FOR REFERNCE ONLY.

त्रयोदश माला, खंड 39, अंक 3

मंगलवार, 3 फरवरी, 2004
14 माघ, 1925 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

चौदहवां सत्र (भाग-दो)

(तेरहवीं लोक सभा)

सत्यमेव जयते

Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'
Acc. No. 56
Dated 24/8/04

(खण्ड 39 में अंक 1 से 5 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

विषय-सूची

[त्रयोदश माला, खंड 39, चौदहवां सत्र (भाग-दो), 2004/1925 (शक)]

अंक 3, मंगलवार, 3 फरवरी, 2004/14 माघ, 1925 (शक)

विषय	कॉलम
निधन संबंधी उल्लेख	1-2
अध्यक्ष का विनिर्णय	
(एक) आज की कार्य-सूची में 'लेखानुदान' को अंतरिम बजट के रूप में मानना	2
और	
(दो) राष्ट्रपति के अभिभाषण के बिना वर्ष के प्रथम सत्र को 29 जनवरी, 2004 को बुलाने का औचित्य	3-35
अंतरिम बजट (सामान्य), 2004-2005	
श्री जसवंत सिंह	38-58
वित्त विधेयक, 2004	58
अनुपूरक अनुदानों की मांगे (सामान्य), 2003-2004	59
सभा पटल पर रखे गए पत्र	59-66
अध्यक्ष द्वारा घोषणा	
(एक) सदस्यों का ग्रुप फोटोग्राफ .	66
(दो) सभा का कार्य	78
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों संबंधी समिति	
उनतालीसवां प्रतिवेदन	67
विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण और वन संबंधी स्थायी समिति	
एक सौ उन्नीसवां से एक सौ चौबीसवां प्रतिवेदन	67
परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति	
चौहत्तरवां से सतहत्तरवां प्रतिवेदन .	68
नियम 377 के अधीन मामले	
(एक) बिहार में पिपर पाटी और जनरवा घाटों पर बूढ़ी गंडक नदी पर सड़क पुलों का निर्माण किए जाने की आवश्यकता	
डा. मदन प्रसाद जायसवाल	69

विषय		कॉलम
(दो)	गुजरात में राधानपुर में हाईपावर टी.वी. ट्रांसमिशन केन्द्र स्थापित किए जाने के लिए धनराशि जारी किए जाने की आवश्यकता	
	श्री हरिभाई चौधरी .	70
(तीन)	टैरिफ रेट कोटा में पामोलिन ऑयल को शामिल करने और इसके आयात की अनुमति के लिए गुजरात सरकार के प्रस्ताव को स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता	
	श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर	70
(चार)	पूर्वी दिल्ली में वजीराबाद में यमुना नदी पर नया पुल बनाने के लिए कार्यादेश दिए जाने की आवश्यकता	
	श्री लालबिहारी तिवारी	71
(पांच)	टाटानगर-बडबिल और टाटानगर-राऊरकेला मार्गों पर एमईएमयू रेल सेवाएं शुरू किए जाने की आवश्यकता	
	श्री लक्ष्मण गिलुवा .	71
(छह)	गुजरात में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 पर गंगधरा, वीरपार और उच्छल में रेल लाइन पर ओवर ब्रिज/अंडर ब्रिज का निर्माण किए जाने की आवश्यकता	
	श्री मानसिंह पटेल . .	72
(सात)	तमिलनाडु में शिवगंगा, पदुकोट्टई और रामनाड जिलों को सूखा प्रवण क्षेत्र कार्यक्रम के दायरे में लाए जाने की आवश्यकता	
	श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन	72
(आठ)	छत्तीसगढ़ में धान उत्पादकों के लिए लाभकारी मूल्य सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता	
	डा. चरण दास महंत	73
(नौ)	महाराष्ट्र में नागपुर स्थित हवाई अड्डे को मल्टी मॉडल इंटरनेशनल हब एयरपोर्ट के रूप में उन्नत किए जाने की मंजूरी दिए जाने की आवश्यकता	
	श्री विलास मुत्तेमवार	73
(दस)	पश्चिम बंगाल में स्वीकृत रेल परियोजनाओं पर कार्य शुरू किए जाने की आवश्यकता	
	श्री सुनील खां	74
(ग्यारह)	सिकन्दराबाद छावनी क्षेत्र में मौजूदा वाणिज्यिक और आवासीय भवनों को नियमित किए जाने की दृष्टि से 'फ्लोर स्पेस इंडेक्स' की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता	
	श्री राजैया मल्याला	74

विषय कॉलम

(बारह) बिडहर घाट में सरयू नदी पर पुल का निर्माण किए जाने और केन्द्रीय सड़क निधि योजना के अंतर्गत उत्तर प्रदेश में बिडहर-घनघटा-खलीलाबाद-करमैनी सड़क की मरम्मत और रख-रखाव किए जाने की आवश्यकता

श्री भालचन्द यादव 75

(तेरह) महाराष्ट्र में हिंगोली संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में जल संरक्षण के लिए टैंकों की उचित मरम्मत और रख-रखाव किए जाने की आवश्यकता

श्री शिवाजी माने. . 76

(चौदह) तमिलनाडु के इरोड जिले और अन्य भागों में नारियल की फसल को प्रभावित करने वाले 'स्पाइडरवर्म' रोग को नियंत्रित करने के लिए प्रभावी उपाय किए जाने की आवश्यकता

श्री डी. वेणुगोपाल . . 76

(पंद्रह) स्थानीय लोगों को पेयजल उपलब्ध कराने की दृष्टि से कोल्हापुर, महाराष्ट्र में पंचगंगा नदी को राष्ट्रीय नदी कार्य योजना में शामिल किए जाने की आवश्यकता

श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक . 77

सदस्यों द्वारा निवेदन

मीडिया में विज्ञापन देने के लिए सरकार द्वारा निधियों के कथित दुरुपयोग के बारे में . 91-95

अंतरिम बजट (रेल), 2004-2005—सामान्य चर्चा

लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2004-2005

अनुपूरक अनुदानों की मांगे (रेल), 2003-2004

और

अतिरिक्त अनुदान की मांग (रेल), 2001-2002

श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन 103

कटौती प्रस्ताव 111

श्री वी. धनंजय कुमार 112

श्री बसुदेव आचार्य . 112

श्री चन्द्रकांत खैरे 140

डा. वी. सरोजा . 146

विषय	कॉलम
प्रो. रासासिंह रावत	150
श्री बालकृष्ण चौहान	154
श्री प्रभुनाथ सिंह	156
श्री अधीर चौधरी	159
श्री निखिल कुमार चौधरी	162
श्री चन्द्रभूषण सिंह	165
श्री त्रिलोचन कानूनगो	168
डा. महेन्द्र सिंह पाल	170
डा. एम.वी.वी.एस. मूर्ति	170
श्री सुदीप बंद्योपाध्याय	173
डा. रघुवंश प्रसाद सिंह	175
श्री पी.एस. गढ़वी	178
श्री खगेन दास	179
श्री नवल किशोर राय	179
श्री प्रबोध पण्डा	182
सरदार सिमरनजीत सिंह मान	183
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय	185
श्री रामपाल सिंह	186
प्रो. ए.के. प्रेमाजम	187
श्री शंकर प्रसाद जायसवाल	187
श्री रमेश चेन्नितला	190
श्री के.एच. मुनियप्पा	191
श्री प्रवीण राष्ट्रपाल	193
श्री बिक्रम केशरी देव	193
श्री के. मलयसामी	194
श्री हरीभाऊ शंकर महाले	195
श्री माणिकराव होडल्या गावित	195
कुंवर अखिलेश सिंह	196
श्री विनय कुमार सोराके	197
डा. नीतिश सेन गुप्ता	198

विषय	कॉलम
श्री मंजय लाल	198
श्री लाल बिहारी तिवारी	199
श्री सालखन मुर्मू	200
श्रीमती रेनु कुमारी	201
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा	201
श्री श्रीचन्द कृपलानी	201
श्री पी.एच. पांडियन	202
श्री संतोष मोहन देव	203
श्री बीरसिंह महतो	203
श्री पुष्प जैन	203
श्री ब्रजमोहन राम	204
श्री नीतीश कुमार	206-220
विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक, 2004	
श्री नीतीश कुमार	221
खंड 2, 3 और 1	221
पारित करने के लिए प्रस्ताव	222
विनियोग (रेल) विधेयक, 2004	
श्री नीतीश कुमार	222
खंड 2, 3 और 1	223
पारित करने के लिए प्रस्ताव	224
विनियोग (रेल) संख्यांक-2, विधेयक, 2004	
श्री नीतीश कुमार	224
खंड 2, 3 और 1	225
पारित करने के लिए प्रस्ताव	226
कार्य मंत्रणा समिति	
साठवां प्रतिवेदन	227
ब्रिटिश कानून (निरसन) विधेयक, 2003—पारित	
विचार करने के लिए प्रस्ताव	227
श्री पी.सी. थामस	228
खंड 2, 3 और	228
पारित करने के लिए प्रस्ताव	228

लोक सभा

मंगलवार, 3 फरवरी, 2004/14 माघ, 1925 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[**अध्यक्ष महोदय** *पीठासीन हुए*]

....*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

निधन संबंधी उल्लेख

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों, मुझे सभा को अपने दो भूतपूर्व सहयोगियों डा. प्रभात कुमार मिश्र और श्री एम. अरुणाचलम के दुखद निधन की सूचना देनी है।

डा. प्रभात कुमार मिश्र मध्य प्रदेश में जांजगीर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से, जो अब छत्तीसगढ़ में है, वर्ष 1984 से 1989 तक आठवीं लोक सभा के सदस्य रहे।

व्यवसाय से एक चिकित्सक और कृषक, डा. मिश्र छात्र नागरिक समिति, मुंगेली, बिलासपुर; एवं जिला पुनर्गठन समिति, मुंगेली के अध्यक्ष रहे। वह मुगेली के सभी विद्यालयों के शोला विकास समिति तथा राज्य स्तर भूमि विकास समिति, भोपाल के सदस्य भी रहे। उन्होंने राज्य स्तर भूमि विकास बैंक, भोपाल तथा भूमि विकास बैंक, बिलासपुर के निदेशक के रूप में भी कार्य किया।

वह एक समर्पित कार्यकर्त्ता थे तथा भूदान समिति, मुंगेली के सदस्य रहे।

साम्प्रदायिक सौहार्द को बढ़ाने और गांवों में पेयजल सुविधाएं मुहैया कराने तथा निर्धनों को नि:शुल्क चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध कराने की दिशा में उन्होंने अथक कार्य किया। वह लोक कला एवं संस्कृति के संवर्धन तथा ''श्रमदान'' के माध्यम से गांवों का विकास किए जाने से भी सम्बद्ध रहे।

खेलों में रुचि रखने वाले डा. मिश्र ने गांव स्तर पर अनेक खेल प्रतियोगिताओं का आयोजना किया।

डा. मिश्र का निधन 11 जनवरी, 2004 को मुंगेली, बिलासपुर में 67 वर्ष की आयु में हुआ।

श्री एम. अरुणाचलम तमिलनाडु की तेनकासी संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से वर्ष 1977 से 1997 तक छठी लोक सभा से ग्यारहवीं लोक सभा के सदस्य रहे।

वह एक कुशल प्रशासक थे। वह सितम्बर, 1985 से दिसम्बर, 1989 तक; जून, 1991 से अप्रैल, 1996 तक और फिर जून, 1996 से मार्च, 1998 तक केन्द्रीय मंत्रिपरिषद में रहे। उन्होंने केन्द्रीय मंत्रिमंडल में महत्वपूर्ण पद संभाले।

श्री अरुणाचलम व्यवसाय से एक वकील और कृषक थे। उन्होंने अल्प आयु में ही राजनीति में प्रवेश किया। एक कर्मठ सामाजिक कार्यकर्त्ता के रूप में उन्होंने समाज के पददलित एवं कमजोर वर्गों के उत्थान हेतु अथक कार्य किए।

एक सक्रिय संसदविद् श्री अरुणाचलम ने अधीनस्थ विधान संबंधी संसदीय समिति और अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति कल्याण संबंधी समिति के सदस्य के रूप में भी कार्य किया। वर्ष 1990-91 के दौरान वह कृषि मंत्रालय की परामर्शदात्री समिति के सदस्य रहे।

श्री एम. अरुणाचलम का निधन 21 जनवरी, 2004 को चेन्नई में 60 वर्ष की आयु में हुआ।

हम अपने इन मित्रों के निधन पर गहरा शोक व्यक्त करते हैं तथा मैं अपनी ओर से एवं सभा की ओर से शोक संतप्त परिवारों को संवेदनाएं प्रेषित करता हूं।

अब सदस्यगण दिवंगत आत्माओं का सम्मान में थोड़ी देर मौन, खड़े रहेंगे।

पूर्वाह्न 11.04 बजे

(तत्पश्चात् सदस्यगण थोड़ी देर मौन खड़े रहे।)

पूर्वाह्न 11.05 बजे

[अनुवाद]

अध्यक्ष का विनिर्णय

(एक) आज की कार्य-सूची में 'लेखानुदान' को अंतरिम बजट के रूप में मानना

और

(दो) राष्ट्रपति के अभिभाषण के बिना वर्ष के प्रथम सत्र को 29 जनवरी, 2004 को बुलाने का औचित्य

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : महोदय, मैंने बहुत मतत्वपूर्ण मुद्दे के बारे में सूचना दी है। मैं इस मुद्दे को उठाने के लिए आपकी अनुमति चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय : आपके बोलने से पूर्व, मैं सभा को याद दिलाता हूं कि कार्य-मंत्रणा समिति में यह निर्णय लिया गया था कि हम 11 बजे बजट-प्रस्तुत किए जाने के बाद आज सभा की नियमित कार्यवाही शुरू करेंगे और बजट के बाद, हम 12 बजे ''शून्य काल'' शुरू करेंगे। मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि निस्संदेह उनके मुद्दे महत्वपूर्ण हैं और इसलिए, मैं निश्चित रूप से उनके मुद्दे पर चर्चा की अनुमति दूंगा, जो मुद्दे श्री दासमुंशी और श्री सोमनाथ चटर्जी ''शून्य काल'' के दौरान उठाना चाहते हैं, दोनों मुद्दों पर प्राथमिकता देकर ''शून्य काल'' में चर्चा शुरू की जा सकती है।

(व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज) : महोदय, मेरा मुद्दा बजट के बारे में ही है। इसे बजट के प्रस्तुतीकरण के बाद नहीं लिया जा सकता। यह सभा की प्रक्रिया से संबंधित संवैधानिक मामलों से संबंधित है ...*(व्यवधान)* यह ''शून्य काल'' का मुद्दा नहीं है। यह सभा की प्रक्रिया के बारे में है। मैं व्यवस्था का प्रश्न उठा रहा हूं...*(व्यवधान)* यहां, मैं स्थिति स्पष्ट करना चाहूंगा...*(व्यवधान)* मेरा मुद्दा ''शून्य काल'' का मुद्दा नहीं है। यह अंतरिम बजट के प्रस्तुति से जुड़ा है और पहले मेरे व्यवस्था के प्रश्न पर विचार कर उसे निपटाया जाए... *(व्यवधान)*

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, मैं इस सत्र की वैधता के बारे में बोल रहा हूं। मैं इस सत्र की वैधानिकता के प्रश्न को उठा रहा हूं जो अभी जारी है।

अध्यक्ष महोदय : श्री सोमनाथ चटर्जी, इस मुद्दे पर कुछ दिन पहले ही चर्चा हुई थी। जिस मुद्दे को आप अब उठाना चाहते हैं उसे सभा में पहले ही उठाया जा चुका है और मंत्री ने जवाब भी दे दिया था और जब एक बार इसे उठाया जा चुका है।

(व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, न्यायालय का निर्णय है जो इसे स्पष्ट करता है। यदि इसे रोका जाता है, तो कार्यवाही बेकार जाएगी ...*(व्यवधान)* कृपया मुझे बताने दें। मेरा प्रश्न इस सत्र की संवैधानिकता पर है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप जो प्रश्न उठाना चाहते हैं, मैं उसकी महत्ता से इन्कार नहीं करता। आज आप जो व्यवस्था का प्रश्न उठाना चाहते हैं, उसे मैंने भी पढ़ा है। लेकिन, एक बात है, हमने पहले ही निर्णय कर लिया है कि बजट पूर्वाह्न 11 बजे ही लिया जाएगा।

(व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : सम्पूर्ण प्रक्रिया गलत है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : यदि सरकार को कोई आपत्ति नहीं है, तो मैं उन्हें बोलने की अनुमति दे सकता हूं।

(व्यवधान)

श्री एस.एस. पलानीमनिक्कम, (तंजावूर) : महोदय, मैं एक बहुत ही महत्वपूर्ण मामला उठाना चाहता हूं...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको ''शून्य काल'' के दौरान अनुमति दूंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : व्यवस्था के प्रश्न पर चर्चा की आवश्यकता पड़ेगी और उसमें लंबा समय लगेगा। इसलिए, मैं आपको ''शून्य काल'' के दौरान अपनी बात रखने का पूरा-पूरा मौका दूंगा।

(व्यवधान)

श्री शिवराज वि. पाटील (लातूर) : नहीं, महोदय, मेरा प्रश्न स्वयं बजट के प्रस्तुतिकरण के बारे में है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठिए, आप संक्षेप में अपनी बात रख सकते हैं।

(व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, यह संसद है। कोई भी व्यक्ति संविधान का उल्लंघन, नियमों का और सभा की स्थपित परंपराओं का उल्लंघन नहीं कर सकता।

महोदय, आज की कार्य-सूची में इसका ''अंतरिक बजट'' के रूप में उल्लेख किया गया है। अब संविधान के अनुच्छेद 112 में यह स्पष्ट किया गया है कि तीन वित्तीय वक्तव्य हो सकते हैं। पहला, वार्षिक वक्तव्य, दूसरा लेखा अनुदान और तीसरा अनुपूरक मांग या अतिरिक्त अनुदान संबंधी मांगें। संविधान में ''अंतरिम बजट'' के बारे में कुछ नहीं कहा गया है...*(व्यवधान)*

डा. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली) : महोदय, इन चीजों पर पहले ही निर्णय ले लिया गया है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैंने उन्हें व्यवस्था के प्रश्न पर बोलने की अनुमति दे दी है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : नियम 204 में ''बजट की प्रस्तुति के बारे में स्पष्ट रूप से उल्लेख है। हम जानते हैं कि आज बजट नहीं प्रस्तुत किया जाना है। नियम 213 में कहा गया है कि बजट की प्रस्तुति दो भाग में हो सकती है, नामतः भाग I और भाग II। नियम 214 में लेखानुदान के बारे में उल्लेख है। हम सभी जानते हैं कि लेखा अनुदान क्या है। हमें कोई पढ़ा या उपदेश नहीं दे सकता। आज की कार्यसूची के ''अंतरिम बजट'' का उल्लेख किया गया है। कौल और शकधर द्वारा संकलित संसदीय पद्धति और प्रक्रिया में कहा गया है कि, लेखा अनुदान के अंतर्गत, अपवाद-स्वरूप परिस्थितियों के अलावा, भारत की संचित निधि से प्रभार लगाए जाने के लिए किसी भी नई सेवाओं को शामिल नहीं किया जा सकता।

अध्यक्ष महोदय, मेरे द्वारा उद्धृत नियमों के अलावा, मैं कौल और शकधर द्वारा लिखित संसदीय पद्धति और प्रक्रिया के पृष्ठ का उल्लेख करूंगा। उसमें स्पष्ट रूप से कहा गया है कि लेखा अनुदान क्या है।

पृष्ठ 720 में कहा गया है :

''लेखानुदान का उद्देश्य यह है कि अंतिम अनुदानों के स्वीकृत किए जाने तक सरकार का कार्य चलता रहे, इसलिए सामान्यतया इसका उपयोग ''नई सेवाओं'' के लिए संसद का अनुमोदन प्राप्त करने के उद्देश्य से नहीं किया जा सकता।''

अंत में इसमें कहा गया है कि ''नई सेवाओं'' के लिए भी भारत की आकस्मिक निधि से उस समय भी धनराशि दी जा सकती है जब लोक सभा का सत्र चल रहा हो।

इसमें कहा गया है :

''यह निर्णय करना सरकार का काम है कि किन मामलों में लोक सभा के सत्र के दौरान ''नई सेवाओं'' पर व्यय हेतु आकस्मिक निधि से अग्रिम धनराशि लेना आवश्यक होगा। जहां तक संभव है ऐसी धनराशि निकालने से पूर्व संबंधित मंत्रालय धनराशि और जिस योजना के लिए धनराशि की आवश्यकता है, का विवरण देते हुए सभा पटल पर विवरण दे सकती है। आकस्मिक मामलों में, तथापि......''

अब नियमानुसार आपको यह न्यायोचित करना है कि अब कौन सी आकस्मिकता है। क्या कोई विदेशी आक्रमण है? क्या देश किसी गम्भीर प्राकृतिक आपदा का सामना कर रहा है? क्या देश के समक्ष सूखे की स्थिति है अथवा क्या सूखे की स्थिति दो माह तक जारी रहेगी? अब क्या आकस्मिकता है?

अध्यक्ष महोदय, इतना ही नहीं, नियमानुसार स्थायी समितियों का एक कर्तव्य, जो आपने बनायी है, बजट की जांच करना है। यहां मैं लोक सभा में प्रक्रिया नियम और कार्यवाही संचालन का उद्धरण देता हूं।

पैरा 124 में नियम 331छ में यह कहा गया है :

''समितियां पूर्वोत्तर अवधि के दौरान संबंधित मंत्रालयों की अनुदानों मांगों पर विचार करेंगी।''

यदि अन्तरिम बजट में किसी मंत्रालय के शीघ्र के संबंध में किसी अतिरिक्त मद को शामिल किया जाता है अथवा उसे हटाया जाता है जिस पर पूर्व बजट में पहले ही मतदान किया गया है तो इसे पुनः स्थायी समिति के पास जांच के लिए भेजा जाना चाहिए और स्थायी समिति को सभा में रिपोर्ट देनी चाहिए।

यदि सभा 5 तारीख को स्थगित हो जाती है और सत्र समाप्त हो जाता है तो स्थायी समितियों को बजट पर चर्चा करने का अवसर कैसे मिलेगा। इसके अतिरिक्त लोक सभा में प्रक्रिया और कार्यवाही संचालन नियमों में पृष्ठ 82 नियम 219 में इस प्रकार कहा गया है ...*(व्यवधान)*

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : आप कैसे जानते हैं कि अंतरिम बजट में क्या है?...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : मैं नियमों के विषय की बात कर रहा हूं...*(व्यवधान)*

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : वह कैसे जानते हैं कि बजट में क्या है?...*(व्यवधान)* यदि बजट में कुछ है तो आप इसे उठा सकते हैं...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : आप पहले ही प्रेस में यह कह चुके हैं...*(व्यवधान)*

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : आप इसे कैसे जानते हैं? तब आप किसी चीज का पूर्वानुमान कर रहे हैं। आप कैसे जानते हैं कि बजट में क्या है?...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : अध्यक्ष महोदय, नियम 2ख में वित्त विधेयक के बारे में आपने कहा है :

> ''सभा में वित्त विधेयक के पुरस्थापित होने के पश्चात् किसी समय अध्यक्ष विधेयक के पारित करने में अन्तर्ग्रस्त सभी अथवा किसी चरण के पूरा होने के लिए संयुक्त रूप से अथवा अलग-अलग एक दिन अथवा अनेक दिन आबंटित कर सकता है।''

आपको वित्त विधेयक पर चर्चा करने के लिए तारीख निर्धारित करनी है। अध्यक्ष महोदय, यदि मैं गलत नहीं हूं, तो कार्य सलाहकार समिति ने दो स्लॉट का समय निर्धारित किया है एक स्लॉट तो रेलवे के संबंध में अनुदान मांगों पर चर्चा करने के लिए है। रेलवे के मामले में यह अन्तरिम बजट नहीं था। किन्तु सामान्य बजट के मामले में आपने इसे अंतरिम बजट माना है। अन्तरिम शब्द न तो संविधान अथवा नियम पुस्तक में नहीं है।

स्थापित संवैधानिक प्रक्रियाओं के अनुसार तीन विवरण ही दिए जा सकते हैं। पहला तो राष्ट्रपति के निदेश पर बजट है जिससे आप चतुराई से बच गए हैं। श्री सोमनाथ चटर्जी इस पर बात करेंगे। दूसरा लेखानुदान है। आप यह नहीं कह रहे हैं कि यह लेखानदान है क्योंकि आप सावधान हैं कि लेखानुदान में नई सेवाएं शामिल नहीं की जा सकती जब तक कुछ आपवादिक और आकस्मिक स्थितियां न हो। आप संकट-काल की इस बात को छोड़कर व्यख्या नहीं कर सकते कि आपको चुनाव कराने हैं और मत प्राप्त करने हैं। यही आपकी 'संकट-काल' की व्यख्या है...*(व्यवधान)*

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हरिन पाठक) : आप उससे आशंकित हैं...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : हम आशंकित नहीं हैं। हम बहुत प्रसन्न हैं। हमें आपसे जल्दी निजात मिल जाएगी।...*(व्यवधान)* अब आपने दो दिन आबंटित किए हैं। अन्तिम दिन अन्य कार्य के लिए हैं। इसलिए सभा कैसे कटौती प्रस्तावों समेत वित्त विधयेक पर खंड-वार चर्चा करेंगी। हमने इस पर इसी प्रकार विचार किया है। यदि सभा कुछ और दिन बैठकर इस पर गहराई से विचार करे तो आसमान नहीं टूट पड़ेगा।

सरकार ने पूरी संसद को सवारी समझ लिया है कि जो कुछ सरकार करे हम उसका समर्थन करेंगे; जब भी सरकार अपने ढंग से सभा में कुछ करे हम उसका समर्थन करेंगे...*(व्यवधान)* यह ठीक नहीं है।

महोदय, आप सभा की ही अध्यक्षता नहीं कर रहे हैं बल्कि आप संसद में भारतीय गणतंत्र की अध्यक्षता कर रहे हैं। इसी से उनके व्यवहार और करनी का पता चलता है।

माननीय सदस्य ने मुझसे पूछा : ''बजट में क्या आ रहा है आप कैसे जानते हैं?'' उन्होंने कहा कि यद्यपि मंत्रालय संसद का सम्मान करता है मंत्रालय संसद का सत्र बुलाने से दस दिन पूर्व मीडिया के पास जाए बिना सभा के पटल पर सभी रिआयतों की घोषणा करता है। इसीलिए मैं इसका विरोध करता हूं। ''अन्तरिम बजट'' शब्द अनुचित हैं। यह संविधान और नियम प्रस्ताव के अनुकूल नहीं है। यदि यह अन्तरिम बजट है जिसमें सभी नई सेवाएं शामिल हैं; सभी अनुदान मांगें, जैसाकि संबंधित मांग में शामिल हैं। उचित जांच के लिए स्थायी समिति के पास भेजी जानी चाहिए। अथवा वे 'अन्तरिम बजट' अभिव्यक्ति का उपयोग कर भारतीय गणतंत्र के राष्ट्रपति के प्राधिकार का अपमान कर रहे हैं। मंत्री जी, आप संविधान से कतरा रहे हैं; आप संविधान के उपबंधों की जानबूझकर अवहेलना कर रहे हैं। इसलिए मैं इस मामले में आपका विनिर्णय चाहता हूं...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : महोदय, मैं व्यवस्था का प्रश्न उठाना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय : क्या आपका भी यही व्यवस्था का प्रश्न है।

श्री शिवराज वि. पाटील : मेरा अलग मुद्दा है...*(व्यवधान)*

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय (कलकत्ता उत्तर पश्चिम) : महोदय, मैं एक बात का उल्लेख करना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय : आप किस बात का उल्लेख करना चाहते हैं? उनका व्यवस्था का प्रश्न हमारे सामने है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : मैं एक मिनट ही बोलूंगा। मैं श्री दासमुंशी से स्पष्टीकरण चाहता हूं। उन्होंने कहा कि विशेष शक ''अन्तरिम बजट'' संविधान में नहीं है। बात यह है कि 'बजट' शब्द ही संविधान में कहीं नहीं है। यह भी स्पष्ट किया जाए कि ''बजट'' शब्द संविधान में है...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : आपने नियम पुस्तक नहीं पढ़ी है ...*(व्यवधान)*

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : यह उल्लेख है कि लेखा विवरण रखा जाएगा। इसलिए ''बजट'' शब्द संविधान में भी नहीं है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : संविधान में वार्षिक वित्तीय विवरण की बात कही गई है; नियम पुस्तक में कहा गया है, यह ''बजट'' है। अन्तरिम बजट जैसे कोई शब्द नहीं हैं।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : अब यह यह बात उनके लिए स्पष्ट हो गई है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : जैसा मैंने पहले कहा, 'बजट' शब्द संविधान में कही नहीं है। इसमें लेखा विवरण कहा गया है। संविधान में इन्हीं विशिष्ट शब्दों का प्रयोग हुआ है...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : मैं यहां एक बात और कहना चाहता हूं। संविधान में वार्षिक वित्तीय विवरण, लेखानुदान और अनुपूरक मांगों की बात कही गई हैं। मंत्री जी, मैं आपकी तरह वकील नहीं हूं किन्तु मैंने कानून सीखा है। कानून संविधान से लिया गया है। संसद का कानून नियम पुस्तक है। यह संविधान से लिया गया है। कृपया नियम पुस्तक में उल्लखित वह शब्द 'बजट' पढ़ें। कृपया इसे आंख मूंदकर न देखें। आप ऐसे ही न्यायालय और संसद को गुमराह करते हैं ...*(व्यवधान)*

श्री सोमनाथ चटर्जी : अध्यक्ष महोदय, मैं इन क्रियाविधियों की संवैधानिक वैधताओं के बारे में बुनियादी और मौलिक प्रश्न उठाना चाहता हूं।

[हिन्दी]

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : कितनी देर रोकेंगे, क्या इस तरह बजट पेश होने से रुक जाएगा...*(व्यवधान)*

श्री हरिन पाठक : बजट से इनको तकलीफ है...*(व्यवधान)* ये लोग पब्लिक में नहीं जा पाएंगे। इनके पचास सदस्य भी चुनकर यहां नहीं आएंगे इसलिए इन्हें तकलीफ हो रही है।...*(व्यवधान)*

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : महोदय, प्वाइंट आफ आर्डर का भी समय तय कर दें।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी : आप पहले ही ठीक लग रहे हैं। आप परेशान क्यों हैं?...*(व्यवधान)*

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : आप रूढ़िवादी नहीं हैं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं निश्चित रूप से इससे सहमत हूं।

[हिन्दी]

आप लोग हल्ला क्यों करते हैं।...*(व्यवधान)* उनको बोलिए, नामिनेशन मिलेगा। अब आप बैठ जाएं।

[अनुवाद]

मैं निर्धारित समय से पहले सभा भंग करने की सिफारिश करने हेतु माननीय प्रधान मंत्री के असंदिग्ध प्राधिकार पर कभी प्रश्न नहीं कर रहा हूं। जैसा हमें समाचार-पत्रों से पता चला है वह पहले ही इस मामले में राष्ट्रपति से मिले चुके हैं क्योंकि विपक्ष कभी विश्वास में नहीं लिया जाता है।

दूसरे, हम चुनाव से भयभीत नहीं हैं। चुनाव आने दीजिए। मुझे मत प्राप्त करने के उद्देश्य से समाचार-पत्रों में विज्ञापन करने हेतु नहीं जाना है।

एक विशिष्ट प्रावधान है। मैं भारत के संविधान को पढ़ रहा हूं। कृपया उन्हें इस प्रस्ताव का महत्व बताइए। इसमें कहा गया है :-

> ''लोक सभा के प्रत्येक आम चुनाव के पश्चात् प्रथम सत्र आरम्भ होने पर यदि प्रत्येक वर्ष के प्रथम सत्र के आरम्भ होने पर राष्ट्रपति संसद के दोनों सदनों को संबोधित करेंगे...''

