहीं हैं। मैं चाहूँगा कि रेल मंत्रीजी इनके ऊपर ध्यान दें और वहां पर पैसा खर्च करने की कोशिश करें।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जरूरी है कि रेल मंत्रालय में जी.एम. आफिस है और डी.आर.एम आफिस है, इनमें आपस में कोआर्डिनेशन होना चाहिए। जो मुझे रेल मंत्रीजी का डी.ओ. लैटर आया है वह मैंने वहां की जनता को दिखाया है। उसके बाद दूसरी चिट्ठी जो जी.एम. की आई है पट्टी में हाल्ट स्टेशन के बारे में वह भी मैंने वहां के लोगों को दिखाई है। इससे वहां के लोगों में बड़ा रोष है। मैं चाहूँगा कि आप इस संबंध में अपने अधिकारियों से बातचीत करें। हमारे पूर्व मंख्य मंत्री शांता कुमारजी को भी रेल मंत्रीजी का खत आया है। इस किस्म की बातें हो रही हैं, उनको ध्यान में रखते हुए आपस में कोआर्डिनेशन होना चाहिए।

सभापति महोदया, मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेते हुए इतना ही कहकर अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री विश्वनाथ शास्त्री (गाजीपुर) : माननीय सभापति महोदया, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। जिन बातों को हमारे साथियों ने उठाया है, मैं उनको नहीं दोहराऊंगा। सर्वप्रथम मैं अपने क्षेत्र के सवालों को रखते हुए बाद में कुछ अन्य बातों को रखूंगा। मैं सबसे पहले मंत्रीजी को बधाई देना चाहता हूँ कि आजादी के बाद पहली बार हमारे निर्वाचन क्षेत्र से, तथा अन्य चार-पांच निर्वाचन क्षेत्र सांसदों के आते हैं, वहां के लिए डी.एम.यू गाड़ी चलाई है। यह ऐसी गाड़ी चली जिससे सही मायनों में सामान्य यात्रियों को राहत महसूस हुई। लेकिन आज उसकी स्थिति यह है कि वह समय से नहीं पहुंच पाती है। पहले जितनी उसकी प्रशंसा की गई थी, उब उतनी ही उसकी हालत खराब हो गई है।

श्रीमती सरोज दुबे (इलाहाबाद) : माननीय सभापतिजी, रेल बजट के ऊपर इतनी गंभीर चर्चा हमारे माननीय सदस्य प्रकट कर रहे हैं, लेकिन रेल मंत्रीजी नहीं हैं। हम किस को अपनी बात सुना रहे हैं, इसका हमें घोर एतराज है।

बस्त्र मंत्री (श्री जी० वेंकट स्वामी) : मैं अभी राज्य सभा से आ रहा हूँ, वे वहां पर बिल इंट्रोड्यूस कर रहे हैं, उसके बाद यहां आयेंगे।

श्री विश्वनाथ शास्त्री : इसके संबंध में मुझे कहना है कि डी.एम.यू चलाई तो अन्य यात्री गाड़ियां रोक दी गई। ऐसी स्थिति में डी.एम.यू. को बक्सर से पटना चलाया जाये और बक्सर से वाराणसी से दो भागों में कर दिया जाये ताकि वह अपने निश्चित समय पर पहुंच सके।

सभापति महोदय, उसी तरीके से न केवल गाजीपुर में गंगा पर रेल पुल बनाने के लिये सर्वे हो गया था बल्कि गाजीपुर से मऊ तक लगभग 42 किलोमीटर तक के रेल मार्ग का सर्वे हुआ था लेकिन इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। जबकि वहां पर रेल पुल बना देने से मुगलसराय पर लोड को कम किया जा सकता है। इससे एक नया वैकल्पिक रूप बनाया जा सकता है। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि देहरी से अनसोन-मुगलसराय तक एक नयी रेल लाईन बैठायी जा रही है। मुगलसराय पर तो पहले से ही ज्यादा लोड है, इसको कम करने की बात की जाती है और दूसरी ओर एक और रेल लाईन को लोड दिया जा रहा है। इसके पहले कई बार पत्र लिखकर और मिलकर आग्रह कर चुका हूँकि पहले देहरी-अनसोम-दिलदारनगर तक एक नयी रेल लाईन बैठा दें फिर दिलदारनगर से तारीघाट, जहां पर ब्रिटिशकाल

से लाईन बिछी हुई है, गंगा पर पुल बना देने से औडिहार-छपरा तक अमान परिवर्तन दिसम्बर, 1995 तक हो जाने से एक नया विकल्प मुगलसराय पर न जाकर सीधे आप उससे दिलदारनगर, गाजीपुर, औडिहार, गोरखपुर, जौनपुर, वाराणसी होते हुये जा सकते हैं। इसी तरीके से पैसेंजर ट्रेन भी चल सकती है। लेकिन जहां पर काम न करना हो, धन की कमी बतलाकर उस काम को टाल दिया जाता है। मैं साफतौर पर रेलमंत्रीजी से कहना चाहूँगा कि गंगा पर रेल पुल की काफी समय से डिमांड चल रही है, जनता आंदोलित है इसका सर्वे करा देने से लोगों में आशा बंधी थी कि जब सर्वे हो रहा है तो काम हो जायेगा। लेकिन अब लग रहा है कि यह कार्य होने वाला नहीं है तो जनान्दोलन फिर से हो सकता है।

सभापति महोदया, गाजीपुर जनपद में गहमर एक बड़ा गांव है जिसकी आबादी 40-50 हजार है। वहां कोई भी ऐसा परिवार नहीं है जहां से कोई सैनिक न आता होगा। सन् 1857 के विद्रोह से लेकर आज तक यह सैनिकों का गांव रहा है। वहां के बोर्ड के चेयरमैन जो पहले जी.एम. थे गांव के दौरे पर गये तो सैनिकों की मांग को देखते हुये दिलदारनगर में तिनसुकिया मेल को रोकने के लिये कहा था ताकि सैनिकों का कल्याण हो सके क्योंकि उनको काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। इसलिये मेरा आग्रह है कि दिलदारनगर पर तिनसुकिया मेल का स्टापेज दिया जाये। उसी तरीके से पहले अपर इंडिया एक्सप्रेस चलती थी जिसे बंद कर दिया फिर 12 डाऊन ट्रेन चलती थी, अब वह दिल्ली नहीं आती है क्योंकि उसका रूट बदल कर दूसरी तरफ से कर दिया है। उस इलाके के लिये दिल्ली आने के लिये वही ट्रेन थी। अब श्रमजीवी एक्सप्रेस पटना से आती है जिसका स्टापेज जमानिया कर दिया जाये क्योंकि यह तहसील मुख्यालय है। वहां डिग्री कालेज, दो इंटरमीडिएट कालेज, ब्लाक हैड क्वार्टर है। इसलिये जब दिल्ली से जाते हैं तो जिला मुख्यालय पर छोटी लाईन होने के कारण रोड से जाना पड़ता है। मेरा आग्रह है कि दिल्ली के लिये श्रमजीवी एक्सप्रेस को जमानिया पर स्टापेज दिया जाये।

उसी तरीके से वाराणसी से बंबई के लिए जो मेल ट्रेन्स जाती हैं या वाराणसी से दुर्ग के लिए सारनाथ ऐक्सप्रेस जाती है, इन ट्रेनों में खानपान यान नहीं लगता। कहां वाराणसी और कहां बंबई। बड़े पैमाने पर पूर्वी उत्तर प्रदेश के आजमगढ़, बलिया, गाजीपुर, और भोजपुर के आस-पास के इलाकों से लोग अपनी रोजी-रोटी के जुगाड़ में बंबई जाते हैं। लेकिन उनको आने जाने में बहुत असुविधा होती है। न केवल हमारे पास, बल्कि रेल मंत्री के पास भी बंबई में रहने वाले लोगों के प्रार्थना-पत्र आते रहते हैं। उसी तरीके से हमारी मांग है कि बलिया से बाराणसी तक, मऊ से वाराणसी और भदोही से वाराणसी तक और वाराणसी से लखनऊ के लिए डी. एम.यू. ट्रेन चलायी जाए।

रेलगाड़ियों में जो जी.आर.पी चलती है, उससे ट्रेन में एक जी.आर.पी. चौकी बन जाती है। वे एक डिब्बे पर कब्जा करके बाकायदा ट्रेन चोरों का सहयोग करते हैं। बिना टिकट लोगों को बैठाकर उनको रिजर्व तरीके से सारी सुविधाएं भी देते हैं। बजाय यात्रियों की सुविधा को देखने के वह यात्रियों की असुविधा का बहुत बड़ा कारण बन जाते हैं। इसलिए पहले जिस तरह से ट्रेन में जी.आर.पी. चलती थी, उसी तरीके से वह चले। उनको डिब्बे पर कब्जा करने की बात समाप्त कर देनी चाहिए। हम आपसे यह भी मांग करेंगे कि गोरखपुर में एक यान्त्रिक कारखाना है। मैं चाहूँगा कि उसका आप विस्तार करें। फिर उस पर आधारित काम में आप वृद्धि करें क्योंकि आपकी बेशकीमती मशीनें बेकार पड़ी हुई हैं और जो काम आप ठेकेदारों से करा लेते हैं, वह काम आप कारखाने को देते हैं तो कम खर्च में बेहतर काम आप उस कारखाने से करा सकते हैं और कर्मचारियों को भी उसमें ऐडजस्ट कर सकते हैं। उसी तरीके से गोरखपुर यान्त्रिक कारखाने में डीजल इंजन के कल-पुर्जे बनाने के काम को लें। उसी तरह से समस्तीपुर की बात हमारे मंजय लालजी ने कही। उसी तरीके से बरेली डिवीजन में एक कारखाना इज्जतनगर में है। वह कारखाना भी बंद होने के कगार पर है। आप इसको भी मॉडर्नाइज करें। समस्तीपुर कारखाने को भी मॉडर्नाइज करें। पूर्वोत्तर रेलवे में जो बिहार का क्षेत्र है, वहां कोई डीजल शैड नहीं है। मैं चाहूँगा कि उसके लिए अच्छा स्थान गदहरा है। वहां डीजल शैड कायम करें। उसी तरीके से बरौनी जंक्शन पर जो आपके पार्सल पोर्टर थे, 91 पोर्टरों को आपने हटा दिया। आश्वासन भी मिला कि आप उन्हें पुनः रखेंगे, लेकिन अभी तक आपके आश्वासन का पालन नहीं किया गया है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए पुनः सभापति महोदया का आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री शास्त्री जी आप के लिए धन्यवाद कि आपने अपना भाषण समय पर समाप्त कर दिया। मैं आशा करती हूँ कि दूसरे सदस्य भी ऐसा करेंगे।

श्री याइमा सिंह युमनाम (आन्तरिक मणिपुर) : महोदया, मुझे मणिपुर की जनता ने अपना प्रतिनिधि बनाकर इस महान सभा में इसलिए भेजा है जिससे कि मैं उनकी समस्याओं को सभा के समक्ष रख सकूं।

महोदया, मैं सरकार से विशेषरूप से रेल मंत्री महोदय से इम्फाल को जोड़ने के लिए रेलवे लाइन का निर्माण करने का आग्रह अथवा मांग करता आ रहा हूँ। मैं जानता हूँ कि यह मांग नेहरू जी के समय से की जा रही है। जब वह प्रधान मंत्री थे। इम्फाल को रेलवे लाइन से जोड़ने के लिए इस सभा में वहां के प्रतिनिधि पिछले चालीस से भी अधिक वर्षों से रेलवे लाइन का निर्माण करने की मांग करते आ रहे थे। मैं इस मामले को बार बार उठाता आ रहा हूँ। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह बताना चाहता था कि यह मांग क्यों आवश्यक है। यह केवल मणिपुर की जनता के लिए ही आवश्यक नहीं है बल्कि यह देशहित में भी है क्योंकि मणिपुर बहुत ही सामरिक महत्व के सीमा क्षेत्र में स्थित है। मणिपुर की सीमा म्यामार, बंगलादेश और चीन के कुछ भागों से लगी हुई है। इसलिए यह पूर्वोत्तर का एक बहुत महत्वपूर्ण क्षेत्र है। इम्फाल मणिपुर की राजधानी है। इसलिए एक राजनैतिक दृष्टि से निर्णय लेना चाहिए अन्यथा सरकार हमेशा यह कहेगी कि धनराशि की कमी के कारण इसे नहीं किया जा सकता है। यदि इस प्रकार का बहाना बार बार किया गया, तो मुझे विश्वास है कि इसका निर्माण कभी नहीं होगा।

महोदया, मैं उस पत्र का हवाला दे रहा हूँ जो मैंने माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ को लिखा था। मेरी मांग के उत्तर में उन्होंने यह कहा था और मैं उसे उद्धृत करता हूँ :

"करांग-होडर-धानसिरी से सीधे इम्फाल के लिए एक रेलवे लाइन का निर्माण करने के लिए एक सर्वेक्षण किया गया था। इस पर लगभग 833 करोड़ रुपये लागत आयेगी। यह आंकलन किया गया है कि आज इस पर 1500 करोड़ रुपये से भी अधिक खर्च होंगे। मेरे पास जानकारी है कि यद्यपि परियोजना व्यवहार्य है फिर भी इसके अलाभकारी स्वरूप और धनराशि की कमी के कारण इसका निर्माण नहीं किया जा सका।"

अब मुझे यह बात पूर्णतयः स्पष्ट है कि इम्फाल तक एक रेलवे लाइन का निर्माण किया जा सकता है। यद्यपि यह व्यवहार्य है लेकिन इसका निर्माण नहीं किया जा सकता है क्योंकि सरकार के पास उस कार्य का निर्माण कराने के लिए धनराशि नहीं है। दूसरी बात यह है कि यह अलाभकारी है। हम इन दोनों तर्कों को मानने के लिए तैयार नहीं हैं।

यह देश की सुरक्षा और रक्षा के लिए आवश्यक है। उस दृष्टिकोण से इम्फाल पहुंचने के लिए रेलवे लाइन का निर्माण करना अत्यन्त आवश्यक है। महोदया, यह एक छोटा राज्य है जो देश के सुदूर कोने में स्थित है। इस क्षेत्र का विकास तब तक नहीं किया जा सकता है जब तक कि इम्फाल जाने आने के लिए लोगों की सुविधा के लिए रेलवे लाइन का निर्माण नहीं किया जाता है। इस समय दिमापुर इम्फाल का निकटतम स्टेशन है। इम्फाल पहुंचने के लिए हमें राष्ट्रीय राजमार्ग से बारास्ता नागालैंड तथा कुछ अन्य संघराज्य क्षेत्रों से होकर जाना पड़ता है। ये पहाड़ी और आतंक ग्रस्त क्षेत्र हैं। इस समय इन सड़क मार्गों से यात्रा करना सुरक्षित नहीं है। आतंकवादी लोग उन ट्रक मालिकों तथा बस मालिकों से फिरौती की कितनी भी धनराशि मांग सकते हैं। वहां न तो यात्री और न माल सुरक्षित हैं। इन सभी कारणों से इस क्षेत्र की जनता परेशानी उठा रही है। जैसा कि मैंने इस सभा में किसी समय यह उल्लेख किया था वहां कभी कभी मिट्टी का तेल 25 रुपये लिटर, पेट्रोल 40 रुपये लिटर और नमक 5 रुपये किलो तक हो जाता है। अतः आवश्यक वस्तुओं का मूल्य कितना भी अधिक बढ़ सकता है। क्योंकि इम्फाल में सामान समय पर नहीं पहुंच सकता है क्योंकि वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। इसलिए इम्फाल तक रेलवे लाइन के बिना देश के उस भाग का विकास असंभव है। इसलिए मैं मणिपुर की जनता की ओर से इम्फाल तक रेलवे लाइन का निर्माण किये जाने की बार बार मांग करता आ रहा हूँ। अब यह मेरी पार्टी और मणिपुर की जनता का रेलवे लाइन का निर्माण कराने का एक लक्ष्य बन गया है।

[हिन्दी]

श्री रासासिंह रावत (अजमेर) : सभापति महोदया, इस सरकार से कहिए तो कि रेल बजट पर बहस चल रही है और हमारी समस्याओं को सुनने के लिए रेल से संबंधित कोई मंत्री उपस्थित नहीं है। हमारी समस्याओं को कौन मंत्री महोदय नोट कर रहे हैं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : इन सब बातों को कौन नोट कर रहा है।

श्री वाइमा सिंह गुम्नाम : कोई नहीं, महोदया, इस सभा में ऐसा ही होता है। हम जो कुछ कह रहे हैं उसे कोई नोट नहीं कर रहा है।

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एच० आर० भारद्वाज): महोदया, मैं नोट कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

प्रो० रासासिंह रावत : यदि रेल मंत्री उपस्थित होते, तो रेलों की समस्याओं को समझते। जब दूसरे विभाग के मंत्री यहां बैठे हैं और वे रेलों की समस्याओं को समझते ही नहीं हैं, तो वे क्या नोट करेंगे।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : स्थिति यह है कि वह दूसरी सभा में कुछ विधेयक पुनःस्थापित करने के लिए चले गये हैं। वह वापिस आ रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री रामकृपाल यादव (पटना) : सभापति महोदया, यहां रेल बजट पर चर्चा चल रही है और रेल मंत्री हमारी बातों को सुनने के लिए उपस्थित नहीं हैं। इससे इस सरकार की गंभीरता का पता चलता है कि यह सरकार संसद के कार्य को कितनी गंभीरता से ले रही है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : यह प्रश्न उठाया गया था और उन्होंने कहा था कि वह दूसरी सभा में चले गये थे। वह कह रहे हैं कि उन्होंने रेल मंत्री महोदय को पहले ही संदेश भेज दिया है। उन्होंने रेल मंत्री महोदय को शीघ्र वापिस आने के लिए पहले ही संदेश भेज दिया है।

[हिन्दी]

प्रो० रासासिंह रावत : महोदया, रेल मंत्री जी को बुलाया जाये।

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : रेल मंत्री भी नहीं हैं **(व्यवधान)***

[अनुवाद]

सभापति महोदय : आप क्या चाहते हैं ? क्या आप यह चाहते हैं कि सभा की कार्यवाही को बंद किया जाये ? **(व्यवधान)**

मैंने उनसे मंत्री महोदय को बुलाने के लिए कहा है। उन्होंने पहले ही मंत्री महोदय को संदेश भेज दिया है। यह स्थिति है।

(व्यवधान)*

प्रो० रासासिंह रावत : सरकार की ओर से यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण बात है **(व्यवधान)**

श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : महोदया, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। **(व्यवधान)**

सभापति महोदय : आप क्या चाहते हैं ? क्या आप हमसे यह चाहते हैं कि कार्यवाही को तब तक के लिए रोक दिया जाये जब तक मंत्री महोदय आते हैं ?

[हिन्दी]

प्रो० रासासिंह रावत : आज मंत्रीजी उधर पधार गये हैं सब ट्रेजरी बेंचेज खाली पड़े हैं। सरकार इस मामले में कितनी गंभीर है। **(व्यवधान)** मंत्रीजी रहेंगे तो हमारी बात सुनेंगे, नहीं तो कौन सुनेगा **(व्यवधान)**

[अनुवाद]

सभापति महोदय : क्या आप हमसे यह चाहते हैं कि हम कार्यवाही को रोक दें ? मैंने उनको पहले मंत्री महोदय को बुलवाने के लिए कहा है।

(व्यवधान)

माननीय सदस्यगण, कृपया सुनें। यह आपका समय है जो बरबाद हो रहा है। कृपया बैठ जाइये।

(व्यवधान)

श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : महोदया, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

(व्यवधान)

सभापति महोदय: हां, आपका क्या व्यवस्था का प्रश्न है?

*कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया गया।

श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही : माननीय सदस्यगण, अपने अधिकार के तहत मंत्री महोदय की उपस्थिति के बारे में ठीक ही पूछ रहे हैं। मैं उसका विसेध नहीं करता . . . **(व्यवधान)**

सभापति महोदय : अब मंत्री महोदय आ गये हैं।

(व्यवधान)

श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : मेरा व्यवस्था का प्रश्न अलग है। **(व्यवधान)** जब दोनों सभाओं में एक ही साथ चर्चा चल रही होती है तो कुछ इस प्रकार की स्थिति अवश्य हो जाती है....**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

मेरा प्वाइंट आफ आर्डर यह है कि इसमें अधिकारियों का जो उल्लेख किया गया है,

[अनुवाद]

इसे कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाना चाहिए। हां, आप अधिकारियों का उल्लेख नहीं कर सकते है ... **(व्यवधान)**

रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : महोदया, मैं दूसरी सभा में संकल्प रखने गया था।

श्री याइमा सिंह युमनाम : मैं जिस मामले का उल्लेख कर रहा हूँ वह मणिपुर राज्य के मामलों के संबंध में बहुत ही आवश्यक माना गया है। चूंकि मंत्री महोदय आ चुके हैं मैं केवल एक ही वाक्य को दोहराऊंगा कि मैं बारास्ता करांग धानासारी से इम्फाल के लिए एक रेलवे लाइन का निर्माण किये जाने की मॉग करता आ रहा हूँ। मेरी मांग के उत्तर में मंत्री महोदय ने यह कहते हुए मुझे यह उत्तर दिया है कि इसके लिए सर्वेक्षण करा लिया गया है और प्रतिवेदन के अनुसार यह व्यवहार्य पाया गया है। लेकिन इसका निर्माण नहीं कराया जा सकता है क्योंकि इस पर लगभग 833 करोड़ रुपये की लागत आयेगी। इसे अलाभकारी भी समझा गया है। अब यह लागत वर्तमान लागत मूल्य के अनुसार 1500 करोड़ रुपये से भी अधिक होगी। यह जानकारी मुझे दी गई है। महोदया, मैं जो कुछ कर रहा हूँ वह यह है कि यदि इस पर वाणिज्यिक अर्थात् लाभ और हानि की दृष्टि से विचार किया जाता है तब इसका निर्माण नहीं किया जायेगा। मेरा अनुरोध यह है कि इम्फाल के लिए रेलवे लाइन का निर्माण वाणिज्यिक दृष्टिकोण से ही नहीं बल्कि राजनीतिक दृष्टिकोण से भी किया जाना चाहिए। मैं यही कह रहा हूँ।

आपने श्रीनगर जाने के लिए रेलवे लाइन का निर्माण कराने का निर्णय लिया था। यह बिल्कुल ठीक है। हम इससे सहमत हैं। हम भी उसका उत्तर देते तथा समर्थन करते रहे हैं। लेकिन क्या यह अलाभकारी नहीं होगा ? क्या यह राजनीतिक निर्णय नहीं है ? वही मेरी मांग है। इसी प्रकार आप इम्फाल पहुंचने के लिए एक रेलवे लाइन का निर्माण कराने के संबंध में राजनीतिक निर्णय ले सकते हैं। यह केवल मणिपुर राज्य के हित में ही नहीं होगा बल्कि सारे देश के हित में होगा। म्यामार के साथ मणिपुर की सीमाएं, जो अब बहुत ही संवेदनशील क्षेत्र है क्योंकि वहां हमारी कोई सशक्त छावनी नहीं है। इसलिए यह रेलवे लाइन उस दृष्टि से भी सहायक होगी।

महोदया, दूसरी बात यह है कि इससे आगे चल कर आमदनी भी होगी। . . .**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : श्री याइमा सिंह, आप तीन नहीं बल्कि दो बात कहकर ही अपना भाषण समाप्त करेंगे।

श्री याइमासिंह युमनाम : महोदया, जैसा कि आपने अभी हस्तक्षेप किया है, मैं बहुत जल्दी ही अपना भाषण समाप्त करने का प्रयास करूंगा।

अब परियोजना धानासिरी से इम्फाल बारास्ता करोंग होगी। यह पूरी होनी चाहिए। हमने इसे एक लक्ष्य के रूप में लिया है। मणिपुर की जनता इस संबंध में सरकार से आग्रह करेगी। हम केन्द्रीय सरकार तथा रेल मंत्रालय से अपील करेंगे और हम इस रेलवे लाइन के लिए अपनी भरसक कोशिश करेंगे। अपने सभी प्रयासों के असफल होने पर हम क्या करेंगे ? इस संपूर्ण राष्ट्र का ध्यान आकर्षित करने के लिए आन्दोलन शुरू करेंगे कि यह क्यों आवश्यक है। कृपया इस महान सभा के समक्ष प्रस्तुत की गई सभी शिकायतों पर विचार करें। क्या यह केवल मणिपुर की जनता के हित में ही है। क्या यह देश के हित में नहीं है। मैं यही बात इस महान सभा के समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूँ कृपया यह सभा इस पर विचार करे।

माननीय प्रधान मंत्री ने स्वयं यह घोषणा की है कि वह पूर्वोत्तर क्षेत्र की ओर व्यक्तिगत रूप से ध्यान देंगे और वह उस पूर्वोत्तर क्षेत्र की देखभाल करने को तैयार हैं क्योंकि यह देश के हित में है यह एक क्षेत्रीय असंतुलन है। यदि वह भाग पिछड़ा हुआ है तो इसका प्रतिकूल प्रभाव सारे देश पर पड़ेगा **(व्यवधान)**

सभापति महोदय : श्री याइमासिंह, आपने इस मुद्दे को बहुत ही जोरदार ढ़ंग से उठाया है। कृपया आप अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री याइमासिंह युमनाम : महोदया, मेरी तीसरी बात यह है कि अपने सभी साधनों के असफल होने पर मणिपुर की जनता क्या करेगी ? जनता संघ के साथ विलय पर पुनर्विचार करने के लिए दबाव डालेगी। मणिपुर एक प्रभुसत्ता संपन्न राज्य था। इसका भारत के संघ राज्य में देश के हित में विलय किया गया था। अब मणिपुर के लोगों ने यह सोचना शुरू कर दिया है कि क्या हमें भारत संघ राज्य से अलग होना होगा अथवा क्या हमें भारत संघ राज्य में विलय की पुनरीक्षा करने के लिए दबाव डालना होगा। यह परिस्थिति पैदा होगी। इसलिए मैं यह इस सभा के समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूँ। इसमें अभी बहुत देर नहीं हुई है। कृपया इस पर देश के हित को ध्यान में रखकर विचार कीजिए। विचार करते समय केवल छोटे राज्य के हित को ही ध्यान में नहीं रखें बल्कि देश के हित को भी ध्यान में रखें। महोदया, मैं राष्ट्र के हित में बात कर रहा हूँ। इसलिए मैं इसे जोरदार ढ़ंग से प्रस्तुत कर रहा हूँ। ताकि रेल मंत्री महोदय मेरे अनुरोध पर विचार कर सकें।

मुझे विश्वास है कि वह उस पर ध्यान देंगे। मेरा यह भी समझना है कि सरकार के पास तत्काल धनराशि न हो लेकिन कृपया यह निर्णय ले लें कि इम्फाल पहुंचने के लिए इस वर्ष, अगले वर्ष या उचित समय के भीतर रेलवे लाइन का निर्माण करा दिया जायेगा। मैं शीघ्र सभी अपेक्षित धनराशि के उपलब्ध किये जाने के लिए नहीं कह रहा हूँ। कम से कम कृपया राष्ट्र और मणिपुर की जनता के हितों को

ध्यान में रखकर इस रेलवे लाइन के निर्माण कराने का विचार दिखायें यदि उस सीमा तक निर्णय ले लिया जाता है तो वह जनता को उग्र कदम उठाये जाने से रोकने में सहायक होगा। वहां की जनता उस सीमा तक तो सहन कर लेगी। यह मेरा विनम्र निवेदन है। मैं यह आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री महोदय इस पर ध्यान देंगे।

वहां सिल्चर जिवरिम रेलवे लाइन पर भी एक अन्य समस्या है। इससे सिल्चर में कागज मिलों को सप्लाई करने के लिए बांस के टुकड़ों की भारी मात्रा में दुलाई की जाती है। लेकिन कभी कभी ये यहां इकट्ठे कर लिये जाते हैं उनकी दुलाई नहीं की जाती है क्योंकि जिवरिम में रेलहेड उपलब्ध नहीं होते हैं। वे क्षेत्र में नियमित रूप से नहीं पहुंचते हैं जिससे राज्य सरकार को बहुत नुकसान होता है। अतः मैं बहुत बार से यह अनुरोध करता आ रहा हूँ कि इसे नियमित किया जाये ताकि यह मणिपुर की जनता के लिए भी बहुत उपयोगी हो सके।

महोदया, यदि वारास्ता करोंग, इम्फाल पहुंचने के लिए इस रेलवे लाइन का निर्माण किया जाता है तो मैं इस महान सभा तथा सरकार का बहुत बहुत आभारी हूँगा।

इन प्रस्तावों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्रीमती सुशीला गोपालन (चिरायिंकिल) : सभापति महोदया, देश के विकास में रेलवे एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। यह राष्ट्रीय अखण्डता में सहायक होती है। यह लोगों के दिमाग का विकास करती है। ये सभी चीजें वास्तव में रेलवे द्वारा विकसित होती हैं। इसलिए सरकार देश तथा विश्व भर में रेलवे विकसित करने में एक बड़ी भूमिका अदा कर रही है। दुर्भाग्यवश, हमारी सरकार जो यह भूमिका अदा कर रही थी अपनी जिम्मेदारी से पीछे हट गयी है। योजना आयोग तथा भारत सरकार दोनों अपनी अपनी जिम्मेदारियों से पीछे हट रहे हैं। बजटीय तथा योजना दोनों समर्थन कम हो रहे हैं।

पहली योजना में यह 11.5 प्रतिशत था। फिर दूसरी योजना में यह 15.43 प्रतिशत था। सातवीं योजना में यह 15.45 प्रतिशत था। अब इस योजना में, आर्थिक सुधारों के कारण यह तेजी से घटकर 6.26 प्रतिशत हो गया है। बजटरी समर्थन 75 प्रतिशत से घटकर 40 प्रतिशत हो गया है। इसका अभिप्राय यह है कि रेलवे पर अधिक भार पड़ेगा और आपको जनता से किराया तथा भाड़ा बढ़ाकर अधिक रुपया लेना पड़ेगा। इस समय आप किराया बढ़ाकर नहीं ले सकते क्योंकि चुनाव जल्दी आ रहे हैं। वस्तुतः जनता को भाड़ा वृद्धि के प्रभाव का तत्काल पता नहीं लगेगा। इसलिए इससे जनता लुटेगी। लेकिन जनता इसे तुरंत नहीं समझेगी। यदि किराया बढ़ा दिया जाता है तो वह समझ जायेगी। इसलिए हमारे रेल मंत्री महोदय जो बहुत चालाक व्यक्ति हैं, ने किराये में वृद्धि न करने का फैसला किया है। इसलिए हम निजी जनता के पास जाकर ऋण ले रहे हैं। यह सब किया जा रहा है लेकिन भारत की समस्याओं पर विचार करते समय, वास्तव में समस्याओं के समाधान करने का इस सरकार का यह बहुत ही गैर जिम्मेवारी वाला तरीका है। वस्तुतः बहुत से माननीय सदस्य नई रेलवे लाइनों के निर्माण और लाइनों को दोहरा करने तथा अन्य मुद्दों के बारे में बोल रहे थे। लेकिन क्या किया जा सकता है। क्या कोई व्यक्ति कुछ कर सकता है। प्रधान मंत्री और रेल मंत्री दोनों मिलकर किसी कार्यक्रम को कार्यान्वित करने का निर्णय लेते हैं जो उनके अनुसार इस रेलवे प्रणाली अर्थात् गेज परिवर्तन की सभी बुराइयों के लिए रामबाण है। क्या यह विवेकपूर्ण फैसला है ? क्योंकि गेज परिवर्तन से ही विकास नहीं होता है।

अब बहुत देर बाद कश्मीर की नई रेलवे लाइन के लिए कम से कम 50 करोड़ रुपये अलग से नियत किए गए हैं। पूरी जनता को नाराज करने के बाद सरकार ने अब 50 करोड़ रुपये देने के फैसला किया है।

त्रिपुरा के बारे में भी ऐसा ही है। मैं त्रिपुरा के बारे में सभी बजटों में मांग करती रही हूँ। उस समय वास्तव में मंत्री महोदय इसके विरूद्ध थे। लेकिन अब स्थिति भिन्न है। उन्होंने कहा था कि अब उनका दृष्टिकोण भिन्न है। लेकिन बात कुछ भी हो यदि अधिकांश धनराशि गेज परिवर्तन के लिए ही जाती है, तो नई रेलवे लाइनों, लाइनों को दोहरा करने और अन्य बातों का क्या होगा ?

मैं केरल का उदाहरण दूंगी। इन चार वर्षों में जब से यह सरकार सत्ता में रही है, केरल में नई रेलवे लाइनों को दोहरा करने के लिए कितनी धनराशि दी गई है ? यदि प्रत्येक बात को एक साथ रखा जाये, तो यह 40 करोड़ रुपये है। केरल के हम सभी सदस्य अपने मंत्रियों सहित प्रधान मंत्री से मिले थे और हमने उनसे वहां कम से कम एक रेलवे लाइन का निर्माण करने का अनुरोध किया था। हमने उनके सामने बहुत से मुद्दे रखे। उन्होंने हमसे केवल एक मुद्दा चुनने के लिए कहा। एक रेलवे लाइन अथवा एक विद्युतिकरण परियोजना। हमने कायमकुलम-त्रिवेन्द्रम रेलवे लाइन का उल्लेख किया। उसके बारे में क्या हुआ है। मैं मंत्री महोदय से पूछ रही हूँ। प्रधान मंत्रीजी ने हमसे वायदा किया था। लेकिन क्या परिणाम निकला है ? इस मंत्रालय के कार्यकाल में यह पूरी होनी वाली नहीं है। यही नहीं, एक अन्य मंत्रालय की आवश्यकता होगी। स्वीकृत धनराशि भी उसी प्रकार पड़ी हुई है। जो कुछ धनराशि आबंटित की गई थी, खर्च नहीं की गई है। यह सही बात है।

चूंकि मेरे पास समय नहीं है, मैं सबके विस्तार में नहीं जाना चाहती हूँ। लेकिन कायमकुलम लाइन के लिए लगभग 34 करोड़ रुपये की आवश्यकता थी। अब सरकार को 18 करोड़ रुपये अधिक खर्च करने पड़ेगें। मंत्रालय ने अब तक कितनी धनराशि खर्च की है ? वस्तुतः थोड़ी लागत में भी वृद्धि हुई है। लेकिन अभी भी रेल मंत्री महोदय यह कह सकते हैं कि अपने समय के दौरान उन्होंने कम से कम एक रेलवे लाइन पूरी की है? क्या यह लाइन कम से कम क्यूलोन तक पूरी की जायेगी? इस सभा में उन्होंने 1993 में विधिवत वायदा किया था कि अगले मार्च तक यह क्यूलोन तक पूरी हो जायेगी।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : आप कोंकण रेलवे लाइन को क्यों भूलती है ? क्या यह एक रेलवे लाइन नहीं है जो पूरी की जा रही है ?

श्रीमती सुशीला गोपालन : मैं उस बात पर आ रही हूँ। मंगलौर-त्रिवेन्द्रम लाइन के दोहरा करने को ही लीजिए जो केरल की जीवन लाइन है। केरल के विकास के लिए यह बहुत निर्णायक है। हम सभी को किये गये प्रधान मंत्रीजी के वायदे के अनुसार, पार्टी की बात को ध्यान में न रखते हुए हम उनसे मिले और हमने उनसे सहायता करने के लिए कहा। लेकिन क्या यह किया गया ? कितने करोड़ रुपया चाहिए ? उन्होंने कहा कि भूमि अधिग्रहण में समय लग रहा है। फिर बहुत से पुल बनने हैं। यदि निविदाएं जल्दी जारी कर दी जाती हैं तो भूमि का जल्दी अधिग्रहाण कर लिया जायेगा और एक वर्ष के भीतर एक रेलवे लाइन पूरी की जा सकती है। एक समय त्रिवेन्द्रम लाइन के लिए 5 करोड़ रुपये अलग से निर्धारित किये गये थे, लेकिन इन्हें दूसरे कार्य में लगा दिया गया। क्या इसका उपयोग करना संभव नहीं था? यह संभव हो जाता। इसलिए, कम से कम 25 करोड़ रुपये पुलों तथा अन्य कार्यों के लिए चाहिए और तत्काल ही भूमि अधिग्रहाण भी किया जा सकता है।

रेल अधिकारियों ने हमें यह बतलाया था कि मिनाड़ तक भूमि अधिग्रहाण कर लिया गया है। लेकिन अब वे कहते हैं कि क्योलोन शहर में ही कुछ रुकावटें

हैं। हाल ही में मुख्य अभियंता ने मुझे बताया था कि क्योलोन शहर में ही भूमि अधिग्रहण में कुछ कठिनाई है। हम उनकी सहायता करने के लिए तैयार हैं। लेकिन बात यह है इस कार्य में कितना समय लगेगा? अल्लीपी-कयाकुलम और त्रिचूर-गुरूवयूर की नई रेलवे लाइनों को पूरा करने के लिए अब 2 करोड़ या 3 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। लेकिन इस धनराशि को आबंटित करने में तीन वर्ष लग गये। केवल 1 करोड़ या 1.50 करोड़ रुपये आबंटित किये गये। तथापि इससे अधिक धनराशि की आवश्यकता है। और यदि यह धनराशि आबंटित कर दी जाती तो रेलवे लाइन एक वर्ष के भीतर पूरी हो जाती। वास्तव में एक रेलवे लाइन को पूरा करने के लिए और अधिक धनराशि की आवश्यकता है। इन परियोजनाओं को पूरा करने में विलंव करने के कारण लागत में वृद्धि हो रही है और इसके परिणामस्वरूप राजकोष में धन की कमी हो रही है। उस नीति की पुनरीक्षा की जानी चाहिए।

माननीय रेल मंत्री महोदय ने पिछले वर्ष हमसे यह वायदा किया था कि कुट्टीपुरम-कालीकट रेलवे लाइन को दोहरा किया जायेगा। उसका क्या हुआ ? कितनी धनराशि खर्च की गई है ? मंत्री महोदय को इस महान सभा में इसके बारे में बताना चाहिए। इसलिए इसे इस वर्ष के बजट में शामिल कर लिया गया है। कुट्टीपुरम-कालीकट सेक्शन को दोहरा करने के साथ ही गुरूवयूर से कुट्टीपुरम तक जोड़ने के प्रस्ताव को आवश्यक अनुमोदन की शर्त पर शोरापुर से कुट्टीपुरम तक की लाइन को दोहरा करने के विकल्प के रूप में लिया जायेगा।

विकल्प क्या है ? यदि आप बी.ओ.एल.टी. को दे रहे हैं तो आपको यह स्पष्ट करना पड़ेगा कि बी.ओ.एल.टी. क्या है ? वस्तुतः यह निजी लोगों को दिया जाना है। वे अधिक संख्या में आ रहे हैं। हम रेल मंत्री महोदय से सुस्पष्ट उत्तर चाहते हैं। क्या यह कोंकण रेलवे को दिया जायेगा ? गुरूवयूर-कालीकट रेलवे लाइन को दोहरा किये जाने की आवश्यकता नहीं होगी। यदि मंगलौर से शोरानुर तक रेलवे लाइन को दोहरा करने का कार्य कोंकण रेलवे को दिया जाता है तो यह एक या डेढ़ वर्ष में पूरा हो जायेगा। इसलिए केरल को लाभ पहुँचाने के लिए इन रेलवे लाइनों को शीघ्र ही दोहरा करना पड़ेगा। यह श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन और श्री विजयराघवन द्वारा पूछे गये प्रश्न के उत्तर में कहा गया है। प्रश्न क्या है ? वे रेल मंत्री महोदय से जानना चाहते थे कि क्या शोरानुर और मंगलौर के मध्य रेलवे लाइन को दोहरा करने का कार्य वास्तव में शुरू किया जा चुका है और उसे बी.ओ.एल. की योजना में शामिल कर लिया गया है। यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और परियोजना के लिए कितनी धनराशि नियत की गई है, इसके लिए कितनी धनराशि उपयोग की गई है, क्या परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण कर ली गई, यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, क्या इस परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण करने में राज्य सरकार भागीदारी संतोषजनक रही है, कोंकण रेलवे निगम को कार्य न सौंपे जाने के क्या कारण है। इसके लिए केरल सरकार ने पहले ही 36 करोड़ रुपये का अंशदान दिया है, और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, उत्तर क्या है ? उत्तर यह है कि सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी। कितना घटिया उत्तर है। वे क्या लिख रहे हैं ? कार्यालय में बैठे हुए अधिकारी ये उत्तर दे रहे हैं।

कांग्रेस में हमारे जो मित्र हैं वे कर रहे थे कि उन्होंने एक आश्वासन दिया था कि इसे कोंकण रेलवे निगम को सौंप दिया जायेगा। इसलिए उन्हें सभा में आश्वासन देना चाहिए। वास्तव में यह बहुत कठोर है न केवल केरल के लिए बल्कि अन्य क्षेत्रों के लिए भी।

श्री वसुदेव आचार्य (बांकुरा) : यह पश्चिमि बंगाल के लिए भी कठोर है।

श्रीमती सुशीला गोपालन : यह पश्चिम बंगाल, त्रिपुरा और पूर्वोत्तर के लिए भी कठोर है। जो माननीय सदस्य बोल रहे थे वे इसके बारे में कह रहे थे। इसलिए अधिक धनराशि गेज परिवर्तन के लिए नहीं दी जानी चाहिए। अन्यथा सरकार को बजटीय समर्थन देना चाहिए। उन्हें गेज परिवर्तन और किसी अन्य कार्य के लिए पर्याप्त धनराशि देने दीजिए, लेकिन नई रेलवे लाइनें और रेलवे लाइनों को दोहरा किया जाना भी देश के विकास के लिए महत्वपूर्ण है।

बहुत से छोटे मुद्दे भी हैं जिन्हें मैं उठाना चाहती हूँ लेकिन समय की पाबंदी के कारण, मैं उनके विस्तार में नहीं जाऊंगी।

रेलगाड़ियों के संबंध में, मुझे प्रसन्नता है कि इर्नाकूलम-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रैस रेलगाड़ी पहले ही शुरू कर दी गई है। यद्यपि इसका बहुत पहले वायदा किया गया था। दो और पुश पुल रेलगाड़ियाँ भी केरल में शुरू होने जा रही हैं। हम बहुत समय से यह मांग करते आ रहे हैं कि बंगलौर-कईलन रेलगाड़ी को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाया जाये। क्योंकि त्रिवेन्द्रम तक दोहरी रेलवे लाइन नहीं है। रेलगाड़ी सिर्फ क्वईलन तक ही जाती है। मंत्री महोदय बंगलौर के हैं इसलिए उन्हें यह करना चाहिए क्योंकि बंगलौर के नाम से ही उन्हें उत्साहित होना चाहिए।

मैं यह जानना चाहती हूँ कि क्या रेलगाड़ियों के ठहरावों (स्टोपेज) की व्यवस्था करने के लिए कोई सिद्धांत है। अथवा क्या सत्तापक्ष के लोगों के लिए एक सिद्धांत है और विरोधी दलों के लिए कोई अन्य सिद्धांत है।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : सभी समान हैं।

श्रीमती सुशीला गोपालन : फिर, मैं आपका ध्यान मेरे निर्वाचन क्षेत्र के साथ किये गये अन्याय की ओर दिलाना चाहती हूँ। एक्सीक्यूटिव एक्सप्रैस में उआकीलाई और चेंगेनूर के ठहरावों को समाप्त कर दिया गया था। लेकिन कुछ समय बाद चेंगेनूर के ठहराव को पुनः चालू कर दिया गया है। मैं यह नहीं जानती हूँ कि यह कैसे किया गया है। उआकीलाई बहुत महत्वपूर्ण और एक धार्मिक स्थान है और साथ ही साथ यह एक पर्यटन केन्द्र भी है। मेरा विचार है कि चेंगूनूर के ठहराव को पुनः चालू करने का कारण यह है कि इसके लिए सत्तापक्ष के लोगों ने आवाज उठायी थी।

अब चेंगूनूर के ठहराव को पुनः चालू कर दिया गया है तो उआकीलाई के ठहराव को पुनः चालू क्यों नहीं किया जाता ? मैं यह साबित कर सकती हूँ कि दोनों स्थान समानरूप से महत्वपूर्ण हैं।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : हम सभी कामरेड हैं। हम सभी एक हैं।

श्रीमती सुशीला गोपालन : चिरायंकीशू रेलवे स्टेशन पर मूत्रालय की कोई व्यवस्था नहीं है। इसके संबंध में मुझे और जनता को दिया गया उत्तर यह है कि वह एक कम्फर्ट स्टेशन है। यात्री पैसे देकर मूत्रालय में क्यों जायें ? यद्यपि उस स्टेशन पर यातायात में वृद्धि हो रही है, वहां महिलाओं के लिए प्रतीक्षा कक्ष भी नहीं है। हमारी स्थायी समिति ने आलोचना की है कि यात्रियों की सुख सुविधा के लिए आबंटित की गई पूरी धनराशि को खर्च नहीं किया गया है। वर्ष प्रति वर्ष अनुपयुक्त धनराशि बढ़ती जा रही है। यहां तक कि पेयजल और अन्य बहुत सी सुविधाएं भी उपलब्ध नहीं की गई हैं।

केरल एक ऐसा राज्य है जहां प्लेटफार्म-शैल्टरस की आवश्यकता है। केरल में वर्ष में छह महीने वर्षा होती है। लेकिन केरल में कितने स्टेशनों के प्लेटफार्म

पर छत है ? उस राज्य के साथ यह भारी अन्याय किया गया है। मैं त्रिवेन्द्रम के निकट पेट्टाह स्टेशन का उदाहरण देती हूँ। यह एक गौरवपूर्ण स्टेशन था। लेकिन आज उस स्टेशन की क्या स्थिति है ? यदि हमें उस स्टेशन पर उतरना पड़े तो हमें लटककर उतरना पड़ेगा क्योंकि वहां प्लेटफार्म बहुत नीचा है। बहुत से बूढ़े और वी.आइ.पी. पेट्टाह स्टेशन पर उतरते हैं क्योंकि वे पुल पर चढ़ना नहीं चाहते हैं। लेकिन इस स्टेशन की हालत बहुत ज्यादा खराब है। यहां तक कि उस स्टेशन से आरक्षण की सुविधाओं को वापस ले लिया गया है। इस स्टेशन के पास अनेक गौरवयुक्त संस्थान हैं, जैसे आई.एस.आर.ओ. 'इस्रो' मेडिकल कॉलेज और श्रीचित्रा। बहुत से लोग इन संस्थानों में जाने के लिए यहीं उतरते हैं। लगभग 1,500 व्यक्ति प्रतिदिन विभिन्न स्थानों से आकर यहाँ उतरते हैं। मैं भी हमेशा उसी स्टेशन पर उतरती हूँ। बहुत सावधानीपूर्वक मुझे लटककर उतरना पड़ता है। मैं यह नहीं जानती हूँ कि वहां के प्लेटफार्म को ऊंचा क्यों नहीं किया जा रहा है। वहां यात्री सुविधाएं भी ठीक प्रकार से उपलब्ध नहीं की गई हैं।

इस तरह की मेरी बहुत सी अन्य शिकायतें हैं, लेकिन मैं इनमें विस्तार से नहीं जाना चाहती हूँ। मैं एक मुद्दा यह भी उठाना चाहती हूँ कि मालावार क्षेत्र के रेलवे स्टेशनों की मरम्मत नहीं की जा रही है।

5.00 म०प०

जब पिछली बार मैं बोली थी तब अधिकारियों ने उन मुद्दों के बारे में जिन्हें मैंने उठाया था, एक विस्तृत नोट मेरे पास भेजा गया था। लेकिन उससे समस्या का समाधान नहीं होता है। अधिकांश रेलवे स्टेशन पुराने हैं आपको इन स्टेशनों की मरम्मत कराने के लिए रुपया खर्च करना पड़ेगा। रेलवे संबंधी संसदीय स्थायी समिति ने रेलवे लाइनों को दोहरा करने, यात्रियों के लिए सुविधाओं की कमी और नई रेलवे लाइनों के लिए धन खर्च नहीं किये जाने के बारे में आलोचना की है। लेकिन सरकार फिर भी इससे सबक नहीं ले रही है।

अतः मंत्रालय को संपूर्ण देश के लिए एक दृष्टिकोण अपनाना चाहिए और प्रत्येक क्षेत्र के पिछड़ेपन को देखना चाहिए तथा और उपयुक्त परियोजनाएं शुरू की जानी चाहिए। यदि क्षेत्र का पिछड़ापन रहता है तो यह भारत जैसे देश के लिए अनर्थकारी होगा। फिर उपनगरीय रेल किराया में की गई वृद्धि को वापस ले लेना चाहिए। इससे रेलवे को केवल 48 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त हो रहा है। और यह रेलवे के लिए कुछ भी नहीं है। फिर सीजन टिकटों के किराये में की गई वृद्धि को भी वापस लिया जाना चाहिए। मंत्री महोदय को इन सभी बातों पर विचार करना चाहिए।

महोदया, इन मंत्री महोदय की एक बात बहुत अच्छी है कि एक बार जिस बात के लिए निर्णय लेते हैं, उसे वे करते हैं। लेकिन उन्हें रेलवे के इन सभी पहलुओं में भारत को एक समझकर, दिलचस्पी लेनी चाहिए। फिर भी, मैं इस बजट का इसी रूप में समर्थन नहीं करूंगी। इस बजट में बहुत सी अच्छी बातें हैं लेकिन कुल मिला कर देश के विकास में इस बजट का प्रभाव सहायक नहीं है। इसलिए इसमें सशक्त परिवर्तन किये जाने चाहिए, हम यह देखेंगे कि क्या इस बजट का समर्थन किया जा सकता है या नहीं। लेकिन इस समय हम इस बजट का पूरी शक्ति से विरोध करते हैं।

श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही : सभापति महोदया, मैं कार्यसूची की 13 से 16 मदों, जिन्हें एक साथ चर्चा के लिए लिया गया है का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। वे मदें हैं– रेल बजट पर सामान्य चर्चा, रेलवे अधिसमय समिति के नौवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट कुछ सिफारिशों सहित संकल्प, वर्ष 1995-96 के लिए अनुदानों की मांगें और वर्ष 1992-93 के लिए अतिरिक्त अनुदानों की मांगें।

महोदया, यह मेरी समझ में नहीं आता है कि वर्ष 1992-93 के लिए अनुदानों की अतिरिक्त मांगों के इस वर्ष के बजट के साथ सभा के समक्ष आने में दो वर्ष से भी अधिक का इतना लंबा समय क्यों लिया गया ? मैं यह समझता हूँ कि बाध्यकारी स्थिति और अज्ञात कारणों से कुछ अतिरिक्त व्यय हो गया और उसे खर्च किया जाना भी था। लेकिन यह रेलवे अधिकारियों की जानकारी में इतनी देर के बाद क्यों आना चाहिए और यह दो वर्षों के लंबे समय के पश्चात् संसद के समक्ष क्यों आना चाहिए ?

महोदया, बहुत से विद्वान वक्ताओं ने मेरे से पूर्व अपने भाषण दिये हैं और जैसा कि आप जानती हैं कि उन्होंने अपने निर्वाचन क्षेत्रों से संबंधित विभिन्न मांगों पर ही प्रकाश डाला है। यह बिल्कुल स्वाभाविक है। रेलवे की हमारे आर्थिक विकास में बहुत महत्वपूर्ण भूमिका है। यह भूमिका आधारभूत ढ़ांचात्मक विकास की एक केन्द्र बिन्दु है। जब हम आधारभूत ढ़ांचे की बात करते हैं तो कोई अच्छा आधारभूत ढ़ांचा नहीं है। कोई उद्यमी यहां नहीं आता है। आधारभूत ढ़ांचे की कमी है। कोई औद्योगिक परियोजनाएं उद्योगों में नहीं चल रही हैं। जब हम आधारभूत ढ़ांचे की बातें करते हैं तो पहली बात हमारे दिमाग में रेलवे की आती है। राज्यों को विशेषरूप से रेलवे को आधारभूत ढ़ांचे को बढ़ाने में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभानी पड़ेगी जो ईंधन सक्षम, पर्यावरणीय, मैत्रिक तथा तुलनात्मक रूप से यातायात का सुरक्षित तरीका है।

रेलवे को प्रति वर्ष राष्ट्र के आर्थिक विकास के लिए आधारभूत ढ़ांचा बनाने तथा आवश्यक वस्तुओं के लाने ले जाने के लिए 2000 करोड़ रुपये से भी अधिक का सामाजिक भार सहना पड़ता है। इसलिए रेलवे के नेटवर्क का विस्तार करना बहुत आवश्यक है। मुझे इस पर जोर देने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह सब बिना कहे ही हो रहा है। अपने देश की विशालता को देखते हुए जो अनेक समस्याओं, जैसे भाषा तथा संस्कृति सहित एक प्रायद्वीपीय है रेलवे अपना बहुत महत्व रखती है। रेलवे अत्यंत आवश्यक राष्ट्रीय अखण्डता को मजबूत करने में भी अपनी महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। इसलिए सामाजिक तथा आर्थिक विकास की दृष्टि के साथ साथ राष्ट्रीय अखण्डता की दृष्टि से भी रेलवे के महत्व को कम नहीं किया जा सकता है।

इसलिए, महोदया, ऐसी महत्वपूर्ण बात अर्थात् रेलवे विस्तार के लिए बजट का उदारता से समर्थन किया जाना चाहिए। दुर्भाग्यवश प्रतिवर्ष रेल मंत्रालय के बजट को घटाया जा रहा है। एक समय में रेलवे को बजटीय समर्थन 75 प्रतिशत से अधिक होना चाहिए और अब यह घट कर केवल 18 प्रतिशत या इससे कम रह गया है। अतः जब संसाधन की कमी है, आर्थिक परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, इस वर्ष के बजट की सराहना करनी पड़ेगी। हमें उस तरीके की सराहना करनी पड़ेगी जिससे इस वर्ष का बजट तैयार किया गया है तथा सभा में रखा गया है। यह एक लचीला तथा संतुलित बजट है। जिसमें बहुत सी विशेषताएं भी हैं। विशेषताएं स्वागत योग्य हैं। जैसे रेलवे कुलियों के परिवार, रेलवे के अस्पतालों में निशुल्क इलाज कराने के हकदार होंगे और उनके बच्चे रेलवे के स्कूलों में निशुल्क शिक्षा पाने के हकदार होंगे। फिर बेरोजगार युवा विभिन्न स्थानों पर साक्षात्कार के लिए टिकट का 50 प्रतिशत पैसा देकर जा सकते हैं। रेलवे ने केवल अपना कार्य निष्पादन ही बहुत अच्छा नहीं किया है। बल्कि उसने अपने लक्ष्यों को भी बढ़ाया है जो गेज परिवर्तन के संबंध में निर्धारित किये गये थे जो एक दबांव क्षेत्र था।

आमान परिवर्तन हमारी आठवीं पंचवर्षीय योजना का ऐसा क्षेत्र है, जिसपर अधिक बल दिया गया है। हमारे देश में तीन प्रकार की रेलवे लाइनें हैं, नैरोगेज, मीटर गेज और ब्रॉड गेज। बहुत से क्षेत्रों में बड़ी लाइनें न होने पर वहां नैरो गेज और मीटर गेज रेलवे लाइनें हैं। यह हमारी प्रणाली पर एक धब्बा है कि हमारी तीन किस्म की रेलवे लाइनें हैं। जो रेलगाड़ियां नैरो गेज लाइनों पर चलती हैं वे ठीक खिलौना रेलगाड़ियों की तरह होती हैं और लोग इन्हें देख कर हंसते हैं। लेकिन अब इसे गेज परिवर्तन कार्यक्रम द्वारा समाप्त किया जा रहा है। इस तरह यह गेज परिवर्तन बहुत स्वागत योग्य है और यह एक सराहनीय बात है। यह वर्तमान रेल मंत्री महोदय के पक्के इरादे से ही संभव हो सका है।

रेल मार्गों के विद्युतीकरण और उनके नवीकरण के संबंध में गत वर्ष उन्होंने एक बहुत अच्छा कार्य किया।

लाभांश के भुगतान के संबंध में रेलवे पीछे नहीं रही है। पहले लाभांश का भुगतान नहीं करने की प्रवृत्ति थी।

रेल मंत्रालय के अंतर्गत सरकारी उपक्रमों का कार्य निष्पादन प्रोत्साहित करने वाली विशेषता है यह नोट करने के योग्य है। यहां भी निष्पादन केवल संतोषजनक ही नहीं है बल्कि उन्होंने वर्ष के लिए निर्धारित लक्ष्य को भी बढ़ा दिया है।

महोदया, प्रत्येक बात अच्छी नहीं है। यात्री यातायात और भाड़े आदि की शर्तों के अनुसार कुछ लक्ष्यों के संबंध में कुछ कमियां हैं। इसे पूर्णतः प्राप्त नहीं किया जा सका। वस्तुतः माल यातायात की सभी मांगों को अनुपालन किया गया। लेकिन निश्चित रूप से यात्री यातायात और माल यातायात से राजस्व कमाने में कुछ कमी हुई। ऐसा कैसे हुआ ? इसका विश्लेषण किया जाना चाहिए और इसकी पुनरीक्षा की जानी चाहिए कि ऐसा क्यों हुआ। जब आप एक योजना से चल रहे हैं, तो ये कमियां क्यों हुईं ?

महोदया, मुझे रेल मंत्री महोदय, रेल मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को उन अच्छे औद्योगिक संबंधों के लिए बधाई देनी चाहिए जो मंत्रालय में विद्यमान है। मुझे यह अवश्य कहना चाहिए कि यह ठीक है। जैसाकि आप जानती हैं कि इस सभा में सभी तरफ से यह मांग होती रही है कि सभी क्षेत्रों में सहभागिता वाला लोकतंत्र होना चाहिए विशेषरूप से उद्योग में मजदूरों की भागीदारी अवश्य होनी चाहिए। इस तरह रेलवे ने प्रबंध में मजदूरों की भागीदारी के इस विशेष पहलू में पहल की है और कुल मिलाकर मजदूर प्रसन्न है। वे बहुत प्रसन्न हैं। आज भी प्रातःकाल मैंने दिल्ली के इन्टक के फैडरेशन अध्यक्ष श्री शर्माजी से चर्चा की थी। उनकी यह मांग है कि महंगाई भत्ता नियमित वेतन में मिलाया जाये यह भी कि दूसरी अंतरिम राहत जो देय होने जा रही है, दी जानी चाहिए।

महोदया, जैसा कि मैंने कहा था यह एक अच्छा बजट है। जब इस प्रकार की स्थिति है और मुद्रास्फीति की दर 11 प्रतिशत है रेल मंत्री महोदय ने बड़ी सावधानीपूर्वक माल भाड़े में कुछ वृद्धि करने का प्रस्ताव रखा है। वस्तुतः उन्होंने ऐसा करते समय यह देखने में सावधानी बरती है कि इस वृद्धि का निर्धन यात्रियों, द्वितीय श्रेणी के यात्रियों पर बिल्कुल ही प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

यहां तक कि लंबी दूरी वाले द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को छुआ नहीं गया है। जो यात्री मेल आदि से प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित डिब्बों में यात्रा करते हैं उन्हें कुछ अधिक किराया देना पड़ेगा और माल भाड़े में 7.5 प्रतिशत तक। कुल मिलाकर, यह वृद्धि पिछले वर्ष की वृद्धि की तुलना में लगभग 3 प्रतिशत की गई है, जो पिछले वर्ष 6 प्रतिशत थी जिसका कुल मूल्य स्थिति या संपूर्ण मूल्य सूचकांक या थोक सूचकांक पर बहुत तुच्छ या बहुत कम प्रभाव पड़ा या कुछ प्रभाव भी नहीं पड़ा। यह स्थिति है। इस तरह यह एक संतुलित बजट है। और वस्तुतः दीर्घकालीन दृष्टिकोण से इसमें सुधार की बहुत गुंजाइश है। इसमें कैसे सुधार हो सकता है? जैसा कि मैंने कहा था उदारीकारण की नीति हमारे देश में प्रचलित है और यह अब हमारे देश में कार्यान्वित की जा रही है। मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में यह उल्लेख किया है कि रेलवे को इस प्रकार की बढ़ोतरी दर के लिए तैयारी करनी पड़ेगी जो हमारे देश में एक ऐसी स्थिति पैदा कर दे जिससे हम विश्व की स्थिति के अनुकूल हो जायें। और फिर जितना भी औद्योगिक विकास होगा, रेलवे यहां तक कि 5 वर्षों बाद 21वीं सदी में भी स्थिति का सामना करने में सक्षम होगी। यह तब तक संभव नहीं होगा तब तक अब से ही वृद्धि के बारे में कोई उचित योजना नहीं बनाई जाती है। यातायात तथा अन्य क्षेत्रों में बहुत वृद्धि हुई है। और माल भाड़े में हर क्षेत्र में वृद्धि हुई है और प्रारम्भ से ही कोई योजना होनी चाहिए ओर उसका सामना कैसे करना है, इसका भी मूल्यांकन होना चाहिए और इसके लिए धनराशि की व्यवस्था कैसे की जाये। केवल यह कहने से ही कि हमारे पास धनराशि नहीं है काम नहीं चलेगा। ये विभिन्न वित्तीय संगठनों के पास जा रहे हैं। वे उधार लेने के लिए बाजार में भी जा रहे हैं। वे उन सभी बातों को कर रहे हैं। लेकिन मैं यह कहूँगा कि यह देखकर निराशा होती है कि कुछ क्षेत्रों, जैसे नई रेलवे लाइनों को काफी महत्व नहीं दिया गया है। मैं रेलवे संबंधी स्थायी समिति के प्रतिवेदन का हवाला देना चाहूँगा। उन्होंने इस वर्ष के लिए अनुदानों की मांगों का विश्लेषण किया है और प्रतिवेदन के पृष्ठ 49 पर समिति ने कहा है कि :

> "यद्यपि नई रेलवे लाइनें रेलवे की नेटवर्क क्षमता बढ़ाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं, इस क्षेत्र को रेलवे निवेश योजना में कम प्राथमिकता की मद बनाया जा रहा है। इस का साक्ष्य यह है कि रेलवे ने हाल ही के वर्षों में निर्धारित वार्षिक लक्ष्यों को घटाया है जिसे निम्नलिखित सारिणी से देखा जा सकता है।"

5.15 म०प०

[श्री पी० सी० चाक्को पीठासीन हुए]

उन्होंने ये सभी चीजें दी हैं। यह आठवीं पंचवर्षीय योजना का अंतिम वर्ष है और इस वित्तीय वर्ष के अंत में संपूर्ण आठवीं योजना के लिए निर्धारित संपूर्ण लक्ष्यों को पूरा किया जाना चाहिए। लेकिन आप इन शीर्षों अर्थात् नई रेलवे लाइनों के अंतर्गत निर्धारित लक्ष्यों को देखें तो कार्यनिष्पादन निराशाजनक है। मैं यह नहीं जानता हूँ कि यह कैसा हुआ है। इस वर्ष के बजट में केवल 17 किलोमीटर नई रेलवे लाइन का ही उपबंध है। आठवीं पंचवर्षीय योजना में इस वर्ष के लिए निर्धारित लक्ष्य 65 किलोमीटर है। यह 17 किलोमीटर इस वर्ष के लिए निर्धारित 165 किलोमीटर की तुलना में कम है। यह योजना आंकड़े हैं जिन को आठवीं योजना बनाते समय प्रस्ताव किया गया था और अब वास्तविक रूप में उन्होंने 17 किलोमीटर ही लिया है। मैं यह नहीं जानता हूँ कि संपूर्ण बात कैसे उल्टी पुलटी होने जा रही है। यह क्या योजना है ? फिर जब मंत्रालय के लोग समिति के समक्ष उपस्थित हुए और जब उनसे समिति के सदस्यों ने पूछा तो उन्होंने यह स्पष्टीकरण दिया :

> "वर्ष 1994-95 के लिए 193.61 करोड़ रुपये का बजट परिव्यय था और इसमें 155 किलोमीटर का लक्ष्य रखा गया था....."

155 किलोमीटर के लक्ष्य में से कितना वास्तविक लक्ष्य प्राप्त किया गया है ? वास्तविक निष्पादन क्या है ? इसके संबंध में उन्होंने आज तक नहीं बताया है। फिर यह बताया गया था।

> "वर्ष 1995-96 की वार्षिक योजना में 165 किलोमीटर का प्रस्ताव रखा गया और उसके लिए बजट में 325 करोड़ रुपये की मांग की गई। योजना आयोग अपेक्षित बजटीय समर्थन के स्तर पर उपलब्ध करने के लिए संसाधन नहीं जुटा सका।"

उन्होंने यही कारण बताया है। मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से एक बात जानना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि वह यहां इस समय में यहां उपस्थित रहें। मैं उनसे स्पष्ट शब्दों में यह सुनना चाहता हूँ कि योजना कैसे तैयार की गई है। पंचवर्षीय योजना को छोड़कर, जब वे वार्षिक बजट तैयार करते हैं, और जब वे योजना तैयार करते हैं, वे ऐसा योजना आयोग के परामर्श से करते हैं। उनको यह स्पष्ट इशारा मिलता है कि बजटीय समर्थन का क्या स्तर होगा। तब वास्तविक रूप में इस प्रकार का अंतर क्यों है? कल तक वे देश में सभी स्थानों पर जाकर कह रहे थे कि ये दिसम्बर, 1995 तक पूरी हो जायेंगी। और संबलपुर-तल्चर एक ऐसी लाइन थी जिसे दिसंबर, 1995 तक पूरा किया जाना था। अब उस लाइन का क्या हुआ ? उन्होंने केवल 24 करोड़ रुपये का उपबंध किया है। हम पिछले दो वर्षों से यह कहते आ रहे हैं कि वे इस योजना नियतन की दर से उसे पूरा नहीं कर सकते हैं। वे क्या कह रहे हैं ? वे कह रहे हैं "परवाह न करें" चिंता न करें। हम धनराशि की व्यवस्था कर लेंगे। हम इसकी व्यवस्था हर कीमत पर कर लेंगे। क्या इस तरह यह एक धोखा नहीं है ? वे कौन से अधिकारी हैं जो माननीय मंत्री महोदय को बहका रहे हैं ? इसलिए मैं यह कहना चाहूँगा कि यह कहने में अतिशयोक्ति नहीं होगी कि योजना बनाने का यह सही समय नहीं है जिसे वे बना रहे हैं। हर जगह तथा सभा में यह स्पष्ट आश्वासन देकर भी कि कतिपय परियोजनाओं को निर्धारित समय तक पूरा किया जायेगा, अब वे यह कहते हैं कि इस लाइन का केवल 17 किलोमीटर भाग ही पूरा किया जायेगा जो मेरे उड़ीसा के निर्वाचन क्षेत्र में हैं। मैं महसूस करता हूँ कि यदि रेलवे ने एक क्षेत्र को अनदेखा करने का निर्णय ले लिया है, क्षेत्र कोई भी हो, संभवतः उन्होंने हमेशा अनदेखा करने के लिए उड़ीसा को चुना है।

महोदय, इस परियोजना के लिए आज से 13 वर्ष पहले स्वर्गीय श्री राजीव गांधी ने शिलान्यास किया था। उस समय राजीव गांधी ने वहां उपस्थित रेल मंत्री महोदय तथा रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष से पूछताछ करने के बाद स्पष्ट शब्दों में कहा था कि पांच वर्ष के भीतर इसे पूरा कर दिया जायेगा। क्या उन्होंने निर्धारित समय में उसे पूरा किया है ? अब तक केवल एक तिहाई कार्य भी पूरा नहीं किया गया है। इसलिए मैं उड़ीसा के बारे में दिखाये गये इस तरह के ढीले दृष्टिकोण तथा रेलवे प्राधिकारियों की ओर से की गई लापरवाही की निंदा करता हूँ। मैं केवल रेलवे मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वे यथाशीघ्र उड़ीसा का दौरा करें। आज की परिस्थितियों में यह बहुत आवश्यक है। प्रश्न यह है कि उड़ीसा के चुनावों के दो दिन बाद यह बजट यहां प्रस्तुत किया गया है। मैं रेल मंत्री महोदय और रेलवे अधिकारियों को दोषी मानता हूँ। मैंने बड़े दुख और व्यथा सहित रेल मंत्री महोदय से यह छोटी सी मांग की कि वह शीघ्रातिशीघ्र उड़ीसा का दौरा करें और स्वयं इस बात का अध्ययन करें तथा जनता कि भावना को जानें और फिर वापस आकर तत्काल सुधारात्मक उपाय करें। अन्यथा यह उचित नहीं होगा। किये गये अन्याय को दूर किया जाना चाहिए ... **(व्यवधान)** मैं यह भी निश्चयपूर्वक कहूँगा कि जब श्री लेंका थे, कुछ कदम उठाये गये थे।

जैसाकि मैंने कहा था संबलपुर-तल्चर लाइन को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड ने संसद में जो भी वायदा किया था, उन्हें यथासंभव तरीकों से यह देखने का प्रयास करना चाहिए कि उन वायदों को पूरा कर दिया गया है। मैंने इसे एक उदाहरण के रूप में दिया है। अन्यथा यह एक मजाक बन जायेगी। उनकी अपनी योजना है, उनका अपना बजट है वे संसद में इसकी स्वीकृति लेने आ रहे हैं वे विधिवत आश्वासन दे रहे हैं और इसके पश्चात कहते हैं कि कुछ नहीं कर सकते हैं। रुपया एक मद से दूसरी मद में खर्च किया जा रहा है। उन्हें ऐसी बातें नहीं करनी चाहिए। इसलिए मेरा सरकार से यह अनुरोध है कि उन्हें यथासंभव वह सब कहना चाहिए जिनके लिए उन्होंने इस सभा में वायदा किया था। यह केवल सम्बलपुर-तल्चर के संबंध में ही नहीं किया जाना चाहिए बल्कि अन्य सभी ऐसी परियोजना के लिए भी किया जाना चाहिए।

सम्बलपुर में रेलवे मंडल के संबंध में मेरा कहना है कि वायदा पूर्ण किया जाना ही चाहिए। फिर यह भी 'गार्डन रीच' और 'रेलभवन' के षडयंत्र का शिकार होने जा रहा है। 1983 में रेल भवन में रेलवे बोर्ड द्वारा कुछ क्षेत्रों को निकाला गया था और उन्हें नये रेलवे मंडल में शामिल करने के लिए कहा था। उसे दबा दिया गया है। कुछ क्षेत्रों को यहां वहां छोड़ दिया गया है। क्योंकि दक्षिण पूर्व रेलवे के कुछ अधिकारी यह नहीं चाहते हैं कि कतिपय क्षेत्र सम्बलपुर मंडल के अंतर्गत आयें। यद्यपि औद्योगिक क्षेत्र, खनिज क्षेत्र सम्बलपुर के निकट हैं, फिर भी ये चक्रधरपुर और विलासपुर के अंतर्गत आते हैं। इसके बारे में क्या तर्क है।

मैं कुछ नई जोनों के बनाने के बारे में उस प्रस्ताव का स्वागत करता हूँ जो रेलवे बोर्ड के विचाराधीन है। जिस तरीके से यातायात तथा माल भाड़े में वृद्धि हुई है, कार्यभार बढ़ा है, हमें अधिक मंडलों की आवश्यकता है क्योंकि हमारे पास आगे कार्यकलापों में विस्तार के विचार से भी बहुत कार्य होगा। वर्ष 1983 से एक भी नया जोन नहीं बनाया गया है। जब वे ऐसा करते है तो उन्हें इसे बड़ी सावधानी से करना चाहिए। उन्हें उसका एक विषयपरक विचार लेना चाहिए। उड़ीसा के लिए अलग से एक जोन होना चाहिए। दक्षिण पूर्व रेलवे का 2 हजार किलोमीटर मार्ग उड़ीसा में फैला हुआ है और उड़ीसा दक्षिण पूर्व रेलवे का केन्द्र है। लेकिन इसका नियंत्रण व्यंग्यात्कम रूप से गार्डन रीच से होता है जो दक्षिण रेलवे के क्षेत्राधिकार से बाहर है।

श्री एम० वी० वी० एस० मूर्ती (विशाखापटनम) : आमदनी के बारे में क्या है ?

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : उद्योग और प्राकृतिक संसाधन इसे उस ढंग से उचित सिद्ध करते हैं। फिर बांसपानी, द्वाईतारी, कोरापुट-रायगाड़ा, लाजीगढ़-जूनागढ़, खुर्द-बोलंगीर रेलवे लाइनों के लिए इस वर्ष के बजट में कम धनराशियां आवंटित की गई हैं। पूरक बजट में अधिक धनराशि उपलब्ध की जानी चाहिए। गेज परिवतन के बारे में रूपसा-बंगीरपासी के अतिरिक्त, पलासा-पालीखेमिन्डी का भी गेज परिवर्तन किया जाना चाहिए। तलचर-कटक-पारादीप रेलवे लाइन को दोहरा करने का काम शुरू किया जाना चाहिए। यह केवल उड़ीसा के हित को ही ध्यान में रखकर नहीं किया जाना चाहिए बल्कि इस कारण से भी किया जाना चाहिए कि संपूर्ण देश में कुल निकाले जाने वाले कोयले का जितना भंडार है उसका एक तिहाई कोयला यहीं से निकाला जाता है। कुल कोयले के भंडार का एक तिहाई उड़ीसा में ही उपलब्ध है। और वह भी मेरे निर्वाचन क्षेत्र में। इस कोयले की दक्षिण के राज्यों में बहुत से विद्युत संयंत्रों को चलाने के लिए आवश्यकता पड़ती है। यहां तक कि केरल में

विद्युत संयंत्रों को भी तलचर से भेजे जा रहे कोयले पर निर्भर है। तमिलनाडु की मुख्य मंत्री कुछ कोयला आस्ट्रेलिया से आयात करने की शौकीन हैं जबकि यह उड़ीसा में प्रचुर मात्रा में मिलता है। इस लाइन को दोहरा किया जाना चाहिए। विभिन्न स्थानों अर्थात् पुरी, भुवनेश्वर, राउरकेला, झारसूगूडा आदि पर टर्मिनल की सुविधाएं दी जानी चाहिए। मैं यह अनुरोध करता हूँ कि इस संबंध में आवश्यक कदम उठाये जाने चाहिए।

यद्यपि कार्यक्रम में खरगपुर-भुवनेश्वर-वाल्टेअर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण भी था, लेकिन व्यवहार में हम यह देखते है कार्य नहीं हो रहा है। इसे प्राथमिकता दी जानी चाहिए। जैसा कि मैंने कहा था, उस वर्ष के वार्षिक बजट में बहुत अच्छी विशेषताएं हैं। लगभग 19 नई रेलगाड़ियां जिनमें चार गौरवशाली शताब्दी एक्सप्रैस भी शामिल हैं और बहुत अन्य रेलगाड़ियां भी शुरू की गई हैं, चार अनारक्षित रेलगाड़ियां नये कोल क्षेत्र के लिए भी शुरू होने जा रही हैं। अनेकों नई रेलगाड़ियों को नये स्थानों तक भी बढ़ाया जा रहा है ? इस तरह कोचीन-विलासपुर एक्सप्रैस जो कोचीन से विलासपुर तक आती है उसे झारसूगूडा तक बढ़ाया जाना चाहिए इसमें कोई कठिनाई नहीं होगी यदि इसे झारसूगूडा तक बढ़ा दिया जाता है।

यह संपूर्ण पश्चिमी उड़ीसा की सेवा करेगी। झारसूगूडा के पश्चिमी उड़ीसा का गेटवे है इसलिए इस रेलगाड़ी को झारसूगूडा तक बढ़ाया जाना चाहिए। कुछ समय पहले रेलवे बोर्ड इस प्रस्ताव से सहमत था लेकिन मैं यह नहीं जानता हूँ कि इसे इस वर्ष के कार्यक्रम में शामिल क्यों नहीं किया गया।

उत्कल एक्सप्रैस में एक इलाहाबाद-वाराणसी डिब्बा जोड़ा जाना चाहिए। जब कुछ गमी होती है तो लोग आंध या अस्थि प्रवाह के लिए इलाहाबाद संगम के लिए इस रेलगाड़ी से जाते हैं। यह एक आवश्यक और महत्वपूर्ण मांग है। सम्बलपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रैस को रोजाना चलाया जाना चाहिए। यह सप्ताह में तीन दिन चलती है। शेष चार दिन यह नये रास्ते बरास्ता रांची (बिहार) से दिल्ली आ सकती है। बोकारो-एल्लीपी एक्सप्रैस, जैसा कि आप जानते हैं, बहुत लंबे रास्ते की रेलगाड़ी है।

सभापति महोदय : अपने बाकी सुझाव आप मंत्री महोदय को दे सकते हैं।

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : यह रेलगाड़ी देश के बहुत गर्म जोनों में होकर गुजरती है। विशेषरूप से उड़ीसा के पश्चिमी भाग के अधिसंख्य किसान इलाज कराने मद्रास तथा अन्य स्थानों पर जाने के लिए इस रेलगाड़ी का प्रयोग करते हैं। इस गाड़ी में न तो कोई पेंट्री कार है और न कोई वातानुकूलित शयन डिब्बा है।

मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वे राज्यवार संसद सदस्यों से मिलना जारी रखें ताकि इन सभी छोटी मांगों पर प्रकाश डाला जा सके और जो कुछ संभव हो, वह किया जा सके।

रेल मंत्री महोदय के भाषण में यात्रियों के लिए रेलगाड़ियों में सुख सुविधाओं को प्राथमिकता दिये जाने के बारे में उल्लेख का पता लगाने पर मुझे बहुत प्रसन्नता हुई है। इस पर इस समय और अधिक ध्यान दिया जायेगा। प्लेटफार्म और सुविधाओं आदि के विचार से उड़ीसा को कोई स्थान नहीं है।

संसद सदस्यों की पत्नियों/पतियों के रेलगाड़ियों में यात्रा करने के संबंध में....

सभापति महोदय : उस मुद्दे को पहले ही इस सभा में बहुत ही प्रभावी ढंग से उठाया गया है।

मेरे विचार में आप अपना भाषण समाप्त कर दीजिए।

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : मुझे इसे दोहराने तथा समाप्त करने दीजिए।

जब संसद सदस्यों को अपने एक परिचर सहित हवाई जहाज से यात्रा करने की अनुमति है तो क्या आपत्ति हो सकती है, या आपत्ति कैसे हो सकती है या एक संसद सदस्य की अपनी पत्नी या पति के साथ एक परिचर के साथ वातानुकूलित प्रथम श्रेणी में यात्रा करने में आपत्ति क्यों होनी चाहिए।

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शीदाबाद) : मैं इसका विरोध करता हूँ। यह बहुत ज्यादा है।

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : आप हर बात का विरोध करते हैं लेकिन जब वह वास्तविकता में आती है तो आप सुविधा का आनंद लेने वाले पहले व्यक्ति होते हैं। मैंने ऐसा देखा है। विधानसभा और संसद में कुछ दोस्त विपक्ष के कारण या बाहर से उपभोग करने के लिए विरोध करते हैं लेकिन जब उन लाभों का आनंद लेने की बात आती है तो वे भी इनका आनंद लेने में पीछे नहीं रहते हैं। वे इनका आनंद लेते हैं।

मैं मंत्री महोदय को उन सभी बातों के लिए बधाई देता हूँ। जैसा कि मैंने कहा था इस वर्ष के बजट से बहुत विशेषताएं हैं। कुछ स्वागत योग्य विषेशताएं हैं। लेकिन साथ ही साथ उसमें कुछ कमियां भी हैं। जिनकी ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। विशेषरूप से उड़ीसा के संबंध में मैंने यह अपील की थी कि इस वर्ष के बजट में उसके साथ उचित न्याय क्यों नहीं किया गया है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूँगा कि वह उड़ीसा का दौरा करें, और मौके पर जाकर अध्ययन करें। लोगों की भावनाओं को समझें और संसद में इस सभा सहित विभिन्न सभाओं में दिये गये विधिवत आश्वासनों को ध्यान रखते हुए उसके लिए अपेक्षित सुधारात्मक उपाय करें।

मैं इन शब्दों सहित पुनः आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं इस वर्ष के बजट और मांगों को समर्थन देता हूँ।

5.36 म०प०

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अध्यक्ष महोदय : मैं विशेषरूप से आपका सहायेग लेने के लिए पीठासीन हुआ हूँ। मेरे पास उन 93 सदस्यों की सूची है जो बोलना चाहते हैं। प्रत्येक सदस्य दस मिनट, पन्द्रह मिनट, बीस मिनट से भी अधिक समय उसी मुद्दे को दोहराने में लगा रहा है। आप हमें सभा चलाने के लिए क्या सुझाव देते हैं जिससे कि कल रेल मंत्री महोदय द्वारा उत्तर दिया जा सके।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतिहारी) : सबको पांच-पांच मिनट बोलने का समय दिया जाये ... (व्यवधान)।

प्रो० रासासिंह रावत : जो बोलना चाहेंगे, वह यहां रात को बैठेंगे।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से आप यह सुझाव देने में बहुत दयालु हैं कि

प्रत्येक सदस्य को पांच-पांच मिनट का समय दिया जाये। यह बहुत ही उपयुक्त सुझाव है। मैं आशा करता हूँ कि जिन सदस्यों ने यह सुझाव दिये हैं वे यह ध्यान रखें कि बहुत से सदस्य बोलें और उन्हें बोलने का अवसर मिले।

आपने दूसरा यह सुझाव देने की कृपा की है कि आज रात में देर तक बैठा जाये और कार्य को पूरा कर लिया जाये। हम किसी भी समय तक बैठ सकते हैं। हम खाने आदि की व्यवस्था कर देंगे।

श्री के० पी० रेड्डयय्या यादव (माचिलिपटनम) : आप पांच मिनट में अपनी बात कैसे पूरा कर सकते हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे यह सुझाव दीजिए कि बोलने वाले 93 सदस्यों को हम किस प्रकार समय दे सकते हैं।

श्री के० पी० रेड्डया यादव : आप काट कर सूची को छोटी कर दें।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, फिर हम सूची से उन सदस्यों के नाम काट देंगे जो पांच मिनट से ज्यादा बोलना चाहते हैं।

श्री के० पी० रेड्डयया यादव : यह बजटीय भाषण है और हम पांच मिनट में कैसे अपने विचार रख सकते हैं? पांच मिनट तो धन्यवाद देने में ही खत्म हो जायेंगे।

जल संसाधन मंत्री और संसदीय मामलों के मंत्री (श्री विद्याचरण शुक्ल) : मैंने एक और सुझाव दिया है। प्रत्येक विपक्षी दल के सदस्य के बोलने के पश्चात् सत्ता पक्ष के सदस्य को बुलाया जाये क्योंकि हमारे सभा में उपस्थित सदस्यों की संख्या आधी से कुछ अधिक है और यह समान वितरण होगा। अन्यथा सत्ता पक्ष के सदस्यों को बोलने का अवसर नहीं मिलेगा।

अध्यक्ष महोदय : यह ठीक है। मेरे विचार से यही एक प्रक्रिया है जिसे हमें अपनाना पड़ेगा क्योंकि सदस्यों को दिया गया समय सभा में उनकी संख्या के अनुपात में है। जो कुछ भी अनुपात है मेरा विचार है कि हमें उस पर विचार करना पड़ेगा इसलिए सत्तापक्ष से एक सदस्य को और विपक्ष से एक सदस्य को अनुमति देना ठीक रहेगा। सदस्यों को यह महसूस होना चाहिए कि विभिन्न दलों को दिया गया समय उनकी संख्या के अनुपात में है। इसके बावजूद, हम सदस्यों को उनको वास्तव में दिये जाने वाले समय की तुलना में, अधिक समय देने की अनुमति देने पर विचार करते रहे हैं। इसका दुरुपयोग भी नहीं होना चाहिए।

श्री राम नाईक (मुम्बई उत्तर) : एक और मुद्दा है। उसे भी याद रखना होगा। भाजपा के ही हम 116 सदस्य हैं। इस अनुपात का भी यहां पालन होना चाहिए। अन्यथा क्या होता है। हमें नुकसान होता है।

अध्यक्ष महोदय : आप बिल्कुल ठीक कर रहे हैं। नियम में यह व्यवस्था है कि सदस्यों को सभा में अपनी संख्या के अनुपात में समय मिलता है। वही सिद्धांत भाजपा और जनता दल साम्यवादी दलों तथा अन्य दलों के लिए भी लागू होता है। कुल मिलाकर उसके अनुसार यह बहुत कठिन होगा। एक सदस्य को एक मिनट भी देना बहुत कठिन होगा। लेकिन हम उस पर विचार करेंगे।

श्री राम नाईक : और रेल मंत्री महोदय कल उत्तर देंगे।

अध्यक्ष महोदय : हां, वह कल उत्तर देंगे।

[हिन्दी]

श्री सैयद मसूदल हुसैन : अध्यक्ष महोदय, कुछ सदस्य हैं जो रात भर यहां बैठकर उस बिजनेस को खत्म करना चाहते हैं लेकिन एक दिक्कत है कि रात भर बैठ कर जो डिबेट करते हैं, न तो उसका कोई जवाब इधर से आता है, न उसको मीडिया कवर करता है। वह आठ बजे के बाद इस को कवर भी नहीं करते हैं कम से कम इतना कह दें जो 5 मिनट में अपनी बात समाप्त कर देंगे, उनका यहां जबाब दिया जायेगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह कैसे संभव है। 93 सदस्य बोलें और 93 मुद्दे रखें, आप यह आशा करते हैं कि मंत्री महोदय प्रत्येक मुद्दे का सभा में उत्तर दें। मैं यह आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय मुद्दों को नोट करें और यदि वह सभा में अपने वक्तव्य में महत्वपूर्ण मुद्दों का उत्तर नहीं देते हैं, तो उन्हें (मंत्री) उनको लिखना चाहिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से आप बहुत विचारशील और विनम्र रहे हैं। हमें उस तरीके को अपनाना चाहिए। हम आज रात को देर तक बैठेंगे। मैं सोचता हूँ कि खाने की व्यवस्था सभी अधिकारियों, प्रैस के लोगों तथा प्रत्येक व्यक्ति के लिए कर दी जाएगी।

श्री विद्याचरण शुक्ल : हां, महोदय, यह पांच मिनट का निर्धारित समय नेताओं सहित सभी के लिए लागू होना चाहिए।

[हिन्दी]

एक माननीय सदस्य : बाकी सदस्य तो आधा-आधा घंटा बोल चुके हैं।

[अनुवाद]

श्री विद्याचरण शुक्ल : अब, अध्यक्ष महोदय ने व्यवस्था की है। उन्होंने निर्देश दे दिये हैं।

[हिन्दी]

स्पीकर साहब का अभी निर्देश प्राप्त हुआ है।

श्री छेदी पासवान (सासाराम) : अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री द्वारा लाये गये रेल बजट के विरोध में मैं बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इसका कारण यह है कि बिहार की जो खरीद संपदा है, उसका बड़े पैमाने पर दोहन होता है। बिहार सरकार को जो रायल्टी मिलनी चाहिये, वह नहीं मिलती है। बिहार की जो खरीद संपदा है ... **(व्यवधान)**

प्रो० रासा सिंह रावत : पूरा राउंड खत्म होने के बाद कांग्रेस के बाद बीजेपी का नंबर आयेगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : हमेशा नहीं, लेकिन यह अनुपात के आधार पर होता है।

[हिन्दी]

श्री छेदी पासवान : रेल मार्ग द्वारा जो खरीद संपदा का दोहन होता है और रेल मार्गों द्वारा जो सामान लाया जाता है, उसकी घोर उपेक्षा होती है। खंड लाइन पर करीब 2 करोड़ की आबादी है लेकिन वहां की घोर उपेक्षा होती है। इसलिये मैं इस बजट का घोर विरोध करता हूँ। अगर मंत्रीजी हमारी समस्याओं का समाधान कर दें तो हम रेल बजट का समर्थन कर सकते हैं।

मुगल सराय-धनबाद रेल मार्ग पर यात्री रेलगाड़ियों की कमी तथा मुख्य स्टेशनों पर यात्री गाड़ियों के ठहराव और आरक्षण की उचित व्यवस्था नहीं होने के कारण इस मार्ग से आने-जाने वाले पर्यटकों एवं स्थानीय लोगों को यात्रा करने में काफी परेशानी होती है। हमारी मुख्य समस्याओं का समाधान होना चाहिये।

5.44 म०प०

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

इस मार्ग पर बहुसंख्यक पर्यटन स्थल होने के कारण बाहर से आने-जाने वाले पर्यटकों एवं स्थानीय लोगों की सुविधा को देखते हुए गया से नई दिल्ली के लिये बुद्ध एक्सप्रैस के नाम से एक नई यात्री गाड़ी चलायी जाये। बोध गया में जो बुद्धिस्ट स्थल है और सारनाथ तथा बीच में जो काफी धार्मिक स्थल हैं, उनको ध्यान में रखा जाये। बुद्ध एक्सप्रैस गया से दिल्ली तक चलायी जाये।

यात्री गाड़ी की कमी को देखते हुए स्थानीय लोगों की सुविधा के लिये गया से मुगलसराय तक एक ई.एम.यू. यात्री गाड़ी चलायी जाये। इसके बारे में स्थानीय लोग काफी मांग कर रहे हैं। मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने भी कहा था कि इसको तत्काल चालू कराया जायेगा। स्थानीय लोगों को आने-जाने में काफी दिक्कत आती है। इसलिये इसे तत्काल चलाया जाना चाहिये। मुगलसराय से गया होते हुए पटना राजधानी तक आने-जाने के लिये एक सीधी गाड़ी उपलब्ध करायी जाये। जनता दल के शासन काल में 349-350 गाड़ी मुगलसराय से गया तक जाती थी। उस गाड़ी का पटना तक विस्तार हुआ था। इससे काफी लोगों को राहत मिली थी।

लेकिन आपके आते ही उस ट्रेन को बन्द कर दिया गया है। सारी जगहों में नई रेलगाड़ियां चलाई जा रही हैं, लेकिन हमारे यहां जो गाड़ी चल रही है, उसको बंद किया जा रहा है। मेरा विनम्र निवेदन होगा, आज तक आजादी के बाद से हम लोगों को बिहार की राजधानी पटना तक जाने के लिए कोई सीधी रेल सेवा नहीं है, तत्काल उस रेल सेवा को उपलब्ध कराया जाए।

इसके अलावा रोहतास जिला मुख्यालय सासाराम एक ऐतिहासिक स्थल है। यहां पर शेरशाह का रोजा, सलीमशाह का रोजा, शेरगढ़ किला, रोहतास किला, ताराचण्डी, गुप्ताधाम, धुआकुण्ड आदि धार्मिक एवं ऐतिहासिक स्थल हैं। जिसके दर्शनार्थ लाखों की संख्या में पर्यटक बाहर से आते जाते रहते हैं। मैं मांग करता हूँ कि इस मार्ग पर चलने वाले यात्रियों के लिए पूर्वा एक्सप्रैस, ग्वालियर एक्सप्रैस एवं शिप्रा एक्स-प्रैस का ठहराव कराया जाए। मैं माननीय मंत्रीजी को करीब-करीब छः पत्र लगातार लिख चुका हूँ, लेकिन मुझे कोई संतोषजनक उत्तर नहीं मिला है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि पूर्वा एक्सप्रैस को सासाराम में रोका जाए। डालमिया में जहां रुकती है, वहां पहले रोहतास उद्योग कुंज था, लेकिन अब सारी फैक्ट्रियां बन्द पड़ी हुई हैं, इसलिए वहां इस गाड़ी को रोकने का कोई औचित्य नहीं है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि सासाराम एक धार्मिक स्थल है, जिला मुख्यालय भी है, पूर्वा एक्सप्रैस का ठहराव सासाराम में निश्चित रूप से करना चाहिए। यदि इसमें आपको ज्यादा परेशानी हो रही है, तो मैं नहीं चाहूँगा कि आप परेशानी में पड़े, लेकिन दो रोज का स्टोपेज सासाराम में निश्चित रूप से कर दीजिए। शेरशाह जिसने देश में काफी बरसों तक राज किया, उस जगह पर यात्रियों को आने-जाने में काफी दिक्कत होती है, इसलिए कम से कम पूर्वा एक्सप्रैस का ठहराव सासाराम में अवश्य कर दीजिए।

पुरूषोत्तम एक्सप्रैस में यात्रियों की भीड़ को देखते हुए कम से कम दस द्वितीय श्रेणी एवं चार वातानुकूलित द्वितीय श्रेणी में सासाराम स्टेशन पर आरक्षण की व्यवस्था करायी जाए।

इस मार्ग पर चलने वाली लुधियाना धनबाद एक्सप्रैस का ठहराव कुदरा स्टेशन पर कराया जाए। यहां कोई भी गाड़ी नहीं रुकती है। गया और मुगलसराय के बीच में एक स्टेशन पड़ता है, जहां से काफी लोग यात्रा करते हैं। वहां लुधियाना एक्सप्रैस को कुदरा में रुकवाया जाए, तो आपकी बड़ी मेहरबानी होगी, इसके अलावा सासाराम-आरा लाइट रेल को बड़ी रेल लाइन में पर्णित कर निर्माण कराया जाए।

हम लोग बहुत सुनते थे कि कोई नया काम होता है, तो उसका शिलान्यास होता है और काम जब पूर्ण होता है, तो उसका उद्घाटन होता है। लेकिन जब श्री राम लखन बाबू जनता दल से कांग्रेस में गए और उनको अपने क्षेत्र में जाने में मुश्किल हुई, तो लोगों को अंधकार में रखने के लिए झूठा आश्वासन देकर सर्वे का उद्घाटन राम लखन बाबू ने किया। सर्वे का उद्घाटन हम लोगों ने नहीं सुना था कि सर्वे का भी उद्घाटन होता है, लेकिन अपने क्षेत्र में जाने के लिए उन्होंने सर्वे का भी उद्घाटन किया। मैं मांग करता हूँ कि सारी जगहों पर नई-नई रेल लाइनें चलाई जा रही हैं, हमें सासाराम-आरा तक जाने के लिए जो गाड़ी चलाई जा रही थी, जिसको बन्द कर दिया गया है, उस सर्वे का उद्घाटन न कराकर उस गाड़ी को चलाया जाए और लाइट रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में पर्णित किया जाए। इसका 85 करोड़ रुपये का एस्टीमेट बना है, लेकिन ये पैसा बजट में शामिल नहीं किया गया है। वहां की यह चिर-परिचित मांग है कि इसको किया जाए। मैं आपसे ज्यादा मांग नहीं कर रहा हूँ, लेकिन एक मांग और करना चाहता हूँ।

उत्तरी छोटानागपुर कमिश्नरी का मुख्यालय हजारीबाग में है, लेकिन दुःख है कि वहां के लोगों ने आज तक रेलगाड़ी नहीं देखी, इंजन नहीं देखा है। वहां खनिज संपदा का जाल बिछा हुआ है और कोई आज तक यातायात की सुविधा नहीं है। मैं, उपाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मंत्रीजी से मांग करता हूँ कि इसको रेल मार्ग से नहीं जोड़ा गया है, कोडरमा से हजारीबाग होते हुए रांची तक नई रेल लाइन बिछाई जाए एवं पतरातु से रामगढ़ होते हुए हजारीबाग, कोडरमा तक नई रेल लाइन बिछायी जाए। जहां तक जोनल हैडक्वार्टर की बात है, वह भी बिहार में नहीं बना हुआ है। यह भी चिर-परिचित मांग है और आपकी तरफ से आश्वासन मिलता रहता है और हम आपसे मांग करते हैं कि बिहार में, जहां पर भी आपको अच्छा लगे, निश्चित रूप से जोनल हैडक्वार्टर खोला जाए।

इसके अलावा हमारे संसदीय क्षेत्र से बिहार सरकार ने पहलेज, भवनाथपुर, रघुनाथपुर होते हुए मध्य प्रदेश तक जाने के लिए एक प्रस्ताव आपके यहां भेजा है, वह काफी दिनों से लंबित पड़ा हुआ है। मैं मांग करता हूँ कि यह जो नयी रेल लाइन के लिए प्रस्ताव भेजा गया है उसको भी बिछाने का काम करें।

महोदय, अंत में मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे मणिपुर के सांसद ने जो सवाल उठाया है मैं अपनी बातों को उसके साथ संबद्ध करते हुए मांग करता हूँ कि 1949 में मणिपुर को प्रांत का दर्जा दिया गया था। वह काफी संवेदनशील

इलाका है। इतना बजट पास हुआ लेकिन मणिपुर के लिए आज तक एक नये पैसे का भी प्रावधान नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्रीजी से मांग करता हूँ कि कम से कम धानासारी से इम्फाल तक तत्काल रेलवे लाइन से उसको जोड़ा जाए ताकि मणिपुर के लोग रेलवे का लाभ उठा सकें। यह संवेदनशील इलाका है, कभी भी देश की मुख्य धारा से कट सकता है इसलिए इसको बचाया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री ए० चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : महोदय, मैं वर्ष 1995-96 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ। गत चार वर्षों के दौरान वर्तमान सरकार का भारतीय रेलों का कार्यनिष्पादन वास्तव में बहुत सराहनीय रहा है। देश के आर्थिक विकास में रेलवे को बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका निभानी पड़ेगी और गत चार वर्षों के दौरान इसके कार्यकरणों की पुनरीक्षा से यह पता चलेगा कि देश के समक्ष विभिन्न समस्याओं, जैसे दंगे, संसाधनों की कमी आदि के होते हुए भी कुल विकास बहुत ही उत्साहजनक है। मैं रेल मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने पिछले चार वर्षों के दौरान रेलवे का नेतृत्व किया। लेकिन हमारे जैसे विशाल देश में देश के प्रत्येक कोने को रेलवे के विशाल नेटवर्क से संतुष्ट करना वस्तुतः असंभव है और लोगों की अभिलाषाओं को भी पूरा नहीं किया जा सकता है। लेकिन एक बात की प्रशंसा करनी पड़ेगी। रुपया उधार लेने और लोगों की आवश्यकताओं को तत्काल पूरा करने जैसे आसान विकल्पों की बजाय संपूर्ण कार्य की व्यवस्था इस ढंग से की गई है कि आखिरकार, उचित समय के भीतर रेलवे का संपूर्ण नेटवर्क मजबूत हो जायेगा। प्रगति, आर्थिक विकास देश का औद्योगीकरण, यात्री यातायात, भाड़ा और प्रत्येक बात को इस तरीके से नियोजित किया गया है कि वह देश के हित में है।

मैं यह समझता हूँ कि समय बहुत सीमित है और मुझे खेद है कि मैं विस्तार से नहीं बोल सकता हूँ। मैं अपने राज्य की माननीय सदस्या, श्रीमती सुशीला गोपालन का भाषण सुन रहा था। यह उनकी पार्टी के लिए उपयुक्त जोशीला भाषण था लेकिन मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि महोदय, उनके भाषण के अंतिम वाक्य के संबंध में रिकार्ड की जांच करायें। उन्होंने कहा था कि इस तथ्य के होते हुए भी कि बजट में बहुत सी बातें हैं। वह बजट का समर्थन करने में असमर्थ है। इसलिए कि वह हमारी पार्टी की सदस्या नहीं है। **(व्यवधान)**

श्रीमती सुशीला गोपालन : महोदय, मैंने ऐसा इसलिए कहा था क्योंकि मैं कार्य करने के तरीके से सहमत नहीं हूँ। **(व्यवधान)**

श्री ए० चार्ल्स : महोदय, उन्होंने कहा था कि यद्यपि बजट में बहुत सी बातें हैं फिर भी वह बजट का समर्थन करने में असमर्थ हैं। और उस टिप्पणी के संबंध में मेरा मूल्यांकन यह है कि उन्होंने ऐसा इसलिए कहा कि वह हमारी पार्टी की नहीं हैं।

जब गेज परिवर्तन का असामान्य कार्य शुरू किया गया था, मुझे याद है कि मंत्री महोदय को किन आलोचनाओं का समाना करना पड़ा था जैसे क्या उन परिस्थितियों में वह सही प्राथमिकता थी। लेकिन अब हम जानते हैं कि यहां तक कि पहले चार वर्षों में आठवीं योजना के लिए 6,000 किलोमीटर के निर्धारित लक्ष्य को भी पार कर गया है। अब प्रत्येक व्यक्ति यह जानता है कि संपूर्ण रेलवे का विकास करने के लिए गेज परिवर्तन सही बात है।

अब एक अन्य चुनौती देने वाला परिवर्तन जिसे अब शुरू किया गया है वह यह है कि बड़ी रेलवे लाइनों से भाप के इंजन पूर्णतः हटा दिये गये हैं। विद्युतिकरण *में हमने बहुत प्रगति की है। हम केरल से आये हैं। हमारी कुछ शिकायतें हैं। प्रगति* बहुत धीमी है। लेकिन फिर भी हम आशा करते हैं कि चालू वर्ष में उसे प्राथमिकता दे दी जायेगी और राज्य की लंबे अर्से से चली आ रही अभिलाषाएं पूरी हो जायेगीं।

कोंकण के संबंध में टिप्पणी नहीं करूंगा। लक्ष्य के अनुसार इसे पूरा किया जा रहा है। और इस वर्ष इसे किया जाना है और मुझे विश्वास है कि कोंकण रेलवे लाइन के नवीकरण के साथ ही दक्षिण के संपूर्ण यातायात में सुधार हो जायेगा। और यदि हमें लाभ कमाना है तो मैंगालोर-शोरानूर रेलवे लाइन को दोहरा करना पड़ेगा। हमारे राज्य की समस्याओं में से यह एक मूल समस्या है। यदि उसे पूरा कर लिया जाता है तो हमारी कोंकण रेलवे में भागीदारी लाभदायक होगी। हमें इससे लाभ मिलेगा। इसलिए मैं यह वकालत करता हूँ कि उस भागीदारी को प्राथमिकता देना पड़ेगी।

महोदय, दूसरी तरफ विशेष रूप से वाम दलों के माननीय सदस्यों से मुझे यह कहना चाहिए, मजदूरों की भागीदारी के बारे में उनकी क्या प्रतिक्रिया है।

5.56 म०प०

[श्री पी० सी० चाको पीठासीन हुए]

सभापति महोदय : आपका समय समाप्त हो गया है।

श्री ए० चार्ल्स : नहीं महोदय, अभी केवल ढ़ाई मिनट हुए हैं।

सभापति महोदय : नहीं, साढ़े चार मिनट हो चुके हैं। अब, आप अपना भाषण समाप्त कीजिए।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : महोदय, तर्कों के लिए समय नहीं है। उसके लिए मैं अनुमति नहीं दूंगा।

श्री ए० चार्ल्स : महोदय मजदूरों की भागीदारी के बारे में यह एक चुनौती देने वाला निर्णय होना चाहिए जो लिया गया है और मैं उसके लिए मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ।

महोदय, समय की पाबंदी के कारण अब मैं कुछ न्यूनतम आवश्यकताओं पर अपने को केन्द्रित करूंगा। दो मिनट के समय में, मैं अपना भाषण समाप्त कर दूंगा।

सभापति महोदय : कृपया, एक मिनट में समाप्त करें।

श्री ए० चार्ल्स : महोदय, त्रिवेन्द्रम के स्टेशन को 1989 में एक मॉडल स्टेशन के रूप में घोषित किया गया था। यह 6.5 करोड़ रुपये की परियोजना थी। जब कार्य के लिए निविदाएं मांगी गई, उस समय कार्य चल रहा था लेकिन बड़े ही आश्चर्यपूर्ण ढंग से 1992 में कार्य को अस्थाई रूप से बंद कर दिया गया। और अभी भी वहां, कंकरीट के खंभे हैं। मेरा अनुरोध है कि त्रिवेन्द्रम के मॉडल-स्टेशन को पूर्व योजना के अनुसार जारी रखा जाये और इस वर्ष कार्य शुरू किया जाये। इसे निर्धारित समय में ही पूरा किया जाये। इसलिए उस समय यह कहा गया था कि त्रिवेन्द्रम-नागरकोईल-तिरूनेलवली-मदुरै-मद्रास परियोजना को शुरू किया जाये। मूल योजना थी कि यह त्रिवेन्द्रम तक आनी चाहिए लेकिन अब यह नागरकोइल तक आती है। कन्याकुमारी केरल का भाग था और अब विभिन्न कठिनाई के कारण

इसे त्रिवेन्द्रम तक बढ़ा दिया गया है। फिर भी क्वीलोन से त्रिवेन्द्रम तक दोहरा करने का कार्य काफी समय से लंबित पड़ा हुआ है। लेकिन थम्बानुर से कोचावेली तक लगभग 4.5 किलोमीटर की एक प्रमुख परियोजना है। इसके लिए एक इंच भी भूमि अधिग्रहित नहीं करनी पड़ेगी। पूरी भूमि भी है और यदि भूमि के उस भाग पर इस वर्ष दोहरी लाइन बिछा दी जाती है तो लंबी दूरी पर 40 प्रतिशत भीड़-भाड़ कम की जा सकती है। इसलिए मैं यह वकालत करता हूँ कि थम्बानूर से कोचावेली लाइन के कार्य को पहले शुरू किया जाये। क्वीलोन और त्रिवेन्द्रम के मध्य अनेक पुल हैं। इन पुलों के कार्य को अभी शुरू किया जाना चाहिए ताकि भूमि अधिग्रहण पूरा किया जा सके और हम शीघ्र ही रेलवे लाइनों को दोहरा सकेंगे।

महोदय, थेंटा रेलवे स्टेशन, एक छोटा स्टेशन है, लेकिन जाने वाली सभी रेलगाड़ियां वहां रुकती हैं। इसका सुधार किया जाना है। संसद सदस्य श्रीमती सुशीला गोपालन ने भी इस पर प्रकाश डाला है।

महोदय, इन न्यूनतम आवश्यकताओं को बताते हुए समय की कमी के कारण, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ और मैं पुनः इस बात के लिए धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे त्रिवेन्द्रम की आवश्यकताओं पर विचार करें और मुझे भी बतायें क्योंकि मैं यह जानता हूँ कि राजधानी में यह भावना है कि मैं यहां उनकी सहायता करने के लिए हूँ। मैं मंत्री महोदय को उनके सक्रिय नेतृत्व के लिए बधाई देता हूँ और मैं उनके स्वस्थ रहने की कामना करता हूँ।

सभापति महोदय : माननीय सदस्यों की अनुमति से मुझे समय के बारे में बहुत सख्त होना होगा। केवल पांच मिनट बाकी हैं।

[हिन्दी]

प्रो० रासा सिंह रावत (अजमेर) : माननीय सभापति महोदय, रेलवे राष्ट्र की नसें हैं जिनमें राष्ट्रीय एकता का रक्त बहता है। भारत के मानचित्र में रेलवे का एक अनुपम स्थान है।

6.00 म०प०

मान्यवर, हमारा जो रेलवे का संगठन है, यह एकल प्रबंधन के अंदर विश्व में दूसरे स्थान पर आता है। इस दृष्टि से भी हमारे देश के लिए रेलों का काफी महत्व है। यहां पर रेल मंत्रीजी बैठे हुए हैं। मैं उनसे कहना चाहूँगा जैसे :

बुलबुल की जिन्दगी है चमन की बहार पर

शरीफ साहब की वजारत है रेलवे की रफ्तार पर।

उसी पर इनकी सफलता का श्रेय जुड़ा हुआ है। मैं राजस्थान से आता हूँ जब से भारत सरकार ने यूनीगेज सिस्टम सारे देश में लाने की सोची है, ब्राड गेज लोने की सोची, तब से राजस्थान पर उन्होंने कृपा दृष्टि की है। हमारे बहुत से माननीय सदस्य कह रहे थे कि राजस्थान को अनइ्यू एडवांटेज दिया गया है, लेकिन मैं स्पष्ट करना चाहता हूँ कि इससे पहले राजस्थान की घोर उपेक्षा होती रही है। देश की रक्षा का सवाल था, डिफेंस का सवाल था। पाकिस्तान से लगने वाली 700 किलोमीटर लम्बी राजस्थान की हमारी सीमा है, वहां पर तीव्र गति से सैनिकों को और माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाने का सवाल था। इस कारण वहां ब्राड गेज लाइन होना जरूरी हो गया था। इसलिए सबसे पहले जोधपुर और जैसलमेर को बड़ी लाइन में जोड़ने का निश्चय किया गया। मैं इसके लिए रेल मंत्रीजी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ।

दिल्ली से अहमदाबाद अजमेर होकर जाने वाली पहले मीटर गेज लाइन थी। यह दो राजधानियों को मिलाने वाली थी, जयपुर और अहमदाबाद या राजस्थान की लाइफ लाइन जीवन रेखा थी इसकी तरफ भी ध्यान देना जरूरी था। हालांकि दिल्ली से अजमेर तक ब्राड गेज लाइन का काम पूरा हो चुका है। अहमदाबाद से मेहसाना तक काम चल रहा है और अगले साल तक पूरा रास्ता बड़ी लाइन में बदल जायेगा। जब दिल्ली से अजमेर तक बड़ी लाइन बन गई है तो उसके ऊपर क्यों नहीं गाड़ी चलाई जाती है ? एक महीना हो गया है, विजिलेंस टैस्ट भी हो गया, तकनीकी रिपोर्ट भी प्राप्त हो गई, लेकिन उसके बाद भी कोई गाड़ी नहीं चलाई जा रही है। माननीय रेल मंत्रीजी ने अपने रेल बजट पर भाषण देते हुए घोषणा की थी कि जयपुर तक जाने वाली शताब्दी एक्सप्रेस को अजमेर तक किया जायेगा। अजमेर वाले आंखें फाड़-फाड़ कर निहार कर रहे हैं कि कब शताब्दी उनके नगर में पहुंचेगी। जम्मू तवी से जयपुर जाने वाली जो पूजा एक्सप्रैस है, उसको भी अजमेर तक किया जाये। अजमेर अंतर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त नगर हैं। यहां पर मक्का-मदीना के बाद इस्लाम का सबसे बड़ा पवित्र स्थान दरगाह शरीफ है, जहां लाखों लोग आते हैं। वहीं पर पुष्करराज का भी बड़ा तीर्थ स्थान है। कहा जाता है कि सारे तीर्थ बार-बार पुष्करराज एक बार। अजमेर-जयपुर के बीच में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 8 पर आवागमन का दबाव कम करने के लिए अजमेर-जयपुर के बीच इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाये।

जब से यूनीगेज का काम शुरू हुआ है, दिल्ली और अजमेर के बीच जो पैसेंजर ट्रेन चलती थी, गरीब और सामान्य यात्रियों के लिए, उनको बंद कर दिया गया है। क्योंकि जोधपुर मेल और अहमदाबाद मेल गाड़ियां या सुपरफास्ट गाड़ियां छोटे स्टेशनों पर नहीं रुकती हैं, जिससे ग्रामीण लोगों को इनका लाभ नहीं मिल पाता है। वे सारे लोग बहुत दुखी हैं। अजमेर से दिल्ली के बीच बड़ी लाइन बिछ गई है तो आप दिल्ली और अजमेर के बीच या कम से कम अजमेर से रिवाड़ी तक पैसेंजर ट्रेन चला दें। जोकि हर स्टेशन पर रुके और आम यात्रियों की समस्या का निराकरण कर सके। यूनीगेज सिस्टम हो गया है। लम्बी दूरी की गाड़ियां चलाई गई हैं, उनमें सारे डिब्बे आरक्षित होते हैं। सामान्य यात्रियों की सुविधा के लिए गाड़ियों में जगह नहीं होती, वे दूसरे दर्जे में भेड़-बकरियों की तरह ठूंसे जाते हैं।

जहां फर्स्ट क्लास, ए.सी. के यात्रियों के लिए लग्जरी कोचेज़ बढ़ाते हैं, जहां उनके लिए सुविधा बढ़ाते हैं, वहां कम से कम 75 प्रतिशत जनता, जो द्वितीय श्रेणी में यात्रा करती है, उनके लिये लम्बी दूरी की गाड़ियों में कोचेज़ बढ़ा दें ताकि उनको भी सुविधा मिल सके।

सभापति महोदय, इस बार का रेल बजट आगे आने वाले लोक सभा के चुनावों को दृष्टिगत रखते हुए बनाया गया है लेकिन मैं यह कहना चाहूँगा यद्यपि कि आपने कुछ आईटम्स पर माल भाड़ा नहीं बढ़ाया है लेकिन फिर भी जिन पर बढ़ाया है उससे महंगाई बढ़ेगी। इन आईटम्स पर माल भाड़ा बढ़ाने से थोक मूल्यों में वृद्धि होगी। परिणामस्वरूप जनता को महंगाई का संकट भोगना होगा। मेरी मांग है कि इन बढ़ी हुई दरों को वापस लिया जाये।

मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि गत वर्ष माल-भाड़े से आय और जितना ढोने का लक्ष्य आपने तय किया था, उसकी पूर्ती नहीं हो पायी है। इसलिये मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि सरकार ने सड़कों पर दबाव कम करने

के लिये, माल ढोने के लक्ष्य को पूरा करने के लिये और ज्यादा माल ढोने के लिये क्या उपाय किये है ? रेल दुर्घटनाओं में निरंतर वृद्धि हो रही जबकि नवी टैक्नालाजी आ गयी है, नयी मशीनें बन रही हैं, नया सब कुछ हो रहा है, इसके बावजूद रेल दुर्घटनाओं में वृद्धि के क्या कारण हैं? क्या आपने गत वर्ष से लेकर आज तक की रेल दुर्घटनाओं की जांच करायी है ? उसके मैन्युल या टैक्नीकल या सिग्नल के क्या कारण रहे है, उनको दूर किया जाये।

सभापति महोदय, अजमेर में लोको और कैरिजेज के 100 साल पुराने रेल के कारखाने है जहां पर 13 हजार कर्मचारी काम करते है। जब से यूनिगेज का काम शुरू हुआ है WR में बम्बई के बाद अजमेर का नंबर आता है जब प्रथम ओर द्वितीय युद्ध में भी तथा आजादी के बाद जब जब आवश्यकता पड़ी रेल का सामान या लड़ाई का सामान बनाया जाता रहा है और इन कर्मचारियों ने शानदार काम कर के उल्लेखनीय सफलता पायी है लेकिन कारखानों में संकट के बादल मंडरा रहे है। आपने कैरिजेज कारखाने के लिये तो ब्रॉड गेज से जोडने तथा बड़ी रेलवे लाइन की आवश्यकताओं के बाद भी बहुत दबाव पड़ने के बाद 4 करोड रुपये मंजूर किये है लेकिन लोको कारखाने के लिये, जहां पर 6 हजार कर्मचारी काम करते है, मेरा आपसे निवेदन है कि कारखाने में बड़ी लाईन की आवश्यकताओं के अनुरूप पैसा मंजूर किये जाने की मांग कर रहा हूँ।

सभापति महोदय, रेल मंत्रालय नये जोन्स बनाने जा रहा है। अजमेर राजस्थान की हृदय स्थली है। यदि नये जोन्स का पुनर्गठन किया जाना है तो अजमेर को जोन का मुख्यालय बनाया जाये। इसी प्रकार आगरा बांदीकुई मीटरगेज को ब्राड गेज में बदला जाये ताकि उत्तर प्रदेश में लखनऊ से अजमेर अहमदाबाद को लिंक किया जा सके अन्यथा आधा तीतर आधा बटेर। इसी प्रकार रेवाड़ी-रीगस मीटर गेज को ब्राड़ गेज में किया जाये। अजमेर को दक्षिण से मिलाने वाली मीटर गेज काचीगुडा-खंडवा-चित्तौड़गढ़ मीटर गेज लाईन को ब्राड गेज में परिवर्तत किया जाये। उदयपुर झीलों की रानी एक ऐतिहासिक स्थल है जो कोटा से बड़ी लाईन से मिला हुआ है लेकिन चित्तौड़गढ़ महान ऐतिहासिक स्थान अजमेर नहीं मिला हुआ है। मेरी मांग है कि इसका सर्वे करके इस लाईन को भी बड़ी लाईन में बदला जाये ताकि राजस्थान में यूनिगेज सफल हो सके नहीं तो मेवाड़ का सारा इलाका पूर्णरूपेण उपेक्षित रहेगा। इसी प्रकार मारवाड़-जोधपुर मीटर गेज लाईन को बड़ी लाईन में बदलनें की आवश्यकता है।

मान्यवर, एक बात और कहना चाहूँगा।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : आप 12 मिनट ले चुके है। कृपया अपना भाषण समाप्त करें।

प्रो० रासासिंह रावतः मैं अपना अंतिम मुद्दा रखना चाहूँगा।

सभापति महोदय : अब आप अपना भाषण एक वाक्य में समाप्त कीजिए।

[हिन्दी]

प्रो० रासासिंह रावतः माननीय रेल मंत्रीजी जब ऐसा व्यवस्था कर रहे हैं कि रेलवे अधिकारियों के साथ मंडल स्तर पर और डिवीजन स्तर पर और उसके बाद मुख्यालय स्तर पर और मंत्रालय स्तर पर समय-समय पर सांसदों और जन-प्रतिनिधियों की बैठक आयोजित की जाएं। मान्यवर, एक दो बैठक आयोजित हुई और उसके बाद मंडल के अधिकारी साल में एक बैठक बुलाकर औपचारिकता का निर्वाह कर लेते हैं। कम से कम तीन महीने के अंदर एक बार जन प्रतिनिधियों की बैठक होनी चाहिए। इसी प्रकार से जो यात्री उपभोक्ता सलाहकर समितियां बनती हैं, उसमें वहां के सांसद अवश्य सदस्य रहें और उसके बाद नियमित रूप से उनके पास सूचनाएं जानी चाहिए। हमारे पास उन सूचनाओं का निरंतर अभाव रहता है। मान्यवर, आपने रेल यात्री बीमा योजना लागू की है आतंकवादियों द्वारा जो बम विस्फोट गाड़ियों में होते है या विस्फोटक सामग्री ले जाने से दुर्घटना होती हैं या अन्य दुर्घटनाओं का शिकार जो यात्री होते हैं, उनके जीवन की सुरक्षा के लिए भी प्रयास किया जाना चाहिए।

अजमेर में कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र शुरू होने के साथ उसको दिल्ली से जोड़ा गया है। इसी प्रकार उसको अहमदाबाद, सिकन्दराबाद और दूसरी जगहों से जोड़ा जाए क्योंकि अजमेर में सारे देश के कोने-कोने से लोग आते हैं। इससे वह कंप्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली और सक्षम सिद्ध होगी। मेड़ता से पुष्कर एवं अजमेर और मेड़ता से रेवाडी तक पैसन्जर गाड़ी चलायी जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया और प्रार्थना करता हूँ कि अजमेर जो रेल नगरी के नाम से जाना जाता था, उसकी उपेक्षा हरगिज नहीं की जाए।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : हर चार मिनट के बाद मैं घंटी बजाऊँगा और पांच मिनट के बाद भाषण कायवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किये जायेगें। यह सभा का निर्णय है और सभापति इसे केवल कार्यान्वित करने का प्रयास कर रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री सुधीर सावंत (राजापुर) : सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं रेल मंत्री का शुक्रिया अदा करना चाहता हूँ कि उन्होंन कोंकण रेलवे प्रोजेक्ट का नेतृत्व ऐसे समय पर हाथ में लिया जब इस देश पर बहुत कठिन समय आ गया है। इस देश में ऐसा समय भी आया जब इस देश को सोना गिरवी रखना पड़ा था, तो इस कोंकण रेलवे प्रोजेक्ट का क्या होगा, यह आशंका सभी लोगों के मन में थी। खासकर मेरे चुनाव क्षेत्र में इस बारे में बहुत गंभीर समस्या उभर आई जब कोंकण रेलवे के अधिकारी हमारे पास आए कि इस रेल प्रकल्प के लिए पैसा नहीं है और यह प्रकल्प बंद करना पड़ेगा। जून 1991 में हमें याद है कि कई सांसद रेल मंत्री के पास गए और उनसे विनती की कि देश इस कठिन समय में है लेकिन कुछ भी करके इस रेल प्रकल्प की लोगों की पुरानी मांग पूरी होनी चाहिए। रेल मंत्री ने कहा कि कुछ भी हो, कहीं भी पैसा कम करना पडे, लेकिन यह प्रोजेक्ट हम पूरा करेंगे और उसी मुताबिक उन्होंने इस प्रकल्प का नेतृत्व किया। उस समय केन्द्रीय सरकार ने कोई निधि इस प्रकल्प के लिए नहीं रखी थी। कोंकण रेलवे के बॉण्ड थे, उसके लिए भी वित्त मंत्रालय ने अनुमति नहीं दी थी। रेल मंत्री आगे बढ़कर इस प्रकल्प को लाए है और अगले एक साल में हमारे कोंकण के लोगों की इस प्रकल्प की पुरानी मांग पूरी होगी। इसलिए मैं अपने चुनाव क्षेत्र और कोंकण के लोगों की तरफ से रेल मंत्री का शुक्रिया अदा करता हूँ। लेकिन हमें और आगे जाना है। रेल प्रकल्प का आगे क्या होगा, जब रेल लाइन चालू होगी, उसके बाद इसका ढांचा क्या रहेगा, इसके बारे में सोचना है। सबसे पहले मेरी विनती है कि कोंकण रेलवे कार्पोरेशन की जो स्थिति है, उसको इसी प्रकार से अलग रखा जाए। स्टेट गवर्नमेंट और सेन्ट्रल गवर्नमेंट के जॉइण्ट वैन्चर के रूप में कार्पोरेशन को आगे बढ़ाया जाए।

चार महीने पहले कोंकण के इलाके के कई एम. पीजू. आपके पास आये और आपसे मांग की कि जिन लोगों की जमीन इस प्रोजेक्ट में गयी है उनको कोंकण रेलवे में रोजगार दिया जाय। आपने उनकी मांग को तरन्तु मंजूर कर लिया और इस प्रकार के आदेश दे दिये इसके लिए हम शुक्रगुजार हैं। लेकिन हमारी यह भी मांग है कि आगे चलकर कोंकण रेलवे में जो एम्पलॉई होगें वे भी उसी इलाके के होने चाहिए जहां से कोंकण रेल लाईन जाती है। इसलिए मेरी मांग है कि आप इन चार राज्यों का एक कोंकण रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड स्थापित करें और उन चार राज्यों के प्रतिष्ठित लोगों को उस बोर्ड में ले ताकि उस इलाके के लोगों को रोजगार दिया जा सके।

तीसरी मांग यह है कि आगे चलकर कोंकण रेलवे के लिए जो रेलवे स्टेशन होगें वहां जो कमार्शियल एरिया रहेगा इससे वहां के स्थानीय लोगों को मौका देना चाहिए और जो कॉपरेटिव सोसाइटीज हैं उनको एरिया बांटना चाहिए ताकि ज्यादा से ज्यादा लोगों को कोंकण रेलवे से फायदा हो।

मेरी चौथी मांग यह है कि कोंकण एरिया में जो पोर्ट सिटी है उनको डवलप करना होगा तथा उनको कोकण रेलवे से जोड़ना होगा इसलिए मेरे सिंधुदुर्ग जिले में एक या दो पोर्ट सिटी का सर्वे करने की जरूरत है। इसके अलावा जो पोर्ट सिटी है। जहां से लाईन दूर से जाती है उनको भी जोड़ने की जरूरत है।

कोल्हापुर का महाराष्ट्र में बड़ा महत्व है इसलिए इसे भी कोंकण के साथ जोड़ने की जरूरत है। इसलिए एक रेल लाईन का सर्वे कोल्हापुर से कंकोली तक का किया जाय, यह मेरी मांग है। मेरी यह भी मांग है कि कोंकण प्रोजेक्ट में जो भी कॉट्रिक्ट दिये जायेगें वे लोकल कॉट्रिक्टर्स को दिये जायें। इसलिए आप उस एरिया के एम.पीजू की राय लेकर निर्णय करें।

मैं जब महाराष्ट्र की बात करता हूँ तो वहां बम्बई शहर सबसे महत्वपूर्ण शहर है। इस शहर में सबरबन रेल एक कम्युनिकेशन का साधन है लेकिन इस रेल में काफी भीड़ होती है इसलिए आपको दूरदर्शिता से कोई निर्णय लेना चाहिए और जो स्कीम स्टेट गवर्नमेंट ने आपको दी है वह तुरन्त मानकर बम्बई में सबरबन रेल की फैसेलिटी अच्छी तरह से शुरू की जाय।

महोदय, सतरा में पंढरपुर एक महत्वपूर्ण स्थान है जिसको जोड़ने की जरूरत है। इसके लिए महाराष्ट्र के 25 एम. पीज ने आपसे मांग की थी कि लोमेन-फाल्टन और पंढरपुर की रेल लाईन बनायी जाय लेकिन अभी तक उसके बारे में कुछ नहीं हुआ। मेरी विनती है कि आप प्रायरटी से उस कार्य को हाथ में ले। दूसरा, पूरना और अकोला का ब्रॉडगेज करने की जरूरत है और पार्ली-बीड-नगर रेल लाईन बनाने की भी जरूरत है। आखिर आपको पर्यटन के बारे में भी सोचना होगा कि रेल जहां जहां जाती हैं वहां पर पर्यटन की सुविधा भी पर्यटकों की मिलनी चाहिए। इसलिए रेल मंत्रालय की तरफ से कोई कदम उठाये जाएं और ज्यादा से ज्यादा कॉपरेटिव सोसाइटीज को रेल मंत्रालय की तरफ से भाग लेने के लिए मदद की जाए। कोंकण रेलवे के लिए आपने इतना महत्वपूर्ण काम किया है जो इतिहास में जायेगा, इसके लिए मैं आपका पुनः शुक्रिया अदा करता हूँ। लेकिन साथ में आपसे हमारी एक शिकायत भी है कि कोंकण रेलवे में आपने बहुत काम किया है किन्तु जहां से कोंकण रेलवे जाती है वहां पर आप गए ही नहीं। इसलिए आप कृपा करके सिंधुदुर्ग और रतनागिरी जिले में रेलवे का काम किस प्रकार चल रहा है, यह देखने की कृपा करें।

[अनुवाद]

श्री एम०वी०वी०एस०मूर्ति (विशाखापटनम) : सभापति महोदय यह वास्तव में मंत्री महोदय का विशेषाधिकार है कि वे यात्रियों पर अधिक अतिरिक्त बोझ डाले बिना ही अपना बजट प्रस्तुत करें लेकिन उसमें कुछ कमियां हैं। जब तक कि रेलवे भारी माल के यातायात और यात्रियों की ओर ध्यान नहीं देती है तो रेलवे को धनराशि की कमी हो जायेगी और इसके परिणामस्वरूप कोई विकासात्मक कार्य नहीं हो पाएगा। यदि ऐसा होता है तो उनहें माल भाडा और यात्री किराया नियमित रूप से समय-समय पर बढ़ाना पड़ेगा ऐसा नहीं होना चाहिए।

भारतीय रेलें विश्व में सबसे बड़ा राजकीय उद्यम है। हमारे यहां रेलवे का पृथक बजट प्रस्तुत किया जाता है। इसलिए रेलवे पर एकाधिकार होने पर रेल मंत्री महोदय को माल गाड़ियों की कार्यक्षमता में सुधार करने के लिए कुछ कदम उठाये जाने के बारे में विचार करना चाहिए।

पिछले वर्ष अर्थात् 1994-95 में माल ढुलाई के लिए बजट 3180 लाख था लेकिन अंततः यह 2600 लाख हो गया। इस वर्ष अर्थात 1995-96 के लिए बजट 3980 लाख का है लेकिन लक्ष्य बहुत अधिक है जिसे व्यवहार में रेलवे प्राप्त करने में समर्थ नहीं होगी। इसलिए यातायात की आवाजाही के सम्बध में कुछ आधुनिकीकरण किया जाना चाहिए। कुछ बातें हैं जिन पर विचार किया जाना है। आप के पास "ओन-योर-वेगन स्कीम" है। आजकल कन्टेनर सेवा की बहुत मांग है यदि कंटेनर सेवा का कार्य निजी उद्यमी संभाल लेते हैं तो यातायात में बहुत सुधार आ जाएगा और अंततः रलवे वर्ष 1995-96 में अपने 3980 लाख के लक्ष्य को प्राप्त करने में सक्षम हो जायेगी। लक्ष्य निर्धारित करने/प्राप्त करने योग्य होना चाहिए। अन्यथा लक्ष्य का कोइं प्रश्न नहीं है और इसके प्राप्त न करने के परिणामस्वरूप आपको कमियों को पूरा करने के लिए फिर माल भाड़े में वृद्धि करनी होगी। कुछ ऐसे भी क्षेत्र हैं जिनमें यात्रियों को देय भाग नहीं दिया जा रहा है। जहां कहीं रेलगाड़ियों में भीड-भाड़ होती है, रेल मंत्री महोदय को उस स्थान पर भीड़-भाड को कम करने के बारे के सोचना चाहिए। विशाखापटनम का उदाहरण लीजिए, विशाखापटनम दक्षिण-पूर्वी रेलवे के अन्तर्गत आता है। यह एक जैसा मंडल है जहां से भारी मात्रा में राजस्व प्राप्त होता है। लेकिन इसमें यात्री सुख सुविधाएं बहुत ही सीमित हैं। एक समय यह सोचा गया था कि उस स्टेशन का आधुनिकीकरण कर दिया जाये। पिछले वर्ष माननीय मंत्री महोदय ने भी विशाखापटनम का भी दौरा किया था। हम उन्हें दौर के लिए धन्यवाद देते हैं। उन्होंने बहुत से वायदे किये थे। उन्होंने जो वायदे किये थे, उनमें से एक वायदा यह भी था कि विजयवाड़ा और विशाखापटनमे के मध्य एक अन्तर्नगरीय एक्सप्रैस अर्थात रथनाचल एक्सप्रैस चलायी जाये। उस समय हमने उनसे यह निवेदन किया था कि मद्रास और विशाखापटनम के मध्य एक दूसरी अन्तर्नगरीय एक्सप्रैस चलायी जाये। 1 बजे के बाद मद्रास जाने के लिए कोई रेलगाड़ी उपलब्ध नहीं है जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को गाड़ी पकड़ने के लिए अगले दिन तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है।

आपने बहुत से महत्वपूर्ण स्थानों के लिए बहुत सी शताब्दी एक्सप्रैस शुरू की हैं। हम माननीय रेलवे मंत्री महोदय से अनुरोध करते हैं कि वे हमारे इस अनुरोध पर विचार करें कि एक शताब्दी एक्सप्रैस रेलगाड़ी चलाई जाये जो सायंकाल मद्रास से चले और प्रातः विशाखापटनम पहुंचे और यह फिर एक गाड़ी सायं विशाखापटनम से चले और प्रातः मद्रास पहुंचे। विशाखापटनम के औद्योगिकरण करने की योजना हैं। यहां उद्योग लगाने के लिए विदेशी तथा भारतीय उद्यमी आकर्षित हो रहे हैं इसका समाधान रेल मंत्री महोदय को करना चाहिए जिससे कि आस-पास के लोगों को लाभ हो सके। हमने नई दिल्ली से विशाखापटनम तक के लिए एक राजधानी एक्सप्रैस शुरू करने के लिए भी अनुरोध किया था। उस समय रेल मंत्री महोदय ने कहा था कि वह उस अनुरोध पर विचार करेंगें। विशाखापटनम में कम्प्यूटर सुविधाएं शुरू कर दी गई हैं। लेकिन दिल्ली, मुम्बई, कलकत्ता और मद्रास जैसे महानगरों

के लिए आरक्षण का प्रावधान भी किया जाना है। जब तक यह सुविधा नहीं दी जाती है, लोगों के लिए बहुत कठिनाई होगी। माननीय रेल मंत्री महोदय ने विशाखापटनम रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण को पूरा करने के लिए इस वर्ष अधिक धनराशि स्वीकृत की है। विशाखापटनम और विजयवाड़ा के मध्य कोथवालसा स्थान पर एक रेलवे फाटक (क्रासिंग) है। वहां एक ऊपरिपुल का निर्माण करने की आवश्यकता है क्योंकि यह एक व्यापरिक केन्द्र है। महत्वपूर्ण स्थानों पर रेल होटलों का निर्माण करने के लिए इस वर्ष के बजट में व्यवस्था की गई है। यह बहुत अच्छा प्रस्ताव है। क्योंकि यात्री लोग इसका उपयोग करेंगे। महत्वपूर्ण स्थानों पर रेल होटलों का निर्माण कराने के लिए कोई स्थान नहीं है। लेकिन विशाखापटनम में खुली भूमि का एक लम्बा चौड़ा टुकडा उपलब्ध है मेरा रेल मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वे विशाखापटनम और विजयवाडा तथा आरूपूवल्ली पर्यटक केन्द्र में भी रेलवे होटलों का निर्माण करायें। हम रेल मंत्री महोदय को काकीनाड़ा-कोट्टापल्ली रेलवे लाइन के लिए स्वीकृति देने के लिए धन्यवाद देते हैं। यह रेलवे लाइन द्वितीय विश्व युद्ध में हटा दी गई थी। हम रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करते हैं कि वे इसका निर्माण समयबद्ध आधार पर दो वर्षों के भीतर करायें क्योंकि माल यातायात के लिए बहुत उपयुक्त है यह रेलवे लाइन अमलापुरम तेल क्षेत्र में होकर गुजरती है। वाल्टेयर मंडल में यात्री सुख सुविधाओं में सुधार करना पड़ेगा। यदि इन बातों को सुधारा जाता है तो स्वाभाविक रूप से वाल्टेयर मंडल की वित्तीय दशा में भविष्य में और सुधार होगा। यदि दुब्बाडा और सिम्हाचलम स्टेशनों का सुधार किया जाता है तो भीड़-भाड़ कम की जा सकती है जिसके परिणामस्वरूप यात्री तथा माल यातायात में वृद्धि होगी। मैं मंत्री महोदय से कुछ धनराशि की व्यवस्था करने का अनुरोध करता हूं। चूंकि विशाखापटनम में केवल एक ही रेलवे लाइन है जिससे आने वाली रेलगाड़ियों के आने में देर हो जाती है। इसे चार रेलवे लाइनों में बढ़ाये जाने की सुविधाएं है। यदि वहां दो लाइनें होती है, तो दो रेलगाड़ियों आ सकती हैं और जा सकती हैं। इससे विलंब नहीं होगा। विशाखापटनम में बहुत सी रेलवे सम्पत्ति अनुप्रयुक्त पड़ी हुई है मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे इसके उपयोग किये जाने पर विचार करे।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ और बजट का समर्थन करता हूँ बशर्ते कि वह इन सभी बातों पर ध्यान देते हैं।

श्री के० पी० रेडडय्या यादव (मछलीपटनम) : सभापति महोदय, मैंने जो कुछ भी मांगें रखनी हैं कृपया आप मुझे उन्हें रेल मंत्री महोदय को देने की अनुमति दीजिए। महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ महोदय, इन कागजातों को सभा पटल पर रखने के लिए आपकी अनुमति चाहता हूं।

सभापति महोदय : नहीं उसकी अनुमति नहीं है आपने अपना अमूल्य समय नष्ट किया है इन कागजातों को सभा पटल पर रखने की अनुमति नहीं है। यदि आप चाहते हैं तो आप इन्हें मंत्री महोदय के पास भेज सकते हैं। वह जबाव देगें।

श्री के०पी०रेड्डय्या यादव : महोदय ठीक है।

सभापति महोदय : ठीक है अब आप अपनी सभी मांगें प्रस्तुत कर चुके हैं। मैं सोचता हूँ कि आप एक मिनट में समाप्त कर सकते हैं।

श्री के० पी० रेड्डय्या यादव : महोदय, यह देखकर मुझे दुख होता है कि पिछले चार वर्षों से मैं यह देखता आ रहा हूँ कि जो व्यक्ति दलितों की समस्याओं के प्रति चिंतालु है उनकी बात को यहां नहीं सुना जा रहा है आगे की पंक्ति वाले ही सदस्य 99 प्रतिशत समय ले लेते हैं।

सभापति महोदय : कृपया उनके विस्तार में न जाइये। आप केवल रेलवे के बारे में बोलें।

श्री के०पी०रेड्डय्या यादव : महोदय, मेहनत का काम करने वाले लोगों की आवाज को यहां कैसे पहुंचाया जा सकता है। यह माननीय सभापति महोदय पर छोड़ दिया गया है और जनता इसका फैसला करेगी।

फिर भी, बहुत से माननीय सदस्य रेल बजट पर बोल चुके हैं। और उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ जो उन्होंने कही हैं। हमारे माननीय प्रधानमंत्री ने बहुत कठिनाई से विदेशों से धन की व्यवस्था की है तथा हमारे माननीय रेल मंत्री श्री सी०के०जाफर शरीफ ने उन्हें संसाधन जुटाये है। माननीय सदस्यों ने कुछ सही और कुछ गलत कही है मैं उनमें नहीं जाना चाहता हूँ। लेकिन किसी राष्ट्र या परिवार या किसी संगठन की कुछ जिम्मेवारी होनी चाहिए, उनकी बातें स्पष्ट होनी चाहिए।

हमारे माननीय प्रधान मंत्री महोदय इस देश के लिए नई आर्थिक नीति नई औद्योगिक नीति और उदारीकरण की नीति क्यों शुरू की है और सम्पूर्ण सभा ने उन्हें क्यों पारित किया है ? ऐसा कुछ अनावश्यक संगठनों को हटाने, भष्टाचार को दूर करने और प्रत्येक संगठन को जवाबदेह बनाने के लिए किया गया है। क्या हम इस देश के लोगों का पैसा अपने हाथों में लेने के लिए जिम्मेदार हैं।

महोदय, गत 45 वर्षों में इस देश के लोगों के दिमाग में एक गलत धारणा बना दी गयी है। जानने की मुख्य बात यह है कि बजट किस प्रकार तैयार किये जा रहे हैं; ये किसके पैसे से तैयार किये जा रहे हैं। केन्द्रीय सरकार के 113000 करोड़ रुपये के वार्षिक बजट में से देश के 90 करोड़ लोगों से 86000 करोड़ रुपये उत्पादन शुल्क के माध्यम से इकट्ठा किये जा रहे हैं। यह बजट का 30 प्रतिशत बैठता है। जो कुछ आप पैदा करते है उसका 90 करोड़ जनता द्वारा उपभोग किया जा रहा है और यह धनराशि इस देश के बजट का मुख्य भाग है। राज्यों में बिक्री कर से बजट के लिए योगदान मिलता है। इसलिए वाजपेयीजी और माननीय प्रधान मंत्री जैसे महान लोगों तथा केन्द्रीय मंत्रियों का इसमें कोई योगदान नहीं हो रहा है एक साधारण आदमी इसमें अपना योगदान दे रहा है लोगों को यह समझना चाहिए कि बजट कैसे तैयार किया जाता है। बजट में देश के भारतीय प्रशासनिक सेवा के अधिकारियों या नौकरशाहों या प्रधानमंत्री का योगदान गांव के हरिजन और मुस्लिम समुदाय के लोगों से अधिक नहीं है। हमें यह समझना चाहिए कि डबलरोटी, सिगरेट या बीडी आदि खरीदने पर भी वे केन्द्रीय उत्पाद शुल्क में अपना योगदान दे रहे हैं। **(व्यवधान)**

सभापति महोदय : क्या आप का मुद्दा रेल बजट के सम्बंध में कुछ कहना है।

श्री के० पी० रेड्डय्या यादव : हमें यह समझना चाहिए कि हमारे बजट में सबसे बड़ा योगदान देने वाला इस देश का साधारण व्यक्ति है राजा और महाराजा बजट में जितने भी धन का योगदान देते हैं वह सब केवल आम आदमी से ही इकट्ठा किया जाता है यह बात लोगों को समझ में आनी चाहिए। तभी हमें इसका पता लगेगा। महोदय, रेलवे बजट का 30 प्रतिशत मजदूरी और वेतन देने पर खर्च किया जाता है। 15000 करोड़ रुपये के 30 प्रतिशत में से मजदूरी और वेतन देने में लगभग 5000 करोड़ रुपये खर्च किये जाते हैं। इसमें से मुस्लिम और पिछड़े वर्गों के लोगों का कितना हिस्सा है मुस्लिम और पिछडे वर्गों के कर्मचारी क्रमशः दो और पांच प्रतिशत हैं। इसलिए मैं इस व्यय के सम्बन्ध में चिंतित हूँ। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय और अधिकारियों से अपने उत्तरदायित्व को समझने,

रेलवे लाइनों के आमान का बदलने उन्हें दोहरा करने तथा अन्य बातों में धन का सही ढंग से उपयोग करने के बारे में कह रहा हूँ।

महोदय आज भी यदि आप इगतपुरी जाते हैं देखेगें कि तेल और डीजल से लदे हुए रेलवे वेंगन दिन के भी खाली किये जा रहे हैं। आप करोड़ों रुपये प्रतिपूर्ति के रूप में तेल कम्पनियों को दे रहे हैं। **(व्यवधान)**

सभापति महोदय : आप आम मुद्दों को उठा रहे हैं। यदि आपका कोई मुद्दा रेल बजट के सम्बंध में है तो कृपया उसे कहिए और एक मिनट में अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री के० पी० रेड्डय्या यादव : सभापति महोदय, हमें रेल विभाग के कार्यक्रम की गहराई में जाना पड़ेगा और यह

[हिन्दी]

नहीं कहना – बधाई देना, बधाई लेना।

[अनुवाद]

ऐसा नहीं है ..... **(व्यवधान)**

सभापति महोदय : इन सब बातों को कहने के लिए आपको दूसरा अवसर दिया जायेगा।

श्री के० पी० रेड्डय्या यादव : महोदय, आप लोगों की भावनाओं और मजदूर लोग किस प्रकार मुसीबतें उठा रहें है इस बात को समझते हैं।

महोदय आमान परिवर्तन के बारे में मेरे पास एक प्रमाणित सूचना है जो सरकार तथा रेल मंत्री महोदय द्वारा अधिसूचित की गई थी कि लगभग 200 प्रतिशत अधिक खर्च हो गये हैं ये किसके द्वारा खर्च किये गये। यह मंत्री महोदय द्वारा, सभा द्वारा या संसद द्वारा नहीं खर्च किये गये थे। ये किसी इंजीनियर-तथा-ठेकेदार-तथा मध्यवर्ती व्यक्तियों द्वारा खर्च किये गये थे। जोकि लगभग 40 व्यक्ति हैं रेलवे बोर्ड (सदस्य इंजीनियरिंग) से संदेश आता है कि आप बिना किसी निविदा के 50 करोड़ रुपये तक दे दे।

हमारे प्रधानमंत्री द्वारा नई आर्थिक नीति में उदारीकरण लाने का एक ही दृष्टिकोण था कि सुस्पष्टता, खुलापन तथा प्रतिस्पर्धा लाना। प्रतिस्पर्धा कहाँ है। आपने सभी कार्य केवल कुछ ही समिति निविदाओं, विशेष सीमित निविदाओं को दे दिये है प्रतिस्पर्धा कहाँ है। हम कहां जा रहे हैं। हम इस देश को किस दिशा में ले जा रहे है कृपया आप इसे समझे। केवल श्री मूर्ति और अग्रिम पंक्ति में बैठने वाले सदस्य ही नौकरशाही से हाथ मिला सकते हैं। लेकिन हम नौकरशाही से हाथ नहीं मिलायेगें। यह जनता का पैसा है। एक दिन अवश्य आयेगा जब हम उठ खड़े होंगे और यह देखेंगे कि यह स्थिति समाप्त हो गई है।

सभापति महोदय : श्री रेड्डय्या, बहुत धन्यवाद। अब श्री शिवराज सिंह चौहान बोलेगें।

(व्यवधान)

श्री के० पी० रेड्डय्या यादव : महोदय, कृपया आप इसे कार्यवाही वृत्तांत में शामिल कीजिए कि मैंने 20 पृष्ठ के कागजात माननीय मंत्री महोदय को दिये हैं। ..... **(व्यवधान)**

सभापति महोदय : कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए। अब नहीं बोले।

अब, श्री शिवराजसिंह चौहान।

[हिन्दी]

श्री शिवराज सिंह चौहान (विदिशा) : सभापति महोदय, वर्तमान रेल मंत्रीजी ने यह पांचवां बजट पेश किया है। लगातार पेश किए गए इस पांचवे बजट में न कहीं कोई गति है, न दिशा है, न योजनाएं हैं, और न ही नई कल्पना है। इस बजट में केवल चुनाव की शक्ल दिखाई दे रही है। इसलिए चुनाव को ध्यान में रखकर रेल मंत्रीजी बरोजगारों पर मेहरबान हुए हैं और इण्टरव्यू कार्ड दिखाने के बाद उनके किराये में 50 प्रतिशत की जो छूट दी है, उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ।

इस बार दूसरे दर्जे के यात्री किराये में, यह बात सही है कि कोई वृद्धि नहीं हुई, चुनावों को ध्यान में रखकर उन्होंने यह वृद्धि नहीं की लेकिन इसके पहले चार सालों में चार बजटों में 4595 करोड़ रुपये का बोझ गरीब जनता पर डालकर वह उनकी जेब खाली कर चुके हैं और अब यह कह रहे हैं कि इस बार उन्होंनें दूसरे दर्जे के किराये में कोई वृद्धि नहीं की। यह बात सही है कि रेल किराये में तो उन्होनें वृद्धि नहीं की लेकिन माल भाड़े में सात प्रतिशत वृद्धि की है और इस वृद्धि का सीधा-सीधा असर आम जनता पर पड़ेगा। एक नया पैसा अगर माल भाड़े में बढ़ता है तो आम जनता तक पहुंचते-पहुंचते कम से कम 10 पैसे की वृद्धि हो जाती है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि माल भाड़े में वृद्धि की आवश्यकता क्या थी। इसके पहले भी रेल अपने माल को ढोने के लक्ष्य को पूरा नहीं कर पाई। आपसे माल ढुलवायेगा कौन, क्योंकि आप न तो समय पर माल लदवाते हैं, न आप समय पर रेलवे वैगन देते हैं। रेलवे के वैगन देने में भयंकर भ्रष्टाचार होता है। कई जगह 2-2, 3-3, 4-4 महीने तक लोगों को रेलवे वैगन के लिए इन्तजार करना पड़ता है। भेजा गया माल रास्ते में चोरी हो जाता है, समय पर माल पहुंचता नहीं है, लादने में पैसे देने पड़ते हैं, छुड़ाने के पैसे देने पड़ते हैं।

मैं कांडला का एक उदाहरण देना चाहता हूँ। माननीय अटलजी, नेता प्रतिपक्ष कुछ दिन पहले कांडला गये थे। कांडला में बड़ी मात्रा में उद्योग चलता है और वहां के छोटे छोटे 50 हजार के लगभग लोग अनुसूचित जाति के, जनजाति के नमक बनाने के व्यवसाय में लगे हुए हैं। उनको रेलवे वैगन की आवश्यकता अपने नमक को दूरस्थ इलाके में भेजने के लिए पड़ती है लेकिन 6-6 महीने कई बार रेलवे वैगन के लिए इन्तजार करते रहते हैं और कई बार वर्षा के कारण उनका टनों नमक नष्ट हो गया है। वह मांग कर रहें है, उन्होंने अटलजी से भी मांग की कि कम से कम उन्हें तो रेलवे वैगन समय पर उपलब्ध करवाये जायें। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से निवेदन करता चाहता हूँ कि माल ढोने में इस तरह की जो विसंगतियां, अनियमितताऐं और भ्रष्टाचार व्याप्त हैं, उसे वह अगर दूर कर दे तो सात परसेण्ट उनको माल भाड़ा बढ़ाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

इस रेल बजट में मध्य प्रदेश की घोर उपेक्षा हुई है। मुझे समझ में नहीं आता कि रेल मंत्रीजी मध्य प्रदेश से क्यों चिढतें हैं। पिछले साल भी, 1994 में उन्होंने 12 रेलगाड़ियां चलाई। उन 12 नई रेलगाड़ियों में से एक भी नई रेलगाड़ी मध्य

प्रदेश में नहीं चलाई। 1995 में भी 19 रेलगाड़ियां चलाई गईं, लेकिन मध्य प्रदेश के लिए एक भी नई रेलगाड़ी उन्होंने नहीं दी। मध्य प्रदेश क्षेत्रफल की दृष्टि से देश का सबसे बड़ा प्रदेश है, सात करोड़ लोग मध्य प्रदेश में निवास करते हैं। कई वर्षों से मध्य प्रदेश की जनता मांग कर रही है, मध्य प्रदेश का बस्तर जिला क्षेत्रफल में केरल से भी बड़ा है, उस बस्तर जिले को दिल्ली-राजहरा से जोड़ने के लिए वर्षों पूर्व सर्वे हुआ है। माननीय रेल मंत्रीजी केवल नई रेलवे लाइन डालने के लिए आश्वासन देते है लेकिन वहां कोई काम प्रारम्भ नहीं हुआ है। इसी तरह गोधरा देवास रेलवे लाइन, ललितपुर, खजुराहों, महोबा, सीधी, सिंगरौली रेलवे लाइन, बस्तर, सरगुजा, अम्बिकापुर नई रेलवे लाइन डालने का रेल बजट में कोई जिक्र नहीं है। जहां तक नई रेलवे लाइन के सर्वे का मामला है, हम लोग कई वर्षों से मांग कर रहे हैं, जब माननीय माधवराव सिंधिया जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने घोषणा की थी, इन्दौर, खातेगांव, नस्लागंज, बुधनी से होकर बाड़ी, बरेली और जबलपुर तक एक नई रेलवे लाइन डालने के लिए सर्वे किया जायेगा, लेकिन इस रेल बजट में उस सर्वे का भी कोई जिक्र नहीं है। सलामतपुर से रायसेन, गैरतगंज, बेगमगंज और सागर होकर एक नई रेलवे लाइन के सर्वे की बात भी मध्य प्रदेश की जनता कर रही है। इस रेलवे लाइन का सर्वे का भी माननीय मंत्रीजी ने कोई जिक्र नहीं किया है।

जहां तक आमान परिवर्तन का सवाल है, कई रेलवे लाइनों का आमान परिवर्तन मध्य प्रदेश में होना है लेकिन गोंदिया से जबलपुर रेलवे लाइन को बड़ी रेलवे लाइन में बदलने के काम में भी कोई प्रगति नहीं हो रही है।