महोदय, क्या आप इस ओर ध्यान देंगे?

अध्यक्ष महोदय : मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कर रहा हूं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : कृपया उनसे शांतिपूर्वक सुनने के लिए कहें क्योंकि मैं मानता हूं कि वे शीघ्र चिल्लाने लगेंगे और वे हमें कुछ नहीं करने देंगे। कृपया इस ओर ध्यान दें। आप इस मामले में शामिल रहे हैं। मेरे अनुसार इस सभा के पीठासीन अधिकारी ने कतिपय निर्णय लिया है, – मैं पूरी विनम्रता और सम्मान के साथ यह कह रहा हूं कि – यह भारतीय संविधान के स्पष्टतम प्रावधानों के विपरीत है। कृपया इसे पढ़ें। कृपया इस पृष्ठ को देखें ...*(व्यवधान)*

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : अध्यक्ष महोदय पर आरोप न लगाएं।

श्री चन्द्रशेखर (बलिया, उ.प्र.) : उन्होंने किसी बात का उल्लेख नहीं किया है...*(व्यवधान)*

श्री सोमनाथ चटर्जी : कृपा भारतीय संविधान के अनुच्छेद 87 का देखें। इसके अनुसार :

''लोक सभा के प्रत्येक आम चुनाव के प्रथम सत्र के आरम्भ होने''

यह अब लागू नहीं होता,

''और प्रत्येक वर्ष के प्रथम सत्र के आरम्भ होने पर; राष्ट्रपति संसद के दोनों सदनों को संबोधित करेंगे और संसद को बुलाने के कारणों की सूचना देंगे।''

प्रश्न बहुत सीधा सा है। क्या यह इस वर्ष का प्रथम सत्र है? ...*(व्यवधान)* यह आपकी एस्ट्रोलॉजी है। यह कुछ और है।

[हिन्दी]

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी) : यह फॉरमल एजूकेशन है जो मैं आपको देना चाहता हूं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं जानता हूं कि मैंने आपको परेशान किया है। यह समन हमें इस बार महासचिव से प्राप्त हुआ है। इसके अनुसार :

''मुझे लोक सभा में प्रक्रिया और कार्य-संचालन नियमों के नियम 15 के अन्तर्गत यह सूचित करना है कि, अध्यक्ष ने यह निर्देश दिया है कि लोक सभा, जिसे 23 दिसम्बर, 2003 को अनिश्चितकाल के लिए, स्थगित कर दिया गया था की बैठक बृहस्पतिवार दिनांक 29 जनवरी, 2004 को नयी दिल्ली में होगी''। इसलिए, यह स्पष्टतय वक्तव्य है। यह सच है कि इसे गत वर्ष 23 दिसम्बर को अनिश्चतकाल के लिए स्थगित कर दिया गया था। सामान्य रूप से और निश्चित रूप से यदि ऐसा वर्ष के बीच में किया जाता तो इसके बारे में कोई प्रश्न नहीं होता। यदि इसे शीत सत्र अथवा मानसून सत्र के दोरान स्थगित किया जाता, तो कोई प्रश्न नहीं करता। प्रश्न यही है। संविधान यह प्रावधान क्यों करता है कि राष्ट्रपति प्रथम सत्र से पहले, सभा को अवश्य संबोधित करे? ''प्रथम सत्र'' से क्या तात्पर्य है? प्रथम सत्र का अर्थ समय के अनुसार प्रथम होगा। इससे सम्मानीय साथी माननीय वित्त मंत्री जी को कुछ मनोरंजक लग रहा है और वह जल्दी ही गुस्सा करने वाले हैं। क्या मैं इसे इस सरकार के धर्मग्रंथ से उद्धृत कर सकता हूं? यह ब्लैक्स लॉ डिक्शनरी नामक एक अमरीकी प्रकाशन है...*(व्यवधान)*

डा. मुरली मनोहर जोशी : दास कैपीटल के बाद, अब आप इसका उल्लेख कर रहे हैं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं इस भीड़ के समक्ष क्या कर सकता हूं?...*(व्यवधान)*

डा. मुरली मनोहर जोशी : कृपया आप अपनी बाईबल और कुरान से ही उद्धृत करें। इससे उद्धृत न करें।

श्री सोमनाथ चटर्जी : मैं कुरान पढ़ूंगा।

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : नेताओं की बैठक में क्या हुआ? आपने वहां इस पर आपत्ति क्यों की?

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण, कृपया अपनी सीट पर बैठ जाएं।

[हिन्दी]

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : बिजनैस एडवाइजरी कमेटी में, लीडर्स मीटिंग में सब पाइंट जब तय हो चुके हैं तब आप यहां क्या कह रहे हैं। वहां 11 बजे का समय बजट के लिए तय हो गया था।

[अनुवाद]

अब सभा का समय बर्बाद करने का कोई तात्पर्य नहीं है।

[हिन्दी]

जब 11 बजे का समय तय हो गया, तब आप यहां और क्या कहना चाहते हैं।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी : विधि मंत्री जी, कृपया अब मुझे अपनी बात कहने दें।

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : आपके नेता वहां क्या कर रहे थे? क्या आपके नेता ने वहां स्वीकार किया?

[हिन्दी]

जब मीटिंग में 11 बजे का समय बजट के लिए तय हो गया, तब आप यहां और क्या कहना चाहते हैं।

श्री प्रकाश परांजपे (ठाणे) : अगर एडवाइजरी कमेटी में तय हुई बात नहीं मानते हो तो एडवाइजरी कमेटी को एबोलिश करो।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी : संभवत: आपने उन्हें गलत सलाह दी है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैंने संक्षेप में माननीय सदस्यों से अनुरोध किया है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : "प्रथम सत्र" शब्दो का क्या अर्थ है? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय, हम भारत के संविधान पर चर्चा कर रहें हैं, कार्य-मंत्रणा समिति पर नहीं, जो कि किसी अन्य निर्णय से ज्यादा मौलिक है। इस देश में कोई भी भारतीय संविधान की अवहेलना नहीं कर सकता। मुझे यह नहीं कहना था, परन्तु इस तरह के व्यवधानों की वजह से कहना पड़ा। कोई भी ऐसा नहीं कर सकता।

महोदय, "प्रथम सत्र" शब्दों का क्या अर्थ है? यह सर्वज्ञात है। कम से कम हमारे सम्मानित विधि मंत्री यह जानते होंगे और वह इसका अनुपालन करते रहें हैं।...*(व्यवधान)*

श्री खारबेल स्वाइं (बालासोर) : अध्यक्ष महोदय, वह कार्य-मंत्रणा समिति में निर्णित किसी भी बात का अनुपालन नहीं करेंगे। यह क्या है?...*(व्यवधान)*

श्री एन.एन. कृष्णदास (पालघाट) : अध्यक्ष महोदय, यहां क्या हो रहा है? आपने श्री सोमनाथ चटर्जी को बोलने की अनुमति दी है। वह इसपर आपत्ति क्यों कर रहे हैं?...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय सदस्यों से श्री सोमनाथ चटर्जी के व्यवस्था के प्रश्न को सुनने का अनुरोध करता हूं। व्यवस्था का प्रश्न सभा में अनुपालन की जाने वाली प्रक्रिया के संबंध में है। मैं यहां जवाब देने के लिए तैयार हूं और मैं इस मुद्दे पर विनिर्णय देने के लिए तैयार हूं। अन्य सदस्य उन्हें परेशान न करें। मैंने दोनों ही सदस्यों से संक्षेप में आपकी बात कहने के लिए अनुरोध किया है। श्री प्रियरंजन दासमुंशी ने इसका अनुपालन किया और वह बहुत संक्षेप में बोले हैं। मैं श्री सोमनाथ चटर्जी से भी संक्षेप में बोलने और अपनी बात शीघ्र समाप्त करने का अनुरोध करता हूं। मैं माननीय सदस्यों से उनको बाधा न पहुंचाने का अनुरोध करता हूं क्योंकि हमें यथाशीघ्र अन्य महत्वपूर्ण कार्यों को भी लेना है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, मेरा जोर समय पर नहीं हमेशा जोर मुद्दे पर है।

अध्यक्ष महोदय : जी, हां।

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, मैं एक मान्यताप्राप्त विधि शब्दकोश को पढ़ रहा था, जिसके अनुसार : "एक सत्र में वह इसके प्रथम समवेत से लेकर इसके सत्रावसान अथवा अनिश्चितकाल के लिए स्थगित होने तक का पूरा समय निहित होता है।" यह बहुत ही स्पष्ट है। किसी सत्र को सत्रावसान अथवा अनिश्चितकालीन स्थगन के द्वारा समाप्त किया जा सकता है, जैसा कि इस प्राधिकारी ने कहा है। किसी एक सत्र और अगले सत्र के बीच अनुच्छेद 85 में छह माह के अंतराल का प्रावधान है। अन्यथा, यह कहना संभव नहीं है कि उसे अनिश्चित काल के लिए स्थगित रखा गया था, और इसलिए हम समय को बढ़ा सकते हैं। सामान्यत:, जैसाकि मैंने कहा, नियम 50 के अंतर्गत, यदि कोई संवैधानिक रोक अथवा संवैधानिक आवश्यकता नहीं है, तो, निश्चित रूप से अध्यक्ष यदि यह कोई दूसरा सत्र था, तो नोटिस जारी करके इसकी बुला सकता है।

महोदय, अब मेरा इस समय यह कहना है कि, यह इस वर्ष का प्रथम सत्र है क्योंकि पिछले सत्र को अनिश्चितकाल के स्थगित किया गया था। वह सत्र समाप्त हो गया। इसलिए, यह इस वर्ष का

[श्री सोमनाथ चटर्जी]

प्रथम सत्र है। नए वर्ष में प्रथम सत्र को जारी रखने की कोई संकल्पना नहीं है। आप यह नहीं कह सकते हैं कि मैं इसे यह कहकर खंडित कर रहा हूं कि मैने इसे अनिश्चितकाल के लिए स्थगित किया है।

अब इस समय यह एक नया सत्र है और पहला सत्र है। प्रयुक्त शब्द 'नया सत्र' नहीं है। संविधान निर्माताओं ने ऐसा नहीं कहा है कि माननीय राष्ट्रपति जी का अभिभाषण सिर्फ 'नए सत्र' के दोरान ही हो सकता है। महत्वपूर्ण शब्द 'पहला सत्र' हैं।

अब इस अनुच्छेद के उल्लंघन की स्थिति में क्या प्रभाव पड़ता है। यह मामला अनिर्णीत विषय नहीं है। वर्ष 1966 में कलकत्ता उच्च न्यायालय ने अपने फैसले के माध्यम से यह निर्णय लिया गया है कि यदि इस नियम का उल्लंघन होता है तो पूरी कार्यवाही असंवैधानिक होगी तथा कौल और शकधर की पुस्तक 'संसद के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियम, इस बात की पुष्टि करते हैं। उन्होंने निर्णय पर पहुंचने के लिए कौल और शकधर की इस पुस्तक को प्रामाणिक माना है कि राष्ट्रपति के अभिभाषण के बगैर यह सत्र गैर-कानूनी और असंवैधानिक होगा। कौल और शकधर की पुस्तक संसद के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन नियम के पृष्ठ सं. 167 में राज्य विधानमंडल के इस मामले का संदर्भ दिया हुआ है। इस प्रकार वहां उल्लिखित अनुच्छेद अनुच्छेद 176 है तथा यहां प्रासंगिक अनुच्छेद अनुच्छेद 87 है। यह कहा गया है कि यदि कोई विधानमंडल अनुच्छेद 176 के तहत जब कभी अपेक्षित हों राज्यपाल के अभिभाषण के अनिवार्य प्रावधान के बगैर बैठक होती हैं तथा विधायी कार्य सम्पन्न करती है तो इसकी कार्यवाहियां अवैध होंगी तथा न्यायालय में इसके बारे में प्रश्न उठाया जा सकता है और यही हुआ था। कलकत्ता उच्च न्यायालय के समक्ष एक मामला था कि क्या पश्चिम बंगाल के राज्यपाल ने पहले सत्र को सम्बोधित किया था अथवा नहीं।

यह निर्णय दिया गया कि वस्तुत: उन्होंने संबोधित किया था। परन्तु इस फैसले को स्पष्ट रूप से अनिवार्य प्रावधानों का अनुपालन नहीं किए जाने के बारे में ही सीमित रखा गया। यह शब्द है: 'सम्बोधिक करेगा और न ही कर सकेगा'। यह किसी विशेष उच्चाधिकारी के निर्णय पर निर्भर नहीं करेगा चाहे वह कितने भी बड़े पद पर क्यों न हो। इसलिए, इसके अनुसार :

''यदि यह तथ्य स्थापित हो जाता है कि राष्ट्रपति ने संबोधित नहीं किया अथवा राज्यपाल ने संबोधित नहीं किया, यद्यपि उसे ऐसा करना अपेक्षित था, तो पूरी कार्यवाही असंवैधानिक और अवैध होगी।''

मेरा यही निवेदन है। यह सत्र पहला सत्र है क्योंकि यह पिछले सत्र को अनिश्चितकाल तक स्थगित करने के बाद बुलाया गया है। यह कोई लम्बित सत्र नहीं है। नए वर्ष में लम्बित सत्र होने का कोई प्रश्न नहीं उठता।

भाषा का प्रश्न नहीं है। यह नया सत्र नहीं है। ऐसा नहीं कहा जा सकता कि पूर्व सत्र समाप्त नहीं हुआ है। इसलिए, यह नया सत्र नहीं है।

यह प्रथम सत्र का प्रश्न है। इसलिए, मेरा यह कहना है। प्रथम सत्र के रूप में, जो यहां भारत के राष्ट्रपति के अभिभाषण के बिना आरंभ होना निश्चित हुआ है, और संविधान इसे वर्ष के आरंभ में चाहता है, राष्ट्रपति को संसद के माध्यम से देश को सरकार की नीतियों और कार्यक्रम की जानकारी अवश्य करानी चाहिए। उन्होंने ऐसा नहीं किया है। इसलिए, यह भारत के संविधान का सबसे घोर उल्लंघन है। जो बैठक चल रही है वह पूरी तरह से असंवैधानिक है। इसलिए मैं बजट की बात नहीं कर रहा हूं। लोग जानते हैं कि बजट में क्या है। 40,000 रुपये की अल्पराशि बांट दी जायेगी। वास्तव में ऐसा नहीं किया गया है लेकिन इसे बांटने का वचन दिया गया था। अंतत: कुछ भी नहीं होगा क्योंकि वे इसे कार्यान्वित करने के समय वहां मौजूद नहीं होंगे।

अध्यक्ष महोदय, संविधान का यह अपमान तत्काल रोका जाए। मेरी यही मांग है।

श्री शिवराज वि. पाटील : महोदय, मैं बहुत संक्षेप में बात करूंगा। जो भी श्री सोमनाथ चटर्जी ने कहा है मैं उसका समर्थन करता हूं। अनुच्छेद 87 में, सबसे महत्वपूर्ण शब्द ''होगा'' और ''पहला सत्र'' है। यदि मुझे अनुमति दी गयी तो मैं इसे दोबारा पढ़ूंगा।

''लोक सभा में प्रत्येक आम चुनाव से पहले के प्रथम सत्र आरंभ होने पर, प्रत्येक वर्ष के प्रथम सत्र के आरंभ होने पर, राष्ट्रपति अभिभाषण देंगे....''

अब यह इस वर्ष का प्रथम सत्र है...*(व्यवधान)* मैंने संसदीय कार्य मंत्री को यह बताया था कि उनकी भाषा प्रवाह से इसमें शामिल कानून का तर्क और तकनीकी बातें समाप्त नहीं हो जाएंगी। महोदय, आप इसके साक्षी हैं।

यह 'प्रत्येक वर्ष का प्रथम सत्र' की बात करता है। क्या यह इस वर्ष का प्रथम सत्र नहीं है?...*(व्यवधान)* श्री सोमनाथ चटर्जी ने

बिल्कुल ठीक तरह से स्पष्ट किया है कि अनिश्चितकाल के लिए स्थगित किया गया सत्र भी इस वर्ष का प्रथम सत्र है। यदि यह वर्ष का प्रथम सत्र है तो अनुच्छेद 87 सरकार के लिए यह अनिवार्य करता है कि भारत का राष्ट्रपति उस सत्र में अपना अभिभाषण देंगे। भारत के राष्ट्रपति ने इस सत्र में अपना भाषण नहीं दिया। महोदय, यह सत्र प्रथम सत्र है।

इसके अतिरिक्त, सरकार ने संसद के साथ क्या चालाकी की है? मैं कौल और शकधर की 'संसद की प्रक्रिया तथा कार्य संचालन' पुस्तक के पृष्ठ 167 से पढ़ना चाहूंगा। इसके अनुसार :

> ''राष्ट्रपति सभा का सत्रावसान करने के अधिकार का उपयोग प्रधानमंत्री की सलाह पर करेंगे।''

राष्ट्रपति को सभा का सत्रावसान प्रधानमंत्री की सलाह पर करना पड़ता है। कार्यपालिका ही पत्र को अध्यक्ष के पास भेजती है। अध्यक्ष पत्र को राष्ट्रपति के पास भेजता है। मैं यह अवश्य कहूंगा कि अध्यक्ष की इसमें बहुत कम भूमिका होती है। सबसे महत्वपूर्ण भूमिका कार्यपालिका निभाती है। सत्रावसान के लिए पत्र प्रधानमंत्री ही राष्ट्रपति को भेजता है। प्रधानमंत्री ने राष्ट्रपति को पत्र क्यों नहीं भेजा? संसदीय कार्य मंत्री ने स्वयं इस सभा में बताया कि उन्होंने चुनाव कराने का निर्णय ले लिया था। इसी कारण उन्होंने राष्ट्रपति को पत्र नहीं लिखा।

यह स्वीकारोक्ति है। सभा में यह बात स्वीकार की गयी है।

अब, यदि वे चुनाव कराने का निर्णय ले रहे थे, तो वे इस सभा सत्रावसान कर सकते थे। इस सभा में राष्ट्रपति अपना भाषण दे सकते थे और राष्ट्रपति के अभिभाषण के पश्चात्, इस सभा में राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा की जा सकती थी। राष्ट्रपति का अभिभाषण लोगों और सदस्यों को इनके कार्यों से अवगत करा देता और हम उनकी आलोचना कर सकते थे। विपक्ष में बैठे सदस्यों को यह अवसर प्रदान नहीं किया गया। क्या यह विधि का छद्म प्रयोग नहीं है।

संवैधानिक विधि यह प्रावधान करती है कि प्रथम सत्र में राष्ट्रपति दोनों सदनों के समक्ष अभिभाषण देंगे। राष्ट्रपति के अभिभाषण से बचने के लिए, प्रधानमंत्री अथवा कार्यपालिका का प्रधान, राष्ट्रपति को पत्र नहीं लिख रहा है। स्पष्ट रूप से इस विधि का उपयोग विधि को विफल करने के लिए किया गया है। विधि बिल्कुल स्पष्ट है। इसके अनुसार प्रथम सत्र, वह सत्र नहीं जो सत्रावसान के पश्चात् किया जाता है। शब्दकोश और न्यायालय भी प्रथम सत्र को प्रथम सत्र कहेगा। यह पहला सत्र इसलिए है क्योंकि यह लगातार जारी रहा, क्योंकि इसे अनिश्चित-काल के लिए स्थगित किया गया था और इसका सत्रावसान नहीं किया गया था इस बात से इसकी इस वर्ष के प्रथम सत्र की बात समाप्त नहीं हो जाती। यह इस वर्ष का प्रथम सत्र है, यदि इस सत्र में राष्ट्रपति जी का अभिभाषण नहीं होता तो किया गया प्रत्येक कार्य गैर-कानूनी है और यह बात कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा दिये गये विनिर्णय के अनुसार है और इसे न्यायालय में चुनौती दी जा सकती है। ऐसा क्यों हो? कोई भी न्यायालय में जा सकता है और इस चुनौती दे सकता है। न्यायालय को यह बताया जा सकता है कि सरकार संसद में आए बगैर विज्ञापनों के माध्यम से शिकायतें दे रही हैं और केवल दो दिन के लिए बजट प्रस्तुत किया जाता है और चर्चा की जाती है और राष्ट्रपति का अभिभाषण नहीं होता और सदस्यों को राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा करने की अनुमति नहीं दी जाती है। क्या यह सरकार द्वारा ही विधि का छद्म प्रयोग नहीं है? यदि ऐसी बात है तो हम इस विषय पर आपके विनिर्णय की मांग करते हैं।

मैं उन्हीं मुद्दों का उललेख कर रहा हूं जिन पर विनिर्णय दिया गया है। यह इस वर्ष का प्रथम सत्र है अथवा नहीं है?...*(व्यवधान)* यह इस वर्ष का प्रथम सत्र है अथवा नहीं है? मैं रेखांकित कर रहा हूं, मैं परिभाषित कर रहा हूं। मैं आपको किसी उलझनपूर्ण स्थिति में नहीं डालना चाहता। सत्रावसान सरकार का उत्तरदायित्व है। लेकिन यह निर्णय देना है कि यह इस वर्ष का प्रथम सत्र है अथवा नहीं है, आपका उत्तरदायित्व है। हम आपसे यह जानना चाहेंगे कि यह इस वर्ष का प्रथम सत्र है अथवा नहीं है। यदि यह वर्ष का प्रथम सत्र है, क्या राष्ट्रपति जी को सभा में अभिभाषण देना चाहिए था अथवा नहीं?

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : अध्यक्ष जी, हमें यह जानकारी चाहिये कि सरकार जिसे अंतरिम बजट बता रही है, वह अंतरिम बजट है या अंतिम बजट है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री आठवले जी, उन्होंने आपसे विनिर्णय की बात नहीं की है। आप कृपया बैठ जाइए।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आठवले जी, आप मेरे चैम्बर में आयेंगे तो आपको बताऊंगा।

(व्यवधान)

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : अध्यक्ष महोदय, ऐसा चुनाव से पहले एक बार 1962 में किया गया था, जब हाउस प्रोरोग किये बिना सैशन बुलाया गया था। वह सैशन संविधान के आर्टिकल 87(1) के मुताबिक बुलाया गया था लेकिन इस साल सरकार इस फिराक में रही और इसलिये आर्टिकल 87(1) की धज्जियां उड़ा दी गई। सरकार ने संविधान को ताक पर रख दिया। इस अफरा-तफरी में सरकार प्रचार करके जनता की आंखों में धूल झोंकना चाहती है। ...*(व्यवधान)* अध्यक्ष जी, महामहिम राष्ट्रपति जी के अधिकार का सरकार ने उल्लंघन किया है। संविधान के आर्टिकल 87(1) के अनुसार महामहिम राष्ट्रपति जी को फर्स्ट सैशन बुलाये जाने का राइट है और हर चुनावी वर्ष में प्रेजीडेंट अड्रेस पेश हुआ है लेकिन वर्ष 2004 में प्रेजीडेंट अड्रेस एक ही हो पायेगा, दो नहीं हो पायेंगे। सरकार ने इस परम्परा का उल्लंघन किया है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप कृपया बैठ जाइए। श्रीमती सुषमा स्वराज जी, अब आप बोल सकती हैं।

[हिन्दी]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज) : अध्यक्ष जी, मुझे मालूम नहीं कि रघुवंश बाबू कब से अंतर्दृष्टा हो गये हैं?...*(व्यवधान)*

श्री रामदास आठवले : अध्यक्ष जी, मैं जानना चाहता हूं कि यह अंतरिम बजट है या अंतिम बजट है?...*(व्यवधान)*

श्री हरिन पाठक : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य के लिये यह अंतिम बजट है और हमारे लिये अंतरिम बजट है, ऐसा समझ लीजिये।

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, मैं क्या बोलूंगी, मैं क्या दिखाऊंगी, मैं क्या पढ़ूंगी, उसके आकलन पर भी यहां बहस हो रही है। मुझे अनुमान था कि बी.ए.सी. में तथ्य होने के बाद आज हम सीधे बजट की प्रस्तुति से दिन प्रारम्भ करेंगे। लेकिन यहां दो संवैधानिक प्रश्न उठाये गये हैं। एक प्रश्न श्री प्रियरंजन दासमुंशी जी ने उठाया है कि इंटेरिम बजट शब्द कहां से आया, यह शब्द है ही नहीं, न यह कांस्टीटयूशन में हैं और न रूल बुक में है, कहां से हमने यह शब्द घड़ लिया। प्रियदा आपकी एक ही आपत्ति है न कि हमने इंटेरिम बजट शब्द क्यों कहा।...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : इंटेरिम बजट वर्ड के ऊपर नहीं, यह गलत बोल रहे हैं। मैंने कहा कि वोट ऑन एकाउंट में अगर इस बजट में डिफरैन्ट डिपार्टमैन्ट के हम में नया सर्विस चार्ज हुआ है यह भी स्थायी समिति को जाना चाहिए। यह रूल बुक कहती है।

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, क्या हुआ, क्या नहीं हुआ, यह जब वित्त मंत्री जी मुंह खोलेंगे, तब पता चलेगा। लेकिन जहां तक उनकी आपत्ति है कि इंटेरिम बजट शब्द न कांस्टीटयूशन में हैं और न रूल बुक में है तो आज इंटेरिम बजट कैसे लिखा गया। मैं बता दूं कि मुझे कोई तर्क देने की आवश्यकता नहीं है, मैं केवल दो उदाहरण रख रही हूं – एक इनके समय का और एक अपने समय का रख रही हूं। वर्ष 1996-97 में जब श्री शिवराज वी. पाटिल पीठासीन अधिकारी थे, स्पीकर थे, सरदार मनमोहन सिंह हिन्दुस्तान के वित्त मंत्री थे, अध्यक्ष जी, मैं उनका यह पहला वाक्य पढ़ रही हूं – अध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 1996-97 के लिए इंटेरिम बजट प्रस्तुत करने के लिए खड़ी हुई हूं। अब मैं वर्ष 1998-99 में जब श्री यशवंत सिन्हा वित्त मंत्री थे, उस समय का पढ़ रही हूं – महोदय, मैं वर्ष 1998-99 के लिए इंटेरिम बजट प्रस्तुत करने के लिए खड़ी हूं। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि इसके बाद और किसी चीज की जरूरत है।

रही श्री सोमनाथ चटर्जी साहब की बात, सोमनाथ दादा आप 29 तारीख को यहां नहीं थे। यह प्रश्न इस सदन में उठाया गया। श्री राधाकृष्णन जी यहां बैठे होंगे, यहां के वरिष्ठतम सांसद ने यह प्रश्न उठाया था और श्री शिवराज पाटिल जी ने बहुत विस्तृत तरीके से आप वाली बातें यहां रखीं। रघुवंश बाबू ने जो बातें आज रखी हैं, वह उस दिन भी रखी थीं। कॉमरेड पाल आपकी तरु से बोले, उन्होंने भी ये बातें रखीं। पांच साथी यहां बोले और मैंने सबका विस्तृत जवाब दिया, एक-एक बात का जवाब दिया। श्री सोमनाथ दादा आप अगर लीगल भाषा में सुनना चाहते हैं तो एडजर्न साइने डाई का अर्थ ही होता है कि सभा अनिश्चितकाल के लिए स्थगित कर दी गई यानी सभा वापस कभी भी बुलाई जा सकती है।

दूसरी बात जब तक सत्र का अवसान नहीं होता, जब तक हाउस प्रोरोग नहीं होता, तब तक सभा को पुन: बुलाया जा सकता है। इसके अलावा...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) **:** कोई संवैधानिक प्रतिबंध नहीं है। केवल पहले सत्र के लिए प्रतिबंध है। मैंने अन्य सत्रों के संबंध में यह बात कही थी कि प्रतिबंध नहीं है। अनुच्छे 87 के अन्तर्गत यदि यह पहला सत्र है, तो अध्यक्ष संविधान के प्रावधानों को निरस्त नहीं कर सकते।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : आप बैठिये, मैं बोल रही हूं। सोमनाथ दादा मैंने आपको सुना है तो आप मुझे भी सुन लीजिए। जब सभा प्रोरोग नहीं होती, जब सत्र का अवसान नहीं होता और साइने डाई एडजर्न किये गये हाउस को दोबारा बुलाया जाता है तो वह नया सैशन नहीं होता वह पिछले सत्र का दूसरा भाग होता है, मैं वही सुना रही हूं।...*(व्यवधान)* सोमनाथ दादा आप कौल एंड शकधर कह रहे हैं, कौल एंड शकधर आपके लिए बाइबल है...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब आप कृपया शांत रहिये। हमें सरकार की बात सुनने दें।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : अगर आप एथीस्ट हैं तो कौल एंड शकधर को बाइबल नहीं रैड बुक मान लें। यह आपकी रैड बुक है। आपने कौल एंड शकधर से पढ़कर बताया है। मैं कौल एंड शकधर को पढ़कर सुना रही हूं, जहां यह कहा गया है कि जब हाउस प्रोरोग नहीं होता और साइने डाई एडजर्न किया गया हाउस दोबारा बुलाया जाता है तो वह सैकिन्ड पार्ट ऑफ दि लास्ट सैशन कहलाता है, वह नया सैशन नहीं होता है। आपने एक ही प्वाइंट रखा है।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी : यह वर्ष का पहला सत्र है, वर्ष का नया सत्र नहीं है। यह वर्ष का प्रथम सत्र है। जो शब्द हैं वे नये सत्र की ओर संकेत नहीं करते। 'प्रथम सत्र' का क्या तात्पर्य है? ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : कौल एंड शकधर का पेज 169 निकालिये। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री शिवराज वि. पाटील : मैं संसदीय कार्य मंत्री जी से यह आग्रह करूंगा कि वह हमें यह बताएं कि यह वर्ष का प्रथम सत्र है अथवा नहीं...*(व्यवधान)*

श्री सोमनाथ चटर्जी : यदि वह शीतकालीन सत्र अथवा मानसून सत्र के दौरान होता, तो मैं यह प्रश्न नहीं करता। यह वर्ष का प्रथम सत्र है। इस मामले में संविधान एक विशेष प्रावधान करता है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप अपनी बात कह चुके हैं।

श्री शिवराज वि. पाटील : सत्ता पक्ष में बैठा कोई भी सदस्य हमें यह बता सकता है, 'यह वर्ष का प्रथम सत्र है अथवा नहीं?' ...*(व्यवधान)*

श्रीमती सुषमा स्वराज : नहीं...*(व्यवधान)*

विधि और न्याय मंत्री तथा वाणिज्य और उद्योग मंत्री (श्री अरुण जेटली) : जी नहीं...*(व्यवधान)*

डा. मुरली मनोहर जोशी : जी नहीं...*(व्यवधान)*

कुछ माननीय सदस्य : जी नहीं...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : मतदान से पुरुष स्त्री नहीं बन जाता और स्त्री पुरुष नहीं बन जाती...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : श्रीमती सुषमा स्वराज, आप अपना तर्क प्रस्तुत करती रहें।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : ऐसा पहली बार नहीं हुआ है।... *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री शिवराज वि. पाटील : आप हमें तर्कपूर्ण तरीके से यह बताएं कि यह वर्ष का प्रथम सत्र है अथवा नहीं...*(व्यवधान)*

डा. मुरली मनोहर जोशी : उन्होंने यह बताया कि वर्ष 1962 में क्या हुआ था? कृपया उनकी बात सुनें...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री अरुण जेटली : अध्यक्ष महोदय, सुषमा जी की एक बात यदि सुन लें, इनकी बात पूरी हो जाएगी। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री शिवराज वि. पाटील : महोदय, विधि मंत्री और महान्यायवादी को सरकार को इस मामले पर भली-भांति सलाह देनी चाहिए थी। उन्होंने ऐसा नहीं किया...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैं इन व्याख्याओं की प्रशंसा नहीं मानता। कृपया उन्हें बोलने से मत रोकिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं इसे अच्छा नहीं समझता। आप अन्य सदस्यों को व्यवधान न पहुंचाएं। ...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : इस विषय पर सरकार को सलाह देने वाले निधि मंत्री अथवा अन्य कोई सदस्य उत्तरदायी है ...*(व्यवधान)*

श्री अरुण जेटली : आपको जानकारी न होने के लिए मैं उत्तरदायी नहीं हूं...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : श्रीमती सुषमा स्वराज के कथन के अतिरिक्त कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*(व्यवधान)**

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : क्या मैं एक प्रश्न पूछ सकता हूं? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपको अनुमति नहीं दी है। वह आपको इसका अवसर नहीं दे रही हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्रीमती सुषमा स्वराज, केवल आप जो कहेंगी वह कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, अगर आपकी रूलिंग से संतोष होता है तो मैं आपको कहना चाहती हूं कि आप निःसंकोच यह रूलिंग दे सकते हैं कि यह फर्स्ट सैशन नहीं है, यह तेरहवीं लोक सभा के चौदहवें सत्र का दूसरा चरण है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं यही नहीं जानता हूं कि आप क्यों खड़ी हैं। कृपया बैठ जाइए। एक संवैधानिक मुद्दा उठाया गया है। मैं इस मुद्दे पर अपना विनिर्णय देने जा रहा हूं। आप इस प्रकार मंत्री के बोलने में व्यवधान उत्पन्न नहीं कर सकते हैं। कृपया बैठ जाइए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपको व्यवस्था का प्रश्न उठाने का पूरा अधिकार है। कई अतिवरिष्ठ सदस्यों ने व्यवस्था के प्रश्न उठाए हैं। उन्होंने जो कहा है सरकार को उसका उत्तर देने का अधिकार है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए। मैं इसे बर्दाश्त नहीं करूंगा। सरकार जो व्यवस्था के प्रश्न उठाए गए हैं उनका उत्तर दे रही है। मैं अपना अंतिम विनिर्णय देने जा रहा हूं। इस दौरान आप मंत्री को बोलने में इस प्रकार व्यवधान उत्पन्न नहीं कर सकते हैं जैसा कि आप कोशिश कर रहे हैं। कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। कृपया बैठ जाइए।

एक बहुत ही गंभीर मुद्दा उठाया गया है। यह प्रक्रिया संबंधी प्रश्न है। इस गंभीर मुद्दे का उत्तर सरकार द्वारा दिया जाना है। मैं भी इस मुद्दे पर विचार कर रहा हूं। इस दौरान आप यह नहीं कह सकते कि हम मंत्री की बात नहीं सुनेंगे। कृपया बैठ जाइए।

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्रीमती सुषमा स्वराज : 'सत्रावसान' का अर्थ सत्र की समाप्ति है। शीतकालीन सत्र समाप्त नहीं हुआ था। इसे 'अनिश्चितकाल के लिए' स्थगित किया गया था। इसे दुबारा बुलाया गया है।

[हिन्दी]

एक-दो बार नहीं बल्कि पिछले पचास वर्षों में इस लोक सभा में सारे उदाहरण मौजूद हैं और वह उदाहरण इन्हीं के समय के हैं। अध्यक्ष जी, एक बार 75 दिनों तक आठवीं लोक सभा में हाउस प्रोरोग नहीं हुआ।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैंने श्रीमती सुषमा स्वराज के अतिरिक्त किसी को बोलने की अनुमति नहीं दी है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : सर, यह कौन सा तरीका है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : नहीं, उसने इससे इंकार नहीं किया है। मैं आपकी बात नहीं सुन रहा हूं। मैं इसे रिकार्ड पर नहीं ले रहा हूं। कृपया बैठ जाइए।

*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : कार्य-मंत्रणा समिति में इस बात पर सहमति हुई थी।

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज) **:** परम्परा को तोड़िए मत। लोक सभा सत्र के बाद सत्र का समापन होता है।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : सुषमा स्वराज जी, आप बोलिए।

[अनुवाद]

श्रीमती सुषमा स्वराज आप आगे बोल सकती हैं।

(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : महोदय, माननीय सांसद जानते हैं, समझते हैं, लेकिन इन्होंने तय किया है कि समझना नहीं है। मैं उस दिन भी समझा चुकी हूं। उस दिन ये मान गए थे। मैंने इनके दोनों प्रश्नों का जवाब दिया था। प्रोरोग किए बिना, सैशन साइने-डाई होने के बाद, यदि री-कन्वीन किया जाता है, तो वह सत्र पहले सत्र का ही दूसरा खंड माना जाता है। आप कौल एंड शकधर की पुस्तक का पृष्ठ 169 देखिए। उसमें साफ लिखा है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, मैंने आपके द्वारा 23 दिसम्बर को दिए गए समापन भाषण को सुना था। उस भाषण में आपने सत्र की कहानी, सत्र की समाप्ति की चर्चा की थी और फिर राष्ट्रीय गान की धुन बजाई गई थी...*(व्यवधान)* माननीय अध्यक्ष महोदय, आप 23 दिसम्बर को दिए गए अपने भाषण का उललेख कर रहे हैं।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : आठवीं लोक सभा में हाउस प्रोरोग हुए बिना, साइने-डाई एडजर्न होने के बाद 75 दिन चला। तब सत्र प्रोरोग नहीं हुआ था।...*(व्यवधान)* 1962 में भी प्रोरोग हुए बिना सत्र री-कन्वीन हुआ।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री शिवराज वि. पाटील : वह उसी वर्ष में हुआ था। कृपया सभा को गुमराह न करें...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : वह उसी वर्ष में हुआ था...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष महोदय, यह 13वीं लोक सभा के 14वें सत्र का दूसरा खंड है। यह नया सत्र नहीं है। इस वर्ष का यह पहला सत्र नहीं है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी : अनुच्छेद 87 में शब्दों का क्या अर्थ है? ...*(व्यवधान)* मुद्दा यह है...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : मैं इसे स्पष्ट करना चाहता हूं। मैं सदस्यता से त्यागपत्र देने को तैयार हूं। महोदय, राजीव गांधी के समय में वह उसी कैलेण्डर वर्ष में था नये वर्ष में नहीं। आप रिकार्ड-बुक से यह जांच कर सकते हैं।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : अगर हर जनवरी में होने वाला सत्र नया सत्र है, तो प्रोरोग किए बिना, लोक सभा साइन-डाई एडजर्न करके, सैशन री-कन्वीन करने के इससे पहले तीन उदाहरण हैं।... *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं श्रीमती सुषमा स्वराज को चुनौती देता हूं। उन्हें अपनी बात साबित करने दीजिए। राजीव गांधी के कार्यकाल में उसी वर्ष में सत्र 'अनिश्चितकाल के लिए' स्थगित हुआ था। नया सत्र नए वर्ष में नहीं था। उन्हें यह दलील नहीं देनी चाहिए। श्री सोमनाथ चटर्जी ने कहा है कि वह नए वर्ष का पहला सत्र था और वह उसी वर्ष में था।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : सर, आप निर्विवाद रूलिंग दीजिए। मैं यह कह रही हूं कि यह नया सत्र नहीं है। यह 13वीं लोक सभा के 14वें सत्र का दूसरा चरण है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

यह तेरहवीं लोक सभा के चौदहवें सत्र का दूसरा भाग है... *(व्यवधान)*

श्री सोमनाथ चटर्जी : अनुच्छेद 87 में 'प्रत्येक वर्ष के पहले सत्र' शब्द का क्या अर्थ है? यह अनिश्चित है...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : अब आप यह स्पष्ट करें कि क्या यह नए वर्ष का पहला सत्र है अथवा नहीं...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : महोदय, अगर हर जनवरी में होने वाला सत्र, वर्ष का नया सत्र है, तो इस प्रकार के तीन उदाहरण हैं, जब सत्र को प्रोरोग किए बिना, लोक सभा को साइने-डाई एडजर्न करने के बाद, लोक सभा का सत्र री-कन्वीन किया गया। इनमें से एक 21 जनवरी, 1963 का उदाहरण है जब लोक सभा सत्र को प्रोरोग किए बिना, लोक सभा सत्र को री-कन्वीन किया गया।...*(व्यवधान)* मैं कहना चाहती हूं कि यह 13वीं लोक सभा के 14वें सत्र का दूसरा चरण है। सर, आप रूलिंग दीजिए।...*(व्यवधान)*

आठवीं लोक सभा हाउस प्रोरोग हुए बिना 75 दिन चली है। ...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : प्रधानमंत्री जी की तरफ से न्यू ईयर के कार्ड भी हम लोगों को मिल गए।...*(व्यवधान)*

श्री कांतिलाल भूरिया (झाबुआ) : ये पूरे देश को गुमराह कर रहे हैं।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्रीमती सुषमा स्वराज : महोदय, यह मामला हो समाप्त सा ही है...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

आप रूलिंग दीजिए, यह 13वीं लोक सभा के 14वें सत्र का दूसरा चरण है।...*(व्यवधान)* सन् 2004 का नया सत्र नहीं है। आप रूलिंग दीजिए।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, कृपया बैठ जाइए। अब मैंने श्री चन्द्रशेखर को बोलने की अनुमति दी है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : अध्यक्ष जी, इनकी हताशा, निराशा और फ्रस्ट्रेशन का कोई इलाज कीजिए।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, इसका वही अर्थ है जो मैंने कहा है। मैंने 'अनिश्चितकाल तक के लिए स्थगन' का अर्थ दिया है ...*(व्यवधान)* मैंने 'सत्र' शब्द का अर्थ शब्दकोश से लिया है..*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री चन्द्रशेखर : अध्यक्ष जी, माननीय चटर्जी जी ने एक ही सवाल उठाया है कि यह इस साल का सदन का पहला अधिवेशन है या नहीं, इसलिए जवाब इसी का होना चाहिए। महोदय, कोई भी लोक सभा या संसदीय प्रणाली असत्य और मिथ्याचार पर नहीं चल सकती। हमें आश्चर्य हुआ, अन्य सदस्य कुछ कहें तो कहें, विधि मंत्री जी ने बड़े जोरों से कहा कि यह इस साल का सदन का पहला अधिवेशन नहीं है, इससे गलत बात अन्य कोई नहीं हो सकती। अगर यह बात है, सरकार की अन्य कोई व्यवस्था थी तो उस व्यवस्था की बात करनी चाहिए। नियमों और शब्दों को दूसरा अर्थ देकर कोई देश नहीं चल सकता है और न ही कोई लोकतंत्र चल सकता है। इस साल का यह पहला अधिवेशन है और अगर किसी कारणवश आप राष्ट्रपति जी का भाषण नहीं करा सके तो या तो राष्ट्रपति जी से अनुमति ले लेते या सदन से ले लेते। यहां जो हो रहा है मिथ्याचार और असत्य के ऊपर संसदीय जनतंत्र को चलाने की कोशिश हो रही है।...*(व्यवधान)*

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, मैं चन्द्रशेखर जी का सम्मान करती हूं, उन्होंने कहा कि कोई व्यवस्था नहीं है।...*(व्यवधान)* कोई मिथ्याचार है।...*(व्यवधान)* यदि सन् 2004 का पहला सत्र पुराना प्रोरोग होकर बुलाया जाता तो यह सन् 2004 का पहला अधिवेशन होता। यह 13वीं लोक सभा के 14वें सत्र का दूसरा चरण है, सन् 2004 का पहला अधिवेशन नहीं है।...*(व्यवधान)* यह बात विधि मंत्री जी नहीं, मैं कह रही हूं।...*(व्यवधान)*

डा. मुरली मनोहर जोशी : इन्होंने लॉ मिनिस्टर का नाम लिया है, मैं चाहूंगा कि ये इस बारे में अपना स्पष्टीकरण दें।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री अरुण जेटली : माननीय अध्यक्ष महोदय, श्री चन्द्रशेखर ने एक वक्तव्य दिया है और एक बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न उठाया है। माननीय अध्यक्ष को यह निर्णय लेना है कि किसकी व्याख्या सही है और हममें से किसी को इस बार में निर्णय लेने का अधिकार नहीं है। अत: मैं भी निश्चित रूप से विपक्ष में बैठे अपने सहयोगियों का साथ दूंगा और आपसे यह विनिर्णय चाहूंगा कि क्या यह इस वर्ष का पहला सत्र है अथवा यह गत वर्ष के शीतकालीन सत्र को ही जारी रखना है। शीतकालीन सत्र को स्थगित किया गया था। इसका सत्रावसान नही हुआ था...*(व्यवधान)*

कौल और शकधर की 'संसदीय पद्धति और प्रक्रिया' के पृष्ठ 183 के अनुसार :-

> ''अनुच्छेद 85(2) के अधीन राष्ट्रपति के आदेश द्वारा सभा के किसी सत्र की समाप्ति को 'सत्रावसान' कहा जाता है।''

अब, सच्चाई यह है कि सभा को कोई सत्रावसान नहीं हुआ है क्योंकि सत्र की समाप्ति नहीं हुई थी। अत: गत वर्ष का शीतकालीन सत्र जारी है...*(व्यवधान)* ऐसा पहली बार नहीं हुआ है।

मध्याह्न 12.00 बजे

ऐसी ही एक घटना 1962 में हुई थी। मैं एक बार पुन: पृष्ठ-183 को उद्धृत करता हूं। पृष्ठ 183 पर पादटिप्पण में यह उल्लिखित है :

> ''तीसरी लोक सभा को 11 दिसम्बर, 1962 को 21 जनवरी, 1963 तक के लिए स्थगित कर दिया गया था जिसके परिणामस्वरूप इसका तीसरा सत्र, जो 8 नवम्बर, 1962 को आरंभ हुआ था, 25 जनवरी, 1963 तक चला और स्थगन की अवधि के दौरान सभा का सत्रावसान नहीं किया गया।''

अत: 21 जनवरी, 1963 को जो शुरू हुआ वह गत सत्र को जारी रखना था न कि पहले सत्र को। अत: अनुच्छेद-87 में राष्ट्रपति का कोई भाषण नहीं हुआ। आज, स्थिति 1962 और 1963 के समान ही है। अत: मैं आपसे विनिर्णय मांगता हूं - *[हिन्दी]* मिथ्याचार का प्रचार चन्द्रशेखर जी ने किया है या मैंने किया है?

अध्यक्ष महोदय : मैंने सदस्यों की बात सुन ली है। अब मैं अपना विनिर्णय दे रहा हूं। मैंने अपना मन बना लिया है।

(व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, इससे पहले कि आप अपना विनिर्णय दें, चूंकि माननीय विधि और न्याय मंत्री श्री अरुण जेटली ने उदाहरण दिया है, आप सभा की कार्यवाही का अध्ययन करने के लिए समय ले सकते हैं। उस समय चीन ने भारत पर हमला किया था और वस्तुत: सभा स्थगित की गई थी...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : महोदय, इससे पहले कि आप विनिर्णय दें...*(व्यवधान)* आपके विनिर्णय से हम आने वाले कुछ वर्षों के लिए बंध जाएंगे...*(व्यवधान)* हम विनियपूर्वक यह कहते हैं कि आपका यह

[श्री शिवराज वि. पाटील]

विनिर्णय इस सभा को आने वाले वर्षों तक बांधकर रखेगा। अतः इसे एक ही सत्र माना जाए।

अब, असाधारण परिस्थितियों में सरकार को मिली आपातकालीन शक्तियों का प्रयोग किया जाता है और माननीय अध्यक्ष को मिली नैसर्गिक शक्तियों का भी प्रयोग किया जाता है। हम असाधारण शक्तियों का प्रयोग नहीं करते हैं। अब पहला और सर्वाधिक महत्वपूर्ण बात यह है — क्या उस सत्र में बजट पारित हुआ था? क्या यह आपातकाल नहीं था? क्या यह अगला वर्ष नहीं है? यह वर्ष 2003 नहीं है। यह वर्ष 2004 है। यह वर्ष का पहला सत्र है। कोई आपातकाल भी नहीं है। यदि राष्ट्रपति अभिभाषण देते और सभा चार या पांच दिन और बैठती तो कोई आसमान नहीं गिर पड़ता। अतः हम आपसे ऐसा विनिर्णय देने का अनुरोध करते हैं जो भविष्य के लिए समस्या न खड़ी करे अपितु जो भविष्य में भी इस सभा को कार्यवाही चलाने हेतु मार्गदर्शित करता रहे। हम एक मामले की समस्या को समाप्त करने हेतु विनिर्णय नहीं देते हैं...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : शिवराज जी चाहे जितना आक्रोश में बोलें, नियम नहीं बदल जाते। कौल एण्ड शकधर को जो ये कोट करते हैं, कौल एण्ड शकधर ने कहा है, जब भी सभा साइने डाई एडजर्न होने के बाद रीकन्वीन की जायेगी, तो वे दो पार्ट्स माने जाएंगे, ...*(व्यवधान)* पहले सैशन का वह दूसरा खंड माना जायेगा, वह नया सैशन नहीं होगा और यह एक बार नही, तीन बार हुआ है। आप रूलिंग दीजिए कि तेरहवीं लोक सभा के 14वें सत्र का यह दूसरा चरण है, यह नया सैशन नहीं है।...*(व्यवधान)*

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : 1962 का जो आप कोट कर रहे हैं, 1962 में नेशनल इमरजेंसी थी।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री शिवराज वि. पाटील : कौल और शकधर की संसदीय पद्धति और प्रक्रिया पुस्तक में इसका समाधान नहीं दिया गया है...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : मेरी आपसे विनम्र प्रार्थना है कि आप रूलिंग देने के समय हमें सुनिये। आपकी रूलिंग तो शिरोधार्य है, लेकिन आपकी रूलिंग देने के पहले आप हाउस को दोबारा सुना दीजिए कि 23 दिसम्बर को राष्ट्रीय गीत होने के पहले आपने क्या कहा था। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण, मैं अब इस महत्वपूर्ण मुद्दे पर अपना विनिर्णय देना चाहता हूं। मैंने कई सदस्यों को सुना और मैंने इस महत्वपूर्ण मुद्दे पर अपना विनिर्णय देने का मन बनाया है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं पहले ही अपना विनिर्णय दे रहा हूं।

(व्यवधान)

श्री एस. जयपाल रेड्डी (मिरयालगुडा) : विधि मंत्री द्वारा दिया गया तर्क लागू नहीं होता क्योंकि 1962 में चीनी आक्रमण के कारण राष्ट्रीय आपात स्थिति लागू थी।...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज : बलराम जाखड़ जी ने 1987 में सभा एडजर्न करते हुए क्या कहा था...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री अरुण जेटली : अनुच्छेद 87 को स्थगित नहीं किया गया, केवल अनुच्छेद 14 को ही स्थगित किया गया था न कि अनुच्छेद 87 को...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : इस अत्यंत महत्वपूर्ण मुद्दे पर श्री प्रियरंजन दासमुंशी, श्री सोमनाथ चटर्जी, श्री शिवराज पाटील, डा. रघुवंश प्रसाद सिंह, श्रीमती सुषमा स्वराज और श्री अरुण जेटली ने मुझे अपने विचारों से मुझे काफी जानकारी मुहैया कराई है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मुझे आरम्भ में ही इसे स्पष्ट कर देना चाहिए कि अध्यक्ष का विनिर्णय सामान्यतः नियमों, नियम पुस्तिकाओं और भारत के संविधान के अनुसार होता है, कभी-कभी ऐसा होता है कि मुद्दों पर अध्यक्षपीठ के निर्णय की आवश्यकता होती है और ऐसी परिस्थिति

में पूर्वोदाहरण देखे जाते हैं यदि पूर्वोदाहरण नहीं होते तब पीठासीन अधिकारी को अपने मस्तिष्क का उपयोग कर उठाए जाने वाले मुद्दों पर विनिर्णय देना होता है, इस विशेष मामले में, सौभाग्य से इस संबंध में हमारे मार्गदर्शन हेतु प्रक्रिया नियम और परिभाषाएं भी हैं, मैंने इसंकाइन मेज् पार्लियामेन्टरी प्रैक्टिस का अध्ययन किया है। मैं चाहूंगा कि सभा जिस विनिर्णय को मैं देने जा रहा हूं उसे ध्यानपूर्वक सुनें।

सर्वप्रथम मैं इर्सकाइन में का हवाला देना चाहूंगा जिसने सौभाग्य से ''सत्रावसान'' की परिभाषा दी है। उन्होंने कहा है:-

''सत्रावसान से सत्र की समाप्ति हो जाती है; जबकि स्थगन का अभिप्राय किसी एक सत्र अथवा उसी सत्र में व्यवधान आने से है।''

इसलिए, सत्रावसान के बारे में जो मुद्दा यहां उठाया गया है उसे इस परिभाषा से स्पष्ट कर दिया गया है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी ने जब अपने तर्क की शुरूआत की थी तो इसके शुरू में उन्होंने कहा था कि इसे अन्तरिम बजट के रूप में नहीं माना जा सकता है। इसलिए, मुझे पूर्वोदाहरणों को देखना पड़ा कि क्या इसे अन्तरिम बजट माना जाए अथवा नहीं। मैंने पाया कि इसे पहले भी अन्तरिम बजट के रूप में माना गया था। उदाहरण के लिए, मैं सभा के ध्यान में लाना चाहता हूं कि 11 मार्च, 1996 को कार्य सूची में अन्तरिम बजट पर आम चर्चा सूचीबद्ध थी। यही नहीं बल्कि कई ऐसे उदाहरण मिलते हैं जब लेखानुदान को अन्तरिम बजट कहा गया था, इसलिए लेखानुदान कहने या अन्तरिम बजट कहने से वास्तव में बहुत ज्यादा फर्क नहीं पड़ता है।

लेकिन जो मुद्दा आज उठाया गया वह मुख्य मुद्दा नहीं है। मुख्य मुद्दा तो सभा में श्री सोमनाथ चटर्जी द्वारा सत्र के आयोजन के बारे में था और 30 जनवरी, 2004 को श्री वरकला राधाकृष्णन और कुछ अन्य सदस्यों ने भी यह मुद्दा उठाया था और सदस्यों द्वारा उस दिन उठाए गए इस मुद्दे का उत्तर माननीय संसदीय कार्य मंत्री ने दिया था। श्री सोमनाथ चटर्जी का कहना था कि 29 जनवरी, 2004 को इस वर्ष का पहला सत्र शुरू हुआ। मैं स्पष्ट करना चाहूंगा कि संविधान में सभा के अनिश्चितकाल तक स्थगित होने का कोई उल्लेख भी है। संविधान के उपबंधों के अनुसार सत्र तब समाप्त होता है जब सभा का सत्रावसान किया जाता है। चूंकि 23 दिसम्बर, 2003 को सभा का अनिश्चितकाल तक स्थगन के पश्चात् सत्रावसान नहीं किया गया था इसलिए इस सत्र को तेरहवीं लोक सभा के चौदहवें सत्र का दूसरा भाग माना जा सकता है चाहे कैलेन्डर वर्ष बदल ही क्यों न गया हो।

मैं एक उदाहरण दे रहा हूं, मैं तीसरी लोक सभा के संबंध में पूर्वोदाहरण देता हूं। 11 दिसम्बर, 1962 को सभा 21 जनवरी, 1963 को समवेत होने के लिए स्थगित हुई थी।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री कांतिलाल भूरिया : उन दिनों इमर्जैसी थी।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह स्थगित की गई थी परन्तु अनिश्चितकाल के लिए नहीं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इसे इसी सत्र का दूसरा भाग माना गया था।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं सभा को सूचित कर दूं कि विगत में भी ऐसे कई अवसर रहे हैं जबकि अनिश्चितकाल के लिए स्थगन के बाद भी लोक सभा को सत्रावसान से पहले पुनः बुलाया गया।

श्री सोमनाथ चटर्जी : यह समाप्त हो सका है। यह नियम पुस्तिका में है।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो) : महोदय, यह एक ही वर्ष में हुआ था...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैं तो मात्र इसका जिक्र कर रहा हूं, उदाहरण के लिए, आठवीं लोक सभा का आठवां सत्र को 12 मई, 1987 के अनिश्चितकाल के लिए स्थगित कर दिया था लेकिन सभा का सत्रावसान नहीं किया गया।

(व्यवधान)

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : यह एक ही वर्ष में हुआ था...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : क्या मुझसे अन्य मामलों की वास्तविक स्थिति से अवगत कराये जाने की आशा नहीं की जाती है? मैं तो हमेशा वास्तविक स्थिति ही बता सकता हूं। लेकिन सभा का सत्रावसान नहीं हुआ और इसे 27 जुलाई, 1987 को सत्र के दूसरे भाग के रूप में 75 दिनों के अन्तराल के बाद पुनः बुलाया गया था। इसी तरह, आठवीं लोक सभा का 14वां सत्र 18 अगस्त, 1989 को अनिश्चितकाल के लिए स्थगित किया गया था लेकिन सभा का सत्रावसान नहीं किया गया था और इसे 14वें सत्र के दूसरे भाग के रूप में 53 दिनों के अन्तराल के पश्चात् 11 अक्टूबर, 1989 को पुनः बुलाया गया था।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यहां इसी तरह के कई अन्य उदाहरण हैं। जब सभा स्थगित की गई थी तो मैंने इसका जिक्र किया था और इसके पश्चात् इसे अगले वर्ष पुनः बुलाया गया था, इसे नए सत्र के रूप में नहीं माना गया था। इसलिए, मुझे इस विशेष मामले में स्पष्ट करना चाहिए कि इस सत्र को शीतकालीन सत्र का दूसरा भाग माना जा सकता है। चूंकि उपबंध के अन्तर्गत यह...