जहां तक नये स्टाप का सवाल है, मेरे अपने संसदीय क्षेत्र में मण्डीदीप एक औद्योगिक क्षेत्र है। वहां कम से कम 50 हजार लोग रोज अप डाउन करते है। वहां 500 औद्योगिक इकाईयां हैं, वहां केवल एक पैसेंजर गाड़ी रुकती है। वहां की जनता वर्षों से मांग कर रही है कि पठानकोट और दक्षिण एक्सप्रैस तो कम से कम वहां रोकी जाय। पिछले दिनों 18 दिन तक वहां जबरदस्त आन्दोलन हुआ। 10 तारीख को वहां रेल रोको आन्दोलन था, मैं खुद वहां गया, मैंने उनको रोका। उस इलाके के लोग वहां आये, मैंने रोककर उन्हें आश्वस्त किया कि आप रेल मंत्रीजी से चर्चा हो जाने दीजिए और उसके बाद भी अगर रेल नहीं रुकती है तो फिर हम आन्दोलनात्मक कदम उठाऐंगे, क्योंकि केवल हंगामा खड़ा करना हमारा मकसद नहीं है, इसलिए हमने रेलवे का वहां चक्का जाम नहीं होने दिया और उन्हें आश्वस्त किया। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्रीजी से निवेदन करना चाहता हूँ कि इतने बड़े औद्योगिक क्षेत्र के लिए वह दादर अमृतसर एक्सप्रैस और दक्षिण एक्सप्रैस, इन दोनों ट्रेनों का ठहराव का मेरा प्रस्ताव स्वीकार करें। ऐसे ही गुलाबगंज में दादर अमृतसर एक्सप्रैस 1966-67 में रुकती थी। इसके बाद से वहां की जनता कई बार आन्दोलन कर चुकी है। मैं भी वहां प्रदर्शन कर चुका हूँ।

कई दिनों तक धरना चला था लेकिन इसके बावजूद भी गुलाबगंज में दादर-अमृतसर एक्सप्रेस को स्टाप नहीं दिया गया। ऐसे ही विदिशा में महामाया एक्सप्रेस को रोकने की मांग कई वर्षों से वहां की जनता कर रही है लेकिन इस मांग को अभी तक पूरा नहीं किया गया हैं।

विदिशा पर्यटन की दृष्टि से अत्यन्त महत्वपूर्ण स्थल है। वहां महामाया एक्सप्रेस को रोकने की मांग आज तक मंत्री महोदय ने स्वीकार नहीं की है। हमने इसके बारे में पत्र भी भेजा लेकिन उनके सैक्रेटरी का उत्तर आ जाता है कि फलां-फलां गाड़ियां वहां रुकती हैं, अतः इसकी आवश्यकता नहीं है। मेरे आसपास के क्षेत्रों में अनेक रेलगाड़ियों को अनेक स्टाप दिये गये। बासौदा में झेलम एक्सप्रेस और शिप्रा एक्सप्रेस और बुदनी तथा ओबेदुल्लागंज में दक्षिण एक्सप्रेस को रोकने की मांग बरसों से वहां की जनता कर रही है लेकिन मंत्री महोदय ने अब तक हमारी न्यायोचित मांग स्वीकार नहीं की है। मंत्री महोदय से बड़ी विनम्रतापूर्वक निवेदन है कि वह मध्य प्रदेश के साथ सौतेला व्यवहार करना छोड़ दें। उन्होंने दक्षिण में अनेक गाड़ियां चलायी। हमें कोई आपत्ति नहीं है लेकिन कम से कम मध्य प्रदेश को वाजिब हक दें। मध्य प्रदेश के पिछड़े इलाकों को नई रेल लाइन से जोड़ने का जो प्रस्ताव मध्य प्रदेश की जनता की तरफ से आया है और जिस के बारे में हमने भी पत्र लिखे हैं, उनको आप स्वीकार करें। बरसों से आन्दोलित जनता जायज मांगों को पूरा करने की जो मांग कर रही है, उनको आप पूरा करें। इसी के साथ बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

***श्री हाराधनराय** (आसनसोल) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं आपको इस बात के लिए धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया है। मैंने पहले ही रेल बजट पर कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं। लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत किये गये बजट के संबंध में कुछ और बाते कहना चाहता हूँ। पहली बात यह है कि मेरे क्षेत्र में सरकारी तथा गैर-सरकारी बहुत सी वैगन फैक्ट्रियों है। मुझे यह कहना चाहिए कि ये वैगन फैक्ट्रियों केवल मेरे ही क्षेत्र में नहीं हैं बल्कि सम्पूर्ण पश्चिमी बंगाल में हैं। और यहां तक कि पश्चिमी बंगाल से बाहर भी है। इन फैक्टियों में विशेषरुप से सरकारी क्षेत्र की फैक्ट्रियों को कोई आदेश नहीं मिल रहे हैं। इसलिए वे बंद होने की स्थिति में पहुंच गयी है कर्मकारों को वेतन नहीं मिल रहा है और उन्हें सुविधाओं तथा अवसरों से वंचित किया जा रहा है। यद्यपि आठवीं पंचवर्षीय योजना में वैगन तैयार करने का प्रस्ताव था। लेकिन अब वैगन बनाने की संख्या घटा दी गई है। इसके परिणामस्वरुप फैक्ट्रियाँ स्वाभाक्कि रुप से आर्डर न मिलने के कारण बंद हो जायेगी। महोदय आपके माध्यम से मैं तत्काल रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे वैगनों के निर्माण के लिए आर्डर दे जिससे कि फैक्ट्रियों में काम होना बंद न हो सके। मजदूरों, देश और फैक्ट्रियों के सुचारु कार्य कारण को ध्यान में रखते हुए, रेल मंत्री महोदय वैगनों का आयात करने की बजाय, इन फैक्ट्रियों को वैगनों का निर्माण करने के आदेश दे। मेरे क्षेत्र में चितरंजन रेलइंजन कारखाना है। पहले यह शिकायत की जाती थी कि मजदूर कार्य नहीं करते हैं। कार्य करने की भावना की पूर्ण कमी थी। उन्होंने इस वर्ष 135 इंजन तैयार किये हैं। 2000 तक उनसे 200 रेल इंजनों का निर्माण कराये जाने की अपेक्षा है। अब रेल मंत्रालय के अनुसार 117 पर्याप्त होंगे। 135 इंजनों को निर्माण किये जाने की कोई आवश्यकता नहीं है। इसलिए इंजनों के लिए दिये गये आदेश को कम कर दिया है क्योंकि इंजनों का बाहर से आयात किया जा रहा है। कर्मकारों तथा फैक्ट्रियों के हित में मैं आयात करने का विरोध करता हूँ इजिनों का निर्माण करने का आदेश चितरंजन इंजन कारखाने का दिया जाना चाहिए क्योंकि उनके पास इंजिनों का निर्माण करने के लिए पर्याप्त क्षमता है। 150 इंजनों के आदेश को बढ़ाकर 200 का कर दिया जाना चाहिए। उनके पास वर्ष 2000 तक आधुनिक प्रौद्योगिकी की सहायता से 200 इंजनों का निर्माण करने की प्रतिस्थापित क्षमता है उनकी 6000 अश्वशाक्ति के इंजन बनानें की क्षमता है। इस समय वे 5000 अश्वशक्ति के इंजनों का निर्माण कर रहे हैं। महोदय, मैं यह भी बताना चाहता हूं कि मेरा क्षेत्र एक औद्योगिक क्षेत्र है आसनसोल में कोयला खान हैं तथा वहां विभिन्न प्रकार की फैक्ट्रियाँ तथा उद्योग हैं और इस प्रकार वहां के लिए भी भारी संख्या में वैगनों की आवश्यकता है।

*मूलरूप से बंगला में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

मैं एक और मुद्दा उठाना चाहता हूँ मैंने रेल मंत्री महोदय के साथ भी बातचीत की है और रेलवे बोर्ड को भी अनेक पत्र लिखे हैं कि आसनसोल पर उस राजधानी एक्सप्रेस को रुकने की व्यवस्था की जाये जो बारास्ता पटना जाती है राजधानी एक्सप्रैस मधुपुर रुकती है। लेकिन मेरे क्षेत्र के लोगों की सुविधा के लिए इसे आसनसोल पर भी रोका जाना चाहिए। हमारे लिए आसनसोल से दिल्ली के लिए कोई नियमित राजधानी रेलगाड़ी नहीं है। हमें दिल्ली आने के लिए धनबाद या हावड़ा जाना पड़ता है। केवल एक ही राजधानी एक्सप्रेस जो उड़ीसा जाती है आसनसोल में रुकती है। अन्यथा कोई भी राजधानी एक्सप्रेस वहां नहीं रुकती है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि वे हमारी कठिनाइयों पर विचार करें और आसनसोल पर राजधानी एक्सप्रैस के रुकने की व्यवस्था करवायें। महोदय, दूसरी बात यह है कि हमारे लिए रानीगंज से दिल्ली के लिए कोई रेलगाड़ी नहीं है। मैंने अनेकों बार अनुरोध किया है कि कालका और पूर्व एक्सप्रैस रानीगंज अवश्य रुकनी चाहिए। हम दिल्ली से रानीगंज रेल द्वारा नहीं जा सकते हैं। इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि कालका और पूर्व एक्सप्रैस के रानीगंज पर स्टापेज होने चाहिए ताकि दिल्ली से रानीगंज के लिए यात्रा करना आसान हो जाये। पहले 11 अप रेलगाड़ी थी। अब उस रेलगाड़ी को हटा लिया गया है।

पश्चिम बंगाल की विधानसभा में दो बार एक सर्वसम्मत प्रस्ताव पारित किया गया था कि आसनसोल और वर्दमान को एक उपनगरीय रेलवे घोषित किया जाये। लेकिन ऐसा अभी तक नहीं हो पाया है। वहां दो जोडे एमईएमयू है। हम आसनसोल और वर्दमान और वर्दमान आसनसोल के बीच और आधिक एमईएमयू चाहते हैं। वर्दमान क्षेत्र को उपनगरीय क्षेत्र घोषित किया जाये।

इसके अतिरिक्त हमारे क्षेत्र में जितने भी प्लेटफार्म हैं वे सभी नीचे हैं जिससे बुजुर्ग और बच्चों को रेलगाडियों में चढनें में बहुत परेशानी होती है यात्रियों की सुविधा के लिए प्लेटफार्मों को ऊंचा किया जाना चाहिए। बहुत से प्लेटफार्मों पर शैडों, बिजली, प्रतीक्षालयों और पेयजल की व्यवस्था नहीं है। वर्दमान से धनबाद और वर्दमान से मधुपुर तक प्लेटफार्मों की यही दशा है।

इन प्लेटफार्मों को ऊंचा किया जाना चाहिए और उन पर शैड, बिजली, प्रतिक्षालयों और पेयजल की व्यवस्था की जानी चाहिए। दूसरी बात जिसके बारे में मैं बताना चाहता हूँ वह यह है कि यद्यपि आसनसोल एक औद्योगिक क्षेत्र है, आवश्यक आधारभूत ढांचे की कमी है इसे एक अतिरिक्त जिले की मान्यता दे दी गई है। वहां मंडलीय रेलवे प्रबंधक का कार्यालय है यद्यपि यह एक अतिरिक्त जिला है, स्टेशन पर लोगों के लिए कोई सुविधाएं नहीं हैं। वहां शैड प्रतीक्षालय और रिटायरिंग रूम की ठीक प्रकार के नहीं हैं और वहां पर्याप्त पेयजल की व्यवस्था नहीं है यदि कोई व्यक्ति स्टेशन पर रुकना चाहे तो वहां ठहरने की सुविधा नहीं हैं मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि कृपया वे इस बात को देखे और वहां वे सभी अपेक्षित सुविधाएं उपलब्ध करवायें जो ऐसे बड़े स्टेशनों पर उपलब्ध की जाती हैं। आसनसोल का विकास किया जाये तथा साथ ही साथ वहां के स्टेशन का भी विकास किया जाये तथा उसका आधुनिकीकरण भी किया जाये ताकि हमारे क्षेत्र की जनता को लाभ हो सके। शीघ्र ही शुरु की जाने वाली प्रस्तावित शताब्दी एक्सप्रैस के रानीगंज, दुर्गापुर और आसनसोल पर रुकने की व्यवस्था होनी चाहिए। बर्दमान स्टेशन की हालत भी बहुत बुरी है। वर्दमान स्टेशन के विकास का कार्य भी शुरु किया जाना चाहिए।

इसके अतिरिक्त मैं फेरीवाले विक्रेताओं के बारे में भी कुछ बात कहना चाहता हूं जो स्वतः नियोजित हैं तथा छोटा व्यापार करते हैं। उनको लाइसेंस दे दिये जाने चाहिए ताकि जिससे वे ठीक प्रकार कमा सकें। वे पुलिस की दया पर निर्भर रहते आ रहे हैं। पुलिस उनकी वस्तुओं की लूट लेती है उनकी पिटाई करती है और जिससे उनका बहुत नुकसान होता है। इस पर विचार किया जाना चाहिए ताकि छोटे व्यापारी और फेरीवाले अपनी जीविका बिना किसी कठिनाई के कमा सकें।

महोदय रेल विभाग में कोई भर्ती नहीं हुई है रिक्त पदों को भरा जाना चाहिए। अनुसूचित जातियों/जनजातियों को बकाया कोटा को भरा जाना चाहिए क्योंकि इसमें बहुत बकाया है। जिन लोगों को छंटनी करके बहुत समय से निकाल दिया गया है उन्हें बहाल किया जाना चाहिए। यह मेरी मांग है बहुत से लोगों की लोको आन्दोलन के दौरान छटनी कर दी गई थी। उन्हें वापस बुलाया जाये और उन्हें तत्काल बहाल किया जाये। यह मेरी मांग है इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और आप को धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

श्री संतराम सिंगला (पटियाला) : सभापति महोदय, मैं आपका इस बात के लिए आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट के ऊपर बोलने का समय दिया है। सबसे पहले मैं रेल मंत्री महोदय को अपने गत तीन या चार वर्षों के कार्यकाल में सराहनीय कार्य करने के लिये बधाई देता हूँ भले ही यह कार्य कोंकण रेलवे परियोजना का हो, या यात्रियों पर कोई अतिरिक्त बोझ न डालने का, चाहे काश्मीर को रेल मार्ग से जोडने का हो या मीटरगेज को बड़ी लाइन में बदलने से सम्बधित हो। मैं वास्तव में यह महसूस करता हूँ कि इस संबंध में रेल मंत्री महोदय ने बहुत प्रयास ाकये हैं।

लेकिन महोदय, मैं आपको यह बताना चाहता हूँकि पंजाब को बिल्कुल अनदेखा किया गया है। यहाँ तक कि स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद से पंजाब में एक इंच भी लम्बी रेलवे लाइन नहीं बिछायी गयी है। पंजाब भारत को रोटी देने वाला है। यह भारत की दाहिनी भुजा है। इसने राष्ट्र के निर्माण में तथा राष्ट्र के पुनःनिर्माण में बहुत योगदान दिया है। लेकिन जहाँ तक रेलवे का संबध है इसको पूरी तरह अनदेखा किया गया है। मैं हर बार रेल मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड के सभापति की जानकारी में यह बात लाता रहा हूँ कि पटियाला और जाखल और पटियाला और नरवाना के मध्य एक रेल लाइन सम्पर्क की आवश्यकता है। मैं इस मांग को सभी मंचों पर उठाता आ रहा हूँ सरकार पर दबाव भी डालता आ रहा हूँ कि इस क्षेत्र के विकास के लिए इस सम्पर्क रेलवे लाइन की बहुत आवश्यकता है और इससे पंजाब और हरियाणा दोनों को लाभ होगा। अभी यह क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है। इस सम्पर्क रेलवे लाइन से इस क्षेत्र के उद्योग, व्यापार और वाणिज्य की उन्नति होगी। और इससे रोजगार के बहुत अवसर भी पैदा होगें।

मैंने पिछली बार जब इस मांग को संसद सदस्यों की औपचारिक परामर्श दात्री समिति में उठाया था, उत्तरी रेलवे जोन, रेलवे बोर्ड के सभापति इस बात के लिए सहमत थे कि सर्वेक्षण कार्य शुरु किया जायेगा। मैं रेल मंत्री महोदय का आभारी हूँ कि उन्होंने इस वर्ष के बजट में यह घोषणा की है कि पटियाला-जारवला-नरवाना नई रेलवे लाइन के लिए सर्वेक्षण कार्य शुरु किया जायेगा क्योंकि इस क्षेत्र में कोई भी व्यक्ति नई एकक स्थापित करने के लिए आगे नहीं आ रहा है। इसके अतिरिक्त यह क्षेत्र आर्थिक रूप से भी महत्वपूर्ण है। लेकिन जब कभी मैंने रेलवे लाइन के इस मुद्दे को उठाया है। मुझे यह कहा गया है कि वित्तीय कठिनाई के कारण, भारत सरकार इस कार्य को नहीं ले सकती है मैं यह उल्लेख करना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र के लोगों में भारी असंतोष तथा अशांति हैं क्योंकि वे इस सम्पर्क रेलवे लाइन की स्वतंत्रता के बाद से मांग करते आ रहे हैं। मैं आप से यह जोर देकर कहता हूँ इस कार्य को शुरू किया जाये। यदि सरकार इस कार्य को एक साथ पूरा नहीं कर सकती है तो वह इसे चरणों में शुरू करें। पहले चरण में पटियाला और समाना को रेलवे लाइन से जोड़ा जाये। और दूसरे चरण में शेष कार्य को पूरा किया जा

सकता है। अथवा विकल्प के रूप में मैं यह सुझाव दूंगा कि इस कार्य के करने के लिए निजी कम्पनियों को आमंत्रित किया जाये। अन्य देशों से निविदाएं मंगाई जाये। जनता अब आगे धनराशि की कमी के बहाने के बारे में सुनना पसंद नहीं करेगी। उनका धैर्य समाप्त होता प्रतीत होता है। उन्होंने वास्तव में यह विश्वास करना शुरू कर दिया है कि आगे आने वाले वर्षों में इसका हो पाना सम्भव नहीं होगा। यह सर्वेक्षण कार्य, जिसका रेल बजट में उल्लेख किया गया है, लगभग 20 वर्ष पहले भी किया गया था। लेकिन अभी तक कोई ठोस कार्य नहीं किया गया है। यह केवल अभी कागजों में है। मैंने कुछ विकल्पों का सुझाव दिया था लेकिन मैं निश्चित रूप से यह अनुरोध करता हूँ कि सर्वेक्षण कार्य, भूमि अर्जन इस वर्ष किया जाना चाहिए। इससे मेरे क्षेत्र के लोगों को संतोष होगा। चूंकि हम अपने सभी उपायों को समाप्त कर चुके हैं और चूंकि मेरे क्षेत्र के लोग बहुत उत्तेजित हैं, मुझे डर है कि कहीं वे धरना और हडताल न कर बैठें क्योंकि यह सम्पर्क रेलवे लाइन उनके लिए बहुत महत्वपूर्ण है।

दूसरे मैं यह भी अनुरोध करता आ रहा था कि राजपुरा और चंडीगढ को रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाये। मुझे कहा गया है कि इस बजट में कुछ धनराशि की व्यवस्था की गई है। मुझे विभाग द्वारा सूचित किया गया है कि राजपुरा-चंडीगढ़ रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कार्य पहले ही पूरा कर लिया गया है। लेकिन अभी तक कोई कार्य शुरू नहीं हुआ है। मुझे यह भी पता लगा है कि विभाग का राजपुरा चंडीगढ को बारास्ता शम्भू जोडने का प्रस्ताव है। यह धनराशि की मात्र बरबादी होगी। मैं यह सुझाव देना चाहूँगा कि राजपुरा और चंडीगढ बहुत छोटे रूट से रेल मार्ग द्वारा जोडा जाए। मैंनें यह प्रश्न सितम्बर 1994 को हुई परामर्शदात्री समिति की बैठक में भी उठायी थी। इसलिए मैं, रेल मंत्री महोदय से जोर देकर कहता हूँ कि राजपुरा और चंडीगढ को कम से कम फासले की रेलवे लाइन से जोड़ा जाये। इस बारास्ता शम्भु जोडने से केवल धन की बरबादी होगी। और उससे लिए ठोस समयबद्ध कार्यक्रम बनाया जाये जिससे इस रेलवे लाइन का वास्तव में निर्माण हो सके।

7.00 म०प्र०

महोदय, मेरा संसदीय चुनाव क्षेत्र पटियाला है, और पटियाला एक महत्वपूर्ण स्थान है और यह पंजाब की दूसरी राजधानी है। वहां भारत सरकार तथा पंजाब सरकार के बहुत से कार्यालय हैं। इसे सेटेलाइट शहर भी घोषित किया गया है वहां उत्तरी क्षेत्र सांस्कृतिक केन्द्र डी.सी. डब्ल्यू, राष्ट्रीय खेल संस्थान, पंजाब विश्वविद्यालय, आदि अनेक महत्वपूर्ण कार्यालय हैं लेकिन इस शहर के लिए कोई समुचित रेल सुविधा नहीं है। मैं यह सुझाव देना चाहूँगा कि ऊंचाहार एक्सप्रैस जो अम्बाला और इहालाबाद के मध्य चलती है तथा यह अम्बाला से सायं 5.20 बजे छूटती है, यह पटियाला से आरम्भ हो या वहीं आकर समाप्त हो। इसके लिए पटियाला रेलवे स्टेशन पर टर्मिनल की सुविधाएं उपलब्ध करनी होंगी। चूंकि धुलाई लाइन वहां नहीं है इसलिए इस रेलगाड़ी को पटियाला से शुरू किये जाने में कठिनाई है। नये अनुदेशों के अनुसार रेलगाड़ी के 2500 किलोमीटर चलने के पश्चात अनुरक्षण करना पडता है चूँकि दोनों तरफ से पटियाला और इलाहाबाद के मध्य लगभग 1100 किलोमीटर की दूरी है रेलगाड़ी को पटियाला से शुरू तथा पटियाला पर समाप्त किया जा सकता है। सिर्फ इसके लिए केवल प्रशासनिक अनुदेश जारी करने पड़ेंगे। और इसके लिए कोई अतिरिक्त खर्च भी नहीं करना पड़ेगा। ब्लकि इससे रेल विभाग को आमदनी ही होगी।

दूसरी बात यह है कि मैं मंत्री महोदय पर यह दबाव डालकर कहना चाहूँगा कि पटियाला और नई दिल्ली के मध्य एक नई इंटर-सिटी एक्सप्रैस रेलगाड़ी शुरू की जाये क्योंकि यहां बहुत भीड़-भाड़ होती है। पटियाला विकासशील शहर है और पेप्सू राज्य का केन्द्र है। पूरे क्षेत्र में सड़क मार्ग का भी कोई नेटवर्क नहीं है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि नई दिल्ली से पटियाला के लिए एक नई रेलगाड़ी शुरू की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त पटियाला रेलवे स्टेशन में भी कोई सुधार नहीं किया गया है। पटियाला एक रियासत थी यदि आप वहां जाते हैं तो आप को पता लगेगा कि वहाँ एक रुपया भी खर्च नहीं किया गया है स्टेशन का स्वरूप गत सुधार और कम्प्यूटरीकृत बुकिंग जैसी आधुनिक सुविधाएं पटियाला स्टेशन पर उपलब्ध कैरायी जायें। यात्री शैडों को बढाये जाने की आवश्यकता है और समुचित यात्री सुविधाएं भी उपलब्ध की जानी चाहिए। इसके बाद, वापसी यात्रा बुकिंग सुविधाएं भी पटियाला पर उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

फिर महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री महोदय की जानकारी में यह लाना चाहूँगा कि जब भी नई रेलगाड़ियां शुरू की जाये, वे हमेशा जी.टी. रोड मार्ग से चलाई जाये अर्थात जालंधर-लुधियाना, राजपुरा-अम्बाला छावनी और इस लाइन पर बहुत सी रेलगाडियां हैं। मैं यह भी सुझाव देना चाहूँगा कि कुछ रेलगाडियों के मार्ग को भी लुधियाना से वारास्ता मलेरकोटला-धुरी-नाभा-पटियाला-राजपुरा बदला जाये ताकि इस क्षेत्र की उपेक्षा न की जा सके तथा रेल सेवा के उचित क्षेत्रीय संतुलन को बनाये रखा जा सके।

महोदय, जम्मू-मद्रास जनता एक्सप्रैस जो आजकल हफ्ते में तीन बार चलती है, उसे यात्रियों की भीड़-भाड़ को कम करने के लिए प्रतिदिन चलाया जाये। इस क्षेत्र के लोगों की यह बहुत बड़ी मांग है कि इसे प्रतिदिन चलाया जाये।

इसी प्रकार राजपुरा भी पंजाब का एक महत्वपूर्ण शहर है और यह औद्योगिक रूप से विकसित शहर भी है यहां से अम्बाला और पटियाला दोनों 25 किलोमीटर की दूरी पर हैं। हाल के वर्षों में इसका महत्व बहुत बढ़ा है। सरकार का यह विचार है कि राजपुरा में एक ड्राई पोर्ट स्थापित किया जाये। श्री राम ग्रुप जैसी बहुत सी बड़ी औद्योगिक एकर्के भी वहां अपनी उद्योग स्थापित कर रही हैं। इसके अतिरिक्त यह एक जंक्शन स्टेशन है जो पटियाला-धुरी-बरनाला-भटिंडा-मलेरकोटला की ओर तथा दूसरी ओर सरहिंद-लुधियाना-अमृतसर-नांगल बांध आदि के लिए जाने वाले यात्रियों के लिए एक टर्मिनल के रूप में कार्य करता है। चूंकि इस समय राजपुरा रेलवे स्टेशन पर बहुत कम रेलगाड़ियां उपलब्ध होती हैं, भारी संख्या में यात्रियों को दिल्ली और अमृतसर के लिए रेलगाड़ी पकड़ने के लिए नाभा-पटियाला-धुरी-बरनाला-मलेरकोटला के रास्ते से अम्बाला छावनी आना पड़ता है क्योंकि कुछ रेलगाड़ियां राजपुरा पर नहीं रुकती है। इसलिए मैं सरकार पर जोर डालकर यह कहना चाहूँगा कि अमृतसर-नई दिल्ली की शताब्दी एक्सप्रैस की राजपुरा में ठहरने की व्यवस्था की जाये। फिर शाने-पंजाब एक्सप्रैस के लिए राजपुरा में ठहरने की व्यवस्था की जाये।

महोदय, शेख बाबा फरीद एक महान सूफीं संत थे और मैं यह अनुरोध करूँगा कि उनकी याद में उनके नाम से एक एक्सप्रैस रेलगाड़ी दिल्ली और फिरोजपुर के मध्य चलाई जाये।

फिर मैं, एक अन्य बात भी आपकी जानकारी में लाना चाहता हूँ पंजाब के भटिंड़ा और रोपड़ के ताप बिजली संयंत्र कोयले की कमी का सामना कर रहे हैं। इसका कारण यह है कि भारी संख्या में कोयला के लिए रेलवे वैगन उपलब्ध नहीं हैं और धान तथा गर्मी के मौसम में बिजली की आवश्यकता की मांग अगले दो या तीन महीनों में बहुत अधिक हो जायेगी। कोल इंडिया और पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड के लिए रैक उपलब्ध नहीं है इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि वे अधिक रैक उपलब्ध कराए जाने पर विचार करें। ताकि कोयले की कोई कमी न हो सके और विद्युत उत्पादन में भी कोई कठिनाई नहीं हो।

अंत में मैं आपका आभारी होने के साथ-साथ रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि इस बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे लाइन-नई रेलवे लाइन अर्थात— पटियाला-जारवल-और पटियाला-नरवाना को हल्के ढंग से नहीं किया जाये क्योंकि यह इस क्षेत्र के विकास के लिए बहुत महत्वपूर्ण हैं। यहां के लोगों में भारी असंतोष है। यदि कोई वित्तीय कठिनाई है तो आप विदेशों से निविदाएं आमत्रित कर सकते हैं बहुत से बहुराष्ट्रीक आ जायंगे। अभी इस क्षेत्र की ओर कोई भी आकर्षित नहीं हो रहा है क्योंकि वहां अभी संचार सुविधा की कमी है इसलिए वहां कोई उद्योग स्थापित करने के लिए नहीं आ रहा हैं, वहां बहुत बेरोजगारी तथा पिछड़ापन है। इसलिए मैं विनम्रतापूर्वक अनुरोध करता है कि इसे प्राथमिकता के आधार पर लिया जाये।

[हिन्दी]

श्री काशी राम राणा (सूरत) : सभापतिजी, रेल मंत्रीजी ने 1995-96 के रेल बजट में यात्रियों की सुविधा के लिए कोई ठोस कदम नहीं सुझाये हैं। मालभाड़े में 625 करोड़ रुपये का बोझ डालकर मंहगाई बढ़ाने का प्रयत्न किया है। पूरे देश को रेल के बारे में कोई न्याय देने की कोशिश नहीं की है। इसीलिए मैं रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ मैं अपनी बात आगे बढ़ाऊं, इसके पहले मैं उनका धन्यवाद भी करना चाहता हूँ कि उन्होंने हमारे बलसार और अहमदाबाद के बीच जहां यातायात बढ़ता जा रहा है मासिक टिकट होल्डर्स की परेशानियां बढ़ती जा रही है, इसको दूर करने के लिए एमयू टाइप की तीन गाड़ियां चलाने का प्रावधान इस बजट में किया है। जैसे सूरत-बालसार, सूरत-बड़ोदरा और बडोदरा-अहमदाबाद। ये जो तीन गाड़ियां चलेंगी, इससे मुझे लगता है कि पैसेंजर्स की या मासिक टिकट होल्डर्स की परेशानियां बिल्कुल कम तो नहीं होंगी, लेकिन कुछ कम होंगी। इसलिए मैं उनका धन्यवाद करता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि पहली जुलाई से ये तीन गाड़ियां चलेंगी, ऐसी मेरी मांग है।

सूरत शहर इतना बड़ा शहर है जहां पर उत्तर भारत के लाखों लोग बसते हैं उनके आने-जाने के लिए ताप्ती-गंगा एक्सप्रैस सप्ताह में दो दिन चलती है। इतनी बड़ी तादाद में यात्रियों का वाराणसी और सूरत के बीच आना-जाना रहता है। मेरी मांग है कि ताप्ती गंगा एक्सप्रैस को सप्ताह में चार दिन चलाया जाये और वह जो वाराणसी तक जाती है उसे इलाहाबाद होकर चलाये। इस प्रकार की मांग भी हम लोग बार बार करते रहे हैं। जब हमने इस सम्बन्ध में आपको ज्ञापन दिया था तो आपने वादा किया था कि आपकी मांग के बारे में सोचूंगा। लेकिन मुझे दुःख है कि दो तीन साल हो गये, रेल मंत्रोजी ने इस बात को स्वीकार नहीं किया। मैं आशा करता हूँ कि सप्ताह में दो के बजाय यह चार दिन चलेगी और इलाहाबाद होकर आप इसे चलायेगें।

मैं आपको इसके लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने सूरत-वाराणसी के बीच तथा ओका और पुरी के बीच सप्ताह में एक एक बार गाड़ी चलाने की रेल बजट में घोषणा की है। लेकिन मुझे दुःख है कि 1500-2000 किलोमीटर की दूरी इनमें है, ये दोनों गाड़ियां अनारक्षित हैं। वहां पर ट्रेनों में आरक्षण की व्यवस्था नहीं है और इसीलिये मुझे लगता है कि अन-रिजर्व होने के कारण यात्रियों में लड़ाई झगड़ा हो सकता है। इसलिये मेरी प्रार्थना है कि सूरत वाराणसी और ओखा-पुरी के बीच चलने वाली अन-रिजर्वड ट्रेन का कान्सेप्ट गलत है। इससे रेल विभाग को बड़ा नुकसान होने वाला है। मैं मांग करता हूँ कि इस अन-रिजर्वड ट्रेन में रिजर्वड कोचेज लगाये जाये।

सभापति महोदय, सूरत एक बहुत बड़ा औद्योगिक केन्द्र हैं जहां पर बिहार से आये हुये लाखों लोग रहते है। वे कई सालों से मांग कर रहे हैं कि अहमदाबाद-सूरत से एक सीधी ट्रेन पटना चलायी जाये। अभी वहां पर बिहार परिषद के हजारों लोग बाहर निकलकर आये और सड़कों पर खड़े होकर मांग करते रहे कि यह ट्रेन चलायी जाये। मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस पर रेल मंत्री विचार करेंगें।

7.12 म०प०

[श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य पीठासीन हुईं]

सभापति महोदया, इस बार के रेल बजट में व्यवस्था की गयी है गांधीधाम-भुज के बीच में रेल लाईन डाली जायेगी लेकिन रेल मंत्री ने इस बारे में एक कंडीशन लगायी है जिससे यह डाऊट होता है कि यह काम होगा या नहीं? मैं रेल मंत्रीजी से गुजारिश करूंगा कि गांधीधाम-भुज के लिये जो इस रेल बजट में प्रावधान किया गया है, वह केवल घोषणा ही न रह जाये क्योंकि पीछे यह देखा गया है कि 4-5 सालों में इसका अमल नहीं हुआ है। इसलिये इस घोषणा को पूरे किये जाने की मांग करता हूँ।

रेल विभाग में करप्शन बहुत बड़े पैमाने पर है क्योंकि रेल अधिकारियों और कर्मचारियों को जिस तरह से चैक करना चाहिये, वह नहीं होता है। एक गाड़ी अगस्त क्रान्ति राजधानी एक्सप्रेस बम्बई से निजामुद्दीन के बीच में चलती है लेकिन उसमें चेयरकार खाली चलती है लोग अपना टिकट लेकर चलना चाहते हैं लेकिन न जाने ऐसी कौन सी व्यवस्था है कि पैसेंजर्स यात्रा नहीं कर सकते हैं। यह देखा गया है कि अधिकारी और कर्मचारी यात्रियों से पैसा लेकर उनको यात्रा करने देते हैं। मेरी मांग है कि रेल विभाग इस ओर ध्यान दे। इसके साथ ही एक बात यह जुडी हुई है कि अगस्त क्रान्ति राजधानी एक्सप्रेस में सूरत से दिल्ली और दिल्ली से सूरत तक का कोटा बहुत कम है, इसको बढ़ाया जाना चाहिये। दूसरी बात यह है कि जितना सूरत से दिल्ली का कोटा है उतना ही दिल्ली से सूरत के लिये होना चाहिये। इस गाड़ी के निजामुद्दीन तक होने से सब यात्रियों को परेशानी होती है। मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस गाड़ी को नई दिल्ली से बम्बई के लिये चलाया जाये और वापसी पर बम्बई से नई दिल्ली के बीच में चलाया जाये। यह एक प्रेस्टीजियस ट्रेन है जिसके लिए रेल मंत्री जी को विचार करना चाहिए।

सभापति महोदया, पश्चिमी रेलवे का 70 प्रतिशत हिस्सा गुजरात से गुजरता है। हम कई बार मांग करते हैं कि पश्चिमी रेलवे का हैड क्वार्टस बम्बई के स्थान पर अहमदाबाद में रखा जाना चाहिए क्योंकि वहां 70 प्रतिशत कार्यवाही होती है। मैं आशा करता हूँ कि रेल मंत्रीजी अपने जबाव में पश्चिम रेलवे का हैडक्वार्टर बम्बई के स्थान पर अहमदाबाद में करने की घोषणा करेंगे।

सभापति महोदया, रेलवे के कई डिवीजनों की मांग है। इसके लिए कमेटियां बनाई गईं और इसके लिए जो सिफारिशें की गईं, वह मान ली गईं। भोपाल में हुआ, अंबाला में हुआ लेकिन आज अहमदाबाद के बारे में जो हुआ था, उस पर अभी रेल विभाग की ओर से कोई निर्णय नहीं लिया गया है। मेरी मांग है कि अहमदाबाद को रेल डिवीजन का दर्जा दिया जाए।आज जो बंबई से कंट्रोल होता है, उसकी वजह से अगर सूरत और जलगांव, भुसावाल से किसी को कंप्लेण्ट करनी होती है तो उसको चार सौ किलोमीटर दूर बंबई जाना पड़ता है। इसलिए सूरत को डिवीजन का स्टेटस दिया जाए जिससे वह भुसावल और वलसाड़ तक की मांग को पूरा कर सके। इस दिशा में रेल विभाग निर्णय ले।

जैसे हमारे माननीय सदस्य श्री रासा सिंह रावत ने बताया, मैं उस बात से सहमत हूँ कि अहमदाबाद से दिल्ली तक मीटर गेज का ब्राड गेज में कनवर्शन का काम बहुत धीरे चल रहा है। यह काम जल्दी हो इसके लिए रेल विभाग ध्यान दे। हमारी मांग है कि रेल मंत्री यही घोषणा करे कि ब्राड गेज की लाइन कब पूरी

होगी और इसके ऊपर दिल्ली से अहमदाबाद की राजधानी एक्सप्रैस कब चलने वाली है, जिससे हमें लगे कि रेल मंत्री का इस बारे में कोई ठोस कदम उठाने का इरादा है। सूरत से ताप्ती, सूरत से जलगांव तक सिंगल लाइन है। दक्षिण के लिए बहुत सी नयी गाड़ियां शुरू हुई हैं। फिर भी सिंगल लाइन होने की वजह से वहां यात्रियों को परेशानी होती है और गाड़ियां विलंब से चलती हैं। मेरी मांग है कि इस सिंगल ट्रेक का दोहरीकरण किया जाए। मुझे दुख है कि इस साल के रेल बजट में सिर्फ 17 करोड़ रुपया नयी लाइनों के लिए रखा गया है जबकि पिछले साल इसके लिए 147 करोड़ रुपया रखा गया था। यह उचित रकम नहीं है।

सभापति महोदया : कृपया आप अपना भाषण संक्षिप्त करें।

श्री काशीराम राणा : हमारे सूरत और जलगांव का जो आदिवासी इलाका है, इसको डैवलप करने के लिए सिंगल ट्रैक को डबल ट्रैक में कनवर्ट किया जाए। अंत में मैं एक ही बात कहना चाहता हूँ कि अवध एक्सप्रैस का स्टाप बलसाड में दिया जाये क्योंकि वहां उत्तर प्रदेश की ओर जाने वाले बड़ी तादाद में बसते हैं। मंत्रीजी इसकी घोषणा करें।

इन्हीं शब्दों के साथ में आपको धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

श्रीमती केसरबाई सोनाजी क्षीरसागर (बीड) : माननीय सभापति महोदया, मैं रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूँ। मैं अपनी बात मराठी में कहना चाहती हूँ।

[अनुवाद]

*सभापति महोदया, मैं 1995-96 के रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूँ। मैं मराठी में बोलना चाहूँगी। आज की दुनिया में रेलवे का महत्वपूर्ण स्थान है। और विशेषरूप से भारतीय रेल का बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। माननीय मंत्री महोदय ने देश में रेलवे का जाल बिछाने का प्रयास किया है। गेज परिवर्तन, यात्री सुख-सुविधाएं और भाड़ा यातायात ऐसे कुछ क्षेत्र हैं जिनमें भारतीय रेल ने प्रगति की है इन कदमों के उठाये जाने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देती हूँ। माननीय मंत्री महोदय ने द्वितीय श्रेणी के किराये में वृद्धि करने को पूर्णतः वापस ले लिया है। इससे गरीब यात्रियों को राहत मिली है मंत्री महोदय ने बेरोजगार शिक्षित व्यक्तियों को किराये में 50 प्रतिशत की राहत दी है जो साक्षातकार में शामिल होना चाहते हैं। इससे उन गरीब छात्रों को भी राहत मिली है जो रोजगार की तलाश में है।

सभापति महोदया, इस वर्ष तीन नई रेलवे लाइनों की स्वीकृति दी गई है। इनमें से एक रेलवे लाइन अहमदबादनगर-बीड-पराली में पडती है जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। इस रेलवे लाइन की लम्बाई 250 किलोमीटर है जिसके लिए 353 करोड़ रुपये नियत किये गये हैं। इसमें से 1 करोड़ रुपये सर्वेक्षण करने के लिए निर्धारित किये गये हैं।

महोदया, बीड महाराष्ट्र का अत्यंत पिछड़ा हुआ जिला है। इस जिले की आबादी 25 लाख है। इस रेलवे लाइन की गत 50 वर्षों से मांग की जा रही थी। जब से मैं संसद सदस्य चुनकर आई हूँ, मैं गत 15 वर्षों से इसकी मांग करती आ रही हूँ। माननीय रेल मंत्री महोदय, माननीय प्रधान मंत्री श्री नरसिम्हा राव जी, योजना आयोग के उपाध्यक्ष श्री प्रणाव मुखर्जी ने इस रेलवे लाइन को मंजूर कराने में अपनी गहरी उत्सुकता दिखाई। मैं उन सभी का इसके लिए धन्यवाद तथा बधाई देती हूँ, बीड जिला पहली बार रेलवे के नक्शें में स्थान पायेगा। इस जिले को ऐतिहासिक मान्यता भी दी जा रही है। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप इस रेलवे लाइन के कार्य को शीघ्रता से लें।

कोंकण रेलवे परियोजना को भी स्वीकृति मिल गई है और कार्य भी शुरू हो गया है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय और अधिकारियों को धन्यवाद देती हूँ।

मुम्बई-सिद्धेश्वर एक्सप्रैस काफी लम्बे समय से चल रही है। लेकिन यह घाट सेकन्शन से होकर जाती है। इस रेलगाड़ी के इंजिन की क्षमता कम है। तथा आकार छोटा है। सामान्य रूप से इंजिन घाट सेक्न्शन में खराब हो जाता है। रेलगाड़ी को घंटों घाट में प्रतीक्षा करनी पड़ती है रेलगाडी में विलंब हो जाता है। इसलिए इस रेलगाड़ी के लिए अधिक क्षमता का मजबूत इंजिन उपलब्ध किया जाना चाहिए ताकि रेलगाडी देर से न चले और यात्रियों को असुविधा न हो। रेल प्रशासन को इस समस्या की ओर ध्यान देना चाहिए और इस रेलगाड़ी के लिए एक मजबूत इंजिन की व्यवस्था करें।

अहमद नगर रेलवे स्टेशन तीन जिलों को जोड़ता है। इस क्षेत्र से तीन संसद सदस्य आते है। लेकिन अहमदनगर रेलवे स्टेशन पर दिल्ली जाने तथा दिल्ली से वापस आने के लिए आरक्षण उपलब्ध नहीं है। अहमदनगर रेलवे स्टेशन पर निजामुद्दीन गोवा-एक्सप्रैस और कर्नाटक एक्सप्रैस में तीन सीटें आरक्षित होनी चाहिए ताकि हमें यात्रा करना सुविधाजनक हो। वहाँ सैनिक छावनी है। इससे उन व्यक्तियों को भी सहायता मिलेगी जो वहाँ ठहरे हुए होते हैं।

जैसा कि आपने कोंकण रेलवे के सबंध में डिबेंचरों के माध्यम से धनराशि इकटठा करने की अनुमति दी है आप इस सुविधा की अनुमति अन्य नई रेलवे लाइनों के लिए भी दें। लोग डिबेंचर खरीदने के लिए तैयार हैं। इससे नई रेलवे लाइनों के लिए संसाधनों को गतिशील बनाने में भी सहायता मिलेगी और नई रेलवे लाइनों का कार्य भी शीघ्रता से शुरू हो सकेगा।

अभी अभी विपक्ष के एक माननीय सदस्य ने कहा था कि सर्वेक्षण का प्रचार नहीं किया जाना चाहिए। लेकिन मैं महसूस करती हूँ कि यदि सर्वेक्षण का प्रचार किया जाता है तो कार्य जल्दी शुरू होगा और उस क्षेत्र की जनता को यह पता लगेगा कि उनके क्षेत्र में परियोजना का कार्य शुरू हो गया है। लोग इसके बारे में जानने के लिए इच्छुक हैं। इसलिए परियोजना का औपचारिक रूप से उद्घाटन किया जाना चाहिए। अहमदनगर-बीड-पराली रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का प्रचार करना पड़ेगा। मैं मंत्री महोदय से यथाशीघ्र वहाँ आकर इस सर्वेक्षण का उद्घाटन करने का अनुरोध करती हूँ।

"पुरूला" 12 ज्योतिर्लिंगों में से एक है। यह एक धार्मिक महत्व का स्थान है। मैं अनुरोध करती हूँ कि यह रेलवे लाइन 5 वर्षों के भीतर पूरी की जानी चाहिए।

वर्तमान बजट में 7500 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। जो मेरे विचार से बहुत कम है। अनेकों नई परियोजनाएं और गेज परिवर्तन जैसे कार्य शुरू किये जाने हैं। इसके लिए तथा अन्य कार्यों के लिए हमेशा मांग बढ़ रही है। इसलिए कम से कम 10,000 करोड़ रुपये की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि सभी उपयुक्त कार्यों को अविलंब पूरा किया जा सके। हमें भी नई रेलवे लाइनों की स्वीकृति देने में सहायता मिलेगी।

माननीय रेल मंत्री महोदय कर्नाटक के हैं। मैं भी कर्नाटक की हूँ क्योंकि मेरे माता पिता वहीं के रहने वाले हैं। मैंने बार-बार रेल मंत्री महोदय से अनुराध

*मूलरूप से मराठी में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

किया था कि आप अपनी बहन को 'कन्यादान' में अमदननगर-बीड-पराली रेलवे लाइन को छोड़कर कुछ न दें।

माननीय रेल मंत्री महोदय मेरे अनुरोध को स्वीकार करने में बहुत कृपालु रहे हैं। मैं माननीय रेल मंत्री महोदय और उनके अधिकारियों को इस कृपालु उपहार के लिए धन्यवाद देती हूँ। मैं माननीय प्रधान मंत्री श्री नरसिंह रावजी तथा योजना आयोग के उप सभापति श्री प्रणव मुखर्जी को भी धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने इस नई रेलवे लाइन के लिए स्वीकृति दी। इन शब्दों के साथ मैं आपको यह अवसर देने के लिए धन्यवाद देती हूँ और अपना भाषणा समाप्त करती हूँ।

[हिन्दी]

श्री राजेश रंजन उर्फ पप्पू यादव (पूर्णिया) : सभापति जी, रेल बजट पर होने वाली बहस में भाग लेते हुए मैं आपके माध्यम से रेलमंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि बिहार जैसे गरीब राज्य ने कई बार भारत सरकार को रेल मंत्री के रूप में ललित बाबू, केदार पांडे जी और बाबू जगजीवन राम जैसे व्यक्ति दिये हैं, लेकिन बिहार के कई व्यक्तियों के केन्द्र में रेल मंत्री के रूप में रहने के बावजूद मेरे जैसे कई सदस्यों लोगों द्वारा निवेदन करने के बावजूद, अभी यहां कुछ सदस्यों द्वारा राम सेवक जी जैसे व्यक्ति का नाम लिया गया, लेकिन आज तक रेलों के मामले में बिहार राज्य की उपेक्षा की गयी है। बिहार के कई लोगों के बड़े आसन पर बैठने के बावजूद, उत्तर प्रदेश राज्य के बाद देश में बिहार राज्य दूसरे स्थान पर आता है, लेकिन देश का दूसरा राज्य होने के बावजूद, आज तक बिहार जैसे गरीब राज्य की रेलों के मामले में उपेक्षा की जाती रही है।

मैं यहां उत्तरी बिहार से जुडे एक ऐसे स्थान से आता हूं, जो मधेपुरा, सहरसा, सुपौल, अररिया, किशनगंज, कटिहार, पूर्णिया, जो नेपाल और बंगाल के बोर्डर पर पड़ता है और जहां भूपेन्द्र बाबू, बी.पी. मण्डल, धनिक लाल मंडल, जननायक कर्पूरी ठाकुर जैसे व्यक्ति पैदा हुये लेकिन इतने महान व्यक्तियों की कर्मस्थली होने के बावजूद, हमारा दुर्भाग्य रहा है कि मधेपुरा और सहरसा, सुपौल, अररिया, किशनगंज, पूर्णिया जिले को आज के दिन तक भी बिहार की राजधानी से सीधे जोड़ने के लिये रेलगाड़ी की कोई व्यवस्था नहीं की गयी। सही रूप से आजादी मंत्रीजी के कर्नाटक को मिली होगी या जो मंत्री इस पद पर आसीन होगें, उनके घर को आजादी मिली होगी। यह सत्य है कि ललित बाबू जैसे व्यक्ति के इस आसन पर बैठने के बावजूद मधुबनी और सहरसा एवं पूर्णिया, प्रमंडल जैसे जनपद आज तक उपेक्षित रहे हैं, जो मेरा गृह जनपद है। हमारे घर से ललित बाबू का मकान सिर्फ 65 या 70 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है। इस सब के बावजूद उत्तरी बिहार की गरीब जनता राजधानी से सीधे सम्पर्क के लिए लालायित रहती है। हमारी ओर इतनी गरीबी है कि कटिहार से सोनपुर उतर कर, बस में भाड़ा देकर, हमारे गांव के लोग राजधानी आने-जाने से वंचित रह जाते हैं।

सभापति जी, मैं यहां आपके माध्यम से रेल मंत्रीजी के सामने दो-चार सवाल रखना चाहता हूँ। रेल बजट में हमारे बिहार की उपेक्षा की गयी है। इसके साथ-साथ उन दूसरे स्थानों और प्रदेशों की भी उपेक्षा की गयी है जहां जनसंख्या बहुत अधिक है जहां गरीब और पिछड़े लोग हैं। कोई भी नई ट्रेन, कोई भी नई योजना, वर्तमान रेल बजट में बिहार के लिये शामिल नहीं की गयी है।

सभापति महोदया, मैं मंत्री महोदया को बताना चाहता हूँ कि यदि इसी तरह से बिहार की उपेक्षा की गई, तो बिहार के सांसद और बिहार की गरीब जनता आंदोलित होने के लिए बाध्य होंगे। यदि हमारे मंत्री महोदय के मन में जरा सा भी प्यार और भावना बिहार के लोगों के प्रति है, यदि आप सही रूप से गरीबों की सेवा करना चाहते हैं, तो देश में बिहार ही एक ऐसा प्रदेश है जहां गरीबों की संख्या सबसे ज्यादा होती है, लेकिन आप गरीबों के प्रति बिलकुल ध्यान नहीं देते हैं।

महोदया, मैं मंत्रीजी का ध्यान अपने उत्तरी बिहार की ओर दिलाना चाहता हूँ। कटिहार तक तो बड़ी लाइन की व्यवस्था की गई है, लेकिन कटिहार होते हुए पूर्णिया-मधेपुरा-सहरसा-मानसी जो रेलवे लाइन है, जब ललित बाबू थे, तब उनकी रिजीम में बड़ी लाइन की योजना हाथ में ली गई थी लेकिन ललित बाबू के न रहने के बाद, आज तक इस योजना को किसी मंत्री ने और किसी सरकार ने छूने का काम नहीं किया। जनता दल की सरकार बनी, योजना हाथ में ली गई, काम प्रारंभ होता, लेकिन उससे पहले ही जनता दल की सरकार चली गई। आज मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहता हूँ और अपने मंत्री महोदय को बता देना चाहता हूँ कि यदि कटिहार, पूर्णिया और सहरसा होते, हुए जो खगाड़िया तक छोटी लाइन जाती है, एक दो पैसेंजर गाड़ी छोड़कर शायद वहां के लोग लालयित होंगे, कभी राजधानी को देखने के लिए और कभी नार्थ-ईस्ट एक्सप्रैस को देखने के लिए, लेकिन राजधानी की चमक उनको देखने को नहीं मिलती है। राजधानी की चमक कभी पटना होकर दिल्ली होती है, वह भी बिहार की राजधानी पटना होने के बावजूद मात्र तीन दिन ही वह राजधानी पटना को क्रास करती है, लेकिन जो हमारा इलाका है, नार्थ-ईस्ट जैसी ट्रेनों को भी या सीधे राजधानी जाने वाली किसी भी ट्रेन को देखने के लिए आज तक लालायित है। इसलिए मैं आग्रह करूंगा कि बड़ी लाइन की इन योजनाओं को इसी साल के बजट में लिया जाए।

महोदया, मेरा दूसरा आग्रह होगा कि "हरिहरनाथ एक्सप्रैस" जो सोनपुर, बिहार से चलती है, हमारे ही गृह जिले, जहां से हम सांसद हैं, बनमनखी जंक्शन पड़ता है, वहां इस एक्सप्रैस का अंत होता है, लेकिन इस हरिहरनाय एक्सप्रैस में रोजना डकैती पड़ती है। जब भी कभी सुनिएगा, तो पता चलेगा कि सोनपुर के आगे या सोनपुर के पीछे, हरिहरनाथ एक्सप्रैस लूट ली गई। लेकिन आज तक इस ट्रेन में पूर्ण सुरक्षा की व्यवस्था नहीं की गई है। इसलिए मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि हरिहरनाथ एक्सप्रैस, जो बनमनखी जंक्शन से चलती है, पूर्णिया के लोगों को, जो पूर्णिया जंक्शन से ही नेपाल के बार्डर तक जाने वाली रेल है, वहां जोगबनी जंक्शन पड़ता है, जो बार्डर स्टेशन हैं, पूर्णिया क्रास करके कटिहार जाती है। पूर्णिया के लोगों को पटना आने के लिए कटिहार आना पड़ता है और गरीबों के पास इतने पैसे नहीं होते कि वे पहले बस में भाड़ा अदा कर के कटिहार आएं और वहां से रेल पकड़ें। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि हरिहरनाथ एक्सप्रैस को पूर्णिया जंक्शन से चलाया जाए ताकि ऐसे लोग, जो मध्यम वर्ग के किसान हैं, कुछ ऐसे लोग जो चूड़ी, और पान की दुकान कर के, पटना जैसे शहर, यानी बिहार की राजधानी को देखना चाहते हैं, वे पूर्णिया जैसे जंक्शन पर हरिहरनाथ एक्सप्रैस पर चढ़कर सोनपुर तक आ सकें। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि हरिहरनाथ एक्सप्रैस को पूर्णिया, जंक्शन से शुरू किया जाए। ताकि इस ट्रेन से नेपाल एवं बिहार के अररिया, किशनगंज, एवं बंगाल के लोग लाभांवित होंगें।

महोदया, मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान पूर्णिमा के पूर्णियाकोट स्टेशन की तरफ दिलाना चाहता हूँ। दो स्टेशन हैं। एक पूर्णिया जंक्शन और दूसरा पूर्णियाकोट। पूर्णियाकोट पूर्णिया के मध्य में पड़ता है, जो हमारा शहर है, जहां हमारा वकालतखाना है, जहां हमारे जजेज बैठते हैं। जहां सबसे बड़ा कमिश्नर बैठता है, जो सबसे बड़ा शहर है। आज भी आप देखें कि वहां पर किसी भी मां-बहन, बेटी, गरीब या अमीर लोगों के बैठने की व्यवस्था उस प्लेटफार्म पर नहीं है। साथ

ही उस प्लेटफार्म पर एक भी वेटिंग रूम की व्यवस्था नहीं है। यदि हमारी मां-बहन या वेटियों को पेशाब जाने की जरूरत पड़ती है तो शायद उनको इसके लिए झाड़ी में जाना पड़ता है या फिर सरे आम नंगा होना पड़ता है। मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि पूर्णिया कोट के स्टेशन पर एक वेटिंग रूम की व्यवस्था की जाये।

दूसरा मैं यह आग्रह करना चाहूँगा कि कटिहार का कूरसेला स्टेशन, जो कि कटिहार और पूर्णिया के बार्डर पर पड़ता है, कूरसेला से बड़हारा तक की एक योजना आपके पास लंबित पड़ी हुई है, जो कि बड़हारा और बिहारीगंज को टच करती है और वनमनखी व मधेपुरा को भी टच करती है। कूरसेला से बड़हारा तक की लाइन को नई योजना में लाने की योजना है। मैं आपसे कहना चाहूँगा कि वहां ऐसी काई लाइन ही नहीं है। मैं माननीय मंत्री महोदया से आग्रह करूंगा कि यह बहुत महत्वपूर्ण लाइन है जो सीधे मधेपुरा को जोड़ती है अन्यथा कटिहार होकर मधुपुरा तक जाने के लिए 100 किलोमीटर की लम्बी दूरी तय करनी पड़ती है। यदि कूरसेला से वड़हारा तक रेलवे लाइन की व्यवस्था की जाती है तो मैं समझता हूँ कि पौने या आधे घंटे के अंदर हम मधेपुरा या सहरसा की सरहद को छू सकते हैं। साथ-साथ धमदाहा बड़हारा भगनीपुर, बिहारीगंज की जनता कुरसेला आकर पटना के लिए ट्रेन पकड़ सकेगें।

मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि आप इस योजना को निश्चित रूप से लेने का काम करें। कटिहार से जोगबनी नेपाल बार्डर तक एक एक्सप्रैस ट्रेन खुली है जो कि माननीय मंत्री महोदय या भारत सरकार के माध्यम से नई योजना में चलनी शुरू हुई है। उसके बीच में एक शहर कस्बा और जलालगढ़ है जो कि व्यावसायिक का शहर है। अभी आपने बिहार में 5 या 6 जगह पर उद्योग लगानें की योजना वन्नाई है उन 5 में से कस्बा भी एक प्रमुख जगह है जहां कि सरकार ने उद्योग लगाने की घोषणा की है। कस्बा और जलालगढ़ स्टेशन पर जो एक्सप्रैस ट्रेन जोगवनी से कटिहार तक जाती है, वही एक्सप्रैस नेपाल और कटिहार के लिए भी जाती है। आप निश्चित रूप से जलालगढ़ और कस्बा स्टेशन पर उन ट्रेनों को रोकने की व्यवस्था करें।

मैं माननीय सभापति महोदय के सामने एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात रखना चाहता हूँ कि जो ट्रेन कटिहार से लखनऊ के लिए चलती थी वह उत्तरी बिहार के सहरसा, खगड़िया, बेगूसराय, पूर्णिया, मधेपुरा, कटिहार, अररिया व किशनगंज के गरीब लोगों को पंजाब या किन्हीं दूसरे प्रदेशों में ले जाने का काम करती थी, उसे आज से तीन दिन पहले बंद कर दिया गया है। आप बिहार में नई योजनाओं को लाने की वात तो छोडिये, वहां जो भी ट्रेन चलती है, जो योजना लंबित होती है, उसको भी भारत सरकार या माननीय मंत्रीजी के द्वारा बंद कर दिया जाता है। पता नहीं कौन सा सौतला व्यवहार बिहार के साथ किया जाता है। हमारे सांसद, हमारे वड़े साथी शुरू से सदन में बैठे हुए हैं। मैं तो नये सदस्य के रूप में अभी आया हूँ लेकिन मैं माननीय मंत्रीजी से आग्रह करूंगा कि जिन योजनाओं को मैं आपको वताने जा रहा हूँ, वह बहुत महत्वपूर्ण योजनायें हैं।

मैं आपसे आग्रह करूंगा कि जो ट्रेन बंद की गई हैं, उसे बंद न किया जाये। उसे निश्चित रूप से जनहित में चालू रहने दिया जाये। मैं आपके माध्यम से बहुत ही अति महत्वपूर्ण वात कहना चाहता हूँ कि पूर्णिया जंक्शन, जो कि पूर्णिया शहर में है, उसमें एक गुलाववाग मंडी है जो कि व्यावसायियों की सबसे बड़ी मंडी है। विहारी में रांची और रांची के बाद गुलाबबाग ही ऐसी जगह है जहां व्यावसायियों की सवसे वड़ी मंडी है। नेपाल से लेकर बंगाल तक, सहरसा से लेकर कटिहार तक के व्यवासायी व सहरसा, अररिया, किशनगंज के किसान और मजूदर गुलाबबाग मंडी से लाभान्वित होते हैं। गुलाबबाग और पूर्णिया शहर की दूरी सात किलोमीटर हैं सात किलोमीटर के बीच मे रेलवे लाइन पड़ती है। गेट बन्द हो जाने के कारण लोगों को बहुत परेशानी होती है, या तो व्यवसायियों को लूट लिया जाता है या क्रिमिनल्स द्वारा किसी की हत्या कर दी जाती है। सबसे बड़ा दुर्भाग्य यह है कि इतने बड़े जाम को दूर करने में पुलिस को भी तीन घंटे लग जाते हैं और जब तक जाम खुलता है तब तक दूसरी ट्रेन आ जाती है। यह हमारे लिए सबसे महत्वपूर्ण योजना है। यह आपके तहत लंबित है, इसे आप करना चाहते हैं लेकिन आज तक आपने इसे किया नहीं है। गुलाबबाग और पूर्णिया की सड़क पर एक पुल की व्यवस्था कर दी जाए ताकि वहां के गरीब और व्यवसायियों को राहत मिल सके। सहरसा, जहां से ललित नारायण मिश्र जैसे दिग्गज मंत्री और मुख्य मंत्री हुआ करते थे, सहरसा से वाया सुपौल और सुफल से फारविसगंज तीन स्टेशन के अलावा पूर्णिया, कटिहार होते हुए खगरिया, मानसी तक ट्रेन जानी चाहिए। बड़ी लाइन की व्यवस्था की गई थी, ललित बाबू ने बड़ी योजनाओं को व्यापक सम्मान दिया था या कटिहार, पूर्णिया, फारविसगंज, सुपौल, सहरसा होते हुए मानसीतक आनी चाहिए जो नहीं है। लेकिन उनके बाद आज तक न ही कोई पटरी बिछाई गई और न ही जोगवनी से फारविसगंज होते हुए पूर्णिया जंक्शन के लिए आज तक बड़ी लाइन की व्यवस्था की गई। उत्तरी बिहार की धरती बिहार का सीना कहा जाता है, ऐसा सीना जहां से देवेन्द्र बाबू जैसे सहरसा आते हैं। मधुबनी जैसा जिला सहरसा से मात्र पौने घंटे की दूरी पर है लेकिन लोगों को 24 घंटे लग जाते हैं यदि किसी महिला के शिशु होने वाला हो तो 24 घंटे में वह पेट में ही मर जाएगा। मधुबनी और सहरसा की दूरी को जनहित में अपने दिल में बिठा लें। सहरसा से मधुबनी को जोड़ने के लिए एक नई रेलवे लाइन की व्यवस्था की जाए। ... (व्यवधान)

सभापति महोदया : यह आपकी मेडन स्पीच है इसलिए मैं आपको रोकना नहीं चाह रही थी। कृपया थोड़े समय में समाप्त कर दें।

श्री राजेश रंजन उर्फ पप्पू यादव: मधेपुरा से सिंहेश्वर जहां से हम कभी एम.एल.ए. हुआ करते थे, जो बहुत बड़ा धार्मिक इलाका है। बैद्यनाथ धाम सोनपुर के बाद सिंहेश्वर ऐसी धरती है जहां बाबा भोलानाथ का मंदिर है। लाखों लोग उस इलाके में तीर्थ के लिए आते हैं लेकिन वहां तक आने के लिए आज तक रेलवे लाइन की व्यवस्था नहीं की गई है।

मैं आपके माध्यम से यह कह देना चाहता हूँ कि मधेपुरा सिंहेश्वर से त्रिवेणीगंज और त्रिवेणीगंज से फारविसगंज में एक नई रेलवे लाइन की व्यवस्था की जाय। सिंहेश्वर में हर रविवार को दस हजार लोग जल चढ़ाने के लिए जाते हैं, हर रविवार और सोमवार को हिन्दू, मुस्लिम, सिख और ईसाई, सारे लोग जल चढ़ाने के लिए उस जगह पर जाते हैं। सोमवार को माँ, बेटियों और बहनों की भीड़ वहां लगती है और रविवार को मर्दों की भीड़ लगती है। सोमवारी हमारी बहनें और बेटियों करती हैं और रविवारी हमारे भाई और गार्जियन करते हैं, इसलिए मैं आपके माध्यम से कहना चाहूँगा कि इस योजना को निश्चित रूप से लिया जाय। ताकि इस योजना से लाखों लोग लाभान्वित हो सके।

सिंहेश्वर का विधायक होने के नाते पहले भी भारत सरकार को कई पत्रों के द्वारा मैंने लिखा था, लेकिन आज मैं हाउस का एक छोटा सा सदस्य हूँ, मैं आपके माध्यम से बड़ा विह्वल होकर उत्तरी बिहार की ओर से आपसे आग्रह करना चाहता हूँ कि जो योजनाऐं मैंने आपके सामने रखी हैं, हमारे लिए यह बड़ी महत्वपूर्ण हैं, इनको पूरा किया जाय। हमारा दुर्भाग्य है कि आज हमारे गांव के लोग, हमारे इलाके के लोग कुछ नहीं देख पाते। मैं आग्रह करूंगा कि राजधानी एक्सप्रैस एक दिन

कटिहार को जाती है, आपने सदन में कहा था कि राजधानी एक्सप्रैस कटिहार को तीन दिन क्रास करेगी, वहां से गुजरेगी, लेकिन आज तक कटिहार राजधानी एक्सप्रैस के तीन दिन वहां जाने से वंचित है। आपने यह घोषणा की थी लेकिन आज तक राजधानी सप्ताह में एक दिन वहां जाती है और एक दिन आती है। आपने यह कहा था कि तीन दिन राजधानी कटिहार की ओर जायेगी, लेकिन आज तक यह चीज यहां नहीं हुई है।

एक मांग मैं आपके माध्यम से करना चाहता हूँ। आज आफिस में काम करने वाले जो लोग है, वह सुबह आठ, नौ या दस बजे के बीच में आफिस जाते हैं, उनके लिए खगड़िया से पटना तक तो आपने डी एम यू ट्रेन दी है लेकिन कटिहार से पटना या खगड़िया जाने के लिए आज तक किसी लोकल ट्रेन की व्यवस्था नहीं की है, जिससे गरीब लोग एक जगह से दूसरी जगह जाने में परेशान होते है। वहां दूध बेचने तथा मजदूरी के लिए बड़ी संख्या में लोग जाते हैं, दियरा से गंगा के बीच में माँ, बहनें और बेटियां गांव से आती हैं, आपको याद होगा कि एक बार दूध बेचने वालों और पुलिस के बीच फायरिंग हो गई थी, जिसको कहा गया था कि ये डकैती कर रहे थे, लेकिन नहीं, दूध बेचने वाले वैक्यूम खोलकर उतर रहे थे और पुलिस वालों ने उनको मारने का काम किया था। इस तरह आम जनता को गोली का शिकार होना पड़ता है लेकिन आज तक वहां एक भी लोकल ट्रेन का साधन नहीं है। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया से आग्रह करूंगा कि वहां कम से कम एक लोकल ट्रेन की व्यवस्था की जाए ताकि लोग एक स्टेशन से दूसरे और दूसरे से तीसरे स्टेशन तक जा सकें और कटिहार शहर में जो लोग नौकरी करते हैं, उनके लिए भी व्यवस्था हो सके, आम लोगों के हित में, गरीब लोगों के हित में यह अति महत्वपूर्ण हो।

माननीय मंत्री महोदय, एक बात की और मैं आपका ध्यान जरूर दिलाऊंगा कि कटिहार, पूर्णिया, मधेपुरा, सहरसा होकर आज तक जो लाइनें गई हैं, वहां डायरैक्ट एक भी ट्रेन नहीं है, जो पटना को छूती हो। मैं आपसे यह आग्रह करूंगा कि कम से कम जब तक आप बड़ी लाइन नहीं देते हैं, एक ऐसी एक्सप्रैस ट्रेन कटिहार को दें, जो पूर्णिया, मधेपुरा, सहरसा, मानसी होने हुए सोनपुरा के लिए एक नई व्यवस्था हो और लोग ठीक तरह से पटना जा सके।

मैं आपके माध्यम से आग्रह करना चाहता हूँ और अन्त में कह देना चाहता हूँ, यदि मंत्री महोदय उत्तरी बिहार को नजरअंदाज करना चाहेंगे तो हाउस के बाद जून में हमारे आन्दोलन की शुरूआत होगी। वह आन्दोलन हम निश्चित रूप से क्रमबद्ध करेंगे। यदि सरकार हमारी बात नहीं मानेगी तो आन्दोलन उग्र भी हो सकता है। उसमें यदि पप्पू जैसे सदस्यों की जान भी चली जाय तो मैं उसकी परवाह नहीं करूंगा लेकिन उत्तरी बिहार को हम किसी भी कीमत पर उपेक्षित नहीं रहने देंगे। मैं आपसे यह कह देना चाहता हूँ कि यदि आपने उत्तरी बिहार को नजरअंदाज किया तो यह सदन की जिम्मेदारी होगी, मंत्री की जिम्मेदारी होगी और सभापति महोदया की जिम्मेदारी होगी।

सभापति महोदय, मैं आपको अपनी ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। मैं कहना चाहूँगा कि मेरे जैसे सदस्य को कभी-कभी बोलने का समय दिया जाय ताकि उत्तरी बिहार की भावनाओं को मैं आपके सामने रख पाऊं। इसी के साथ मैं सदन को भी बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

इन्हीं शब्दों के साथ में अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री भेरू लाल मीणा (सलम्बूर) : सभापति महोदया, मैं राजस्थान की वीर भूमि की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा और सरकार से अनुरोध करूंगा कि हमने रेल मंत्रीजी के बजट भाषण के समय हमने धरना भी दिया, वह धरना क्यों दिया? जब से मैं लोक सभा में आया हूँ तब से हर बजट में उदयपुर से दिल्ली तक की लाइन को बड़ी लाइन में जोड़ने के बारे में एवं फास्ट ट्रेन चलाने के बारे में कई दफा बोल चुका हूँ। इस बार के बजट में भी उदयपुर सम्भाग का नाम नहीं आया। इस बात को लेकर हमने धरना दिया। गिरिजा जी ने भी दिया। मैं आशा करता हूँ कि उस वीर भूमि को याद करते हुए और हमारी भावनाओं को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रीजी उस लाइन को बड़ी लाइन में बदलेगें। भारत में ही नहीं दुनिया में महाराणा प्रताप का काफी नाम है। उन्होंने कभी गुलामी को स्वीकार नहीं किया। उन्होंने घास-फूस की रोटी खायी। वह ऐसे सपूत की भूमि है। उस भूमि को देखने के लिये विदेशों से पर्यटक आते हैं। मैं भी उसी क्षेत्र से आता-जाता हूँ। विदेशी पर्यटक बड़ी मुश्किल से बसों में या टैक्सी में वहां जाते हैं। हवाई जहाज से वहां आने-जाने की सुविधा नहीं है। एकमात्र गाड़ी चेतक एक्सप्रैस है। महाराणा प्रताप के घोड़े का नाम भी चेतक था और उस घोड़े पर चढ़ कर उन्होंने मुगलों के साथ लड़ाई लड़ी थी। उसी घोड़े के नाम से चेतक एक्सप्रैस का नाम दिया गया। यह गाड़ी अंग्रेजों के जमाने से चल रही है। कोई गाड़ी बढ़ायी नहीं है। गाड़ी का नाम एक्सप्रैस जरूर है लेकिन वह 16 घंटे दिल्ली से उदयपुर पहुंचने में लगाती है। कभी-कभी तो 24-26 घंटें भी लग जाते हैं। इस गाड़ी में पुराना इंजन है जो कि सही नहीं चलता है। इसके स्टापेज बहुत से है। उदयपुर सम्भाग में अदिवासी लोग रहते हैं। आने-जाने की सुविधा न होने के कारण वे बेरोजगार हैं।

सम्मानित प्रधानमंत्रीजी द्वारा उदारीकरण की नीति अपनाने के कारण वहां बहुत से हमारे यहां के उद्योगपति और विदेशी उद्योगपति अपनी पूंजी लगाना चाहते हैं। उदयपुर सम्भाग में मशीनरी ले जाने की सुविधा नहीं होने के कारण कोई उद्योग नहीं लगा पाता है यदि वहां बड़ी लाइन बिछा दी जायेगी तो वहां बड़ी मशीनरी जा सकेगी और उद्योगपति वहां उद्योग लगा सकेगें। इससे आदिवासी क्षेत्र का विकास हो सकेगा ओर आदिवासी नौजवानों को रोजगार मिल सकेगा। हम सभी जानते हैं कि बेरोजगार नवयुवक उल्टे-सीधे काम करते हैं और अशांति फैलाते हैं। आदिवासी नौजवान बड़े शान्त होते हैं, किन्तु रोजगार नहीं मिलने के कारण निश्चित रूप से वे उल्टे-सीधे काम करते हैं। वैसे अभी तक उन्होंने उल्टा-सीधा काम नहीं किया है। जब बराबर देश की प्रगति हो रही हो, रेल लाइनें बिछायी जा रही हो तो हमारे क्षेत्र की तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिये।

मुझे सुबह-सुबह रेल मंत्रीजी ने रेल बजट का पोथा दिया। उसमें 3-4 शताब्दी एक्सप्रैस, इंटर सिटी एक्सप्रैस चालू करने की बात थी लेकिन उसमें राजस्थान का कोई नाम नहीं था। जब मैं इस बारे में रेल मंत्रीजी से मिला तो उन्होंने जवाब दिया कि राजस्थान में सबसे ज्यादा पैसा लगाया गया। मैं उनकी इस बात से सहमत हूँ। वह इस कारण से लगाया गया कि राजस्थान का बॉर्डर पाकिस्तान से लगता है। सुरक्षा की दृष्टि से बॉर्डर लाइन पर बड़ी लाइन बिछाना अनिवार्य था।

वह पैसा विकास के कामों के लिए या क्षेत्र के विकास के लिए नहीं ले जाया गया है, वह देश की सीमा और सीमा की सुरक्षा के लिए ले जाया गया है। वह पैसा यह बोलकर राजस्थान में ज्यादा पैसा लगा है, हमको टालने वाली बात नहीं करनी चाहिए।

मैं आपको याद दिलाना चाहता हूँ, उदयपुर सम्भाग में भूमिगत कई तरह के धातु जैसे, मारबल, जस्ता, सौफ्ट स्टोन और कई तरह के धातु पाए जाते हैं, जिनको निकाला जा सकता है। किन्तु आवागमन होने के कारण या न होने के कारण, वाहन न होने के कारण नहीं निकाले जा सकते हैं। मैं पुरजोर शब्दों में मांग करना चाहता हूँ, आप उत्तर देते हुए हमें संतुष्ट करें और घोषणा करें कि उदयपुर को

ब्राड-गेज में बदलने की घोषणा करें। उदयपुर सम्भाग में डुंगरपुर, चित्तौड़, भीलवाड़ा, सारा दक्षिण राजस्थान आता है और यही नही यह अहमदाबाद को भी जोड़ता है। आपने जयपुर को शताब्दी एक्सप्रैस से जोड़ा है, इस शताब्दी एक्सप्रैस को अजमेर तक ले जाया जाए और साथ ही भीलवाड़ा, चित्तौड़ उदयपुर, हिम्मतनगर तक इस शताब्दी एक्सप्रैस को ले जाया जाए, जिससे अहमदाबाद से उदयपुर तक आवागमन का सीधा साधन बने।

मैं फिर माननीय मंत्रीजी से निवेदन करूंगा और यह कहना चाहूँगा, यदि आपने इसकी घोषणा नहीं की, उदयपुर को बड़ी लाइन में नहीं जोड़ा गया, हमें संतोषजनक उत्तर नहीं मिला, तो मैं भूख-हड़ताल पर अध्यक्ष के आसन के सामने बैठ जाऊंगा इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (युवा कार्य तथा खेल विभाग) और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुकुल वासनिक) : महोदया, मैं माननीय सदस्य से यह अनुरोध करूंगा कि वह सभा में इस तरह की बातें न कहें और कुछ गलत मिसालें न रखें तथा शोरगुल न मचायें। स्वभावतः सरकार उनके द्वारा दिये गये सुझावों पर पूरा ध्यान देगी। लेकिन में यह अनुरोध करूंगा कि वह सभा में इस प्रकार का वक्तव्य देने के लिए जिद नहीं करे।

[हिन्दी]

प्रो० रासासिंह रावत : यह उनकी पीड़ा है, उनका दर्द है

(व्यवधान)

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : मंत्रीजी अनावश्यक रूप से अपनी विद्वता का प्रदर्शन न करें।

(व्यवधान)

श्री मुकुल वासनिक : ऐसा महसूस हो रहा है, किसी को भूख हड़ताल के लिए मजबूर कर रहें हैं ... **(व्यवधान)**

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : मंत्रीजी अपनी विद्वता का अनावश्यक रूप से प्रदर्शन न करें... **(व्यवधान)** माननीय सदस्य ने कोई असंसदीय शब्द नहीं कहा है ... **(व्यवधान)** जनहित में अपनी बात कहने का स्टाइल होता है ... **(व्यवधान)**

डॉ० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय (मंदसौर) : सभापति महोदया, रेल मंत्रीजी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर सदन में चर्चा हो रही है। मेरे द्वारा प्रस्तुत उन सभी कटौती प्रस्तावों को बल देते हुए मैं कुछ निवेदन करना चाहूँगा।

यह सही है कि रेल अपने सामाजिक उत्तरदायित्व का निर्वाह कर रही है। रेलों का अपना विस्तृत जाल है। दुनिया भर की रेलों में भारतीय रेलों का अपना एक स्थान है। भारतीय रेलों ने पिछले दिनों ख्याति अर्जित की है, यह निश्चित रूप से हम सब के लिए महत्वपूर्ण बात है। किन्तु जिस प्रकार से रेलों की गति बढ़ रही है और रेलों का कार्य बढ़ रहा है, उस दृष्टि से रेलों के प्रबन्ध की व्यवस्था ठीक नहीं है और उसको सुधारा जाना आवश्यक है। रेलों की आवश्यकता सभी क्षेत्रों में महसूस की जा रही है।

अभी माननीय सदस्यों ने, जो विभिन्न प्रदेशों से आते हैं, अपने-अपने निर्वाचन क्षेत्र को लेकर रेलों की आवश्यकता पर बल दिया है। चाहे वे माननीय सदस्य बिहार प्रदेश से हो, चाहे राजस्थान से हो और चाहे मध्य प्रदेश से हों और चाहे अन्य प्रदेशों से हों। क्योंकि रेल एक ऐसा साधन है, जो एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने की दृष्टि से और माल ढोने की दृष्टि से सस्ता साधन है।

8.50 म०ए०

दूसरा कोई साधन इस प्रकार से नहीं है। मैं इस दृष्टि से निवेदन करना चाहूँगा कि आज का जो रेलवे बोर्ड है उसकी कुछ सीमित सदस्य संख्या है। इस कार्य के विस्तार की दृष्टि से कार्यकरण को देखते हुए रेलवे के बोर्ड के पुनर्गठन और विस्तार की आवश्यकता है। ताकि हम और अच्छा प्रबंध कर सकें और लोगों की अपेक्षा को पूरा कर सकें। अभी वर्तमान में जो व्यवस्था है उससे ऐसा लगता है कि शायद ऊपर के अधिकारी लोग बहुत ज्यादा हो गए हैं और जो नीचे कर्मचारी वर्ग है उनकी संख्या कम है, उस दृष्टि से भी इसको देखा जाना चाहिए।

अब मुझे पता नही कि माननीय रेल मंत्रीजी ने अभी पिछले दिनों क्या आदेश दिया, लेकिन कई रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा जो चयनित लोग है उनको 1-1, 2-2 वर्ष हो गए हैं लेकिन चयनित होने के बाद भी उनको बुलाया नहीं गया, जब कि एक तरफ काम की दृष्टि से आवश्यकता है। मुझे पिछले दिनों कुछ कंडक्टर्स मिले थे उन्होंने अपनी व्यथा-कथा कहते हुए कहा कि हमें एक साथ 4-4, 5-5 बोगी का काम करना पड़ता है। मैं अकेला हूँ संभाल नहीं पाता हूँ। मैं अंत तक पहुंचता हूँ तब तक गाड़ी अंतिम स्टेशन पर पंहुची जाती है। इस दृष्टि से यह एक उदाहरण मात्र है कि काम करने वाले लोगों की आवश्यकता है। इसी प्रकार से गार्ड की भी अपनी अनुभूति है, टीटीई, की भी है, इन सब को निश्चित रूप से देखा जाना आवश्यक है।

रेलों की बढ़ती हुई आवश्यकता, उपादेयता, रेलों के बढ़ते हुए कार्यकरण की दृष्टि से इसके प्रबंध पर पुनर्विचार और पुनर्गठन की आवश्यकता हैं। मैं निवेदन करना चाहूँगा कि हमारे यहां पर कुछ समितियां बनी हुई है माननीय संसद सदस्यों को लेकर या उनके साथ जो व्यापारिक क्षेत्र में काम करते हैं उनको लेकर या अन्यान्य क्षेत्रों में काम करने वाले लोगों को लेकर हमारे यहां जोनल कमेटियां, या डिवीजनल सलाहकार समितियां बनी हुई हैं, या संभागीय समितियों का क्या कार्यकलाप रहा है, जोनल समितियां ठीक से कार्य भी कर रही हैं या नहीं कर रही हैं, इसके बारे में कभी चर्चा नहीं हो पाती है। जोनल समिति में किन को लिया जाना चाहिए, किन को नहीं लिया जाना चाहिए इसको सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। केवल राजनैतिक आधार पर न हो कर वे रेलवे के कार्यकरण में कितनी उपयोगी हो सकते हैं, कितना महत्वपूर्ण अपना समय दे सकते हैं, इस दृष्टि से भी विचार करने की आवश्यकता है। केवल इस दृष्टि से नहीं बल्कि किस को उपकृत या सम्मानित करने जा रहें हैं। मैं चाहूँगा कि इनके गठन के समय इन बातों पर भी विचार किया जाए।

अब जिस प्रकार से रेलों के संबंध में मैंने कहा कि निश्चित रूप से रेलों की गति बढ़ है उसी प्रकार से उनके अन्यान्य कार्यों की गति भी बढ़ाना आवश्यक है। अब तो 18-18, 19-19 बोगियां लग गई हैं लेकिन जो प्लेटफार्म है वह तो 13 बोगिस पर आ कर खत्म हो जाता है। अब यह प्लेटफार्म का विस्तार कब होगा, कैसे होगा? अगर प्लेटफार्म का विस्तार नहीं होता है तो लोग बिल्कुल अंधेरे में उतरने के लिए मजबूर होते हैं या प्लेटफार्म से दूर उतरने के लिए मजबूर होते हैं। ठीक इसी प्रकार से स्टेशनों पर शेड्स के विस्तार की भी आवश्यकता है, क्योंकि आपने बोगियां बढ़ाई हैं, उनकी संख्या बढ़ाने के साथ-साथ उनकी सुविधा का भी ठीक तरह से ध्यान रखने की आवश्यकता है, आशा है आप ध्यान रखेंगे। प्लेटफार्म शेड्स और साथ-साथ उनको अन्यान्य जो सुविधाएं मिलती हैं उनके बारे में भी

ध्यान रखेंगे। मुझे कहते हुए बहुत दुःख होता है कि कुछ स्टेशनों पर आपने मारतण चार्ट की व्यवस्था की है, यात्रीगण अपना आरक्षण लेते हैं, लेकिन रतलाम, इंदौर, ग्वालियर जैसे स्टेशनों पर, जबलपुर पर चार्ट की सुविधा ठीक से नहीं हैं कभी लगते हैं, कभी नहीं लगते हैं। कभी अंग्रेजी में लगते है और कभी उसमें भी नहीं लगते है। ...(**व्यवधान**)

मेरा निवेदन है कि अंग्रेजी के साथ-साथ हिन्दी में भी आरक्षण चार्ट को उपलब्ध कराया जाए ताकि सब लोग देख सकें और उनका लाभ उठा सकें। आज यह सुविधा मिलती ही नहीं हैं। यह कहा गया कि चार्ट लगाए जाएंगे लेकिन वे लगते नहीं हैं। मैं चाहूँगा कि इस तरफ भी आप ध्यान देने का कष्ट करें।

जैसाकि मैंने निवेदन किया, जहां-जहां आवश्यकता पड़ रही है वहां रेलों के गेज बदले जा रहे हैं। पिछले दिनों कोटा से लेकर चित्तौड़ और चित्तौड़ से लेकर नीमच तक, राजस्थान और मध्य प्रदेश को जोड़ने की दृष्टि से जिसके बारे में अभी हमारे मित्र भेरू लाल जी चर्चा कर रहे थे, रासा सिंह रावत जी ने भी चर्चा की, कोटा से नीमच तक तो लाइन आ गई नीमच से अगर उसको रतलाम तक जोड़ा जाता है, जैसा कि प्रस्तावित है कि रतलाम तक बढ़ जाए और रतलाम में आकर वह बड़ी लाइन में मिल जाती है ठीक उधर से अजमेर तक आ गई है और अजमेर और चित्तौड़ के बीच में मिला दी जाती है तो पूरे रतलाम से लेकर कोटा तक या अजमेर तक एक दोहरी रेल-व्यवस्था हो जाएगी जोकि सामान ढोने की दृष्टि से, यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से बहुत लाभकारी हो जाएगी। इस सारे क्षेत्र के अंदर सात सीमेंट फैक्टियां हैं, दो-तीन टैक्सटाइल्स फैक्ट्रीज हैं तथा कई सोयाबीन व सोल्वेटंसी प्लांट्स भी हैं जो अपना माल रेल के जरिये भेजती हैं चूंकि सामान्यतः रेल से माल भेजना उनके लिए सुविधाजनक होता है और सुरक्षा की दृष्टि से ठीक भी होता है। कृपया इस बात को देखें कि पिछले बजट में नीमच से लेकर रतलाम का गेज कंवर्जन स्वीकृत है लेकिन काम की गति इतनी धीमी है कि मुझे नहीं लगता कि वह समयावधि में पूरा होगा।

मेरे पास रेल मंत्रालय की तरफ से एक पत्र आया है कि 1995-96 के वित्त वर्ष में वह काम पूरा हो जाएगा, अर्थात नीमच से लेकर रतलाम तक का गेज कंवर्जन पूरा हो जाएगा। मैं चाहता हूँ कि पत्र द्वारा जो आश्वासन दिया गया है उसको पूरा किया जाए। वैसे भी मैंने यह मामला कई बैठकों में उठाया है कि इसको समयावधि में पूरा करने की आप कृपा करेंगे। अब चूंकि मैं मध्य प्रदेश से आता हूँ तो मैं मध्य प्रदेश के बारे में कहना चाहूँगा कि इंदौर दाहोद लाइन की बात तो करते हैं लेकिन उसका कुछ अता-पता नहीं है। दिल्ली उजनीराजहरा की घोषणा आई है लेकिन कब पूरी होगी, कैसे पूरी होगी, कितना पैसा लगेगा, उसका कुछ जिक्र नहीं है। मध्य प्रदेश में रेलों की जगरल बात मैंने की हैं। हम अगर भोपाल के लिए रतलाम से चलते हैं तो कोई ठीक गाड़ी नहीं हैं। रात के ढाई बजे जो गाड़ी है वह 10 बजे पहुंचती है। क्या उसके लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं हो सकती है।? क्या इसको देखा नहीं जाना चाहिए? सीधी गाड़ी चलायें।

रतलाम स्टेशन पर राजधानी आती है डेढ बजे और दूसरी तरफ से मीनाक्षी आती है लेकिन उनका मेल वहां नहीं होता है। मीनाक्षी अगर लेट हो गई तो राजधानी निकल जाती है तो जो राजधानी से इंदौर या खंडवा के यात्री जाना चाहते हैं उनको वहां पर कनेक्शन नहीं मिलता है। मैं चाहूँगा कि कनेक्शन की सुविधा की दृष्टि से टाइम-टेबल में परिवर्तन किया जाए। रतलाम स्टेशन खंडुआ और इंदौर को जोड़ता है और रतलाम से दिल्ली के लिए ए.सी. 2 टायर में कोई कोटा ही नहीं है, केवल बड़ौदा से वे एलॉउ करते हैं। मैं निवेदन करूंगा कि उसका कोटा निर्धारित किया जाए।

मंदसौर, नीमच, जावरा में लम्बे समय से ओवर-ब्रिज की मांग चल रही है। मैं चाहूँगा कि उसके बारे में विचार करके उसको पूरा करने की कृपा करें। शामगढ़पुर, जयपुर, तांडा का स्टापेज दिया जाए।

मैं एक उदाहरण देकर बताना चाहता हूँ कि कर्मचारियों की वहां क्या हालत है। उनके बच्चों के पढ़ने-लिखने की कोई सुविधा नहीं है। रतलाम में किसी प्रकार की रेल कर्मचारियों को सुविधा प्राप्त नहीं है। आपने रेलवे में जोन्स की बात की थी कि कुछ नये जोन बना रहे हैं। उसमें मध्य प्रदेश को किस प्रकार से सुविधा देंगे, यह बताने की कृपा करें। मैं चाहूंगा कि मध्य प्रदेश जो रेल सुविधा से वंचित है उसको आप देखेंगे और मैंने जो अपने क्षेत्र की बात उठाई है, उसकी तरफ ध्यान देंगे। इसके साथ ही मैंने जो अपने कटौती प्रस्ताव पेश किये हैं, मैं उनका समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री कोडी कुन्नील सुरेश (अडूर) : इस अवसर पर माननीय रेल मंत्री महोदय श्री जाफर शरीफ द्वारा प्रस्तुत किये गये रेल बजट का मैं दिल से स्वागत करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री हरिकेवल प्रसाद (सलेमपुर) : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। कार्य मंत्रणा समिति के अनुसार विभिन्न दलों के लिए जो समय निर्धारित हुआ है उसके बाद जो भाषण हुआ है जो विभिन्न दलों की संख्या है उसके आधार पर होने चाहिए थे। मैं जानना चाहता हूँ कि जो निर्धारित समय था, हमारी समता पार्टी की ओर से केवल एक सदस्य का भाषण हुआ है ऐसी व्यवस्था थी कि एक उधर से बोलेगा और फिर इधर से बोलेंगे। मैं व्यवस्था चाहता हूँ कि हमारा नम्बर कब आयेगा।

सभापति महोदय : आपका नाम है तो आपको जरूर मौका मिलेगा।

[अनुवाद]

श्री कोडी कुन्नील सुरेश : महोदया, इस बजट को सभी लोगों ने दिल से स्वीकार किया है क्योंकि यह आम आदमी पर भारी बोझ नहीं डालता है। श्री जाफर शरीफ ने रेल मंत्री के रूप में गत चार वर्षों में विश्वसनीयता कमाई है। उन्होंने केवल नई परियोजनाओं को ही शुरू नहीं किया है बल्कि उन्होंने उन अनेक परियोजनाओं को भी पूरा किया है जो कई वर्षों से अधूरी पडी हुई थीं। मंत्री के रूप में उन्होंने रेलवे में पर्याप्त परिवर्तन किये हैं। उन्होंने उन राज्यों की ओर विशेष ध्यान दिया है जिनको रेलवे सुविधाओं से अब तक अनदेखा किया गया था। मंत्री महोदय ने गेज परिवर्तन को अत्याधिक महत्व दिया है और यह शायद वर्तमान सरकार की सबसे बड़ी उपलब्धि है। लेकिन मीटरगेज से ब्राड गेज में गेज परिवर्तन के लक्ष्य को अभी प्राप्त किया जाना है। इस उद्देश्य के लिए मंत्री महोदय द्वारा तीन वर्ष पहले पर्याप्त धन राशि निर्धारित की गई थी।

कोंकण रेलवे लाइन के निर्माण को उच्च प्राथमिकता दी गई है। इस सबंध में मंत्री महोदय द्वारा ली गई विशेष रूचि जन साधारण द्वारा प्रशंसा करने योग्य है। मैं मंत्री महोदय से कोंकण रेलवे लाइन के बचे हूए कार्य को पूरा करने को सुनिश्चित करने का आग्रह करता हूँ जिससे दक्षिण के लोगों को कोई कठिनाई नहीं हो।

मैं अन्य मामलों के विस्तार में नहीं जा रहा हूँ और चर्चा को लम्बा खींचना नहीं चाहता हूँ। लेकिन मैं मंत्री महोदय का ध्यान केरल की लम्बे समय से चल रही स्थायी मांग की ओर दिलाना चाहता हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री महोदय को केरल के लोगों के लिए अच्छी सुविधाएं उपलब्ध किये जाने में दिलचस्पी लेने के लिए धन्यवाद देता हूँ। केरल की जनता इस वर्ष के बजट में बहुत से नये विकास संबधी कार्यों के शामिल किये जाने पर बहुत प्रसन्न है। बहुत वर्षों के अतंराल के पश्चात केरल की जनता यह महसूस करती है कि उसे कुछ न्याय मिल रहा है। लेकिन अब भी बहुत सी समस्याएं हैं।

रेल मंत्रालय ने शोरानूर-मंगलापुरम रेलवे लाइन को दोहरा करने के संबंध में बहुत सी घोषणाएं की हैं लेकिन अभी तक इन्हें पूरा नहीं किया गया है। केरल राज्य सरकार ने कोंकण रेलवे परियोजना का अपना हिस्सा दे दिया था। कोंकण रेलवे लाइन केरल होकर नहीं गुजर रही है लेकिन यह सच है कि शोरानूर-मंगलापुरम रेलवे लाइन कोंकण रेलवे लाइन का काम पहुंचना है तो शोरानूर-मंगलापुरम रेलवे लाइन को शीघ्र से शीघ्र दोहरा करना पड़ेगा जो केरल के लोगों की बहुत पुरानी अभिलाषा है। यह मालाबार क्षेत्र के सुधार के लिए आवश्यक है। इस सम्बन्ध में माननीय रेल मंत्री द्वारा हाल ही में दिये गये वक्तव्य से मालाबार क्षेत्र के लोगों के मन में जोश और आशा पैदा हुई है। मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि वे अपने बजट उत्तर में इस समस्या के लिए कोई ठोस समाधान बतावें।

दूसरी बात यह है कि इरोड़-इर्नाकुलम रेलवे लाइन के विद्युतीकरण का कार्य अभी भी धीमी गति से चल रहा है। वर्तमान बजट में इसके बारे में कुछ नहीं बताया गया है। मंत्रालय को इरोड-इर्नाकुलम रेलवे लाइन के अल्प समय में विद्युतीकरण को पूरा करने के लिए प्रभावी उपाय करने पड़ेंगे।

तीसरी बात यह है कि कायमकूलम क्विलन रेलवे लाइन को दोहरा करने का काम भी धीमा चल रहा है। इस लाइन के लिए भूमि अर्जन में समस्याएं पैदा हो रही हैं। कर्मचारी तथा ठेकेदार कुछ समय से आपसे में लड़ रहे हैं। रेलवे प्राधिकारियों को इसका कुछ हल ढूँढने के लिए हस्तक्षेप करना चाहिए।

चौथी बात यह है कि क्विलन-त्रिवेन्द्रम रेलवे लाइन के दोहरा करने के कार्य को भी तेज किया जाना है। रेलवे प्राधिकारियों को भूमि अर्जन तथा अन्य समस्याओं में होने वाले विलंब से बचने के लिए विशेष ध्यान देना पड़ेगा और इसमें राज्य सरकार का सहयोग लेना पड़ेगा।

पांचवी बात यह है कि उपरि-पुलों का निर्माण एक बहुत पुरानी मांग है। इनमें सबसे पुरानी वारकाला-क्विलन पर पुल निर्माण करने से सम्बधित है। क्विलन-मद्रास लाइन पर माइलोम पर उपरिपुल के नवीकरण की मांग भी है। जिसपर अभी तक कोई कार्य शुरू नहीं हुआ है। खान-पान सेक्शन के लिए एक पृथक निगम के गठन के निर्णय का पूरा स्वागत है। कोट्टायम-पूनालूर-सावारी रेलवे लाइन के सर्वेक्षण को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ा दिया गया है जिसका हम पूर्णतः स्वागत करते हैं। सर्वेक्षण के पूरा होने पर मंत्रालय को रेलवे लाइन के निर्माण कार्य को उच्च प्राथमिकता देने के लिए तत्काल कदम उठाने चाहिए। क्योंकि साबरीमलाई मंदिर भारत के बड़े-बड़े धार्मिक तीर्थ स्थलों में से एक है। प्रति वर्ष 1-2 करोड़ से भी अधिक धार्मिक तीर्थ यात्री सावरीमलाई में पूजा करते है। और उनके लिए वहां पहुंचने का साधन केवल सड़क मार्ग है। परिणामस्वरूप, रास्ते में बहुत सी सड़क दुर्घटनाएं हो जाती है। भारी भीड़ भाड़ के कारण बहुत सी दुर्घटनाएं होती हैं और प्रतिवर्ष सैकड़ों अय्यप्पा भक्त दुर्घटनाओं में मर जाते हैं।

मैं इस सभा की जानकारी मैं यह लाना चाहता हूँ कि यही केवल ऐसा धार्मिक तीर्थ स्थल है जिसके लिए कोई रेलवे लाइन नहीं है। तिरूपति, वाराणासी, हरिद्वार, गुरूवायूर, मयूरा, आगरा, और पुरी जैसे अन्य तीर्थ स्थानों के लिए बहुत सी रेलगाड़ियों हैं। इस प्रकार मैं रेल मंत्री महोदय से यह आग्रह करता हूँ कि वे इस रेलवे लाइन को उच्च प्राथमिकता दें और इस रेलवे लाइन का निर्माण कार्य कम से कम समय में पूरा करें। मैं मंत्री महोदय से यह भी आग्रह करता हूँ कि वे कोंकण रेलवे लाइन की तरह इस लाइन के लिए भी एक निगम का गठन करने के लिए कदम उठाये तथा केरल, तमिलनाडु, कर्नाटक, आंध्र प्रदेश और महाराष्ट्र राज्य सरकारों से धन इकट्टा करायें।

अंतः में क्विलन-मद्रास मीटरगेज लाइन के गेज परिवर्तन के संबध में, जो मद्रास-विरूदूनगर से सेक्शन में आता है, यह कहना है कि उसका पहला चरण 1992 में पूरा हो गया था, लेकिन अभी तक कार्य शुरू नहीं किया गया है। पर्याप्त धन राशि भी आवंटित नहीं की गई है। यह मेरे क्षेत्र के लोगों की बहुत समय से लंबित पड़ी मांग है जिस के अनुसार मीटरगेज रेलवे लाइन को बड़ी रेलवे लाइन में बदला जाना है। यह देश की सबसे पुरानी रेलवे लाइन है, इसलिए मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि वह इस पर सकारात्मक रूप से विचार करें।

महोदया, मैं मंत्री महोदय का ध्यान एक बहुत ही आवश्यक मुद्दे की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

सभापति महोदया : श्री सुरेश, आपका समय समाप्त हो गया है।

श्री कोड़ी कुन्नील सुरेश : महोदया, मैं अपने अंतिम मुद्दे पर आ रहा हूँ।

मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान केरल एक्सप्रैस जैसी लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में यात्रियों की सुरक्षा और बचाव की ओर आकर्पित करना चाहता हूं। हाल ही में केरल एक्सप्रैस में एक भयंकर शर्मनाक घटना घटी है। एक विधायक पर हमला किया गया और एक औरत को मार दिया गया। मेरा अनुरोध है कि रेलवे को यात्रियों की सुरक्षा और बचाव को सुनिश्चित करना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री कमला मिश्र मधुकर (मोतिहारी) : सभापति महोदया, में बिहार के उन सभी साथियों की बात से सहमत हूँ जिन्होंने अभी बिहार में औद्योगिक विकास, खनिज संपदा और अन्य बातों के बारे में चर्चा की। मैं समझता हूँ कि उनकी समझ सही है और बिहार की आवश्यकताओं को, उसके पिछड़ेपन को दूर करने के विषय पर हमारे बिहार के तमाम सदस्यों की बातों से मैं स्वयं को जोड़ता हूँ। बिहार पर आपका ध्यान जाना चाहिए।

एक बात के लिए मैं आपको भूरि-भूरि धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुजफ्फरपुर से नरकटियागंज और मुजफ्फरपुर से रकसौल तक बड़ी लाइन बनाने का फैसला किया है और मुजफ्फरपुर से रकसौल तक बना भी दी है। अब वहां की जनता बेचैन है कि लाइन तो बना दी गई लेकिन उसका उद्घाटन कब होगा? हम आपसे स्पष्ट जानना चाहेंगे कि उसका उद्घाटन कब होगा? हमने सुना है कि कोई अधिकारी है जो ठेकेदारों से पैसा मांग रहा है उसकी टैक्निकल स्वीकृति के लिए। प्रामाणिक बात मैं नहीं कह रहा हूँ और आप इसकी जांच करें और इस बात का ध्यान रखें कि समय पर उस लाइन का उद्घाटन हो जाए। इस लाइन के बनने से चंपारन की जनता को सहूलियत होगी जिस चंपारन के साथ महात्मा गांधी का आंदोलन जुड़ा हुआ है। सुगौली से नरकटियागंज और छितौनी से पुल बनाकर अगर आप गोरखपुर तक यह लाइन ले जाते हैं तो पूरे उत्तर प्रदेश के विकास का

दरवाजा आप एक प्रकार से खोल देते हैं। योजनाओं के बारे में सूचनाएं मिलती है कि 1996 में पूरी की जाएंगी। हमारे शरीफ साहब नाम से तो शरीफ हैं ही काम भी उनके बहुत शरीफ हैं, कम से कम हमारे लिए। इसलिए मैं उम्मीद करता हूँ कि वह इसे जल्दी पूरा कराएंगे।

इसके साथ साथ मैं कुछ अन्य मांगों के बारे में कहना चाहता हूँ। प्लेटफार्मों का नवीनीकरण किया जाए। मोतिहारी स्टेशन, रकसौल स्टेशन और सुगौली स्टेशन का विकास किया जाए जो इसके साथ जुड़ा हुआ है। महती स्टेशन जिसके बारे में मालिनी जी भी जानती होगीं कि लीची के लिए बिहार में दो स्थान मुजफ्फरपुर और महती प्रसिद्ध है। प्रति वर्ष वहां से लीची का भारी मात्रा में एक्सपोर्ट होता है, लेकिन उस स्टेशन पर आपने कोई माल गोदाम बनाने का निर्णय नहीं किया है। आप ध्यान रखें कि महती स्टेशन पर बड़ी लाइन की गाड़ी रूके और माल गोदाम वहां पर बने। एक पुरानी मांग मैं दोहराना चाहता हूँ कि बिहार के कुछ सदस्यों ने इशारा किया है कि हाजीपुर से आप बड़ी लाइन खोलिये और वैशाली, लालगंज, पारू, साहबगंज, केसरिया तमाम व्यापरिक केन्द्र हैं। इनको ले जाकर सुगौली में मिला दीजिए।

8.25 प०प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

तो उस चंपारन, मुजफ्फपुर, छपरा पूरे मण्डल के लिए वहां की जनता की आकांक्षा है। मैंने पत्राचार भी किया है जिसके जवाब में कहा गया है कि फण्ड का अभाव है, लेकिन फण्ड के अभाव में जनता की समस्याओं का समाधान नहीं हुआ था लेकिन अब नए स्तर पर सर्वे करवायें और उस विषय पर ध्यान दीजिए। आपने रसौल तक तो लाइन बना दी किन्तु आप एक योजना बनाकर नेपाल, वीरगंज को भी जोड़िये। इसके लिए नेपाल सरकार से बात हो सकती है। अगर ऐसा होगा तो हिन्दुस्तान के उस हिस्से का कल्याण होगा और भारत व नेपाल की मैत्री में भी बल मिलेगा। मेरा आग्रह है कि इस काम को जरूर किया जाये। वैसे भी बहुत दिनों से चैम्बर ऑफ कॉमर्स की मांग है कि मुजफ्फपुर में जोनल ऑफिस बनाया जाए। मैं भी मांग करता रहा हूं और इसे फिर से दोहरा रहा हूँ कि मुजफ्फरपुर में जोनल ऑफिस बनाया जाय, क्योंकि उत्तर भारत में बहुत से कमर्शियल सेंटर हैं और वहां के लोगों की मांग भी है।

रेलवे कर्मचारियों को प्रबंध में भागीदारी देने के बारे में कहना चाहता हूँ। इसके बारे में श्री वासुदेव आचार्य जी ने भी प्रश्न किया था और उनसे कुछ झड़प भी हो गयी थी लेकिन मेरी भी मांग है कि उनको हिस्सेदारी दी जाय। जब मुजफ्फरपुर से रसौल तक बड़ी लाइन बना दी तो वहां के रेलवे कर्मचारियों के शिक्षण व स्वास्थ्य के लिए व अन्य सुविधाओं पर भी ध्यान दिया जाय और उसके लिए मैं मांग करता हूँ। कि आप मोतिहारी में रेलवे विभाग की ओर से एक हाईस्कूल खोलने की दिशा में प्रयत्न किया जाय।

माल भाड़े वृद्धि के लिए सभी दलों के माननीय सदस्यों ने अपना विरोध जाहिर किया है। मैं भी कहना चाहता हूँ कि आपने वह सही कदम नहीं उठाया। उससे आम जनता पर बोझ पड़ेगा , महंगाई बढ़ेगी और मुद्रास्फीति भी बढ़ेगी। यदि आप कम करना चाहते हैं बजट पर हुई चर्चा का उत्तर देते समय यह बताने की कृपा करें कि आप इसमें कितनी कमी करने जा रहे हैं। ताकि महंगाई के बढ़ते हुए ज्वार को कम किया जा सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं कहना चाहता हूँ कि जाफर शरीफ साहब ने चंपारन की जनता की आकांक्षाओं को पूरा करने का प्रयास किया है। इसके लिए चंपारन की जनता की ओर से मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ। लेकिन मैं इस रेल बजट का विरोध करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री शरत पटनायक (बोलनगीर) : उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि दिया गया समय बहुत कम है, मैं अपने को अपने निर्वाचन क्षेत्र तथा कुछ मुद्दों तक ही सीमित रखूँगा। मैं रेल मंत्री महोदय को बोलनगीर खुर्द रेलवे लाइन के लिए बधाई देता हूँ। उड़ीसा के पश्चिमी भाग के लोगों के लिए यह एक अच्छी परियोजना है। बोलनगीर खुर्द रेलवे लाइन लगभग 300 किलोमीटर क्षेत्र में होकर जाती है। बोलनगीर-खुर्द रेलवे लाइन का सर्वेक्षण पहले ही शुरू हो गया है। लेकिन यह सर्वेक्षण खुर्द की ओर से किया है मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि सर्वेक्षण दोनों तरफ से शुरू होना चाहिए अर्थात यह बोलनगीर की तरफ से भी किया जाना चाहिए।

महोदय, पिछले वर्ष हजरत निजामुद्दीन स्टेशन से सम्बलपुर तक हीराकुंड एक्सप्रैस शुरू की गई थी। यह सप्ताह में तीन दिन चलती है। उड़ीसा के सभी संसद सदस्यों ने रेल मंत्री महोदय को इस संबंध में एक ज्ञापन हस्ताक्षर करके दिया है। रेल विभाग ने उड़ीसा के लोगों को एक रेलगाड़ी तो उपलब्ध की है लेकिन उड़ीसा को सिर्फ नाम है। क्योंकि यह केवल एक ही जिले के लिए है, जो सम्बलपुर है। हमने रेल मंत्री महोदय को एक ज्ञापन दिया है जिसमें हमने उनसे यह अनुरोध किया है। कि इसे बढ़ाकर टिटलागढ़ तक कर दिया जाये।

दक्षिण पूर्व रेलवे के प्रबंधक ने एक रिपोर्ट दी है। कि उन्हें पहले टिटलागढ़ में आधार भूत ढांचा तैयार करना पड़ेगा जिस पर केवल 20 लाख रुपये खर्च होगें। इसलिए में रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूं कि इस रेलवे लाइन को बढ़ा कर टिटलागढ़ तथा रायगढ़ तक कर दिया जाये ताकि उड़ीसा के कम से कम पांच या छः जिलों को इसके अन्तर्गत लाया जा सके।

रेल मंत्री महोदय ने एक डी० एम.०यू० की घोषणा की है। यह काटाबंडी से रायपुर तक चलती है। रेल मंत्री महोदय ने इसकी घोषणा तो की है लेकिन मुझे यह कहते हुए खेद है कि यह रायपुर से खरिया रोड़ तक चलती है लेकिन काटाबंडी तक नहीं चलती। अतः एक स्टेशन छोड़ दिया गया है जो मेरे चुनाव क्षेत्र में आता है। मेरा रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध है कि वे अपने वायदे को पूरा करें और डी०एम०यू० को खरिया रोड़ से बढ़ाकर काटाबंडी तक कर दिया जाये।

रेल मंत्री महोदय ने टिटलागढ़ से जर्सीगूडा तक एक रेलगाड़ी चलाने का भी आश्वासन दिया था लेकिन आज तक हमें इसके बारे में कोई सूचना नहीं मिली है।

मैं आपसे यात्री रेलगाड़ी के बारे में भी कुछ बातें कहना चाहता हूँ जो रायपुर से वाल्टेयर और टिटलागढ़ से जर्सीगूडा तक चलती है। एक बार मैं अपने ग्रांव से तीन टियर यात्री रेलगाड़ी में यात्रा कर रहा था। मुझे डिब्बे में कोई सीट नहीं मिल सकी क्यों इसमें ठसाठस जलाने की लकड़ियाँ भरी हुई थीं। कंडक्टर आया और मुझसे निवेदन किया कि मैं प्रथम श्रेणी के कम्पार्टमेंट में बैठ जाऊँ लेकिन मैंने उनसे उसी डिब्बे में यात्रा करने पर बल दिया। यह जलाने की लकड़ी से भरा था लेकिन मैं आपसे कहता हूँ कि यदि ऐसा होता रहा तो पश्चिमी उड़ीसा के सभी घने जंगल समाप्त हो जायेंगें। इसलिए रेलवे पुलिस को पर्यावरण की रक्षा करने के लिए इसका ध्यान रखना चाहिए। यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है।

सम्वलपुर मंडल में 100 किलोमीटर से भी अधिक क्षेत्र आता है। लेकिन उस मंडल में मेरे निर्वाचन क्षेत्र का 96 किलोमीटर क्षेत्र आता है। इस तरह सम्बलपुर मंडल का अधिकांश क्षेत्र मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आता है। जब सरकार लोगों को रोजगार देने जा रही है, तो मैं यह अनुरोध करूंगा कि पहली वरीयता स्थानीय लोगों को दी जाये ताकि वे अपनी जीविका कमा सकें।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मुझे एक निवेदन करना है। आपने अभी अभी रेलगाड़ी में जलने की लकड़ियों ले जाने के बारे में उल्लेख किया था। इस का बजट से कोई संबंध नहीं है। इस मामले को किसी भी समय लिया जा सकता है। आप विभाग में आकर अधिकारियों से कह सकते हैं। यहाँ तक कि आप मेरे पास भी आ सकते हैं। आप इस बात को मुझे आज बता रहे हैं मैं यह नहीं जानता ऐसा कब से होता आ रहा है।

श्री शरत पटनायक : महोदय, हमने दो तीन वर्ष पहले इस संबंध में एक ज्ञापन दिया था। मैंने यह बात रेल अधीक्षक तथा महाप्रबंधक को भी बतायी थी। हमें इस सम्बंध में रेल विभाग से कोई सूचना नहीं मिली है। निःसंदेह यह एक छोटा मामला है। लेकिन पर्यावरण के सबंध में यह एक बहुत गम्भीर मामला है। इसलिए मैंने इस मुद्दे को उठाया है। पांच मिनट में मैं रेल बजट के सम्बध में अपने सभी विचार व्यक्त नहीं कर सकता हूँ। इसलिए मैं इन सब बातों को उजागर करने के लिए मजबूर था।

नवापारा नया जिला है। महोदय, आप लोइसिंधा से टिटलागढ़ और टिटलागढ़ से नवापारा तक के स्टेशनों और रेलवे लाइन की दशा को देख नहीं सकते हैं। मरम्मत करके रेलवे स्टेशनों को ठीक ठाक रायपुर और टिटलागढ़ से जर्सीगूड़ा तक रेलवे लाइन को दोहरा किया जाना चाहिए।

मैं सम्वलपुर रेलवे मंडल के सबंध में एक बात कहना चाहूँगा। सम्बलपुर रेलवे मंडल में जिन लोगों को रोजगार मिल रहा है, वे एक ही जिले के हैं। पिछड़े जिले के नाम पर, उड़ीसा के पश्चिमी भाग की जनता होने के नाम पर, एक ही पिछड़े जिले के लोगों को लाभ नहीं मिलना चाहिए। सभी पिछड़े जिलों के लोगों को इस मंडल से लाभ होना चाहिए।

महोदय, मैं जानता हूँ कि आपने रेल वजट के माध्यम से देश के लिए अधिक से अधिक कार्य किया है। इस वार भी आपने देश के लोगों और विशेषरूप से देश के पिछड़े हुए जिलों के लोगों के लिए बहुत कुछ किया है। विशेषरूप से मैं आपको इस बात के लिए बधाई देता हूँ कि आपने उड़ीसा के पिछड़े हुए अर्थात उड़ीसा के पश्चिमी भाग के लिए बहुत कुछ किया है।

इन शब्दों के साथ मैं हार्दिक रूप से रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप अक्षरशः समय के भी पाबंद हैं। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ

[हिन्दी]

श्री हरि केवल प्रसाद (सलेमपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल वजट एक प्रकार से चुनावी वजट है। मंत्रीजी इस वजट में, जो लोग रेल के डिब्बों की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं, यदि उनके लिए कोई व्यवस्था करते ताकि उन्हें छत पर बैठकर यात्रा न करनी पड़े, तो मेरे जैसा आदमी इस बजट का समर्थन कर सकता था, लेकिन जैसा मैंने कहा, यह चुनावी बजट है और इसमें ऐसी कोई व्यवस्था नहीं की गई है, इसलिए मैं इसका समर्थन नहीं कर सकता हूं। मंत्रीजी, अपनी नीयत से तो नहीं, लेकिन मैं ऐसा महसूस करता हूं कि मनुवादी व्यवस्था में आप चारों तरफ से घिरे हुए हैं। रेलवे बोर्ड में जो भ्रष्टाचार है, रेलवे बोर्ड में नियमों की जो धज्जियां उड़ाई जाती हैं, मंत्रीजी की इच्छा न रहते हुए भी, जैसे मनुवादी व्यवस्था में चारों तरफ भ्रष्टाचारी अधिकारी होते हैं, उसी प्रकार से मंत्रीजी को भी ऐसे अधिकारियों ने घेर रखा है। इसलिए में इस बजट का समर्थन नहीं कर सकता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान दो-तीन बातों की तरफ दिलाना चाहता हूँ। एक तो इस बजट में जो वातानुकूलित डिब्बों को बनाने की बात बताई गई और उनके निर्माण करने की जो प्रक्रिया है, उस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि जो साधारण यात्री डिब्बों की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं, उनके लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई है। जबकि उनके लिए व्यवस्था पहले होनी चाहिए। इसलिए मैं चाहूंगा कि मंत्रीजी जैसे रेलवे बोर्ड में रेलवे के अधिकारी बैठते हैं, जहां महात्मा गांधी की तस्वीर लगी हुई है, वे जो साधारण आदमियों के अधिकारों के बारे में कहते थे और कहते थे कि साधारण आदमियों की जिंदगी को भी सुधारने का काम करो, लेकिन रेलवे बोर्ड के ये अधिकारी वातानुकूलित कमरों में बैठकर शायद मंत्री जी को दिशाभ्रमित करने का काम करते हैं। इसलिए मैं चाहूँगा कि कम से कम मंत्रीजी इस मुद्दे पर भी विचार करने का काम करे। जिस तरह से आपने रेलवे प्लेटफार्मों पर पोर्टर और कुलियों को सुविधाएं प्रदान करने का काम किया है, जिसके लिए चाहे इस पक्ष के लोग हों, चाहे उस पक्ष के लोग हों, आपकी तारीफ करते हैं। मेरे जैसा आदमी महसूस करता है कि जिस दिन आप उस वातानुकूलित कमरे में बैठने वाले आधिकारियों की जो रिपोर्ट आती हैं, उस ओर ध्यान न देकर अपनी दृष्टि से काम करेगें तो लोग आपको बधाई देंगे। रेलवे में जो नियमों के तहत आरक्षण की शर्तें हैं, वह आरक्षण की शर्तें आज पूरी नहीं हैं। अधिकारी लोग केवल कागजों में उन शर्तों को पूरा कर देते हैं। इस देश में 9 रेलें हैं। इन रेलों में नियुक्तियों की जो चयन प्रक्रिया चलाई जाती है, उसके लिए मैं आपसे अनुरोध करना चाहूँगा कि आज की तारीख तक किसी भी अनुसूचित जाति के आदमी को आपने इसमें चेयरमैन नहीं बनाया है। कम से कम आप इस रेलवे बजट के समय उन नियमों के तहत एक चेयरमैन जो कि आरक्षण की परिधि में आता है, उसकी घोषणा करने का काम करें।

दूसरा मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जो भ्रष्टाचार है। मैं अपने क्षेत्र की दो तीन चीजें बताना चाहता हूँ। वाराणसी डिवीजन और गोरखपुर डिवीजन के बीच मेरा लोकसभा क्षेत्र सलेमपुर पड़ता है। पिछले तत्कालीन मंत्री श्री जनेश्वर मिश्र जी थे। जहां लाभ की कोई जगह नहीं थी वहां इसलिए परिवर्तन कर दिया गया कि वह लोक सभा का चुनाव जीतकर आये थे। उसके वाद से मैं लगातार रेल विभाग को लिखता रहा हूँ। मैंने आपसे भी कहा कि उस गाड़ी को बरहज से गोरखपुर तक के लिए कर दिया जाये लेकिन वह नहीं किया जाता है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आप बरहज ट्रेन को गोरखपुर तक चलवाने की व्यवस्था कर दें। दुर्ग से जो ट्रेन चलती है, वह वाराणसी में रुक जाती है। यदि वाराणसी ट्रेन गोरखपुर तक कर दी जाये तो उस इलाके के लोगों को लाभ होगा। तमाम गरीब लोग वहां यात्रा करते हैं तो मेरी आपसे मांग है कि दुर्ग से ट्रेन को वाराणसी से गोरखपुर तक बढ़ा देंगे तो उस इलाके में भले का काम होगा। ठीक उसी तरह से बगहा छितौनी मार्ग जो कि अधूरा था, उस इलाके के लोगों ने जिसका सपना देखा ही नहीं था, वह जंगली इलाका है, उसमें आपने जिस बहादुरी के साथ छितौनी बगहा रेल को पूरा करने का काम किया है, उसके लिए मैं आपको बधाई देता हूँ। लेकिन मैं चाहूँगा कि उसे आप अपने ही समय में समयबद्ध तरीके से पूरा करने का काम करें।

दूसरा मेरा निवेदन यह है कि जो भटनी रेलवे जंक्शन है। एक तरफ लोग भटनी से चलकर बिहार को व दूसरी तरफ वाराणसी और तीसरी तरफ गोरखपुर को यात्रा करते हैं। वह एक जंक्शन है। वहां सबसे बड़ी रेल की सम्पत्ति है, जमीन है। आज उसका अपहरण भी हो रहा है। मैं बराबर आपसे मांग करता रहा हूँ, चिट्ठियां लिखता रहा हूँ और आपसे चाहता हूँ कि वहां पर रेल के कल कारखाने के पुर्जे के तौर पर एक कारखाना स्थापित कर देते तो उस इलाके के पूर्वांचल के लोगों की जिंदगी बन जाने का काम होता।

मैं आपसे यह मांग करता हूँ कि आप अपने तरीके से सर्वेक्षण कराकर उसे भी देख लें। मातमा रानी रेलवे स्टेशन है वह रेल के लिए लाभदायक है। वहां मात्र दो ही सीटें हैं। हम चाहते हैं कि आरक्षण के सिलसिले में उसकी चार सीटें कर दें। गाड़ियां तो वहां रुकती हैं। दूसरा हम चाहते हैं कि बिनसा रोड रेलवे स्टेशन, जहां का प्लेटफार्म नीचा है, उसे भी ऊंचा करने का काम करें। दूसरा नियुक्तियों के संबंध में रोक लगी हुई है। लेकिन नियुक्ति होती है और जब होती है तो उसके बाद जब आपके सामने आती है तो आप उसे अधिकारियों पर टाल देते हैं। मैने मनोचा व पन्ना लाल आदि का, मैं अधिक नाम नहीं लेना चाहता लेकिन मैं बताना चाहता हूँ कि यह सफाई वाले हैं। एक साथ नौ लोगों को निकाल दिया गया, दो लोगों को नहीं रखा गया बाकी लोगों को रेगुलर कर दिया गया। ठीक इसी तरह भ्रष्टाचार के मामले हैं। मैंने जो रेल कर्मचारियों की बात कहीं तो आप कहते है कि केवल आप रेल कर्मचारियों की बात करिये। मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि आपके विभाग में आज 16 लाख रेल कर्मचारी हैं। एक किनारे से दूसरे किनारे तक उनका उत्पीड़न होगा तो वे कहां जाएंगे।

14.2.94 को गाजियाबाद कार्यशाला में काम कर रहे एक व्यक्ति ने आत्महत्या कर ली। उसने अपनी एक दरख्वास्त दी थी जिस पर सुनवाई नहीं हुई। इसीलिए उसने यह कदम उठाया। वह दलित था। उसके परिवार का क्या होगा। जिसने रिपोर्ट लिखवाई, उसका ट्रांसफर कर दिया गया और जब मैंने आपसे कहा तब मेहरबानी करके उसका ट्रांसफर रोका गया। इसी तरह से जब नियुक्ति की सूची निकलती है तो एक को छोड़कर सबको नियुक्त कर लिया जाता है वह ज्यों का त्यों रह जाता है।

मुरादाबाद आपका है, आप दलितों की हिफाजत करते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि जिसकी पदोन्नति होनी चाहिए उसकी नहीं होती और जिसकी नहीं होनी चाहिए उसकी हो जाती है। एक भारद्वाज नाम के व्यक्ति को तरक्की दे दी गई ... (**व्यवधान**)

उपाध्यक्ष महोदय : हरि केवल प्रसाद जी, हमारा कमिटमैंट है कि प्रत्येक सदस्य केवल पांच मिनट बोलेंगे।

श्री हरि केवल प्रसाद : मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। आज रेलवे बोर्ड में भ्रष्टाचार भरा हुआ है और रेल मंत्री या तो शरीफ है या भ्रष्टाचारियों के चक्कर में पडे हुए हैं। मैं मंत्रीजी से कहना चाहता हूं कि उनके आदेश की जांच रेल के अधिकारी करवाते हैं। स्पष्ट तौर से मंत्रीजी का आदेश जाता है कि कार्यवाही करो लेकिन रेल अधिकारी कहते है कि हम पहले जांच करवा लें। मैं रेल मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि मंत्री आप हैं या अधिकारी हैं। आज जो दुखी हैं, पीड़ित हैं, जिनके परिवार का व्यक्ति रेलवे में काम करते हुए मर जाता है, नियम के अनुसार उसके घर के एक व्यक्ति को नौकरी देनी होती है। यदि नौकरी नहीं दी जाती और वे आपके पास फरियाद करते हैं तो उनकी फरियाद सुनने का काम आपको करना है। हमको जानकारी है कि कई अधिकारी फंस जाते हैं जितने अधिकारी और उनके दलाल हैं, वे सीधे जाकर मंत्रीजी को घेर लेते हैं। जनप्रतिनिधि की मान्यता नहीं है लेकिन उनकी मान्यता है।

मैं मंत्रीजी को तंग नहीं करना चाहता लेकिन उनसे उम्मीद करना चाहता हूँ कि रेलवे में काम करने वाले दलितों, अल्पसंख्यकों के हितों की हिफाजत करें। जो इंसाफ के साथ काम करता है, उसके हितों की रक्षा भी आपको करनी है। रेलवे में जिनकी ऐप्रोच होती है। उनका ट्रांसफर कर दिया जाता है।

मैं एक मिसाल देकर अपनी बात समाप्त करता हूँ। खेमा एक प्रोमोटिव अधिकारी है। मंत्रीजी ने उनको आदेश दिया कि यह काम होना चाहिए। मंत्रीजी के आदेश को रेलवे बोर्ड ने लागू नहीं किया। मैं चाहूँगा कि मंत्री ने जो आदेश दिया है, उस पर ध्यान दिया जाए। बुड़ौल-सीतापुर खंड में मिट्टी की सप्लाई हुई। दूसरा जोतपुर मंडल है। उत्तर रेलवे का, इसमें आमान परिवर्तन में मिट्टी का, गिटटी का काम हुआ, सब अधिकारी पकड़ लिये गये। उन पर कारवाई क्या हुई, केवल उनका ट्रांसफर कर दिया गया। जो भ्रष्टाचार में पकड़ लिया जाय, उसका केवल आप ट्रांसफर कर देगें? मेरे पास यह सबूत हैं, मैं इन्हें आपके पास भेज दूंगा, इनको आप देख लीजिए। अगर कोई भ्रष्टाचार में पकड़ा गया और भ्रष्टाचार की सजा केवल ट्रांसफर हैं तो आप सोच ले दूसरे मैं एक मिनट में ....

उपाध्यक्ष महोदय : हरि केवल सिंह जी, आप तो 15 मिनट ले रहे हैं। आपने 5 मिनट में समाप्त करने का वायदा किया था।

श्री हरि केवल प्रसाद : मैं खत्म कर रहा हूँ।

मुरादाबाद में स्वीपर की जगह ब्राहमण की भर्ती हो गई। मंत्री के पास रिपोर्ट आई, जांच हो गई तो यह सिद्ध हो गया कि वह स्वीपर नहीं है। ब्राह्मण है, लेकिन उन अधिकारियों की तरक्की हो गई, जिन्होंने उसे भर्ती किया।

मैं आदरणीय रेल मंत्री से चाहूँगा के रेल में साधारण डिब्बे में सुधार से लेकर भ्रष्टाचार को समाप्त करने तक के सवाल को लेकर लोगों को न्याय देने का काम करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री को जहां मुबारकबाद और बधाई दूंगा, वहीं उनके बजट का समर्थन नहीं करूंगा।

[अनुवाद]

श्री उमराव सिंह (जालंधर) : महोदय, मैं रेल बजट और रेलवे की अनुदानों की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ है।

लगभग दो दर्जन रेलगाड़ियां शुरू की जा रही हैं मैं सोचता हूँ कि देश के रेल मंत्रालय द्वारा पहली बार इतनी बड़ी संख्या में रेलगाड़ियां शुरू की जा रही हैं।

यात्रियों की संख्या में भी वृद्धि हुई तथा माल यातायात में भी बढ़ोतरी हुई है। साथ ही साथ विशेष रूप से द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। मेरे विचार से रेल बजट की ये अच्छी विशेषताएं हैं।

इसके अतिरिक्त, मैं रेल मंत्री महोदय की जानकारी में कुछ मुद्दे लाना चाहूंगा।

रेलवे ने खेलों में भी बहुत अच्छा कार्य किया है और उन्होंने राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के खिलाड़ी भर्ती किये हैं। मैं यह नहीं जानता हूँ कि हमारे माननीय रेल मंत्री महोदय देश में अन्य भागों के खिलाड़ियों से क्यों नाराज हैं खिलाड़ियों को द्वितीय श्रेणी के रेल किराये में 50 प्रतिशत की रियायत उस समय मिला करती

थी जब वे राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय खेल प्रतियोगिताओं में भाग लेने के लिए रेलगाड़ियों से यात्रा करते थे। उनको यह रियायत राष्ट्रीय शिविरों तथा जोनल प्रतियोगिता में भाग लेने के लिए भी मिलती थी। अब इस रियायत को घटाकर 25 प्रतिशत कर दिया है। अपने देश में, हम खेलों के स्तर में सुधार करने के पूरे प्रयास कर रहें हैं। रेल किराये में वृद्धि से राज्यों की खेल टीमों तथा अन्य टीमों के राष्ट्रीय तथा अन्य प्रतियोगिताओं में भाग लेने पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे इसकी पुनरीक्षा करें तथा खिलाड़ियों के लिए 50 प्रतिशत की रियायत को बरकरार रखें। अन्यथा देश में, खेल गतिविधियों को बढ़ावा देने में हमें बहुत कठिनाई होगी। सरकार इस सम्बध में बहुत कुछ कर रही है। खेल एसोसिएशनें और भारतीय ओलम्पिक एसोसिएशनें देश में खेलों के स्तर को सुधारने के लिए अपनी भरकस कोशिशें करने का प्रयास कर रहीं हैं। तथापि रेल किराये में 75 प्रतिशत तक वृद्धि करने से खिलाड़ियों की भागीदारी बहुत घट जायेगी क्यों कि हमारा देश बहुत बड़ा है। और बहुत बार हमारे खिलाड़ियों को उत्तर से दक्षिण या दक्षिण से पूर्व की लम्बी यात्राएं करनी पड़ती हैं। खेल ऐसोसिएशनों के लिए किराया देना बहुत कठिन है। इसलिए किराये बढ़ाने से हमारी खेल गतिविधियों पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ेगा।

माननीय रेल मंत्री महोदय ने उन बेरोजगार युवाओं को रियायत दी है जो साक्षातकार में भाग लेने के लिए जायेगें। साथ ही साथ उन्होंने उन खिलाड़ियों की कुछ रियायतें वापस ले ली है जो प्रायः विश्वविद्यालय और स्कूलों के छात्र होते हैं। रियायतें वापस लेने का देश के खिलाड़ियों पर बुरा प्रभाव पड़ेगा।

नई रेलगाडियों के सम्बंध में मैंने अभी अभी उल्लेख किया है कि लगभग दो दर्जन नई रेलगाडियों शुरू की गई हैं। हमारे माननीय रेल मंत्री महोदय पंजाब के प्रति बहुत मेहरबान थे कि उन्होंने पिछले वर्ष पंजाब को एक शताब्दी एक्सप्रैस दी। लेकिन मेरे विचार से वे इस बार पंजाब को बिल्कुल ही भूल गये हैं। इसका कारण यह हो सकता है। कि पिछले वर्ष वह पंजाब गये थे लेकिन इस बार हम उन्हें वहां नहीं ले जा सके। मैं उन्हें अगले सप्ताह जालंधर ले जाने का प्रयास कर रहा हूँ और मैं आशा करता हूँ कि वह स्थिति की समीक्षा करेंगें और दिल्ली से पंजाब के लिए एक या दो रेलगाड़ियाँ और देंगे।

बिहार के कुछ सदस्यों ने भी यह मुद्दा उठाया है कि बिहार और उत्तर प्रदेश से हजारों लोग पंजाब आते हैं। वे हमें कृषि कार्य और फैक्ट्रियों में मदद करते हैं। उन्हें आने जाने में बहुत कठिनाई होती है क्योंकि पंजाब से उत्तर प्रदेश और बिहार जाने के लिए बहुत कम रेलगाड़ियां हैं। अमृतसर से बरौनी के लिए सप्ताह में दो बार चलने वाली रेलगाड़ी शुरू की जा रही है।

उपाध्यक्ष महोदय : उमराव सिंह जी आपका समय समाप्त हो गया है।

श्री उमराव सिंह : महोदय, मैं जल्दी समाप्त करने का प्रयास कर रहा हूँ।

पंजाब से विशेष रूप से मेरे निर्वाचन क्षेत्र से लाखों लोग बिट्रेन और अमरीका में जाकर बस गये हैं। उन देशों से सभी उड़ानें यहां रात में पहुँचती हैं। लेकिन प्रातः पंजाब जाने के लिए मुश्किल से कोई अच्छी रेलगाड़ी है। हमने पिछली बार भी यह अनुरोध किया था कि प्रातः दिल्ली से अमृतसर के लिए वापसी शताब्दी शुरू की जाये और मंत्री महोदय गोल्डन टेम्पिल एक्सप्रैस नामक एक रेलगाड़ी देने के लिए सहमत हो गये थे। मैं आशा करता हूँ कि पिछली बार हुई सहमति के अनुसार माननीय रेल मंत्री महोदय इस मांग को विशेष रूप से उन लोगों के लिए स्वीकार करेंगें जो विदेशों से आते हैं क्योंकि उन्हें प्रातः शताब्दी एक्सप्रैस की आवश्यकता होती है। रेल मंत्री महोदय ने अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अडड़े पर एक रेलवे आरक्षण केन्द्र खोलने को वायदा किया था लेकिन उस आश्वासन के बावजूद भी वह नहीं खोला गया है। मैं आशा करता हूँ कि यह काम जल्दी किया जायेगा और अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर आरक्षण की सुविधाएं उपलब्ध की जायेगी। जब हमें दिल्ली में यूरोपियन और अन्य सभी रेलगाड़ियों के लिए आरक्षण मिल सकता है तो हमारी रेलवे लंदन और अन्य स्थानों पर आपने आरक्षण कार्यालय क्यों नही खोल सकती है जहां से वे आरक्षण प्राप्त कर सकें क्योंकि जब वे यहाँ पहुँचते हैं उन्हें बहुत सी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। उन्हें किसी भी रेलगाड़ी का टिकट नहीं मिलता है। यह हमारे उन लोगों के लिए दयनीय स्थिति है जो हमारे देश में विदेशी मुद्रा भेजकर हमारी सहायता कर रहे हैं। वे यहाँ अपने रिश्तेदारों को बहुत पैसा भेज रहे हैं। और हमारी विदेशी मुद्रा की स्थिति को सुधार रहे हैं लेकिन जब वे यहाँ आते हैं तो उन्हें दिल्ली से पंजाब तथा अन्य स्थानों पर जाने के लिए टिकट लेने में बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मैं आशा करता हूँ कि रेल मंत्री महोदय इस पर ध्यान देंगे।

मैं एक अन्य समस्या को भी बताना चाहूँगा। अब गेहूँ की भारी पैदावार मिलने वाली है। पंजाब के सभी गोदाम भरे हुए हैं। पंजाब में कोई भंडार क्षमता उपलब्ध नहीं है। मैं यह नहीं जानता हूँ कि भारतीय खाद्य निगम और अन्य संगठन खाद्यानों को कहाँ रखेगें। जब तक वर्तमान स्टाक अन्य राज्यों को नहीं भेजा जाता है तब तक और स्टाक को जमा करके रखना सम्भव नहीं हैं इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय तथा खाद्य मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे इस समस्या पर विचार करें। उन्हें विद्यमान स्टाक को पंजाब से भेजना चाहिए और नई फसल की पैदावार के लिए नये भांडागार बनाने चाहिए। अन्यथा हमको उन खाद्यानों का भंडारण करने के लिए स्कूलों की बिल्ड़िगों तथा अन्य बिल्ड़िगों का इस्तेमाल करना पड़ेगा। जिसकी हमारे देश के लिए बहुत आवश्यकता है।

हमारी पुरानी मांगों में से एक मांग यह भी रही है कि चंडीगढ़ को शेष पंजाब से या तो लुधियाना होकर जोड़ा जाये, यदि यह सम्भव न हो तो राजपुरा होकर जोड़ा जाये। रेल मंत्री महोदय तथा प्रधान मंत्री दोनों ने ही इस मांग को स्वीकार कर लिया था। इसलिए राजपुरा को चंडीगढ़ से जोड़ने के लिए तुरंत कदम उठाये जाये ताकि हम पंजाब से चंडीगढ़ के लिए सीधा सम्पर्क रख सकें।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अब समाप्त कीजिए। आप पहले ही दस मिनट ले चुके हैं।

श्री उमराव सिंह : महादेय, मैं केवल एक या दो मिनट लूंगा और फिर समाप्त कर दूँगा।

पहले डी०एम०यू०जालंधर में शुरू किया गया था। इस का उद्घाटन रेलवे बोर्ड के सभापति ने किया था और हमें रेलवे बोर्ड के सभापति ने यह वचन दिया था कि अधिक से अधिक डीएमयू उस स्थान को भेजे जायेगें क्योंकि वे यात्रियों के तेजी से आने जाने के लिए बहुत उपयोगी साबित हुए हैं।

9.00 म०प०

जालंधर एक बहुत भीडभाड़ वाला स्टेशन है, हम आशा करते हैं कि हमें जालंधर के लिए और डी० एम० यू० मिल जायेगें।

इसी प्रकार जैसा कि मैंने कहा था कि जालंधर वह जिला है जहां से भारी संख्या में लोग विदेश चले गये हैं वे यहाँ आते हैं और वहाँ के रेलवे स्टेशन की खराब दशा को देखकर वे हमारे ऊपर तरस खाते हैं मैं आशा करता हूँ कि रेलवे स्टेशनों का सामान्य दशा में सुधार किया जायेगा।

विद्युतीकरण कार्य जिसकी लुधियाना तक के लिए स्वीकृति दी गई है अब वह जालंधर तक किया जायेगा जिससे रेलगाड़ियों की रफ्तार को और तेज किया जा सके। फिर, शाने-पंजाब मेल से खान पान सेवा हटा ली गई है। पंजाब मेल में पेंट्री कारें हैं लेकिन दिल्ली से अमृतसर तक यह नहीं है इसलिए यात्रियों को बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। इसलिए पूर्ण कार्य करने वाली पेंट्री कों शाने-पंजाब मेल और फ्रेन्टीयर मेल में शुरू की जायें जो एक बहुत ही शानदार रेलगाड़ी है।

महोदय बजट में यह कहा गया है कि रेलवे कोचों का उत्पादन 18000 से घटाकर 12000 कर दिया गया है। जब हम रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध करते हैं कि नई रेलगाड़ियां शुरू की जायें तब वह कहते हैं कि कोचों की कमी है लेकिन साथ ही साथ रेलवे कोचो का उत्पादन घटा दिया गया है। देश में कपूरथला की रेलवे कोच फैक्टरी सबसे बढ़िया कोचों का उत्पादन करती है। मैं आशा करता हूँ कि वे अधिक कोच बना सकते हैं। रेल कोच फैक्ट्री की उत्पादन क्षमता को बढ़ाया जाना चाहिए ताकि देश अपनी रेलगाड़ियों के लिए नये और अच्छे कोच रख सकें। फिर जालंधर में कुछ उपरिपुल अधूरे बने पड़े हैं और मैं यह आशा करता हूँ कि वे शीघ्र ही पूरे हो जायेंगें।

श्री मुकुल वासनिक : उपाध्यक्ष महादेय, मैं माननीय सदस्यों को सूचित करना चाहता हूँ कि उनके लिए खाना तैयार है। यदि वे चाहें तो वे कक्ष 70 में जाकर खाना खा सकते हैं। और अन्य लोगों, स्टाक के लोगों, प्रैस और प्रत्येक व्यक्ति के लिए खाना तैयार है जो कक्ष 73 में दिया जा रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से यह प्रत्येक व्यक्ति को ठीक प्रकार से सुनाई दे रहा है। खाना तैयार है। हम सभी खाना खा लें। लेकिन मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करूँगा कि वे समय का ध्यान रखें। प्रत्येक सदस्य को पांच मिनट ही मिलेगें।

श्री सी०के० जाफर शरीफ : महोदय, ठीक है खाना है। लेकिन खाना खाने के बाद देर तक बैठना भी खराब है।

उपाध्यक्ष महोदय : स्वास्थ्य के विचार से यह एक अच्छा सुझाव है।

श्री मुकुल वासनिक : महोदय, रेल मंत्री महोदय इसलिए खाना नहीं खाना चाहते हैं ताकि वह देर तक बैठ सकें।

उपाध्यक्ष महोदयः अब, श्री सुरेन्द्र पाल पाठक बोलेंगे।

चूंकि आप सभी ने केवल पांच मिनट बोलने का वचन दिया है। मेरा विचार है कि पीठासीन अधिकारी को बार-बार घंटी बजाना ठीक नहीं रहेगा इसलिए कृपया संक्षिप्त में भाषण दें।

[हिन्दी]

श्री सुरेन्द्रपाल पाठक (शाहबाद) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, इस बार का जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, वह बहुत ही असंतुलित रेल बजट है। उत्तर प्रदेश भारत वर्ष का बड़ी जनसंख्या वाला प्रान्त है, उत्तर प्रदेश की इस रेल बजट में बहुत ज्यादा उपेक्षा की गई है। उत्तर प्रदेश के तराई क्षेत्र में लखनऊ, सीतापुर, लखीमपुर, खीरी, पीलीभीत, लालकुआं और बरेली के लिए छोटी लाइन गई हैं, उसको बड़ी लाइन में बदलने का कार्य किया जाएगा, यह आश्वासन पिछले रेल बजट में माननीय मंत्रीजी ने दिया था, लेकिन तब से इसके ऊपर कोई कार्यवाही नहीं हुई है। मुझे बहुत दुःख के साथ कहना पड़ता है कि इस बार जो रेल बजट आया है, उसमें भी इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने तक का कोई जिक्र नहीं किया गया है। मेरा निवेदन है कि इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया जाए, तो इससे इस क्षेत्र की काफी तरक्की हो जाएगी, क्योंकि यह कृषि प्रधान इलाका है और खेतीबाड़ी से संबंधित अच्छे उद्योग-धन्धे लग सकते हैं।

गोला गोकर्ननाथ से शाहजहांपुर तक रेल लाइन बिछाने की काफी दिनों से मांग हो रही है लेकिन बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि इसके लिए भी रेल मंत्रीजी ने कोई ध्यान नहीं दिया है। हमारी मांग है कि गोला गोकर्ननाथ से मोहमदी होते हुए शाहजहांपुर के लिए नई रेल लाइन बिछाने की कृपा करें। इसी तरह से हमारे संसदीय क्षेत्र उत्तर प्रदेश में रौजा से सीतापुर तक जो बड़ी लाइन गई हुई है उस लाइन का नवीनीकरण होने की आवश्यकता है। ताकि उस पर तेज गति से गाड़ियां चलाई जा सकें। इसी तरह से सीतापुर से बालामऊ और बालामऊ से उन्नाव के लिए रेल लाइन का नवीनीकरण होने की आवश्यकता है। लखनऊ से कानपुर के लिए जो रेल लाइन गई हुई है वह बहुत ही व्यस्त रेल लाइन है। उसका विद्युतीकरण कराने की आवश्यकता है। अगर इसका विद्युतीकरण हो जाए तो जो रेल गाड़ियां दिल्ली से कानपुर तक इलैक्ट्रिक इंजन के साथ आती हैं उनका कानपुर में इलैक्ट्रिक ईंजन बदल करके उनमें डीजल ईंजन लगाया जाता है उसकी आवश्यकता न रहे, इलैक्ट्रिक ईंजन सीधे लखनऊ तक आ सकता है। लखनऊ से कानपुर की जो रेल लाइन है उसका इलैक्ट्रीफिकेशन कराया जाय। लखनऊ से मुरादाबाद होते हुए सहारनपुर की भी रेल लाइन का इलैक्ट्रीफिकेशन होना आवश्यक है।

इसी तरह से मुरादाबाद से गाजियाबाद तक जो रेल लाइन गई हुई हैं उसका भी इलैक्ट्रीफिकेशन होना आवश्यक है। हमारी मंत्रीजी से मांग है कि जिन लाइनों के बारे में मैंने बताया है उनके इलैक्ट्रीफिकेशन कराये जायें। गाजियाबाद से मुरादाबाद की जो लाइन है वह बहुत व्यस्त लाइन है इसका दोहरीकरण करने की आवश्यकता है। इसका कुछ टुकड़ा रेल मंत्रीजी ने लिया है। मैं चाहूँगा कि जल्दी से जल्दी गाजियाबाद से मुरादाबाद तक जो रेल लाइन है उसका दोहरीकरण कराया जाए। इसी तरह से मुरादाबाद से बरेली के बीच में एक लाइन थी, काफी दिनों से उसके दोहरीकरण कराने का काम किया जा रहा है लेकिन अभी तक वह काम पूरा नही हुआ है। मैं रेल मंत्रीजी से निवेदन करूंगा कि रामपुर से बरेली के बीच में जो लाइन के दोहरीकरण का काम हो रहा है इसको शीघ्रतिशीघ्र पूरा कराएं जिससे रेलों का आवागमन सुचारू रूप से हो सके।

उत्तर प्रदेश में नैमिशारण्य एक बहुत बड़ा तीर्थस्थल है। पहले बालामऊ से नैपिशारण्य, सीतापुर होते हुए दिल्ली के लिए आविदा एक्सप्रैस चलाई जाती थी। सीतापुर से बुढवल जो छोटी लाइन थी उसको अब बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया गया है, वही गाड़ी जो बालामऊ से नैमिशारण्य, सीतापुर होते हुए दिल्ली के लिए चलती थी उसको अब गोंड्डा से सीतापुर होकर दिल्ली के लिए चलाया जा रहा है। नैमिशारण्य जो उत्तरी भारत का बहुत बड़ा तीर्थस्थल है। उसका दिल्ली से सीधे रेल लाइन से संबंध-विच्छेद हो गया है। हमारी मांग है कि सीतापुर से नैमिशारण्य होते हुए बालामऊ, हरदोई होते हुए दिल्ली के लिए एक नई रेल गाड़ी

चलाई जाए, जिससे नैमिशारण्य के लोगों के लिए सीधी गाड़ी उपलब्ध हो सके।

कानपुर से बालामऊ, हरदोई होते हुए मुरादाबाद के लिए भी एक नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता है, क्योंकि कानपुर बहुत बड़ी व्यापारिक नगरी है और मुरादाबाद, बरेली, शाहजहांपुर, हरदोई से हजारों आदमी प्रति दिन कानपुर के लिए व्यापारिक कार्यों के लिए जाते हैं। उनके लिए कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है। मैं मंत्रीजी से मांग करूंगा कि मुरादाबाद से बरेली, शाहजहांपुर, हरदोई, बालामऊ होते हुए कानपुर के लिए एक नई रेल गाड़ी चलाई जाए। बरेली से हरदोई होते हुए बम्बई के लिए भी एक रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता है।, इसके लिए काफी दिनों से मांग चल रही है। इस पर भी विचार करने की जरूरत है।

लखनऊ से मुरादाबाद होते हुए दिल्ली तक एक अनारक्षित रेल चलाने की आवश्यकता है, क्योंकि लखनऊ से बरेली, मुरादाबाद होते हुए दिल्ली बहुत अधिक रेल पैसेजर्स चलते हैं और उनको आरक्षण नहीं मिल पाता है। अगर एक अनारक्षित रेल गाड़ी चलाई जाए तो इस रूट के पैसेंजरों को काफी आराम हो जाएगा। लखनऊ से शाहजहांपुर के बीच में डी०एम०यू० रेल चलाने की आवश्यकता है। गोरखपुर से दिल्ली वाया सीतापुर एक रेलगाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता है। इसके लिए रेल विभाग के लोगों ने आश्वासन भी दिया है लेकिन इस रेल बजट में उसके ऊपर कोई बात नहीं कहीं गयी है। इसको भी माननीय मंत्रीजी देखें।

दिल्ली से शाहजहांपुर तक एक पैसेंजर गाड़ी चलती है। इस गाड़ी को अगर लखनऊ तक चला दिया जाए तो शाहजहांपुर और लखनऊ के बीच के यात्रियों को बड़ी सुविधा होगी। इसी तरह से दिल्ली से बरेली तक एक एक्सप्रैस गाड़ी चलती है। इसको भी लखनऊ तक चलाए जाने की आवश्यकता है। हमारे संसदीय क्षेत्र में हरदोई की उपेक्षा बराबर की जा रही है। अभी हावड़ा से काठगोदाम एक्सप्रेस चलाई गई है और लखनऊ से सहानपुर एक्सप्रैस चलाई गई है जिसका हरदोई स्टेशन पर कोई ठहराव नहीं हैं। मैं निवेदन करूंगा कि सहानपुर सक्सप्रेस तथा हावड़ा-काठगोदाम एक्सप्रेस को हरदोई में ठहराव देने की कृपा करें। झांसी शाहबाद स्टेशन पर सद्भावना एक्सप्रेस तथा लखनऊ बरेली एक्सप्रेस का ठहराव देने की माननीय मंत्रीजी कृपा करें। हरदोई स्टेशन पर प्लेटफार्म छोटे होने की वजह से डिब्बे प्लेटफार्म से बाहर रह जाते हैं और जब यात्री उनमें चढ़ने की कोशिश करते है तो उनको चोटें लग जाती हैं। इसलिए हरदोई स्टेशन के प्लेटफार्मों को बड़ा किया जाए तथा इन स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं को बढ़ाया जाए। मेल और एक्सप्रैस गाड़ियों में अनारक्षित डिब्बों को बढ़ाया जाए जिससे गरीब यात्रियों को सुविधा हो। इन गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी के डिब्बे ज्यादा से ज्यादा लगाए जाएं। माननीय उपाध्यक्ष जी, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब, श्री गोपीनाथ गजपति बोलेंगे। आप पांच मिनट की समय सीमा का ख्याल रखें।

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : महोदय, हमें अवसर नहीं दिया जा रहा है। हमारे आखिरी वक्ता 6 बजे बोले।

उपाध्यक्ष महादेय : आपको समय दिया जायेगा।

श्री गोपी नाथ गजपति (बरहामपुर) : यह ठीक ही कहा है कि रेलें लोगों की जीवन लाइन है। वस्तुत भारतीय रेलवे की देश के सामाजिक-आर्थिक क्षेत्र में बहुत ही अद्वितीय स्थिति है। रेलें ऊर्जा सक्षम, भूमि उपयोग में किफायती तथा इनके चलने की क्षमता अधिक होती है इसलिए रेलवे को देश के तीव्र औद्योगिक और आधारभूतढाँचे के विकास तथा उत्पादन में योगदान देने वाला वाहन माना जाता है। भारतीय रेलवे प्रणाली का विश्व में दूसरा स्थान है और इसकी व्यवस्था एक प्रबंध के तहत होती है। यह बहुत तेज प्रणाली है जो तीन विभिन्न गेजों पर चल रही है।

हमारे सदैव लोकप्रिय रहें रेल मंत्री महोदय ने संसाधनों की अत्याधिक कमी होते हुए भी 1995-96 का बहुत ही अच्छा रेल बजट संसद के समक्ष प्रस्तुत किया है। वह और उनकी टीम के योग्य साथी इस विशेष बात के लिए बधाई के पात्र हैं। तथापि कुछ-कुछ क्षेत्रों विशेष रूप से उड़ीसा राज्य के कुछ ज्वलंत मुद्दे हैं जिन्हें इस वर्ष के रेल बजट में शामिल नहीं किया गया है। ये मुद्दे निम्नलिखित हैं :

पहला मुद्दा है इस अद्वितीय प्रणाली को ऊर्जा संरक्षण और यातायात की कठिनाईयों वाहन बदलने के जोखिमों को कम करने के कारणों से न्यायोचित माना गया था। एक बहुत ही बड़ी भूल हुई जिसेमें विशेषरूप से माननीय रेल मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूँ।

दुर्भाग्वश यह पिछले बजटों के तरह 1995-96 के रेल बजट में भी उड़ीसा राज्य में नौपाड़ा-पार्लखेमुंडी-गुनूपुर नैरोगेज रेलवे लाइन के लम्बे समय से प्रतिक्षित गेज परिवर्तन करने तथा इसे वाणिज्यिक व्यवहार्यता के लिए रायगूडा तक बढ़ाने की घोषणा नहीं की गई है यह दक्षिण पूर्व रेलवे के तहत आती है। यह मूल खेद प्रकट करने योग्य है। अब तक इस रेलवे लाइन के सुधार के लिए बहुत से आन्दोलन हुए हैं जिसे उड़ीसा के प्रथम राजा स्वर्गीय श्री कृष्ण चंद्र गजपति ने व्यक्तिगत रूप से धन खर्च करके बनवाया था।