(व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, आपको यह कहना है कि यह इस वर्ष का पहला सत्र नहीं है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : तर्कों को सुनने के पश्चात्, मैंने इसे शीतकालीन सत्र का दूसरा भाग माना है। चूंकि संविधान के अनुच्छेद 85 के खण्ड 2 के उपखण्ड (क) के उपबंध के अन्तर्गत सभा के सत्रावसान का अधिकार राष्ट्रपति का है – कृपया याद रखें कि यह अधिकार राष्ट्रपति का है – मैं इस मुद्दे पर और चर्चा की अनुमति के पक्ष में नहीं हूं और मैं दोनों ही व्यवस्था के प्रश्नों को नकारता हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब, मैं मंत्री जी को बजट भाषण के लिए आमंत्रित करता हूं।

(व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी : महोदय, यह एक दुर्भाग्यपूर्ण दिन है ...*(व्यवधान)* महोदय, मैंने इस शब्दकोश का उल्लेख किया है जो कि स्वं प्रमाणिक है...*(व्यवधान)* मैंने प्रमाणिकता का उल्लेख किया ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : मंत्री जी, आप शुरू कीजिए।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैंने वित्त मंत्री को भाषण शुरू करने की अनुमति दी है।

(व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, मैं सत्ता पक्ष से नए साल की शुभकामनाओं के कार्ड वापस लेने की अपील करता हूं क्योंकि यह नया साल नहीं है और पुराना साल अभी भी जारी है। हम उनको सभी नए साल की शुभकामनाओं के कार्ड वापस कर देंगे ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

कुंवर अखिलेश सिंह (महराजगंज, उ.प्र.) : अध्यक्ष महोदय, अगर राष्ट्रपति का अभिभाषण...*(व्यवधान)* यह सरकार लगातार संविधान की धज्जियां उड़ा रही है।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मंत्री जी, आप शुरू कीजिए।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मंत्रीजी के भाषण के अतिरिक्त कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आपस की बातें भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं की जाएंगी, कृपया, बैठ जाइए।

*(व्यवधान)**

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : कृपया, बैठ जाइए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री रामदास आठवले, कृपया बैठ जाइए। सभा में प्रक्रिया संबंधी कतिपय मामले उठाए गए थे और उन पर विनिर्णय दिया गया है। अब माननीय वित्त मंत्री अपना भाषण शुरू करेंगे। इसलिए, मैं माननीय वित्त मंत्री से अनुरोध करूंगा कि सभा में बजट प्रस्तुत करें।

वित्त मंत्री (श्री जसवंत सिंह) : अध्यक्ष महोदय...*(व्यवधान)*, महोदय, कृपया मुझे बोलने की अनुमति दें...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले : अध्यक्ष महोदय, राष्ट्रपति जी का अभिभाषण पहले होना चाहिए।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइये। पूरा देश आपका कार्य देख रहा है। इसलिए, कृपया बैठ जाइये।

(व्यवधान)

श्री सुनील खां (दुर्गापुर) : महोदय, आप ठीक कह रहे हैं कि पूरा देश यह देख रहा है कि संसद में क्या किया जा रहा है।...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : अध्यक्ष जी, राष्ट्रपति जी का अभिभाषण पहले होना चाहिए। उसके बाद अन्तरिम बजट पेश करें।...*(व्यवधान)* राष्ट्रपति जी का अभिभाषण पहले होना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह सही नहीं है। कृपया बैठ जाइये।

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : अध्यक्ष जी, राष्ट्रपति जी का अभिभाषण पहले होना चाहिए। उसके बाद अन्तरिम बजट पेश करें।...*(व्यवधान)* राष्ट्रपति जी का अभिभाषण पहले होना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मंत्री जी, आप शुरू कीजिए। आप शुरू करेंगे तो थोड़े समय बाद सब ठीक हो जाएगा।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री जसवंत सिंह : माननीय अध्यक्ष महोदय, इस बहुत रोचक और शानदार प्रस्ताव के पश्चात्...*(व्यवधान)*

श्री मणि शंकर अय्यर (मयिलादुतुरई) : माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने कहा था कि आप इस प्रश्न का उत्तर देंगे कि क्या यह इस वर्ष का पहला सत्र है या नहीं। परन्तु आपने इस प्रश्न का उत्तर नहीं दिया। क्या यह संसद का पहला सत्र है या नहीं?

महोदय, आपने कहा था कि आप उस प्रश्न का उत्तर देंगे। परन्तु माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने उस प्रश्न का उत्तर नहीं दिया?

अध्यक्ष महोदय : मेरे अनुसार मैंने उस प्रश्न का पहले ही उत्तर दे दिया है। कृपया बैठ जाइये। मेरे हिसाब से मैंने इसका उत्तर दे दिया है।

हां, वित्त मंत्री महोदय आप बोल सकते हैं।

श्री मणि शंकर अय्यर : महोदय यह संसद का पहला सत्र है या नहीं?

अपराह्न 12.15 बजे

[अनुवाद]

अंतरिम बजट (सामान्य), 2004-2005

वित्त मंत्री (श्री जसवंत सिंह) : अध्यक्ष महोदय, मैं राजकोषीय वर्ष 2004-05 के एक हिस्से के लिए अंतरिम बजट प्रस्तुत करने जा रहा हूं। इसके लिए लेखानुदान का अनुरोध किया जाता है ताकि सरकार अपने उत्तरदायित्वों का निर्वहन कर सके और वर्ष 2004-05 के पहले चार महीनों के दौरान सभी अनिवार्य व्ययों को पूरा कर सके। परन्तु यहां प्रस्तुत अनुदान-मांगें और वार्षिक वित्तीय विवरण संपूर्ण वित्तीय वर्ष

[श्री जसवंत सिंह]

के लिए हैं, यद्यपि जैसाकि आमतौर पर होता है नियमित बजट पेश करते समय इन्हें संशोधित किया जा सकता है। मैं वित्त विधेयक भी पेश कर रहा हूं ताकि विद्यमान कर-संरचना को इस समय जारी रखा जा सके।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी के प्रधानमंत्रित्व में यह राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन (एन.डी.ए.) सरकार का लगातार सातवां बजट है।

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : इस बारे में आर्थिक सर्वेक्षण क्यों नहीं किया कराया गया।

श्री जसवंत सिंह : इस अवसर पर मैं देश एवं सदन के साथ हमारी राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था की मजबूती पर महान संतोष की भावना को व्यक्त करता हूं और भारत की जनता के सहयोग, समर्थन और प्रोत्साहन के प्रति हमारा हार्दिक आभार भी प्रकट करता हूं जो उन्होंने एन.डी.ए. और इसकी सरकार को निरन्तर रूप से और खुले दिल से प्रदान किया। देश की वृहद-आर्थिक स्थिति आज काफी बेहतर है जो पिछले पचास वर्षों में कभी नहीं रही। अतर्राष्ट्रीय रूप से भी इस बात को काफी अधिक और व्यापक मान्यता मिल रही है कि भारत सभी क्षेत्रों में राष्ट्रीय प्रयासों से प्रगति कर रहा है और इसने सुनिश्चित वृद्धि और अधिक राष्ट्रीय समृद्धि के साथ स्थिर अर्थव्यवस्था विकसित कर ली है।

II. एन.डी.ए. : आर्थिक नीति — दृष्टिकोण एवं उपलब्धियां

सरकार ने नागरिकों के कल्याण को अपने उत्तरदायित्वों में निरंतर अति महत्वपूर्ण स्थान दिया है। हमारी ''पांच-प्राथमिकताओं'' का अनुपालन जारी है। हमारे नागरिकों के जीवन से जुड़ी समस्याओं के समाधान, रोजगार बढ़ाने, गरीबी उन्मूलन, कृषि में दूसरी हरित क्रान्ति, आधार-संरचना का विकास, राजकोषीय मजबूती और विनिर्माण क्षेत्र की अधिक कार्यकुशलता के लक्ष्य हमारी हार्दिक वचनबद्धताएं हैं।

महोदय, हम इस बात को मानते हैं कि यह दोनों बातें आवश्यक हैं: भारत के पुनरुत्थान का दृष्टिकोण और साथ ही साथ एक जागृति जिससे हमारे देश के कमजोर वर्गों को गरीबी से मुक्त किया जा सके। हमारा मानना है कि आर्थिक विकास केवल अर्थशास्त्र के बारे में ही नहीं है बल्कि इसके साथ-साथ हमेशा इसका एक राजनैतिक पहलू भी है क्योंकि जो ''विकास'' संवेदना एवं सहानुभूति रहित हो वह यथार्थ रूप में विकास नहीं कहा जा सकता। वास्तव में वृद्धि के आंकड़े काफी महत्वपूर्ण हैं, वह अनिवार्य साधन हैं, परन्तु उन्हें ऐसे संकेतक होना चाहिए जो सभी के लिए न्याय प्रदान करने वाली कोई प्रणाली अभिकल्पित करने में हमारी मदद कर सकें। इसी कारण ''सकल-राष्ट्रीय संतोष'' एक उत्प्रेरक की तरह महत्वपूर्ण है जो राष्ट्रीय प्रयत्न बढ़ाने को प्रेरित करता है। राष्ट्रीय संतुष्टि एवं खुशहाली प्राप्त करने के लक्ष्य से ही ''गरीब के पेट में दाना, गृहिणी की कुटिया में आना'' जैसी योजनाएं बनायी जाती हैं महोदय, भारत को विश्व की अग्रणी अर्थव्यवस्थाओं में अपना स्थान बनाना चाहिए, यही हमारा राष्ट्रीय भविष्य है, देश के भविष्य के निर्माण के लिए सेवा करना सरकार के लिए सम्मान की बात है और यही इसका परम कर्त्तव्य है। हमारे राष्ट्रीय आर्थिक उद्देश्य इसी भावना से प्रेरित हैं।

श्री समीक लाहिड़ी (डायमंड हार्बर) : बहुत से किसानों ने आत्महत्या की है।

श्री जसवंत सिंह : अध्यक्ष महोदय, चालू वर्ष में आर्थिक वृद्धि सूचकांक काफी उत्साहजनक हैं। मुद्रास्फीति को 4 से 4.5 प्रतिशत तक की दर के साथ, इस वर्ष हम यह आशा करते हैं कि हमारे सकल घरेलू उत्पाद की वृद्धि दर 7.5 और 8 प्रतिशत के बीच होगी।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय, यहां मैं आपसे एक निवेदन करना चाहूंगा। कुछ सत्र पहले इसी सदन में एक माननीय मुंगेरी लाल जी का जिक्र हुआ था। फिर हमने मुंगेरी लाल जी को तलाश किया, लेकिन लिस्ट में उनका नाम नहीं मिला। निवेदन यह है कि अगर आप मुंगेली लाल जी को इत्तिला कर सकें कि उनके सुनहरे सपने साकार हो गए हैं तो मैं आपका आभारी रहूंगा।

[अनुवाद]

यद्यपि इस समय उच्च वृद्धि के अनुमान किए गए हैं परन्तु हम उपर्युक्त आंकड़ों से अधिक की बात अभी नहीं करना चाहते। वृद्धि का यह स्तर अत्यधिक संतोष का विषय है। महोदय, रोजगार के अवसरों में बढ़ोतरी हुई है परन्तु इसी तरह लोगों की आशाएं भी बढ़ती गई हैं। हमें इस चुनौती का सामना करना चाहिए। आधार-संरचना के बड़े

प्रयासों ने तुरंत रोजगार के अनेक स्तर पहले ही उत्पन्न किए हैं, साथ ही साथ संपूर्ण आर्थिक क्रियाकलापों के व्यापक क्षेत्र में अतिरिक्त अच्छे रोजगारों की बुनियाद भी डाली गई है। रोजगार के अवसर बढ़ाने के उद्देश्य को तेजी के साथ आगे बढ़ाया जाएगा। 19 दिसम्बर, 2003 को हमारे विदेशी मुद्रा भंडार ने 100 बिलियन अमरीकी डालर का स्तर पार कर लिया था। इसमें वृद्धि जारी है और हमें कमी की मानसिकता से छुटकारा मिल रहा है। अधिक पारदर्शिता और नागरिकों के साथ आवश्यक सूचना की साझेदारी के लिए विदेशी मुद्रा रिजर्व पर भारतीय रिजर्व बैंक (आर.बी.आई.) की पहली रिपोर्ट आज जारी की जा रही है। आज से वित्त मंत्रालय एवं आर.बी.आई. की वेबसाइट पर प्राप्त किया जा सकता है।

महोदय, नियंत्रित मुद्रास्फीति, गिरती हुई ब्याज दरों और सुदृढ़ पूंजी बाजार के कारण हमारी अर्थव्यवस्था त्वरित वृद्धि की दिशा में चल रही है। इसे और प्रोत्साहित करना हमारा उत्तरदायित्व है। अत: हमारी वृहद आर्थिक नीति के मूल सिद्धांतों के संरक्षण पर अधिक ध्यान देना होगा। अर्थव्यवस्था का प्रबंधन एक सतत उत्तदायित्व है, प्रशासन न तो रुक सकता है न बंद हो सकता है और पूर्ण सुदृढ़ीकरण तथा वृद्धि की गति निरंतर बढ़ाने के उपाय हमेशा समय पर ही किए जाने चाहिए। केवल इसी प्रकार से हम आर्थिक और सामाजिक प्रगति के उस लक्ष्य को साकार कर सकते हैं जिसकी हम स्वतंत्रता के समय से ही कल्पना करते आ रहे हैं।

III. पहलें एवं भावी योजनाएं

सुधार उपाय

अंत्योदय अन्न योजना

प्रधानमंत्री द्वारा दिसम्बर, 2000 में चलाई गई अंत्योदय अन्न योजना के अंतर्गत इस समय गरीबी की रेखा से नीचे (बी.पी.एल.) के 1.5 करोड़ परिवार शामिल हैं। यह एक अत्यधिक सफल कार्यक्रम है जिसकी व्यापक रूप से प्रशंसा हुई है। यह प्रत्यक्ष रूप से गरीबी का उपशमन करता है और पोषण संबंधी कमी दूर करता है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत अब 2 करोड़ बी.पी.एल. परिवारों को शामिल करके इसका विस्तार किया जा रहा है। ऐसा करते हुए यह सुनिश्चित किया जाएगा कि इसके अंतर्गत जनजातीय राज्य, जिले या बेल्ट्स को अधिक हिस्सा मिले। इसे 1 अप्रैल, 2004 से लागू किया जाएगा।

प्रधानमंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना

गरीबी और बीमारियों का परस्पर संबंध है। निजी क्षेत्र में विशेषज्ञ सेवाओं वाले अस्पताल हमारे अनेक नागरिकों की पहुंच से बाहर हैं। अत: प्रधानमंत्री ने पिछले स्वतंत्रता दिवस के अवसर पर सरकारी क्षेत्र में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (ए.आई.आई.एम.एस.) छ: अस्पतालों की स्थापना की घोषणा की थी। इस ''प्रधानमंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना'' में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान जैसे छ: नए अस्पतालों को बिहार, छत्तीसगढ़, मध्यप्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान और उत्तरांचल में स्थापित किया जाएगा। माननीय सदस्यों को अवश्य ज्ञात होगा कि 1956 से किसी भी सरकार द्वारा अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान जैसे किसी भी दूसरे अस्पताल की स्थापना नहीं की गई।

श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा (कनारा) : दक्षिण के बारे में क्या है? ...*(व्यवधान)*

श्री रामदास आठवले (पढरंपुर) : महाराष्ट्र के बारे में क्या किया गया?

श्री जसवंत सिंह : मैं यह भी उल्लेख करना चाहूंगा कि प्रधानमंत्री स्वास्थ्य सुरक्षा योजना के अधीन आंध्र प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, झारखंड, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल के इन छ: राज्यों में प्रत्येक में एक-एक मेडिकल कालेज का दर्जा बढ़ाकर अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (ए.आई.आई.एम.एस.) के स्तर का बनाया जाएगा।

मुझे यह घोषणा करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि इन दोनों स्कीमों के लिए इस बजट में ही प्रावधान कर लिया गया है।

ग्रामीण

सरकार हमारे किसानों तथा ग्रामीण भारत में रह रहे अन्य नागरिकों को सुविधाजनक दरों और समय पर ऋण की उपलब्धता सुनिश्चित करने हेतु वचनबद्ध है। इस उद्देश्य हेतु, निम्नलिखित अतिरिक्त उपाय किए जाएंगे :-

जुलाई, 2003 में सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा **फसल ऋणों पर ब्याज की दर** घटाकर 9 प्रतिशत करने की घोषणा की गई थी। नाबार्ड अधिनियम में भी उचित संशोधन किया गया। मैं भारतीय बैंक संघ से आग्रह कर रहा हूं कि कृषि उद्देश्यों हेतु ब्याज दरों में और कमी लाएं।

[श्री जसवंत सिंह]

सार्वजनिक क्षेत्र के कुछ बैंकों ने पहले ही ब्याज दर घटा दी हैं। यह घोषणा करते हुए मुझे पूरा विश्वास है कि अन्य बैंक भी वर्तमान में मौजूद ऋणों की ब्याज दरों में कमी करेंगे।

– पारम्परिक रूप से बैंक कृषि ऋण प्रदान करने हेतु अपेक्षाकृत अधिक प्रतिभूति मांगते हैं। उदाहरण के लिए, कृषि प्रयोजनों हेतु अग्रिम राशि प्राप्त करने हेतु बैंक उधारकर्ता किसान पर संपूर्ण **जोत** को प्रतिभूति के रूप में **बंधक रखने** हेतु दबाव डालते हैं। इसलिए अब बैंकों को सलाह दी जा रही है कि वह किसान विशेष की ऋण क्षमता का मूल्यांकन करें और संपूर्ण जोत को बंधक रखकर उसके जरिए अतिरिक्त संपार्श्विक प्रतिभूति हेतु दबाव न डालें। सैद्धांतिक तौर पर, संपार्श्विक प्रतिभूति ऋण के मूल्य के समानुपात में होनी चाहिए।

– **फसल ऋण खातों** के मामले में **अनर्जक परिसंपत्तियों** से संबंधित व्यवस्थाओं के निर्धारण से ऐसे किसानों को ऋण प्रदान करने की व्यवस्था में समस्याएं पैदा हुई हैं जहां कृषि आय की मौसम पर निर्भरता और अनिश्चितता को पूर्ण रूप से नहीं समझा गया है। डा. वी.एस. व्यास, जो एक प्रतिष्ठित कृषि वैज्ञानिक हैं, की अध्यक्षता में इस मुद्दे के समाधान हेतु एक समिति का गठन किया गया है। इस समिति द्वारा 90 दिनों के अंदर उपयुक्त सुधारात्मक उपायों की सिफारिश की जाएगी।

– मुझे विश्वास है कि सभी पात्र किसान 31 मार्च, 2004 तक अपना **किसान क्रेडिट कार्ड** प्राप्त कर लेंगे। ग्रामीण भारत को बैंकिंग उद्योग में प्रौद्योगिकी विकास के लाभ प्रदान करने हेतु मौजूदा किसान क्रेडिट कार्डों को अबसे व्यक्तिगत अनुरोध पर ए.टी.एम. मशीनों पर उपयोग हेतु, जहां कहीं भी ऐसी सुविधा उपलब्ध है, रूपांतरित किया जाएगा।

– कृषि मंत्रालय द्वारा 20 जिलों में प्रायोगिक आधार पर एक **कृषि आय बीमा योजना** शुरू की गई है। इसका आगामी खरीफ मौसम से देश के 100 जिलों में विस्तार किया जाएगा। इसका ब्यौरा कुछ समय बाद कृषि मंत्रालय द्वारा घोषित किया जाएगा।

– **स्व-सहायता समूहों** (एस.एच.जी.) को उल्लेखनीय रूप से सफलता मिली है लेकिन देश के केवल कुछ राज्यों में ही ऐसा हुआ है। अत: नाबार्ड से उन राज्यों में जहां इस कार्यक्रम को अभी गति पकड़नी है, एक विशेष संवर्धनात्मक अभियान शुरू करने के लिए कहा गया है। इसके पहले चरण में उत्तर प्रदेश, राजस्थान और मध्य प्रदेश राज्यों में एक गहन कार्यक्रम शुरू किया जाएगा। सरकारी क्षेत्र के बैंक भी दूसरे राज्यों में इस प्रयास में सहयोग करेंगे।

– महोदय, अब मैं चाय उद्योग की बात करता हूं **चाय** एक महत्वपूर्ण कृषि-प्रसंस्करण उद्योग है जिसमें उत्तरी बंगाल, असम, पूर्वोत्तर और कुछ दक्षिणी राज्यों के लोग बड़ी संख्या में कार्यरत हैं। इस समय यह उद्योग बहुत सी समस्याओं से घिरा हुआ है। इसीलिए मैंने भारतीय बैंक संघ को एक पुनरुद्धार पैकेज तैयार करने का काम सौंपा है। इसे अब अंतिम रूप दिया गया है। इसके लिए एक विशेष चाय सावधि ऋण दिया जाएगा जिसे एक वर्ष की अधिस्थगन अवधि सहित पांच वर्ष में वापस अदा किया जा सकेगा। छोटे चाय उत्पादकों के मामले में बैंक 9 प्रतिशत की ब्याज दर पर नए सिरे से कार्यशील पूंजी की सीमा 2 लाख रुपए तक करने को राजी हो गए हैं।

– इसके अतिरिक्त, **चाय बागान** क्षेत्र में एक ऋण सुधार योजना की व्यवहार्यता की जांच करने के कदम भी उठाए जाएंगे।

– देश का एक अन्य प्रमुख कृषि-प्रसंस्करण उद्योग, **चीनी** है जो बड़ी संख्या में रोजगार के अवसर जुटाता है, परंतु इस समय यह अनेक जटिल समस्याओं के जाल में फंसा हुआ है। अत: सरकार सभी शेयरधारकों के परामर्श से इस उद्योग के पुनरोत्थान के लिए एक पैकेज तैयार करेगी। इस बीच, एक अस्थाई राहत के उपाय के रूप में बैंकों सहित ऋणदाता एजेंसियों द्वारा भारतीय रिजर्व बैंक और नाबार्ड के परामर्श से चीनी कारखानों द्वारा लिए गए ऋणों को पुनर्संरचित करने की जांच की जाएगी।

सहकारी बैंकों ने ग्रामीण ऋण प्रदान करने में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा की है। उनकी भी बहुत सी समस्याएं हैं,

जिनसे वाजिब ब्याज की दरों पर कर्ज देने की उनकी क्षमता प्रभावित होती है। सहकारी ऋण ढांचे में नई जान डालने के लिए एक योजना तैयार की गई है जिसमें लगभग 15,000 करोड़ रुपए का परिव्यय परिकल्पित है और इसमें केन्द्र और राज्य सरकारों के बीच एक उचित अनुपात में हिस्सेदारी होगी। इस योजना को एक संशोधित विनियामक ढांचे के अमल में आते ही शुरू करने का प्रस्ताव है।

पशुधन विकास

पशु हमारी ग्रामीण अर्थव्यवस्था का एक अति महत्वपूर्ण अभिन्न अंग हैं। इस आर्थिक धंधे के समूचे दायरे, जैसे पशुपालन, दुग्ध उद्योग, भेड़ पालन को बढ़ावा देने के लिए सरकार उपयुक्त बजटीय सहायता से एक राष्ट्रीय पशुधन विकास बोर्ड की स्थापना पर विचार करेगी।

[हिन्दी]

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : पशुधन का विकास है या पशुओं के धन का विकास है।

लघु उद्यमी क्रेडिट कार्ड

[अनुवाद]

श्री जसवंत सिंह : लघु और स्वरोजगारयुक्त उद्यमों के विकास को और प्रोत्साहित करने की दृष्टि से लघु उद्यमी क्रेडिट कार्ड स्कीम को उदार बनाने के उपाय किए गए हैं जिससे छोटे और मझोले उद्यमियों के लिए बैंक ऋण लेना आसान हुआ है। अब, भारतीय बंधक संघ के परामर्श से यह निर्णय लिया गया है कि सरकारी बैंक उन उधारकर्ताओं के लिए, जिनका पिछला रिकार्ड संतोषजनक रहा हो, उनके कार्डों की ऋण-सीमा 2 लाख रुपए से बढ़ाकर 10 लाख रुपए करेंगे। बैंकों को यह संशोधित योजना 1 मार्च, 2004 से लागू करने की सलाह दी जा रही है।

स्टाम्प शुल्क सुधार

राज्य सरकारों के परामर्श से समूची शुल्क व्यवस्था के व्यापक सुधार की योजना तैयार की जा रही है क्योंकि अधिक स्टाम्प शुल्क से लेन-देन की लागतें बढ़ती हैं, जिससे आर्थिक गतिविधियों में रुकावटें आती हैं। इस बीच सरकार ने ऐसी सभी लिखतों पर स्टाम्प शुल्क घटाने का निर्णय किया है, जहां दरें निर्धारित करने का प्राधिकार केन्द्र सरकार का है। पहले कदम के रूप में और पहली कटौती के तौर पर केन्द्रीय सरकार के सभी स्टाम्प पेपरों पर मौजूदा स्टाम्प शुल्क ढांचे को आधा किया जा रहा है अर्थात् इसमें 50 प्रतिशत की कमी की जा रही है। जहां तक प्राप्तियों पर शुल्क का प्रश्न है, यहां भी स्टाम्प शुल्क के भुगतान की आरंभिक सीमा 500 रुपए से बढ़ाकर 50,000 रुपए की जानी है। परन्तु इस अंतिम सुधार के लिए इस अधिनियम में संशोधन की आवश्यकता है, अत: इसे अधिनियम में संशोधन के बाद शुरू किया जाएगा।

सरकार ने कतिपय विशेष क्षेत्रों के बारे में घोषणा करने का निर्णय लिया है।

द्वीप क्षेत्र

अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में निकोबार जिला हमारे सबसे दूर के जिलों में से एक है। ये द्वीप समुद्र से पार काफी दूरियों पर अलग-अलग स्थित हैं और अपेक्षाकृत दुर्गम्य हैं। अत: निकोबार द्वीपसमूह में, वहां तैनात केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों को 1 अप्रैल, 2004 से मूल वेतन के 25 प्रतिशत की दर पर दुर्गम क्षेत्र भत्ता दिया जाएगा।

[हिन्दी]

श्री विष्णु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह) : अंडमान को मिला लिया है। धन्यवाद...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों, कृपया शांत रहो।

श्री जसवंत सिंह : निर्माण की उच्च लागत के परिणामस्वरूप इस क्षेत्र में प्रचलित मकानों के अधिक किरायों के कारण और प्रधानमंत्री जी के निर्देशानुसार यह निर्णय लिया गया है कि पोर्ट ब्लेयर का दर्जा मकान किराया किराया भत्ते के प्रयोजन हेतु ''सी'' से बढ़ाकर ''बी-1'' श्रेणी का कर दिया जाए। इसके साथ ही अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह संघ राज्य क्षेत्र के ग्रामीण क्षेत्रों और सम्पूर्ण लक्षद्वीप संघ राज्य क्षेत्र का दर्जा भी इस भत्ते के भुगतान के प्रयोजन हेतु उनके मौजूदा ''अवर्गीकृत'' से बढ़ाकर ''सी'' वर्ग का कर दिया जाएगा।

श्री रामदास आठवले : लक्षद्वीप के बारे में क्या है?