उपर्युक्त परियोजना का सर्वेक्षण कार्य उड़ीसा के पूर्व रेल राज्य मंत्री ने शुरू कराया था और उस समय यह समझा गया था कि अब तक यह पूरी हो जायेगी। इस परियोजना के कार्यान्वित न होने से पांच संसद सदस्यों नामतः माननीय श्री गिरिधर गमांग, श्री किशोर चंद देव, श्री विजयरामा राजू, डॉ० के. विश्वनाथम तथा मुझ पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। वस्तुतः माननीय प्रधान मंत्री श्री नरसिम्हा राव ने भी पिछले वर्ष मेरे अभ्यावेदन देने पर इस परियोजना के कार्यान्वयन की सिफारिश की थी और उन्होंने इसके लिए आवश्यक धनराशि देने के लिए योजना आयोग से भी सिफारिश की थी।

इसलिए मैं उपर्युक्त चिरप्रतीक्षित परियोजना के कार्यान्वयन की तत्काल घोषणा करने का अनुरोध तथा मांग करता हूँ क्योंकि यह परियोजना मूलरूप से जनजातियों तथा उड़ीसा और आंध्र प्रदेश दो राज्यों की सीमा के इस सुविधा से वंचित लोगों की यात्रा करने की आवश्यकता को पूरा करती है।

दूसरी बात यह है कि मेरे गृह राज्य उड़ीसा में बहुत सी परियोजनाएं चल रही हैं जिनके लिए बहुत कम धनराशि नियुक्त की गई है।

तीसरी बात यह है कि यहाँ तक कि उड़ीसा राज्य की पहले स्वीकृत कुछ परियोजनाओ के लिए कार्यान्वयन के लिए भी कोई धनराशियां आवंटित नहीं की गई है।

चौथी बात यह है कि दक्षिण पूर्व रेलवे में बरहामपुर के महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन पर कोचिंग- तथा- बर्थिंग जैसी टर्मिनल सुविधाओं के साथ-साथ यांत्रिक-तथा-विद्युत कार्यशाला की अत्यंत आवश्यकता है।

पांचवी बात यह है कि दक्षिण पूर्व रेलवे में छत्तरपुर रेलवे स्टेशन जो गंजम जिले का मुख्यालय है, का सुधार किया जाये तथा रेलवे स्टेशन का शीघ्रता से विकास किया जाये तथा वहां अच्छी यात्री सुख-सुविधाएं उपलब्ध की जायें।

छठी बात यह है कि दक्षिण-पूर्व-रेलवे के बरहामपुर और पलासा दोनों रेलवे स्टेशनों पर बढ़िया विश्राम कक्ष उपलब्ध किये जायें।

सातवी बात है कि पार्लाखेमुंड़ी जो नये गजपति जिले का मुख्यालय है तथा दक्षिणा-पूर्व रेलवे के क्षेत्राधिकार में आता है, पर एक रेलवे बुकिंग केन्द्र खोला जाये।

मेरा आठवां मुद्दा यह है कि दो पड़ौसी राज्य आंध्र प्रदेश और उड़ीसा के विशाखापटनम और भुवनेश्वर दो महत्वपूर्ण शहरों को जोड़ने के लिए तत्काल एक इंटर सिटी एक्सप्रैस शुरू की जाये। क्योंकि इसकी तत्काल आवयश्कता है।

नौवां मुद्दा है कि दक्षिण-पूर्व-रेलवे की समुद्रतटीय जोन के लिए अच्छी खान-पान व्यवस्था की जाये।

दसवीं बात है कि उड़ीसा से नई दिल्ली के बीच चलने वाली अनेक रेलगाड़ियों में से एक रेलगाड़ी दक्षिण-उड़ीसा के महत्व पूर्ण रेलवे स्टेशन बरहामपुर से चलकर नई दिल्ली तक आनी चाहिए और वहीं जाकर खत्म होनी चाहिए।

ग्यारहवीं बात यह है कि केवल नई दिल्ली और हैदराबाद, मुम्बई तथा अहमदाबाद जाने वाली रेलगाड़ियों में बरहामपुर रेलवे स्टेशन पर बर्थ आरक्षण का कोटा बढ़ाया जाये।

अंतिम मुद्दा यह है कि भूतपूर्व सैनिकों, विकलांगों, खिलाड़ियों तथा विशेष रूप से प्रैस के व्यक्तियों के लिए रियायती रेल यात्रा सुविधाएं दी जायें।

अपनी बात समाप्त करने से पहले, मैं अपने सक्रिय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ जी से अनुरोध करूंगा कि वह विशेष रूप से उड़ीसा के अल्प विकसित राज्य में अच्छा रेलवे नेटवर्क और यात्री सुख-सुविधाएं उपलब्ध करने के लिए उदार बनें क्योंकि यह राज्य-दक्षिण-पूर्व रेलवे के आय राजस्व में बहुत बड़ा योगदान देता है। उड़ीसा के लिए भुवनेश्वर में एक पृथक रेलवे जोन न्याय संगत है। मैं रेल बजट की सराहना करता हूँ और इसे अपना पूरा समर्थन देता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको बहुत बहुत धन्यवाद । आप प्रायः समय का पालन करने में सक्षम हैं। अब श्री शिवाजी पटनायक बोलेंगे।

श्री शिवाजी पटनायक (भुवनेश्वर) : महोदय मुझसे थोड़ा पहले एक माननीय सदस्य ने इस बजट को ठीक ही एक चुनाव वर्ष का बजट बताया। लेकिन इसके बावजूद भी रेलवे के विभिन्न क्षेत्रों में निजीकरण का कार्यक्रम है। मैं इस निजीकरण के विरूद्ध हूँ। रेल मंत्री महोदय द्वारा एक अच्छी तस्वीर प्रस्तुत करने के बावजूद सचाई यह है कि नई रेलवे लाइन का निर्माण केवल 17 किलोमीटर है। इस कार्य की मूल को देखने का प्रयास नहीं किया गया है। उड़ीसा इस कार्य से बहुत प्रभावित हुआ है और बहुत कम धनराशि के आवंटन किये गये हैं। यहां तक कि जो आवंटन पहले किये गये थे, उन्हें खर्च नहीं किया गया उन्हें अन्य कार्यों में लगा दिया गया। यही बात तल्चर-सम्बलपुर और दैतारी-बंसवानी रेलवे लाइन के सम्बंध में हुई है इन्हें बार-बार दोहराया गया था। श्री श्रीबल्लभ पाणीग्रही ने भी इन परियोजनाओं के सबंध में कुछ बातों पर प्रकाश डाला, धनराशि को खर्च क्यों नहीं किया गया है, उन्हें दूसरे कार्यों में क्यों लगाया गया है।

महोदय, वर्ष 1995-96 के बजट प्रस्तावों में सम्बलपुर-तल्चर परियोजना के लिए केवल 24 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। इस परियोजना को वर्ष 1982 में स्वीकृति दी गई थी और यह इस वर्ष पूरी की जानी थी। लेकिन कोई भी व्यक्ति यह नहीं जानता है कि यह कब पूरी होगी। इस वर्ष आवंटित की गई थोड़ी धनराशि से यह कैसे पूरी की जा सकती है।

एक अन्य परियोजना भी है जो वस्तुत : उड़ीसा के समुद्रतटीय पूर्वी भाग को उस पश्चिमी भाग से जोड़ेगी जो राज्य के पिछड़े जन जातीय क्षेत्रों से होकर गुजरेगी। यह खुर्दरोड-बोलनगीर-रेलवे लाइन है। इसकी स्वीकृति गत वर्ष दी गई थी और इसके लिए 1 करोड़ रुपया भी आवंटित किया गया था। श्री शरत चन्द्र पटनायक कह रहे थे, जैसा कि यदि कुछ कार्य खुर्द की तरफ से शुरू किया गया है, बोलनगीर की तरफ से कोई कार्य शुरू नहीं हुआ है। लेकिन व्यावहारिक रूप से कोई कार्य शुरू नहीं किया गया है। लगभग 400 करोड़ रुपये की इस परियोजना के लिए इस वर्ष केवल 2 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। क्या इससे यह पता लगता है कि रेलवे इस महत्वपूर्ण लिंक मार्ग के प्रति गम्भीर है। इस वर्ष कम से कम 20 करोड़ रुपये आवंटित क्यों नहीं किये जा सके? जिस परियोजना का शिलान्यास प्रधान मंत्री महोदय ने किया था उसका भविष्य क्या है? यह कालाहांडी के सूखाग्रस्त जिले की लांजीगढ़-जूनागढ़ परियोजना है। वह परियोजना वर्ष 1991 में स्वीकृत हुई थी और वर्ष, 1992 में प्रधान मंत्री ने इसका शिलान्यास किया था। इसकी कोई प्रगति नहीं हुई है और इस वर्ष के लिए धनराशि आवंटन बहुत कम है।

राज्य की अर्थव्यवस्था के लिए एक अन्य दैतारी बांसपानी महत्वपूर्ण परियोजना है। वर्ष 1993-94 में किये गये पर्याप्त आवंटन के बावजूद वे इसका उपयोग नहीं कर सके क्योंकि इसके लिए क्षेत्र स्तर पर कार्य करने वाला कोई संगठन नहीं मिल सका और धनराशि को अन्य कार्यों में लगाना पड़ा यहाँ तक कि क्योंझार में एक मुख्य अभियंता के पद को पदोन्नत तथा उसके लिए समुचित तकनीकी कर्मचारियों की व्यवस्था करने जैसा छोटा सा कार्य भी पूरा नहीं किया जा सका। अब इस थोड़ी सी धनराशि से इसे कब तक पूरा किया जायेगा, इस बात को कोई नहीं जानता है। यद्यपि राज्य की अर्थव्यवस्था के लिए यह एक महत्वपूर्ण परियोजना है।

फिर वाल्टेयर से खड़गपुर तक रेलवे लाइन के विद्युतीकरण की स्वीकृति दे दी गई है लेकिन धनराशि की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। मैं यह नहीं समझता हूँ कि इसका क्या अभिप्राय है।

मैं उस किसी बात को दोहराना नहीं चाहता हूँ जो पहले कही जा चुकी है। लेकिन बहुत माननीय सदस्यों ने बताया है और तल्चर-पारादीप रेलवे लाइन को दोहरा करने के लिए कहा है जो हमारी अर्थव्यवस्था के लिए आवश्यक है। लेकिन कोई खास प्रगति नहीं हुई है। हमने खुर्दरोड़-पुरी रेलवे लाइन के दोहरा करने के बारे में भी कहा लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : इनमें से अधिकांश मुद्दों पर पूर्व वक्ता बोल चुके हैं।

श्री शिवाजी पटनायक : मैं उन मुद्दों को दोहरा नहीं रहा हूँ।

रेल मंत्री महोदय ने नई रेलगाड़ियां शुरू करने का श्रेय ले लिया है। एक लम्बी दूरी की रेलगाड़ी जो पुरी से गुजरात में ओखा तक जाती है और जो सूरत में कार्यरत 3 लाख उड़िया मजदूरों की सेवा करती है वह बहुत शोचनीय हालत में चलती है। यह गाड़ी सप्ताह में एक दिन चलती है जिससे इसमें बहुत भारी भीड़

चलती है। इन गरीब मजदूरों और उनके परिवार के सदस्यों को इस रेलगाड़ी में वहां जाते समय बहुत परेशानी होती है। इसको प्रतिदिन चलाये जाने के बारे में बार-बार कहा गया है। यदि इस रेलगाड़ी को रोजाना नहीं चलाया जा सकता है तो मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि इसे सप्ताह में कम से कम तीन दिन चलाया जाये।

यह ठीक है कि आपने हावड़ा और राउरकेला के मध्य एक शताब्दी एक्सप्रैस गाड़ी शुरू की है कृपया हावड़ा और राज्य की राजधानी भुवनेश्वर के मध्य सप्ताह में दो दिन एक शताब्दी एक्सप्रैस शुरू की जाये। नई दिल्ली और भुवनेश्वर के मध्य जो राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन चलती है, उसे कम से कम दो दिन चलाया जाये।

एक दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि उड़ीसा में रेलगाड़ियों का दर्जा बढ़ाया जाये। मैं नहीं जानता हूँ कि इसके बारे में क्या किया गया है विशेषरूप से सड़क के नजदीक के स्टेशनों और ग्रामीण क्षेत्र के स्टेशनों के बारे में कोई प्रगति नहीं हुई है। उनकी दशा बहुत शोचनीय है। उनकी ओर तुरन्त ध्यान दिया जाना चाहिए।

एक अन्य मुद्दा जिसे में रखना चाहता हूँ वह कोचों तथा रेलवे लाइनों में सुधार करने के बार में है चूंकि दुर्घटनाएं भी अक्सर होती हैं, इस पहलू पर भी उचित ध्यान दिया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं आप को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : उपाध्यक्ष महोदय, आज 1995-96 के रेल बजट पर चर्चा में हम शरीक हो रहे हैं। जब रेल बजट प्रस्तुत किया गया तो हम सभी लोगों को और खासकर बिहार के सांसदों और वहां की जनता को यह आशा थी कि कई वर्षों से जो लंबित मांग रेल मंत्रालय के सामने रखी गयी है और बार-बार इसी सदन में सोसदों के माध्यम से माननीय मंत्रीजी का ध्यान आकृष्ट किया गया है। उस लंबित मांग को पूरा करने के लिए कुछ बजट में प्रावधान करेंगें। मगर जब बजट प्रस्तुत किया गया तो बिहार की जनता जो गरीब और पिछड़ी हुई है उसको घोर निराशा हुई कि इस बार भी बिहार की जनता के साथ न्याय नहीं किया गया। हम माननीय मंत्रीजी का ध्यान उस पुरानी लंबित मांग की तरफ आकृष्ट करना चाहते हैं जो वर्षों से लंबित है और वह जनहित में है। वैसे मैं मंत्रीजी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि उन्होंने पुरानी लंबित योजना को पूरा करने का काम किया है, कुछ शुरू कराया है और कुछ शुरू कराने वाले हैं। जो योजना काफी समय से लंबित थी वह है भारत व नेपाल सीमा पर रखसौल के निकट सीसिमा नदी पर पुल का निर्माण, पटना-गया रेल मार्ग का दोहरीकरण, बिहार में नये जोनल ऑफिस खोलने, झाझा-मुगलसराय मार्ग का विद्युतीकरण, ये मांगें कई वर्षों से मंत्रालय के सामने लंबित पड़ी हुई हैं।

पटना रेल मार्ग के बारे में आप सदन में सुनते होंगे कि जितने भी सदस्य हैं उन सभी ने इस मार्ग का समर्थन किया है, खासकर जो बिहार के हैं। क्योंकि पटना और गया की दूरी लगभग 100 किलोमीटर होगी और उसमें लोगों को आने-जाने में जो असुविधा होती है उसका वर्णन नहीं किया जा सकता है। पटना और गया से काफी लोग आते-जाते हैं, ट्रेन के ऊपर भी लोग बैठे रहते हैं जिसके कारण कई बार दुर्घटनाएं भी हुई हैं और सबसे बड़ी बात यह है कि गया एक ऐतिहासिक स्थान है जहां पर बड़े-बड़े महापुरूषों ने जन्म लिया है, उनका कार्य क्षेत्र भी रहा है, वहां बौद्धों का मेला भी लगता है, विदेशी लोग आते रहते हैं, मगर उसकी ओर मंत्रीजी का ध्यान नहीं गया है। मेरा निवेदन है कि योजना को यथाशीघ्र पूरा करने का प्रयास करें जिससे वहां की जनता की कठिनाई दूर हो सके। यही नहीं भारत और नेपाल सीमा पर यदि रखसौल के निकट नदी पर पुल बना दिया जाय तो भारत और नेपाल के बीच में मित्रता का एक गठबंधन बना रहेगा और दोनों देशों के लोगों के बीच सद्भाव और सौहाद्रपूर्ण वातावरण बनेगा।

इसलिए उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस काम को भी पूरा करने का काम करें झारस-मुगलसराय रेल लाइन के विद्युतीकरण का मामला भी बहुत वर्षों से लम्बित पड़ा है और इसके विद्युतीकरण की मांग अनेक वर्षों से की जाती रही है, लेकिन मंत्री महोदय का ध्यान अभी तक उस ओर नहीं गया है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इसका विद्युतीकरण अविलम्ब किया जाए। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि मंत्रीजी उदार दिल से बिहार की जनता की तरफ निगाह रखें और इस लंबित मांग को भी पूरा करें जिससे बिहार की जनता को लाभ हो सके। यह तो पूरानी मांग है। अब मैं आपके माध्यम से एक-दो नई योजनाओं की ओर मंत्रीजी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। जो नई योजना बिहार को दी गई हैं वे काफी महत्वपूर्ण हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, आप जानते हैं कि बिहार में कोयले का उद्योग होता है। कई औद्योगिक क्षेत्र भी हैं। बोकारो है, जमशेदपुर है, छोटा नागपुर है और सिंहभूम का इलाका है, जहां कोयले का काम बड़े पैमाने पर हो रहा है और दिनोंदिन उसमें वृद्धि हो रही है। माल की ढुलाई से भी वहां से काफी राजस्व रेलवे को मिलता है, लेकिन मैं समझता हूँ कि जितनी मात्रा में वहां रेल बिछनी चाहिए और रेलवे की सुविधाएं वहां मिलनी चाहिए, वे नहीं मिल रही हैं जिससे काफी हानि उठानी पड़ रही है। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि बिहार सरकार ने रेलवे के संबंध में जो योजनाएं मंत्री महोदय के समक्ष प्रस्तुत की हैं जिनको मैं यहां पर सिर्फ पढ़ने का काम करूंगा। इन योजनाओं से बिहार की जनता को लाभ हो सकेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्रीजी का ध्यान बारामुंडा से बोकारो स्टील सिटी तक रेलवे मार्ग के विद्युतीकरण, चांडिल से बोकारो स्टील सिटी तक के रेल मार्ग का विद्युतीकरण एवं दोहरीकरण करने की तरफ ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ ताकि सामग्रियों को तेज गति से ले जाया जा सके। पूर्व और दक्षिण रेलवे के इंटरचेंज बिन्दु राजवेरा में होने वाली समस्याओं का निराकरण करने का भी अनुरोध करना चाहता हूँ। लोपसलिका लाइम स्टोन के दोहरीकरण हेतु जसमेर की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का मामला भी आपके पास लंबित है। यही नहीं, उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि जो योजना बहुत ही महत्वपर्ण योजना है, जो आपके पास लंबित पड़ी हुई है, इसको यदि पूरा करने का काम करेंगे तो उससे कोलफील्ड में आने वाले व्यवसायी हैं और व्यवसाय का जो केन्द्र बन गया है, इससे सबको लाभ होगा। सेंट्रल कोल फील्ड में लिमिटेड टोप कोल वाशरी की रेलवे साइडिंग का निर्माण होना चाहिए। ईस्टर्न कोल फील्ड लिमिटेड की चित्रा कोयलरी, राजमहल कोयलरी की रेलवे साइडिंग का निर्माण होना चाहिए। रोहतास जिले के अन्तर्गत सोन नदी के उत्तरी तट पर रेलवे लाइन का विस्तार तथा इस रेलवे लाइन को गढ़वा जिले के अन्तर्गत भवनाथपुर के छोटा मेतान स्टेशन से जोड़ने हेतु सोन नदी पर पुल का निर्माण होना चाहिए। ढोरी-पलामू योजना के अंतर्गत लोहरदगा रेलवे लाइन का विस्तार, गुवा-मनोहरपुर-सिंहभूम रेलवे लाइन का निर्माण, लोहरदगा रांची छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की योजना भी मंत्री महोदय आपके पास लंबित पड़ी हैं, इसको भी पूरा करें।

यही नहीं, वहां से रोहतास इंडस्ट्रीज लिमिटेड, डालमिया नगर की उत्पादन क्षमता 10 लाख टन प्रतिवर्ष से बढ़कर दुगुनी हो रही है, मगर इसके लिए भी जो लंबित योजना है, उसको पूरा कर दिया जाए, तो इसमें काफी मदद मिलेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से अब अपने क्षेत्र के बारे में निवेदन करना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि मैं पटना से आता हूँ जो बिहार की राजधानी है। पटना से रांची, रांची से पटना, पटना से दिल्ली, पटना से कलकत्ता, पटना से मद्रास और पटना से बम्बई काफी संख्या में आने-जाने का काम लोग करते हैं।

खासतौर से देश की राजधानी दिल्ली से बिहार की राजधानी पटना तक काफी संख्या में लोग आने जाने का काम करते हैं मगर पर्याप्त संख्या में सीधी ट्रेन न होने के कारण उन्हें काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। मैंने पिछले रेल बजट पर हुई चर्चा के दौरान भी रेल मंत्रीजी से निवेदन किया था कि शताब्दी जैसी कोई सीधी ट्रेन हमारे यहां जाने के लिये प्रतिदिन चलाई जाये, जो अब तक नहीं चल सकी है। एक ट्रेन है जो सप्ताह में केवल तीन दिन चलती है जबकि हमारे बगल वाले प्रदेश बंगाल को दिल्ली से प्रतिदिन राजधानी एक्सप्रैस चलती है, मगर बिहार में केवल तीन दिन सप्ताह में चलती है जिससे हमारे यहां के लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्रीजी एक ही मापदंड के आधार पर सभी प्रदेशों की जनता को देखें, दोहरा मापदंड अपनाने से लोगों में एजीटेशन की भावना बढ़ती है। बिहार में रेल के मामले में वैसे ही लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, काफी तकलीफ हैं। बिहार की जनता के प्रति रेल मंत्रीजी का रूख पिछले समय काफी सकारात्मक रहा है और मैं आशा करता हूँ कि आने वाले समय में भी उनका रूख सकारात्मक रहेगा और वे पटना से दिल्ली, पटना से बम्बई, पटना से मद्रास और पटना से हावड़ा तक सीधी ट्रेन उपलब्ध कराने की व्यवस्था करेंगे। ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो सके।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : श्री रामकृपाल जी, हमने पांच मिनट का समय दिया है। इसलिए लोग भी यह देख रहें है कि आप कितना समय लेते हैं।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव : मैं बस एक दो मिनट में अपनी बात खत्म कर देता हूँ।

हमारी कांस्टीटूएंसी में दानापुर नामक एक रेल मंडल हैं, जहां काफी संख्या में कर्मचारी रहते हैं मगर वहां रेलवे के क्वार्टरों की बहुत दुर्दशा है जिसके कारण वहां रहने वाले रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों को काफी दिक्कतें हैं। मैंने इस ओर वहां के संबंधित अधिकारी का ध्यान आकृष्ट कराया था ....(**व्यवधान**)

[अनुवाद]

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्बर) : क्या कोई समय सीमा है।

उपाध्यक्ष महोदय : हमने पांच मिनट का समय दिया है। इस पर सभी सदस्य सहमत थे।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव : मैं बस एक दो मिनट में अपनी लोकल समस्याएं रखकर अपनी बात समाप्त कर देता हूँ।

मैं कह रहा था कि दानापुर में रहने वाले रेलवे कर्मचारियों और अधिकारियों की दिक्कतों को दूर करने के लिये माननीय मंत्री जी अपने स्तर से प्रयास करें ताकि वहां के लोग ढंग से रह सकें।

मैंने पिछली बार भी निवेदन किया था कि पटना राजधानी में एक रेलवे ब्रिज चिरैयाघाट पुल के नाम से है जो उत्तरी और दक्षिणी बिहार को जोड़ने का काम करता है। वह पुल काफी पुराना है और टूट भी गया है। उसको चौड़ा करने से संबंधित मामला भारत सरकार के पास लम्बित है। उसे चौड़ा करने का काम अधूरा पड़ा हुआ है। यदि उसको चौड़ा कर दिया जाता है तो पटना शहर में यातायात की समस्या काफी हद तक हल हो जायेगी और वहां लोगों को [illegible]कठिनाइयां हैं, वे भी दूर हो सकेंगी। कई दफा बिहार सरकार ने भारत सरकार के रेल मंत्रालय से अनुरोध किया है।, लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। मैं चाहता हूँ कि उस पुल के काम को अविलम्ब पूरा कराया जाये।

इसके अतिरिक्त वहां डी.आर.एम. के कार्यालय, दानापुर में काफी संख्या में वैकेन्सीज रिक्त पड़ी हुई हैं मगर अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के कैंडीडेट्स को उनके अगेन्स्ट नियुक्ति नहीं दी जा रही हैं। इसके विरोध में वे लोग एजीटेशन कर रहे हैं, धरने पर और भूख हड़ताल पर बैठे हैं। मैं उन्हें कई बार आश्वासन देने का काम कर चुका हूँ। उनका कहना है कि कलकत्ता से सिगनल नहीं हुआ है। वैकेन्सीजन भरने से वहां काम में काफी दिक्कतें आ रही है और इसके साथ साथ अनुसूचित जाति और जनजाति के लड़कों को नियोजन भी नहीं मिल रहा हैं। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्रीजी यहां से डायरेक्शन दें ताकि उन लड़कों को नौकरी मिल सके जो आज एजीटेशन कर रहे हैं। इसके अलावा हमारे यहां रिजर्वेशन कार्यालय एक ही स्थान पर होने के कारण काफी परेशानी है। पटना शहर की आबादी 15-16 लाख है मगर वहां सिर्फ एक ही रिजर्वेशन का कार्यालय काम कर रहा है। मैं चाहता हूँ कि एक रिजर्वेशन कार्यालय पटना में और खोलने की व्यवस्था की जाये ताकि वहां की जनता को लाभ हो सके।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : जी केवल पांच मिनट क्योंकि कुछ ऐसे सदस्य हैं जो निश्चित रूप से आपत्ति करेगें।

[हिन्दी]

श्री अन्ना जोशी : अभी माननीय सदस्य को आपने 15 मिनट का समय दिया है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : प्रिय मित्र में घंटी बजाता हूँ। यह माननीय सदस्यों पर निर्भर करता है कि वह सभापति के आदेश को मानते है या नहीं। आखिरकार हम देर तक बैठते हैं किसी को भी बी० पी० अथवा और कोई बीमारी हो सकती है। मैं यह नहीं चाहता हूँ कि में इतने बड़े खतरे में अपने को डालूं।

[हिन्दी]

श्री बापू हरि चौरे (धूले) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिये मैं आपका आभारी हूँ। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ और रेल मंत्रीजी का अभिनन्दन और शुक्रिया अदा करता हूँ। मेरे चुनाव क्षेत्र में बहुत से लोगों की लम्बे समय से मांग चली आ रही है कि मनमाड से इन्दौर तक नई रेल लाइन बिछाई जाये। उसके एक टुकड़े, धुले से नरड़ाणा रेलवे लाइन का सर्वेक्षण करने के आदेश जारी कर दिये गये हैं। मैं विनती करता हूँ कि उसका कंस्ट्रक्शन जल्दी से जल्दी पूरा कराये जाने के लिये बजट में आवश्यक प्रावधान किया जाये।

क्योंकि यह रेल लाइन बहुत महतवपूर्ण है। सेंट्रल से वेस्टर्न तक रेल लाइन को जोड़ने वाली है। नरड़ाणा को सेट्रल गवर्नमेंट के एक इण्टस्ट्रिसज ग्रोथ सेंट्रर में समाविष्ट किया है और उसके लिए जो साढे सत्रह हजार एकड़ जमीन का संपादन किया है, उसके बीच से यह रेल लाइन जा रही है। जो ग्रोथ सेंट्रर बन रहा है, यदि उसके लिए धुले से नरड़ाणा सेंटर से वेस्टर्न तक नई रेल लाइन बन गयी तो आगे चलकर इण्डस्ट्री के विकास में लोगों को सहायता मिलेगी। यह पूरा डिस्ट्रिक्ट ट्राइब्ल एरिया का है। धुले जिले के विकास के लिए यह नई रेल लाइन होनी बहुत जरूरी है। मेरा यह निवेदन है कि धुले-नरड़ाणा रेल लाइन का सर्वेक्षण करके कंस्ट्रक्शन के लिए बजट में प्रावधान होना चाहिए। धुले से मंबुई तक एक नई रेलगाड़ी देने की कृपा करें क्योंकि धुले एक डिस्ट्रिक्ट प्लेस है, जिसकी पांच लाख से ज्यादा की आबादी है। जैसे नासिक से पंचवटी एक्सप्रैस चलती है वैसे ही धुले से नई रेल लाइन चलाने की कृपा करें। यदि ऐसा नहीं होता तो धुले से मुबंई जाने के लिए दादर-अमृतसर एक्सप्रैस 1057 में जो बोगी जोड़ी जाती है उसमें आज की स्थिति में फर्स्ट क्लास कम सैकेंड़ क्लास स्लीपर की एक बोगी है और एक थ्री टॉयर की रिजर्वेशन की एक बोगी है लेकिन फर्स्ट क्लास कम सैंकेड क्लास स्लीपर की बोगी की हालत बहुत खराब है। रेल मंत्रालय से मुझे जो जानकारी मिली है, उसके मुताबिक सैंटर रेलवे के पास फर्स्ट क्लास कम सैंकेड क्लास के केवल पांच कोचिस हैं और नया प्रोडेक्शन करने का उनके पास कोई प्रावधान नहीं है। जो पुराने हैं, उसमें फर्स्ट क्लास के डिब्बे में 12 एम०एल०ए०, 4 एम०पी० और बड़े अधिकारी जाते हैं। वहां पानी की सुविधा नहीं है, दरवाजे बंद नहीं होते। मेरी मांग है कि फर्स्ट क्लास कम सैंकेड क्लास जनरल और दो-थ्री टॉयर की बोगी लगाई जाये। अभी जो थ्री टॉयर की बोगी चलती हैं, उसमें 72 बर्थ हैं लेकिन स्लीपर की सुविधा पर्याप्त नहीं है।

आजकल शादियों के दिन हैं, लोगों को आने जाने में बहुत परेशानी होती है। .... (**व्यवधान**) मेरे चुनाव क्षेत्र में सुरन से भुसावल तक एक सैंट्रल लाइन हैं, उसके बीच में नरड़ाणा गांव के पास पाड़सी नाम का एक स्टेशन है जिसके नजदीक 294 नम्बर का एक ब्रिज है। नंदूखाड़ से नरड़ाणा वाया बेटाबद और जलगांव को जोड़ने वाली एक एम०डी०आर० डिस्ट्रिक्ट रोड़ न० 24 हैं, गेट न होने की वजह से सब गाड़ियां ब्रिज के नीचे से चलती हैं। ब्रिज का डिस्टेंट्स केवल 10 फीट का है। ब्रिज के नीचे से जाने वाली गाड़ियों अनाधिकृत चलती हैं इसलिये जिला परिषद के लोग रास्ता नहीं बना पाते हैं।

ब्रिज के आगे और पीछे एक किलोमीटर का रास्ता पूरा कच्चा है। उसके आसपास का पूरा रास्ता पक्का है। जो रास्ता कच्चा है, अधिकृत ने होने की वजह से उसे नहीं बनाया गया है। कच्चा रास्ता होने की वजह से वहाँ गाड़ियां फंस जाती है। इसलिए पाड़सी रेलवे स्टेशन के नजदीक गेट होना जरूरी है।

पूना-जम्मू तवी 1077 ट्रेन का धुले से चार बर्थ का कोटा है। वह कोटा दिल्ली तक ही सीमित है। मेरी मांग है कि उसे जम्मू तवी तक किया जाए। हावड़ा अहमदाबाद एक्सप्रैस को नरड़ाणा स्टेशन में स्टॉप देने की बात थी। उसकी तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। सबसे महत्वपूर्ण बात जो राणा जी ने कही थी कि सूरज से जलगांव सिंगल लाइन का दोहरीकरण किया जाय, में भी उसका समर्थन करता हूँ क्योंकि उस रेल लाइन का आधा भाग धुले जिले से होकर जाता है। वह आदिवासी इलाका है।

दोडाइचा रेलवे स्टेशन से सहादा शुगर फैक्ट्री के 60 हजार बैग लोड होते है। वहां पर गोडाउन और शैड की बहुत जरूरत है। मेरी विनती है कि वहां यह सुविधा दी जाए।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री अन्ना जोशी (पुणे) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं दो तीन साल के बाद रेलवे बजट पर भाषण दे रहा हूँ। जो बातें अभी माननीय सदस्यों ने बताईं, उनको सुनने से ऐसा लगता है कि रेलवे का सब काराबोर कितना डिटीरिओरेट हुआ है। फाईनैंशल पोजीशन, ऐफीशैन्सी, सिक्युरिटी, सेफ्टी, क्लीनलीनैस की बात हो, किसी इनीशिएटिव की बात हो, हर छोटी-छोटी बात के लिए माननीय सदस्यों को यहाँ पर बोलना पड़ता है। बजट की चर्चा पर जब माननीय सदस्य इतनी छोटी छोटी बातें बता रहे है तो पूरा रेलवे डिपार्टमैंट क्या करता है।

अभी बीच में इटरवीन करके आप बोल रहे थे कि ये बातें आपके बजट भाषण की प्रतीक्षा नहीं करेंगी। इसका मतलब यह है कि जो बातें हम आपके अधिकारियों को बोलते हैं, उसकी तरफ उनका ध्यान नहीं रहता है। अभी मैं आपको बताना चाहता हूँ। हम चाहते हैं कि अधिकारी अपना काम, आपने जो नियम दिये हैं, उसके मुताबिक करें। मि. रविन्द्रन, वैस्टर्न रेलवे का जनरल मैनेजर है, एक टैण्डर के बारे में मैंने उनको लिखा कि 1992 में टैण्डर खुला है, आपने आर्डर दिये हैं, यंग एण्टरप्रिन्योर हैं, उन्होंने माल तैयार करके दिया हैं, आप क्या कर रहे हैं, उनको आर्डर नहीं दे रहे हैं? मुझे 1995 में उनका जवाब आता है कि अच्छा हुआ, आपने हमको रिमाइण्ड करा दिया, लेकिन हमने वह टैण्डर कैंसिल कर दिया है। किस चीज का टैण्डर है, आपने एक अच्छा डिसीजन लिया है कि रेलवे में मिट्टी के तेल के जो दीये थे उनकी जगह पर आप बेटरी यूज करने जा रहे हैं अच्छी बात है। उसके मुताबिक उस एण्टरप्रिन्योर ने माल तैयार किया, आपने टैण्डर दिया, उसके मुताबिक उसने टैण्डर भरा और उस लड़के का टैण्डर पास हो गया। लेकिन यहा दिल्ली में किसी को टैण्डर देना था, इसलिए तीन साल के बाद उन्होंने पास किया। हमारी टैक्नीकल कमेटी ने अभी ऐसा बताया है कि उसका स्पेसिफिकेशन अच्छा नहीं है। एक बैटरी का क्या टैक्नीकल स्पेसिफिकेशन है, वह बदलने जा रहें हैं, वह टैण्डर खत्म किया है तो वह लड़का तो फाइनेशियली मर जायेगा और यहाँ के किसी आदमी को टैण्डर मिल जायेगा। यह कारोबार चलता है और इसलिए उन लोगों को बाकी काम के लिए टाइम नहीं है। इसलिए हमें छोटी-छोटी बातों के लिए यहाँ बोलना पड़ता है। मेरी पहली आपसे रिक्वैस्ट है कि हमारे जो भी लैटर्स आपके यहाँ आते हैं, जो भी हमारे सजेशंस हैं, उसके लिए हमें बुलाओं, हम आपके साथ चर्चा करेगें, अगर हम सही बात नहीं कह रहें हैं तो हमको न बोलो, हमें उसमें कोई एतराज नहीं है लेकिन तीन-तीन साल ... (**व्यवधान**)

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : यह डिबेट का पार्ट हैं?

श्री अन्ना जोशी : जी हां, वर्किंग आफ दि रेलवे, यह डिबेट का ही पार्ट है, आपको मालूम नहीं है क्या ? इसी वजह से ऐसी सारी छोटी-छोटी बातें यहां उठती हैं।

मैं आपसे दूसरी बात कहना चाहता हूँ कि अभी हम बैंगलौर गये थे। इण्डीजिनस फैक्टरीज के बारे में रेलवे की क्या राय है? रेलवे के लिए उन्होंने कितना डवलपमेंट किया हैं, कैरिजेज के बारे में और दूसरी चीजों के बारे में और आपने एक दिन वन फाइन मोर्निंग उनको बता दिया कि हम आपसे डिब्बे लेने वाले नहीं हैं तो वहां वर्कर्स क्या करेंगे ? वहां वर्कर्स बाहर बैठे थे, पूरा गोडाउन उनका माल से भरा हुआ था, पर फिर अचानक क्या हो गया कि आपने अचानक 200 करोड़ रुपये का आर्डर भारत अर्थमूवर्स को दे दिया।... (**व्यवधान**) मैं करैक्शन के लिए तैयार हूँ। अभी लखनऊ की बात कोई बोल रहे थे कि वहां की रेलवे कोच फैक्टरी को भी आप आर्डर नहीं देते और बाहर किसी को आर्डर देते हैं। मेरी आपसे विनती है कि यहाँ की फैक्टरीज में आपको जो चीज नहीं मिलती है, वह आप जरूर बाहर

से मंगायें, लेकिन यहाँ के वर्कर्स को भूखा मारकर आप अगर बाहर किसी को आर्डर देंगे तो अच्छा नहीं होगा, ऐसा हमारा आपसे कहना है।

तीसरी बात एक्सीडेंट्स के बारे में है। एक्सीडेंट्स के बारे में तो मेरे ख्याल से गिनीज बुक में रेलवे का नाम लिखना चाहिए। कौन से कारण से एक्सीडेंट नहीं होता, किसी भी कारण से एक्सीडेंट हो जाता है। अभी हमारे यहाँ इन्द्रायणी एक्सप्रैस बिना ड्राइवर बुलेट ट्रेन की तरह पूरे घाट पर चली, हमने यहां क्वश्चन उठाया था तो आपने कहा कि हम इन्क्वायरी करेंगे और सभागृह में उसका निवेदन करेंगे लेकिन कोई निवेदन आपने नहीं किया। उसी इन्द्रायणी एक्सप्रैस में परसों ऐसा हुआ कि कपलिंक टूट गया ... (**व्यवधान**)

श्री सी०के०जाफर शरीफ : आप पिछले बजट में बोल चुके थे, अब दोबारा क्या बात है। नये सिरे से कुछ आ गया क्या, पिछले बजट में भी यही आया था?

श्री अन्ना जोशी : कारण यह है कि आपका रैस्पोंस नहीं है।

[अनुवाद]

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्वर) : वह जिम्मेवार नहीं हैं। वह वैसे उत्तर दे सकते हैं। उन्होंने मेरे किसी भी पत्र का जवाब नहीं दिया है।

श्री अन्ना जोशी (पुणे) : वह जिम्मेवार नहीं है।

[हिन्दी]

यह जो एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, अभी येलाहेंका में उद्यान एक्सप्रैस में एक्सीडेंट हो गया, उसके बारे में, मंत्री महोदय, आपने इन्कवायरी करने को कहा था लेकिन आपने कुछ इन्कवायरी नहीं की। मेरी जानकारी ऐसी है कि एक्सीडेंट होने के बाद साढे तीन घंटे तक वहां किसी की मदद नहीं गई।

10.00 म०प०

हमारे यहां का एक कप्पल हनीमून के लिये बंगलौर जा रहा था। उस गाड़ी में उसकी वाइफ 3 घटें के बाद मर गई। यह किस का दोष है? उसने अपने घर का फोन नम्बर दिया और कहा कि मेरे घर में मैसेज पहुंचा दो लेकिन आपके अधिकारियों ने मैसेज नहीं पहुंचाया। बंगलौर का सार्वजानिक क्षेत्र का कार्यकर्त्ता वहां गया और उसको नम्बर दिया। 48 घंटे के बाद उनके घर वालों को पता चला कि उनकी डौटर-इन लॉ मर गई है।

[अनुवाद]

श्री ए० चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : आप उसी बात को दोहरा रहे हैं जो आपने पहले कही है। आपने बजट के बारे में एक शब्द भी नहीं कहा है।

श्री अन्ना जोशी : यदि आप ऐसा सोचते हैं, तो यह ठीक है। मैं इसके लिए दबाव नही डाल रहा हूं।

श्री ए० चार्ल्स : यहाँ तक कि यदि कोई एक भी दुर्घटना हो जाती है, हम सभी दुखी हो जाते हैं। बजट भाषण में आंकडें दिये गये हैं कि दुर्घटनाएं कम हो रही हैं जबकि आप यह बार बार कह रहे हैं कि इनमें वृद्धि हो रही है।

श्री अन्ना जोशी : आपसे किसने कहा कि दुर्घटनाओं में कमी हो रही है। दुर्घटनाएं प्रतिदिन हो रही हैं।

श्री ए० चार्ल्स : आप आंकडे देखिए।

श्री अन्ना जोशी : उनका कार्यकरण गलत है।

श्री अमल दत्त : वह अब रेल मंत्री बनाना चाहते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : हम इसके लिए कामना करते हैं।

श्री ए० चार्ल्स : मैंने कहा था कि यहाँ तक कि यदि कोई एक भी दुर्घटना हो जाती है, हम सब दुःखी हो जाते हैं। लेकिन वस्तुतः गलत वक्तव्य इस तरह नहीं दिया जा सकता है।

श्री सी०के० जाफर शरीफ : महोदय, मेरा विन्रम निवेदन है कि सदस्यों को अपने राज्य या निर्वाचन क्षेत्र के विकास के सम्बंध में कहने की स्वतंत्रता है। वस्तुतः यह एक बड़ी प्रणाली है। मैं यह नहीं कहता हूँ कि हर बात ठीक है। कुछ कमियाँ होगी जिन के लगातार सुधार की आवश्यकता होती है। समस्याओं का बताना चाहिए ताकि प्रशासन उनकी ओर ध्यान दे सके। मैं पूर्णरूप से उसकी सराहना करता हूँ। यदि वे कहते हें कि यह चुनाव वर्ष है, यदि वे विकास के बारे में बोलना चाहते हैं या यदि वे इसके ही बारे में बोलना चाहते हैं, यह उन पर निर्भर करता है। उन्हें बोलने की स्वतंत्रता है और मैं यहाँ उनकी बात सुनने के लिए हूँ।

[हिन्दी]

श्री अन्ना जोशी : मेरे कहने का मतलब इतना ही है कि आज जो बार-बार एक्सीडैंट हो रहें हैं, उनके बारे में आपके डिपार्टमैंट का कैसा व्यवहार है? अगर आप और माननीय सदस्य मेरी बात सुनना नहीं चाहते तो मैं बैठ जाता हूँ .... (**व्यवधान**) ... आप तो सुन रहे हैं लेकिन आपके सम्मानित साथी सुनना नहीं चाहते हैं।

[अनुवाद]

दक्षिण क्वीन, इन्द्रायणी और प्रगति रेलगाड़ियां मुम्बई और पुणे के मध्य चल रही हैं।

[हिन्दी]

उनमें माल गाड़ियों के इंजन लगाने की वजह से गाड़ियां लेट हो रही हैं या बंद पड़ी हैं। आप पैसेंजरों से सुपर फास्ट का किराया ले रहे हैं लेकिन इंजनों की कोई सुव्यवस्था नहीं कर रहें हैं। इनकी सुव्यवस्था करना कर्तव्य है।

पुणे रेलवे स्टेशन के विकास के बारे में मैंने बहुत बार आपको व आपके आधिकारियों को लिखा लेकिन आपने कुछ नहीं किया। पुणे सदरन कमान का बड़ा सैंटर है और इंडस्ट्रियल सैंटर हैं। अगर आप वहां एक स्वतंत्र डिविजन का निर्माण कर दिया जाये तो अच्छा होगा। पुणे, पश्चिमी महाराष्ट्र, अहमदाबाद और राजस्थान के लोगों की मांग है कि अहिंसा एक्सप्रेस जो कि हफ्ते में एक बार चलती हैं, उसको हफ्ते में 2-3 बार चलाना चाहिये और उसकी फ्रिक्वैंसी बढ़ानी चाहिये। इससे लोगों को सुविधा होगी।

[अनुवाद]

महोदय, पुणे और हावड़ा के लिए सीधी रेलगाड़ी होनी चाहिए। पुणे और उसके आस-पास में लगभग 1.5 लाख बंगाली लोग रहते हैं। में उनके लिए मांग कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

नरेल और माताराम के बीच में एक प्रैसटिजियस गाड़ी है, लेकिन उसमें इंजन की व्यवस्था ठीक नहीं है, जो कि होनी चाहिए। किरलोसकर ने इंजन बनाने का प्रोमिस किया है, लेकिन वह आपके अधिकारियों को जमता नहीं है। वहां पर्यटक आते हैं, नरेल से माताराम का रास्ता जो दो घन्टे में तय करना होता हैं, उसको तय करने में 14 घन्टे लगते हैं। यह कोई अच्छी बात नहीं है। इसलिए में आपसे इस बारे में विनती करता हूँ।

जहां तक प्लेयर्स की बात है। कपिलदेव के लिए तो आपने कन्सैशन दे रखा है। लेकिन वे तो ज्यादा प्लेन में सफर करते हैं। प्लेयर्स को ज्यादा सुविधा देने के बजाए, आप उनकी सुविधा को काटने लगें, तो अच्छी बात नहीं हैं। मेरे ख्याल से खेल की दृष्टि से भी प्लेयर्स को कन्सैशन देना चाहिए।

पुणताम्बा औरंगाबाद और मनमाड़ के बीच में है और रोटेगांव मनमाड़ और पुणे के बीच में है। यदि इन दोनों स्थानों को, जो कि सिर्फ 12-13 किलोमीटर की दूरी है, मिला दिया जाए, तो औरंगाबाद से पुणे की दूरी 91 किलोमीटर कम होती है और समय भी कम लगेगा। यह बात हम कह चुके हैं और इसके बारे में भी आपको विचार करना चाहिए।

यदि आप करजत और पनेवल को जोड़ दें, तो मुम्बई और पुणे के बीच रेल पर जो बड़ा भारी बोझ होता है, वह बोझ भी कम हो जाएगा और सुरक्षा की दृष्टि से एक वाडटल लिंक मिल जाएगा। अतः आप इस पर भी विचार करें।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

[अनुवाद]

श्री ए० वेंकट रेड्डी (अनंतपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत किये गये वर्ष 1995-96 के रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : हमने पहले ही यह निर्णय किया है कि आपको 5 मिनट का समय दिया जायेगा। यदि प्रत्येक सदस्य 10 मिनट या 15 मिनट तक बोलना शुरू करता है, तो मेरे घंटी बजाने का क्या फायदा है। इससे कोई अच्छा संकेत नहीं मिलता है। इसलिए यह अच्छा है कि केवल संगत और बहुत ही आवश्यक तात्कालिक लोक महत्व के मुद्दों पर ही बोला जाये ताकि रेल मंत्री महोदय उन पर तत्काल ध्यान दे सकें।

श्री ए० वेंकट रेड्डी : यह बजट जनतानोमुखी बजट है। जिसे गरीब लोगों को ध्यान में रखकर तैयार किया गया है। मैं अनंतपुर लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं जो रायलसीमा क्षेत्र में है। यह अत्याधिक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। वर्ष 1992-93 में सिकंदराबाद से द्रोणाचलम तक के मीटर गेज के रेल मार्ग को बदलने तथा गूटी से पेन्डीकल्लू तक नई रेलवे लाइन बिछाने के लिए मंजूरी दी गई थी। बड़ी लाइन में बदलने का कार्य महबूबनगर तक अच्छी तरह हो गया था। और अब परिवर्तन का कार्य रुका पड़ा है।

यात्रियों को महबूब नगर में लगभग प्रातः 2.30 बजे और सायं 10 बजे रेलगाडी बदलनी पड़ती है। इससे यात्रियों को बहुत असुविधा होती है। इसके परिणामस्वरूप बहुत से यात्री-स्त्री-बच्चे व अपन सामान के साथ बस या किसी अन्य वाहन से यात्रा करना पसंद करते हैं।

वर्ष 1994-95 में बजट में बहुत कम धनराशि आवंटित की गई थी, इस कारण कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई है। गुट्टी और पेंडीकल्लू के मध्य रेलवे लाइन बिछाने का कार्य अभी शुरू किया जाना है यदि गेज परिवर्तन और नई लाइनें बिछाने का कार्य पूरा हो जाता है। तो इससे दक्षिण से कम से कम समय में दिल्ली पहुंचने में यात्रियों को बहुत सहायता मिलेगी। वर्तमान सरकार का शेष कार्यकाल बहुत कम हैं, मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि कृपया वे अपना ध्यान दें और यह देखें कि महबूबनगर-द्रोणाचलम रेलवे लाइन का गेज परिवर्तन का कार्य युद्ध स्तर पर पूरा हो और पेन्डीकल्लू और गुट्टी के मध्य एक-एक रेलवे लाइन बिछा दी गई है इस कदम से आप इस क्षेत्र की जनता के दिल में घर कर जायेंगे और नई रेलवे लाइन बिछाने से दक्षिण से उत्तर पहुंचने में यात्रियों को लाभ पहुंचेगा।

महोदय, मुम्बई-मद्रास रेलवे लाइन पर गुंटाकल एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है और यह मंडल का मुख्यालय है। यह कहा जा सकता है कि यह रेलवे नेटवर्क के सबसे बडे मंडलों में से एक है। गुंटाकल में विद्युत इंजिनों के लिएं एक कर्षण शैड की स्वीकृति दी गई थी और प्रारम्भिक कार्य के लिए इस सम्बंध में कुछ धनराशि खर्च भी की गई थी। गुंटाकल एक बहुत सुविधाजनक स्थान है और यह एक बड़ा जंक्शन है। तथा यह मुम्बई-मद्रास बंगलौर दिल्ली आदि को जोड़ता है। कर्षण शैड़ को कनांटक में हुबली में ले जाने का प्रस्ताव है। मैं यह उल्लेख करना चाहता हूँ कि इसका यहाँ से हटाना उचित नहीं है और यह गुंटाकल पर ही रहना चाहिए और इसे शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। शैड को हटाकर हुबली ले जाने से रेलवे को वित्तीय घाटा होगा। इससे गुटाकंल की जनता को असुविधा होगी और इस क्षेत्र की जनता के साथ बहुत बड़ा अन्याय होगा। कर्षण शैड़ गुंटाकल से हटाया नहीं जाना चाहिए।

महोदय, बंगलौर से गूटी तक बड़ी रेलवे लाइन 1983 में बिछायी गई थी और तब से माल भाड़ा और किराया बढ़ी हुई दर पर मील के हिसाब से आंकलित किया जा रहा है। जिससे रेलवे प्रशासन का कार्य भार बढ़ गया है। तथा यात्रियों पर अत्याधिक बोझ पड़ रहा है। ऐसा केवल इसी रेलवे लाइन पर पाया जाता है। दक्षिण पूर्व रेलवे में बिड़ी नगर-निदिखुदी और अन्य नई बिछाई गई रेलवे लाइनों के साथ इस प्रकार का व्यवहार नहीं किया जाता है। लगभग 13 वर्ष पहले से जब से यह रेलवे लाइन शुरू की गई है और बढ़ी हुई दर पर मील के हिसाब से किराया लिया जा रहा है। इस पिछडे क्षेत्र की जनता के साथ यह एक पक्षपात पूर्ण व्यवहार है। इसे तत्काल बंद किया जाना चाहिए। यह संसद में रेल मंत्री द्वारा दिये गये आश्वासन के संदर्भ में है।

चूंकि अनंतपुर जिला मुख्यालय है और यहाँ की आबादी तीन लाख है और विश्वविद्यालय तथा बहुत महाविद्यालय हैं, इसलिए आरक्षण केन्द्र को कॅम्प्यूटीकृत किया जाये। रेलवे स्टेशन को भी शीघ्र आधुनिक बनाया जाये।

[हिन्दी]

श्री ब्रह्मानन्द मंडल (मुंगेर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्रीजी का अपने क्षेत्र की समस्याओं की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। 1995-96 का जो बजट पेश किया गया है इसका मैं विरोध करता हूँ और इसलिए विरोध करता हूँ क्योंकि मैं अपने ही क्षेत्र में देखता हूँ कि जमालपुर में बहुत बड़ा रेलवे का कारखाना है। इसे एक जमाने में एशिया का सबसे बड़ा कारखाना कहा जाता था। वहां 22 हजार मजदूर काम करते थे। स्टीम ईंजन की मरम्मत का काम होता था और बहुत से पार्ट्स और पुर्जे बनते थे।

जिसमें 32 शाखाएं चला करती थीं लेकिन आज 10 हजार मजदूर ही उसमें काम करते हैं। अभी 1994 में टावर-कार के टैंड़र के लिए निजी और सार्वजानिक दोनों क्षेत्रों को आंमत्रित किया गया। टैंड़र के मुताबिक जमालपुर कारखाने ने भी कोटेशन दिया और निजी क्षेत्रों ने भी भरा। जमालपुर कारखाने ने प्रति कार 58 लाख रुपया कोटेशन दिया जबकि बंगलौर की एक कंपनी ने 70 लाख रुपये प्रति टावर-कार बनाने के लिए कोटेशन दिया अब 12 लाख रुपया अधिक होने पर भी बगलौर की कंपनी को ही काम दिया जा रहा है। जब सार्वजनिक क्षेत्र मौजूद है और समय पर काम भी पूरा करता है तो क्यों नहीं आप उसे काम देते हैं।

10.16 म०प०

[श्री पी०सी० चाको पीठासीन हुए]

श्री सी० के० जाफर शरीफः क्या आप डिटेल भेजेंगे कि कौन सा वह बंगलौर का निजी कारखाना है?

श्री ब्रह्मानन्द मंडल : एक बार तो मैं भेज चुका हूँ। मंत्री महोदय ने जिस तरह से कहा है उससे लगता है कि जमालपुर कारखाने को वह आर्डर मिल जाएगा। जैसा कि आजकल हो रहा है कि आप पदों को सरेन्डर कर देते हैं। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि जमालपुर कारखाने को स्थाई काम चाहिए, विद्युत इंजन का, पी०एच०ओ० का काम चाहिए, कोच फैक्ट्री का काम चाहिए। सबसे ज्यादा पैसा आपको यात्री भाड़े से आता है और कोच की आपको बहुत आवयश्कता है और आप कहते हैं कि कोच फैक्ट्री काफी हैं जबकि लोगों को यात्रा के लिए आरक्षण नहीं मिलता है।

अध्यक्ष महोदय, मुगेंर और खगड़िया के बीच बहने वाली गंगा नदी के ऊपर पुल निर्माण के संबंध में मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। 1952 में नेहरू जी जब मुंगेर आये थे तो उन्होंने कहा था कि मुंगेर में गंगा पर पुल बनेगा। इंदिरा गांधी जब 1971 में जब चुनाव में गई थी तो उन्होंने भी कहा था की मुंगेर में गंगा पर पुल बनेगा।

राजीव गांधी जब कांग्रेस पार्टी के महा-सचिव बने तब वहां चन्द्रशेखर सिंह मुख्य मंत्री थे। उन्होंने मुंगेर के पोलो मैदान में घोषणा की थी कि वहां पुल बनेगा। हमारे बिहार के मुख्य मंत्री ने भी कहा कि वहां पुल बनेगा। 1952 से लेकर आज तक वादे ही चलते आ रहे हैं। राज्य सरकार कहती है कि केन्द्रीय सरकार बनायेगी। केन्द्रीय सरकार कहती है कि राज्य सरकार बनायेगी। अगर दोनों ही सरकार पुल नहीं बनायेगी तो कौन सी सरकार बनायेगी? लाचार होकर मुझे 25 अक्टूबर से लेकर 7 नवम्बर तक आमरण अनशन पर बैठना पड़ा। योजना आयोग के उपाध्यक्ष ने कहा कि योजना आयोग इस काम को पूरा करेगा। उन्होंने लिखकर दिया कि 1995-96 के वार्षिक बजट में हम इसको लेंगे। बिहार सरकार से हम इसका प्रस्ताव लेंगे। रेलवे और भूतल परिवहन मंत्रालय इसमें धन का आवंटन करेगा, रेलवे के साथ हमारा समझौता हो गया है। जब मैंने आपको पत्र लिखा तो आपके निजी सचिव ने लिखा कि योजना आयोग ने इसकी पहचान की है, हमारी सहमति हैं, लेकिन धन की कमी है। जब योजना आयोग तैयार है तो धन की कमी का सवाल कहां से पैदा होता है? प्रधान मंत्री उसके अध्यक्ष होते हैं, उनकी इजाजत के बिना प्रणव मुखर्जी लिखकर देने वाले नहीं थे। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूँ कि आप के नेता, इस देश के राष्ट्रीय आन्दोलन के नेता जो थे, सभी लोगों ने वादे किये हैं, लेकिन वे पूरे नहीं हुए।

अब मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं के बारे में कहना चाहता हूँ। जमूई एक जिला है, वहां जिला मुख्यालय है। वहां केवल एक ही गाड़ी तूफान मेल रुकती है। जबकि वहां से पूर्वी एक्सप्रेस निकलती है, दानापुर एक्सप्रेस निकलती है। मैं चाहता हूँ कि इन गाड़ियों का भी एक-एक मिनट का वहां ठहराव होना चाहिए। अपर इंडिया एक्सप्रेस दिल्ली आया करती थी, उसका धरहड़ा स्टेशन पर ठहराव था। अब वह दिल्ली नहीं आती है। इसको लेकर बहुत से लोगों ने आंदोलन किया है। मेरी मांग है कि धरहड़ा स्टेशन पर विक्रमशिला का ठहराव एक मिनट का ही दे दें।

बिहार के सांसदों ने जितनी भी बातें यहां कहीं हैं उनमें समान रूप से सचाई है। इसलिए मैं कहना चाहूँगा कि जब उत्तर प्रदेश में गंगा पर हर 50 किलोमीटर पर पुल हो सकता हैं, वहां गंगा की तराई वाला क्षेत्र 1000 किलोमीटर है, जबकि हमारे यहां 500 किलोमीटर है, तो हमारे यहां कम से कम दस पुल तो चाहिए। लेकिन अभी तक हमारे यहां तीन पुल बने हैं। चौथा भागलपुर में विश्व बैंक के पैसे से निर्माणाधीन है। पांचवा मुंगेर के लिए हम मांग रहे हैं। मै मांग करता हूँ कि कांग्रेस पार्टी के नेता, प्रथम प्रधान मंत्री जवाहर लाल नेहरू जी ने कहा था कि रेलवे पुल होना चाहिए उत्तर बिहार को जोड़ने के लिए मैं समझता हूं कि मंत्री महोदय इस पर ध्यान देंगे। मैं उम्मीद करता हूँ कि आने वाले दिनों में इसको पूरा करने की कोशिश करेंगे।

[अनुवाद]

सभापति (श्री पी०सी० चाको) : डॉ० कार्तिकेश्वर 'पात्र' अनुपस्थित

श्री राजनाथ सोनकर शास्त्री	-	अनुपस्थित
श्री नदी येल्लेया	-	अनुपस्थित
श्रीमती विभू कुमारी देवी	-	अनुपस्थित
श्री मोहन लाल झिकराम	-	अनुपस्थित
श्री माणिकराव होडल्या गावीत	-	अनुपस्थित
श्री एन० डेनिस	-	अनुपस्थित
श्री एस०बी० सिदनाल	-	अनुपस्थित
श्री डी०पी०एस० मलिक	-	अनुपस्थित

जो ये सभी सदस्य अनुपस्थित हैं उन्हें बोलने की समय नहीं दिया जायेगा। इसलिए मैं उनके नाम फिर बोल रहा हूँ।

डॉ० आर० मल्लू

डॉ० मल्लू क्या आप महिला सदस्य को समय दे सकते हैं वह थोड़ा पहले जाना चाहती है। इसलिए हमें सबको देखना पड़ेगा।

डॉ० आर० मल्लू (नगर कुरनुल) : हां महोदय :

एक माननीय सदस्य : महोदय यहां दो महिला सदस्य हैं। हमें उन दोनों को समय देना चाहिए। अन्यथा यह भेदभावपूर्ण होगा।

[हिन्दी]

कुमारी सुशीला तिरिया (मयूरभंज) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं उसके लिये आपको धन्यवाद देना चाहूँगी। मैं पिछले साल भी रेल बजट पर बोल चुकी हूँ और इस बात की तरफ ध्यान दिलाया था कि मेरी

कांस्टीटुवंसी और खासकर मेरे जिले मयूरभंज के लिये जो रेल बजट में एलोकेशन किया गया है, वह काफी नहीं है। मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुये दो चार बाते कहना चाहूँगी।

सभापति जी, रेलमंत्री ने इस रेल बजट में जो सुविधायें दी हैं, इसमें कुछ इम्प्रूवमेंट करना चाहिये। हमने कई सालों से मांग की है कि मेरे जिले में जो नैरो गेज मीटर गेज ब्रिटिशकाल से रही है। उसको ब्राड गेज में कर दिया जायें। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि एक मीटिंग करके इस नेरी लाइन-मीटर गेज को ब्राडगेज में परिवर्तित करने के लिये शुभारम्भ करें। मेरा जिला आदिवासी है जहां बच्चों ने कभी रेल देखी तक नहीं है और इस बार उनको कम से कम इस बात की तसल्ली हो कि इतने सालों के बाद इस बजट में वह मांग पूरी होगी और मंत्री महोदय ने कृपा की है जिसके लिये वे आपको धन्यवाद और बधाई देंगे।

सभापति महोदय, मेरी कांस्टीटुवंसी की दूसरी प्राब्लम यह है कि एक ट्रेन 8189 टाटा-बोकारो एक्सप्रेस टाटा नगर में एक दिन बेकार पड़ी रहती है। यह मेरे साथ का जिला है। चूंकि मेरा क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है और रेल के मामले में भी पीछे है और यहां तक कि जब मैंने इस विषय पर बोलना था तो मेरा नाम भी पीछे था फिर भी आपने बोलने के लिये कहा तो मेरा निवेदन है कि 8189 टाटा बोकारो एक्सप्रेस 12 बजे टाटानगर पहुंचकर अगले दिन 3 बजे आती है। बादाम-पहाड रायरंगपुर तक छोटी लाइन चल रही है, उस लाइन तक एक्सटेंड करेंगे, इससे हमारे जिला को फायदा मिलेगा।

दूसरी बात यह है कि रायरंगपुर में जो पैसेन्जर लोग बाहर जाते हैं तो टाटा जमशेदपुर में उनको ट्रेन पकड़नी पड़ती है। उनको टाटा में रिजर्वेशन नहीं मिलता है। इसलिए टाटा से पुरूषोतम एक्सप्रेस में 8 से 12 सीट तक का रिजर्वेशन मिलना चाहिए क्योंकि हमारे यहां जाने वाले लोग पुरूषोतम एक्सप्रेस से ही जाना पसन्द करते हैं। मेरे दूसरे भाई बता रहे थे कि टाटा-पटना ट्रेन चलती है, उसको भी रायरंगपुर या बादाम पहाड़ तक रोका जाए। वहां से दो-तीन घंटे का रास्ता है। एक दिन बेकार में जो ट्रेन टाटानगर में रुकती है उस समय में उसे रायरंगपुर और बादाम पहाड़ तक ऐक्सटेण्ड करें जिससे हमारे जिले के लोगों को आसानी हो सकती है।

बालेसर रेलवे स्टेशन में हमारी मांग के बावजूद भी राजधानी एक्सप्रेस को नहीं रोका जाता। अगर यह गाड़ी वहां दो मिनट के लिए भी रुके तो हमें उतरने की सुविधा मिल सकती है। हमारे जिले में रिर्जेवशन की कोई सुविधा नहीं है। वहां के लिए स्पेशल रिजर्वेशन फेसिलिटी होनी चाहिए। कृष्णचन्द्रपुर की छोटी लाइन को ब्रॉडगेज करने के लिए मंत्री महोदय ने प्रपोजल दिया है। मेरा कहना है कि जब उस लाइन को आप ब्रॉड गेज करेंगें तो कृष्णचन्द्रपुर स्टेशन के इंप्रूवमेंट की तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिए। वहां एक ट्रेन ऐक्सीडेण्ट हुआ था और कुछ लोग भी मारे गए थे।

मैं आपको मुबारकबाद देना चाहूँगी कि आपने फेमिली पेन्शन की सुविधा अपने कर्मचारियों को दी है। रेलवे पैसेन्जर्स की सिक्यूरिटी पॉइंट ऑफ व्यू से आप ड्राइवर और गार्ड को वॉकी टॉकी उपलब्ध करवा रहे हैं, इसके लिए मैं आपको मुबारकवाद देना चाहती हूँ। जो बच्चे इंटरव्यू देने जाते हैं। उनके लिए आपने किराये में 50 प्रतिशत की छूट दी है। इसके लिए मैं आपको मुबारकबाद देती हूँ।

आप पुरी-अहमदाबाद गाड़ी चला रहे हैं और हावड़ा-राउरकेला-झासुगुडा गाडी को बालेसर तक ऐक्सटेण्ड करें जो मेरे चुनाव क्षेत्र के नजदीक है। मैं आपको मुबारकबाद देना चाहूँगी कि आप जो रेलवे वेलफेयर बोर्ड बनाने जा रहे हैं, उसमें अनुसूचित जाति और जनजाति के बच्चों का खास ख्याल रखना चाहिए। उनको जितनी सुविधाएं मिलनी चाहिए और भर्ती में जो लाभ मिलना चाहिए वह नहीं मिल पाता। इसलिए रेलवे बोर्ड के तहत स्पेशल रिक्रुटमेंट लागू होनी चाहिए और वह प्रक्टिकली इंप्लीमेंट हो रहा है या नहीं, यह विभाग को देखना चाहिए।

उड़ीसा में बहुत सारे पर्यटक स्थान हैं। जिस प्रकार राजस्थान में पैलेस ऑन व्हील्स गाड़ी चलायी जाती है, उसी प्रकार उड़ीसा में भी एक स्पेशल टूरिस्ट गाड़ी चलायी जाए।

मैं ज्यादा न कहते हुए इतना ही कहूँगी कि 1995-96 के रेल बजट का मैं समर्थन करती हूँ और 1992-93 के लिए रेलवे की अतिरक्ति अनुदानें की मांगों का मैं समर्थन करती हूँ।

श्री रामपाल सिंह (डुमरियागंज) : सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। हमारे संसदीय क्षेत्र गोरखपुर-सिद्धार्थनगर में छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन के लिए लगातार तीन वर्ष से हर साल के बजट में और बजट के बाद मैं माननीय मंत्रीजी से कई बार मिला और माननीय मंत्रीजी ने गत बार सूचित भी किया था कि गोरखपुर से गौंडा लाइन का कन्वर्जन इस वर्ष एक्शन प्लान में किया जा रहा है और उसकी रिपोर्ट जी०एम०रेलवे, गोरखपुर से आनी है। वह आ जायेगी और प्लानिंग कमीशन से स्वीकृति लेकर यह काम शुरू हो जायेगा लेकिन अभी तक यह काम शुरू नहीं हुआ है।

जनपद सिद्धार्थनगर नेपाल सीमा से लगा हुआ है वहां कोई उद्योग-धन्धे नही हैं क्योंकि वहां ब्रॉडगेज लाइन नहीं है। वहां जो भी खाद्य उस जिले के लिए आते हैं वे दूसरे स्टेशनों पर आते हैं और फिर बस्ती से सिद्धार्थनगर तक रोड ट्रांसपोर्ट से लाया जाता है। जब कभी खाद्य की कमी हो जाती है तो बस्ती वाले हमारे जिले के हिस्से को भी रोक लेते हैं। नतीजा यह होता है कि यह जिला खाद्य के मामले में परेशान हो जाता है। यह रेलवे लाईन ब्रॉडगेज नहीं होने से जिले का विकास अवरूद्ध है। मैंने और पूर्वी उत्तर प्रदेश के कई सांसदों ने लिखकर भी माननीय मंत्रीजी से अनुरोध किया था और माननीय मंत्रीजी ने अपने पत्र के द्वारा सूचित भी किया था कि इसके फर्स्ट फेज को एक्शन प्लान में लिया गया है और इसकी रिपोर्ट आ गयी है तथा हम प्लानिंग कमीशन की अनुमति लेकर इस काम को अगले वर्ष शुरू करा देंगें। मै। माननीय मंत्रीजी से अनुरोध करूंगा कि सबसे पहले गोरखपुर-गौंडा लाइन को मीटर गेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तन कराया जाय जिससे इस क्षेत्र का विकास हो सके। इसी क्षेत्र में एक नई रेलवे लाइन दोहरीघाट से सेजनवां होते हुए बलरामपुर का सर्वे वर्ष 1979 में हुआ था। तबसे 15-16 वर्ष होने के बाद भी यह लाइन ज्यों की त्यों पड़ी हुई है। पिछले वर्ष मैंने एक पार्लियामेंट प्रश्न के जरिये पूछा था तो उसका जवाब आया कि इसका रिटर्न कम आ रहा है। यदि इस क्षेत्र के विकास के लिए रिटर्न मापदण्ड रखा जायेगा तो उस क्षेत्र का विकास नहीं हो पायेगा। लिहाजा माननीय मंत्रीजी से मेरा अनुरोध है कि दोहरीघाट से सेजनवां-बांसी-डुमरियागंज होते हुए बलरामपुर लाइन का शीघ्र निर्माण कराया जाय और इस कार्य को शीघ्र चालू कराया जाए।

मनकापुर से एक ट्रेन कटरा जाती है। अयोध्या और कटरा के बीच में सरयू नदी पड़ती है। अगर इस नदी पर पुल बना दिया जाय तो इस क्षेत्र का सीधा कनेक्शंन हो जाएगा अयोध्या सरयू नदी पर एक पुल बनाया जाय।

गोरखपुर पूर्वी उत्तरी रेलवे का मुख्यालय है और पूर्वी उत्तर प्रदेश का एक प्रमुख शहर है। वहां कोई भी ट्रेन दिल्ली के लिए नहीं चलती है। जो भी ट्रेनें हैं वे बिहार से आती हैं। इसके लिए कई बार मांग पेश की गयी कि वहां से कम से कम एक ट्रेन दिल्ली के लिए चलायी जाय। बिहार से जो भी ट्रेनें आती हैं वे

भरी आती हैं और उनके ऊपर छतों पर भी आदमी बैठे रहते हैं। जिसके कारण इस क्षेत्र के आदमियों को चढ़ने के लिए जगह नहीं मिलती है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे जब चाहे किसी को भेजकर दिखा लें। गोरखपुर, बस्ती स्टेशनों पर इन ट्रेनों में जितने आदमी नीचे रहते हैं उससे ज्यादा छतों पर बैठे रहते हैं और जब यह ट्रेन लखनऊ पहुंचती है तो आर०पी०एफ० और सी०आर०पी० के आदमी डण्डा लेकर मार-मारकर इनको नीचे उतार देते हैं। और कहते हैं कि आगे पुल पड़ेगा, इलैक्ट्रिक लाइन पडेगी तो ये मर जायेगें। इसके लिए आवश्यक है कि गोरखपुर से दिल्ली के लिए ट्रेन चलायी जाय। जिस तरह से बनारस से लखनऊ, इलाहाबाद से लखनऊ, प्रतापगढ़ से कानपुर इंटरसिटी ट्रेन चलती है उसी प्रकार गोरखपुर से एक इंटरसिटी ट्रेन लखनऊ के लिए चलती थी लेकिन एक साल पहले वह बंद कर दी गयी। नतीजा यह है कि सुबह के समय कोई भी ट्रेन गोरखपुर से नहीं चलती है। कोचीन एक्सप्रेस जो हैदराबाद से चलती है वह कभी भी समय से नहीं आती है और इस क्षेत्र के लोगों के लिए लखनऊ तक कोई ट्रेन नहीं है।

एक गाड़ी कटिहार से लखनऊ के लिये चलती है, लेकिन उसका पता नहीं चलता क्योंकि कभी वह 6 घंटे लेट आती है तो कभी 7 घंटे लेट आती है। इसलिये में रेल मंत्रीजी से अनुरोध करता हूँ कि गोरखपुर से पहले जो इंटर-सिटी एक्सप्रेस चलती थी, उसे पुनः चलाया जाये जिससे मेरे क्षेत्र के दैनिक पैसेंजर्स को सहूलियत हो सके।

इसी क्रम में, मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि हमारा जनपद सिद्धार्थ नगर पहले बस्ती जिले के अतंर्गत आता था जिसका पुराना नाम नौगढ़ था, कुछ समय पूर्व उसे बस्ती से काटकर नया जनपद बना दिया गया परन्तु रेलवे के मानचित्र और दूसरों कागजों में अभी तक उसका नाम नौगढ़ ही चलता आ रहा है। यदि बाहर से आने वाला कोई व्यक्ति सिद्धार्थ नगर का टिकट मांगे तो उसे सिद्धार्थ नगर के नाम से टिकट नहीं मिलेगा। इस बारे में मैं कई बार माननीय मंत्रीजी से अनुरोध कर चुका हूँ कि रेलवे रिकार्ड में मेरे जनपद का नाम बदल कर सिद्धार्थ नगर कर दिया जाये जिससे कि बाहर से आने वाले लोगों को सहूलियत हो सके, सभी को पता चल जाये कि हमारे जनपद मुख्यालय का नाम बदलकर सिद्धार्थ नगर हो गया है और उन्हें कोई दिक्कत न रहे।

इस साल जिस दिन रेल बजट यहां पेश हुआ था, उसी दिन मैंने रेल मंत्रीजी को एक पत्र लिखकर भेजा था क्योंकि यहां स्पीकर साहब ने आदेश दिये थे कि हर माननीय सदस्य अपनी समस्याओं को लिखकर माननीय मंत्रीजी के पास भेज दे, मंत्रीजी उनसे बुलाकर बात कर लेंगें परन्तु मेरे विषय में अभी तक माननीय मंत्रीजी ने कोई कार्यवाही नहीं की है। और न बातचीत के लिये बुलाया है।

मैं अपनी बजट स्पीच में आपके माध्यम से रेल मंत्रीजी से अनुरोध करता हूँ कि गोरखपुर गोंड़ा लूप लाइन के अमान परिवर्तन पर ध्यान देकर उसका काम शीघ्र से शीघ्र पूरा कराये। गोरखपुर गोंड़ा लूप लाइन पर कई स्टेशनों पर शैड नहीं हैं जिसके कारण उन स्टेशनों पर यात्रियों को धूप में ही बैठे रहना पड़ता है। मैं रेल मंत्रीजी से अनुरोध करूंगा कि गोरखपुर गोड़ा लूप लाइन पर, चिलिया, उसका, परसा आदि स्टेशनों पर शैड अविलम्ब बनाये जाने की व्यवस्था करा दें ताकि वहां के यात्रियों को सुविधा हो सके। इसके अलावा मेरे क्षेत्र में रेलवे स्टेशनों पर दूसरी जितनी आवश्यक सुविधायें होनी चाहिये जैसे पीने का पानी, शौचालय, उनका भी अभाव है। उस लूप लाइन पर जितनी ट्रेन चलती हैं, उनके किसी डिब्बे में पूरी सुविधायें उपलब्ध नहीं है, किसी डिब्बे में लाईट की व्यवस्था नहीं है तो किसी डिब्बे में पखें नहीं है। पंखे गायब रहते हैं। मेरा अनुरोध है कि यात्रियों की सुविधा के लिये जो व्यवस्था आवश्यक हैं, ट्रेनों में लाइट, पंखे, शौचालय आदि की व्यवस्था कराई जाये।

इसके साथ मैं यह निवेदन भी करना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र से होकर जितनी गाड़ियों चलती हैं, उनमें आरक्षण कोटा नहीं मिलता, बड़ी लाइन पर आरक्षण की कोई व्यवस्था नहीं हैं, छोटी लाइन पर कुछ व्यवस्था है। बड़ी लाइन पर जितने स्टेशन हैं, वहां के लोगों को रिजर्वेशन के लिये गोरखपुर या गोंड़ा जाना पड़ता है। मेरी मांग है कि हमारे स्टेशनों पर आरक्षण कोटा बढ़ाया जाये ए०पी०सी० सैंकेडं स्लीपर क्लास में हमारे यहां से मात्र दो बर्थ्स का आरक्षण हो सकता है और उस इलाके से हम 3-4 सांसद आते हैं। जब कभी हमें एक साथ यहां आना पड़ता है तो हमें रिजर्वेशन नहीं मिलता। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि वैशाली, बौम्बे वी०टी० और गोकलनाथ ट्रेनों में हमारे यहां से कोटा बढ़ाया जाये जिससे कि वहां के लोगों को आने-जाने में सुविधा हो सके।

बस्ती रेलवे स्टेशन पर सिर्फ पूर्व की तरफ एक पुल है। जब वहां लाइन क्रास करनी होती है तो लोगों को काफी दूर जाना पड़ता है क्योंकि पश्चिम और पूर्व की तरफ यार्ड पड़ जाता है। इसलिये मेरी मांग है कि बस्ती रेलवे स्टेशन पर पश्चिम की तरफ भी एक ओवर ब्रिज बनवाया जाये ताकि यात्रियों को स्टेशन के एक तरफ से दूसरी तरफ आने जाने में दिक्कत न हों।

मेंने रेल बजट पर अपने कटौती प्रस्ताव दिये हैं। मैं माननीय रेल मंत्रीजी से अनुरोध करूंगा कि मेंने जिन बिन्दुओं की तरफ यहां ध्यान दिलाया है और जो कटौती प्रस्ताव दिये हैं, उन सबका उत्तर यहां वे अपने उत्तर में दें। यदि ऐसा संभव न हो सके तो कम से कम हम लोगों को लिखित रूप में उत्तर अवश्य मिलना चाहिये ताकि हमें इन विषयों में जानकारी मिल सके। पिछले तीन-चार सालों से मैं हर बार बजट में कुछ कठिनाइयों की तरफ रेल मंत्रीजी का ध्यान दिलाता रहा हूँ परन्तु उन पर अभी तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। आपने मुझे समय दिया, इसके लिये बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

डा० आर० मल्लू (नगर कुरनूल) : आदरणीय सभापति महोदय, मैं रेलमंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत किये गये रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं रेल बजट का इसलिए समर्थन करता हूँ क्योंकि यह एक संतुलित बजट है। जिसमें सभी पहलुओं तथा बजट प्रस्तुतीकरण के पश्चात के सभी प्रभावों का ख्याल रखा गया है। मुलरूप से मैं रेल मंत्री महोदय को आंध्र प्रदेश राज्य के लिए पिछले वर्ष के बजट और इस वर्ष के बजट में अधिक धनराशि आवंटित करने के लिए धन्यवाद देता हूँ। मैं रेल मंत्री महोदय को इस बात के लिए भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने अधिक रेलगाड़ियों की शुरूआत की है, मजदूरों को प्रबंध में भागीदारी प्रदान की है तथा आंध्र प्रदेश के लिए भी एक नई रेलवे लाइन दी है।

महोदय, जबकि यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आती है। मैं पिछले तीन या चार वर्षों से इसी नई रेलवे लाइन के बारे में अनुरोध करता चला आ रहा हूँ कि वह मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र, नगर कुरनूल में होकर गुजरे और यह रायचुर से शुरू होकर मचर्ला तक जाये, जो वर्षों तक लंबित पड़ी रही हैं। हाल ही में मुझे रेल मंत्री महोदय का पत्र मिला है जिसमें यह कहा गया है कि इस रेलवे लाइन का दक्षिण मध्य रेलवे के सम्बंधित प्राधिकारियों द्वारा सर्वेक्षण कराया जा रहा है। यही उत्तर पिछले वर्ष के रेल बजट में भी दिया गया था कि इसका सर्वेक्षण किया जा रहा है और यह कार्य सर्वेक्षण रिपोर्ट के मंत्री महोदय को प्रस्तुत किये जाने के पश्चात ही शुरू किया जायेगा। यह अनुरोध केवल मैंने ही नहीं किया था बल्कि यहां तक कि मेरे से पहले इस क्षेत्र के भूतपूर्व संसद सदस्य ने भी यह अनुरोध किया था। यह एक पिछड़ा क्षेत्र है जहाँ कोई विकास नहीं हुआ है क्योंकि इस क्षेत्र में कोई संचार व्यवस्था नहीं

है। अब, मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह तत्काल सर्वेक्षण रिपोर्ट मंगवायें और दूसरे रेलवे लाइन के लिए स्वीकृति दें क्योंकि यह इस क्षेत्र के लिए बहुत आवश्यक है।

मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इसके लिए कुछ धनराशि की व्यवस्था करायें ताकि कार्य शुरू किया जा सके और अंतिम धनराशि बाद में आवंटित की जा सके। इस रेलवे लाइन को एक विशेष मामला मानकर इस वर्ष ही इसका कार्य शुरू किया जाना चाहिए।

महोदय, विकारावाद से कृष्णा तक कि लिए भी एक नई रेलवे लाइन का प्रस्ताव है वह भी सर्वेक्षण के लिए विचाराधीन है। मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इस नई रेलवे लाइन के लिए तत्काल कार्यवाही करें। यह रेलवे लाइन विकारावाद से कृष्णा तक जाती है। इस रेलवे लाइन के कार्य को भी इसी वर्ष के बजट में शुरू किया जाये। मैं, रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इसके सर्वेक्षण के लिए कुछ धनराशि आवंटित कराये।

महोदय, आरक्षण नीति के रेल मंत्रालय में कार्यान्वयन के बारे में, मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वह अनुसूचित जातियों/अनुसूचितों जनजातियों के लिए अपने विभाग में देश भर में आरक्षण नीति को कार्यान्वित करा रहे हैं। जब, हम अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण नीति के अन्य मंत्रालयों के कार्यान्वयन से तुलना करते हैं तो पता लगता है कि रेल मंत्रालय इस मामले में उन सबसे आगे है। जब मैं अखिल भारतीय अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति रेलवे कर्मचारी यूनियन का अध्यक्ष था, मैं अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति रेलवे कर्मचारियों के बहुत से मामलों में प्रतिनिधित्व करता रहा था, रेल मंत्री महोदय ने अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों की अनेक समस्याओं को सहर्ष सुलझाया। उन्होंने देश भर में इन जातियों के कर्मचारियों को अत्यधिक आवास भी दिये जो अपने आप में एक कीर्तिमान है। मैं मंत्री महादेय से यह अनुरोध करता हूँ कि वह अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों के रेल कर्मचारियों की समस्याओं को सुनने तथा उनका समाधान करने के लिए एक बैठक बुलायें। मैं रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ। कि वह भविष्य में बकाया तथा उन सभी रिक्त पदों को भरने के लिए संबधित अधिकारियों को अनुदेश दें जो अनुसूचित जातियों तथा जनजातियों के लिए आरक्षित हैं। पिछले वर्ष के बजट में भी माननीय रेल मंत्री महोदय ने यह वायदा किया था कि वह अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के पूरे बकाया को भरेंगे।

महोदय, मुझे खुशी है कि रेल मंत्री महोदय ने इस वर्ष के बजट में द्वितीय श्रेणी और प्रथम श्रेणी (साधारण) के किराये में वृद्धि नहीं की है। उन्होंने सार्वजनिक वितरण प्रणाली की वस्तुओं तथा सभी आवश्यक वस्तुओं के लिए मालभाड़े में भी वृद्धि नहीं की है। इससे आम आदमी को वास्तविक रूप से मदद मिल रही है क्योंकि इससे मूल्यों में वृद्धि नहीं हो रही है।

मैं रेल मंत्री महोदय की जानकारी में यह भी लाना चाहता हूँ कि इन सभी वर्षों में रेल मंत्रालय प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित में सुविधाएं उपलब्ध किये जाने पर अपना ध्यान केन्द्रित करता रहा है। उन्होंने अपना ध्यान द्वितीय श्रेणी के यात्रियों की ओर नहीं दिया है। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वह द्वितीय श्रेणी में सुविधाएं उपलब्ध करने की ओर अधिक ध्यान दें।

एक स्वीकार्य स्वास्थ्य स्तर डिब्बे तथा रेलवे स्टेशनों पर बनाए रखा जाये। पूरे आंध्र प्रदेश में रेलगाड़ियों तथा छोटे छोटे रेलवे स्टेशनों पर पेयजल की बहुत कमी है। गर्मी के मौसम में यात्रियों को पानी की कमी से परेशानी होती है। विशेष तौर पर, छोटे स्टेशनों पर पेयजल एक बड़ी समस्या बन गया है। मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह यह देखने की कृपा करें कि सभी स्टेशनों पर पानी उपलब्ध करा दिया गया है।

नई रेलगाड़ियां चलाने के सम्बंध में मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह दिन के समय हैदराबाद से मुम्बई के लिए एक नई रेलगाड़ी चलाये जाने की व्यवस्था करें। रात के समय हैदराबाद से मुम्बई के लिए पहले से ही रेलगाडियों है लेकिन दिन के समय कोई रेलगाड़ी नहीं है। हैदराबाद से बंगलौर के लिए एक रेलगाड़ी है जो हैदराबाद से सायं 6 बजे प्रस्थान करती है और बंगलौर 9 बजे पहुंचती है। यह रेलगाड़ी एक्सप्रेस है लेकिन यह सवारी गाड़ी की तरह चलती है। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि वह इस रेलगाड़ी को भी एक्सप्रेस की तरह चलाये जाने को सुनिश्चित कराये और यह साधारण रेलगाड़ी की तरह न चले। एक नियमित रेलगाड़ी तीर्थ यात्रियों को तिरूपति ले जाने के लिए हैदराबाद और तिरूपति के मध्य चालाये जाने की आवयश्कता है। यह रेलगाड़ी विद्यमान रेलगाड़ियों के अतिरिक्त होगी।

रेल बजट का समर्थन करते हुए, मैं अपना भाषणा समाप्त करता हूँ।

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्वर) : महोदय, मुझे से पहले एक वक्ता ने यह कहा था कि विश्व में भारतीय रेलवे ही एक सबसे बड़ी संस्था है जो एक ही प्रबंध के अन्तर्गत चलती है। ठीक है,' मुझे अन्य रेलवों के बारे में इतनी जानकारी नहीं है जो भारतीय रेलवे से भी बड़ी हैं। हो सकता है कि उन के एक से अधिक प्रबंध हों। मुझे इसका पता नहीं है। लेकिन मुझे ऐसा लगता है कि निश्चित रूप से भारतीय रेलवे एक ऐसी संस्था है जिसमें विश्व में सबसे ज्यादा अव्यवस्था है। इसके बारे में एक अच्छी बात यह है कि संसद सदस्यों को रेल बजट पर चर्चा करने के लिए निर्धारित एक या दो दिन मिल जाते हैं जिसके दौरान वे अपनी स्थानीय समस्याओं को भी संसद की जानकारी में ला देते हैं। इसके लिए रेलवे का कोई दूसरा प्रभावी मंच नहीं है जहां संसद सदस्य इन समस्याओं को उठा सकें। ये कोई ऐसी समस्याएं नहीं है जिन्हें राष्ट्रीय मंच पर उठाया जाये जबकि हमें रेलवे की सामान्य समस्याओं पर चर्चा करने के लिए पूरे वर्ष में केवल एक या दो दिन लगाने होते हैं। ऐसा क्यों हो रहा है। ऐसा इसलिए हो रहा है? क्योंकि रेलवे ने पहले जितने भी स्मारक खोज निकाले थे, वे सभी समाप्त कर दिये गये हैं। जोनल रेलवे समितियों की बैठके नहीं होती हैं। मंडलीय स्तर पर भी प्रभावी बैठक नहीं होती हैं। इसलिए लोगों को रात में 1 बजे या 2 बजे तक अपनी शिकायतें करने के लिए ठहरना पड़ता है क्योंकि वे यह महसूस करते हैं कि उन्हें उन लोगों की शिकायतों को अवश्य कहना चाहिए जिनका वे प्रतिनिधित्व करते हैं। उनको सिर्फ यही मंच मिला है। क्या यह किसी उस संस्था का आचरण है जिसकी प्रबंध व्यवस्था बहुत अच्छी है। आप जानते हैं कि इस किस्म की बात हो रही है। वे अनावश्यक रूप से कुछ अच्छी बातें कर रहे हैं क्योंकि कुछ संसद सदस्य रेलवे से अपने निर्वाचन क्षेत्रों के लिए कुछ चाहते होंगे।

कोई अन्य रास्ता नहीं है। रेलवे में आमतौर पर ऐसा होता है। यह कार्य भी है। जिस तरीके से रेलवे अपनी रेलगाड़ियों को चला रही है, यह उस प्रत्येक व्यक्ति को मालूम है जो व्यापार करता है या जो रेलवे के साथ व्यापार करना चाहते

हैं कि जब तक रिश्वत नहीं दी जाती तब तक उन्हें कोई ठेका नहीं मिल सकता है। और लोग इनते उदासीन हो गये हैं कि वे अपने अधिकारियों या उच्च अधिकारियों को कमीशन लेने के लिए कहेंगे। रेलवे बहुत बदनाम हो चुकी है। मैं एक वकील हूँ। बहुत से वे लोग मेरे पास आते हैं जो रेलवे के साथ व्यापार करते हैं वे मुझसे स्पष्ट रूप से कहते हैं कि वे किस प्रकार रेलवे के साथ व्यापार कर रहे हैं। मैं जानता हूँ कि वस्तुतः यह कोई नहीं बात नई है और यह श्री जाफर शरीफ के समय में ही शुरू नहीं हुई है यह पहले शुरू हो चुकी है। लेकिन यह अनुपात में बढ़ गई है। इस समय, प्रत्येक वस्तु, यहाँ तक कि छोटी से छोटी वस्तु के व्यापार में इन तरीकों को अपना कर ही प्राप्त करना पड़ता है। और ए० बी ०बी० लोको जैसी बड़ी मदों के मामलें में, हम जानते हैं, क्या हो रहा है या हम कम से कम यह अंदाज बहुत अच्छी तरह लगा सकते हैं कि जो कुछ हो रहा है उसका कारण यह है कि रेलवे ने किसी वस्तु के मूल्य को दोगुना करने के लिए ठेका किया था जिस के लिए उसने एक वर्ष पहले ठेका किया था। विभिन्न लोग बहुत सी बातें कहते है कि जिन्हें संसद में नहीं दोहराया जा सकता। लेकिन रेलवे में बड़े पैमाने पर जो कुछ हो रहा है। उसके बारे मे हमारा अपना अनुमान है। चाहे यह इन इंजिनों या अन्य रेल डिब्बों का विदेशों से आयात करने के लिए आदेश देने का मामला हो, आदेश, इस तरीके से दिये जाते हैं जिससे कुछ व्यक्तियों, कुछ कम्पनियों को इतना अधिक लाभ हो सके कि जिससे यह सोचने के अतिरिक्त कोई रास्ता न रहे कि कोई बात चोरी छुपे हो रही है।

महोदय, मैं अब जनता की समस्याओं में से कुछ समस्याओं को लेता हूँ जिनसे दुर्भाग्यवश काफी समय से मेरा सम्बंध रहा है। इन समस्याओं के सम्बंध में मैंने बहुत से पत्र रेल मंत्री को लिखे और मुझे उनका कभी उत्तर या संतोषजनक उत्तर नहीं मिला, अधिक से अधिक यही उत्तर मिला "इस पर विचार किया जा रहा है" इससे ज्यादा कोई उत्तर नहीं मिला। समस्याओं का सम्बंध कलकत्ता उपनगरीय रेलवे, मैट्रो रेलवे और परिक्रमा रेलवे से है। ये उन दैनिक यात्रियों की समस्याओं से संबंधित हैं जो अपनी जीविका कमाने के लिए रोज कलकत्ता आते हैं और रोज वापस जाते हैं। ये वे लोग हैं जो कलकत्ता की भीड़-भाड़ को कम रखते हैं। और-इसके लिए वे भीड-भाड़ वाली रेलगाड़ियों में एक या दो घंटे की यात्रा करने में परेशानी उठाते हैं। इससे वे स्वयं अपने स्वास्थ्य और कल्याण को खतरे में डालते हैं यहाँ तक कि अपनी मानसिक शक्ति भी खतरे में डालते हैं। मैं यह नहीं समझता हूँ कि वे रास्ते भर की ऐसी कठिन यात्रा करने के बाद अपनी मानसिक शक्ति को कैसे बचा सकते हैं। मैं समझता हूँ कि यदि रेल मंत्री महोदय सात दिन लगातार ऐसी यात्रा करें तो वह बिल्कुल ही बदले हुए व्यक्ति होंगे। केवल एक रेल मंत्री इस उपनगरीय रेलवे की हालत देखने गया था। वह बहुत समय पहले गया था। मेरे विचार से वह गुलजारीलाल नंदा थे जिन्हें श्री ज्योतिर्मय बसु सियालदाह रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की दशा दिखाने के लिए ले गये थे।

महोदय, यह एक ऐसी बात है जो अविचारणीय, अकाल्पनिक तथा तिरस्करणीय है। जिसे पिछले तीस वर्षों से चलने दिये जाने की अनुमति दी गई है। अब यह बढ़ गई है यह बहुत खराब हो गया है। ये लोग क्या कर रहे हैं? दिन प्रतिदिन वे अपनी प्रशंसा कर रहे हैं। महोदय यह अमानवीय है। अब वे सुधार के सम्बंध में दिये गये किसी सुझाव को अनसुना कर रहे हैं। में स्वयं इन शहरी यात्री एसोसिएशनों से जुड़ा हुआ हूँ। मैं वहाँ गया हूँ। मैं ऐसोसिएशनों से अपने साथियों को ले गया हूँ लेकिन एक भी सुझाव नहीं माना गया है या कार्यवाही की गई है।

महोदय, वर्ष 1960 से कलकत्ता जैसे शहर के लिए आधारभूत ढांचे में विस्तार नहीं किया गया है जो बढ़कर आकार में दोगुना हो गया है।

11.00 म०प०

इसकी आबादी भी बढ़ी है। रेलवे यह दिखा रही है कि यह पर्याप्त है। वे यह कहते हैं कि आठ लाख यात्री आते हैं और चले जाते हैं। मेरा विश्वास है कि आंकडे दो या तीन गुना हैं। इसके बारे में कोइं संदेह नहीं हैं क्योंकि उनके पास कोई आंकड़ें नहीं है। मैंने एक स्टेशन पर खड़ी एक उपनगरीय रेलगाड़ी में जाकर यह जानने के लिए यात्रियों की गिनती की है कि उसमे कितने यात्री हैं और रेलवे के रिकार्ड में कितने हैं।

वस्तुतः भाजपा की तरफ से यह कहना था कि कलकत्ता की उपनगरीय रेलवे को 200 करोड़ रुपये का नुकसान होता है। यह आंकड़े हैं जिन्हें वे बता रहे हैं। यह क्यों हो रहा हैं यदि ऐसा हो रहा है, सबसे पहले मैं इंकार करता हूँ कि यह हो रहा है क्योंकि रेलवे के पास जो लेखे जोखे हैं, सब झूठे हैं। लागत का निर्धारण वैज्ञानिक तरीके से ठीक प्रकार से नहीं किया गया है। तब क्या होता है कि लोग टिकट नहीं खरीदते हैं क्योंकि टिकट घर दिन में अधिकांशतः बंद हो जाते हैं। वहां टिकट इकट्ठा करने की भी कोई व्यवस्था नहीं है। टिकट कलक्टरों को हटा दिया गया है। दूसरी ओर कुछ सियालदाह जैसे महत्वपूर्ण स्टेशन भी है। जहाँ गुंडों के गिरोह किसी सोसाइटी के नाम से कार्य चला रहे हैं। उनसे टिकटें इकट्टी करायी जाने में सहायता ली जाती हैं और प्रतिदिन ये लोग कोई न कोई समाज विरोधी कार्य, गुंडागर्दी करना शुरू करते हैं और वहां प्रतिदिन कानून और व्यवस्था की समस्या रहती है और रेलवे ने अभी तक उन्हें सेवा से निकाला नहीं हैं हमने उनसे बार-बार उन्हें हटाने के लिए कहा था। लेकिन रेलवे ने ऐसा नहीं किया है।

यह एक बहुत हास्यपद स्थिति है कि रेलवे ने मैट्रो रेलवे में निवेश किया है। अब तक 1,200 करोड़ रुपया निवेश किया गया है और भी अधिक निवेश किया जाने वाला है। परिणाम क्या है? मेट्रो रेलवे से नुकसान हो रहा है और केवल इससे प्रतिदिन 60,000 यात्री यात्रा करते हैं जबकि यह अनुमान था कि लगभग 3 लाख लोग यात्रा करेंगें, यह क्यों हो रहा है? रेलवे यहाँ तक कि यह जानने की कोशिश नहीं कर रहा है। कि यह क्यों हो रहा है। इसका कारण यह है कि मेट्रो रेल सेवा और सड़क परिवहन का कोई तालमेल नहीं है। कोई फीडर सेवा भी नहीं है। जिस समय 70 या इससे पहले 60 के दशकों में मेट्रो रेल की योजना तैयार की गई थी आबादी के केन्द्र वहां से हटा दिया गया था और इसे लगभग 30 वर्ष बीत गये हैं। उन्हें मेट्रो रेलवे को बढ़ाना चाहिए था, भूमिगत नही बल्कि कि जमीन तल पर कम से कम 5 किलोमीटर तक ही बढ़ाया जाता इसके बारे में हम पूछते आ रहे हैं। हर बार हमें जब भी अवसर मिला। हमने कहा कि इसे टॉलीगंज से गारिया तक बढाया जाये। लेकिन कुछ नहीं किया गया है। रेलवे को बहुत घाटा हो रहा है। यह उस समय और अधिक होगा जब यह पूरी हो जायेगी क्योंकि वे न तो उचित व्यवस्था कर रहे हैं और न भविष्य में करेगें। जहाँ विश्व में कई इस तरह की भूमिगत रेल गाड़ियां हैं, जैसे ही ये धरातल पर आती है, इसे कई किलोमीटर या मील तक धरातल पर आगे ले जाया जाता है जिससे वे भीतरी क्षेत्र से भी यात्री जुटा सके। जिसे वे नहीं कर रहे हैं। अतः वे हमें इस प्रकार की व्यवस्था दिखा रहे हैं।

कलकत्ता में दूसरी रेल सेवा परिक्रमा रेल सेवा है। जो एक चुनावी गर्मी

का परिणाम है। यह पहले भी थी। इसे एक मंत्री के पक्के समर्थक ने फिर से चालू किया मंत्री महोदय यहाँ नहीं है। वह मंत्रीजी का पूर्ववर्ती था और वह पक्का समर्थक और बड़ा मंत्री था। उसने इसे शुरू कराया था। लेकिन आज भी यह उसी स्थिति में हैं जिसमें यह प्रारम्भ के समय 1984 में थी। रेलवे इसे दोहरा करने की क्षमता में नहीं रही है। रेलवे उस रेल लाइन पर दिन में पांच और छः से अधिक रेलगाड़ियां चलाने में भी समर्थ नहीं है। यदि इसे ठीक प्रकार से चलाया जाता है। तो कलकत्ता की समस्या का एक हद तक हल हो जायेगा। इस रेलवे लाइन को पत्तन क्षेत्र से भी जोड़ा जाना चाहिए। रेलवे ने कभी इसे जोडने के लिए अपेक्षित भूमि लेने के लिए भूतल परिवहन रेलवे से सम्पर्क करने का प्रयास नहीं किया है। वे किसी समस्या का समाधान करने के लिए कोई प्रयास नहीं कर रहें हैं और यह प्रबंध की क्षमता है।

रेलवे किराये वृद्धि करती रही है। यात्री किराये विशेष रूप से 'कमूटर्स मासिक टिकटों' का मूल्य तेजी से बढ़ाये गये हैं जिससे वे इस ढ़ग से कार्य कर रहे हैं जो देश के शहरों को भी भीड़ भाड़ को कम करने की नीति के विरूद्ध है। यदि शहरों की भीड़ भाड़ को कम करना है तो स्वाभविक रूप से लोगों को शहरों से बाहर रहना पड़ेगा और काम के लिए शहरों में आना पड़ेगा। इसलिए रेलवे किराये में वृद्धि करके उन पर बोझ नहीं डाल सकती है। अब वे ऐसा क्यों कर रही हैं। यह इसलिए किया जा रहा है क्योंकि लाभ क्षेत्र जिन से इसे अतिरिक्त लाभ मिल सकता था अन्य लोगों को दे दिये गये हैं।

सभापति महोदय : कृपया अपना भाषण समाप्त करें।

श्री अमलदत्त : मैंने बोलने में कितना समय लिया है। मेरे विचार से मैंने 2 मिनट या 5 मिनट लिए हैं।

सभापति महोदय : आपने 12 मिनट लिये हैं।

श्री अमलदत्त : ठीक है। मैं दो मिनट और चाहता हूँ। रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण होने के बावजूद भी रेलवे क्या कर रही है। उपनगरी सभी रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण हो चुका है। यहाँ तक कि 'गोल्डन रेक्टेंगिल' या 'गोल्डन ट्रयेंगल' इसे जो कुछ भी कहें, अब इसका पूर्ण विद्युतीकरण हो चुका है। यह कर्षण का अत्यंत सक्षम साधन है। विद्युतीकरण के पश्चात भी रेलवे अत्याधिक लाभ मिलने वाले सामान्य माल की ढुलाई नहीं कर रही है जिससे रेलवे को अच्छा रेल भाड़ा मिल सकता है उसे वह सड़क पर छोड रही है जिससे वे सड़क परिवहन को भारी काम दे रही है और स्वयं घाटा उठा रही है। यह घाटा सिर्फ माल से ही नहीं हो रहा है बल्कि माल और यात्री परिवहन दोनों से हो रहा है। रेवले अच्छा लाभ कमाने में सक्षम नहीं हैं जिससे वे रुपयों का निवेश कर सकें। हालांकि भ्रष्टाचार है और भ्रष्टाचार के माध्यम से काफी हेराफेरी होती है। यदि इसको समाप्त नहीं किया जाता है, तो रेलवे सड़क परिवहन से प्रतियोगिता करने में अपने को अधिक समय तक सक्षम नहीं रख सकेगी।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के सम्बंध में भी एक या दो बातें कहना चाहता हूं। अब समय नहीं है।

सभापति महोदय : मैं नहीं समझता हूँ कि आपके पास समय नहीं हैं।

श्री अमलदत्त : बंगाल में रेलवे लाइन की लम्बे समय से मांग रही है। यह अब भी है। यह मांग 1960 के दशक में उठायी गयी थी। यह मांग बजबज नमखाना रेलवे लाइन के बारे में हैं।

मनमाने ढंग के कारण या किसी भी कारण से मनमाना ढंग कोई कारण नहीं हो सकता है रेलवे ने उस रेलवे लाइन के एक भाग का कार्य शुरू किया था लेकिन उस भाग का कार्य शुरू नहीं किया जिससे रेलवे को कुछ लाभ मिलता। यह एक बहुत ही हास्यपद स्थिति है। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि जिस भाग पर उन्होंने काम शुरू किया है उस पर काम नहीं किया जाना चाहिए था। यह किया जाना चाहिए था। लेकिन सम्पूर्ण बज-बज नमखाना रेलवे लाइन को जोड़ा जाये और उन्हें यथाशीघ्र काम शुरू करने का प्रयास करना चाहिए।

महोदय, मैंने जो प्रश्न पूछा था, उसके उत्तर में रेलवे ने उत्तर दिया था कि योजना आयोग ने इसे उस समय स्वीकृति नहीं दी जब इसे संसाधनों के लिए उसके पास प्रस्तुत किया गया था।

अब रेलवे को ही सिर्फ संसाधन चाहिए। वे यह नहीं कर रहे हैं कि यह व्यवहार्य रेलवे लाइन नहीं है। यह एक व्यवहार्य रेलवे लाइन है। वे व्यवहार्य रेलवे लाइन के अव्यवहार्य भाग को ले रहे हैं और उस भाग को नहीं ले रहे है जो लाभ कमाने वाला है। उन्हें इस पर कार्य करना चाहिए। ये सभी उपनगरीय रेलवे लाइनें विशेष रूप से दक्षिणी सेक्शन जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में हैं की लाइनें, सिंगल लाइनें हैं। यहाँ अधिकाँश सिंगल लाइन है। हमने मांग की है कि वहाँ दोहरी लाइन होनी चाहिए। अन्यथा दैनिक यात्री सेवा का कोई अर्थ नहीं होगा। यदि कोई व्यक्ति किसी रेलगाड़ी से चलता है, यदि गाड़ी मध्य रास्ते में ही किसी अन्य गाड़ी को निकालने के लिए रुक जाती है तो दैनिक यात्री सेवा का कोई प्रश्न ही नहीं रह जाता है। इस सबंध में उनका कहना है कि इसके लिए बहुत धनराशि की आवश्यकता है इसलिए वे इसे नहीं ले सकते हैं यह धनराशि 10,12 या 15 करोड़ रुपये हो सकती है जबकि वे गेज परिवर्तन के लिए खरबों रुपये खर्च कर रहे हैं, मैं यह नहीं समझता हूँ कि गेज परिवर्तन से उपनगरीय सेवा में सुधार करने की तुलना में कितने लोगों को लाभ होगा। इसका कोई आंकलन नहीं है। वे जानबूझ कर आंकलन नहीं कराना चाहतें हैं। यह उनके अच्छे प्रबंध की दूसरी तस्वीर है। महोदय, मैं आपके इस बात के लिए धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया। मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री ए० प्रतापसाय (राजमपेट) : महादेय, मैं आपको यह अवसर देने के लिए धन्यवाद देता हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ द्वारा प्रस्तुत वर्ष 1995-96 के रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। अधिकांश सदस्यों ने देश भर में रेलवे नेटवर्क के और विकास करने के सम्बंध में सुझाव दिये हैं और विशेष रूप से मेरे राज्य के मेरे साथियों ने निर्वाचन क्षेत्र-वार ब्यौरे दिये हैं। मैं आंध्र प्रदेश से निर्वाचित हुआ हूं। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्रीजी के विचारार्थ कुछ महत्वपूर्ण सुझाव रखना चाहूँगा।

आप यह भलीभांति जानते हैं कि आंध्र प्रदेश एक कृषि-प्रधान , प्रधान, खनिज और वन संसाधन सम्पन्न राज्य है और इसका एक लम्बा समुद्रतट है जिससे औद्योगिक गातिविधियों तथा निर्यात को बढ़ावा मिलेगा वहां केवल प्रति 1000 वर्ग किलोमीटर के लिए 18.26 किलोमीटर लम्बी रेल मार्ग है। यह आर्थिक विकास के लिए एक निर्णायक आधारभूत ढांचा है।

यह तमिलनाडु और केरल की तुलना में बहुत कम है। तमिलनाडु में यह प्रति 1000 वर्ग किलोमीटर के लिए 30.80 कि०मी० और केरल में प्रति 1000 वर्ग किलोमीटर के लिए 25.23 कि०मी० है। रेल मंत्री महोदय के रेल भाषण शुरू करते ही बढ़े हुए कृषि उत्पादन और आगामी वर्षों में औद्योगिक विकास के कारण रेल परिवहन की तीव्रता से मांग होना संभव है। मेरा रेल मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह तमिलनाडु केरल और कर्नाटक से मिले राज्यों की तुलना में बराबर करने के लिए कम से कम किलोमीटर बार पर्याप्त बजट उपलब्ध करें।

मैं आंध्र प्रदेश में किये जाने वाले कुछ अत्यधिक महत्वपूर्ण कार्यों विशेष रूप से रेलवे लाइनों को दोहरी करण, विद्युतीकरण, पुलों का निर्माण आदि को आपकी जानकरी में लाना चाहूँगा। इस सम्बंध में मैं विशेष रूप से रेनीगुंटा-गुंटाकल दो जंक्शनों का उल्लेख करना चाहूँगा। गुडूर-रेनीगुंटा (84 किलोमीटर) रेनीगुंटा-गुंटाकल लगभग 300 किलोमीटर रेलमार्ग का दोहरा करने के लिए शेष सेक्शन में कहीं कहीं रेल मार्ग को दोहरा करने के कार्य को शीघ्रता से किया जाये ताकि मुडडा नूरू बिजली घर को कोयला और मद्रास बंदरगाह को कीमती खनिज कच्चा लोहा और चूना पत्थर जैसी निर्यात वस्तुओं को सुविधापूर्वक शीघ्र पहुंचाया जा सके। गुंटाकल-बाडी रेलवे लाइन को भी दोहरा किये जाने की आवश्यकता है इसकी लम्बाई लगभग 150 किलोमीटर है।

समालकोट-काकीनाड़ा रेलवे लाइन सहित विजयवाड़ा-विशाखापटनम् रेलवे लाइन के विद्युतीकरण के बारे में यह कहना कि वर्ष 1994-95 में 20.31 करोड रुपये खर्च किये गये हैं जबकि इसकी अनुमानित लागत 169.25 करोड रुपये थी और वर्ष 1995-96 के बजट मे 72.98 करोड रुपये रखे गये हैं। गुजराल समिति ने भी रेनीगुंटा-गुंटाकल होसपेट खंड के विद्युतीकरण की सिफारिश की है। मैं फिर माननीय मंत्री महोदय की जानकारी में यह बात लाना चाहता हूँ कि रेलवे को केवल एक हर रेल मार्ग के गुंटाकल जंक्शन से ही लगभग 250 करोड़ रुपये वार्षिक आमदनी हो रही है। यदि वे रेल मार्ग के दोहरा करने को और आगे बढ़ाना चाहते है। तब लाभ भी दुगना हो सकता है। यह लगभग 500 करोड़ रुपये हो सकता है। इसी तरह गुजराल समिति की सिफारिश के अनुसार भी यदि दोहरीकरण का कार्य पूरा हो जाता है, यदि रानीगुंटा से गुटाकल और गुंटाकल से हास्पेट के मध्य विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो जाता है तो स्वाभाविक है कि इन दो जंक्शनों के मध्य प्रतिदिन लगभग 22 वैगन गुजरेंगे। मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह विशेष रूप से इस जंक्शन को महत्व दें। यह एक पिछडा क्षेत्र है और यह रायल सीमा क्षेत्र का सबसे पिछड़ा क्षेत्र है।

सुख सुविधाओं के सम्बंध में यह है कि वहाँ पेयजल बिल्कुल नहीं है। पहले वे पास की नदी से पम्प से पानी प्रयोग करते थे। जबकि अब वे तेल टैकरों से पानी ला रहे हैं। स्वास्थ्य के विचार से यह ठीक नहीं है। इसलिए मैं यह अनुरोध करता हूँ कि इस सम्बंध में स्थायी उपाय किये जाये। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि आगामी वर्षों में बहुत कठिनाई होगी क्योंकि पानी एक मुख्य वस्तु है, इसलिए पानी को अधिक महत्व देना पड़ेगा।

जैसा कि मुझे अधिकारियों ने बताया है कि कम्प्यूरी आरक्षण 300 टिकटों के आरक्षण के बाद ही होता है, फिर केवल जिलावार कम्पयूटर आरक्षण उपलब्ध किया जायेगा जबकि मैंने मंत्री महोदय से अनुरोध किया है। कि इसे सभी जिला मुख्यालयों में उपलब्ध किया जाये। यदि वे इस कम्प्यूटर आरक्षण प्रणाली की व्यवस्था कर देते हैं, तो मेरे विचार से वे 300 टिकटों के आरक्षण पार कर सकते हैं जैसाकि वे अनुमान लगाते हैं।

यात्री रेलगाड़ियों के सम्बंध में जैसा कि बहुत से सदस्यों ने अनुरोध किया हैं, मैं अपनी ओर से तथा जनता की ओर से उन्हें धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने तिरूपति और कुड्डापा के मध्य एक "इंटर सिटी एक्सप्रेस" रेलगाड़ी शुरू की है।

जो रेलगाड़ी मैसूर-बैगंलौर-तिरूपति से आती उसे कुड्डापा तक बढ़ाया जाये। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इस रेलगाड़ी का नाम इंटर सिटी-एक्सप्रेस रखने की बजाय इसका नाम फास्ट पैसेजंर कर दिया जाये तो मेरे विचार से टिकट का मूल्य भी कम हो जायेगा और जो आम आदमी इस रेलगाड़ी से यात्रा करना चाहते हैं इससे यात्रा करेंगे। इस समय तिरूपति और कुड्डापा के मध्य केवल चार ठहराव हैं। इस रेलवे लाइन पर तीन और महत्वपूर्ण स्टेशन हैं नामतः ओटीमेटा, जो कि एक धार्मिक तीर्थ स्थान हैं पूलमपेट, ओरूमपाड़ स्टेशन आदि। यदि यह रेलगाड़ी इन स्टेशनों पर ठहरती है। तो हम व्यावहारिक हो सकते हैं। साथ ही साथ, जब हमने मंत्री महोदय से जनता एक्सप्रेस और नवजीवन एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को अचानक ही रद्द कर दिए जाने के बारे में चर्चा की तो मैंने मद्रास से मुम्बई तक एक नई रेलगाड़ी चलाये जाने का भी अनुरोध किया था। रेल के सम्बंध में विचार किया जा चुका है और तिरूपति से मुम्बई तक सप्ताह में दो बार एक रेलगाड़ी चला दी गई है। मैंने मंत्री महोदय से तिरूपति से अहमदाबाद या मद्रास से अहमदाबाद के लिए एक अन्य रेलगाड़ी भी चलाये जाने के लिए अनुरोध किया था। क्योंकि पहले भी हमारे क्षेत्र से अहमदाबाद के लिए एक रेलगाड़ी थी।

11.16 म०प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

मैं एक और मुद्दा रखना चाहूँगा। किसानों द्वारा पैदा किये गये बहुत से कृषि उत्पाद पार्सल वैगनों से महानगरों में भेजे जा रहे हैं। इस समय पैसेंजर रेलगाड़ियों के साथ कोई पार्सल वैगन नहीं लगाये जाते हैं। इसलिए में मंत्री महादेय से यह अनुरोध करता हूँ कि वे सभी पैसेंजर रेलगाड़ियों तथा नई शुरू की गई इंटर-सिटी एक्सप्रेस के साथ पार्सल वैगन लाये जाने पर विचार करें ताकि यह एक्सप्रैस गाड़ी बंगलौर और मैसूर स्टेशनों पर पहुंच सके। वे इन दो शहरों के लिए प्रायः सभी कृषि उत्पाद भेज सकते हैं। अतः में अपना भाषण समाप्त करने से पहले मैं यह भी बताना चाहूँगा कि तिरूपति पकाला-कटपाड़ी रेलवे लाइन के गेज परिवर्तन को इस वर्ष के बजट में शामिल किया जाये, लेकिन इसे अभी किया जाना है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इस कार्य को इन दो स्टेशनों पर शुरू कराये। दो पुलों का निर्माण किया जाना है। इनमें से एक पुल कुड्डपा जिलें में पापागनी नदी पर कमलापुरम पर और दूसरा पुल कुड्डपा जिले में चेचेरू नदी के ऊपर राजापेट निर्वाचन क्षेत्र में बनाये जाने हैं। इन कार्यों को पूरा किया जाना है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इन कार्यो को शुरू कराये।

मैं एक बार फिर मंत्री महोदय तथा मंत्रालय के प्रशासनिक अधिकारियों को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने हमें सहायता पहुंचायी।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत तकलीफ के साथ रेलवे बजट के संबंध में अपनी बात रखना चाहता हूँ। चूंकि यह बजट क्षेत्रीय असंतुलन के बढ़ाने का स्पष्ट सकेंत दे रहा है। इस रेल बजट से क्षेत्रीय विषमता को बढ़ावा मिला है। जब कि रेल राष्ट्र की रीढ़ है और इस देश की राष्ट्रीय

एकता का प्रतीक है। इस रेलवे बजट में लगातार क्षेत्रीय असंतुलन दिखाया जा रहा है जिससे राष्ट्रीय एकता की भावना पर कुठाराघात होता है। इसलिए हम रेल मंत्रीजी का ध्यान इस सवाल पर आकृष्ट करते हैं।

आपको स्मरण होगा कि गत वर्ष हम लोगों ने क्षेत्रीय विषमता के संबंध में, जो इस बजट से क्षेत्रीय इमबैलेंस बढ़ रहें हैं, कुछ राज्यों को प्रायरटी दी जा रही है और अधिकांश को छोड़ा जा रहा है, उपेक्षा की जा रही है। पिछली बार प्रधान मंत्रीजी ने स्वयं हस्तक्षेप करते हुए कहा था, जब हम लोगों ने बिहार, उड़ीसा और बंगाल प्रदेशों की उपेक्षा का सवाल उठाया था, कि हम इसको व्यक्तिगत रूप से देखेंगे और इसको दूर करने की कोशिश करेंगे। लेकिन इसके बावजूद भी असंतुलन बढ़ता ही जा रहा है। कुछ राज्यों में रेल सुविधा का विशेष ध्यान रखा जा रहा है। और कुछ राज्यों की उपेक्षा की जा रही है। मैं बिहार के विषय में खास कर कहना चाहता हूँ, अकेले बिहार रेल विभाग को 25 प्रतिशत आमदनी देने का काम करता है। अभी इस साल रेलवे बजट में कोई नया प्रोजेक्ट नहीं दिया है। हिन्दुस्तान की 10 प्रतिशत आबादी अकेले बिहार में हैं, लेकिन वहां रेल लाइन की लम्बाई आबादी के हिसाब से लगभग 8 प्रतिशत है। आज भी वहां बहुत बड़ा इलाका रेल सेवा से वंचित है। बिहार अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन के क्षेत्र में बहुत बड़ा स्थान रखता है, आज भी वहां विदेशी पर्यटक आते हैं। हमने पिछली बार भी आपका ध्यान इस ओर आकर्षित किया था और रेल मंत्रालय द्वारा कहा गया कि 1994-95 में इसको टेक-अप किया जाएगा। लेकिन आज तक उसको टेक-अप नहीं किया गया है। उसी तरह से झंझारपुर में कमला नदी के ऊपर एक रेल पुल आदिम जमाने से चला आ रहा है। ट्रेन आने पर यातायात बंद कर दिया जाता है और जाने पर फिर चालू कर दिया जाता है। यह पुल वीरपुर नेपाल के हिस्से को जोड़ता है। नेपाल हमारा मित्र देश है। उसको जोड़ने वाला जो रेल पुल है उस पर एक ओवरब्रिज बनाने का प्रयास 1972 से हो रहा है। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय जब जवाब दें तो इस बात को अवश्य स्पष्ट करें कि वह क्यों नहीं बन रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय, शहीद सूरज नारायण सिंह जो एक स्वतंत्रता सेनानी थे उनके इलाके में नरपत नगर एक गांव है। उनके नाम पर एक रेलवे हाल्ट बनाने का प्रयास पिछले 3 साल से लम्बित हैं, उसका निर्माण नहीं किया जा रहा है। इस रेलवे हाल्ट को नरपत नगर में स्थापित किया जाना चाहिए। अध्यक्ष महोदय, बिहार की राजधानी पटना को भी शताब्दी एक्सप्रेस से जोड़ा जाए और पटना में रेलवे का एक जोनल मुख्यालय स्थापित किया जाना चाहिए। तीन-चार साल से हम सदन में इस बात को उठाते रहे हैं लेकिन कोई सकारात्मक पहल सरकार की ओर से नहीं हो रही है। उस पर कोई सकारात्मक पहल होनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरे क्षेत्र में लोखा नेपाल बार्डर से सटा हुआ है। लोरवी से लोखा और लोखी से निर्मली रेलवे लाइन बिछनी है। सर्वे जरूर हुआ है लेकिन उसके बाद कोई कार्रवाई नहीं हुई है। उस नयी रेल लाइन को स्वीकृत किया जाना चाहिए। 1936 में जब भूकम्प आया था तो निर्मली रेल पुल ध्वस्त हो गया था। आज तक ध्वस्त है, निर्माण कार्य की मांग बराबर उठाई जाती है। यह समस्तीपुर रेल मंडल के अंतर्गत आता है। इसके जुड़ने से सुपोन जिले और मधुबनी जिले की दूरी कम हो जायेगी। जबकि अभी 24 घंटे लगते हैं रेल से यात्रा करने में सहरसा से सुपोन की, मैं इसलिए निवेदन करना चाहता हूँ कि इसके बनने से उत्तर बिहार में रेल यातायात का बहुत बढ़िया इंफ्रास्ट्रक्चर कायम हो जायेगा। अभी तक उत्तर बिहार की घनघोर उपेक्षा हो रही है। उत्तर बिहार की छः-सात करोड़ की आबादी है। वहां नदियों का जाल बिछा है। लेकिन वहां रेल सुविधा कम है। इसलिए रेल यातायात की सुविधा को बढ़ाने और जो पुराना पुल ध्वस्त है उसका बनाने का काम तथा रेल के ऊपर ओवर ब्रिज बनाने को काम, जयनगर से दरभंगा रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने और दरभंगा से झंझारपुर तक बड़ी रेल लाइन के कंवर्शन करने का काम होना चाहिए। आज उत्तर बिहार को बिहार की राजधानी पटना से जोड़ने के लिए पहले गंगा पर पहलवा घाट पर स्टीमर चलता था अगर रेल पुल बन जाये तो उत्तर बिहार का पटना से सम्पर्क कायम हो जायेगा। यह बिहार सरकार द्वारा अनेक प्रस्ताव जो यहां भेजे गये हैं, विभाग के पास लम्बित पड़े हुए हैं। उन सभी पर कोई सकारात्मक पहल नहीं हो रही है।

मैं एक बात और बताना चाहता हूँ। आये दिन बिहार से काफी संख्या में मजदूर बाहर मजदूरी करने जाते हैं। अभी 11 लाख खेतीहर मजदूर देश के दूसरे भागों में जैसे हरयिाणा, पंजाब, असम, दिल्ली आदि में रोजगार के अभाव में मजदूरी करने के लिए जाते हैं। वे जब मजदूरी करके त्यौहारों के मौसम में बिहार लौटते हैं तो गाड़ी में टिकट कलेक्टर जीआरपी से सांठगांठ करके उनका पैसा ले लेते हैं। वे लोग छोटी सी पेटी में अपना कमाया हुआ धन अपने घर ले जा रहे होते हैं। लेकिन टीटी उनके टिकट को देखने के बहाने अपने पास रख लेते हैं और फिर उनका पैसा भी छीन लेते हैं। इस प्रकार से यह लूट उन गरीबों के साथ हो रही है। इस प्रकार की शिकायतें हमें आमतौर पर मिलती है। उनके साथ जो इस प्रकार की लूट हो रही है, उसको बंद करने की दिशा में रेल मंत्रीजी का मैं ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ और चाहता हूँ कि वे इसे देखें।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि बिहार आबादी के हिसाब से देश का दूसरा सबसे बड़ा प्रदेश है। रेल मंत्रालय का एलोकेशन का क्या मापदंड है, यह हमें मालूम नहीं है। कहां गेज कंवर्शन करना है, कहां विद्युतीकरण करना है, इस प्रकार के जो भी काम होते हैं उनके एलोकेशन का क्या मापदंड हैं, मैं रेल मंत्रीजी से यह जानना चाहता हूँ? क्योंकि अगर किसी इलाके को इन सुविधाओं से वंचित रखा जायेगा तो वहां क्षेत्रीय असंतुलन पैदा होगा। रेल राष्ट्रीय एकता का प्रतीक हैं, इसलिए इसकी महत्ता को देखते हुए में यह मांग करता हूँ कि क्षेत्रीय विषमता को बढ़ने नहीं दिया जाना चाहिए। क्योंकि इसी के चलते देश टूटता है। अगर किसी प्रदेश के साथ सौतेला व्यवहार होगा तो वहां ज्यादा समस्यायें पैदा होगी। इसलिए क्षेत्रीय विषमता को प्राथमिकता देकर दूर करना चाहिए।

पटना से राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसको छः दिन किया जाये। मैं समझता हूँ कि यातायात के मामले में पटना की जो उपेक्षा हो रही हैं, उसको दूर किया जाना चाहिए। हमारे माननीय सदस्य श्याम कृपालजी और अन्य माननीय सदस्यों ने जो बिहार की समस्याओं को यहां पर रखा है, मैं भी अपने को उनके साथ सम्बद्ध करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मंत्रीजी जवाब देते समय उन पर सकारात्मक रुख अपनायेंगे। ...(**व्यवधान**)

[**अनुवाद**]

उपाध्यक्ष महोदय : श्री यादव, आपने 15 मिनट लिए हैं। हमें समय के बारे में सख्त होना पड़ेगा। ...(**व्यवधान**)

उपाध्यक्ष महोदय : यह सभी माननीय सदस्यों पर लागू होती है।

(**व्यवधान**)

डॉ० बसंत पवार (नासिक) : उपाध्यक्ष महोदय मैं आपका अत्यंत आभारी हूँ कि आपने मुझे इस चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया। जैसा कि मैने आपको सूचना दी है। मैं मराठी में बोलूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : यह एक आश्चर्य की बात है।

डॉ० बसंत पवार : मैं नासिक जिले का प्रतिनिधित्व कर रहा हूँ जहां की स्थानीय भाषा मराठी है। मैं संसद में अपनी जनता का प्रतिनिधित्व अपनी मातृभाषा में अर्थात मराठी में करूंगा। मैं उस भाषा में कुछ मुद्दे रखूँगा।

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से मराठी से अंग्रेजी में अनुवाद करने की व्यवस्था है।

डॉ० बसंत पवार : हाँ मैंने सूचना दी है।

उपाध्यक्ष महोदय : फिर कोई समस्या नहीं है। आप जारी रख सकते हैं।

***डॉ० बसंत पवार** : मैं माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ जी द्वारा प्रस्तुत किये गये रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस रेल बजट में 21,505 करोड़ रुपये और 3,730 लाख टन का भाड़े का प्रावधान किया गया है। इस वर्ष भाड़ा यातायात का लक्ष्य 3980 लाख टन है। यह भी अनुमान लगाया गया है कि इस वर्ष यात्रियों की संख्या में 4 प्रतिशत वृद्धि होगी। यात्री यातायात से 5410 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त होने की आशा है। मैं मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने पिछले वर्ष रद्दी (स्क्रैप) बेचकर 965 करोड़ रुपये कमाये थे। लेकिन वैगन उत्पादन 1800 से घटाकर 1200 करना अच्छी बात नहीं है। मैं मंत्री महोदय को इस बात के लिए धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने साधारण मेल एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में द्वितीय श्रेणी स्लीपर श्रेणी आदि के किराये में वृद्धि नहीं की है। इसके साथ ही खाद्यानों जैसे चीनी और किसानों के लिए आवश्यक उर्वरकों पर भाड़ा नहीं बढ़ाया है।

नासिक जिला सिंहास्थ कुम्भ मेले और कृषि तथा औद्योगिक विकास के लिए प्रसिद्ध है। पहले यहा आध्यात्मिकता पर जोर दिया जाता था लेकिन अब औद्योगिक विकास पर जोर दिया जाता है यह क्षेत्र भुसावल मंडल के अन्तर्गत आता है। रेलवे को इस क्षेत्र के इगतपुरी, घोटी, असवाली, देवलाली, नासिक रोड़, ओघा, खेरवाड़ी, सुकेन, निखद, कुडेवाड़ी उगांव, लासलगांव, मनमाड़ और नंदगांव आदि महत्वपूर्ण स्थानों से भारी मात्रा में राजस्व मिलता है। इसी प्रकार रेलवे को शोलापुर मंडल के येवला, अंकई, मनमाड़, नागरसुल, कुसुमाड़ी से भी भारी मात्रा में राजस्व मिलता है। इस क्षेत्र से माल भाड़ा भी अधिकतम मिलता है। इस क्षेत्र में यात्रियों की कुछ एसोसिएशनें तथा खान-पान एजेन्ट भी हैं। हाल ही में हमने एक रेलवे सम्मेलन किया था और मैं आपके समक्ष कुछ महत्वपूर्ण सुझाव रखना चाहता हूँ।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र की सबसे महत्वपूर्ण मांग यह है कि नाासिक-मुम्बई-नासिक के मध्य एक नई सुपरफास्ट कुर्सियान कार रेलगाड़ी चलाई जाये जिससे कार्यालय जाने वाले लोग समय पर अपने कार्यालयों में पहुंच सकें। यह मांग पिछले कई वर्षों से की जा रही है और मैं इस मांग को इस सभा में उठाना चाहता हूँ। रेल मंत्री महोदय ने कई इंटर-सिटी एक्सप्रेस, शताब्दी तथा राजधानी एक्सप्रैस रेलगाड़ियां शुरू की हैं। लेकिन उन्होंने मध्य रेलवे की अनदेखी की है। इसलिए मैं विनम्रता पूर्वक अनुरोध करना चाहूँगा कि एक रेलगाड़ी शुरू की जाये तो नासिक से प्रातः 9.00 बजे चले और मुम्बई 6.30 बजे पहुंचे और फिर मुम्बई से सायं 6.00 बजे चले और रात 9.30 बजे नासिक पहुंचे। बहुत सी रेलगाड़ियां हैं जो मुम्बई और सूरत तथा मुम्बई और पुणे को जोड़ती हैं। लेकिन मध्य रेलवे ने ऐसी कोई रेलगाड़ी नहीं चलाई है। पूर्व मुख्य मंत्री शरद पवार ने यह मांग उठाई थी और इस सम्बंध मे आगे कार्यवाही भी की थी। नासिक निगम ने इस सम्बंध में अपनी आम सभा में एक प्रस्ताव भी पारित किया था जब माननीय प्रधान मंत्री नासिक आये थे, उन्होंने यह आश्वासन भी दिया था कि इस मांग को पूरा किया जायेगा। जब मैं रेलवे बोर्ड के वर्तमान अध्यक्ष से मिला तो उन्होंने मुझे से कहा था कि यह मांग न्याय संगत है। लेकिन चूंकि रेलगाड़ियों की कमी है उन्होंने इस मांग को स्वीकार नहीं किया। फिर भी मैंने यह अनुरोध किया कि यह नई रेलगाड़ी नासिक और मुम्बई के मध्य शुरू की जाये। वस्तुतः नासिक मुम्बई का एक उपनगर बन गया है। जब मुम्बई की स्थानीय रेलगाड़ियाँ कसारा तक चल रहीं हैं तब उन्हें नासिक तक बढ़ाने में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए। यदि ऐसा किया जाता है। तो इससे निश्चित रूप से मुम्बई के यातायात का बोझ कम हो जायेगा। मैं यह मांग भी यहाँ करना चाहता हूं।

नासिक पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला गया है। इस शहर में भी एक कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र खोले जाने की आवश्यकता है। इस केन्द्र के लिए स्थान उपलब्ध है। मैं आप से यह अनुरोध करता हूँ। कि इस सम्बंध में कार्य शीघ्र शुरू किया जाये।

द्वितीय श्रेणी के प्रतीक्षालय का पुनर्निर्माण किये जाने की आवश्यकता है। यात्रियों की सुविधा के लिए इसका पुनर्निर्माण किया जाना आवश्यक है। इस कार्य को योजना में शामिल किया गया है। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि इस मामले में तत्काल कार्यवाही करें।

नासिक प्याज और अंगूरों के लिए भी प्रसिद्ध है। मैं यह एक मांग करना चाहूँगा कि नासिक से मुम्बई तक के लिए भाजीपाला एक्सप्रैस के नाम से एक रेलगाड़ी चलायी जाये जिससे मुम्बई के लिए ताजा सब्जियों पहुंचायी जा सकें। इससे मुम्बई के लोगों को ताजा सब्जियां मिलेंगी। नासिक के प्याज भी बेहतर किस्म के होते हैं। मैं यह सुझाव देना चाहूँगा कि नासिक से एक विशेष रेलगाड़ी कंडा स्पेशल के नाम से चलायी जाये जो नासिक रोड़, लालसल गांव, मनमाड़, नंदगांव, येल्ला और निफोड़ से गुजरे। यदि प्याज का एक रैक प्रतिदिन भेजा जाये तो इससे प्याज की कमी की समस्या हल करने में सहायता मिलेगी। चूंकि प्याज एक खराब होने वाली वस्तु हैं, इसलिए हमें इसके परिवहन की और ध्यान देना चाहिए।

अगूंर की ढुलाई के लिए भी, अधिक रैकों की आवश्यकता है। रेलगड़ियों में वातानुकूलित वैगन उपलब्ध नहीं है। इससे बहुत परेशानी होती है। माननीय मंत्री महोदय ने "ओन योर वैगन" नामक एक योजना शुरू की है। इस योजना से निश्चित रूप से अंगूर उत्पादनों को लाभ होगा। इसलिए वैगन उपलब्ध करना आवश्यक है। मनमाड़ इगतपुरी शटल को कसारा तक बढ़ाया जाना आवश्यक है। मजदूर नासिक से सुबह 5.00 बजे चलकर कसारा पहुंचते हैं। वे कसारा से स्थानीय रेलगाड़ी पकड़ते हैं और मुम्बई आते हैं। यदि मनमाड-इगतपुरी राटल को कसारा तक बढ़ा दिया जाता है। तो इससे आम यात्रियों को सहायता मिलेगी और वे इस शटल का लाभ उठा सकते हैं।

नासिक में एक रेलवे मोटर ट्रैक्शन वर्कशाप है। वहाँ विद्युत इंजीनियर की संस्थान भी है। किसानों ने इन दोनों के लिए अपनी 1500 एकड़ भूमि उपलब्ध कराई है। कुछ ऐसे भी लोग हैं जिन पर इस परियोजना का प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। उनके साथ पिछले 15 वर्षों से अन्याय होता आ रहा है। अभी तक अन्याय दूर नहीं किया गया है। इसलिए मेरा विनम्र निवेदन है कि उनकी समस्याओं की और ध्यान दिया जाये।

*मूल रूप से मराठी में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

मैंने कई बार मांग की है नासिक में एक टर्मिनल होना चाहिए। ये दो संस्थाएं यहां हैं और वहां एक पार्किंग और सफाई तथा रख रखाव केन्द्र भी वहां शुरू किया जा सकता है। इसलिए मैं अनुरोध करता हूँ कि नासिक में एक टर्मिनल उपलब्ध किया जाये।

यात्रियों की बहुत से संगठनों ने बहुत समय से मांग की है। कि पुष्पक एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2133 और गीतांजली एक्सप्रैस गाड़ी संख्या 2859 का नासिक में स्टापेज की व्यवस्था की जाये, इससे नासिक में रह रहे हैं कलकत्ता और उत्तर प्रदेश से आने वाले लोगों को लाभ होगा।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र निफेड यानी कुंडेवाडी में एक उपरिपुल के निर्माण किये जाने की स्वीकृति दी गई है। लेकिन वहां अभी तक कार्य शुरू नहीं किया गया है। रेलवे बोर्ड ने मेरे पास एक पत्र भेजा है। लेकिन यह आवश्यक है कि इस मामले मे आगे कार्यवाही शुरू की जाये। लासलगांव, ओघा और मालागूर में उपरिपुल होने चाहिए। मेरा अनुरोध है कि इन पुलों के लिए सर्वेक्षण कार्य तुरन्त शुरू किया जाये। कुसमाड़ी तालुक येड़ा शोलापुर मंडल में लेबल क्रासिंग फाटक नहीं है यद्यपि इसके लिए बार-बार मांग की गई है यह फाटक तुरंत उपलब्ध किया जाना चाहिए। इससे दुर्घटनाओं की संख्या कम होगी जो वहों लेबल क्रासिंग न होने के कारण बार बार होते हैं।

मैं यह अनुरोध करता हूँ कि मैंने ऊपर जिन स्टेशनों का उल्लेख किया है। उन सभी पर यात्रियों के लिए पेयजल और प्रतीक्ष कक्षों आदि के रख रखाव जैसी सुविधाएं यात्रियों के लिए उपलब्ध की जायें। और उनके प्लेटफार्मों का विस्तार किया जाये।

पुणे-नासिक-सूरत नया रेलमार्ग है जिसकी हमने मांग की है। संगमने, अंकोला सिनार, पुणे, मंचर नारायणगांव बोटाघरगांव सिन्नार नासिक पेठ, सुरयाना, बापी, सूरत। यदि इस नये रेलमार्ग की स्वीकृति दे दी जाती है और सर्वेक्षण कार्य किया जाता है तो यह बहुत अच्छा होगा। इससे दो राज्यों के आदिवासी और औद्योगिक क्षेत्रों को जोड़ने में सहायता मिलेगी। इससे रेलवे को भी अधिक राजस्व मिलेगा।

अभी अभी एक माननीय सदस्य ने मनमाड़-मालेगांव-धुले-नरदारा रेलवे लाइन की मांग की थी, इस रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है। मैं यह अनुरोध करता हूँ कि इस रेलवे लाइन पर शीघ्रतिशीघ्र कार्य शुरू किया जाये।

इगतपुरी-कसारा पर तकनीकी हाल्ट है। यह हाल्ट ए० सी० डी० सी० करंट के लिए आधा घंटे का है। हमारे पास ए०बी०वी० इंजिन हैं। अतः इससे इस समस्या के हल करने में सहायता मिलेगी। इस सम्बंध में हमें प्रयास करने चाहिए। मेरा अनुरोध है कि सदस्य (तकनीकी) को इस समस्या की और अधिक ध्यान देना चाहिए।

जैसा कि मैंने उल्लेख किया था कि मध्य रेलवे ने कोई शताब्दी और राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों नहीं चलायी जाती है। अतः मेरा अनुरोध है कि नासिक-मनमाड़-भोपाल-दिल्ली राजधानी या शताब्दी एक्सप्रेस तत्काल शुरू की जायें और नासिक की जनता को दिल्ली के लोगों से सम्पर्क करने में सहायता करें।

नासिक में एक पार्सल कार्यालय है। इसका स्थान नहीं बदला जाना चाहिए। यह उसी स्थान पर रहने देना चाहिए जहां अब है ताकि हमारे लोगों को असुविधा न हो सके।

मैं रेल मंत्री महोदय और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को तपोवन एक्सप्रैस शुरू करने के लिए धन्यवाद देता हूँ लेकिन यह रेलगाड़ी हमेशा देरी से से चलती है क्योंकि यह मुम्बई से मनमाड़-पूरना जाती है और फिर मनमाड़ आती है। इसलिए यह हमेशा देर से पहुंचती है और इसके परिणामस्वरूप इसका हमें कोई खास लाभ नहीं होता है।

"पंचवटी एक्सप्रैस" भी देरी से चलती है। यह मुम्बई लगभग 12 बजे दोपहर पहुंचती है। जब कार्यालय पहले ही खुले होते हैं। इससे रोजाना आने जाने वालों तथा सीजन टिकट वालों के लिए कठिनाई होती है। इसलिए आपको पंचवटी एक्सप्रैस के समय में परिवर्तन करना पड़ेगा। समय सारिणी बदलनी पड़ेगी ताकि यह मुम्बई प्रात 10 बजे पहुंच सके। मैं यह भी निवेदन करता हूँ कि इस रेलगाड़ी के साथ वातानुकूलित दो टियर एक बोगी जोड़ी जाये। मुम्बई वीटी स्टेशन का प्लेटफार्म न 14 का निर्माण किया गया है। इसलिए वहां भीड़-भाड का कोई प्रश्न ही नहीं है। मैं माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इन मामलों में व्यक्तिगत ध्यान दें।

रेलवे राष्ट्र की जीवन रेखा है। जल जीवन है लेकिन भारतीय रेल हमारे राष्ट्र की जीवन रेखा है। यह विश्व का दूसरा सबसे बड़ा संगठन है। जिसे अत्यधिक कारगर तरीके से हमारे रेलवे के लोगों द्वारा माननीय रेल मंत्री के कुशल नेतृत्व में चलाया जा रहा है। मैं सभी को धन्यवाद देता हूँ और बजट का समर्थन करता हूँ। मैं उपाध्यक्ष महोदय को भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मुझे बोलने के लिए समय दिया। इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ और अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

डा० सत्यनारायण जटिया (उज्जैन) : माननीय उपाध्यक्ष जी, रेल देश के दिल की धड़कन है और यह प्रगति की पहचान है। लोगा से लोगों के दरम्यान सम्बन्ध जोड़ने का एक माध्यम है किन्तु इन सारी बातों को जिस प्रतिष्ठा के साथ हम कहते हैं, जिस अच्छे तरीके से कहते हैं उसके प्रबन्धन के बारे में, लोगों को सेवा-सुविधा देने के बारे में बहुत चिन्ता करने की आवश्यकता है। रेलों पर देश का बहुसंख्य आवागमन निर्भर है और इसको जितना भी महत्व देगें उससे निश्चित रूप से लोगों को सुविधा मिल सकेगी। "रेल के सफर में हो संरक्षा, सुरक्षा और सावधानी, रेल के मुसाफिर को प्रत्येक स्टेशन पर मिले पीने का पानी।" "गर्मी का मौसम मुसाफिर भी है ज्यादा, ठण्ड़ा पानी पिला देगें, क्या आपका है इरादा"? पानी मिलना चाहिए जहां नहीं है वहां स्टेशन पर ट्यूबवैल लगाकर पीने के पानी का प्रबन्ध हो जाये तो निश्चित रूप से एक बहुत बड़ा काम हो जायेगा।

जो लंबी दूरी के यात्री सफर करते हैं, हम अनेक तरह की सुविधाएं दे रहे हैं, हमने थ्री टायर ए०सी० स्लीपर चला दिये हैं और स्लीपर क्लास भी बना दिये हैं। लेकिन जो लोग भीड़ की तरह आकर डिब्बों में भर जाते हैं और लम्बी दूरी के यात्री हैं उनके बारे में भी सोचना चाहिए। उन्हें भी बैठकर सफर करने का मौका मिलना चाहिये। मैं चाहता हूँ कि यदि संभव हो सके तो बैठकर सफर करने वाला एक दर्जा बना देना चाहिये, यदि मुनासिब हो तो यात्रियों से उसके लिये 5 रुपये का नौमिनल चार्ज भी लिया जा सकता है। ताकि वे आराम से बैठकर अपना सफर पूरा कर सकें। लम्बे सफर में वही लोग जाते हैं जब उनके लिये यात्रा करना बहुत जरूरी हो जाता है या कोई मजबूरी उनके सामने होती है, वर्ना लम्बे सफर में कोई

बिना रिजर्वेशन नहीं जाना चाहता। इसलिये जो लम्बी दूरी की ट्रेन्स हैं, उनमें कुछ जनरल कोचेज ऐसे लगाये जाने चाहिये, जिनमें बैठकर सफर किया जा सके। ऐसे डिब्बों का रंग ऐसा रखना चाहिये ताकि वे दूर से ही पहचाने जा सके, जैसे ही गाड़ी रुके लोगों को पता चल जाये। आज ऐसा होता है कि लोग जगह के लिए दौड़ते रहते हैं और इतने में गाड़ी चली जाती है। ऐसे में कई लोग सफर करने से रह जाते हैं। मेरी गुजारिश है, मांग है कि सामान्य रेल यात्रियों के लिये ऐसा इंतजाम करना चाहिये, कम से कम 3 डिब्बे ऐसे रखे जाने चाहिये जिनमें से एक में सिटिंग की व्यवस्था हो और बाकी सामान्य कोचेज रहें। यदि आप ऐसा कर देते हैं तो आम जनता को यात्रा करने में काफी सहूलियत हो जायेगी, ऐसा मेरा मानना है।

आजकल हम लोगों का ऐसा नजरिया बन गया है कि हम एक संसद सदस्य और दूसरे संसद सदस्य में फर्क करने लगे हैं। जो संसद सदस्य "पार्टी इन पावर" का होता है, उसे असल में संसद सदस्य समझते हैं और जो विरोधी दल का संसद सदस्य होता है, उसे अलग नजरिये से देखा जाता है। हम जितने सुझाव यहां देते हैं, पत्र लिखते हैं, मैं नहीं समझता कि उन्हें ठीक प्रकार से पढ़कर ध्यान दिया जाता होगा। मैं इस संसद में 1980 से लगातार आता हूँ और मैंने इस अवधि में जितने पत्र लिखे हैं, सबका लगभग एक जैसा उत्तर हमें मिलता है।

[अनुवाद]

ट्रेक क्षमता नहीं है। मामले पर विचार किया जा रहा है।

[हिन्दी]

मैं समझता हूँ कि लुक्ड इन्टू तो कभी होता नहीं है, भगवान ही मालिक है लेकिन कम से कम जो समस्याएं हल की जा सकती हैं, जैसा अभी अमल दत्ता साहब ने भी कहा कि पार्लियामेंट को हमने ऐसा फोरम बना लिया है कि यहां हम रिजर्वेशन की बातें करेंगे, पीने के पानी की बातें करेंगे, लाइट नहीं है तो लाइट की बातें करेगें, मैं समझता हूँ कि जो समस्याएं डी०आर० एम० लेवल पर या जोनल लेवल पर हल हो सकती हैं, उन्हें उसी लेवल पर क्यों नहीं निपटा दिया जाता। पिछली बार ऐसी प्रक्रिया अपनाई गयी थी, शायद यहां से कोई सर्कुलर गया होगा और वहां जो मीटिंग हुई, उसके मीनिट्स भी रिकार्ड किये गये थे परन्तु उन पर एक्शन क्या हुआ, उसका हमें आज तक पता नहीं चला। जैसे रिटायरिंग रूम बनाने का काम हैं, बैंच लगाने का काम हैं, खान-पान की व्यवस्था से संबंधित समस्या है, इन सारी बातों को पार्लियामेंट में, हम पार्लियामेट का अमूल्य समय क्यों लगायें। यह मुनासिब नहीं लगता परन्तु ऐसा दस्तूर है, परम्परा हो गयी है। हम पार्लियामेंट के मैम्बर रात को 2.00 बजे तक या 4.00 बजे तक बैठकर, सारी बातें कहकर, ऐसा मान लेते हैं कि ठीक है, हमने अपनी बात कह दी, लेकिन उससे कुछ बनता नहीं है, कोई समस्या हल नहीं होती। जो बात होनी चाहिये, उपाय करना चाहिये, वैसा नहीं होता जिससे हमारे दिल को संतोष होता है। जब हम अपने क्षेत्र में जाते हैं तो लोग हमसे पूछते हैं कि हमारी समस्या का क्या हुआ, हमारे काम पूरे क्यों नही होते। क्यों हमने संसद सदस्यों के बीच भेद करने की नीति अपना ली है कि यह सरकारी संसद सदस्य है और यह विरोधी संसद सदस्य है? हमारे यहां रेलवे में कम्प्यूटर के दो नय केन्द्र खोले गये एक रतलाम में और दूसरा खंडवा में, उनका उद्घाटन लोकार्पण समारोह सब कुछ हो गया क्योंकि वहां से आने वाले संसद सदस्य पार्टी इन पावर के थे, लेकिन जब मैंने कहा कि उज्जैन में आपने खोला है, तो उसका उद्घाटन आदि क्यों नहीं करते तो मुझे कहा गया कि पूछेंगे, जब इजाजत आयेगी तो करेंगे। हमारे लोगों को सर्विस मिलनी शुरू हो गयी है, यह अच्छी बात है लेकिन हमारे नजरिये में फर्क नहीं होना चाहिये पार्टी इन पावर और विरोधी संसद सदस्य करके भेद नहीं किया जाना चाहिये क्योंकि सभी एमपी बराबर हैं। यदि कोई एम पी कोई महत्वपूर्ण बात कहे और वह संभव हो सकती है तो उसे जरूर कर देना चाहिये। हमारा नजरिया साफ होना चाहिये। मैं यह सुझाव इसलिये आपके सामने रख रहा हूँ ताकि आप इस पर ध्यान दे सकें।

मैं एक गाड़ी के स्टापेज के बारे में काफी समय से कहता आ रहा हूँ कि इंटर सिटी 4005/4006 को विक्रमगढ़ और आलोट में इसलिये रोका जाना चाहिये क्योंकि वहां नागेश्वर पार्श्वनाथ का प्रसिद्ध तीर्थ है और हजारों लोग वहां आते जाते हैं। मैंने इस बारे में डिस्टैंस आदि का हवाला देकर भी बताया कि इस स्थान की नागदा से दूरी में 58 किलोमीटर का अंतर हैं, उसके आगे के स्टेशनों पर 28 किलोमीटर पर ही गाड़ी रुक रही है परन्तु जो कुछ हम दो सालों से कहते आ रहें हैं, और इस वक्त भी कहा तो हमारी बात सुनी अवश्य गयी परन्तु समस्या का कोई समाधान नहीं हुआ। जिन सुझावों को समझकर आसानी से स्वीकार किया जा सकता है, उसके लिये कितनी प्रतीक्षा की जानी चाहिये क्योंकि इससे लोगों में आक्रोश पैदा होता है। जब हम लोगों के बीच जातें हैं तो लोग हमसे पूछते है कि यह गाड़ी क्यों नहीं रुक रही है बाकी स्टेशनों पर तो रुकती है, रामगढ़, रामगंज मंड़ी, भवानी मंड़ी आदि में रुकती हैं परन्तु आलोट में क्यों नहीं रुकती क्योंकि यह आइसोलेटिड प्लेस है, यहां से लोगों को आवागमन के साधन उपलब्ध नहीं हैं। इन्दौर सबसे बड़ा शहर है लेकिन यहां से लोगों को आवागमन के दूसरे साधन नहीं हैं। इस स्टेशन से यात्री आसानी से आ सकते हैं, जा सकते हैं इसलिये गाड़ी को यहां अवश्य रोकना चाहिये। उसे रोकने से कोई नुकसान होने वाला नहीं है।

कामर्श्यली भी ठीक है, टैक्नीकली भी कोई मुश्किल नहीं है, तो भी इन सारी बातों को मानने के लिए कोई तैयार नहीं है। इसलिए हमें बड़ी तकलीफ होती है। पोलिटिकली तो इससे कोई मतलब ही नहीं है। मैम्बर आफ पार्लियामेंट, मैम्बर आफ पार्लियामेंट होना चाहिए। इसमें कोई डिस्क्रिमिनेशन नहीं होना चाहिए।

नागदा एक स्टेशन है। वह एक औद्योगिक नगर है। वहां काफी आवागमन होता है। वहां एक लाख से ज्यादा जनसंख्या है। ऐसे नागदा में कोई स्टेशन बिल्डिंग नहीं है। आईलैंड पर ही स्टेशन आपरेट करता है। यह बात कोई समझने को तैयार नहीं है। वहां पर रिटायरिंग रूम की प्रापर फेसिलिटी नहीं है। हमने कहा कि प्लेटफार्म मंडी की और बनाकर ही विकसित कर दीजिए। मंडी की तरफ कर दीजिए, और एक औद्योगिक बस्ती है, उस तरफ एक प्लेटफार्म बना दीजिए, लेकिन सुनने को किसी को फुर्सत नहीं है। फिर हम कहते हैं कि सीढ़ियां खराब हो रहीं हैं, यहां लोग गिर जाएंगे। उसी के ऊपर से लोग साइकल लेकर फैक्ट्री जाते हैं और उसी के ऊपर से साइकल लेकर फैक्ट्री से लोग आते हैं, उनको ठीक कर दीजिए, लेकिन कोई सुनता ही नहीं है। इसके कारण वहां पर कई खतरनाक एक्सीडेंट होते हैं, लोग मर जाते हैं इस प्रकार से कुल मिलाकर के जो छोटी-छोटी बाते हैं जिनके ऊपर डीआरएम लेवल, जोनल लेवल पर ध्यान देना चाहिए, उन सब बातों को हम आपके सामने बोल रहे हैं। मेहरबानी करके यदि आप इनको ठीक समझों, तो इनके ऊपर कार्रवाई करवाएं, जिससे वहां पर लोगों को सुविधा होगी। वहां पर रेलवे स्टेशन को डवलप करने की बहुत जरूरत है। नागदा जंक्शन स्टेशन बहुत बड़ा स्टेशन है और यह दिल्ली-बम्बई महत्वपूर्ण मार्ग पर स्थित है। इसलिए अगर इसको महत्व देंगे, तो अच्छा होगा।