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : लक्षद्वीप के बारे में ही कहा है।

[अनुवाद]

श्री जसवंत सिंह : इसके परिणामस्वरूप संघ राज्य क्षेत्र अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह के अन्य सभी क्षेत्रों और संघ राज्य क्षेत्र लक्षद्वीप में भी मकान किराया भत्ता मूल वेतन के 7.5 प्रतिशत से बढ़ाकर 15 प्रतिशत किया जाएगा। महोदय, इसके साथ ही गोवा राज्य का दर्जा भी, मकान किराया भत्ते के प्रयोजन हेतु 1 अप्रैल, 2004 से "सी" से बढ़ाकर "बी-1" किया जा रहा है।

मरुस्थली क्षेत्र

मैं भी देश के एक मरुस्थली क्षेत्र से आता हूं। लेकिन इस वजह से यह घोषणा यहां नहीं की जा रही है। देश के मरुस्थली क्षेत्र कई मुसीबतों का सामना कर रहे हैं। उनमें से अधिकांश या तो सीमावर्ती जिले हैं अथवा उनसे सटे हुए हैं। पिछले वर्ष मैंने राजस्थान के मरुस्थली जिलों में पारंपरिक चरागाहों के पुनर्स्थापन और विकास के लिए एक विशेष कार्यक्रम "मरु गोचर योजना" घोषित की थी। मुझे माननीय सदस्यों को सूचित करते हुए खुशी है कि इस कार्यक्रम का कार्यान्वयन आरंभ हो चुका है। मैं अब हमारे मरुस्थलों में आजीविका के स्थायी साधनों की समस्या को दूर करने के शासनादेश के साथ मरुस्थली क्षेत्रों के समेकित विकास हेतु एक टास्क फोर्स की स्थापना का प्रस्ताव करता हूं। यह टास्क फोर्स सभी प्रासंगिक वर्तमान कार्यक्रमों की समीक्षा करेगा, कमियों की पहचान करेगा, सर्वाधिक महत्वपूर्ण क्षेत्रों को परिभाषित करेगा और उपयुक्त सिफारिशें करेगा। यह किसी एक मरुस्थली जिले में एक ग्रामीण प्रौद्योगिकी केन्द्र की स्थापना की जांच करेगा और इस बारे में अपनी सिफारिशें देगा।

इंदिरा गांधी नहर परियोजना पर दशकों से मन्थर गति से काम चल रहा है और यह वर्ष-दर-वर्ष मरुस्थल से होकर धीरे-धीरे आगे बढ़ रही है। इसके पूरा होने में असाधारण देरी और हमारे मरुस्थली इलाकों में पानी के सर्वाधिक महत्व पर विचार करते हुए, इस नहर परियोजना के काम में इसके बाद एक नई केन्द्र-राज्य पहल के जरिए तेजी लाई जाएगी जिसमें निधिपोषण की अतिरिक्त और नई व्यवस्था होगी। इसी तरह नर्मदा नहर के राजस्थान में विस्तार हेतु भी वित्त मंत्रालय राजस्थान सरकार के साथ एक योजना तैयार करेगा और इसे जल्दी पूरा करने के लिए इसके वित्तपोषण में सहायता करेगा।

कच्छ और इसके निकटवर्ती जिले

इस समय गुजरात के कच्छ जिले में 31 जुलाई, 2001 से 31 जुलाई, 2004 तक की अवधि के दौरान स्थापित नई औद्योगिक इकाइयां जो 31 जुलाई, 2004 को या इससे पूर्व वाणिज्यिक उत्पादन आरंभ करती हैं, उत्पाद शुल्क से मुक्त हैं। ऐसी परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कुछ अधिक समय देने के उद्देश्य से, मैं इन नई इकाइयों की स्थापना के लिए अंतिम तारीख 31 जुलाई, 2004 से बढ़ाकर 31 दिसम्बर, 2004 कर रहा हूं। उत्पाद शुल्क से छूट की अवधि वाणिज्यिक उत्पाद शुरू होने की तारीख से पांच वर्ष तक बनी रहेगी।

हमारे कुछ महानगरों में जल की कमी

इस समय सरकार द्वारा ग्रामीण भारत में स्वच्छ पेयजल की सुनिश्चित आपूर्ति के महत्वपूर्ण प्रश्न पर ध्यान देने के लिए कई पहलें की गई हैं। महानगरों को अब तक इस कमी को या तो स्वयं के नगरीय संसाधनों से या उनकी संबंधित राज्य सरकारों से प्राप्त सहायता के बल पर दूर किया जाता था। अतिरिक्त आपूर्ति उपायों की तुलना में, जल की आवश्यकता और मांग अधिक तेजी से बढ़ी है। इसलिए प्रधान मंत्री ने बंगलौर, चेन्नई, दिल्ली तथा हैदराबाद जैसे महानगरों के लिए एक त्वरित पेयजल आपूर्ति योजना शुरू करने का निर्णय लिया है।

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले : मुम्बई का क्या हुआ...*(व्यवधान)*

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल (कानपुर) : कानपुर के लिए कुछ नहीं हुआ। वहां पेयजल की बहुत शार्टेज है इसलिए पानी वाले मामले में कानपुर को भी शामिल करना चाहिये।

अध्यक्ष महोदय : जब आपको अंतरिम बजट पर चर्चा के दौरान बोलने का मौका मिलेगा, तब आप अपनी बात बोल सकते हैं।

[अनुवाद]

श्री जसवंत सिंह : महानगरों में अवसंरचना विकास हेतु मौजूदा केन्द्रीय योजना के लिए प्रावधान की अवसंरचना निधि, भारतीय जीवन बीमा निगम तथा ऐसे ही अन्य निधिकरण स्रोतों के माध्यम से बढ़ाया जाएगा। वित्त मंत्रालय द्वारा संबंधित ब्यौरों को अंतिम रूप दिया जाएगा। जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि यह योजना 1 मार्च, 2004 तक प्रचालन में आ जाए।

[हिन्दी]

मैंने कहा ''सच एज ''जिसका अर्थ है उदाहरणार्थ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा : इसके लिए कितना आबंटन किया गया है?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज) : कुल कितनी राशि है?

कन्वेंसन सेंटर

श्री जसवंत सिंह : सरकार ने अब विश्व स्तर के चार अंतर्राष्ट्रीय कन्वेंसन सेंटर्स, जिनकी सीपना निजी-सरकारी सहभागिता से की जाएगी, के लिए स्थानों का चयन कर लिया है। मुझे प्रसन्नता है कि इन में से दो केन्द्र दिल्ली और मुंबई के महानगरों में तथा एक-एक केन्द्र गोवा और राजस्थान में स्थापित किए जाएंगे।

डा. नीतिश सेनगुप्ता (कोन्टाई) : कोलकाता के बारे में क्या हुआ है?

श्री के. येरननायडू (श्रीकाकुलम) : हैदराबाद के बारे में क्या किया गया है?

श्री जसवंत सिंह : गोवा तथा राजस्थान में पर्यटन की अपार संभावनाएं हैं लेकिन इनके लिए और अधिक अवसंरचनात्मक सुविधाओं की आवश्यकता है। इससे, गोवा भी अंतर्राष्ट्रीय फिल्म महोत्सवों के आयोजन हेतु उपयुक्त सुविधाएं प्रदान कर सकेगा। जयपुर में कन्वेंसन सेंटर प्रभावी रूप से कार्य कर सके, इसके लिए जयपुर के हवाई अड्डे को एक अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के रूप में परिवर्तित किया जाएगा। इनके बारे में शीघ्र ही ब्यौरों की घोषणा की जाएगी।

विकास वित्त

विकास वित्त का कोई विकल्प नहीं है। भारतीय औद्योगिक विकास बैंक (आई.डी.बी.आई.) के पुनरुद्धार तथा पुनर्संरचना संबंधी उपायों पर पहले से ही कार्य चल रहा है। संसद के आदेश के अनुसार वित्त मंत्रालय एक विकास वित्त संस्थान के रूप में आई.डी.बी. आई. की भूमिका के परिरक्षण तथा सुदृढ़ीकरण के लिए प्रतिबद्ध है।

मौजूदा आर्थिक विकास प्रणाली के लिए सतत् तथा संवर्धित निवेश की आवश्यकता है। इसके लिए उपयुक्त दरों पर तथा एक समन्वित तरीके से समय पर धनराशि उपलब्ध करवानी होगी। चूंकि, पुनर्गठित आई.डी.बी.आई. के पास अपेक्षित विशेषज्ञता है और उसे परियोजना मूल्यांकन, निधिकरण तथा समन्वय का अनुभव भी है, इसलिए यह निर्णय लिया गया है कि आई.डी.बी.आई. का प्रमुख विकासात्मक वित्त संस्था के रूप में नामित किया जाए। इस कार्य के लिए सरकार आई.डी.बी.आई. को आवश्यक सहायता प्रदान करेगी। आई. डी.बी.आई. के प्रयासों को पूरा करने में अन्य प्रमुख संस्थाओं तथा बैंकों जैसे अवसंरचना विकास वित्त निगम तथा भारतीय स्टेट बैंक द्वारा सहायता प्रदान की जाएगी।

इसी प्रकार, अनर्जक परिसंपत्तियों को एक परिसंपत्ति पुनर्निर्माण कंपनी में अंतरित करके तथा एक बड़े सरकारी बैंक में विलय करके भारतीय औद्योगिक वित्त निगम (आई.एफ.सी.आई.) को पुनर्गठित किया जाएगा। अपने रूपांतरण के पश्चात्, ये दोनों संस्थान आई. डी.बी.आई. तथा आई.एफ.सी.आई. नए वित्तीय वर्ष में कार्य करने लगेंगे।

अन्य योजनाएं

कृषि अवसंरचना तथा ऋण निधि, लघु और मध्यम उद्यम निधि तथा औद्योगिक अवसंरचना निधि शीघ्र ही कार्यशील हो जाएंगी। ये तीनों निधियां, वित्तीय विवेक संबंधी मानदंडों से समझौता किए बिना, अधिक प्रतियोगी दरों पर ऋण उपलब्ध कराएंगी जिसके न्यूनतम उधार दर (पी.एल.आर.) से 2 प्रतिशतांक कम होने का अनुमान है।

मैं इस बात को दोहराना चाहता हूं कि कृषि अवसंरचना तथा ऋण निधि द्वारा बंजरभूमि विकास, मौजूदा लेकिन अधूर लघु सिंचाई परियोजनाओं तथा लघु सिंचाई के नए निर्माण कार्यों को पूरा करने, कृषि उत्पादों के श्रेणीकरण, प्रमाणन तथा भंडारण तथा आधुनिक बूचड़खानों के निर्माण जैसी अवसंरचनात्मक सुविधाओं हेतु ऋण-सहायता प्रदान की जाएगी। इस निधि को **'लोक नायक जय प्रकाश नारायण निधि'** नाम दिया जाएगा। इसी प्रकार लघु तथा मध्यम उद्यम निधि द्वारा लघु उद्योग क्षेत्र के लिए उच्च प्रतियोगी दरों पर वित्तीय संसाधनों की कमी तथा कुछ मझोले उद्यमों के लिए सिडबी (भारतीय लघु उद्योग विकास बैंक) की सेवाओं का विस्तार न होने जैसी समस्या का निवारण किया जाएगा। औद्योगिक अवसंरचना निधि विद्युत उत्पादन, समुद्रपत्तनों, विमानपत्तनों, सड़कों, पर्यटन, दूरसंचार तथा नगर पालिका सेवाओं, जल आपूर्ति, मल-जल निकास तथा पर्यावरण संबंधी परियोजनाओं जैसी शहरी अवसंरचना हेतु उच्च प्रतियोगी दरों पर ऋण प्रदान करेगी।

[श्री जसवंत सिंह]

रक्षा आधुनिकीकरण निधि

रक्षा संबंधी खरीद प्रक्रिया में प्रायः तीन वर्ष से अधिक समय लग जाता है। इस अवधि के दौरान, रक्षा आधुनिकीकरण तथा हथियार प्रणाली खरीद के लिए पर्याप्त तथा वचनबद्ध निधियों की उपलब्धता के संतोषजनक समाधान की आवश्यकता होती है। तद्नुसार 25,000 करोड़ रुपए की राशि वाली एक अव्यपगत रक्षा आधुनिकीकरण निधि की स्थापना करने का निर्णय लिया गया है। इससे, उक्त प्रयोजन के लिए पर्याप्त निधियों की उपलब्धता सुनिश्चित होगी। रक्षा मंत्रालय को यह निधि नए वित्तीय वर्ष से प्रदान कर दी जाएगी।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो) : जब तक वे इसका उपयोग करें।

कर्मचारी कल्याण

श्री जसवंत सिंह : पांचवें केन्द्रीय वेतन आयोग ने सिफारिश की थी कि जब महंगाई भत्ता, वेतन के 50 प्रतिशत से अधिक हो जाए तो उसका मूल वेतन के साथ विलयन कर दिया जाना चाहिए। इस समय, महंगाई भत्ता वेतन का 59 प्रतिशत है। सरकार ने इस सिफारिश पर गहन पुनर्विचार करने के पश्चात् यह निर्णय लिया है कि वेतन के 50 प्रतिशत तक के महंगाई भत्ते का मूल वेतन के साथ विलयन कर दिया जाएगा। यह निर्णय 1 अप्रैल, 2004 से प्रभावी होगा।

प्रत्यक्ष कर

आय कर प्रक्रिया में कुछ अनिवार्य परिवर्तनों के लिए आय कर अधिनियम में संशोधन की आवश्यकता है। हालांकि, अधिनियम में अभी किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं है लेकिन सरकार की यह धारणा है तथा हमारी वचनबद्धता है कि :

- विद्युत क्षेत्र में नई परियोजनाओं के लिए उपलब्ध राजकोषीय लाभ 2006 तक की अवधि की बजाए 2012 तक के लिए बढ़ा दिए जाएं तथा ये लाभ राज्य बिजली बोर्डों से अधिकार में लिए गए (टेक-ओवर) मामलों में भी उपलब्ध कराये जाएं।

- 1 मार्च, 2003 को अथवा इसके पश्चात् अधिग्रहीत सूचीबद्ध इक्विटियों को प्रदत्त दीर्घावधिक पूंजीगत अनुलाभ कर से छूट की व्यवस्था को और तीन वर्ष की अवधि के लिए बढ़ा दिया जाए जिससे स्थायित्व प्रदान किया जा सके।

- विश्व नौवहन टनभार के 90 प्रतिशत से अधिक हिस्से पर कराधान की बहुत निम्न दरें लागू होती हैं। एक ऐसा समान स्तर प्रदान करने के लिए जिससे भारतीय नौवहन अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिता का मुकाबला कर सके, निवल पंजीकृत टनभार के आधार पर, एक निश्चित दर पर कल्पित आय के साथ एक टनभार कर योजना पर विचार किया जाना चाहिए।

- जब सरकार द्वारा किसानों की कृषि भूमि अधिग्रहीत की जाती है तो पूंजीगत अनुलाभ तथा बढ़ाये गये मुआवजे पर संचित ब्याज पर कर लगाए जाने के कारण किसानों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। सरकार का मानना है कि ऐसे अधिग्रहण से मिलने वाले पूंजीगत अनुलाभ को कर से मुक्त रखा जाना चाहिए; ऐसी भूमि के अधिग्रहण के लिए वर्धित मुआवजे पर अर्जित ब्याज के संबंध में भी स्रोत पर कर की कटौती नहीं होनी चाहिए।

कारोबार प्रक्रिया आउटसोर्सिंग (बी.पी.ओ.) के अंतर्गत रोजगार सृजन की संभावनाएं हैं। यह स्पष्ट किया गया है कि "यदि ये विदेशी-स्रोत सेवाएं, अनुषंगी और सहायक किस्म की हैं तथा भारतीय काल सेंटरों को समुचित पारिश्रमिक की अदायगी की जाती है तो भारत में कार्यरत विदेशी-स्रोत वाली कंपनी पर कर नहीं लगाया जाएगा। यह नीति आर्थिक सहयोग और विकास संगठन (ओ.ई.सी.डी.) के मानदंडों तथा दोहरे कराधान से बचने के समझौतों के अनुरूप है।

सरकार का यह भी दृढ़ विश्वास है कि वेतनभोगी कर्मचारियों हेतु जिनका कर अनुपालन में निःसन्देह सर्वोत्कृष्ट रिकार्ड रहा है, आय कर प्रयोजन हेतु मानक कटौती के संशोधन के मुद्दे पर अब नए सिरे से विचार किया जाए। इसके अलावा, युद्ध में शहीद हुए सैनिकों की विधवाओं की परिवार पेंशन पर कर की समीक्षा करना भी जरूरी है ताकि वे एक प्रतिष्ठा का जीवन व्यतीत कर सकें। हमें मौजूदा छूट सीमाओं की समीक्षा करने और उन्हें नए

सिरे से उपयुक्त तरीके से पुन: निर्धारित करने की भी आवश्यकता है।

अप्रत्यक्ष कर

विकास प्रक्रिया को सुदृढ़ बनाने हेतु, सरकार ने पहले ही 8 जनवरी, 2004 को कुछ उपायों की घोषणा की है। ये उपाय सामयिक तथा आवश्यक थे, मैं उन्हें नहीं दोहराऊंगा।

पूंजीगत सामान

हमारे घरेलू उद्योग को आयातित पूंजीगत सामानों से प्रतिस्पर्धी बनाने हेतु जिन पर अभी 10 प्रतिशत का प्राथमिक सीमाशुल्क लगाया जाता है, मैंने ऐसे शुल्क को अनेक कच्ची सामग्रियों, मध्यवर्ती वस्तुओं तथा उनके विनिर्माण हेतु संघटकों पर पहले ही घटा दिया है। इसकी वजह से विसंगति दूर हुई है।

एक सुझाव यह भी आया है कि जहां कहीं आयातित पूंजीगत सामान पर प्रतिकारी शुल्क से छूट दी गई है, वहां स्वदेश में निर्मित ऐसे ही पूंजीगत सामान को भी सम निर्यात लाभ प्रदान किये जाने चाहिए। जहां अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी बोलियों के माध्यम से अधिप्राप्ति की जाती है, ऐसी विनिर्दिष्ट परियोजनाओं के संबंध में निर्यात लाभ प्रदान करने की एक स्कीम पहले से अस्तित्व में है। फिर भी वित्त मंत्रालय वाणिज्य मंत्रालय से परामर्श कर इस सुझाव की जांच करेगा ताकि घरेलू विनिर्माताओं के लिए एक समान अवसर प्रदान किया जा सके।

विद्युत

विद्युत क्षेत्र निवेश तथा सुधारों से संबंधित कार्यबल ने विद्युत क्षेत्र हेतु प्रतिकारी शुल्क को केन्द्रीय मूल्य वर्धित कर योग्य बनाने की संभावना का पता लगाने की सिफारिश की है। इस सुझाव की भी जांच की जाएगी।

पिछले बजट में, विद्युत उत्पादन हेतु अवशिष्ट ईंधन तेल पर उत्पाद शुल्क से छूट, जो विद्युत अधिनियम, 1910 के अन्तर्गत केवल लाइसेंस प्राप्त इकाइयों को ही उपलब्ध थी, का विस्तार विद्युत आपूर्ति अधिनियम, 1948 के अन्तर्गत लाइसेंस प्राप्त उत्पादन कम्पनियों के लिये भी किया गया था। यह अनुरोध किया गया है कि 1948 के अधिनियम के अधीन लाइसेंस प्राप्त इकाइयों पर इस छूट को अब पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू किया जाए यदि कभी विद्युत की आपूर्ति राज्य विद्युत बोर्डों को की गई थी और इसकी उत्पादन लागत विद्युत खरीद करारों द्वारा शासित की गई थी। मेरा यह मानना है कि इस प्रकार की पूर्वव्यापी छूट हेतु एक उपयुक्त विधायी उपाय पर विचार किया जाना चाहिए।

सामान नियमावली

हमारे अन्तर्राष्ट्रीय हवाई पत्तनों के आगमन हॉलों में स्थित सीमाशुल्क काउंटरों पर भीड़भाड़ को और कम करने हेतु नि:शुल्क सामान छूट को 12,000 रुपए से बढ़ाकर 25,000 रुपए किया जा रहा है। ऐसे सामान पर सीमाशुल्क भी 50 प्रतिशत से घटाकर 40 प्रतिशत किया जा रहा है। यह आज से प्रभावी होगा।

प्रयोक्ता अनुकूल कर प्रशासन

सूचना प्रौद्योगिकी के अधिक उपयोग और अपेक्षाकृत कम अनुपालन लागतों वाली, मनमानी-रहित, निष्पक्ष प्रणाली के माध्यम से उन्नत कर प्रशासन की ओर बढ़ना जारी रहना चाहिए। इस उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए मुझे निम्नलिखित घोषणाएं करते हुए प्रसन्नता हो रही है:-

- सामानों की निकासी हेतु सीमाशुल्क दस्तावेजों की इलेक्ट्रोनिक फाइलिंग, जो इस समय चौबीसों घंटे 9 सीमाशुल्क केन्द्रों में उपलब्ध है, को 31 मार्च, 2004 तक 23 केन्द्रों में लागू कर दिया जाएगा;

- 30 जून, 2004 से सीमाशुल्क निकासी स्व-मूल्यांकन तथा चुनिंदा परीक्षण पर आधारित होगी;

- बेहतर पारदर्शिता लाने, वर्गीकरण संबंधी विवाद से बचने तथा सीमाशुल्क और निर्यात-आयात नीति वर्गीकरण के साथ सीमाशुल्क के वर्गीकरण का सामंजस्य बैठाने हेतु 30 सितम्बर, 2004 तक सीमाशुल्क लगाने के लिए एक 8-अंकीय सामान कूट वर्गीकरण को अपनाया जाएगा;

- विवादों के शीघ्र निपटान हेतु संघ उत्पाद नियमावली के अन्तर्गत अपराधों का प्रशमन 30 जून, 2004 से प्रारंभ किया जाएगा; और

- उत्पाद शुल्क की स्वचालित प्रक्रिया को बढ़ाने तथा राजस्व खातों के बेहतर मिलान हेतु 30 जून, 2004 से उत्पाद शुल्क विवरणियों की ईन्फाइलिंग प्रणाली प्रारम्भ की जाएगी।

[श्री जसवंत सिंह]

सेवा कर

राजस्व के एक विशिष्ट तथा महत्वपूर्ण स्रोत के रूप में सेवाओं पर कर लगाने हेतु संविधान में संशोधन की प्रक्रिया पहले ही चल रही है। अन्तरिम तौर पर, सेवा कर पिछले बजट में सात नई सेवाओं पर लगाया गया था। विवरणियां भरने को सरल बनाने तथा राजस्व के इस महत्वपूर्ण स्रोत के अन्तर्गत अनुपालन लागत को घटाने के लिए, मुझे यह घोषणा करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि 2 जनवरी, 2004 से -

- सेवा कर के लिए पंजीकरण की अनुमति प्रदान करने हेतु केवल एक सामान्य सत्यापन की प्रक्रिया अपनायी जा रही है।

- एक से अधिक कराधेय सेवा देने वाले मूल्यांकितियों के लिए एकल पंजीकरण और एकल विवरणी है; और

- विवरणियों की ई-फाइलिंग और इनकी इलैक्ट्रानिक जांच का विस्तार भी 10 सेवाओं से सभी 58 कर योग्य सेवाओं तक करते हुए सेवा कर स्वचालन को बढ़ाया गया है।

IV. संशोधित और बजट अनुमान

मैं अब सदन को चालू वर्ष के साथ-साथ 2004-05 के हमारे हिसाब-किताब की मुख्य बातों के बारे में सूचित करना चाहूंगा।

वर्ष 2003-2004 के संशोधित अनुमान

बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान, व्यय में 11,143 करोड़ रुपए की निवल कमी दर्शाते हैं। व्यय में यह कमी ग्रामीण विकास, सर्व शिक्षा अभियान, दिल्ली मैट्रो रेल परियोजना और रेलवे के लिए अतिरिक्त बजटीय सहायता संबंधी अतिरिक्त व्यय के बावजूद प्राप्त की गई है।

श्री पवन कुमार बंसल (चंडीगढ़) : बड़े विज्ञापनों पर व्यय के बावजूद।

श्री जसवंत सिंह : केन्द्र के निवल कर राजस्व 184,169 करोड़ रुपए के बजट अनुमान की तुलना में 3,370 करोड़ रुपए की वृद्धि के साथ 187,539 करोड़ रुपए अनुमानित हैं। कर-भिन्न राजस्व 69,766 करोड़ रुपए के अनुमानित स्तर से 5,722 करोड़ रुपए अधिक होकर 75,488 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। विनिवेश प्राप्तियां भी 13,200 करोड़ रुपए के बजट अनुमान की तुलना में अधिक अर्थात् 14,500 करोड़ रुपए हैं।

केंद्र की संशोधित राजस्व प्राप्तियां 263,027 करोड़ रुपए, राजकोषीय घाटा 132,103 करोड़ रुपए है जो अनुमानिक सकल घरेलू उत्पाद का 4.8 प्रतिशत है तथा राजस्व घाटा 99,860 करोड़ रुपए है जो अनुमानित सकल घरेलू उत्पाद का 3.6 प्रतिशत होने का अनुमान है।

महोदय, मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्य मानेंगे और इस तथ्य का अनुमोदन करेंगे कि सरकार ने बजटीय लक्ष्यों की तुलना में बेहतर कार्य-निष्पादन करके राजकोषीय सुदृढ़ीकरण के बारे में अपने संकल्प का प्रदर्शन किया है।

वर्ष 2004-2005 के बजट अनुमान

वर्ष 2004-2005 के बजट अनुमान में कुल व्यय 457,434 करोड़ रुपए अनुमानित है जिसमें 135,071 करोड़ रुपए आयोजना और 322,363 करोड़ रुपए आयोजना-भिन्न के लिए हैं।

आयोजना व्यय

एक ओर विकासात्मक आवश्यकताओं और दूसरी ओर राजकोषीय स्थायित्व के बीच सही संतुलन बनाए रखने के लिए वर्ष 2004-05 की आयोजना के लिए सकल बजटीय समर्थन 135,071 करोड़ रुपए निर्धारित किया गया है। यह पिछले वर्ष की तुलना में 11.6 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाते हुए 14,097 करोड़ रुपए अधिक है। इसमें से 81,367 करोड़ रुपए की राशि केंद्रीय आयोजना के लिए बजटीय सहायता के रूप में उपलब्ध कराई जा रही है। यह पिछले वर्ष की तुलना में 9,215 करोड़ रुपए या 12.8 प्रतिशत की वृद्धि को दर्शाती है। इसी तरह, राज्य आयोजनाओं के लिए केंद्रीय सहायता 53,704 करोड़ रुपए है जो पिछले वर्ष से 4,882 करोड़ रुपए अधिक है। यदि ग्रामीण क्षेत्रों में शहरी सुविधाएं उपलब्ध कराने जैसी नई स्कीमों के लिए आवश्यकता हुई तो सरकार ऐसी स्कीमों के लिए अतिरिक्त आबंटन की व्यवस्था करेगी।

आयोजना भिन्न व्यय

वर्ष 2004-2005 के बजट अनुमान आयोजना-भिन्न व्यय में 16,218 करोड़ रुपए की निवल वृद्धि दर्शाते हैं। यह वृद्धि मुख्यतया

ब्याज भुगतान और ऋण शोधन (4,945 करोड़ रुपए), रक्षा (5,700 करोड़ रुपए), राज्य सरकारों को अनुदान एवं ऋण (4,110 करोड़ रुपए) और खाद्य सब्सिडी (2,600 करोड़ रुपए) में हैं।

राजस्व अनुमान और राजकोषीय घाटा

अध्यक्ष महोदय, इन प्रस्तावों के साथ मैं केन्द्र की 290,882 करोड़ रुपए की कुल राजस्व प्राप्तियों और 136,452 करोड़ रुपए के राजकोषीय घाटे का अनुमान लगाता हूं जो अनुमानित सकल घरेलू उत्पाद का 4.4 प्रतिशत है तथा 89,860 करोड़ रुपए के राजस्व घाटे का अनुमान करता हूं जो अनुमानित सकल घरेलू उत्पाद का 2.9 प्रतिशत है।

V. निष्कर्ष

महोदय, मुझे जुलाई, 2002 में वित्त मंत्रालय की जिम्मेवारी सौंपी गई थी। मैंने यहां पर मात्र लगभग डेढ़ वर्ष कार्य किया है। इस अवधि के दौरान यह देखना मेरा विशेष कार्य रहा है कि भारतीय अर्थव्यवस्था प्रतिवर्ष 7.5 से 8 प्रतिशत के आसपास स्थिर और सशक्त रूप से वृद्धि के मार्ग पर बढ़ती रहे। यह राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन और पूर्ववर्ती सरकारों द्वारा अपनाए गए सुधारों, इस मंत्रालय में मेरे पूर्ववर्ती माननीय श्री यशवंत सिन्हा के योगदान और सर्वाधिक रूप से प्रधानमंत्री वाजपेयी द्वारा दिये गये समर्थन वे नेतृत्व के कारण संभव हुआ है।

श्री वाजपेयी के मार्गदर्शन में राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार ने 19 मार्च, 1998 से पोखरन के बाद के आर्थिक प्रतिबंधों; पूर्व एशियाई संकट; कम से कम दो बड़े विनाशकारी तूफानों; अभूतपूर्व सूखे; भुज में विध्वंसकारी भूकंप; सीमा पर दो संघर्षों; आतंकवाद और विद्रोह की चुनौती, खाड़ी युद्ध; वैश्विक मंदी; तेल के मूल्यों की अस्थिरता तथा अनेक समस्याओं का सफलतापूर्वक मुकाबला किया। इन अनेक चुनौतियों के बावजूद, इस अवधि के दौरान सरकार राजकोषीय घाटा कम करके इसे सकल घरेलू उत्पाद के 4.8 प्रतिशत, राजस्व घाटे को 3.6 प्रतिशत पर ले आई तथा मुद्रा स्फीति के वार्षिक औसत को 4.8 प्रतिशत के आसपास नियंत्रित रखा। वर्ष 1998-2004 की अवधि के दौरान हमारा राजस्व संग्रहण लगभग 83 प्रतिशत बढ़ा, हमारे पूंजी बाजार सुदृढ़ हैं, यूटीआई बाजार में फिर अग्रणी है, हमारे विदेशी मुद्रा भंडार 100 बिलियन डालर से अधिक के अभूतपूर्व स्तर पर पहुंचकर लगभग चार गुना हो गये हैं, इस अवधि में हमारा सकल घरेलू उत्पाद लगभग 40 प्रतिशत बढ़ा है और मुझे विश्वास है कि राष्ट्रीय संतोष, राष्ट्रीय विश्वास और बेहतर वृद्धि एवं विकास प्राप्त करने के हमारे सामूहिक संकल्प की जड़ें अब मजबूत हो गई हैं।

महोदय, मैं यह अंतरिम बजट सदन के समक्ष प्रस्तुत करता हूं।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 8817/2004]

अपराह्न 1.05 बजे

[अनुवाद]

वित्त विधेयक, 2004*

वित्त मंत्री (श्री जसवंत सिंह) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि वित्तीय वर्ष 2004-05 के लिए आय-कर की विद्यमान दरों और कतिपय मदों पर राष्ट्रीय आपदा आकस्मिकता शुल्क तथा राष्ट्रीय आपदा आकस्मिकता सीमाशुल्क के उद्ग्रहण को जारी रखने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि वित्तीय वर्ष 2004-05 के लिए आय-कर की विद्यमान दरों और कतिपय मदों पर राष्ट्रीय आपदा आकस्मिकता शुल्क तथा राष्ट्रीय आपदा आकस्मिकता सीमाशुल्क के उद्ग्रहण को जारी रखने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री जसवंत सिंह : महोदय, मैं विधेयक** पुर:स्थापित करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : विधेयक पुर:स्थापित कर दिया गया है।

---

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II, खंड-2, दिनांक 3.2.2004 में प्रकाशित।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

अपराह्न 1.05¼ बजे

[अनुवाद]

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (सामान्य), 2003-2004

वित्त मंत्री (श्री जसवंत सिंह) : महोदय, मैं 2003-2004 के लिए बजट के संबंध में अनुपूरक अनुदानों की मांगों को दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

[ग्रंथालय में रखा गया। *देखिए* संख्या एल.टी. 8818/2004]

अपराह्न 1.05½ बजे

[हिन्दी]

सभा पटल पर रखे गए पत्र

पोत परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी) : महोदय, श्री शत्रुघ्न सिन्हा की ओर से मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं—

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) ड्रैजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया, विशाखापत्तनम के वर्ष 2002-2003 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) ड्रैजिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया, विशाखापत्तनम का वर्ष 2002-2003 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। *देखिए* संख्या एल.टी. 8804/2004]

(3) (एक) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 103 की उपधारा (2) के अन्तर्गत कोचीन पत्तन न्यास, कोचीन के वर्ष 2002-2003 के वार्षिक लेखाओं की, एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) कोचिन पत्तन न्यास, कोचीन के वर्ष 2002-2003 के लेखापरीक्षित लेखाओं की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। *देखिए* संख्या एल.टी. 8805/2004]

(5) (एक) इनलैंड वाटरवे आथारिटी ऑफ इंडिया, नौएडा के वर्ष 2002-2003 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इनलैंड वाटरवे आथारिटी ऑफ इंडिया, नौएडा के वर्ष 2002-2003 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। *देखिए* संख्या एल.टी. 8806/2004]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार) : महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं—

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 क के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(क) (एक) एचएमटी लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 2002-2003 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) एचएमटी लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 2002-2003 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। *देखिए* संख्या एल.टी. 8807/2004]

(ख) (एक) नेपा लिमिटेड, नेपानगर के वर्ष 2002-2003 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) नेपा लिमिटेड, नेपानगर का वर्ष 2002-2003 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। *देखिए* संख्या एल.टी. 8808/2004]

(3) संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अन्तर्गत निम्नलिखित प्रतिवेदनों की एक-एक प्रतियां (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) मार्च, 2003 को समाप्त हुए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन—संघ सरकार (वाणिज्यिक) (2004 का संख्यांक 1)—सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम—लेखाओं की समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखा गया। *देखिए* संख्या एल.टी. 8809/2004]

(दो) मार्च, 2003 को समाप्त हुए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन—संघ सरकार (वाणिज्यिक) (2004 का संख्यांक 2)—सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम—लेखाओं की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखा गया। *देखिए* संख्या एल.टी. 8810/2004]

(तीन) मार्च, 2003 को समाप्त हुए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन—संघ सरकार (वाणिज्यिक) (2004 का संख्यांक 3)—सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम—संव्यवहार लेखापरीक्षा टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखा गया। *देखिए* संख्या एल.टी. 8811/2004]

(चार) मार्च, 2003 को समाप्त हुए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन—संघ सरकार (वाणिज्यिक) (2004 का संख्यांक 4)—सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम—चुने गए सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के कतिपय कार्यकलापों की समीक्षा।

[ग्रंथालय में रखा गया। *देखिए* संख्या एल.टी. 8812/2004]

[अनुवाद]

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री श्रीपाद येसो नाईक) : महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं—

(1) सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 159 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) सा.का.नि. 911(अ) जो 29 नवम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 22 जुलाई, 2003 की अधिसूचना संख्या 43/2003-सी.शु.एन.टी. में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(दो) सा.का.नि. 912(अ) जो 29 नवम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा उनमें उल्लखित अधिसूचनाओं में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(तीन) सा.का.नि. 913(अ) जो 8 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 7 मार्च, 2002 की अधिसूचना संख्या 15/2002-सी.शु. (एनटी) में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(चार) सा.का.नि. 934(अ) जो 8 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय सीमा शुल्क अधिकारियों को सभी

[श्री श्रीपाद येसो नाईक]

विशेष आर्थिक जोनों के संबंध में सीमा शुल्क अधिकारियों के रूप में नियुक्त करना है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(पांच) सा०का०नि० 975(अ) जो 31 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 22 जुलाई, 2003 की अधिसूचना संख्या 43/2003-सी.शु. (एनटी) में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(छह) सा०का०नि० 976(अ) जो 31 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा उनमें उल्लिखित अधिसूचनाओं में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(सात) विशेष आर्थिक जोन (संशोधन) नियम, 2003 जो 31 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 977(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(आठ) विशेष आर्थिक जोन (सीमा शुल्क प्रक्रियाएं) (संशोधन) विनियम, 2003 जो 31 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 978(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(नौ) सा०का०नि० 980(अ) जो 31 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 22 जुलाई, 2003 की अधिसूचना संख्या 114/2003-सी.शु. में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(दस) सा०का०नि० 981(अ) जो 31 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 22 जुलाई, 2003 की अधिसूचना संख्या 113/2003-सी.शु. में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(ग्यारह) सा०का०नि० 982(अ) जो 31 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा दिनांक 22 जुलाई, 2003 की अधिसूचना संख्या 115/2003-सी.शु. में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(बारह) सा०का०नि० 3(अ) जो 2 जनवरी, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा दिनांक 31 मार्च, 2003 की अधिसूचना संख्या 52/2003-सी.शु. में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(तेरह) सा०का०नि० 58(अ) जो 21 जनवरी, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा दिनांक 2 अप्रैल, 1997 की अधिसूचना संख्या 17/97-सी.शु. (एनटी) में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा उनका शुद्धिपत्र जो 23 जनवरी, 2004 की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 73(अ) में प्रकाशित हुआ है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(चौदह) का.आ. 120(अ) जो 27 जनवरी, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो आयात निर्धारण के प्रयोजनार्थ कतिपय विदेशी मुद्राओं को भारतीय मुद्रा में अथवा भारतीय मुद्रा को विदेशी मुद्राओं में परिवर्तित करने के लिए विनिमय दर के बारे में है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(पंद्रह) का.आ. 121(अ) जो 27 जनवरी, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो निर्यात निर्धारण के प्रयोजनार्थ कतिपय विदेशी मुद्राओं को भारतीय मुद्रा में अथवा भारतीय मुद्रा को विदेशी मुद्राओं में परिवर्तित करने के लिए विनिमय दर के बारे में है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(सोलह) सा.का.नि. 952(अ) जो 17 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जो नेपाली मूल की बियर, जब उसका भारत

में आयात किया जाए, पर उद्ग्रहणीय सम्पूर्ण अतिरिक्त शुल्क से छूट प्रदान करने के बारे में है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखी गई। *देखिए* संख्या एल.टी. 8813/2004]

(2) केन्द्रीय उत्पाद शुल्क अधिनियम, 1944 की धारा 38 की उपधारा (2) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) सा०का०नि० 910(अ) जो 29 नवम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 22 जुलाई, 2003 की अधिसूचना संख्या 58/2003-के.उ.शु. (एनटी) में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(दो) सा०का०नि० 979(अ) जो 31 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 22 जुलाई, 2003 की अधिसूचना संख्या 58/2003-के.उ.शु. (एनटी) में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(तीन) सा०का०नि० 983(अ) जो 31 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा उनमें उल्लिखित दो अधिसूचनाओं में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(चार) सा०का०नि० 2(अ) जो 2 जनवरी, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 31 मार्च, 2003 की अधिसूचना संख्या 22/2003-के.उ.शु. में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(पांच) सा०का०नि० 84(अ) जो 29 जनवरी, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा इनमें दो उल्लिखित अधिसूचनाओं में कतिपय संशोधन किए गए हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखी गई। *देखिए* संख्या एल.टी. 8814/2004]

(3) बैंकों और वित्तीय संस्थाओं को शोध्य ऋण वसूली अधिनियम, 1993 की धारा 36 की उपधारा (3) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) सा०का०नि० 935(अ) जो 9 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जो अधिसूचना में उल्लिखित तीन ऋण वसूली अधिकरणों के स्थान में परिवर्तन करने के बारे में है।

(दो) सा०का०नि० 940(अ) जो 11 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जो ऋण वसूली अधिकरण, लखनऊ के स्थान में परिवर्तन करने के बारे में है।

[ग्रंथालय में रखी गई। *देखिए* संख्या एल.टी. 8815/2004]

(4) बैंककारी कंपनी (उपक्रमों का अर्जन और अंतरण) अधिनियम, 1970 की धारा 19 की उपधारा (4) के अंतर्गत इंडियन बैंक सामान्य (संशोधन) विनियम, 2003 जो 19 दिसम्बर, 2003 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या बीएस/एलकेएन/781/2003-04 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। *देखिए* संख्या एल.टी. 8816/2004]

अपराह्न 1.06 बजे

[अनुवाद]

अध्यक्ष द्वारा घोषणा

सदस्यों का ग्रुप फोटोग्राफ

अध्यक्ष महोदय : जैसा कि माननीय सदस्यों को ज्ञात है कि कल अर्थात् बुधवार, 4 फरवरी, 2004 को 9.30 बजे गेट नं.-1 और केंद्रीय कक्ष, संसद भवन, नई दिल्ली के बीच तेरहवीं लोक सभा के सदस्यों का एक ग्रुप फोटोग्राफ लिया जाएगा।

माननीय मंत्रियों और माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि कृपया ठीक प्रात: 9.15 बजे तक नियत स्थान पर एकत्र होकर फोटोग्राफ खिंचवायें।

सदस्यों की जानकारी के लिए कुर्सियों, पर बैठने की व्यवस्था दर्शाने वाला चार्ट पी एन ओ तथा आउटर लाबी में नोटिस बोर्डों पर प्रदर्शित किया गया है।

अपराह्न 1.07 बजे

[अनुवाद]

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों संबंधी समिति

उनतालीसवां प्रतिवेदन

श्री पी.एम. सईद (लक्षद्वीप) : महोदय, मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों संबंधी समिति का उनतालीसवां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज) : महोदय, प्रधान मंत्री को सभा में उपस्थित रहना चाहिए...*(व्यवधान)*

अपराह्न 1.08 बजे

[अनुवाद]

विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण और वन संबंधी स्थायी समिति

एक सौ उन्नीसवां से एक सौ चौबीसवां प्रतिवेदन

श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर (बड़ोदरा) : महोदय, मैं विज्ञान और प्रौद्योगिकी, पर्यावरण और वन संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखती हूं:-

(1) समिति के महासागर विकास विभाग की अनुदानों की मांगों (2003-2004) संबंधी 115वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर महासागर विकास विभाग द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 119वां प्रतिवेदन।

(2) समिति के विज्ञान और औद्योगिक अनुसंधान विभाग की अनुदानों की मांगों (2003-2004) संबंधी 113वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर विज्ञान और औद्योगिक अनुसंधान विभाग द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 120वां प्रतिवेदन।

(3) समिति के पर्यावरण और वन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2003-2004) संबंधी 112वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 121वां प्रतिवेदन।

(4) समिति के जैव प्रौद्योगिकी विभाग की अनुदानों की मांगों (2003-2004) संबंधी 116वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर अंतरिक्ष जैव प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 122वां प्रतिवेदन।

(5) समिति के अंतरिक्ष विभाग की अनुदानों की मांगों (2003-2004) संबंधी 114वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 123वां प्रतिवेदन।

(6) समिति के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग की अनुदानों की मांगों (2003-2004) के 117वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 124वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 1.10 बजे

[अनुवाद]

परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति

चौहत्तरवा से सतहत्तरवां प्रतिवेदन

श्री जी.एम. बनातवाला (पोन्नानी) : महोदय, मैं परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) समिति के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2003-2004) संबंधी 67वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट की सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 74वां प्रतिवेदन।

(2) समिति के पोत परिवहन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2003-2004) संबंधी 70वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट समिति की सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 75वां प्रतिवेदन।

(3) समिति के संस्कृति विभाग की अनुदानों की मांगों (2003-2004) संबंधी 68वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट समिति की सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 76वां प्रतिवेदन।

(4) समिति के नागरिक विमानन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2003-2004) संबंधी 69वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट समिति की सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 77वां प्रतिवेदन।

अपराह्न 1.11 बजे

[अनुवाद]

नियम 377 के अधीन मामले*

अध्यक्ष महोदय : आज के लिए सूचीबद्ध नियम 377 के अधीन मामलों की सभा पटल पर रखा माना जाएगा।

[हिन्दी]

(एक) बिहार में पिपर पाटी और जनरवा घाटों पर बूढ़ी गंडक नदी पर सड़क पुलों का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

डा. मदन प्रसाद जायसवाल (बेतिया) : अध्यक्ष महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र को बूढ़ी गंडक नदी दो भागों में बांट देती है। दोनों तरफ से गांवों के लोगों को अपने रोजगारों पर जाने एवं व्यापार करने के लिए सुविधापूर्वक रास्ता नहीं है। यहां के ग्रामीण लोगों की आय बहुत कम है एवं रोजगार के अवसर कम हैं। अगर बूढ़ी गंडक नदी के पिपर पाटी घाट एवं जनरवा घाट पर दो पुल सड़क ग्रामीण विकास मंत्रालय द्वारा बनी दी जाये तो इस नदी के चारों तरफ के गांवों को जोड़ने में सहायता मिलेगी और ग्रामीण लोगों को रोजगार के अवसर बढ़ेंगे, जिससे ग्रामीण विकास करने में बहुत सहायता मिलेगी।

सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि इस नदी के उपरोक्त घाटों पर सड़क पुल का निर्माण करवाने की कृपा करें।

(दो) गुजरात में राधानपुर में हाईपावर टी.वी. ट्रांसमिशन केन्द्र स्थापित किए जाने के लिए धनराशि जारी किए जाने की आवश्यकता

श्री हरिभाई चौधरी (बनासकांठा) : महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र बनासकांठा के राधानपुर में एक उच्च शक्ति क्षमता वाला टी.वी. सेंटर स्वीकृत हुआ था, परंतु अभी तक उसके लिए स्वीकृत राशि रुपए 9 करोड़ 56 लाख जारी नहीं हुए हैं, जिसके कारण यह कार्य अभी तक शुरू नहीं किया जा सका। राधानपुर के आसपास के इलाकों में पाकिस्तान के कार्यक्रम देखे जाते हैं और लोगों में भारत विरोधी भावना पैदा करने का प्रयास हो रहा है, जिसके कारण उत्तर गुजरात में भारत विरोधी गतिविधियों को बल मिलता है। कुछ अनुभव बताते हैं कि पाकिस्तान घुसपैठ एवं नशीले पदार्थों एवं हथियारों की तस्करी को रोकने के लिए यहां के लोगों को सचेत करने हेतु एवं उनमें जागरूकता लाने हेतु कई कदम उठाने होंगे, जिसमें टी.वी. सेंटर के प्रसारण से काफी सहायता मिलेगी जिसके कारण इस उच्च शक्ति क्षमता वाले टी.वी. सेंटर का होना अति आवश्यक है।

सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि स्वीकृत उच्च शक्ति वाले राधानपुर टी.वी. सेंटर को शुरू करने के लिए रुपए 9 करोड़ 56 लाख स्वीकृत राशि शीघ्र जारी करें, जिससे उक्त कार्य को शुरू किया जा सके।

[अनुवाद]

(तीन) टैरिफ रेट कोटा में पामोलिन ऑयल को शामिल करने और इसके आयात की अनुमति के लिए गुजरात सरकार के प्रस्ताव को स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता

श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर (वडोदरा) : गुजरात सरकार ने दि. 16 जनवरी, 2003 के पत्र के माध्यम से उपप्रधानमंत्री, खाद्य मंत्री, वित्त और वाणिज्य मंत्रालय में राज्य मंत्री से अनुरोध किया था कि विदेश व्यापार के महानिदेशक के शुल्क दर कोटा में पामोलिन को शामिल किया जाए और सार्वजनिक वितरण प्रणाली में गरीब परिवारों के लिए वितरण हेतु 13,000 टन पामोलिन के आयात की अनुमति दी जाए।

---

*सभा पटल पर रखे माने गये।

[श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर]

मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करती हूं कि इसकी समीक्षा करे, इस पर विचार करे और इसे शीघ्र अनुमोदन और संस्वीकृति प्रदान करे।

[हिन्दी]

(चार) पूर्वी दिल्ली में वजीराबाद में यमुना नदी पर नया पुल बनाने के लिए कार्यादेश दिए जाने की आवश्यकता

श्री लाल बिहारी तिवारी (पूर्वी दिल्ली) : महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र पूर्वी दिल्ली के वजीराबाद पुल पर 18 नवम्बर, 1997 को एक बस दुर्घटना हुयी थी, जिसमें 28 बच्चों की मृत्यु हो गयी थी और 62 घायल हुए थे। इसकी जांच डिप्टी कमिश्नर की अध्यक्षता में करायी गयी थी, जिसमें उन्होंने इस दुर्घटना के लिए, जहां ट्रैफिक पुलिस को व बस ड्राईवर को दोषी पाया था, वहीं यमुना पार की बढ़ी हुयी आबादी भी एक कारण था, जिसके लिए इस पुराने पुल के साथ एक अतिरिक्त पुल के निर्माण का सुझाव दिया गया था, परन्तु लगभग 6 वर्ष बीत जाने के बाद भी आज तक इस पुल का निर्माण कार्य प्रारंभ नहीं हुआ। जबकि यह मामला मैंने अनेकों बार संसद में उठाया और मुझे इसके उत्तर में बताया गया कि लगभग 130 करोड़ रुपये की लागत से एक नया पुल बनेगा, परन्तु अभी-अभी जानकारी मिली है कि इसके एस्टीमेट बन गए हैं, परन्तु वर्क आर्डर नहीं हुआ है।

अत: आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से मांग करता हूं कि इस पुल का निर्माण कार्य अविलम्ब शुरू किया जाए, जिससे ऐसी दुर्भाग्यपूर्ण घटना की पुनरावृत्ति न हो सके और क्षेत्र के लोगों को यातायात की सुविधा मिल सके।

(पांच) टाटानगर-बडबिल और टाटानगर-राऊरकेला मार्गों पर एमईएमयू रेल सेवाएं शुरू किए जाने की आवश्यकता

श्री लक्ष्मण गिलुवा (सिंहभूम) : महोदय, टाटा नगर से राऊरकेला के बीच एवं टाटा नगर से बडबिल के बीच एक मेमू रेलवे सेवा चलाने की मांग कई वर्षो से की जा रही है और इसकी आवश्यकता भी है क्योंकि बडबिल एवं टाटा नगर दोनों ही स्टील शहर हैं, जिनको जोड़ना जरूरी है। इस रेलवे मार्ग पर खनिज का अपार भंडार है और उन पर खनन कार्य चल रहा है। यहां पर एक ही एक्सप्रेस रेलवे सेवा है जो यहां के स्थानीय लोगों की मांग को पूरा नहीं करती है क्योंकि यहां पर यातायात के साधन बहुत ही सीमित हैं। इन रेलवे सेवाओं से आदिवासी एवं कोलायान क्षेत्र के विकास में सहायता मिलेगी।

सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि इन दोनों रेलवे सेवाओं को जल्द से जल्द चलाया जाये।

(छह) गुजरात में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 पर गंगधरा, वीरपार और उच्छल में रेल लाइन पर ओवरब्रिज/अंडरब्रिज का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

श्री मानसिंह पटेल (मांडवी) : महोदय, सूरत-वडोदरा-धुलिया राष्ट्रीय राजमार्ग 6 का पग्रेडेशन होने एवं औद्योगिक शहर होने के कारण इस राजमार्ग पर 24 घंटों भारी यातायात रहता है। यह राष्ट्रीय राजमार्ग गंगधरा, वीरपार एवं उच्छल स्थानों पर भूसावल एवं सूरत के बीच रेलवे लाईन को काटता है, जहां पर कोई ओवरब्रिज एवं अंडरब्रिज नहीं है, जिसके कारण इन्हीं स्थानों पर व्यस्त यातायात के समय जाम होता है, जिससे लोगों को बहुत असुविधा होती है।

अत: लोकहित में और यातायात को ठीक प्रकार से चलने के लिए इन जगहों पर रेलवे का ओवरब्रिज या अंडरब्रिज बनना अति आवश्यक है।

सरकार से अनुरोध है कि राष्ट्रीय राजमार्ग 6 पर पड़ने वाले गंगधरा, वीरपार, उच्छल स्थानों पर ओवरब्रिज या अंडरब्रिज शीघ्र बनाया जाये।

[अनुवाद]

(सात) तमिलनाडु में शिवगंगा, पदुकोट्टई और रामनाड जिलों को सूखा प्रवण क्षेत्र कार्यक्रम के दायरे में लाए जाने की आवश्यकता

श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन (शिवगंगा) : तमिलनाडु राज्य में शिवगंगा, पोटुकोट्टई और रामनाड जिले पिछले तीन वर्षों से सूखे का सामना कर रहे हैं। लोग रोजगार और आजीविका के लिए पलायन कर रहे हैं। पूरे क्षेत्र में डी पी ए पी का विस्तार करके विशेष पैकेज की घोषणा की जानी चाहिए और शीघ्र ही नकद क्षतिपूर्ति के साथ रोजगार योजना घोषित की जानी चाहिए।

[हिन्दी]

(आठ) छत्तीसगढ़ में धान उत्पादकों के लिए लाभकारी मूल्य सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता

डा. चरणदास महंत (जांजगीर) : महोदय, छत्तीसगढ़ की 80 प्रतिशत जनता, जिनकी प्रमुख फसल धान है, कृषि पर आधारित है। इस वर्ष उत्पादन बहुत अच्छा होने के बावजूद भी पिछले वर्ष सरकार द्वारा निर्धारित समर्थन मूल्य 550 रुपए एवं 580 रुपए प्रति क्विंटल का भाव भी किसानों को नहीं मिल पा रहा है। किसान मजबूर होकर अपनी फसल 50 रुपए 75 रुपए कम कीमत पर बेच रहा है। प्रदेश सरकार द्वारा दावा किया जा रहा है कि 8 लाख टन धान खरीदे जा चुके हैं। अनुमान के अनुसार इस वर्ष 25 लाख टन धान खरीदी की व्यवस्था होना अनिवार्य हैं। परन्तु प्रदेश सरकार द्वारा अभी तक नए खरीदी के लिए धान का समर्थन मूल्य घोषित नहीं किया गया है बल्कि व्यापारी वर्ग को लाभ पहुंचाने की दृष्टि से धान के मिलिंग की शुरूआत करने के निर्देश दिए जा चुके हैं। छतीसगढ़ के किसानों को नुकसान का सामना करना पड़ रहा है। किसान मायूस और निराश हो रहे हैं।

मेरी भारत सरकार से मांग है कि कृषकों के हित में शीघ्र धान का समर्थन मूल्य जारी कर खरीदी की व्यवस्था करें तथा पड़ोसी राज्य से आने वाले धान पर तत्काल प्रतिबंध लगाएं।

[अनुवाद]

(नौ) महाराष्ट्र में नागपुर स्थित हवाई अड्डे को 'मल्टी मॉडल इंटरनेशनल हब एयरपोर्ट' के रूप में उन्नत किए जाने की मंजूरी दिए जाने की आवश्यकता

श्री विलास मुत्तेमवार (नागपुर) : नागपुर में मल्टी मोडल इंटरनेशनल हब एयरपोर्ट को विकसित किए जाने की आवश्यकता का समर्थन करते हुए सरकार सिद्धान्त रूप से इस प्रस्ताव से सहमत हुई किन्तु महाराष्ट्र सरकार द्वारा इस परियोजना की अन्तिम स्वीकृति की अब भी प्रतीक्षा की जा रही है।

महाराष्ट्र सरकार ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वर्तमान नागपुर एयरपोर्ट की सभी परिसंपत्तियों को 1 रुपए की नाममात्र की लागत पर महाराष्ट्र विमानपत्तन विकास कंपनी (एमएडीसी) को हस्तांतरित किया जाए जैसा कि शोलापुर और कोल्हापुर के मामले में किया गया है जिससे एम ए डी सी को अन्य सब संबंधित औपचारिकताओं को पूरा करने में मदद मिलेगी।

नागपुर एयरपोर्ट से अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों का संचालन पहले ही शुरू हो गया है। अतएव यह प्रस्ताव किया गया है कि इस एयरपोर्ट को यात्री तथा कार्गो दोनों के लिए औपचारिक रूप से अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट घोषित किया जाए और सरकार की मुक्त आकाश नीति के अंतर्गत अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों के लिए उतरने की सरल अनुमति दी जाए जब तक इस एयरपोर्ट का मल्टी माडल इंटरनेशनल हब एयरपोर्ट में उन्नयन लम्बित है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि (क) वर्तमान नागपुर एयरपोर्ट की समस्त परिसंपत्तियों को एम ए डी सी को हस्तांतरित किया जाए, (ख) भारतीय वायुसेना को उनके गजराज परियोजना के लिए स्वीकृत भूमि जारी करने के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को निर्देश दे, (ग) नागपुर एयरपोर्ट को एक अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट घोषित किया जाए (घ) इस एयरपोर्ट को मल्टी मोडल इंटरनेशनल हब एयरपोर्ट के रूप में शीघ्र विकसित किए जाने के लिए अपनी औपचारिक स्वीकृति को महाराष्ट्र सरकार को संप्रेषित करे।

(दस) पश्चिम बंगाल में स्वीकृत रेल परियोजनाओं पर कार्य शुरू किए जाने की आवश्यकता

श्री सुनील खां (दुर्गापुर) : गत साढ़े चार वर्षों के दौरान पश्चिम बंगाल के लिए कई रेल परियोजनाएं घोषित हुई थी। कई मामलों में, बड़े जोरशोर से शिलान्यास भी हुआ था। किन्तु अधिकांश मामलों में, परियोजनाएं कभी शुरू नहीं हो सकीं। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि अब तक घोषित सारी परियोजनाओं का क्रियान्वयन करने के लिए शीघ्र कार्रवाई करे।

(ग्यारह) सिकन्दराबाद छावनी क्षेत्र में मौजूदा वाणिज्यिक और आवासीय भवनों को नियमित किए जाने की दृष्टि से 'फ्लोर स्पेस इंडेक्स' की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता

श्री राजैया मल्याला (सिद्दीपेट) : सिकन्दराबाद छावनी एक अत्यन्त विकसित है और कई आवासीय कालोनियां बन गई हैं किन्तु सिकन्दराबाद छावनी बोर्ड के पास भूमि उपयोग हेतु कोई मास्टर प्लान नहीं है। 1.5 का फ्लोर स्पेस इंडेक्स की गणना हेतु माप व्यवहार्य नहीं है और इससे वहां रह रहे गरीब और मध्यमवर्गीय परिवारों के लिए भ्रम, उत्पीड़न और मानसिक यंत्रणा की कई स्थितियां पैदा होंगी। वर्तमान तथा भविष्य की आवश्यकताओं के अनुसार छावनी क्षेत्र में भूमि उपयोग के फ्लोर स्पेस इंडेक्स को पुनर्निर्धारित किया जाना चाहिए। अतएव, मैं माननीय रक्षा मंत्री से अनुरोध करता हूं कि पांच वर्ष पहले निर्मित आवासीय