महोदय, जैडआरयूसीसी और डीआरयूसीसी बनाई जाती हैं। उनमें कितने

ही लोग चले जाऐं। हम आपको नमस्कार करें और कहें कि साहब इसको रख लो, तो आप जिस पर खुश हो जाएंगें और उसको रख लेंगे। इसलिए में कहना चाहता हूँ कि इसमें कुछ मापदंड होना चाहिए। इसलिए मेरा कहना है कि रेलवे यूजर्स कमेटी बनाते हैं, उनमें जो रेलवे के बारे में जानकार लोग होते हैं उनको रखा जाए और यदि सांसद किसी एक या दो प्रतिनिधि के बारे में रिक्मेड करें, तो उसको मान लीजिए। यदि 10-20 रिक्मेडं करें तो न मानिए, लेकिन क्योंकि उनको पता है कि कौन लोग इस प्रकार के सुझाव दे सकते हैं और उनके सुझाव रेलवे के लिए उपयोगी हो सकते हैं, लेकिन आप उसको मानने के लिए तैयार नहीं हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, इसी प्रकार से कैटीनों के अलाटमेंट का मामला है। हमने लिख कर दिया, तो कहा कि नियम से आईए और बाकी लोग धड़ल्ले से पाते ज़ा रहें है। एक-एक स्टेशन पर 5-5 और 10-10 कैंटीने दी हैं। लोगों को खड़े होने की जगह नहीं है। गंदगी हो रही है, उसकी बात कोई सुनने के लिए तैयार नहीं हैं हमारे जो सुझाव हैं, मैम्बर आफ पार्लियामेंट जो बोलते हैं, उसके कुछ माने हैं कि नहीं, यह बात हमारी समझ में आनी चाहिए और इसलिए हमारा रोष भी है। और इन सारी बातों का आप क्या उपाय करने वाले हैं, यह बताइए। इसको अगर ठीक करेंगें, तो निश्चित रूप से हमारी मदद मिलने वाली है।

उपाध्यक्ष महोदय, रिजर्वेशन कोटे के बारे में हम बार-बार बोलते हैं। रिफंड चार्जेज के बारे में एक मजाक सा बन गया है। अब इसका न्यूनतम चार्ज 10 रुपए कर दिया गया है। यदि कोई कम दूरी का यात्री हैं, तो उसके भी 10 रुपए कटेगे। यदि उसका पांच या 10 रुपए का टिकिट होता है, तो उसको कुछ मिलने वाला नहीं हैं। इसलिए रिफंड के मामले में जैसा पहले था कि प्लेटफार्म टिकट के जितने रुपए, होते उतने रुपए कटते थे, उसी प्रथा को अब फिर चलाना चाहिए और रिफंड को 10 रुपए तक काटने की बात को नहीं रखना चाहिए। निश्चितरूप से इसके कारण गरीब और कम कम दूरी तक जाने वाले यात्रियों को फायदा होगा।

महोदय, इंदौर, देवास और उज्जैन के बारे में वेस्टर्न रेलवे को कोई बात सोचने की जरूरत नहीं लगती है। और इनके लिए कोई बात रेलवे वाले मानने को तैयार ही नहीं हैं ऐसा लगता है कि इंदौर, देवास और उज्जैन नाम के कई शहर भी हैं? इंदौर, जो मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा शहर है, उसके लिए कोई सुविधा देने के लिए तैयार नहीं है। अभी जो एक अवन्तिका एक्सप्रैस चलती है, बान्द्रा टर्मिनल पर उसको रोक दिया गया, वहां कोई सुविधा नहीं है, वहां सवारी कैसे जाएगी, टैक्सी कैसे जाएगी, औटो कैसे आएगा, वहां का रास्ता रुका हुआ है, लेकिन इस बात को कोई मानने के लिए तैयार नहीं है कि वह टर्मिनल विकसित नहीं है। तो वहां पर ट्रेन को नहीं रोका जाए। यह ट्रेन इंदौर से जाती है। लेकिन उसके टाइमिंग्स इतने गलत हैं कि सारा का सारा दिन आदमी का लग जाता है। हम कह रहे हैं लेकिन रेलवे सुविधा देने के विरूद्ध हैं, ऐसा जान पड़ता है। हालांकि मैं किसी जगह के लिए रेल को सुविधा देने के विरोध में नहीं हूँ लेकिन एक जगह जो रेल चल रहीं है जो सुविधा उस शहर को मिल रही है, उसको काटकर उसी समान किसी अन्य शहर को सुविधा दी जाए, तो हमें उस पर आपत्ति होनी स्वाभाविक है और दूसरे शहर की पहले से मौजूद सुविधाओं को काटकर किसी को सुविधा दने के हम विरोधी हैं और निश्चित रूप से यह लोगों के लिए आक्रोश का कारण बन सकता है इसलिए मेरा निवेदन है कि इस प्रकार की सारी बातों को नहीं होना चाहिए और अवन्तिका एक्सप्रैस को बम्बई सेंट्रल तक ले जाना चाहिए। इसके टाइम को ठीक करने की मांग की जा रही है, उसको ठीक किया जाना चाहिए। इस प्रकार के बार-बार आग्रह होते हैं। इसलिए आपको इन बातों को मान लेना चाहिए।

महोदय, चूंकि समय ज्यादा हो रहा है इसलिए मैं अपनी कुछ बातों को संक्षेप में कहना चाहूँगा कि यह जो सारा रेल बजट बना है उसमें मध्य प्रदेश के बारे में कोई विचार नहीं हुआ है। इस रेल बजट को देखने से ऐसा लगता है कि मध्य प्रदेश कोई प्रदेश ही नहीं है। हिन्दुस्तान में क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़ा प्रदेश होने के बावजूद उसके बारे में कोई चिन्ता करने वाला नहीं है और न वहां पर इस बजट में कोई उल्लेखनीय रेल सेवा मिली है। हमें एक रेल इदौर-भोपाल के बीच में मिली है। हालांकि वह रेल तो पिछले साल ही मिल जानी चाहिए। डी०एम०यू० कोचेज नहीं थे। पहले कहा गया कि दिसम्बर में चलेगी, लेकिन अब घोषणा की गई है कि जुलाई में चलने वाली है। इसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ। आपने एक रेल चला कर सुविधा तो दी। लेकिन कुल मिलाकर जो मध्य प्रदेश को मिलना चाहिए वह नहीं मिला है। इसके कारण लोगों को बड़ा कष्ट है। इन्दौर और उज्जैन के बीच में इलैक्ट्रीफिकेशन भी नहीं हुआ है।

इसके कारण इंजन बदला जाता है। जिसकी वजह से टाइम ज्यादा लगता है। सारी गाड़ियां भोपाल से चलकर उज्जैन-इंदौर में रुक जाती है। इस प्रकार सारी गाड़ियों को लेट करने का उपक्रम किया जाता है। प्रायः महीने में 20 दिन गाड़ियां लेट होती हैं। गाड़ियां समय पर नहीं पहुंचती है। इंदौर-विलासपुर की रेलगाड़ियों के बारे में लम्बी दूरी वाली गाड़ियों के बारे में भी ऐसा होता है। मालवा एक्सप्रैस अच्छी चलती थी, उसका मार्ग तो बढ़ा दिया है किन्तु उसका टाइम इतना बिगाड़ दिया कि उसका कोई महत्व ही नहीं रह गया। मैरा यह भी कहना है कि इन सारी बातों को ध्यान में रखते हुए उज्जैन-इंदौर का विद्युतीकरण करना चाहिए ताकि लोगों को तेज रफ्तार की रेल सुविधा मिल सके। मैं एक बात यहां कहना चाहता हूँ उज्जैन में आगरा और रामगंज मंडी रेल मार्ग निर्माण के बारे में पहले उज्जैन और आगरा के बीच में एक नैरोगेज रेल चलती थी, उसको उखाड़ दिया गया है। आपने उसे उखाड़ दिया तो ठीक है लेकिन उसकी जगह कुछ नहीं किया। सौंधवाड एक पिछड़ा हुआ इलाका है। उज्जैन होते हुए रामगंज मंडी तक 214 किलोमीटर का पुराना सर्वे हुआ था उसको स्वीकृति दी जाये तो मध्यप्रदेश को एक नयी रेल लाइन का लाभ मिलेगा। इसलिऐ मेरा निवेदन है कि इन सारी बातों को ठीक प्रकार से दिशा मिलनी चाहिए।

कोचेस के बारे में तो कोई सुनने वाला नहीं है। आप उसके लिए परेशान होते जाइये, कितनी भी कम्पलेंट करिये लेकिन जवाब कुछ नहीं मिलता। कहीं दरवाजे ठीक नहीं हैं। बिजली पंखे तक ठीक नहीं है। अच्छे डिब्बे लगाने के बारे में कोई सोचने को तैयार नहीं है। इंदौर से चलने वाली रेलों में तो कोई नये डिब्बे लगाना नहीं चाहता। हमारा कहना है कि डिब्बे के एलॉटमेंट के लिए कुछ फिक्स किया जाये कि वेस्टर्न रेलवे को इतना मिलेगा। वेस्टर्न रेलवे में भी इंदौर उज्जैन को कुछ न कुछ मिलने वाला है और इसलिये यदि ठीक प्रकार की सुविधा हो जायेगी तो निश्चित रूप से यह ठीक होगा। मध्य प्रदेश में कुछ गाड़ियां हैं जिनके स्टापेज की बात है। कुछ गाड़ियां जैसे 111-112 चलती थी। राजकोट भोपाल से रेल गाड़ी चलती है, उसका स्टापेज उन्हेस तराना रोड़ में हो जाना चाहिए था। परन्तु हम लिखते रहते है और जवाब वही मिलता है। बाकी सब स्टेशनों पर गाड़ी रुक रहीं है लेकिन वहां नहीं रुक रही है। कुल मिलाकर हालत यह है। कि हर तरफ कष्ट ही कष्ट है। खान-पान भी वैसा ही है जैसा पहले था। यात्रियों को मजबूरी में खाना पड़ता है। वे कहते हैं कि अगर आपको पसंद है। तो खाइये, अगर नहीं पसंद तो न खाइये। पैसा तो बराबर ले रहे हैं लेकिन उसके हिसाब से खाना ठीक नहीं है। खाने में भी पता नहीं कौन सा तेल इस्तेमाल किया हुआ है। किसी को यह तक पता नहीं कि उसमें किस्म किस्म के पदार्थ का इस्तेमाल किया गया है। किसी को उस बारे में

कोई चिन्ता नहीं है। आम लोगों के बारे में तो सोचना ही होगा। लोगों की रेलवे पर बहुत निर्भरता है। रेलवे पर आज भी लोगों को विश्वास हैं, उनके मन मे रेलवे की अभी भी अच्छी धारणा है किन्तु रेलवे की सेवा में सुधार करके हम उसको महत्व दें तो निश्चित रूप से लाभ होगा।

अंत में में एक बात कहते हुए अपनी बात समाप्त करना चाहूँगा:

न अपनों से डर, न गैरों से कोई खतरा,

न दोस्तों से कोई दिक्कत, न विरोध से काई बाधा,

दिल आतंक से मुक्त, बेखौफ और पाक साफ हो,

मेरा दिल जज्बा-ए-मोहब्बत से भरा हो,

ऐसी शिक्षा सब और से आये तो दुनिया स्वर्ग और जन्नत हो जाये।

ऐसा विश्वास हम बनाना चाहते हैं, ऐसी आकांक्षा बनाना चाहते है कि,

अमल से बनती है जिंदगी,

जन्नत भी जहन्नुम भी,

यह खाकी अपनीं फितरत में,

न नूरी है न नारी है,

कर्म से बनता है जीवन,

स्वर्ग और नरक,

मनुष्य अपने आप में न देवता है और न दानव।

इसलिये मेरा कहना है कि धरती पर अगर कही स्वर्ग बनाना है तो निश्चित रूप से कर्म को महत्व देते हुए, सेवा को महत्व देते हुए काम को आगे बढ़ायेंगें तो रेल और उसकी जो पहचान हैं, उस काम को समृद्धि मिलेगी और यश भी मिलेगा। मैं विश्वास रखता हूँ कि आप इन सब बातों को महत्व देंगे। आपने मुझे समय दिया इसके लिये बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

*श्री ओस्कर फर्नान्डीज (उदीपी) : अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया। मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत किये गये 1995-96 रेल बजट की सराहना तथा समर्थन करता हूँ। रेलवे सुधार समिति ने अपनी सिफारिशें की हैं। इस समय नौ रेलवे जोन हैं। मुम्बई और कलकत्ता में दो-दो जोन हैं। मुम्बई रेल जोन के अधिकारी चर्चा करने तथा कोई नया कार्य शुरू करने फरीदाबाद आते हैं। यदि वर्तमान प्रबंध जारी रहती है। तो पद्धति में कोई समुचित सुधार नहीं हो सकता है। इसलिए रेलवे सुधार समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित करना बहुत आवश्यक है। समिति ने राजस्थान के लिए भी एक जोन की सिफारिश की है। उनके अनुसार बंगलौर में भी एक जोन की स्थापना किये जाने की आवश्यकता है। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह दक्षिण पश्चिम रेल जोन की स्थापना करायें जिसका मुख्यालय बंगलौर में हो।

कोंकण रेलवे परियोजना को कार्यान्वित किया जा रहा है और कर्नाटक राज्य का एक प्रमुख औद्योगिक केन्द्र के रूप में तेजी से विकास हो रहा है। केन्द्र सरकार की उदारीकरण की नीति ने कर्नाटक में औद्योगिक विकास को प्रोत्साहित किया है। इन परिस्थितियों में लोगों की दक्षिण-पश्चिम रेलवे जोन की मांग न्योयोचित है।

12.00 मध्य रात्रि

इसी प्रकार मैंग्लौर में एक रेल मंडल की स्थापना किया जाना आवश्यक है। दाक्षिण केनरा और उत्तर केनरा के विकास की कोंकण रेलवे के कारण बहुत गुंजाईश है। मैंग्लौर में तथा इसके आस-पास अन्य आवश्यक औद्योगिक गतिविधियाँ आरंभ की गई हैं। इसलिए मैंग्लौर में एक मंडल की स्थापना किया जाना बहुत आवश्यक है। मैं आशा करता हूँ कि रेल मंत्री महोदय इस मामले पर तत्काल विचार करेंगे।

केन्द्र ने मैसूर और हासन के मध्य गेज परिवर्तन कार्य के लिए सहमति दे दी है इसके लिए मैं रेल मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ। इसके साथ ही मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह मैंग्लौर और आरासिकेरे के मध्य भी मानसून से पहले गेज परिवर्तन का कार्य शुरू करायें और वह 6 महीने में पूरा किया जाये।

1.01 म०पू० [4.5.95/14 वैशाख, 1917 (शक)]

उपाध्यक्ष महोदय : क्या अनुवाद्र की कोई व्यवस्था नहीं है। रिपोर्टर चुपचाप हैं।

एक माननीय सदस्य : महोदयः वह आ रहा है।

श्री ओस्कर फर्नान्डीज : बड़े बंदरगाहों को सीधा जोड़ने के लिए मैंग्लौर और मद्रास के मध्य बारास्ता बंगलौर एक रेलवे लाइन का तेजी से विकास करना होगा इससे तेजी से औद्योगिक विकास करने का प्रोत्साहन मिलेगा। प्रतिदिन मैंग्लौर से लगभग 50 से 60 बसें बंगलौर उदीपी आती हैं। इसलिए इस रेलवे लाइन से कर्नाटक की अधिकतम जनता को बहुत लाभ होगा। बंगलौर शहर का विकास एक मेगा शहर के रूप में हो रहा है, इसलिए यहाँ एक मैट्रो रेल प्रणाली शीघ्र शुरू की जानी चाहिए। हुलेटी और मैसूर की कार्यशालाओं का आधनिकीकरण भी तेजी से किया जाना चाहिए। आधुनिकीकरण करने से उस क्षेत्र के बहुत से युक्कों को रोजगार मिलेगा। गेज परिवर्तन करने से वे इंजिन जिनका मीटर गेज की रेलवे लाइनों पर उपयोग किया जाता है बेकार हो गये हैं। इसलिए कार्यशालाओं का आधुनिकीकरण किया जाये जिससे बड़ी रेलवे लाइनों के लिए उन इंजिनों की मरम्मत की जा सके।

बंगलौर-मैसूर रेलवे लाइन को बड़ी रेलवे लाइन में बदल दिया गया है कर्नाटक की जनता माननीय रेल मंत्री और रेल मंत्रालय की बहुत आभारी हैं। गेज परिवर्तन से इन दो शहरों के मध्य यात्रा करने में कम समय लगता है। तथापि मुझे यह पता लगा है कि बंगलौर और मैसूर शहरों के मध्य चलने वाली रेलों की संख्या भी कम कर दी गई है अतः मैं रेल मंत्री महादेय से अनुरोध करता हूँ कि रेलगाड़ियों की संख्या को उताना रखा जाए जितना वे मीटरगेज के समय थीं।

*मूल रूप से कन्नड में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

केरल में घोटा पर भी स्टाप की व्यवस्था की जानी चाहिए। कोंकण रेलवे वास्तव में कर्नाटक के लोगों के लिए वरदान है। लेकिन कुछ समस्याएं हैं जिन्हें आज तक हल नहीं किया गया है। लोगों ने कोंकण रेलवे परियोजना के लिए अपनी जमीन दी। लेकिन यह आश्चर्य की बात है उनमें से बहुत से लोगों को अभी तक मुआवजा नहीं मिला है। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि वह देखें कि उन सभी लोगों को मुआवजा मिल गया है कि नही जिन्होंने अपनी जमीन दी थी। मेरा विनम्र अनुरोध है कि उन सभी मामलों को निपटाने के लिए एक अधिकरण नियुक्त किया जाये। यह भी कहा गया था कि विस्थापित लोगों को रोजगार दिया जायेगा। लेकिन अंततः उन्हें रोजगार नहीं दिया गया है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इस मामले में तरन्तु कार्यवाही करें। इस सम्बंध में मेरा सुझाव है कि इन मामलों को देखने के लिए उस क्षेत्र के लोक सभा सदस्यों की एक समिति गठित की जाये। पिछले वर्ष बाढ़ से बहुत नुकसान हुआ था। बहुत से लोगों के घर तथा फसल बरबाद हो गई थी। हमें इस वर्ष ऐसा नहीं होने देना चाहिए। अतः मैं रेल मंत्री महोदय से पुनः अनुरोध करता हूँ कि वह इन समस्याओं का तत्काल हल ढूँढे और सम्बधित व्यक्तियों को अविलंब प्रतिपूर्ति और रोजगार उपलब्ध किया जाये।

महादेय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया और इन शब्दों के साथ अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्रीमती मालिनी भट्टाचार्य (जाटवपुर) : महोदय, मैं रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ी हुई हूं।

मेरे बहुत से साथियों ने इसे अच्छा बजट बताया है। मैं नहीं जानती क्यों। यह सच है कि कुछ घूंसे इस तरीके और उस तरीके से दे दी गई है। लेकिन कुल मिलाकर हम जनता के अधिक से अधिक लोगों पर विचार करते हैं जो किसी न किसी प्रकार से रेलवे से जुड़े हुए हैं तो हमें पता लगता है कि इसमें कोई नर्मी नहीं है जरा देखिए कि किस प्रकार टिकटों के मूल्य को बढ़ाया गया है। यदि यह यात्रियों विशेष रूप से दैनिक यात्रियों के प्रति नर्म होता तो सीजन टिकटों का मूल्य इस तरीके से बढ़ाया जाता? उपभोक्ताओं को लीजिए और उस तरीके पर विचार कीजिए जिससे माल भाड़ा बढ़ाया गया था। यह ऐसा नहीं है। क्या यह विभिन्न कारणों से नर्म है जो अभी तक अर्धविकसित है? फिर हम यह देखते हैं विभिन्न क्षेत्रों के विकास की असमानता को कम करने के लिए इस बजट में कुछ नहीं किया गया है। वस्तुतः इस सम्बंध में विभिन्न राज्यों के सदस्यों ने बिहार, उड़ीसा और अन्य राज्यों के बारे मे बोला है। लेकिन मेरे विचार से पूर्वोत्तर राज्य विशेषरूप से त्रिपुरा ऐसा राज्य है। जिन्हें अत्याधिक अनदेखा किया गया है। महोदय, यहाँ तक कि मेरे राज्य पश्चिमी बंगाल में मैं यह देखती हूँ कि उत्तर बंगाल के जिलों की बुरी तरह अनदेखा किया गया है। इस सम्बंध में वस्तुतः किसी सदस्य को बलूरघाट-एकालखी योजना के बारे मे बोलना पड़ेगा। बलूरघाट में यदि आप आज भी बलूरघाट-एकालखी योजना के बारे में बात करें तो आपको यह पता लगेगा कि वहां के लोग इस योजना को एक बहुत बड़ा मजाक समझते हैं क्योंकि इसके लिए बजटों में पर्याप्त धनराशि का आवंटन नहीं किया गया है। बजट में बहुत धनराशि आवंटित की गई है और उसे भी खर्च नहीं किया गया है। लेकिन इससे हटकर यहाँ तक कि हम यह देखते हैं कि जो कार्यालय माल्डा में इस परियोजना के लिये खोला गया था और जिस पर इस परियोजना के निष्पादन के जिम्मेदार डाली गई थी वहां अब केवल एक ही अधिशासी अभियंता है और दो-एक कर्मचारी हैं और कार्यालय के बहुत से कर्मचारियों को हटा दिया गया है क्योंकि रेलवे बोर्ड ने कर्मचारियों के वेतन आदि के लिए धनराशि कम कर दी है क्या सरकर बलूरघाट-एकालखी परियोजना को कार्यान्वित करने के बारे में गम्भीरता से विचार कर रही है हमारे इस संबंध में गम्भीर शंकाएं हैं।

जब हम सम्पूर्ण बजट को देखते हैं तो हमें क्या परेशानी होती है कि इसमें योजना की पूरी तरह कमी प्रतीत होती है। उसमें एक किस्म की अराजकता है जो व्याप्त होती हुई प्रतीत होती है। जिससे केवल उन्हीं लोगों को लाभ हो सकता है जो ठेके लेकर जल्दी रुपया कमाना चाहते हैं। जानबूझ कर पैदा की गई इस अराजकता से रेलवे का नाम बदनाम हुआ है जिसके बारे में श्री अमल दत्त बोल रहे हैं। श्री अमल दत्त ने बताया है कि जोनल परामर्शदात्री समिति की कोई बैठ नहीं हुई हैं। जोनल परामर्शदात्री समिति में संसद सदस्य होते हैं। बैठकें कैसे हो सकती हैं धनराशि का नियतन केन्द्रीय स्तर पर पूर्णतः केन्द्रीय ढंग से किया जाता है। क्या महाप्रबधनों को योजना बनाने के लिए विवेकाधिकार या कोई प्राधिकार है। अतः वे संसद सदस्यों का किस प्रकार सामना कर सकते हैं। थोड़े समय बाद जब कभी वे शब्द संसद सदस्यों की ओर से कटु वचन सुनते हैं। वे बैठके बुलाना छोड़ देते हैं। अतः मैं सुझाव देना चाहती हूँ कि आप विभिन्न जोनों में महाप्रबंधकों को योजना बनाने के लिए कोई अधिकार क्यों नहीं देते हैं। ऐसा भी किया जा सकता है कि रेलवे बोर्ड के सदस्य जोनल बैठकों में उपस्थित हो सकते है। ऐसी स्थिति में इन बैठकों का कम से कम कुछ अर्थ हो सकता है। अन्यथा योजना बनाने में इस अराजकता का किसी तरह भी सुधार नहीं हो सकता है।

महोदय, मुख्य रूप से उपनगरीय रेलवे के बारे में बोलूंगी क्योंकि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक बहुत भीड़ भाड़ वाला भाग है। वह भाग है सियालदाह दक्षिण खण्ड में सियालदाह-डायमंड हार्बर खण्ड। अब हम यह देखते हैं कि सीजन टिकटों का मूल्य बढ़ा कर रेल मंत्रालय राजस्व इकट्ठा करने में सुधार करने की सोच रहा है लेकिन आप केवल टिकटों का मूल्य बढ़ाकर ही राजस्व इकट्ठा करने में वृद्धि नहीं कर सकते हैं। हम यह बात समय- समय पर कहते आये हैं। जब तक टिकट खरीदने के लिए आपके पास पर्याप्त टिकट घर नहीं होते हैं, जब तक टिकट कलेक्टर और टिकट चैकर पर्याप्त संख्या में नहीं होते हैं आप राजस्व इकट्ठा करने में कोई सुधार नहीं कर सकते है। दूसरी ओर यात्रियों को इसके लिए दोष दिया जाता है। वस्तुतःमैं यह कहूँगी कि यात्रियों को प्रोत्साहित किया जाता है रेलवे द्वारा यात्रियों को टिकट न खरीदने के लिए प्रोत्सहित किया जाता है। दूसरी और उनको मूल सुख सुविधाएं उपलब्ध नहीं की जा सकती हैं। कुछ ऐसे क्षेत्र है जिनके बारे में बहुत समय से संदेह पैदा हो रहा है। इस सियालदाह दक्षिणा सेक्शन में वारूलपुर-लक्ष्मीकांतपुर वारूलपुर-डायमंड हार्बर और सोनारपुर-कॅनिंग मार्ग पर रेलवे लाइन को दोहरा करने की मांग हम करते रहे हैं कुछ भी नहीं किया गया है। आखिरकार क्या किया जा सकता था। क्या यह मध्यवर्ती स्टेशनों में है। जिससे अधिक क्रासिंग (फाटकों) की व्यवस्था करनी पडती। उससे भीड़-भाड़ कम हो जाती लेकिन यहाँ तक कि जिसमें अधिक निवेश की आवश्यकता नहीं है उसे भी नही किया जा रहा है। अतः हम यह नहीं समझते हैं कि इसे कब किया जायेगा।

मैट्रो रेलवे और परिक्रमा रेलवे के बारे में श्री अमल दत्त बोल चुके हैं। मैं उस बात को दोहराना नहीं चाहती हूँ जिसे उन्होंने कहा है। मैं केवल यह कहना चाहती हूँ कि जब तक कि मैट्रो रेलवे को टालीगंज से गरिया तक नहीं बढ़ाया जाता है। तब तक राजस्व इकट्ठा करने में बढोतरी नहीं हो सकती है। क्योंकि इसमें एक कमी है। इस कमी को पूरा किया जाना है।

परिक्रमा रेल के बारे में भी यदि राजस्व इकट्ठा करने में सुधार किया जाना है। तो प्रिंसघाट और मझेरहाट के मध्य के अन्तराल को कम करना पड़ेगा। मैं जानती हूँ कि कलकत्ता पत्तन न्यास की कुछ कठिनाइयां हैं। लेकिन यह बहुत लम्बे समय से चल रही हैं। इसके लिए कुछ रास्ता निकाला जाना चाहिए।

मैं पिछले वर्ष अक्टूबर में बम्बई-हावड़ा मेल की दुर्घटना के बारे में एक शब्द कहना चाहती हूँ। मंत्री महोदय ने भी अपने भाषण में उसका उल्लेख किया था। लेकिन मैं एक बात यह जानना चाहती हूँ कि क्या उन लोगों के परिवारों को जिनकी दुर्घटना में मृत्यु हो गई थी प्रतिपूर्ति देने की प्रक्रिया हो गयी है या नहीं। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहती हूँ कि वह उत्तर देते समय इस प्रश्न का भी उत्तर दें।

मैं आगे कुछ और नहीं कहना चाहती। मैं सिर्फ एक मुद्दा और रखना चाहती हूँ और वह मेरा अत्यंत महत्वपूर्ण मुद्दा है। यह वैगन फैक्ट्री के लिए वैध आदेश या नियोजित आदेश देने में असफलता से संबंधित है। सरकारी क्षेत्र को विशेष रूप से वंचित किया जा रहा है श्री वसुदेव आचार्य ने बोलते समय इस पर विस्तार से प्रकाश डाला था। मैं उनके मुद्दे को दोहराना नहीं चाहती हूँ। मैं केवल यह कहना चाहती हूँ कि वास्तव में मुझे जो डर है वह यह है कि केवल आदेशों को ही कम नहीं किया जा रहा है बल्कि यह कभी पूर्णतः नियोजित नही है। किसी व्यक्ति को एक दिन में यह जानकारी नहीं होती है कि कितने वैगन को आदेश किस उद्योग या किस यूनिट को अगले तीन महीनों के लिए दिये जायेगें। किसी व्यक्ति को उस सम्बंध में कोई पता नहीं लगता है किसी भी समय रेलवे यह कह सकते है कि और कमी की जा रही है। इसके परिणामस्वरूप इन यूनिटों में बहुत सी यूनिटें सरकारी क्षेत्र की यूनिटें होती हैं। हम देखते है कि कुछ महीनों मजदूरों को वेतन नहीं मिलेगा।

अब वैगन फैक्ट्रियों में खुली निविदाएं मांगी जाती हैं स्वयं उद्योग मंत्रालय सरकार के एक अन्य खंड ने इसका विरोध किया है। उन्होंने इस खुली निविदा पद्धति का क्यों विरोध किया है। उन्होंने इस वुल्ड आपरेट अंतरण पद्धति का क्यों विरोध किया है उन्होंने इसका विरोध एक कारण से किया है। वहां यह है यदि आप वैगन फैक्ट्री के लिए वास्तव में समान प्लेइंग क्षेत्र उपलब्ध करना चाहते है। यदि आप सरकारी क्षेत्र की एककों को निजी क्षेत्र की एककों के समान मानना चाहते हैं फिर आप बी०ओ०टी०योजना के तहत प्राप्त किये जाने वाले वैगन के लिए वी०आई०सी०पी० को मानकी मूल्य निर्धारित करने के लिए अनुमति क्यों नही देते हैं। आप वी आई सी पी को मूल्य निर्धारित करने की अनुमति नहीं देते है। यदि आप ऐसा करते हैं तो निजी क्षेत्र को मूल्य को कम करने के लिए मौका नहीं मिलेगा और वह सरकारी क्षेत्र की एककों को उनके देय अंश से वंचित नहीं कर पायेगा।

मैं आगे कुछ नहीं कहना चाहूँगी। मैं केवल यह कहना चाहती हूँ कि मैंने अपने संशोधन रखे हैं। और मैं मुख्य रूप से अपने संशोधनों पर बोल चुकी हूँ। लेकिन इन संशोधनों में से मैं दो संशोधनों को प्राथमिकता दूंगी एक सीजन टिकटों का मूल्य बढ़ाने का मामला है और दूसरा पर्याप्त तथा नियोजित वैगन आदेश, वैगन फैक्ट्रियों को योजना के अनुसार नहीं देना। यदि इन संशोधनों को स्वीकार नही किया जाता है यदि सरकार इन दो मामलों के सम्बंध में कुछ नही करती हें तो यात्रियों और वैगन पर बड़े प्रदर्शन किये जायेंगे। मैं आशा करती हूँ कि माननीय रेल मंत्री महोदय इसके बारे में कुछ करके आदेशों का नियोजन करके तथा योजना को निष्पादित करके न कि वैगन फैक्ट्रियों के लिए इस लापरवाही पूर्ण ढ़ग से आदेशों को कम करके वैगन फैक्ट्रियों के प्रति सदभाव दिखायेंगे।

मैं यही कहना चाहती हूँ।

[हिन्दी]

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : उपाध्यक्ष महादेय, मैं रेल बजट और अतिरिक्त अनुदान मांगों पर अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूँ। रेल संगठन विश्व में रोजगार दिलाने वाला सबसे बड़ा संगठन है लेकिन हमारा भारतीय रेल संगठन भ्रष्टाचार में सबसे आगे है। इसका एक सबूत यह है कि इसका माल ढोने का लक्ष्य कभी पूरा नहीं हुआ। सड़क से ढुलाई की अपेक्षा रेल से ढलाई 7 प्रतिशत सस्ती पड़ती है। लेकिन फिर भी लोग इनसे माल ढुलवाना पसंद नहीं करते। कारण यह है कि रेलों में भ्रष्टाचार बहुत है। माल न तो समय पर पहुंचता है और न ही सुरक्षित पहुंचता है। इसलिए लोग सड़क से माल की ढुलाई पसंद करते हैं।

दूसरे, अफसरों की इनके यहां कद्र नहीं है उनको तंग किया जाता है। जहानाबाद संसदीय क्षेत्र का एक विजिलैंस इंस्पेक्टर पूर्व रेलवे श्री कृष्ण सिंह था। वह ईमानदारी में हरिश्चन्द्र था। उसने काफी बड़े बड़े स्कैडलों का पर्दाफाश किया था जिससे रेलवे को करोड़ों रुपयों का फायदा हुआ था। लेकिन आज वह किस स्थिति में है इसकी जानकारी रेलवे को होनी चाहिए। मंत्रीजी से अनुरोध है कि इनको बिजिनैस सेवा ही सौंप दी जाये।

निजामुद्दीन स्टेशन जो देश का सबसे सुन्दर स्टेशन है। उसको बनाने वाला जो अधिकारी था वह सीनियर पी०आर०ओ० कहलाता है। उसका नाम है कैप्टन जे०पी०सिंह। पहले यह स्टेशन 70 प्रतिशत घाटे में चल रहा था। लेकिन आज वह 102 प्रतिशत फायदे में चल रहा है। उसको भी किस तरह से हटाया गया। उसके स्वाभिमान को उससे चोट लगी। असल में एक टैडंर के लिए उस पर दबाव डाला गया। सत्ता पक्ष के एक मंत्री ने टैंडर किसी व्यक्ति को देने के लिए दबाव डाला। उसने जब मना किया तो उसके पद से हटवा दिया गया, बदल दिया गया। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि आप इसकी जांच करें। जब ईमानदार आदमी की कद्र नहीं है। तो फिर इस विभाग का क्या होगा।

में 11 साल से बजट में भाग ले रहा हूँ। गया पटना लाइन का निर्माण जब से हुआ है तब से वह सिंगल ही रही है, डबल नहीं हुई है। मंत्री महोदय ने इसके लिए आश्वासन भी दिया था और बिहार से कई मंत्री होने के बावजूद भी इसका दोहरीकरण नहीं हुआ है। मैं चाहूँगा कि इस बजट में उसको जगह मिलनी चाहिए। जहानाबाद में सिंगल लाइन के कारण जाने-आने में बहुत दिक्कत हो रही है। इसलिए इसको डबल करने की में आपसे विनती करता हूँ। फतुवा से इस्लामपुर लाइन 60 किलोमीटर की दूरी तय करती थी उसमें हम लोग चढ़ते थे, किसानों को और मजदूरों को लाभ मिलता था। किसानों का गल्ला आता था और फतुवा में पहुंचता था। लेकिन राष्ट्रीयकरण के चलते उसको बंद कर दिया गया। नतीजा यह हुआ कि आने जाने के लिए लोगों को अब बस भाड़े के रूप में 40 रुपये के करीब देने पड़ते है। इस स्थिति में मजदूरों की क्या हालत होगी, यह आप समझ सकते हैं। मैं इस सवाल को बराबर रेल मंत्रीजी के सामने उठाता रहा हूँ कि इसको बौद्ध गया तक पहुंचाया जाये। जिससें वहां के किसानों को आर्थिक लाभ भी होगा और यातायात का भी लाभ मिलेगा। जो गया-पटना लाइन मे तरगेवा स्टेशन से तीन किलोमीटर आगे एक गुमटी थी, 1932 तक वही थी, उसको अंग्रेजों के जमाने में हटा दिया गया। आज गांवों का विकास हो रहा है और दोनों तरफ पक्की रोड़ बन रही है मजदूर लोग बोझा लेकर जाते हैं। तो दुर्घटना हो सकती है अतः उस गुमटी को फिर बनाना चाहिए। उत्तर बिहार को पटना से जोड़ने के लिए पटना में गंगा नदी पर पुल निर्माण की व्यवस्था होनी चाहिए। उसकी मांग काफी समय से हो रही है। फतुवा में एक ओवर ब्रिज बनायें, क्योंकि वहां दो दो घंटे तक यातायात जाम रहता है। कभी-कभी तो दो-दो गाड़ियां इधर से और उधर से आती हैं तो घंटों यातायात जाम हो जाता है। इसके बन जाने से समय भी बचेगा और वहां के लोगों को जो दिक्कत है वह भी दूर होगी और दुर्घटनायें भी कम होगी।

अंत में पुनः कहना चाहता हूँ कि गया लाइन का दोहरीकरण किया जाये। फतुवा में ओवर ब्रिज बनाया जाये। गंगा पर पुल बनाया जाये, हालांकि पैसे की

कमी है। गुमटी (समपार) का निर्माण किया जाये जिससे समाज का कल्याण हो। यही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

डॉ० के० वी० आर० चौधरी (राजामुन्दरी) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे बोलने का अवसर देने के लिए बहुत बहुत धन्यवाद।

मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ जहां तक मेरे निर्वाचन क्षेत्र का सम्बंध है उन्होंने हमें कोटिपल्ली काकीनाड़ा रेलवे लाइनें दी हैं। जो सी० के० जाफर शरीफ के नाम से जानी जाती है। सी का अर्थ काकीनाड़ा और के का अर्थ कोटिपल्ली। मुझे इस बात की भी खुशी है कि उन्होंने कोव्वूर-मद्राचलम रोड रेलवे लाइन के सर्वेक्षण कार्य के लिए आदेश दे दिये हैं। यह बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है क्योंकि यह कोव्वूर स्टेशन के बाद विशाखापटनम की ओर हैदराबाद से दूरी को कम करती है यह रेलवे लाइन कोयला क्षेत्रों के लिए और आंध्र प्रदेश में चालू खान कार्यकलापों के भी निकट है। इससे मुख्य रेलवे लाइन की बारास्ता विजयवाड़ा भीड़ भाड़ कम होगी ताकि यातायात इस रेलवे लाइन से आसानी से जा सकता है। मैं रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वह इस रेलवे लाइन के निर्माण कार्य कम से कम अगले वर्ष के बजट में शुरू करायें। मुझे यह कहने में प्रसन्नता है कि ये दोनों रेलवे लाइनें मेरे निर्वाचन क्षेत्र में हैं।

अनावश्यक व्यय का कम से कम करने के लिए मेरा सुझाव है कि केवल दो श्रेणियां होनी चाहिए। यहां तक रेल मंत्री महोदय ने भी अपनी इच्छा व्यक्त की है कि द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित शयनिका और द्वितीय श्रेणी शयनिकाऐं ही होनी चाहिए। यदि आवश्यक हुआ तो वह केवल द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित शयनिका में कुछ शायिका प्रणाली शुरू कर सकते हैं। लेकिन इससे अधिक नहीं।

महोदय, लोक सभा में आने के बाद कुछ वर्षों से मैं रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता आ रहा हूँ कि आंध्र प्रदेश में कम महत्वपूर्ण एक्सप्रेस गाड़ियों को कुछ ही स्टेशनों पर रोका जाये। मैं यह अनुरोध करता हूँ कि प्रत्येक रेलगाड़ी एक स्टेशन पर रूके। मैं यह अनुरोध बहुत वर्षों से करता चला आ रहा हूँ लेकिन अब तक मुझे रेल मंत्री महोदय की स्वीकृति नहीं मिल सकी। ईस्ट कोस्ट एक्सप्रैस द्वारापुड़ी में ठहरनी चाहिए, कोनार्क एक्सप्रेस अनापार्थी में ठहरनी चाहिए। हावड़ा-मद्रास मेल कोव्वूर में और इंटर सिटी एक्सप्रैस नेडाधावोल मे ठहरनी चाहिए। हाल में एक 'रेल रोको' आन्दोलन शुरू किया गया था। मैंने मंत्री महोदय की ओर से आन्दोलन कर्ताओं को यह आश्वासन दिया था कि मैं इस गाड़ी को अनापार्थी में रुकवाऊंगा। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से यह विनम्र अनुरोध करता हूँ कि वह मेरे अनुरोध को स्वीकार करें।

महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र में गोदावरी रेलवे स्टेशन है जिसका निर्माण करोड़ों रुपये खर्च करके किया गया था। लेकिन वहां कोई एक्सप्रेस रेलगाडी नहीं ठहरती है। कम से कम एक महत्वपूर्ण एक्सप्रैस रेलगाड़ी वहां ठहरनी चाहिए। मैं रेल मंत्री महादेय से अनुरोध करता हूँ कि वह मेरे अनुरोध को स्वीकार करें।

जहाँ तक शताब्दी एक्सपैस का प्रश्न है मैंने आंध्र प्रदेश में कोई शताब्दी एक्सप्रैस नहीं देखी है। मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह राजामुन्दरी और हैदराबाद के मध्य एक शताब्दी एक्सप्रेस रेल गाड़ी शुरू कराये। माननीय रेल मत्री महोदय ने आंध्र प्रदेश के लिए बहुत कुछ किया है। अतः में रेल मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वह इस अनुरोध को भी स्वीकार करें। इस समय विशाखापटनम और दिल्ली और राजमुंद्री से मुम्बई के मध्य कोई एक्सप्रेस रेलगाड़ी नहीं है मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह उपयुक्त दोनों रेलों को शुरू करने के मेरे अनुरोध को स्वीकार करें।

बहुत सी छोटी छोटी बातें भी हैं जो रेल मंत्री द्वारा पूरी की जा सकती हैं। मैंने उनके बारे में मंत्री महोदय को कई बार लिखा है। वे काम दो स्टेशनों के मध्य सड़क बनवाने जैसे हैं जिन पर 1 लाख रुपये से अधिक खर्च नहीं होंगे।

मैं तहेदिल से रेल बजट का समर्थन करता हूँ और रेल मंत्री महोदय को आंध्र प्रदेश के प्रति अत्यधिक उदारता दिखाये जाने के लिए बधाई देता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम सिंह कस्वां (चुरू) : उपाध्यक्ष महादेय, आपने मुझें बोलने का समय दिया, उसके लिये मैं आपका आभारी हूँ।

राजस्थान के बीकानेर डिवीजन में चुरू क्षेत्र की इस बजट में घोर उपेक्षा की गयी है। मैने देखा है कि पिछले 4-5 सालों से मेरे क्षेत्र में कोई कार्य नहीं हुआ है। मैं इस संबंध में माननीय रेल मंत्री जी से मिल भी चुका हूँ और उनको अवगत कराया है लेकिन इन समस्याओं का समाधान नहीं किया गया है पहले जोधपुर मेल वाया डेगाना, चुरू होकर दिल्ली चलती थी जिसे उस रूट से बंद कर दिया गया है। मेड़ता रोड तक ब्रड गेज होने के कारण उसे वाया अजमेर कर दिया गया है।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महादेय : यह कार्यवाही वृत्तांत में बिल्कुल नहीं गया है।

[हिन्दी]

श्री राम सिंह कस्वां : जबकि लाडनूं सुजानगढ़ होते हुए इस गाड़ी को दिल्ली आना चाहिए था। मैं मांग करता हूं कि इस गाड़ी को डेगाना से दिल्ली वाया रतनगढ़-सादुलपुर होते हुए चलाया जाए। इस गाड़ी के बंद करने से जनता के सामने भयंकर स्थिति पैदा हो गई है। यह बहुत बड़ा क्षेत्र है और शेखावटी का इलाका है। यहां के लोग कलकत्ता, बंबई, मद्रास और असम तथा दूसरे शहरों में आते जाते है। और वे बहुत बड़े व्यापारी हैं जो बहुत पैसा लगाते हैं। लेकिन उनके सामने अनेक कठिनाइयां पैदा हो गई हैं। मैंने कई बार रेल मंत्री से निवेदन किया है लेकिन कोई कार्रवाई नहीं हुई।

इसके अतिरिक्त रेवाड़ी से बीकानेर, रतनगढ़ से डेगाना सादुलपुर-हिसार-गंगानगर-जयपुर छोटी लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने के लिए वहां की जनता काफी समय से मांग कर रही है। लेकिन इस पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। यह इलाका किसानों की दृष्टि से महत्वपूर्ण है लेकिन उसकी उपेक्षा की जा रही है और उस स्थान को ब्राडगेज करना बहुत जरूरी है। इसके अतिरिक्त गंगानगर-जयपुर के मध्य एक एक्सप्रैस गाड़ी चलायी जाए। जयपूर-चुरू पैसेंजर गाड़ी को रतनगढ़ तक बढ़ाया जाए। बीकानेर-दिल्ली के मध्य एक्सप्रैस गाड़ी चलायी जाए। गंगानगर-जयपुर एक्सप्रैस जयपुर तक पहुंचने में 500 किलोमीटर के लिए 12 घंटे लेती है। इसका समय कम किया जाए और गाड़ी की गति बढ़ायी जाए। इसके अतिरिक्त मेरे क्षेत्र मे लेवल क्रासिंग की भयंकर समस्या है। किसानों को आने जाने के लिए रेल लाइन को पार करना पड़ता है और कई

बार भयंकर दुर्घटनाएं होती हैं। मैंने कई बार मांग की है कि लेवल क्रासिंग बनाई जाएं, लेकिन सरकार आर्थिक कारण देकर उसको नहीं बना रही है। रतनगढ़ मौलिसर के मध्य धुमान्दा मालपूर हाल्ट स्टेशन, डूगंरपूर बीगा के मध्य जैसल हाल्ट स्टेशन, डूमरगढ़ बेनिसर के मध्य हेमासर हाल्ट स्टेशन, सादुलपुर लोहारू के मध्य गुगलवाकिरतान हाल्ट स्टेशन, रतनगढ़ सरदारशहर के मध्य आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन का निर्माण किया जाए। हरपालू बेवड़भौजान के मध्य किलोमीटर नंबर 209/11-12 पर रेलवे क्रासिंग, सादुलपुर भादरा के मध्य पहाडसर हाल्ट स्टेशन पर रेलवे क्रासिंग का निर्माण, सादुलपुर लोहारू के मध्य रामपुरा स्टेशन पर रेलवे क्रासिंग का निर्माण किया जाए। विधान सभा क्षेत्र में सम्पार डी 46, डी 48, डी 50 का निर्माण किया जाए। रतनगढ़ सरदारशहर मार्ग पर हुडेरा बजरांगसर के मध्य रेलवे क्रासिंग का निर्माण, बीकानेर मार्ग पर 332/2 से 332/3 ग्राम पायली के पास रेलवे क्रोसिंग का निर्माण किया जाए। ग्राम बेनिसर बीगा और मौलिसर स्टेशनों के पास रेलवे क्रोसिंग का निर्माण किया जाए। रतनगढ़ सुजानगढ़ के मध्य किलोमीटर 328/2, 328/3 के मध्य क्रासिंग का निर्माण किया जाए। इसके अलावा चुरू जिले में काफी क्रासिंग का निर्माण किया जाना जरूरी है।

इसके अतिरिक्त में आपसे मांग करता हूँ कि सालासर, सुजानगढ़ होते हुए नोखा तक नयी रेल लाइन का सर्वे कराया जाए। रतनगढ़, सरदारशहर, हनुमानगढ़ व सादुलपुर, तारानगर, साहवा होते हुए नयी रेल लाइन का सर्वे कराया जाए। इस संबंध में मैंने जो कट मोशन्स पेश किये हैं उन पर भी विचार किया जाए।

00.40 बजे

श्री प्रेम चन्द्र राम (नवादा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट का समर्थन करने की कोई वजह इसलिए नहीं बनती है क्योंकि मेरे संसदीय क्षेत्र की एक छोटी सी मांग पूरी नहीं हुई है। वह मांग हमने पहले भटनागर साहब जब रेलवे के जी० एम० हुआ करते थे उस समय रखी थी और जाफर शरीफ साहब को याद होगा कि कई बार उन्होंने कहा भी था कि हम इस काम को करेंगे। हमारी मांग एक एक्सप्रैस ट्रेन दिल्ली से गया वाया नवादा होते हुए हावड़ा तक चलाने की है।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल संगठन पर राष्ट्रीय जिम्मेदारी है और वह देश का सबसे बड़ा उद्योग का दर्जा प्राप्त कर रहा है। जो लाखों लोगों को नियोजित करता है। जो रेल संगठन भारत में रहने वाले लोग है उनकी आकांक्षाओं को पूरा नहीं करता है। तो इससे सरकार के ऊपर जो सामजिक दायित्व है, जिसका निर्वाह सरकार को करना चाहिए, क्योंकि जनहित के लिए सरकार है और उसको दलगत भावना से ऊपर उठकर, राजनीति से ऊपर उठकर जनता के हित में काम करना चाहिए वह नहीं हो पाता है। बड़े- बड़े विद्धान गरीबों व अनुसूचित जाति व जनजाति के हित में बड़ी बड़ी गाथाएं लिखते रहते हैं लेकिन हम देख रहे हैं कि सिर्फ उनका नाम लिया जाता है और अनुसूचित जाति व अनुसूचित जनजाति के इलाके अभी भी रेल सुविधा से वंचित हैं।

पहले जब जगजीवन राम रेल मंत्री हुआ करते थे। तो लोग कहते थे कि हरिजनों के अनुसूचित जाति के पढे लिखे लोग न होने के कारण उनके पद खाली रह जाते हैं लेकिन तब से अब तक कुल मिलाकर यही देखा जाता है कि बजट में जो प्रावधान किए जाते हैं उसमें अनुसूचित जाति व अनुसूचित जनजाति के नियोजन के लिए कोई विशेष व्यवस्था नहीं होती है। हम यह कैसे समझें कि सरकार का यह कदम समाजवाद की और बढ़ने वाला कदम है और इसके कदम नियोजित और जनता के हित में हैं? हम सरकार तभी कहलायेगें जब हम छोटे से छोटे तबके को ऊपर उठाने का प्रयास करेंगे। कई वक्ताओं ने यह बात कही कि आज भी कई ऐसी जगह हैं, कई ऐसे गांव हैं जिनमें लोगों ने अभी तक रेल नहीं देखी। शहर वाले, अंग्रेजी जानने वाले लोग हंसते हैं क्योंकि वे समाज से ऊपर है। मैं रांची से आता हूँ और रांची का इलाका जंगलों से घिरा हुआ है, उसमें रहने वाले पहाड़ी लोग जिनके तन पर वस्त्र नहीं है उन्होंने अभी रेल नहीं देखी है। हमारे परिवार के लोगों ने भी रेल नहीं देखी। मै यहां बिहार के नवादा से आता हूँ और उसके 70 किलोमीटर के रिडियस में कोई ट्रेन नहीं है। एक टूटी सी गाडी क्यूल से गया तक आती जाती है लेकिन उसकी चाल ऐसी है कि रिक्षा आपको एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक पहले पहुंचा देगा, गाड़ी आपको बाद में पहुंचायेगी। उसके डिब्बों में न तो लाइट होती है और न कोई दूसरी जनरल सुविधाये होती हैं। उसमें सफर करने वाले लोग लगातार शिकायत करते रहते हैं। कि हम तो थक गये लेकिन कोई सुनने वाला नहीं है। इससे क्या समझा जाये जब भी कोई पार्टी नेशनल लेवल पर जीतकर सरकार बनाती है तो वह सरकार किसी पार्टी की सरकार नहीं होती है बल्कि वह गवर्नमेंट आफ इंडिया कहलाती है और उसे जनहित में काम करना चाहिये। उस सरकार का कोई अंग डिपार्टमंट ऑफ रेल कहलाता है, कोई दूसरा विभाग कहलाता है परन्तु वह मिलकर भारत सरकार कहलाती है और उसे आम जनता की भलाई के लिये काम करना चाहिये।

हमने देखा है कि जब बिहार के रेल मंत्री यहां केन्द्र में हुये, दो या तीन रेल मंत्री बिहार से हुये हैं तो उनके समय में कुछ काम हुआ है। जब से बिहार का रिप्रेजैंटेशन खत्म हुआ है। बिहार से कांग्रेस पार्टी खत्म हुई है इस बार बिहार से केवल एक एम० पी० आयी है। मैं उनको नाम नहीं लेना चाहता, लेकिन वे यहां मंत्री हैं और उनके इलाके में बरौनी भागलपुर में कुछ काम हुआ है। क्योंकि वह उनका इलाका पड़ता है। हमारा कोई काम नहीं हो पाता है। हम देखते हैं कि सारे काम कुछ क्षेत्रों में सिमटते जा रहे हैं। इसीलिये हमने कहा कि सरकार को जनप्रिय होना चाहिये सरकार कोई हो, उसे जनहित में काम करना चाहिये। जब हमारी छोटी छोटी बातें भी पूरी न हों हम यहां सिर्फ अपनी हाजिरी दर्ज कराने के लिये आयें तो उससे हमारा मन ऊब जाता है। हम यहां बैठे जरूर रहते हैं। लेकिन बैठकर दुख होता है। लोग सोचते हैं कि ये तो सिर्फ अपनी हाजिरी भरने के लिये जाते हैं जबकि हम यहां रात में बोल रहे हैं। क्या हम सिर्फ यहां बोलने के लिये आते हैं। जनता को ठगने का काम यह सरकार कर रही है और हम विपक्ष में बैठने वाले लोग भी उसमें शमिल हो रहे हैं। आखिर हम सारे लोग इकट्ठा होकर कितने दिनों तक जनता को ठगने का काम करते रहेंगे कुछ लोग बोलकर ठगते हैं। कुछ लम्बा चौड़ा प्रावधान दिखाकर, जबकि वास्तव में कोई हल नहीं निकालता है। हम समझते है कि अगर सरकार में थोड़ी भी इच्छा शक्ति है सरकार सचमुच में कुछ करना चाहती है, यदि सच्चे माने में हम पब्लिक को रिप्रेजैंट करते हैं तो पब्लिक रिप्रेजेन्टेटिव की हैसियत से हमें तमाम बातों को मानना चाहिये ...(**व्यवधान**)

मुझे पहले ही आपकी घंटी का इंतजार है, और मैं पहले ही बैठ जाता क्योंकि हम जानते हैं कि हम चाहे जो कुछ यहां कहें, कुछ होने वाला नहीं है। एक मामूली सी मांग हमने की है और हम समझते हैं कि वह पूरी होने वाली नहीं है। हम जानते हैं कि मांगें मानी नहीं जाती हैं। उन्हें लड़कर लिया जाता है। जब लोगों में ताकत आयेगी तो वे अपनी मांगों को लड़कर मनवा लेगें यहां रेल का ही सवाल नहीं है। पूरी हुकूमत को झुकाया जा सकता है। जब मांगते मांगते आदमी ऊब जाता है। जब मामला क्लाइमैक्स पर पहुंच जाता है। असत्य की अति होने लगती है तो लोग दूसरी और चलने लगते हैं। तभी उनकी मांग पूरी होती है। कार्यक्रम बनने लगते हैं।

आपके घंटी बजाने से पहले, हम कहना चाहते हैं कि रेलवे हमारा भारी संगठन है। आपने रेल बजट में माल भाड़े में जो वृद्धि की है उसका असर देश के कन्ज्यूमर्स पर पड़ेगा, अनाज की कीमतों पर पड़ेगा क्योंकि अनाज की दुलाई रेलों से होती है। जनता का मालूम ही नहीं पड़ता कि गरीब लोग ही टैक्स देते हैं, अप्रत्यक्ष या इन्डायरेक्ट टैक्स का पेमेंट करते हैं। आज जो लोग माचिस, गेहूँ चावल आदि खरीदते

हैं, उन्हें कुछ मालूम ही नहीं पड़ता है कि हम कोई टैक्स देते हैं, ऐसे लोगों पर आपकी वृद्धि का सीधा असर पडेगा। इसका असर देश के अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों पर पड़ेगा, खेत मजदूरी पर असर पड़ेगा। इसीलिये मैंने कहा कि आपका बजट अनुसूचित जाति विरोधी है, डिप्रैस्ड क्लास विरोधी है और इसमें कोई अतिशयोक्ति नहीं है। इस बजट को क्लास इंटरैस्ट के आधार पर बनाया गया है।

इसलिए उपाध्यक्ष महोदय मैं अर्ज करूंगा रेल मंत्री महोदय से कि बिहार की सात-आठ करोड़ जनता है और उसके लिए कोने कोने में एक प्रोग्राम बनाकर और एक प्लेंड-वे में रेल लाइन का विस्तार किया जाना चाहिए जिससे कि वह सारे बिहार को और देश के सभी हिस्सों को छुए और देश का कोई भी भाग उपेक्षित न हो, ऐसा भारत सरकार को और रेल मंत्रालय को करना चाहिए और हम उम्मीद करते हैं कि यदि ऐसा होगा, तो यह अपने लक्ष्य को पूरा करेगा और जनसाधारण को रेल की सुविधा मिल सकती है।

महोदय, गया तक की लाइन को दोहरी लाइन बनाई जाए और पटना से गया तक जो काफी रश रहता है। पीजी और केजी लाइनों पर जो भीड़ चलती है। गरीब मजदूर उधर से आते जाते हैं और वे लोग वैध टिकिट लेकर हरियाणा और पंजाब से आते हैं और बेचारे अपनी मजदूरी कमा कर ला रहे होते हैं परन्तु जो आपकी रेल के आदमी हैं, जो टिकट चैक करते हैं वे उनके उस टिकट को कह देते हैं कि वह टिकट अवैध है और उनकी तलाशी लेकर जो उनके पास हजार पांच सौ रुपए होते है उन्हें भी ले लेते हैं। ऐसा नहीं होना चाहिए। इनमें 99 प्रतिशत गरीब और अनुसुचित जाति और जनजातियों के व्यक्ति होते हैं। कुल मिलाकर मेरा कहना यह है कि मंत्री को, सांसद को और क्लास वन अधिकारी को तो एस०पी०जी० का प्रोटैक्शन मिला हुआ है, लेकिन एक गरीब जो हिन्दी या अंग्रेजी नहीं बोल सकता है। उसको कोई प्रोटैक्शन नहीं हैं, तो उसका क्या होगा। उसका तो आज तक भगवान भी नहीं हुआ। हम समझते हैं कि इंसान जो यह कहता है कि चार हाथ वाला भगवान वह है और वह इंसान के लिए प्रोग्राम बना सकता है प्लान बना सकता है, तो उसको उसके मुताबिक प्लान बनाकर सुविधा देने के लिए प्रयास करना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का समर्थन नही कर सकता हूँ। इसलिए इसका विरोध करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री पृथ्वीराज डी० चव्हाण (कराड) : महोदय, मैं रेल बजट 1995-96 और अनुदानों की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। समय को ध्यान में रखते हुए मैं केवल अपने क्षेत्र की बहुत ही आवश्यक मांगों में से कुछ मांगों को प्रस्तुत करने तक ही सीमित रहूँगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र का यह सौभाग्य है कि वह दक्षिण मध्य रेलवे की बड़ी रेलवे लाइन से जुड़ा हुआ हैं। लेकिन दुर्भाग्य है कि रेल मंत्री ने वहां कोई नई रेलवे लाइन नहीं दी है, और न कोई सुविधा दी है और न कोई सर्वेक्षण कराया है। मेरे क्षेत्र की एक सबसे आवश्यक मांग यह है कि केवल पश्चिमी महाराष्ट्र के लिए एक रातों रात चलने वाली एक रेलगाड़ी चाहिए। यह कोल्हापुर को मुम्बई से जोड़ेगी और यह मुम्बई वी०टी० स्टेशन पर प्रातः 7 बजे से पहले पहुंचे ताकि यह उन लोगों के लिए सुविधाजनक रहे जो कार्यालयों में काम करते हैं। वर्तमान रेलगाड़ियाँ उत्तर–सीमा कर्नाटक रेलगाड़ियों को जोडने वाली है। उसके समय असुविधाजनक हैं। वे हमेशा देरी से चलती हैं। पश्चिमी महाराष्ट्र से लोगों के लिए कोई आरक्षण नहीं है। वास्तव में इन गाडियों में पश्चिमी महाराष्ट्र से बैठे हुए किसी भी यात्री को नहीं लाते। इसलिए पश्चिम महाराष्ट्र के सभी निर्वाचित प्रतिनिधिनियों की यह मांग है कि एक नई रेलगाड़ी चलायी जाये जो उपयुक्त समय से चले और मुम्बई प्रातः7 बजे से पहले पहुँचे और पूरी रेलगाड़ी कोल्हापुर, सतारा, पुणे, सांगली सिंदुदुर्ग जिलों के लिए ही आरक्षित होनी चाहिए। यह मांग बार बार की गई है। क्षेत्र में तेजी से औद्योगिकरण हो रहा है। बहुत से व्यापारी लोग कोल्हापुर, सतारा, और सांगली जाना चाहते हैं लेकिन वहाँ जाने का कोई सुविधाजनक संपर्क नहीं है। उन्होंने भी यह मांग की है कि इस रेलगाड़ी में प्रथम श्रेणी वातानूकूलित तथा कुर्सीयान का भी एक डिब्बा व्यापारियों तथा यात्रियों के लिए होना चाहिए।

एक अन्य स्थायी और अत्यधिक महत्वपूर्ण मांग बहुत समय पहले की गई हैं वह यह है कि एक अतिरिक्त हाल्ट टाकारी रेलबे स्टेशन पर किया जाये जो कराड़ और मिराज के मध्य है। ताकरी रेलवे स्टेशन पर यह अतिरिक्त हाल्ट कोयना एक्सप्रैस के लिए है। यह बहुत महत्वपूर्ण रेलगाड़ी नहीं हैं। लेकिन मांग बहुत उचित है। लेकिन दुर्भाग्यवश इसे मांग के गुणों पर विचार किये वगैर ही रद्द कर दिया गया है। अब इस क्षेत्र में तकारी में कृष्णा नदी पर एक बड़ी लिफट–सिंचाई परियोजना शुरू की गई हैं। यह शहर चीनी क्षेत्र के मध्य में हैं। पड़ौस में एक बहुत बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है। यह एक बड़ा व्यापारिक शहर है कोयना एक्सप्रैस के तकारी स्टेशन पर ठहरने की मांग को शीघ्र स्वीकार की जायें और इसे सामान्य रूप से रद्द नहीं किया जाये जैसाकि अभी तक होता आया है।

मैं रेलमंत्री महोदय को कराड़ स्टेशन की लम्बाई बढ़ाये जाने पर विचार किए जाने पर धन्यवाद देता हूँ यह स्टेशन मेरे चुनाव क्षेत्र में हैं। इस रेलवे स्टेशन से रेलवे को माल भाडे से बहुत राजस्व मिलता है क्योंकि यहाँ गन्ने की लदाई की जाती है और उर्वरक तथा भारी उपकरण यहाँ उतारे जाते हैं। जिनकी कोयना पनबिजली परियोजना के लिए आवश्यकता है। फिलहाल कराड़ रेलवे स्टेशन पर दूसरे प्लेटफार्म पर कोई शेड नहीं है।

वर्षा के दिनों में चीनी और उर्वरकों का लदान और उतराई नहीं की जा सकती है। विलंब के कारण भारी विलंब शुल्क देना पड़ता है। हमें बहुत बार इस विलंब शुल्क को माफ करने के लिए रेलवे प्राधाकारियों को अभ्यावेदन देने पड़े। यदि दूसरे प्लेटफार्म को ठीक प्रकार निर्माण करा दिया जाता है, और वहाँ ब्लौक टोप्ड एसेस रोड़ और पैदल चलने के ऊपरि पुल बना दिये जाते हैं तो इससे कराड़ के साथ न्याय होगा जो रेलवे को पर्याप्त मात्रा में राजस्व प्रदान कर रहा है।

महाराष्ट्र को पुणे–मिराज सैक्शन रेलवे लाइनों में एक अनोखी रेलवे लाइन है जो दक्षिण मध्य जोन में है। इसका मुख्यालय आंध्र प्रदेश में है। इसका मंडलीय मुख्यालय कर्नाटक में हुवली में है। यह मांग है कि जब कभी भी रेलवे प्राधिकारी जोनों का पुनगर्ठन करें, रेलवे के पुणे-मिराज भाग को मध्य रेलवे के अन्तर्गत लाया जाये और इसका नया मंडलीय मुख्यालय पूणे या सतारा या कराड़ में बनाया जाये। इसे हुवली से नहीं जोड़ा जाये और इसे निश्चित रूप से दक्षिण मध्य रेलवे के तहत नहीं लाया जाना चाहिए। जिसका मुख्यालय सिकंदराबाद में है। यह बहुत असुविधाजनक है। हम यह आशा करते हैं कि नये जोन बनाने के प्रयास केवल बंगलौर में एक नई जोन बनाते वक्त ही सीमित नहीं रखे जायेंगे।

रेल मंत्री जी ने 40 नये सर्वेक्षणों की स्वीकृति दी है और मैं उन्हें इसके लिए धन्यवाद देता हूँ। मैं उनसे यह अनुरोध करता हूँ कि वह कराड़-चिपलून रेल लिंक को भी शामिल करें जिसका बहुत पहले प्रस्ताव किया जा चुका है। अब कोंकण रेलवे बन जाने पर यह नई कोंकण रेलवे को पुणे–मिराज रेलवे लाइन से जोड़ेगी जो रेलवे का एक बहुत ही महत्वपूर्ण सैक्शन है। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह चिपलून-कराड़ लिंक को अगले वर्ष के सवर्क्षण में शामिल करें।

पूणे के दक्षिण में रेलवे का कोई कारखाना नहीं हैं मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वह पश्चिमी महाराष्ट्र विशेष रूप से कराड़ में एक कारखाना शुरू करने के बारे में विचार करें।

दूसरी मांग यह है कि फिलहाल पुणे—मिराज रेलवे लाइन एकहरी रेलवे लाइन है और उस पर यातायात बढ़ रहा हैं। इस इकहरी रेलवे लाइन के कारण विलंब होता है इस रेलवे लाइन को दोहरा करने के लिए अनुरोध किया गया है। यह काम शुरू किया जाना चाहिए। इस वर्ष में विशेषरूप से वर्षा के दौरान रेलों के पटरी से उतरने की बहुत सी घटनाएं हुई हैं। इसलिए इस पूरी रेलवे लाइन की यथाशीघ्र मरम्मत भी आवश्यकता है। मैसूर के निकट भवानीनगर, कोनेगाँव में कुछ ऐसे फाटक बनाये जाने की भी आवश्यकता है जहाँ पर रेलवे के लोगों द्वारा निगरानी की व्यवस्था हो। उस क्षेत्र में बहुत सी दुर्घटनाएं होती हैं। रेलवे ने हाल ही में फैसला किया है कि वे किसी निगरानी व्यवस्था वाले फाटक की स्वीकृति नहीं देंगे क्योंकि वित्तीय कठिनाई है। लेकिन आबादी बढ़ने के साथ निगरानी व्यवस्था वाले इन फाटकों की भी आवश्यकता है।

मैं कुछ सामान्य सुझाव भी देना चाहूँगा। मुम्बई और नागपुर तथा मुम्बई और कोल्हापुर के मध्य शताब्दी एक्सप्रैस चलाये जाने की आवश्यकता है।

1.00 म०पू०

मैं जोनल और मंडलीय परामर्शदायी समितियों की बैठकों की मांग का दिल से समर्थन भी करता हूँ और उन्हें स्थानीय स्तर पर कुछ निर्णय लेने का अधिकार भी होना चाहिए। ये बैठकें नियमित रूप से नहीं हो रही हैं। महोदय रेलवे उत्पादन एककों ने एक बहुत अच्छा काम किया है लेकिन अब उन्हें एक जोरदार निर्यात अभियान शुरू करने की आवश्यकता है ताकि उनकी क्षमता का पूरा उपयोग किया जा सके। महानगर रेलवे स्टेशनों के प्रत्येक प्लेटफार्म पर एस०टी०डी० टेलीफोन सुविधा दिये जाने की आवश्यकता है। मैं यह भी निवेदन करता हूँ कि रेलवे को कम खर्च पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए और रेल यात्री निवासों का निर्माण कराना चाहिए। बहुत सी और भी मांगे हैं, लेकिन समय की कमी के कारण मैं उनका उल्लेख नहीं कर रहा हूँ। मैं केवल यह आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय हमारे सभी अनुरोधों का विस्तृत उत्तर देंगे। यदि वे अपने भाषण में न दें तो कम से कम बाद में लिखिति रूप में दे।

मैं आप को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए समय दिया।

[हिन्दी]

श्री राम प्रसाद सिंह (विक्रमगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं चाहता था कि इस बजट का समर्थन करूं लेकिन रेले मंत्री ने अपनी चार वर्षों की अवधि में बिहार को उपेक्षित किया है और उसे कुछ नहीं दिया। यह सत्य है कि भारतीय रेलवे जनसुविधा की दृष्टि से विश्व की सबसे बड़ी रेलवेज में से हैं। लेकिन आज भारतीय रेलवे की विश्वसनीयता घट रही है। रेलवे के मुख्य कार्य सस्ता, सामान ढोना, सुरक्षा, सुविधा, सबको गन्तव्य स्थान पर पहुँचाना, भ्रष्टाचार को रोकना, नियोजन करना आदि हैं। लेकिन जहां तक मेरी जानकारी है, रेलवे में वर्षों से नियोजन नहीं हो रहा है। जो डिबेट आती है, उसमें नियोजन के बदले छंटनी हो रही है। परीक्षा ले ली जाती है, पैनल सूची बना ली जाती हैं लेकिन बहाली नहीं होती। शैडयूल कास्ट, शेडयूल ट्राईब्स, पिछड़े वर्ग, जिनका आरक्षण सदन से पास किया गया है, कि भी अवहेलना हो रही है। कोई भी यात्री जब रेलवे में सफर करता है तो उसे विश्वास नहीं होता कि वह सुरक्षित है। रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स नहीं लूट फोर्स है। कभी-कभी मैं जब मुगलसराय जाता हूँ तो मुझे पैसेंजर गाड़ी में जाना पड़ता है। उसमें ज्यादातर गरीब लोग, जिनके तन पर वस्त्र नहीं होते, सफर करते हैं। आपकी फोर्स उनसे भी पैसा लूटती है। मंत्री जी ने आरक्षण डिब्बे में तो निश्चित सीटें कर दी लेकिन जनरल कम्पार्टमैंट में सीटें नहीं बढ़ाई जिससे लूट का एक जरिया बन गया है। भारतीय रेलवे की विश्वसनीयता घटने की वजह से लोग रेलगाड़ियों की बजाए अपना माल ट्रकों से ढोना ज्यादा अच्छा समझते हैं।

क्योकि रेलगाड़ी में कोई सुरक्षा नहीं। व्यवसायियों का माल जहां—तहां पड़ा रहता है। अगर रेलवे स्टेशन पर पहुँचते हैं तो उसको छुड़ाने में भी अनेक तरह की कठिनाइयां होती हैं और माल कम कर दिया जाता है, उसकी लूट होती है। मैं मुगलसराय के यार्ड में देखता हूँ कि माल पड़ा हुआ है, कोई बोरियों की बोरियां उठा रहा है, कोई चीनी उठा रहा है, कोई कोयला लूट रहा है, मतलब आपका रेलवे डिपार्टमेंट दुराचार और भ्रष्टाचार की जननी हो गया है।

हमारे पब्लिक सैक्टर ने रेलवे के लिए अच्छे बैगनों का निर्माण किया है। एक समय था, जब लोग कहते थे कि भारत में बने हुए बैगन विश्व में कहीं नहीं बनते हैं। हमारे कारीगर और हमारे इंजीनियर इतने निपुण हैं लेकिन आज उनको तरजीह नहीं दी जाती है और आज मंत्रीजी प्राइवेट सैक्टर की बात कर रहे हैं। यह हमारी मेघा शक्ति की, हमारे इंजीनियरों की, हमारे ईमानदार आफिसर्स की घोर उपेक्षा है।

मैंने पिछली दफा भी मंत्रीजी से कहा कहा था कि आपने फेयर बढ़ा दिया, लेकिन रेलवे में खाने और चाय की क्वालिटी इतनी इनफीरियर है कि न तो उसमें गुणवत्ता है, न उसमें निश्चित मात्रा है। हम लोग राजधानी जैसी अच्छी ट्रेन में चलते हैं, उसमें आप चाय को देखेंगे तो उसमें अच्छी चाय नही मिलती है। पहले ट्रेन में बहुत अच्छा परदा लगा हुआ होता था, लेकिन अब उसको बदल दिया गया है। हमने कहा तो मंत्रीजी ने कहा कि अब हमने छोटा सा, हौला सा ऐसा तकिया दे दिया है, आप इसके साइज को दखिये। आज राजधानी में और पुरुषोत्तम एक्सप्रैस में या और भी वातानुकूलित जो गाड़ियां है, जो डिब्बे हैं, उनमें छोटा सा तकिया है, जिसको सिर पर नहीं रखा जा सकता है और आप सुविधा के नाम पर फेयर बढ़ाते हैं और सुविधा बढ़ाने की घोषणा करते हैं। मैंने मंत्रीजी से बार-बार कहा था कि कभी आप पैसेंजर ट्रेन में चलकर देखो, उसके डिब्बे टूटे हुए हैं, शीशा टूटा हुआ है, पंखा नहीं हैं, बल्ब नहीं हैं, बाथरूम खराब हैं, पानी की कोई व्यवस्था नहीं है और आप कहते हैं कि यह हमारा गरीबपरक बजट हैं। यह तो आपका गरीब विरोधी बजट है। पैसेंजर गाड़ियों में गरीब ज्यादा चलते हैं, लेकिन उन गाड़ियों में आपकी कोई सुविधा नहीं है। मंत्रीजी, मैं बजट का इसलिए विरोध करता हूँ कि भारत में गरीब लोग ज्यादा रहते हैं, सुविधाभोगी लोग तो कम रहते हैं, ऐसे लोगों की, गरीब लोगों की उपेक्षा करके हम अच्छे भारत की, मजबूत भारत की कल्पना करना चाहे तो नहीं कर सकते हैं। वह दिन अब बदल गये, वह दिन लद गये, अब गरीब जाग चुके हैं, वह भी अब अपना अधिकार मांगने के लिए संघर्ष करेंगे।

मंत्री जी को मैं बताना चाहता हूँ कि आपके लिए एक सिरदर्द था कि लोग बिना टिकट चलते थे, लेकिन अब बड़े बाप के बेटे रेलों में बिना भाड़े के चलते हैं, उनमें कोई टी०टी० का बेटा है, कोई बाबू का है, कोई एम०पी० का बेटा है, इस तरह से बिना फेयर के वह चलते हैं। मैं कभी-कभी मुगलसराय से पटना जाता हूँ तो ए०सी० फर्स्ट क्लास और ए०सी० क्लास में इतने लोग भर जाते हैं कि आपकी प्रोटैक्शन फोर्स और आपके कर्मचारी कुछ नहीं कर पाते हैं। प्रोटैक्शन फोर्स तो इतनी निकम्मी है कि घटनाएं घट जाती हैं, पैसेंजर लूट लिये जाते हैं, उसके बाद वह

नीचे से आराम से चलते हैं और कहते हैं कि लुटेरा कहां गया, उस प्रोटैक्शन फोर्स की तो कोई आवश्यकता नहीं है। इनको लोगों को लूटने के अलावा कोई भी काम अच्छा नहीं लगता है।