[श्री राजैया मल्याला]

भवनों सहित वर्तमान व्यावसायिक भवनों को नियमित करें। मैं मंत्री से यह अनुरोध भी करता हूं कि दि. 2.4.2003 के आदेश सं. 10(27)/2000-डी (क्यू एण्ड सी), भारत सरकार, रक्षा मंत्रालय का संशोधन करने संबंधी सिकंदराबाद छावनी रेजिडेन्ट्स वेलफेयर एसोसिएशन के अनुरोध को स्वीकार करें और अनुमोदन प्रदान कर आदेश से पूर्व सभी वर्तमान भवनों को नियमित करें और सिकन्दराबाद छावनी क्षेत्र के गरीब तथा मध्यमवर्गीय लोगों के हितों में ऐसे अन्य उपयुक्त आदेश पारित करें।

[हिन्दी]

(बारह) बिड़हरघाट में सरयू नदी पर पुल का निर्माण किए जाने और केन्द्रीय सड़क निधि योजना के अंतर्गत उत्तर प्रदेश में बिड़हर घनघटा-खलीलाबाद-करमैनी सड़क की मरम्मत और रख-रखाव किए जाने की आवश्यकता

श्री भालचन्द्र यादव (खलीलाबाद) : महोदय मेरे संसदीय क्षेत्र खलीलाबाद जनपद संत कबीर नगर, उ.प्र. की विड़हरघाट-घनघटा-खलीलाबाद-मेंहदावल-करमैनी मार्ग जनपद संत कबीर नगर की सीमा के एक किनारे से प्रारंभ होकर दूसरे किनारे तक लगभग 60 कि. मी. लम्बा है। इस मुख्य मार्ग में घनघटा में श्री राम जानकी मार्ग तथा खलीलाबाद में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या (लखनऊ-गोरखपुर मार्ग) मिलता है। इस मार्ग पर तहसील मुख्यालय घनघटा, बाबा तामेश्वरनाथ धाम, तहसील मुख्यालय खलीलाबाद, जनपद मुख्यालय संत कबीर नगर, संत कबीरदास की निर्वाण स्थली मगहर, गौतमबुद्ध का पौराणिक स्थान कोपिया, अनुपिया, तहसील मुख्यालय मेंहदावल तथा वखिरा पक्षी उद्यान वखिरा आदि स्थित है। सरकार द्वारा विड़हर घाट पर सरयू नदी पर एक पुल बनाने की मंजूरी प्रदान की जाये। इस प्रकार से विड़हर-खलीलाबाद-मेंहदावल-करमैनी मार्ग दक्षिण में अंबेडकर नगर, आजमगढ़, अयोध्या, फैजाबाद, बनारस तथा इलाहबाद से सीधा जुड़ जायेगा। संत कबीर नगर जनपद के इस मुख्य मार्ग से देश के अन्य क्षेत्रों के लिए हजारों वाहनों का प्रतिदिन आवागमन होता रहता है। सन 1998, की भीषण बाढ़ में यह मार्ग जगह-जगह पर टूट गया था।

अत: मेरा सरकार से अनुरोध है कि उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखकर सरयू नदी के विड़हर घाट पर एक पुल बनाने तथा विड़हर-घनघटा-खलीलाबाद-मेंहदावल-करमैनी मार्ग की दूरी लगभग 60 कि.मी. का निर्माण केन्द्रीय मार्ग निर्माण निधि योजना के अन्तर्गत कराने की व्यवस्था करायें।

(तेरह) महाराष्ट्र में हिंगोली संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में जल संरक्षण के लिए टैंकों की उचित मरम्मत और रख-रखाव किए जाने किए जाने की आवश्यकता

श्री शिवाजी माने (हिंगोली) : महोदय, हमारे पूर्वज पानी की समस्या का समाधान करने के लिए हर एक गांव के पास तालाब एवं टैंक की व्यवस्था रखते थे एवं उस समय बरसात भी 50 इंच के करीब होती थी, परन्तु समय-समय के साथ उन टैंकों की सफाई न होने से तथा उनकी यथोचित मरम्मत न होने से यह सारे टैंक खराब हो गये हैं एवं तालाजों की भी यही हालत है। मेरे संसदीय क्षेत्र हिंगोली के नादेड़, हिंगोली एवं परभनी जिलों में तालाबों एवं टैंकों की स्थिति बहुत ही खराब हो गयी है, जिनके कारण मवेशियों को पीने का पानी नहीं मिल रहा। महिलाओं को कपड़े धोने में काफी दिक्कत हो रही है और भू जलस्तर काफी नीचे चला गया है। अगर टैंकों एवं तालाब के माध्यम से पानी का हारवेस्टिंग किया जायेगा तो हम जल संरक्षण एवं पर्यावरण तथा लोगों एवं मवेशियों को पानी दिलवाने के कार्य को अच्छे ढंग से कर पायेंगे एवं भूतल पानी लोगों को सुगमता से मिल सकेगा। आज हम अधिक गहराई से पानी लेते हैं तो फ्लोराइड वाले तत्व वाले पानी की हमें प्राप्ति होती है।

अत: सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के हिंगोली, नादेड़ एवं परभनी के प्रत्येक गांव में तालाब की व्यवस्था की जाएं एवं जो टैंक हैं उनकी मरम्मत. एवं उनको साफ करके उनको उपयोग में लाया जाये।

[अनुवाद]

(चौदह) तमिलनाडु के इरोड जिले और अन्य भागों में नारियल की फसल को प्रभावित करने वाले 'स्पाइडरवर्म' रोग को नियंत्रित करने के लिए प्रभावी उपाय किए जाने की आवश्यकता

श्री डी. वेणुगोपाल (तिरूपत्तूर) : स्पाइडरवर्म के प्रकोप ने तमिलनाडु में, खासकर कोंगू क्षेत्र में तथा इरोड जिले के क्षेत्र में तथा इसके आसपास में विशेष रूप से, नारियल के फसलों को बड़े पैमाने पर प्रभावित तथा बर्बाद किया है। किसान पहले से ही अपर्याप्त सिंचाई सुविधाओं के कारण भारी नुकसान का सामना कर रहे हैं। नारियल के पेड़ों पर स्पाइडरवर्म का आक्रमण तथा अन्य फसलों की खेती

करने हेतु अपर्याप्त सिंचाई जल के कारण किसान निराश हैं। नारियल बागानों के हजारों एकड़ में फैले लाखों नारियल के पेड़ सूख गए हैं। यह बताया गया है कि नारियल उत्पादों को प्रभावित करने वाली महामारियों को नियंत्रित करने के लिए कोई प्रभावी तथा व्यवहार्य कदम नहीं उठाए गए हैं। इसे एक संसगेज रोग के रूप में नियंत्रित किया जाना चाहिए जिससे कृषकों तथा हमारी अर्थव्यवस्था को भारी नुकसान होता है। किसानों की हानि की क्षतिपूर्ति तथा इस संकट को समाप्त करने में उनकी सहायता करने के लिए केन्द्रीय नारियल बोर्ड द्वारा कदम उठाए जाने चाहिएं। हमारी राष्ट्रीय परिसम्पत्ति की हानियों को ध्यान में रखते हुए, कृषि और वाणिज्य मंत्रालय द्वारा राज्य सरकारों को सम्मिलित करके तत्काल कदम उठाए जाने चाहिएं।

(पन्द्रह) स्थानीय लोगों को पेयजल उपलब्ध कराने की दृष्टि से कोल्हापुर, महाराष्ट्र में पंचगंगा नदी को राष्ट्रीय नदी कार्य योजना में शामिल किए जाने की आवश्यकता

श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक (कोल्हापुर) : क्षेत्र कोल्हापुर महाराष्ट्र में पंचगंगा नदी के किनारे अवस्थित है। मेरे चुनाव क्षेत्र, कोल्हापुर शहर के लोग और नदी के किनारे के सैकड़ों गांवों के लोग पीने के पानी के लिए पंचगंगा नदी पर निर्भर हैं। तथापि, कोल्हापुर शहर की अपर्याप्त मलजल निकासी सुविधा के कारण नदी का यह जल भी बहुत प्रदूषित है। नदी जल में आक्सीजन की मात्रा हाल के अध्ययन के अनुसार शून्य है तथा बी.ओ.डी. 110 मि.ग्रा./प्र.लि. है। सभी समुद्री जीव धीरे-धीरे समाप्त हो रहे हैं।

इस गंभीर समस्या की ओर केन्द्र सरकार का ध्यान आकृष्ट करने के लिए बार-बार किए गए मेरे प्रयास का कोई सकारात्मक परिणाम नहीं आया है। राष्ट्रीय नदी कार्य योजना में कृष्णानदी को योजना में शामिल किया गया है। पंचगंगा नदी कृष्णानदी की प्रमुख सहायक नदी है और, इसलिए, पंचगंगा नदी को राष्ट्रीय कार्य योजना में शामिल किया जाना तर्कसंगत है। संशोधित प्रस्तावों को कोल्हापुर नगर निगम द्वारा योजना आयोग को भेज दिया गया है। केन्द्र सरकार से मेरा अनुरोध है कि वह कृपया योजनाओं की स्वीकृति दे तथा मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पेयजल उपलब्ध कराकर लोगों के जीवन को जीने योग्य बनाए। यह तभी संभव है जब कोल्हापुर नगर निगम की योजनाओं को स्वीकार किया जाए और व्यय को दसवीं योजना में शामिल करने का प्रावधान किया जाए।

अपराह्न 1.11½

[अनुवाद]

अध्यक्ष द्वारा घोषणा

सभा का कार्य

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य 29 जनवरी, 2004 को हुई कार्य मंत्रणा समिति की बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार वर्ष 2004-2005 के लिए अंतरिम बजट (रेल), वर्ष 2004-2005 के लिए लेखानुदानों की मांगों (रेल), वर्ष 2003-2004 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), वर्ष 2001-2002 के लिए अतिरिक्त अनुदान की मांग (रेल) तथा संबंधित विनियोग (रेल) विधेयक पर चर्चा के लिए चार घंटे का समय आबंटित किया गया है।

यदि सभा की सहमति हो तो आज मध्याह्न भोजन का अवकाश नहीं होगा। संयुक्त चर्चा तत्काल शुरू की जाए और आज अपराह्न 5 बजे तक समाप्त कर ली जाए। रेल मंत्री उसके बाद उत्तर देंगे। लेखानुदान मांगों, अनुपूरक अनुदानों की मांगों तथा अतिरिक्त अनुदान की मांग के पारित हो जाने के बाद संबंधित विनियोग विधेयक पारित किया जाए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मुझे और घोषणा करनी है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं एक घोषणा करने जा रहा हूं। कृपया बैठ जाएं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : सभा अब सामान्य चर्चा शुरू करेगी। क्या आप इसके पहले अपना प्रश्न पूछना चाहेंगे?

(व्यवधान)

डा. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली) : महोदय, मतदान कब होगा?...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज) : महोदय, कर्नाटक के अधिकांश सदस्यों ने स्थगन प्रस्ताव का नोटिस दिया है। उच्चतम न्यायालय ने नोटिस जारी करना था...*(व्यवधान)*

अपराह्न 1.12 बजे

[**उपाध्यक्ष महोदय** *पीठासीन हुए*]

उपाध्यक्ष महोदय : पहले सभा पटल पर रखे जाने वाले पत्रों का कार्य पूरा कर लिया जाए।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : यह कार्य पहले ही पूरा हो चुका है। महोदय, स्थगन प्रस्ताव के अनेक नोटिस दिए गए है... *(व्यवधान)*

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : क्या कोई स्थगन प्रस्ताव का नोटिस स्वीकृत हुआ है?...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, वित्त मंत्री द्वारा सरकार की सफलता की लम्बी कहानी सुनने के बाद मैं यह कहना चाहूंगा कि संभवत: वित्त मंत्री जी अंदर की बातों की चर्चा नहीं कर सके। उच्चतम न्यायालय को हस्तक्षेप करना पड़ा और, श्री अनंत कुमार, एक वर्तमान संसद सदस्य तथा पूर्व केन्द्रीय मंत्री को हुडको के 14,500 करोड़ रुपये के ऋण के संबंध में नोटिस जारी करना पड़ा ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : उपाध्यक्ष महोदय, अगर यह मामला सुप्रिम कोर्ट में है तो वह हाउस में कैसे उठ सकता है? ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

यदि मामला न्यायालयाधीन है तो इसे सदन में कैसे उठाया जा सकता है?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : बोफोर्स का मामला भी न्यायालय में था लेकिन सभा में इसे उठाने की अनुमति दी गई...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : दिल्ली हाई कोर्ट में कई केस चल रहे हैं। ऐसे में वे भी उठेंगे...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, यह हुडको द्वारा 14,500 करोड़ रुपये का दुरुपयोग का मामला है तथा यह विनियमों की अनदेखी करके किया गया है...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : उपाध्यक्ष महोदय, हम भी अभी दिल्ली हाई कोर्ट का मामला उठाना चाहते हैं...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा : पूरे समय वे सभा में बोफोर्स पर कैसे चर्चा करते रहे। इसमें केवल 64 करोड़ रुपये अंतर्ग्रस्त थे। आज, 14,500 करोड़ रुपये के दुरुपयोग की चर्चा कर रहे हैं...*(व्यवधान)* वस्तुत: यह मामला न्यायालय में था।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, यह मामला उस चरण में न्यायालय में विचाराधीन था। सभा में प्रथा है कि आपराधिक मामलों में आरोप तय किए जाते हैं जबकि सिविल मामले में मामला तय होता है। न तो मामला तय हुआ है न ही आरोप निर्धारित किए गए हैं लेकिन नोटिस जारी किया जा चुका है।

आज इस समय जो शहरी विकास मंत्री हैं उनका यह कर्तव्य है कि वे इस पर अपनी प्रतिक्रिया दें क्योंकि हुडको शहरी विकास मंत्रालय के अधीन है। 5000 करोड़ रुपये का ऋण एक दिन में स्वीकृत किया गया और यह सब हुडको बोर्ड के नियम और विनियमों को ताक पर रखकर किया गया। 54 करोड़ रुपये के एक ही ऋण को बट्टे खाते में डाल दिया गया। सभी नियम कानूनों की अनदेखी करते हुए उन कम्पनियों को एक ही दिन में 5000 करोड़ रुपये का ऋण स्वीकृत किया गया। हुडको के नियम के अनुसार 11 निदेशकों द्वारा अनुमोदन के स्थान पर 3 अंशकालिक निदेशनों की उपस्थिति में ऋण को संस्वीकृत करने वाले संकल्पों को स्वीकार करना निगम के संविधान के अनुच्छेद 14 का सीधा उल्लंघन है। इस कार्यवाही से राजकोष को भारी नुकसान हुआ है तथा इससे देश में गैर-उत्पादक परिसम्पत्तियों की राशि में वृद्धि हुई है जो पहले से ही 1 लाख करोड़ रुपये है।

[हिन्दी]

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : उपाध्यक्ष जी, आप माननीय सदस्य को किस चीज के लिए अलाऊ कर रहे हैं? यह कौन से केस का चार्ज पढ़ रहे हैं?

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, पहले यू.टी.आई. घोटाला हुआ। इसके बाद तहलका का घोटाला हुआ और अब यह हुडको का घोटाला सामने आया है। इतने सारे घोटालों के बाद संसद कैसे चुप रह सकती है? मेरी मांग है कि शहरी विकास मंत्री को सभा में आना चाहिए और तत्काल अपनी प्रतिक्रिया देनी चाहिए...*(व्यवधान)*। हम इस मुद्दे पर चुप नहीं बैठ सकते...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री दासमुंशी जी, इस विषय पर आपका स्थगन प्रस्ताव अध्यक्ष महोदय द्वारा अस्वीकृत कर दिया गया है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

डा. विजय कुमार मल्होत्रा : उपाध्यक्ष जी, तेलगी कांड में तो इस तरह कर्नाटक सरकार फंसी पड़ी है...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : उपाध्यक्ष जी, जिसे पैसा मिलता है, उसे 'फील गुड' होता है लेकिन जिसका पैसा जाता है, उसे फील गुड नहीं होता है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : श्री प्रियरंजन दासमुंशी, आपने इस विषय पर स्थगन प्रस्ताव को नोटिस दिया है। केवल उसके लिए ही मैंने आपको बोलने की अनुमति दी है। आपका स्थगन प्रस्ताव का नोटिस अध्यक्ष द्वारा अस्वीकृत कर दिया गया है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद) : उपाध्यक्ष जी, हमारा भी एजर्नमेंट मोशन का नोटिस है...*(व्यवधान)* कल श्रीनगर में डी.आई. जी. की हत्या कर दी गई...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, मेरी साफ तौर यह मांग थी कि इस संशय को दूर करने के लिए शहरी विकास मंत्री को सभा में आना चाहिए और उन्हें एक बयान देना चाहिए कि स्थिति क्या है? सभा को यह जानने का अधिकार है...*(व्यवधान)* इस पर आपको सरकार को सलाह देनी चाहिए...*(व्यवधान)*। मंत्री जी को सभा में आना चाहिए।

श्री वी. धनंजय कुमार : अध्यक्ष ने पहले ही व्यवस्था दी है। वह पुनः इस मुद्दे को कैसे उठा सकते हैं?...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : श्री अनंत कुमार हमारे शत्रु नहीं हैं एक सदस्य के रूप में वह हमारे मित्र हैं। हम व्यक्तिगत तौर पर अनंत कुमार के विरुद्ध नहीं हैं। लेकिन आज शहरी विकास मंत्री सभा के प्रति जवाबदेह हैं...*(व्यवधान)* हम शहरी विकास मंत्री से सुनना चाहते हैं। उन्हें आकर इसे स्पष्ट करना चाहिए...*(व्यवधान)*

श्री वी. धनंजय कुमार : जब अध्यक्ष द्वारा स्थगन प्रस्ताव को पहले ही अस्वीकृत कर दिय गया है तो वे इसे अब कैसे उठा सकते हैं?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : अब श्री अनंत कुमार सभा में उत्तर देने योग्य नहीं हैं। मेरा तात्पर्य आज के शहरी विकास मंत्रालय से है। *[हिन्दी]* इस मामले पर क्या फैसला हुआ?

उपाध्यक्ष महोदय : मैं यह समझ रहा था कि यह स्थगन प्रस्ताव के अंतर्गत था। यह तो उनके नाम में ही शामिल है। यह वह विषय नहीं है बल्कि कोई अन्य विषय है। अब, जबकि आपने इस मामले को 'शून्य काल' में उठाया है, मैंने आपको बोलने का अवसर दिया है। यह 'शून्य काल' का मामला है।

(व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : स्थगन प्रस्ताव की तीन सूचनाएं प्राप्त हुई है।। आप उन्हें अनुमति न दें, मुझे कोई चिंता नहीं है। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : इसे आपने 'शून्य काल' के अंतर्गत दिया है।

(व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, इसीलिए, मैंने स्थगन प्रस्ताव हेतु नोटिस दी है।...*(व्यवधान)*

श्री किरीट सोमैया (मुम्बई उत्तर पूर्व) : महोदय, अब वह इस मामले को कैसे उठा सकते हैं?...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : यह 'शून्य काल' है। मैं बस इसका निष्पादन कर रहा हूं। कई बातों को निपटाया जाना है। मैं बस उन्हीं बातों को सुनना और निपटाना चाहता हूं।

(व्यवधान)

श्री के.एच. मुनियप्पा (कोलार) : मैं श्री अनंत कुमार के विरुद्ध कोई व्यक्तिगत आक्षेप नहीं लगा रहा हूं। वह मेरे अच्छे मित्रों में से हैं।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : सौभाग्य से, श्री अनंत कुमार यहां मौजूद हैं। मैं उन्हें बोलने का मौका दे सकता हूं ताकि वह इस मुद्दे पर जवाब दे सकें।

श्री किरीट सोमैया : यह 'शून्य काल' है। वह इस मामले को कैसे उठा सकते हैं?...*(व्यवधान)*

श्री वी. धनंजय कुमार : महोदय, बिना समुचित नोटिस के, अभियोजन से संबंधित मामलो को सभा में कैसे उठाया जा सकता है?...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : हमें कई मामलों को निपटाना है। उन्होंने इसे स्थगन प्रस्ताव के रूप में दिया है और मैं उन्हें थोड़ा समय दे रहा हूं ताकि यहां उपस्थित माननीय मंत्री अपनी बातों का भी जवाब दे सकें। फिर चार या पांच माननीय सदस्य ऐसे भी हैं जो 'शून्य काल' में मामलों को उठाना चाहते हैं।

(व्यवधान)

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : यदि शहरी विकास मंत्री इस मुद्दे पर जवाब नहीं दे सकते तो मंत्रिमंडल को कोई भी सदस्य जवाब दे सकता है।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री धनंजय कुमार, मैं आपकी बात सुनूंगा। मुझपर इसपर दबाव न डालिए। उन्होंने नोटिस दी है और आपने कोई नोटिस नहीं दी है।

(व्यवधान)

श्री वी. धनंजय कुमार : महोदय, समुचित नोटिस दिए बना, सभा के निवर्तमान सदस्य के विरुद्ध अर्थहीन आरोप कैसे लगाया जा सकता है? उन्हें संबंधित सदस्य को पूर्व नोटिस देनी चाहिए। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : सभा का समय बर्बाद न करें।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : उपाध्यक्ष महोदय, मेरा भी नाम है। मैं भी बोलूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपको भी बुलाऊंगा, यहां सभा में शान्ति होगी, तभी मैं आपको बुलाऊंगा।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री के.एच. मुनियप्पा : महोदय, मैंने और श्री बसवराज ने इस मुद्दे पर नोटिस दी है। यह देश के बड़े घोटालों में से एक है। इस घोटाले में 14,500 करोड़ रुपए की धनराशि अंतर्ग्रस्त है। इसमें कोई शंका नहीं कि श्री अनंत कुमार मेरे अच्छे मित्र हैं। मैं मंत्री जी पर नहीं, बल्कि इस घोटाले के लिए उत्तरदायी मंत्री और इस घोटाले में अंतर्ग्रस्त सभी अधिकारियों पर आरोप लगा रहा हूं। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपको भी उनपर व्यक्तिगत रूप से आक्रमण करने की अनुमति नहीं दूंगा।

(व्यवधान)

श्री के.एच. मुनियप्पा : मेरा आपसे यह निवेदन है कि शहरी विकास मंत्री के रूप में भाजपा नेता श्री अनंत कुमार के कार्यकाल के दौरान हाऊसिंग एंड अर्बन डेवलपमेंट कारपोरेशन से सभी नियमों और विनियमों का उल्लंघन करते हुए ऋणों को मनमाने ढंग से संस्वीकृत और मंत्रालयीन शक्तियों का दुरुपयोग किया गया है। सेन्टर फॉर पब्लिक इंटरेस्ट द्वारा दायर जनहित याचिका में इसे दर्शाया गया है।...*(व्यवधान)*

श्री वी. धनंजय कुमार : महोदय, वे संबंधित व्यक्ति को समुचित नोटिस दिए बगैर कैसे बोल सकते हैं?...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : किसी नाम का संदर्भ नहीं दिया जाना है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री धनंजय कुमार, आपको समुचित नोटिस देना है। मैंने पहले ही यह बात कही है।

(व्यवधान)

श्री के.एच. मुनियप्पा : जनहित याचिका में, जिसे उच्चतम न्यायालय में दायर किया गया है, जिसके आधार श्री अनंत कुमार और हुडको के अन्य अधिकारियों को नोटिस दिया गया था, में यह दर्शाया है कि आपने कई कारोबार में, कारपोरेशन ने न केवल सार्वजनिक उपक्रमों हेतु आचार-संहिता का उल्लंघन किया था बल्कि ऋण संस्वीकृत करने में भारत के नियत्रंक एवं महालेखा परीक्षक और भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा दी गई चेतावनी की अनदेखी की।...*(व्यवधान)* याचिकाकर्त्ता — सेन्टर फॉर पब्लिक इंटरेस्ट लिटिगेशन में कार्यकारी विधिविज्ञ सदस्य के रूप में शामिल हैं।...*(व्यवधान)*

श्री किरीट सोमैया : इसे 'शून्य काल' के मुद्दे के रूप में कैसे माना जा सकता है?

उपाध्यक्ष महोदय : यह 'शून्य काल' का मुद्दा नहीं है। यह स्थगन प्रस्ताव के अंतर्गत आता है और इसीलिए इसे प्राथमिकता दी गई।

(व्यवधान)

श्री के.एच. मुनियप्पा : इसमें एफ.एस. नरिमन, के.के. वेणुगोपाल, शांति भूषण और अनिल दीवान जैसे विधिवेत्ता है। ये उच्चतम न्यायालय के वरिष्ठ विधिवेत्ता हैं जिन्होंने जनहित याचिका दायर की है।

याचिकाकर्त्ताओं ने यह दावा भी किया है कि कुछ ज्वलंत उद्धरणों में कारपोरेशन ने केन्द्रीय सरकार के विभिन्न अधिकारियों के निर्देशों की पूर्णतः उपेक्षा करते हुए मनमाने और गलत तरीके से कार्य किया। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री धनंजय कुमार मैं आपको बोलने का अवसर दूंगा।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपको अवसर दूंगा। आप एक वरिष्ठ सदस्य हैं।

(व्यवधान)

श्री के.एच. मुनियप्पा : याचिकाकर्त्ताओं ने यह भी आरोप लगाया है कि 550 करोड़ रुपए बट्टे खाते में डाल दिए हैं। यह बहुत महत्वपूर्ण बात है।...*(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : श्री मुनियप्पा जी, कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने श्री जी.एस. बसवराज, श्री आर.एल. जालप्पा, श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा, श्री आर.एस. पाटील और श्री विनय कुमार सोराके को श्री मुनियप्पा की बातों का समर्थन करने की अनुमति दी है।

(व्यवधान)

श्री के.एच. मुनियप्पा : 20 दिसम्बर, 2002 को हुडको ने 5,000 करोड़ रुपए का ऋण संस्वीकृत किया गया।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री मुनियप्पा जी, कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

(व्यवधान)

श्री वी. धनंजय कुमार : महोदय, वह इन सब बातों को कहां से उद्धृत कर रहे हैं?...*(व्यवधान)*

श्री के.एच. मुनियप्पा : महोदय, उच्चतम न्यायालय में एक जनहित याचिका दायर की गई है।...*(व्यवधान)*

श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा : महोदय, प्रातः यह स्थगन प्रस्ताव का विषय था। माननीय अध्यक्ष महोदय ने कहा, ''कृपया 'शून्य काल' की प्रतिक्षा करें। बजट पर चर्चा को पूरा होने दें।''

उपाध्यक्ष महोदय : इसीलिए मैंने उनको बोलने का अवसर दिया है।

(व्यवधान)

श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा : मैं केवल यही कह रहा हूं कि हमें सरकारी प्रतिक्रिया से भी अवगत कराया जाना चाहिए। यह सभी जगह चर्चा में था। श्री अनंत कुमार बहुत अच्छे मित्र हैं। उन्होंने इस मुद्दे को उठाने पर श्री जनार्दन पुजारी को कानूनी नोटिस जारी की है। ...*(व्यवधान)*

---

*अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही-वृत्तांत से निकाल दिया गया।

श्री के.एच. मुनियप्पा : जब उच्चतम न्यायालय ने स्वयं श्री अनंत कुमार को नोटिस जारी किया है, तो, श्री जनार्दन पुजारी को उनके द्वारा कानूनी नोटिस जारी करने का कोई तात्पर्य ही नही है। यह पूरी तरह से राजनीति से प्रेरित है। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : यह क्या हो रहा है। कोई भी स्थगन प्रस्ताव के लिए नोटिस दे रहा है और फिर बात कर रहा है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : अब इसे 'शून्य काल' का मामला समझा जाए।

(व्यवधान)

श्रीमती मार्ग्रेट आल्वा : मैं आपका संरक्षण चाहता हूं।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : आप इस मामले को उठा चुकें हैं।... *(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री रामजीलाल सुमन जी, कृपया शांत रहें। ...*(व्यवधान)*

श्री के.एच. मुनियप्पा : माननीय मंत्री जी को जवाब देना है उन्हें सभा के समक्ष अपस्थित होना है।...*(व्यवधान)* उपस्थित मंत्री को जवाब देना चाहिए।...*(व्यवधान)* यह एक ऐसा प्रश्न है जिसमें 14,500 करोड़ रुपए की राशि अन्तर्ग्रस्त है।...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : क्या वे यदि आज नहीं तो कल सरकार की ओर से वक्तव्य देंगे?...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : मैं सरकार पर इसके लिए दबाव नहीं डाल सकता। मैं सरकार पर दबाव कैसे डाल सकता हूं।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं कार्यवाही-वृतांत से सभी आपत्तिजनक टिप्पणियों को निकाल दूंगा।

*(व्यवधान)**

श्री वी. धनंजय कुमार : सदस्य का नाम भी...*(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित सभी आपत्तिजनक बातों को निकाल दूंगा।

*(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : स्थगन प्रस्ताव को अनुमति नहीं दी गयी थी। अब आपको इसका उल्लेख करने की अनुमति है। आपने इसे स्पष्ट किया है। मान लीजिए आपके स्पष्टीकरण के दौरान कुछ आपत्तिजनक बातें कह दी गयी हों तो पीठासीन अधिकारी को उन्हें कार्यवाही-वृत्तांत से निकालने का अधिकार है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : महोदया, आप पहले ही इसका उल्लेख कर चुकी हैं। मैं पहले ही यह चुका हूं कि कार्यवाही-वृत्तांत से सभी आपत्तिजनक शब्दों को निकाल दिया जाएगा।

[हिन्दी]

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, नेशनल हाइवे अथारिटी आफ इंडिया में जो लूट मची हुई है, उसके खिलाफ श्री सत्येन्द्र दुबे ने पी.एम.ओ. को लिखा था। उसके एक्यूज्ड को सी.बी.आई ने जान से मार दिया। सी.बी.आई. के खिलाफ एफ.आई.आर. दर्ज हुई है। ...*(व्यवधान)*

श्री रामजीलाल सुमन : उपाध्यक्ष महोदय, सरकार चाहे जो ऐलान करे, लेकिन आतंकवादियों पर जो मनोवैज्ञानिक दबाव सरकार का होना चाहिए, वह नहीं है। कल ईद के मौके पर श्रीनगर में नमाजियों से भरी हुई भीड़ में मस्जिद के अंदर डी.आइ.जी. श्री मोहन अमीन बट्ट को साइलेंसरयुक्त पिस्तौल से आतंकवादियों ने बहुत करीब आकर गोलियों से मार दिया। यह बहुत गम्भीर घटना है। सरकार कहती है कि वह आतंकवादियो पर नियंत्रण कर रही है, लेकिन सरकार का कोई मनोवैज्ञानिक दबाव आतंकवादियों पर नहीं है।... *(व्यवधान)*

श्री श्याम बिहारी मिश्र (बिल्हौर) : उपाध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश में आतंक छाया हुआ है।...*(व्यवधान)*

. **उपाध्यक्ष महोदय :** मिश्रा जी, अभी दो दिन सत्र के बाकी हैं। इतना गुस्सा क्यों कर रहे हैं।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री श्याम बिहारी मिश्र : मान्यवर, गुस्सा नहीं कर रहा हूं। ये श्रीनगर की बात कर रहे हैं। पहले उत्तर प्रदेश में जहां इनकी पार्टी की सरकार है, वहां ये आतंकवाद को काबू कर नहीं पा रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री पवन कुमार बंसल (चंडीगढ़) : उपाध्यक्ष महोदय, ये फील गुड फैक्टर की बात कर रहे थे। अब इनका फील गुड फैक्टर कहां चला गया।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : आप सभी बैठिए। जब आपको मौका दूंगा, तब आप बोलिए।

श्री रामजीलाल सुमन : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपसे इतना ही निवेदन करना चाहता हूं कि आतंकवादियों के हौसले पस्त नहीं हुए हैं। गृह मंत्री जी इस बारे में जवाब दें।

श्री पवन कुमार बंसल : उपाध्यक्ष महोदय, यह बहुत वाजिब बात है। अब कहां गया इनका फील गुड फैक्टर जिसकी ये बात कर रहे थे। चंडीगढ़ में जेल ब्रेक हो गया।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपको इसके साथ सम्बद्ध होने की अनुमति दूंगा।

(व्यवधान)

श्री एस.एस. पलानीमनिक्कम (तंजावूर) : महोदय, मैंने एक महत्वपूर्ण मुद्दा उठाने का नोटिस दिया है।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने स्थगन प्रस्ताव का नोटिस दिया है। इसके बाद आपको अवसर मिलेगा।

(व्यवधान)

श्री एस.एस. पलानीमनिक्कम : महोदय, आप प्रत्येक दिन इन लोगों को अवसर दे रहे हैं। मैंने यदा-कदा ही कोई मुद्दा उठाया है। ...*(व्यवधान)*

श्री आदि शंकर (कुड्डालोर) : हम संसद में, सुबह आठ बजे आए और हमने 'शून्य काल' का नोटिस दिया। यह कार्य-सूची में एक नम्बर पर सूचीबद्ध है।...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री पलानीमनिक्कम, मैं आपको बता रहा हूं कि प्राथमिकता के आधार पर स्थगन प्रस्ताव पहले आता है। आप वरिष्ठ सदस्य हैं। आपको इसके बारे में पता होना चाहिए। इसके बाद, आपको अवसर मिल रहा है। आप अभी इतना अधीर क्यों हो रहे हैं?