मंत्रीजी से पिछले बजट में भी मैंने मेरे क्षेत्र की समस्या के बारे में कहा था, उनसे आग्रह किया था कि मेरे क्षेत्र का ऐसा दुर्भाग्य कि वहां पहले आरा-सासाराम लाइट रेलवे पर छोटी गाड़ियां चलती थीं, लेकिन वह लाइन भी यह कहकर उखाड़ दी गई कि इसको बड़ी लाइन में बदला जायेगा। उसका दो बार सर्वे हुआ, लेकिन वह लाइन नहीं बनी। वीर कुवर सिंह हिन्दुस्तान के महान सेनानियों में से थे, जो आरा के थे और शेर शाह सूरी इतिहास के युग पुरुष थे। जो सासाराम में पैदा हुए थे, दोनों रेलों की दूरी 105 किलोमीटर है, अगर यह लाइन बन जाती तो इससे लोगों को सुविधा होती। मैंने यह कहा था कि अगर यह सुविधा नहीं है तो आप आरा-सासाराम, पहलेजा होते हुए भावना, इटारसी तक सर्वे कराकर इसको जोड़ देते तो एक लम्बी दूरी तय हो जाती और पटना से बम्बई जाने वाली गाड़ियां उस रूट से होकर जाती तो इससे सरकार को भी फायदा होता और लोगों का भी कम समय लगता।

मंत्रीजी तो हैं नहीं, मुकुल वासनिक जी हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय भी हैं।

श्री राम प्रसाद सिंह : यह तो अच्छी बात है। पिछली दफा मैंने अपने भाषण में कहा था कि बरवाडीह—मुगलसराय पैसेंजर गाड़ी जो शाम को 4-5 बजे पहुंचती हैं, उनमें गरीब लोग यात्रा करते हैं, वे बनारस में व्यवसाय के लिए आते हैं, दवा के लिए आते हैं, धार्मिक स्थलों के दर्शन के लिए आते हैं, लेकिन वह गाड़ी वहां नहीं रुकती है, रात भर गाड़ी खड़ी रहती है , वह सुबह 9 बजे खुलती है, इसको वाराणसी तक बढ़ाया जाये। इससे गरीब कम खर्चे में सफर कर सकेंगे। छेदी पासवान जी ने मांग की थी कि बोध गया एक्सप्रेस को गया से दिल्ली तक चलाया जाये। कलकत्ता से ग्रैंड कॉर्ड लाइन होते हुए जो गाड़ी दिल्ली को आती है, वह केवल सुबह आती है। मैं चाहता हूँ कि इसको गया से दिल्ली तक चलाया जाये। यह शाम को चले और सुबह दिल्ली पहुँचे। कलकत्ता से आने वाली गाड़ियां शाम को नहीं रुकती हैं केवल एक पूर्वा एक्सप्रेस है जो कि हफ्ते में तीन दिन चलती है। नीलांचल, शिप्रा, बम्बई मेल और कालका एक्सप्रेस सुबह जाती हैं। इसका कोई फायदा नहीं होता है। आप वहां से कोई गाड़ी चलायें जो कि शाम को चले और दिल्ली सुबह पहुंच जायें।

मुगलसराय स्टेशन जो कि हिन्दुस्तान के बड़े स्टेशनों में से है, कमलापति त्रिपाठी जी जब रेल मंत्री थे तो उन्होंने वहां विश्राम गृह बनाये थे लेकिन वहां केवल 2-3 रूम्स है। वहां दूर-दूर से पैसेंजर आते हैं। उनको ट्रेन की सुविधा न मिलने के कारण बहुत असुविधा होती है। कमर्शियल प्वाइंट आफ व्यू से भी यह जरूरी है कि मुगलसराय स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाये। आरा, सासाराम और बक्सर स्टेशनों का भी आधुनिकीकरण किया जाये क्योंकि वे पुराने स्टेशन हैं। वहां केवल 2—3 रूम्स हैं। यात्रियों के ठहरने की जगह नहीं है। वहां पैसेंजर्स को पीने का पानी नहीं मिलता। इसकी भी सुविधा होनी चाहिए।

मैंने पिछली दफा यह भी मांग की थी कि पुरुषोत्तम एक्सप्रेस को डालमिया नगर ठहराया जाये। यह एक बहुत बड़ा व्यावसायिक केन्द्र है। विक्रमगंज रोड़ पर एक ओवर ब्रिज बनाया जाये। अमझोर में पी०पी०सी०एल० और बनजारी सीमेंट फैक्ट्री है। वहां के सैकड़ों पैसेंजर्स डिहरी से चढ़ कर दिल्ली आना चाहते हैं। पुरुषोत्तम एक्सप्रेस को डिहरी में रोक दिया जायेगा तो लोगों को सुविधा हो जायेगी।

गोरखपुर में जो शिप्रा एक्सप्रेस आती है, इसके बारे में मैंने डी०आर०एम० से बात भी की थी। पता चला कि इस रूट पर चलने वाली गाड़ियों का सर्वे हुआ था लेकिन इस बारे में आगे कोई कार्यवाही नहीं की गई। हमारे देश की आबादी दिनो दिन बढ़ती जा रही है। गाड़ी में स्थान न मिलने के कारण लोग ट्रेनों के ऊपर सफर करते हैं जिससे एक्सीडेंट हो जाते हैं। पैसेंजर गाड़ियों की संख्या बढ़ा दी जाये। सासाराम, भभुआ और डिहरी स्टेशनों पर जहां कालका, बम्बई मेल और पूर्वा एक्सप्रेस रुकती हैं, उनमें सीटों की संख्या बढ़ायी जाये।

पहलेजा और करवंदियाा स्टेशन के बीच एक महादेवा गाव हैं। वह दूरदराज इलाकों में हैं। मैंने लिखा है, एक और माननीय सदस्य ने भी लिखा है। उस पर इंकवायरी भी हुई है। वहां महादेवा और उसके अगल-बगल के कई गांवों के लोग आते हैं। वहां आने-जाने में बहुत कठिनाई होती है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि महादेवा के निकट गोमटी का प्रावधान किया जाए।

मैं फिर से मंत्रीजी से निवेदन करूंगा कि आप अपनी रेलवे की विश्वसनीयता को कायम करें, यह बड़ा व्यावसायिक क्षेत्र है, जनोपयोगी और जनहितकारी है। अगर इसकी विश्वसनीयता गिर जाएगी तो इस मुल्क के लिए बड़ा नुकसान होगा। क्योंकि कभी-कभी रेल मंत्री जी अपने भाषण में कहा करते हैं कि भारतीय रेल विश्व के सबसे बड़े संगठनों में से एक है , अगर इसकी विश्वसनीयता गिर जाएगी तो आवाम का बहुत बड़ा अहित हो जायेगा। इसलिए इसकी विश्वसनीयता कायम करें। इसमें जो इंजीनियर, कारीगर लगे हुए हैं उनकी भावनाओं की कद्र करते हुए उन्हें सम्मान मिलना चाहिए और फिर से जो प्राइवेट कम्पनियां की देन की बात की जा रही है वह नहीं करनी चाहिए। मुझे अनुभव है ट्रेनों में प्राइवेट लोगों को जो ठेका दिया जाता है उनका काम खराब होता है, वे ठीक से खाना भी नहीं देते हैं। भारतीय रेलवे का कभी भी निजीकरण न किया जाए, पब्लिक सैक्टर में रहने दिया जाए। अपने इंजीनियरों और पदाधिकारियों को प्रोत्साहन दिया जाए और फिर मिलजुल कर भारतीय रेल संगठन को अच्छा बनाया जाए। लोगों को सुविधा मुहैया कराई जाए और सुरक्षा की दृष्टि से इसमें ज्यादा ध्यान दिया जाए। इसकी विश्वसनीयता कायम की जाए। इन सारी चीजों का अभाव है इसलिए मैं इस बजट का विरोध करता हूँ।

महोदय, आपने मुझे समय दिया इसके लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूँ।

[अनुवाद]

डा० असीम बाला (नावाद्वीप) : महोदय, मैं बजट के विरोध में बोलने जा रही हूँ। अर्थात मैं बजट का विरोध कर रही हूँ। रेलवे योजना में योजना का पूरा आधार धीरे-धीरे घट रहा है। जबकि दैनिक यात्रियों और अन्य यात्रियों की संख्या बढ़ रही हैं रेल बजट की प्रतिशतता दिन प्रतिदिन घट रही हैं। उपनगरीय श्रेणी यात्री बढ़ रहे हैं लेकिन गैर-उपनगरीय उच्च श्रेणी या सुपर श्रेणी यात्री कम हो रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री मल्लिकार्जुन, यदि आप की तबियत ठीक नहीं हैं तो आप जा सकते हैं। श्री मुकुल वासनिक यहाँ हैं; वह देख लेंगे।

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : नहीं, महोदय, मैं बिल्कुल ठीक हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है, डा० असीम बाला, आप अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

डा० असीम बाला : जहाँ तक यात्री सुख-सुविधाओं का सम्बंध हैं वे उच्च श्रेणी के यात्रियों को ज्यादा दी जाती हैं और उपनगरीय यात्रियों को अर्थात द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को नहीं दी जाती हैं।

ये दो बातें हैं जिनका मैं उल्लेख करना चाहती हूँ मैं अपने चुनाव क्षेत्र की समस्याओं के बारे में भी उल्लेख करना चाहूँगी। उससे पहले में यहाँ यह उल्लेख करना चाहूँगी कि पिछले तीन या चार वर्षों में तीन या चार समितियों का गठन किया गया है, और उन्होंने कुछ सिफारिशें की हैं। मैं यह नहीं जानती कि कब तक यह कार्य करेगी और कब तक सिफारिशों को कार्यान्वित किया जाने वाला है।

महोदय , अब मैं आमान परिवर्तन कार्यक्रम को लेती हूँ। बजट भाषण में यह उल्लेख किया गया है कि चार वर्षों के दौरान 600 किलोमीटर रेलवे लाइन को मीटर गेज से बड़ी लाइन में परिवर्तन किया गया है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में गेज परिवर्तन का कोई कार्यक्रम नहीं है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में केवल 10 से 12 किलोमीटर नैरो गेज रेलवे लाइन है। यहाँ तक कि उसे भी बड़ी रेलवे लाइन में परिवर्तित नहीं किया गया है। मेरा यह रेल मंत्री महोदय से अनुरोध हैं कि वह इस रेलवे लाइन को बड़ी रेलवे लाइन में परिवर्तित करायें।

भर्ती के सम्बन्ध में, मैं यह उल्लेख करना चाहूँगा कि विशेषरूप से पूर्वी क्षेत्र में यह एक भारी समस्या है। पिछले कुछ वर्षों में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की भर्ती के लिए दो या तीन नाम सूचियाँ तैयार की गई हैं लेकिन उनकी नियुक्तियों के सम्बंध में केन्द्रीय सरकार ने उनके लिए कोई अनुदेश जारी नहीं किये हैं। कुछ उम्मीदवारों की उम्र ज्यादा हो गई है लेकिन यह खेद का विषय है कि रेलवे उन उम्मीदवारों को नियुक्त करने के सम्बंध में कोई प्रयास नहीं कर रही है।

अब मैं अपने क्षेत्र अर्थात रानाघाट पर आता हूँ। हमारे यहाँ एक बहुत पुरानी रेलवे लाइन है। ब्रिटिश शासनकाल में वहां दोहरी रेलवे लाइन थी लेकिन अब उस लाइन की अवहेलना की जा रही है। इस समय आदिवासी मालगाड़ियों से बॉग्लादेश जा रहे हैं। लेकिन हमारे रेलवे प्राधिकारी उस क्षेत्र के विकास के लिए कोई ध्यान नहीं दे रहे हैं। लोग बहुत दूर से दिन में 6 से 7 घंटे यात्रा करके अपने कार्यालयों में आते हैं जो रानाघाट कलकत्ता में स्थित है। वहाँ लोग रेलवे लाइन के विद्युतीकरण की मांग कर रहे हैं।

बंगांव-रानाघाट रेलवे लाइन के सम्बंध में मुझे यह कहने में बहुत प्रसन्नता है कि रेलवे प्राधिकारियों ने अभी अभी दो डी० एम० यू० कोचों की उस लाइन के लिए स्वीकृति दी है। मुझे अभी तक कोई पत्र नहीं मिला है।

अब मैं रेलवे के समयों के बारे में उल्लेख करना चाहता हूँ। रेलें अपने गंतव्य स्थान तक पहुंचने तक अपने निर्धारित समय के अनुसार नहीं चलती हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह रेलों के विलंब से चलने की समस्या की ओर ध्यान दें क्योंकि यह बहुत आवश्यक है।

अब मैं यह उल्लेख करता हूँ कि मेरे क्षेत्र में मिट्टी के बर्तनों के बहुत से विक्रेता हैं। वे बहुत गरीब लोग हैं। उन्हें अपने मिट्टी के बर्तनों को बेचने के लिए बहुत दूर तक ले जाना पड़ता है। कभी कभी रेलवे उन्हें कुर्सीयानों की अन्दर-जाने की अनुमति नहीं देती है। लेकिन कुछ स्थानीय दलालों के साथ मिलीभगत करके रेलवे कुछ दूसरी वस्तुओं की अनुमति देती है, जिन पर वास्तव में रेलवे ने कोई रोक नहीं लगायी है। कभी-कभी ऐसी बातें होती हैं। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आपके माध्यम से अनुरोध करता हूँ कि वह इसी ओर भी ध्यान दें।

महोदय, मेरे क्षेत्र को बहुत वर्जित रखा गया है। वहाँ 6 रेलों में बिजली नहीं हैं, पंखें नहीं हैं, और खिड़कियाँ नहीं हैं। छतें टूटी हुई हैं और वर्षों के दिनों में पानी भीतर आता है। संडास की भी उचित सुविधाएं नहीं हैं। मैं यह उल्लेख करना चाहूँगा कि कृष्णानगर मेरा जिला मुख्यालय है और रानाघाट से कृष्णा नगर 30 किलोमीटर दूर है। लेकिन फिर भी वहाँ दोहरी रेलवे लाइन नहीं है। मैंने इसकी मांग की है और यहाँ तक कि वहाँ की जनता भी उत्तेजित है कि वहाँ दोहरी रेलवे लाइन होनी चाहिए।

भूमि प्रबंध के सम्बंध में यह उल्लेख करना चाहूँगा कि मेरे क्षेत्र में कुछ रेलवे भूमि काफी समय से खाली पड़ी है। रेलवे उस भूमि को न तो पट्टे पर दे रही है और न किसी सहकारी संस्था को दे रही है। लेकिन कुछ दलाल उस भूमि का अधिग्रहण कर रहे हैं। और कुछ व्यापार कर रहे हैं।

लेकिन वहाँ उन्हें कोई देखने नहीं जा रहा है।

रेल संरक्षण बल और स्थानीय अधिकारी भी वहाँ नहीं जा रहे हैं। वे इस समस्या को नहीं देख रहे हैं।

इससे समस्या पैदा हो रही है और भविष्य में बहुत भारी समस्या पैदा हो जायेगी।

महोदय, रानाघाट एक बहुत बड़ा और भीड़ भाड़ वाला स्टेशन है। लोग राना-घाट स्टेशन पर कम्प्यूटरी कृत आरक्षण केन्द्र की मांग कर रहे हैं। मुझे इस बात से बहुत प्रसत्रता होगी यदि रेलवे रानाघाट रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत रेलवे फाटक स्थापित करने के लिए धनराशि की व्यवस्था करें। मैं इन शब्दों के साथ रेलवे बजट का विरोध करता हूँ। मैं अपने भाषण को समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री सुभाष चन्द्र नायक (कालाहांडी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं 1995-96 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ और मंत्रीजी को धन्यवाद देता हूँ कि उनके समय में उड़ीसा में रेलवे का विकास हुआ है। वहां पर रेलवे का विकास सही मायनों में 1991 के बाद ही हुआ है और अभी भी काम चल रहा है। उड़ीसा में कालाहांडी सबसे पिछड़ा हुआ एरिया है। मंत्रीजी ने उड़ीसा में हर जिले में काम किया है, लेकिन कालाहांडी को वह क्यों भूल जाते हैं, यह मेरी समझ में नहीं आया है। मुझे गये 1993 में रेल बजट पर बोलने के लिए सवेरे तीन बजे मौका मिला था, आज भी डेढ़ बजे मिला है। उस समय मैंने सोचा था कि इतनी देर बाद मुझे बोलने का मौका मिला है तो शायद कुछ मिल जाये। मिला भी था, 50 लाख रुपये खर्च हुए थे नई लाइन जो लॉजीगढ़ रोड से जूनागढ़ तक जाती है, उसके लिए यह राशि मिली थी। उस पर अभी तक दो करोड़ रुपया मंजूर हो चुका है, फिर कोई पैसा नहीं लगा है। आज भी रात के डेढ़ बज रहे हैं तो मैं सोचता हूँ कि शायद कोई रेल लाइन लॉजीगढ़ रोड़ से जूनागढ़ तक की तरह हमारे यहां की जनता को मिलेगी जिससे वह खुश होगी। प्रधान मंत्रीजी भी जब भुवनेश्वर गये थे तो उन्होंने वहां मीटिंग में बोला था कि कालाहांडी जैसे पिछड़े एरिया को हम आगे लायेंगे।

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : बोलने पर कोई टैक्स नहीं है।

श्री सुभाष चन्द्र नायक : मैं प्रधान मंत्रीजी से और रेल मंत्रीजी से अनुरोध करता हूँ, प्रधान मंत्रीजी से इसलिए कि उनके आशीर्वाद के बिना हमारे क्षेत्र का विकास सम्भव नहीं हैं। प्रधान मंत्रीजी ने 22.4.1993 को वहां जाकर रेलवे लाइन का शिलान्यास किया था। आज 1995 हो गया है। जनता मुझ से पूछ रही है कि प्रधान मंत्रीजी के शिलान्यास करने के बावजूद अभी तक वह काम पूरा क्यों नहीं हुआ है। क्या लोगों को बहकाया जा रहा है ? उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से प्रधान मंत्रीजी को और रेल मंत्रीजी को अनुरोध करना चाहता हूँ कि जो प्रधान मंत्रीजी ने काम शुरू किया था, कालाहांडी के विकास का, उसको तुरन्त पूरा होना चाहिए। मैंने पिछले दो रेल बजटों पर भी कहा था कि जाफर शरीफ जी भवानी-पटना के रेलवे स्टेशन की आधारशिला रखेंगे।

मैं आफिस में बार-बार जाता हूँ और वे कहते हैं कि जायेंगे लेकिन जाते नहीं है। हमने एक बार मंत्रीजी से कहा कि हमारे यहां के पांच रेलवे स्टेशन हैं - केसिगा, कांडेल रोड नरला रोड़, रूपरा रोड और लांजीगढ़ रोड़ इनका इम्प्रूवमेंट होना चाहिये। तो उन्होंने श्री राजकुमार को बुलाकर यह काम करने के लिये कहा। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि एक साल हो गया है कुछ काम तो दूर चूना तक नहीं लगा पाये हैं। मेरा यह कहना है कि ऐसा नहीं होना चाहिए। यदि मंत्रीजी आर्डर देते हैं तो उसका इप्लीमेंटेशन होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, समता एक्सप्रेस गाड़ी प्रतिदिन होना चाहिए और इस गाड़ी में ए०सी० कोच की व्यवस्था होना चाहिए। मैं अपनी बात नहीं करता लेकिन मेरे पास जनता का डिमांड आता है, इसलिये रिक्वेस्ट कर रहा हूँ। इसके साथ ही छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस ट्रेन में एसी फर्स्ट क्लास का व्यवस्था होनी चाहिए। हम लोग तो कलकत्ता होकर चले जाते हैं लेकिन आम जनता के लिये इसकी व्यवस्था होना जरूरी है। एक गाड़ी संबलपुर के लिये सबंलपुर एक्सप्रेस जाती है। मेरा रिक्वेस्ट है कि इसको वाल्टेयर तक किया जाये।

अंत में एक बात कहूँगा कि जब तक मेरे क्षेत्र कालाहांडी का विकास नहीं होगा, वहां की जनता को स्वाधीन नहीं किया जायेगा तब तक इस देश का विकास नहीं हो सकेगा। इस वास्ते वहां पर कम्यूनिकेशन्स की व्यवस्था होनी चाहिए। वहां पर रॉ-मैटीरियल बहुत है। माईन्स बौक्साईट और टोन इतनी मात्रा में है कि सारे हिन्दुस्तान में नहीं है। अभी हमारे एक सांसद भाई ने कहा कि रूलिंग पार्टी के एम०पी० के क्षेत्र में काम किया जाता है, बीजेपी या जनता दल के एम०पी० के क्षेत्र में काम नहीं होता है। तो ऐसी बात नहीं है। एक एम०पी०, एम०पी० होता है चाहे किसी दल का हो। मैं तो एक ही बात अंत में कहूँगा कि लाजीगढ़ रोड-जूनागढ़ रेल लाईन का काम इस साल होना चाहिए नहीं तो वहां की जनता आन्दोलन करेगी, उसके लिए मुझे माफ करेंगे।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

डा० जी०एल०कनोजिया (खीरी) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय का ध्यान लखीमपुर खीरी की ओर दिलाना चाहता हूँ जो नेपाल के बार्डर के साथ 130 कि०मी० की सीमा तक जुड़ा हुआ है। जब चीन के साथ युद्ध हुआ था तो जल्दी में यह स्टेशन बनाया गया था। मैंने पिछली बार भी कहा गया था और मुझे आश्वासन दिया गया था कि लखनऊ-सीतापुर होते हुये लखीमपुर-बरेली मीटरगेज रेल लाईन को ब्रांड गेज में कर दिया जायेगा लेकिन नहीं किया गया है। लखनऊ-हरदोई-शाहजहांपुर बहुत ही व्यस्त लाईन है और जब कोई एक्सीडेंट हो जाता है तो ट्रेफिक डायवर्ट करके आगरा की ओर कर दिया जाता है इससे दिक्कत होती है। माननीय रेल मंत्री अपने उत्तर में बतायेंगे। जो फण्डस अलाट किये गये हैं, वे अभी भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्री चन्द्रशेखरजी के ऐरिया में डायवर्ट कर दिये गये हैं।

वहां पर लाइन बिछाने का कार्य किया गया है। हमारा इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है और वहां पर जनजाति के लोग 50 किलोमीटर में रहते हैं और वह इलाका नेपाल बॉर्डर से लगा हुआ है। इसलिए जो लखनऊ से ट्रेन जाती है, वह ट्रेन रात को गौरीफण्टा में रुकती है और सुबह चलती है। उस ट्रेन को तिगुनिया तक बढ़ाया जाए और तिगुनिया से बलिया होते हुए लखीमपुर खीरी होते हुए लखनऊ ले जाया जाए तो हमारा 50 किलोमीटर का वह एरिया कवर हो सकता है। इस संबंध में मैंने पहले भी दो बार मांग की थी और फिर तीसरी बार मांग कर रहा हूँ। चूंकि फर्रूखाबाद शाहजहांपुर और खीरी पैरलल लाइन है और हरदोई और खीरी को लाइन के बीच में एक बार पूर्व डिप्टी रेलवे मिनिस्टर बाल गोविन्द वर्मा ने सर्वे कराया था। उसके बाद वह नहीं हो सका है। इसकी मैं तीन बार आपसे मांग कर चुका हूँ और आपसे अनुरोध करता हूँ कि यह अंतर्राष्ट्रीय इलाका है। फर्रूखाबाद शाहजहाँपुर खीरी को कनैक्ट कर दिया जाए तो पूरे नेपाल बॉर्डर तक इससे लाभ होता हैं।

लखीमपुर खीरी में सिर्फ दो लाइनें हैं और उसमें प्लेटफार्म एक तरफ है और एक तरफ प्लेटफार्म नहीं है। गाड़ी नंबर एक प्लेटफार्म पर लगती है और नंबर दो पर प्लेटफार्म नहीं है और नीचे गड्ढा है जिससे लोग निकलते हैं। इसस बड़ी परेशानी होती है। मैं मत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि उस पर प्लेटफार्म बनाया जाए। इस रेल लाइन के उत्तर और दक्षिण में दो कॉलेज हैं और गाड़ी आने पर दोनों तरफ के गेट बंद हो जाते हैं। जब गाड़ी निकल जाती है तो गेट खुलते हैं। इससे छात्रों को भी बहुत असुविधा होती है। इसलिए मैंने अनुरोध किया था कि ऊपर से निकलने के लिए रास्ता बना दिया जाए तो बहुत सुविधा होगी। दूसरी बात यह है कि वहां एल आर पी रोड पर आबादी नहीं है। जहां मेन लाइन है वहां ओवर ब्रिज नहीं बन सकता है क्योंकि दोनों तरफ काफी बिल्डिग्ज़ बन चुकी हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि एल आर पी रोड पर ओवर ब्रिज बनाया जाए।

आगरा फोर्ट जो गाड़ी चलती है अगर उसको एक घंटा डिले कर दिया जाए और तीन बजे बरेली आए तो लखनऊ मेल से हमें कनेक्शन मिल जाएगा। उससे पीलीभीत, शाहजहांपुर और लखीमपुर खीरी के लोग जा सकते हैं। नहीं तो हमें आधा दिन प्लेटफार्म पर खराब करना पड़ता है। इस बारे में मैंने मंत्री महोदय को लिखकर भी दिया था और संसदीय समितियों में भी कहा था और चार सांसद मंत्रीजी से भी मिले थे। ऐसा करने में कोई खराबी नहीं है। सिर्फ आगरा फोर्ट गाड़ी को एक घंटा डिले करने की बात है। गौरीफण्टा चन्दनचौकी जो जनजाति एरिया है, उनमें जो रेलवे लाइन हैं, उनके लिए मैंने लिखा-पढ़ी भी की है और उसके लिए आंदोलन भी हुए हैं। उसके बावजूद भी ये रेल लाइनें उखाड़ी जा रही हैं और आधी उखड़ चुकी हैं। यह नेपाल बॉर्डर से लगी हुई रेल लाइनें हैं। इसलिए इनको न उखाड़ा जाए और इनको पुनः चालू किया जाए।

चोरी की बात भी रेलवे में कही गई है। रेलवे में बहुत असुरक्षा है और खासकर छोटे बच्चें भी बहुत चोरिया करते हैं। मैं अभी की एक घटना बता रहा हूँ जो 13 तारीख की है। मैं जिस डिब्बे में था उसमें चार और एम०पीज् भी थे और चार गनमैंन थे। मैं एम०पीज् के नाम भी बता रहा हूँ, श्री जे.पी. मिश्रा, गंगवार साहब और मैं था। उसी डिब्बे से एक पैसेंजर श्री दीनानाथ त्रिपाठी चल रहे थे और उनका सामान व 10 हजार रुपया चोरी चला गया। दूसरी घटना 28 तारीख की है। मैं आगरा फोर्ट से आ रहा था, लेट हो गया क्योंकि बरेली से हमें लखनऊ मेल नहीं मिली, 28 तारीख को शुक्रवार को यहां आना था। मथुरा कैंट में गाड़ी

पौन घंटा रुकी क्योंकि उसमें कुछ पीपे रखे हुए थे और उनको उतारने वाला कोई नहीं था। आगे चले तो देखा कि एक किलोमीटर लंबी लाईन लगी हुई थी और जो स्कूली बच्चे जा रहे थे वे सभी रुके हुए थे। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि कोई सामान उतारने वाला नहीं था तो उसके लिए पहले से इंतजाम होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल भवन में रेलवे का रिजर्वेशन खुला हुआ है। वहां पर एम० पी० तो कभी-कभार ही रिजर्वेशन कराते हैं। मैं स्वयं वहा गया क्योंकि मेरे लड़के को बंग्लौर जाना था। मैं लिखकर आया, उन्होंने कहा कि सीट मिल जायेगी लेकिन सीट नहीं दी गयी और मेरा लड़का बंग्लौर नहीं जा सका। वहां पर जो लोग बैठे हुए हैं उनके पास यदि मैंम्बर ऑफ पार्लियामेंट खुद चलकर जाये और अपने बच्चे के लिए एक सीट मांगे और उसको नहीं मिले को यह कहां की बात है? मैंने इसके बारे में मंत्रीजी से भी कहा लेकिन उसकी कोई इंक्वायारी नहीं हुई। इसलिए रेल भवन में जो कांउटर खुले हुए हैं इनको बंद कर देना चाहिए। यहां पर जो सरकारी अफसर हैं वे अपने लोगों को रिजर्वेशन देते हैं। यह एम०पी० लोगों के लिए बेकार हैं।

दूसरी बात में रेलवे में सुविधाओं के बारे में कहना चाहता हूँ कि सफाई व पानी की क्या व्यवस्था है। हम बंगलौर गए थे तो मंत्री महोदय भी बंगलौर स्टेशन का दौरा कर रहे थे। हमने उनसे कहा कि बंगलौर की बजाय आप हमारी तरफ के दौरे करो। वहां न पानी है, न सफाई है और गंदगी है। सेकण्ड ए०सी० और फर्स्ट ए०सी० में सब बाहर के लड़के व अराजक तत्व रुकते हैं। उसमें आप बैठे नहीं सकते हैं और रिटायरिंग रूम का तो हाल और भी बुरा है। मैं इस बजट का सपोर्ट करना चाहता था लेकिन यह देखकर में सपोर्ट नहीं करना चाहता। यह जो बिल लाया गया है यह जन विरोधी है और वह बजट इलेक्शन बजट है इसीलिए में इसका अपोज करता हूँ।

श्री तेज नारायण सिंह (बक्सर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं इस बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं समझता हूँ कि इस बजट से गरीब जनता को कोई फायदा नहीं हैं। भले ही सेकण्ड क्लास का भाड़ा नहीं बढ़ाया गया लेकिन सेकण्ड क्लास में चलने वाले यात्रियों पर जो अत्याचार होता है वह आज तक जारी है और मैं समझता हूँ कि इस व्यवस्था में अभी तक उनको न्याय नहीं मिलने वाला है।

यहां एक आरोप यह भी लगाया गया कि अधिकारियों का ही दोष है लेकिन मैं समझता हूँ कि केवल अधिकारियों के दोष के चलते ही रेलवे की हालत खराब नहीं है। इसमें यदि रेल की स्थिति खराब है तो उसको खराब करने का कारण सरकार में रहने वाले लोग हैं न कि सरकारी अधिकारी।

अगर मंत्री ठीक हैं, अगर सरकार ठीक है तो उसके पदाधिकारी भी निश्चित रूप से ठीक रहेंगे। लेकिन जब सरकार ही खराब है तो उसके पदाधिकारियों के ठीक रहने का सवाल ही नहीं उठता है। एक पुरानी कहावत हमारे यहां है कि जैसा राजा होता है, वैसी ही प्रजा होती है। यदि आप ऐसा कहते हैं कि रेलवे प्राधिकारियों के चलते रेलों की हालत खराब है, तो मैं उसमें विश्वास नहीं करता हूँ। मेरा मानना है कि सरकार की हालत खराब है, सरकार की नीयत खराब है और इसीलिये रेलों की हालत खराब है।

जहां तक काम के होने या न होने का सवाल हैं, इसमें केवल मंत्री जी का दोष नहीं है। रेल विभाग के पास जब पैसा आयेगा तभी रेल विभाग काम को करेगा। मैं समझता हूँ कि इसमें भारत सरकार और वित्त मंत्रीजी की नीयत ठीक नहीं है। अगर हमारे वित्त मंत्रीजी की नीयत ठीक होती है तो बजट में जो राशि दिखायी जाती है, उतनी राशि यदि उपलब्ध करा दी जाती तो मैं समझता हूँ कि रेल व्यवस्था में काफी सुधार गया होता। लेकिन बजटरी सपोर्ट नहीं मिलता जिसके चलते रेलवे की हालत खराब है।

अब मैं अपने क्षेत्र को दो-चार बातों को यहां उठाना चाहता हूँ। वैसे तो कई बार मैंने उन्हें यहां उठाया है और कुछ बातों पर निश्चित रूप से अमल हुआ है, मैं इंकार नहीं करता लेकिन कुछ काम ऐसे हैं जिनसे जनता का फायदा होता है। हमारे यहाँ एक ट्रेन दानापुर से हावड़ा जाती है। बक्सर उत्तर प्रदेश और बिहार दोनों को जोड़ता है। सुबह वह ट्रेन आकर दानापुर में दिन भर खड़ी रहती हैं। अगर उस ट्रेन को बक्सर तक पहुंचा दिया जाये तो हावड़ा जाने वाले लगभग 500 यात्री जो उत्तर प्रदेश से डेली जाते है, उनको फायदा हो सकता है। मैं लगातार चार साल से इस बात को कहता आ रहा हूँ लेकिन सरकार कोई ध्यान नहीं देती है। मैं फिर से आग्रह करूंगा कि हावड़ा दानापुर एक्सप्रेस को बक्सर तक बढ़ाया जाये।

रांची और पटना के बीच जो गाड़ी चलती हैं, उसे भी बक्सर तक बढ़ा दिया जाये क्योंकि बक्सार और उत्तर प्रदेश के इलाके से लगभग एक हजार लोग प्रतिदिन बोकारो जाते हैं। जब उन्हें रेल की सुविधा नहीं मिलती तो मजबूर होकर उन्हें बस से जाना पड़ता है। मेरा आग्रह है कि बोकारो से बक्सर तक अलग से एक ट्रेन वाया पटना चलाई जाये जिससे कि उस इलाके के यात्रियों के आने-जाने की सुविधा हो सके।

तीसरी मांग मैं करना चाहता हूँ कि एक नया रेलवे स्टेशन दिहियां और पौडिया हाल्ट के बीच में कायम किया जाये क्योंकि आरा में नौकरी के लिए वहां से काफी लोग जाते हैं, जो सर्वोदय गांव के नजदीक है, और जनता उसके लिए काफी समय से मांग करती आ रही है। मेरा आग्रह है कि सर्वोदय हाल्ट तुरन्त कायम किया जाये। हमारे यहां पूणिया ग्राम में एक रेलवे का क्रासिंग बनना है जिसके न होने से आम जनता को बहुत तकलीफ है। मेरा आग्रह है कि बक्सर और पूर्णिया के बीच में रेलवे क्रोसिग तुरन्त बनाया जाये।

हमारे यहां आरा सासाराम लाइट रेलवे का सर्वे हुआ है। मैंनें इस बारे में पत्री भी लिखे थे और सरकार की ओर से कहा गया कि उसमें 85 करोड़ रुपये लगेंगे। मैने सोचा की सरकार की हालत पहले से ही खराब है, इतनी राशि का प्रबंध कहां से हो पायेगा लेकिन जब भारत सरकार के एक मंत्री, रामलखन बाबू उसी सर्वे का शिलान्यास करने के लिए आरा पहुँच गये तो मैंने समझा कि पावरफुल मिनिस्टर हैं, हो सकता है उसका काम जल्दी हो जाये लेकिन खोदा पहाड़ निकली चूहिया। आज सर्वे का शिलान्यस हुए 8 महीने हो चुके हैं। मैं समझता हूँ कि रेलवे प्राधिकारियों के वहां जाने पर ही पचासों हजार रुपये खर्च हो गये जिससे बिहार जैसी जगह पर आधा किलोमीटर रोड़ बनाई जा सकती थी, लेकिन कुछ नहीं हुआ। मैंने बजट में भी देखा। यदि कहीं कोई नई रेल लाइन निकालनी होती है तो बजट में उसे जोड़ दिया जाता है या मंत्रीजी के भाषण में जोड़ दिया जाता है। इस बार का बजट मैंने लाइन टू लाइन पढ़ा है लेकिन मुझे उसमें कहीं आरा-सासाराम लाइन को बनाने के लिए खर्च का प्रावधान नहीं किया गया है।

मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करूंगा कि आरा-सासाराम का सर्वे हो चुका है, आप कोई बहाना किये बिना उसका काम चालू कीजिये।

एक चीज मुझे और कहनी है। मैं नहीं कहता हूँ कि बक्सर के साथ रेल विभाग ने अन्याय किया है। बक्सर में तमाम ट्रेनें रुकती हैं, लेकिन केवल एक ट्रेन हिमगिरी एक्सप्रैस नहीं रुकती जिसे वहां रुकना चाहिए। इसके लिए बहुत समय से मांग चल रही है। पटना के बाद बिहार में रेल विभाग को सबसे अधिक इन्कम बक्सर से होती है। इसलिए में मांग करना चाहता हूँ कि हिमगिरी एक्सप्रैस को बक्सर में रोका जाए। इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूँ कि जनता एक्सप्रैस तमाम स्टेशनों पर रुकती हैं, लेकिन केवल एक बरना स्टेशन पर नहीं रुकती है। उसको क्यो अछूता रखा गया है। वहां भी उसे रोका जाए।

एक चीज मुझे यह कहनी है कि अलीगढ़ से दिल्ली तक की जितनी दूरी है, उससे शायद कम ही दूरी पटना और बक्सर के बीच में होगी, लेकिन वहां के लिए मंथली पास अलाऊ नही हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि बक्सर और पटना के बीच में रोजाना लगभग 300 पैसेंजर आते-जाते होंगे, उनको सुविधा देने के लिए उन दोनों स्टेशनों के बीच में अलीगढ़-दिल्ली की तर्ज पर मंथली सीजन टिकिटों को बनाने के आदेश दिए जाएं।

एक चीज में यह कहना चाहता हूँ कि हमारे क्षेत्र में रेलवे स्टेशनों पर रिटायरिंग रूम्स की व्यवस्था ठीक नहीं है। बिहयां, रघुनाथपुर, डुमराव और चौसा में मैं आग्रह करना चाहूँगा कि रिटायरिंग रूम्स की स्थिति ठीक की जाए। पहले हमने बक्सर के लिए प्रश्न उठाया था, अब वहां की रिटायरिंग रूम ठीक हैं क्योंकि प्रशासन ने उस तरफ ध्यान दिया।

मुझे एक चीज और कहनी है केजुअल लेबरों की करीब 2400 लोगों की एक लिस्ट है जिसके बारे में कोर्ट का 1987 का एक फैसला है जिसके अनुसार 31 मार्च तक केजुअल लेबर अपने आवेदन पत्र दे दें, लेकिन जो लोग इंटीरीरियर में थे, वे अपने आवेदनपत्र समय पर नहीं दे पाए क्योंकि उनको सूचना ही नहीं मिली और उनके आवेदनपत्र लेट आए। इसलिए बक्सर, मुगलसराय और दिलदार नगर में उनके आवेदन पत्रों पर जांच-पड़ताल नहीं हो पाई है। मेरा निवेदन है कि ऐसे लगभग 2300 आवेदन पत्रों पर जांच-पड़ताल करवाकर उनको कानून के मुताबिक नौकरी पर रखा जाए। एक बात और कह कर मैं अपनी बात समाप्त करूंगा कि वे केजूअल लेबर नियम के मुताबिक नौकरी के हकदार हैं। इसलिए उनको नौकरी दी जाए।

अन्त में मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि बिहार के सबसे अधिक छात्र कर्नाटक राज्य में डाक्टरी और इंजीनियरंग की पढ़ाई करने जाते हैं, लेकिन पटना से प्रतिदिन कोई भी सीधी रेल सेवा ने होने के कारण उन्हें बहुत कठिनाई का सामाना करना पड़ रहा है। इसलिए मेरा रेल प्रशासन से आग्रह है कि पटना से एक सीधी ट्रेन विशेषरूप से ऐसी चलाई जाए तो पटना से चलकर बंगलौर रुके। बीच में न रुके। यदि बीच में रुकेगी, तो छात्रों का सामान ही गायब हो जाएगा। इसको इस प्रकार से मैनेज किया जाए कि रेलवे को घाटा भी न हो और रोजाना एक ट्रेन पटना से बंगलौर को मिल जाए।

महोदय, अन्त में मैं कहना चाहता हूँ कि जो आ०पी०एफ० है, उसको मजबूत किया जाए या फिर उसको रेलवे से हटा दिया जाए क्योंकि उससे उतना नफा नहीं होता हैं जितना नुकसान होता है। यह फोर्स चेन-पुलिग को भी नहीं रोक पाता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसको समाप्त कर दिया जाए या इसे रेलवे से हटा दिया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, इन्हीं बातों के साथ रेल बजट का विरोध करता हूँ।

1.54 म०प०

[अनुवाद]

श्री एस० शिवरामन : (ओट्टापलम) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने के लिए अनुमति दी है।

सबसे पहले में माननीय रेल मंत्री महोदय श्री जाफर शरीफ द्वारा प्रस्तुत किये गये रेल बजट के सम्बंध में कुछ सक्षिप्त टिप्पणियां प्रस्तुत करूंगा। एक यह भावना पैदा की गई है कि इस देश के लोगों के लिए यह एक अच्छी बजट है। मैं यह कहूँगा कि सरकार स्वयं एक अच्छे बजट की तस्वीर का वर्णन के लिए जिम्मेदार है और आगामी चुनाव में जनता का समर्थन लेने के लिए ऐसा किया है। यद्यपि उन्होंने इसमें साधारण यात्रियों को छोड़ दिया है, वास्तव में उन्होंने माल भाड़े में वृद्धि की है जिससे उन्होंने अप्रत्यक्ष रूप से आदमी पर भारी बोझ डाला है।

विभिन्न वस्तुओं के मूल्यों में हुई अत्यधिक वृद्धि के कारण आम आदमी पहले बहुत सी कठिनाईयों का सामना कर रहा है।

मुद्रास्फीति में कमी होने की कोई प्रवृत्ति नहीं दिखाई देती है। मैं तो कहूँगा कि यह जो मुद्रा स्फीति है उसमें रेल मंत्री महोदय ने भी अपना योगदान दिया है। सिद्धान्तपरक मूल्याकनों से पता लगता है कि आवश्यक वस्तुओं के मूल्य में माल भाड़ा बढ़ने के कारण सात प्रतिशत की वृद्धि होगी।

महोदय, मैं अपने राज्य केरल के प्रति रेलवे के रवैये के सम्बंध में कुछ कटु सत्य बतान चाहता हूँ। केरल के सभी सदस्य दलगत भावनाओं को छोड़कर एक होकर यह कह रहे थे कि मंत्री महोदय ने केरल के प्रति सौतेली मां जैसा रवैया अपनाया है। हमें बड़ी आशाएं थीं। हमने यह सोचा था कि मंत्री महोदय के अपने राज्य के निकट होने के नाते केरल की ओर भी कुछ ध्यान दिया जायेगा। लेकिन मुझे यह कहते हुए खेद है कि मंत्री महोदय ने बड़ी चतुराई से रेलवे के विकास को कर्नाटक की सीमाओं तक ही सीमित रखा है। यहां तक कि केरल को कोंकण रेलवे लाइन के लाभ से भी वंचित किया जा रहा है।

महोदय, केरल ही ऐसा राज्या था जो कोंकण रेलवे लाइन के निर्माण के लिए रेलवे की सहायता के लिए सबसे आगे आया था। तत्कालीन रेल मंत्री श्री जार्ज फर्नान्डीज ने विशेष रूप से यह आश्वासन दिया था कि शोरनुर और मंगलौर के मध्य की इकहरी रेलवे लाइन को दोहरा कर दिया जायेगा। जब तक यह नहीं किया जाता है केरल को कोंकण रेलवे लाइन से कोई लाभ नहीं मिल पायेगा। देश में आमान परिवर्तन के लिए 100 करोड़ रुपये रखे गये हैं। लेकिन उत्तर केरल के पास अभी भी ब्रिटिश सरकार द्वारा दिया गया पुराना नेटवर्क ही है। आजादी के 45 वर्ष बाद भी उत्तरी केरल में एक मीटर रेलवे लाइन भी नहीं जोड़ी गई है। मैं यह कहना चाहूँगा कि गोरनूर और मंगलौर रेलवे लाइन को दोहरा करने के कार्य को कोंकण रेलवे निर्माण बोर्ड को सौंप दिया जाये जिसे हमारे राज्य ने कोंकण रेलवे लाइन के निर्माण के लिए 36 करोड़ रुपये की रकम दी।

मैं मंत्री महोदय को याद दिलाना चाहता हूँ कि बीच में इंजन वाली एक या दो रेलगाडियां और एक अंतर्नगरीय एक्सप्रैस गाड़ी चलाकर केरल में रेलवे का विकास नहीं होगा। सरकार को लोगों की इन उचित मांगो अर्थात नई रेलवे लाइनों का निर्माण और नई लाइनों को दोहरा करने के कार्य शुरू करने के बारे में विचार करना होगा। इसलिए मैं माननीय रेलमंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि लाइन को दोहरा करने का कार्य शोरनूर से शुरू किया जाये न कि कुट्टीपुरम से दोहरीकरण कार्य को कोंकण रेल निर्माण बोर्ड को सौंप दिया जाये। मैं मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध करता हूँ कि मंगलौर और मद्रास के मध्य का बारास्ता शोरनुर दिन वाली एक रेलगाड़ी शुरू की जाये। इरोड से इर्नाकूलम तक विद्युतीकरण कार्य के लिए अधिक धनराशि का प्रावधान किया जाये। मैं सरकार ये यह भी अनुरोध करता हूँ कि शोरनुर जंक्शन पर कम्प्यूटर आरक्षण प्रणाली लगायी जाये क्योंकि मलाबार में यह एक सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है।

इन शब्दों के साथ मैं श्री जाफर शरीफ द्वारा प्रस्तुत किये गये रेल बजट का विरोध करता हूँ और अपना भाषणा समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री सैयद मसूदल हुसैन (मुर्शिदाबाद) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रात के 2 बज रहे हैं, बाहर चारों तरफ सन्नाटा पड़ा हुआ है। भारत की जनता सोई हुई हैं। लेकिन यह सदन जाग रहा है। सदन में आप वे दो मिनिस्टर बैठे हैं जो कि कैबिनेट मिनिस्टर नहीं हैं। कांग्रेस की पूरी बेंच खाली है। इसके अलावा कुछ विरोधी दल के सदस्य बैठे हैं। हम लोग समझते हैं। जहां देश की आम जनता की जेब काटने की साजिश हो रही है वहीं हम मौजूद हैं। उस पर हम लोग बोल रहे हैं। इस विषय में कुछ बातें कहनी जरूरी हैं। कांग्रेस पार्टी के जितने भी मिनिस्टर हैं। उन सबकी आदत है कि वह जब भी कोई बात कहते हैं तो पहले इंदिरा जी, उसके बाद राजीव जी का नाम बार बार दोहराते हैं। आज देश बहुत आगे बढ़ गया है। ये लोग उनके नाम बार-बार दोहराते रहते हैं। लेकिन हकीकत यह है कि श्रीमती इंदिरा गांधी ने जहां जहां शिलान्यास किया है, वह शिला उसी जगह पड़ी हुई है जहां शिलान्यास किया गया है, उस शिला पर जरूर कुछ जानवर तरह तरह की हरकतें करते हैं।

02.00 बजे

यदि इंदिरा जी या राजीव जी के बारे में इनके दिल में थोड़ी सी भी इज्जत होती तो जिस शिला में उनका नाम लिखा हुआ है, वहां कुछ करने की कोशिश करते। हावड़ा-आमटा रेलवे, बालूगढ़-एकलकी, मैं सिर्फ इतना कहूँगा कि पश्चिम बंगाल के लोगों का नाम छोड़ दीजिए, जिस लीडर का नाम लिए बिना आप पानी तक नहीं पीते, कम से कम उनके द्वारा नामांकित शिला की इज्जत तो रख लीजिए।

मैं जिस एरिया से आता हूं वह एक छोटा सा सैक्शन है। शायद रेलवे बोर्ड को उस सैक्शन का नाम भी भूल गया है। उसका नाम सियालदा-लालगुला सैक्शन है। उस सैक्शन की दूरी 238 किलोमीटर है। और वहां 9 एम०पी हैं। सियालदा से श्री अजीत पांजा और लालगुला से मैं हूँ। लोग हम लोगों के बारे में न जाने क्या सोचते होगें। बार बार करने पर भी आज तक कोई काम नहीं हुआ। अभी डा० असीम बाला ने उस सैक्शन के बारे में बताया। कृष्णगढ़ में लालगुला डबल लाइन नहीं हुई, इलैक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ, कम से कम डी०एम०यू०ही चला दीजिए। यदि डी०एम० यू० भी चला दी जाए तो कम से कम 9 एम०पी० की थीड़ी सी तो इज्जत रहेगी। जब भी कुछ कहते हैं। तो कहा जाता है कि रिवैन्यू नहीं है। इस समय रात के दो बज रहे हैं। अभी 369 अप लालगुला कृष्णगढ़ स्टेशन में रुकी हुई हैं। आप सभी वहां रेड करवाइए। फर्स्ट क्लास सब फुल है शायद 1-2 लोगों ने टिकट लिया है। मेरा चैलेंज है, वहां अभी फोन कीजिए। लेकिन आप यह नहीं करेंगे उसे छोड़ दिया है।

हर एम०पी०अपने-अपने एरिया के बारे में कुछ कहता है लेकिन मैं 1-2 सुझाव देना चाहता हूँ। मेरे वहां एक छोटा सा स्टेशन है जिसका नाम नसीपुर हैं। मुर्शीदाबाद से आजिमगंज तक की पुरानी लाइन है, सिर्फ भागीरदी के ऊपर एक ब्रिज बना दिया जाए तो उसका डायरैक्ट वाया आजमगंज, नार्थ बंगाल और दिल्ली तक कनैक्शन हो जाएगा। रेल लाइन है, जमीन आपकी है लेकिन जमीन नहीं रहेगी, बेदखल हो जाएगी। सिर्फ एक ब्रिज और आपके इरादे की जरूरत है। आजमगंज में पुरानी लोकोशेड है जहां अब स्टीम इंजन खत्म हो रहा है। लोकोशैड क्या काम करेगा। बंगाल में जमीन की कमी है, जमीन खाली नहीं रहेगी , रेलवे की जमीन दूसरे के कब्जे में चली जाएगी। यदि इस तरह से लाइन को डाईवर्ट कर दे तो वहां बेस किचन बना सकते हैं, रेलवे का अस्पताल बना सकते हैं रेलवे की दूसरी चीज बनाने के लिए वहां फेक्ट्री लगा सकते हैं।

आप यह काम कर सकते हैं लेकिन करेंगे नहीं। इस बारे में इससे पहले भी मैंने बताया है। जाफर शरीफ जी तो हैं नहीं।

सालारजंग म्यूजियम का बहुत नाम है। हमारे मुर्शिदाबाद में भी एक म्यूजियम है, जिसका नाम हजारद्वारी हैं। वह सालारजंग म्यूजियम जितना बड़ा तो नहीं है, लेकिन यहां का कलैक्शन भी बहुत अनोखा है। वहां हर साल लगभग 25 लाख टूरिस्ट आते हैं। मैंने मुर्शिदाबाद स्टेशन पर 18-20 शैया की एक डोरमैट्री मांगी थी, लेकिन वह नहीं दी। वहां दो रूम का एक रिटायरिंग रूम है, लेकिन लोगों को मालूम नहीं है। आपके रेलवे टाइम टेबल में भी कहीं नहीं है कि वहां रिटायरिंग रूम है। वहां जो रेलवे का स्टाफ है, वह वहां रहता है तो इसका फायदा क्या हुआ अपने एरिया के बारे में 1-2 बातें मैंने आपके सामने रखीं।

एक और अहम मुद्दा मेरे सामने है, जिसको मैं रखना चाहता हूँ। पश्चिम बंगाल में आप सब को मालूम है कि किस तरह से इण्डस्ट्रीज बन्द हो रही हैं। इसके पहले पूर्वी बंगाल से, पाकिस्तान से जो रिफ्यूजी आये थे, उसका एक भारी हिस्सा रेल में हाकर बन गया। अभी जो इण्डस्ट्रीज बन्द हो रही हैं, वहां के मजदूरों का भी एक बड़ा हिस्सा रेल में हाकर हो गया। रेल हाकरों को पूरे वेस्ट बंगाल में संख्या अभी लगभग 60 हजार है। हम लोग बार-बार मांग करते हैं, रेल हाकरों की सबसे बड़ी यूनियन सीआइटीयू की है, मैं उसका प्रेसीडैण्ट हूँ। हम लोग बार-बार मांग करते हैं कि पैसा लो, लाइसेंस दो। गैरकानूनी तरीके से हम लोग काम करना नहीं चाहते हैं। हम लोग पैसा लाइसेंस के लिए देना चाहते हैं। आप वैण्डर्स को बहुत लाइसेंस देते हैं, स्टेशन पर वैण्डर बैठाते हैं, आप लोग सेल्फ एम्पलायमेंट की स्कीम चलाते हैं। यह गरीब बेचारे भी सैल्फ एम्पलायड हैं और बैंक से एक पैसा उधार नहीं लेते हैं।

मैं रेल मंत्रीजी से पूछना चाहता हूँ, आप क्या चाहते हैं, 60 हजार लाइसेंस्ड रेल हाकर्स या 60 हजार एण्टी सोशल एलीमेंट्स? आरपीएफ जबरदस्ती इनको ट्रेन से उतारना चाहती है, कानून आरपीएफ के हाथ में है, कानून उनके पक्ष में है, वगैर टिकट के ये यात्री हैं, बगैर टिकट के यह सफर करते हैं, इस तरह से उनके खिलाफ चार्ज लाया जाता है, उन पर फाइन हो रहा है। हम लोग कहते हैं कि यह लोग गैरकानूनी काम करना पसंद नहीं करते हैं।

दूसरी बात यह है कि दूसरी जगह रेलवे में जितने डाके हो रहे हैं, जितना क्राइम हो रहा है, वैस्ट बंगाल में उतना ज्यादा क्राइम नहीं है। आपके आरपीएफ

को और जीआरपी को भी छोड़ दे तो रेलवे का ला एण्ड आर्डर मेनटेन करने में रेल हाकरों का बड़ा भारी हाथ हैं क्योंकि यहां उनकी रोजी है, जहां वह बंधे हुए हैं वह वहां का ला एण्ड आर्डर अपने स्वार्थ के लिए मेनटेन कर रहे हैं। मैं इसकी एक दो मिसाल आपको दे दूं। हावड़ा स्टेशन पर एक गूंगी लड़की पर आरपीएफ के आदमी ने बलात्कार किया तो उसको पकड़ने वाले हाकर था। हावड़ा स्टेशन के बाहर, सियालहद स्टेशन के बाहर इनसाइट हो सकता है, पाकेटमारी हो सकता है बहुत कुछ हो सकता है, लेकिन किसी की हिम्मत नहीं कि रेलवे प्लेटफार्म पर कोई गलत हरकत कर दे। यहां पर उनकी रोजी है यही से वह अपने पूरे परिवार को चलाते हैं। और इसलिए वह अपनी नजर सब तरफ रखते हैं। यह बेचारे गरीब है, बार-बार गिड़गिड़ाते हैं, उनकी तरफ से मैं यूनिनय का प्रेसीडेंट होने के नाते आप सब के सामने विनती करता हूँ कि उन्हें लाइसेंस दो, जो भी पैसा आप चाहते हैं, वह पैसा देने के लिए पीछे नहीं हटेंगे।

जी०आर०पी० और आर०पी०एफ० को आप कितना पैसा देते हैं, लाइसैंस की कीमत उससे ज्यादा नहीं होगी। मैं आग्रह करना चाहूँगा कि वे लम्बे समय से जो लड़ाई कर रहे हैं, संघर्ष कर रहे हैं, हर डी०आर०एम० आफिस में इनका डेमनस्ट्रेशन हो चुका है, कई जगह मैं भी मौजूद था और इसके बाद यह कोई बड़ा आन्दोलन न कर दे, यह देखना आपका काम है। इतना ही कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

***श्री मोहन रावले** (मुम्बई दक्षिण मध्य) : उपाध्यक्ष महोदय, आपकी अनुमति से मैं मराठी में बोलना चाहूँगा मेरे साथी श्री राम नाईक और शरद दिघे ने इस सभा में कहा था कि रेलवे मुम्बई उपनगरीय यातायात से लाभ कमाती है लेकिन फिर भी रेलवे प्रशासन मुम्बई दैनिक यात्रियों से देश में यात्रा करने वाले अन्य यात्रियों की अपेक्षा अधिक किराया लेता है।

रेलवे हमेशा यह दलील देती है कि उन्हें घाटा हो रहा है। मंत्रिमंडल के समक्ष एक प्रस्ताव पिछले तीन वर्षों से लंबित पड़ा हुआ है। प्रस्ताव यह है कि मुम्बई की जो रेलवे भूमि है उसका व्यवसायीकरण कर दिया जाये और इस भूमि से वाणिज्यिक आधार पर धनराशि जुटायी जाये। यह एक साधारण प्रस्ताव है। लेकिन यह बात मेरी समझ में नहीं आती है कि सरकार इस प्रस्ताव को स्वीकार क्यों नहीं करती है। रेलवे ने बम्बई के दैनिक यात्रियों पर बोझ क्यों डाला गया है ? अथवा क्या सरकार का यह इरादा है फिलहाल किराया बढ़ाये जाने की कोई आवश्यकता नहीं थी। यदि सरकार इन भूमियों को वाणिज्यिक आधार पर बेचने की अनुमति देती है तो किराया बढ़ाये जाने की कोई आवश्यकता नहीं होगी। वस्तुतः सरकार को पहले की गयी किराया वृद्धि को वापस लेना पड़ेगा।

बी०ए०डी०ई० की एक योजना है जिस की लागत 2200 करोड़ रुपया है। यह ज्यों कि त्यों पड़ी हुई है मैं यह नहीं जानता हूँ कि इसे अनुमोदित क्यों नहीं किया गया है। यदि इसे अनुमोदित किया जाता है, तो इससे मुम्बई की जनता को आर्थिक सुविधाएं मिलेंगी।

रेलवे वैगन, इंजिन, रेलमार्ग, पुल, स्वःचालित फाटक, इंजिनों से स्थापित सिगनल प्रणाली उपकरण जो खराब हो गये हैं उनकी मरम्मत करायी जानी चाहिए और रेलवे प्रशासन द्वारा उनका उचित रखरखाव सुनिश्चित किया जाना चाहिए। पहली भारतीय रेलगाड़ी 1853 में थाने से मुम्बई तक शुरू की गई थी। किसी को मशीन में किसी भी समय खराबी आ सकती है। इसलिए रेलवे की ईमानदारी से आधुनिकिरण के कार्य को शुरू करना चाहिए। रेलवे के लिए समय मूल्यवान है और मुम्बई के लोग ही यह जानते हैं कि समय का क्या महत्व है।

यदि कोई गाड़ी समय पर नहीं चलती है तो इससे उत्तेजना पैदा हो सकती है और लोग अपने गुस्सा को विस्फोट के रूप में व्यक्त कर सकते हैं। इसलिए प्रशासन को इस मामले पर गम्भीरता से विचार करना चाहिए और मुम्बई के दैनिक यात्रियों की भावनाओं को समझना चाहिए।

रेलों के साथ लगायी जाने वाली बोगियों की हालत खराब है। आप किन लोगों के लिए इन रेलगाड़ियों को चला रहे हैं ? रेलगाड़ियों को ठीक प्रकार से मरम्मत करके न रखने का कारण कार्मिकों की कमी बताया जाता है। आपको अधिक कर्मचारी नियुक्त करने चाहिए। प्रशासन ने भर्ती बंद कर दी है। उपनगरीय रेलगाड़ियों में गंदगी रहती है। रेलवे बोर्ड के सभापति को वहां जाकर रेलगाड़ियों की हालत देखनी चाहिए। मैं सभापति महोदय और माननीय रेल मंत्री महोदय का आभारी हूँ कि उन्होंने मुम्बई का दौरा किया। हम संसद सदस्यों को भी बुलाया गया था। हमने उनसे बातचीत की। रेलवे बोर्ड के सभापति भी आये थे और कुछ प्रावधान किए थे।

लेकिन उन्हें यह सुनिश्चित करना चाहिए कि क्या रेलवे द्वारा स्वीकृत धनराशि ठीक प्रकार से खर्च की जा रही है अथवा नहीं। कोई सफाई नहीं है। रेलगाड़ियां खराब हैं और उनकी मरम्मत किये जाने की आवश्यकता है। बहुत सी बोगियों में पंखे नहीं हैं, बिजली नहीं है, बैंच टूटी हुई है, दरवाजे और खिडकियाँ टूटी हुई हैं। यह आम बात है। कुछ रेलगाड़ियों की मरम्मत इस तरीके से की गई है कि जिन तरीको का प्रयोग किया गया है उनसे कपड़े फटते हैं और लोगों के चुभती हैं। यह भी कहा जाता है कि रेलगाड़ियों की मरम्मत के लिए समय नहीं है। यहाँ तक कि सुरक्षा के सभी नियमों का उल्लंघन किया जाता है। रेलों में भ्रष्टाचार है जिसके कारण कुछ अतिरिक्त पुर्जों की चोरी कर ली जाती है। यहाँ तक की अतिरिक्त पुर्जों की चोरी के कारण दुर्घटनाए होती हैं। नियंत्रण उपकरण खराब हैं फिश प्लेटें निकाल ली गई हैं। यदि आधुनिक प्रौद्योगिकी पर आधारित आधुनिक दूर संचार उपकरण इस्तेमाल नहीं किये जाते हैं तो इससे यात्रियों की जीवन के साथ खिलवाड़ है।

रेल भूमि पर झुग्गियों की कालोनी भी हैं। महाराष्ट सरकार ने 1985 से इनकी अनुमति दी है। इन कालोनियों को नियमित कर दिया गया है। लेकिन यह रेलवे भूमि पर बनी। रेलवे ने इनमें रहने वाले लोगों को कोई अनुमति तथा अनापत्ति प्रमाण पत्र नहीं दिये। रेलवे को यह भूमि अपने उपयोग के लिए वापस लेनी चाहिए। यदि रेलवे अपनी भूमि को वापस लेती है तो उनके निवासियों को वैकल्पिक प्लाट दिये जाने चाहिए। रेलवे को यह काम करना चाहिए या उन्हें अनापत्रि प्रमाण पत्र देना चाहिए। उनके लिए पानी, बिजली, शौचालयों आदि की कोई व्यवस्था नहीं है। वे उनमें बहुत गंदे वातावरण में रहते हैं।

महोदय, रेलवे ने 1969 में महानगर यातायात परियोजना शुरू की थी। इसकी स्थापना उपनगरीय यात्रियों को अधिक से अधिक सुख-सुविधाएं देने के लिए किया था। प्रारंम्भिक रिपोर्ट वर्ष 1971 में ही रेल मंत्रालय को प्रस्तुत कर दी गई थी। 1972 में उपनगरीय यातायात का अध्ययन करने तथा आवयश्क परिवर्तनों का सुझाव देने के लिए ब्रिटिश विशेषज्ञों को बुलाया गया था। ब्रिटिश विशेषज्ञों ने अपनी रिपोर्ट में आवश्यक सुझाव तथा आवश्यक परिवर्तनों के बारे में भी सुझाव दिये।

*मूल रूप से मराठी में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

लेकिन हम यह नहीं जानते हैं कि इस रिपोर्ट के बारे में क्या हुआ है। वह रिपोर्ट कहा है ? वह सरकार को प्रस्तुत कर दी गई है लेकिन इस अनदेखा कर दिया गया हैं। यदि आप ब्रिटिश विशेषज्ञों के सुझावों को कार्यान्वित करते है और यातायात की भीड़ भाड को कम करना चाहते हैं तो आप को बोरीबंदर और चर्च गेट जैसे अन्य टर्मिनर्स स्टेशन की आवश्यकता होगी। ब्रिटिश विशेषज्ञों ने 7 गलियारों अर्थात 7 दोहरी रेलवे लाइनों का सुझाव दिया था। सातवाँ रेल मार्ग बांद्रा कुर्ला रेलवे मार्ग था। मुम्बई-कुर्ला कम्पैक्स का सुझाव भी था।

मेरे पास प्रधान मंत्री द्वारा लिखा हुआ पत्र है। यदि आप अनुमति दे तो मैं एक या दो पंक्ति पढ़ूंगा यह भी सुझाव है कि रेलवे को राष्ट्रीय कपड़ा निगम से कपड़ा खरीदना चाहिए। मैंने इस मामले को उस समय उठाया था जब मैं राष्ट्रपति के अभिभाषण पर बोला था। मुझे उस प्रश्न के सम्बंध में उत्तर दे दिया है। उन्होंने अपने पत्र में कहा है : आपने अपने पत्र में रेल मंत्रालय और सरकार के अन्य विभागों द्वारा कपड़े की मदों को खरीदने का विशेषरूप से उल्लेख किया था। हमने उत्पादन सिद्धान्त को लागू करते हुए सरकारी विभागों द्वारा कपड़े की खरीद राष्ट्रीय कपड़ा निगम/बी० आई० सी० से करने की अपनी नीति को जारी रखने का फैसला किया है। लेकिन ऐसा कहीं नहीं हो रहा है। रेलवे को भारी मात्रा में कपड़े की आवश्यकता है। लेकिन यह राष्ट्रीय कपड़ा निगम से नहीं खरीदा जा रहा है। यदि वे राष्ट्रीय कपड़ा निगम से कपड़ा खरीदते हैं तो राष्ट्रीय कपड़ा निगम की मिलें चल सकती हैं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक रेलवे स्टेशन है और उसका नाम शिववाडी हैं। इस स्टेशन पर बहुत दुर्घटनाएं होती हैं। मैं निरंतर यह मांग करता आ रहा हूँ कि एक उपरिपुल होना चाहिए। मैं पिछले तीन वर्षों से मांग करता चला आ रहा हूँ कि एक उपरिपुल होना चाहिए। लेकिन इसका निर्माण अभी तक नहीं किया गया है। मुझे हमेशा यहीं कहा गया है कि धनराशि की व्यवस्था नहीं है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि उपरिपुल के निर्माण कार्य को शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए।

चिंचपोकली और कारीरोड़ मध्य रेलवे में हैं। चिंचपोकली और कारीरोड़ के मध्य एक उपरिपुल होना चाहिए। लाल बाग गैस कम्पनी और घिला रोड़ को जोड़ने के लिए एक पुल होना चाहिए। अन्यथा वहां जाने के लिए लोगों को घुमकर लम्बे मार्ग से जाना पड़ेगा और 15 से 20 मिनट लगेंगे।

रेलवे का अपना मैदान भी है। वहाँ पर एक स्टेडियम बनाया जाना चाहिए। मैं यह सुझाव तथा अनुरोध कुछ समय से करता आ रहा हूँ। लेकिन माननीय मत्री महोदय ने इस अनुरोध पर अभी तक विचार नहीं किया है। इसलिए मैं उनसे यह अनुरोध करता हूँ कि यह स्टेडियम शीघ्रातिशीघ्र बनाया जाना चाहिए।

कुछ समय पहले मैंने यह सुझाव दिया था कि सभी बोगियों में ध्वनि प्रणाली संस्थापित की जाये। जिस समय कादीबली में "महिला स्पेशल" में दुर्घटना हुई थी, उस डिब्बे में ध्वनि प्रणाली नहीं थी।

जब महिलाओं ने धुँआ देखा वे डिब्बे से बाहर कूद गईं और कुछ महिलाएं दुर्घटना में मर गई। लेकिन यदि ध्वनि प्रणाली होती या अगले स्टेशन से संचार की व्यवस्था होती तो उस दुर्घटना से बचा सकता था। मैं जब पहली बार लोक सभा का सदस्य चुना गया था, मैंने इस मुद्दे को रेल बजट के सम्बंध में दिये गये अपने भाषण में उठाया था। लेकिन इस संम्बंध में मुझे कोई उत्तर नहीं मिला। मुझे यह बताया गया था कि रेलवे इस पर बाद में विचार करेगी। लेकिन मुझे यह पता नहीं है कि उसके बाद क्या हुआ। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि डिब्बों में ध्वनि प्रणाली होनी चाहिए। मैं यह भी अनुरोध करता हूँ कि उन महिलाओं के परिवारजनों को मुआवजा दिया जाना चाहिए जिनकी दुर्घटना में मृत्यु हो गई थी।

पंजाब के माननीय सदस्य उमराव सिंह ने एक अच्छा सुझाव दिया था कि खिलाडियों को 25 प्रतिशत की अपेक्षा 50 प्रतिशत किराये में रियायत दी जानी चाहिए। सौभाग्यवश अपने खेल मंत्री महोदय भी यहीं बैठे हुए हैं। मैं यह बात उनकी जानकारी में भी लाना चाहता हूँ कि मैं उनसे अनुरोध करता हूँ। वह इस मामले के संबंध में रेल मंत्री महोदय को बतायें और यह देखें कि उन्होंने (रेल मंत्री) खिलाड़ियों को किराये में 50 प्रतिशत की रियायत दी हैं या नहीं।

श्री मुकुल वासनिक : .मैं निशिचित रूप से इस मामले को रेल मंत्री महोदय को बताऊंगा और मेरा विचार है कि वह इस पर सोच समझ कर राय देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : यहां तक कि अन्य लोग भी यह आवश्यक समझते हैं कि खिलाड़ियों को रियायत दी जानी चाहिए।

***श्री मोहन रावले :** महोदय, श्री सुरेश ने यह उल्लेख किया था कि उन भक्तों को जो अध्ययन जा रहे हैं, रियायत दी जानी चाहिए और मैं यह महसूस करता हूँ कि यह रियायत दी जानी चाहिए और इस मुद्दे पर मैं उनका समर्थन करता हूँ।

मुम्बई की आबादी में भारी वृद्धि हुई है। उपनगरीय रेलों में 60 लाख यात्री यात्रा करते हैं। हमें इस समस्या का समाधान ढूंढना है जब मैं लंदन गया था। मैंने देखा कि वहाँ समानातंर रेलवे ओवर हैड थे। यदि हम भी यहाँ वैसा करते हैं तो हमें कुछ स्थान मिल सकता है। भूमिगत रेलवे लाइन के लिए आपको स्थान देखना पड़ेगा। कलकत्ता में अभी भी कुछ स्थानों पर भूमिगत रेलवे पर कार्य चल रहा है। किंतु यदि आप समानातंर रेलवे को अपनाते हैं तो स्थान ऊपर उपलब्ध होगा और कार्य को भी तेज किया जा सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि क्षेत्रीय भाषाओं का सम्मान केवल महाराष्ट्र में ही नहीं किया जाये बल्कि सभी जगह किया जाये। इस सम्बंध में सरकार का भी एक परिपत्र है। पहले क्षेत्रीय भाषाएं आती हैं फिर हिन्दी और अंग्रेजी। लेकिन हम यह देखते हैं कि मराठी भाषा को महाराष्ट्र में भी उचित मान्यता नहीं दी गई है। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि आप इस पर गम्भीरता से विचार करे जिन उद्घोषकों को 8 घंटे तक कार्य करना पड़ता है उन्हें केवल 12 रुपये मजदूरी के रूप में दिये जाते हैं। तो उद्घोषणा क्यों करेंगे? यदि उन्हें इतनी कम मजदूरी मिलती हैं तो वे कैसे काम कर सकते हैं। रेलगाड़ियों के सम्बंध में सभी उद्घोषणाएं मराठी और हिन्दी और अंग्रेजी में की जायें। लेकिन यह मराठी में अवश्य की जाये। इसी प्रकार अन्य राज्यों में उद्घोषणा उनके राज्यों की क्षेत्रीय भाषा में की जानी चाहिए। रोजगार देते समय स्थानीय लोगों को वरीयता दी जानी चाहिए।

महोदय, यद्यपि मैं यहां एक संसद सदस्य के रूप में खड़ा हुआ हूँ मेरा जीवन मध्य रेलवे के खेल विभाग द्वारा ही बना है। और रेलवे का योगदान महत्वपूर्ण है। मैंने मुक्केबाजी और अन्य बहुत से खेल सीखे हैं। लेकिन सब खेलों की अवहेलना

*मूल रूप से मराठी में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

की जा रही है। कवड्डी और खो खो में अच्छे खिलाड़ी रहे हैं। रेलवे ने देश को अच्छे खिलाड़ी दिये हैं। इसलिए इन सभी खेलों को रेलवे को प्रोत्साहन देना चाहिए। भर्ती वंद कर दी गई है। यह शुरू की जानी चाहिए, पुलों को चौड़ा किया जाना तथा उनकी मरम्मत करना बहुत आवश्यक है। यदि मुम्बई में रेलवे लाइनों के ऊपर उपरिपुलों का निर्माण कराया जाता है तो रेलवे यातायात को कारगर रूप से नियंत्रित किया जा सकता हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से यह अनुरोध करता हूँ कि इनका निर्माण किया जाना चाहिए। मुम्बई के लिए एक अलग मंडल होना चाहिए। मैं यह अनुरोध करता हूं कि यह मंडल मुम्बई में शुरू किया जाना चाहिए।

रविवार को किराये में कुछ रियायत दी जानी चाहिए और एक प्रकार से निशुल्क सेवा शुरू की जानी चाहिए। यदि कोई व्यक्ति एक दिन के लिए पास खरीदता है, यह सभी स्थानों के लिए वैद्य होना चाहिए। इस प्रकार की प्रथा लंदन में हैं।

यदि इस प्रकार की कोई रियायत दी जाती है लोग इसका फायदा उठायेंगे। प्रथम श्रेणी के किराये को भी कम किया जाये क्योंकि प्राय प्रथम श्रेणी के डिब्बे खाली होते हैं। रविवार को कुछ रियायत दी चाहिए। रेलगाड़ियाँ समय सारिणी के अनुसार ही चलनी चाहिए। यदि रेलगाडियाँ समय सारणी के अनुसार नहीं चलती हैं तो हम जानते हैं क्या होता है। मैं यह भी अनुरोध करना चाहता हूँ कि रेलवे स्टेशनों पर सोडियम भाप लैम्प होने चाहिए। मैं माननीय मंत्री महोदय, और रेलवे वोर्ड के सभापति से अनुरोध करता हूँ कि वह उन्हें मुम्बई का दौरा करना चाहिए और वहाँ के विधायकों नगरसेवकों और यात्रियों की एसोसिएसनों के प्रतिनिधियों से मिलना चाहिए और उपनगरीय यातायात को कम करने के लिए कदम उठाने चाहिए।

मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या छोटी दुकानों (स्टालों) के देने के सम्बंध में मापदंड निर्धारित कर दिये गये हैं। कई स्थानो पर बहुत से स्टाल है कितनी दुकानें दी जानी चाहिए। और कितने लोगों को दी जानी चाहिए। और कितने लोगों को दी गई हैं ? क्या ये दुकानें स्थानीय लोगों को दी जाती हैं अथवा नहीं ? बाहर के लोगों को दुकानें दी गई हैं। इन दुकानों के इर्दगिर्द गंदा पानी भरा रहता है। इसके सम्बंध में आपको कार्यवाही करनी चाहिए दुकानदारों के लिए चिकित्सा जांच आवश्यक होनी चाहिए और यह जांच की जानी चाहिए।

महोदय, मैं आपको बहुत बहुत धन्यैवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए बहुत समय दिया।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपको बहुत बहुत धन्यवाद देना हूँ कि आपने रेल बजट के सम्बंध में वाद-विवाद पूरा करने में मुझे इतना अच्छा सहयोग दिया।

श्री मुकुल वासनिक : महोदय, मैं सभी सदस्यों तथा सरकार की ओर से आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने यह ध्यान रखने के लिए कष्ट उठाया तथा प्रयास किया कि जो सदस्य रेल बजट पर इस महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेना चाहते थे उन्हें बोलने के लिए समय दिया गया। यह दूसरी सबसे लम्बी पारी थी जिसे आपने निभाया है और हम आपके बहुत बहुत आभारी हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : रेल मंत्री महोदय, बैठक में उत्तर देंगे अब सभा गुरूवार दिनांक 4 मई 1995 को 11 बजे मध्याहनपूर्व पर पुनः समवेत होने तक के लिए स्थगित होती है।

2.29 म०पू०

तत्पश्चात लोक सभा मध्याहन पूर्व 11 बजे तक के लिए स्थगित हुई।