[हिन्दी]

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, हमने एडजर्नमेंट मोशन दिया है। एडजर्नमेंट मोशन हेतु यह बिल्कुल फिट केस है। सरकार की इसमें घोर विफलता ही नहीं बल्कि केन्द्र सरकार की साजिश है। श्री सत्येन्द्र दुबे हत्याकांड देश की चर्चित और शर्मनाक घटना है। नेशनल हाइवे अथौरिटी आफ इंडिया में लूट हो रही है। 2 लाख रुपए प्रति किलोमीटर कंसल्टेंसी फीस ली जा रही है और 20 हजार करोड़ रुपए फालतू खर्च किया जा रहा है। एक किलोमीटर के 8 करोड़ रुपए खर्च दिखाए जा रहे हैं जब कि 6 करोड़ रुपए खर्च होते हैं और 2 करोड़ रुपए नैशनल हाइवे अथारिटी आफ इंडिया के माध्यम से कंसल्टेंसी के नाम पर लूट हो रही है।

कहा जाता है कि स्वर्ण चतुर्भुज, ईस्ट-वेस्ट और नार्थ-ईस्ट कोरीडोर बन रहे हैं और उस नाम पर देश को लूट रहे हैं। यह स्वर्ण चतुर्भुज योजना नहीं है, लूट योजना है। उसी के संबंध में सत्येन्द्र दुबे, मशहूर इंजीनियर, जिसने आईआईटी कानपुर से पास किया था और उसमें बहाल हुआ था। उन्होंने प्राइम मिनिस्टर ऑफ इंडिया, पीएमओ को लिखा था कि इसमें लूट हो रही है। उन्होंने लूट और भ्रष्टाचार को उजागार किया और यह भी कहा था कि मेरा नाम न खुले, अन्यथा मेरी हत्या कर दी जाएगी। उसके बावजूद भी पीएमओ और जल-भूतल परिवहन मंत्रालय जो है, उसके मार्फत उसका नाम खुल गया। जो लोग साजिश करके लूट रहे थे, उन्होंने उसकी हत्या करा दी। यह देश के लिए शर्मनाक घटना है।

महोदय, सीबीआई की जांच हो रही थी, उन्होंने श्री शाह और पासवान, इन दो आरोपियों को पकड़ा। वे पूछ-ताछ कर रहे थे तो उन दोनों ने मंत्रिमंडल के मंत्रियों का नाम बताया। उसके बाद सीबीआई ने उसे जहर खिला कर मरवा दिया और कहा कि उसने जहर खा कर आत्महत्या कर ली। उसके पिता ने सीबीआई के विरुद्ध एफआईआर दर्ज कराई है। वे दोनों आरोपी सच बात बोल रहे थे। स्वर्ण चतुर्भुज और ईस्ट-वेस्ट कोरीडोर तथा नार्थ-ईस्ट कोरीडोर में जो घोटाला एवं लूट हो रही है उसका उन्होंने भंडा-फोड़ किया था। उन्होंने असली बात सीबीआई के सामने बोली थी। उस पर साजिश के तहत उन्होंने उसे जबरन जहर पिला कर उसकी हत्या कर दी। वह अस्पताल में

[डा. रघुवंश प्रसाद सिंह]

छट-पटा रहा था। मीडिया वालों ने वहां पहुंच कर छानबीन की, लेकिन उसे बचाया नहीं जा सका। देश भर में सनसनी खेज बातें हो गई कि वह सच बात बोल रहा था। वह केन्द्र सरकार के मंत्रियों के घोटालों के संबंध में बोल रहा था, इस पर उसे जहर पिलवा कर मरवा दिया। उसके पिता जी तड़प रहे हैं। इस पर केन्द्र सरकार को क्या कहना है, क्या ये उच्चस्तरीय जांच कराएंगे? सीबीआई की जांच कराई जाती है और उनकी तरफ से आरोपी को मरावाया गया। इन घोटालों को दबाने के लिए नेशनल हाईवे आथोरिटी ऑफ इंडिया के द्वारा जो विदेशी फर्म, ठेकेदार को यहां मंगा कर काम हो रहा है, ...*(व्यवधान)* सरकार का इस पर क्या कहना है, ये इस पर क्यों चुप हैं? सरकार इसमें बताएं कि क्या ये इस पर उच्चस्तरीय जांच कराना चाहती है? सरकार इस पर क्या कार्यवाही करना चाहती है? ...*(व्यवधान)* उन घोटालों का क्या होगा? सीबीआई ने जो इस तरह का काम किया, उसके संबंध में क्या होगा?

महोदय, मैं एडजर्नमेंट मोशन पर आपका संरक्षण चाहता हूं, सरकार इस पर कोई बयान दे।...*(व्यवधान)* महोदय, जिसे जहर पिला कर मारा गया और कहा कि उसने आत्महत्या कर ली।...*(व्यवधान)* केन्द्र सरकार का इस पर क्या कहना है?...*(व्यवधान)*

महोदय, इस पर कुछ निर्णय दिया जाए।...*(व्यवधान)* इसमें जो लूट और घोटाले हुए हैं, उनका क्या होगा?...*(व्यवधान)* महोदय, ये जो माननीय सदस्य पर्चे दिखा रहे हैं, ये बिलकुल ठीक हैं। ''हो रही है लूट और कर रहे हैं गलत प्रचार, ये कर रहे हैं मिथ्याचार, भ्रष्टाचार ओर गलत प्रचार, यही है भारत सरकार।''

अपराह्न 1.37 बजे

[अनुवाद]

सदस्यों द्वारा निवेदन

मीडिया में विज्ञापन देने के लिए सरकार द्वारा निधियों के कथित दुरुपयोग के बारे में

श्री एस.एस. पलानीमनिक्कम : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सभा की जानकारी में यह बात लाना चाहता हूं कि पिछले एक सप्ताह से, तमिलनाडु में सभी समाचार पत्र सरकार के नाम पर भाजपा के चुनाव अभियान के पक्ष में विज्ञापन दे रहे हैं।

मंत्रिपरिषद ने लोक सभा के विघटन के बारे में एक संकल्प पारित किया है तथा इसे माननीय राष्ट्रपति के पास भेज दिया है। इसके पश्चात् सरकार को नई योजनाएं शुरू करने अथवा किसी नयी परियोजनाओं का उद्घाटन करने का कोई अधिकार नहीं है। सरकार नयी योजनाओं और परियोजनाओं के नाम पर करोड़ों रुपये का विज्ञापन दे रही है। यह स्पष्ट रूप से शक्तियों का दुरुपयोग है। यह असंवैधानिक और अनैतिक है। ये सरकार के नाम पर भाजपा के पक्ष में चुनावी विज्ञापन दे रहे हैं...*(व्यवधान)*

अब सत्ता में राजग के मूल सहयोगी दल नहीं हैं। यह राजग का मात्र एक अंश है। यह राजग के मूल सहयोगी दलों की सरकार नहीं है।

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सु. तिरूनावुकरसर) : सरकार विद्यमान है।

श्री एस.एस. पलानीमनिक्कम : हां, सरकार तो विद्यमान है परन्तु सरकार के मूल सहयोगी दलों के बगैर।...*(व्यवधान)* महोदय, मैं इस बात को सभा की जानकारी में लाना चाहता हूं कि निर्वाचन आयोग ने चुनावों हेतु तिथियां घोषित नहीं की है। मंत्रिमंडल ने लोक सभा के भंग होने की घोषणा नहीं की है। बल्कि इससे पहले, 'सुपर प्राइम मिनिस्टर्स' श्री प्रमोद महाजन और श्री वैंकेया नायडू ने लोक सभा के भंग होने के बारे में घोषणा की है। मुझे पता नहीं है कि उन लोगों ने किस हैसियत से लोक सभा के भंग होने की घोषणा की है।

दूसरी घोषणा, जो चुनावों की तिथियों और स्थानों के बारे में है, 'सुपर इलेक्शन कमिश्नर्स' श्री प्रमोद महाजन और श्री वैंकेया नायडू द्वारा की गयी है। उन घोषणाओं के पश्चात्, क्या इस सरकार को जनता का पैसा खर्च करने का कोई अधिकार है?...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, यह बहुत गम्भीर मामला है। प्लानिंग कमीशन के पैसे को पार्टी के प्रचार के लिए खर्च किया जा रहा है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री ए. कृष्णास्वामी (श्रीपेरूम्बदुर) : यहां पूरे पृष्ठ का विज्ञापन है।...*(व्यवधान)*

श्री आदि शंकर : उन्होंने पूरे-पृष्ठ का विज्ञापन दिया है।... *(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया इसे प्रदर्शित न करें।

(व्यवधान)

श्री एस.एस. पलानीमनिक्कम : महोदय, यह असंवैधानिक है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, भारतीय लोकतंत्र के इतिहास में, चुनाव-प्रचार हेतु योजना आयोग संबंधी जानकारियों को पोस्टरों पर प्रदर्शित किया गया है। सरकार इसे कर सकती है। मैं इसे अन्यथा नही लेता। परन्तु सरकारी पोस्टरों में योजना आयोग और इसके उपाध्यक्ष की तस्वीर दी गयी है। सरकार अपने राजनीतिक उद्देश्यों हेतु निर्लजता-पूर्वक योजना आयोग का प्रयोग कर रही है। यह भारतीय लोकतंत्र में शर्मनाक बात हैं।

मैं महसूस करता हूं कि मंत्री महोदय का संसद के प्रति यह उत्तरदायित्व है कि वह इस संबंध में स्थिति स्पष्ट करे। उन्हें इसकी निन्दा करनी चाहिए। विज्ञापन देने हेतु तस्वीरों में योजना आयोग को कैसे लाया गया है? क्या यह उचित है? क्या ऐसा पहले कभी हुआ है?

श्री पवन कुमार बंसल : महोदय, योजना आयोग पूरे पृष्ठ का विज्ञापन दिया गया है?...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : यह शर्मनाक बात है।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन : उपाध्यक्ष महोदय, यह बहुत गम्भीर मामला है, प्लानिंग कमीशन के पैसे को पार्टी के प्रचार के लिए, बी.जे.पी. के प्रचार के लिए खर्च किया जा रहा है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री आदि शंकर : महोदय, यहां पूरे पृष्ठ का विज्ञापन है।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया इसे प्रदर्शित न करें।

[हिन्दी]

श्री पवन कुमार बंसल : एक-एक अखबार में दो-दो पेज के इश्तहार दिये जा रहे हैं।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इसे प्रदर्शित नहीं करूंगा परन्तु मैं चाहता हूं कि आप इसकी विषय-वस्तु की जांच करने हेतु इसे सभा पटल पर रखें। राजग सरकार की उपलब्धियों के बारे में राजनीतिक प्रचार हेतु तस्वीरों में योजना आयोग को कैसे लाया गया है? क्या योजना आयोग प्रचार अभियान का एक हिस्सा है? यह कैसे किया जा सकता है?

श्री ए. राजा (पेरम्बलूर) : महोदय, सरकार को अपनी उपलब्धियां प्रदर्शित करने पूरा अधिकार है। परन्तु योजना आयोग न तो संवैधानिक निकाय है और न ही सांविधिक निकाय। इसका कार्य भावी योजनाओं हेतु परामर्श देना है। यह पहली बार है जब देश की जनता ने यह देखा है कि किस प्रकार से योजना आयोग सरकार के व्यय और अन्य चीजों संबंधी प्रचार में भूमिका अदा कर रहा है।

महोदय, मैं न तो भाजपा, न कांग्रेस और न ही द्रमुक का पक्षधर हूं। परंतु मैं अध्यक्षपीठ से दिशानिर्देश चाहता हूं। क्या योजना आयोग की ओर से इस प्रकार का खर्च किया जाना चाहिए।...*(व्यवधान)*

श्री पवन कुमार बंसल : महोदय, हजारों करोड़ रुपये खर्च किए जा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन : उपाध्यक्ष महोदय, अरबों रुपया सरकार का भारतीय जनता पार्टी के प्रचार के लिए खर्च किया जा रहा है। यह कहां का तरीका है, यह सरकार बताये। प्लानिंग कमीशन के डिप्टी चेयरमैन को भी इसमें दिखा रहे हैं, यह बहुत गम्भीर मामला है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

विदेश मंत्री (श्री यशवंत सिन्हा) : महोदय, चूंकि सदस्य इस मुद्दे पर काफी उत्तेजित हैं, इसलिए मैंने सोचा कि मुझे इसका उत्तर देना चाहिए। यद्यपि यह सीधे रूप से मेरे उत्तरदायित्व के तहत नहीं आता है।

मैं पहली बात यह कहना चाहूंगा कि इस सरकार की सभी उपलब्धियों में द्रमुक के हमारे मित्रों को पूरा श्रेय जाता है क्योंकि वे बिल्कुल हाल के समय तक हमारे सहयोगी थे तथा हमारे सारे श्रेय में वे भी पूरी तरह भागीदार हैं...*(व्यवधान)*

श्री पवन कुमार बंसल : अंत में उन्होंने उन्हें एक प्रमाणपत्र भी दिया है।...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन : उपाध्यक्ष महोदय, यह बहुत गंभीर मामला है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आप चाहते थे कि सरकार उत्तर दे। ऐसे कैसे होगा?

(व्यवधान)

श्री यशवंत सिन्हा : महोदय, जहां तक उपलब्धियों का संबंध है।

जहां तक योजना आयोग के विज्ञापनों को जारी करने का संबंध है तो मुझे योजना आयोग पर अपनी उपलब्धियों और सरकारी की उपलब्धियों से संबंधित विज्ञापनों को जारी करने पर किसी प्रकार की रोक या प्रतिबंध लगाने की जानकारी नहीं है। मैं नहीं जानता कि यदि योजना आयोग ने कोई वक्तव्य जारी किया है तो सदस्य इतने उत्तेजित क्यों महसूस करते हैं...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : वह ऐसे विज्ञापन कैसे जारी कर सकते हैं।...*(व्यवधान)*

श्री यशवंत सिन्हा : क्यों नहीं? क्या कोई प्रतिबंध लगा हुआ है? योजना आयोग द्वारा जारी किए जाने वाले विज्ञापनों पर प्रतिबंध मुझे दिखाएं। यह बिल्कुल गलत है। उनके पास कोई मुद्दा नहीं है, इसलिए वे अप्रासंगिक मुद्दे उठा रहे हैं...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, यह सब उनका खोखलापन दर्शाता है। मैं माननीय मंत्री का जवाब देता हूं। योजना आयोग एक परामर्शदात्री निकाय है...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : सरकार का विचार है कि विकास के किसी भी भाग का विज्ञापित किया जा सकता है। मैं नहीं समझता कि इस पर किसी वाद-विवाद की और संभावना है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम प्रसाद सिंह (आरा) : उपाध्यक्ष महोदय, आज के पंजाब केसरी में छपा है कि बी.जे.पी. अपने सभी एलायंस दलों को दबाव में रखे हुई है।...*(व्यवधान)* इस चुनाव में उसने अपने सहयोगी दलों को विश्वास में नहीं लिया।...*(व्यवधान)* श्री जार्ज फर्नान्डीज, जो एनडीए के संयोजक हैं, उनको भी अंधेरे में रखा गया। ...*(व्यवधान)* चौधरी चोटाला जी को भी अंधेरे में रखा गया।... *(व्यवधान)*

श्री राम प्रसाद सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, आडवाणी जी ने कहा कि कि हमारी स्थिति 1977 जैसी है।...*(व्यवधान)* 1977 में सत्ताधारी दल उलट गया था और विपक्ष आया था यानी आडवाणी जी खुद कबूल करते हैं कि सत्ताधारी दल उलटेगा और विपक्ष सत्ता में आयेगा। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : अब आप बैठिये।

(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल : उपाध्यक्ष महोदय, जो परम्पराएं हैं, उनकी धज्जियां उड़ाई जा रही हैं।...*(व्यवधान)* पैसा फूंका जा रहा है।... *(व्यवधान)*

श्री रामजीलाल सुमन : उपाध्यक्ष महोदय, योजना आयोग ऐसे कैसे कह सकता है?...*(व्यवधान)* सरकारी धन का प्रयोग पार्टी के प्रचार के लिए किया जा रहा है।...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : प्लानिंग कमीशन के पास अपने लिए पैसा नहीं है। क्या प्लानिंग कमीशन एनडीए के लिए प्रचार करेगी? ...*(व्यवधान)* योजना भवन के बाहर बीजेपी का दफ्तर लिख दिया जाये।...*(व्यवधान)*

श्री यशवंत सिन्हा : क्या इससे पहले की सरकारों ने ऐसा नहीं किया?...*(व्यवधान)* क्या ऐसा कभी नहीं किया? कैसे नहीं किया? ...*(व्यवधान)* आज उत्तर प्रदेश की सरकार कर रही है, बिहार की सरकार कर रही है।...*(व्यवधान)*

श्री पवन कुमार बंसल : किसी सरकार ने ऐसा किया।...*(व्यवधान)* इन्होंने परम्पराओं की धज्जियां उड़ा दी हैं।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : हम यह नहीं जान पा रहे हैं कि क्या यह विकास के बारे में है या उपलब्धियों के बारे में है क्योंकि यह विज्ञापन तमिल भाषा में है।

(व्यवधान)

श्री वी. वेत्रिसेलवन (कृष्णागिरि) : महोदय, यह अंग्रेजी में भी है...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया आप बैठ जाइए। अब मैंने श्री बसुदेव आचार्य को अपनी बात कहने के लिए पुकारा है।

(व्यवधान)

श्री के. मलयसामी (रामनाथपुरम) : महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

उपाध्यक्ष महोदय : यह 'शून्य काल' है।

श्री के. मलयसामी : महोदय, वे राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन के मित्र थे। वे अचानक राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन के शत्रु कैसे बन गए हैं और वे इस मुद्दे को क्यों उठा रहे हैं...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री आचार्य, कृपया बोलिए।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, वर्ष 1994 में दिसंबर के महीने में पुरूलिया जिले में बड़ी संख्या में घातक हथियार गिराए गए थे। रात के सन्नाटे में एक विदेशी विमान ने आकर बड़ी संख्या में घातक हथियार-गिराए। बाद में हमारे देश में इन हथियारों को लाने वाले पायलट और अन्य व्यक्तियों को लाया गया—ऐसा हमारे देश में पहली बार हुआ है—उन्हें गिरफ्तार कर लिया गया। अब, हमे पता पता चला है कि केंद्र सरकार ने मुख्य अपराधी, पीटर ब्लीच को रिहा करने के आदेश जारी किए हैं।

इस सज्जन ने तीन वर्ष पूर्व एक वक्तव्य दिया था कि इन हथियारों को पश्चिम बंगाल की वाम मोर्चा सरकार को अस्थिर करने के लिए लाया गया था।

यह वक्तव्य तीन वर्ष पूर्व पीटर ब्लीच द्वारा दिया गया था। मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि क्या इसकी जांच केंद्रीय अन्वेषण ब्यूरो द्वारा कराई गई थी। केंद्रीय अन्वेषण ब्यूरो का यह पता लगाना जरूरी है कि इन सभी हथियारों को पुरूलिया जिला, पश्चिम बंगाल में क्यों लाया और गिराया गया था। यदि कोई जांच कराई गई थी, और केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो किसी निष्कर्ष पर पहुंची थी तो मैं यह जानना चाहता हूं कि इसका क्या कारण था और यह उत्तर क्यों दिया गया था। आज, जब यह मुकदमा अभी तक चल रहा है तो मुख्य अपराधी पीटर ब्लीच को जेल से क्यों रिहा किया जा रहा है? इस प्रकार, यह बहुत गंभीर मामला है। सरकार की सभा को यह स्पष्टीकरण देने की जिम्मेदारी बनती है कि उसे क्यों रिहा किया जा रहा है। मैं सरकार से यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने उक्त घटना के कारणों की जांच कराई है। मैं विदेश मंत्री, जो यहां उपस्थित हैं, उनसे जानना चाहता हूं कि जब अभी तक मुकदमा चल रहा है तो मुख्य अपराधी को क्यों रिहा किया जा रहा है तथा पूरे देश को अंधेरे में क्यों रखा जा रहा है? जांच का क्या हुआ? मैं जांच के परिणामों के बारे में जानना चाहता हूं। जबकि महानुभाव ने यह वक्तव्य दिया था कि वे पश्चिम बंगाल सरकार को अस्थिर करने के लिए हथियार लाए थे...*(व्यवधान)*

श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर (वडोदरा) : मुझे अपनी राज्य के उस अति महत्वपूर्ण मामले को उठाने की अनुमति देने के लिए आपका धन्यवाद जिसमें प्रशुल्क दर कोटा में पामोलीन तेल और पामोलीन का आयात करने की अनुमति भी सम्मिलित है। गुजरात सरकार ने अपने दिनांक 16 जनवरी 2003 के सत्र द्वारा उप प्रधान मंत्री, खाद्य मंत्री, वित्त मंत्री और वाणिज्य मंत्री को पामोलीन तेल को महानिदेशक, विदेश व्यापार के प्रशुल्क दर कोटा में सम्मिलित करने और सार्वजनिक विवरण प्रणाली के अंतर्गत गरीब परिवारों को विवरण हेतु 1800 टन पामोलीन का आयात करने की अनुमति देने का सुझाव दिया था। मैं केंद्र सरकार से इसकी समीक्षा करने, विचार करने और इसे शीघ्र अनुमोदन तथा स्वीकृति देने का आग्रह करता हूं।

श्री पवन कुमार बंसल : उपाध्यक्ष महोदय, हाल ही में फ्रांसीसी सरकार द्वारा सिख समुदाय द्वारा पगड़ी पहनने पर लगाए गए प्रतिबंध से न केवल उस समुदाय के फ्रांस में रहने वाले लोगों बल्कि पूरे विश्व में रहने वाले सिख समुदाय के लोगों में गहरी चिंता और डर पैदा हो गया है।

पिछले दो महीनों से विभिन्न पक्षों ने इस सरकार को इस मामले में यह सुनिश्चित करने हेतु यह हस्तक्षेप करने के लिए अभ्यावेदन दिए हैं कि कोई भी देश जिसके साथ हमारे मैत्रीपूर्ण संबंध हैं वह

[श्री पवन कुमार बंसल]

ऐसा निर्णय न ले जिससे अपनी धार्मिक आस्थाओं वाले व्यक्तियों के मौलिक अधिकार प्रभावित होते हैं।

महोदय, दुर्भाग्य से, इस संबंध में अभी तक कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया है जो कि निश्चित ही इस देश के लोगों के लिए चिंता की बात है। मैं जानना चाहता हूं—चूंकि पुनः विदेश मंत्री यहां उपस्थित हैं कि क्या इस मामले को फ्रांस सरकार के साथ उठाया गया है और यदि हां, तो इसके क्या परिणाम रहे? यदि यह मामला नहीं उठाया गया है तो यही समय है कि सरकार इस मामले के महत्व को समझे और इस पर मुस्तैदी से फ्रांस सरकार से बात करे।

अपराह्न 1.34 बजे

[अनुवाद]

अंतरिम बजट (रेल), 2004-2005—सामान्य चर्चा

लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2004-2005

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 2003-2004

और

अतिरिक्त अनुदान की मांग (रेल), 2001-2002

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा में वर्ष 2004-05 के अंतरिम बजट (रेल) पर सामान्य चर्चा, वर्ष 2004-05 की लेखानुदानों की मांगों (रेल) पर चर्चा तथा मतदान, वर्ष 2003-04 की अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) पर चर्चा तथा मतदान तथा वर्ष 2001-02 की अतिरिक्त अनुदान की मांग (रेल) पर चर्चा तथा मतदान किया जाएगा।

सभा में उपस्थित माननीय सदस्य, जिनके कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वह चाहें तो उन कटौती प्रस्तावों जिन्हें वह प्रस्तुत करना चाहते हैं को उनकी क्रम संख्या दर्शाते हुए 15 मिनट के भीतर स्लिप सभा पटल पर भेज सकते हैं केवल उन कटौती प्रस्तावों को ही प्रस्तुत किया गया माना जाएगा। अब चर्चा आरंभ की जाएगी।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि कार्यसूची के स्तंभ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2005 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने के लिए या के संबंध में कार्यसूची के स्तंभ 3 में दिखायी गयी राशियों से अनधिक संबधित राशियां भारत की संचित निधि में से, लेखे पर, राष्ट्रपति को दी जायें।"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2004-2005 के लिए लेखानुदानों की मांगें (रेल)

मांग सं.	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत लेखानुदान की मांगों की राशि (रु०)
1	2	3
1.	रेलवे बोर्ड	24,11,67,000
2.	विविध व्यय (सामान्य)	84,66,67,000
3.	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	573,30,17,000
4.	रेलपथ और निर्माण कार्यो की मरम्मत और अनुरक्षण	1121,41,98,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	576,56,22,000
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	1141,42,45,000
7.	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	630,75,89,000
8.	परिचालन व्यय-चल स्टाक और अनुरक्षण	938,62,74,000

1	2	3
9.	परिचालन व्यय-यातायात	2953,83,79,000
10.	परिचालन व्यय - ईंधन	2760,6658,000
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	470,05,62,000
12.	विविध संचालन व्यय	576,57,67,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवाएं-निवृत्ति लाभ	2186,51,14,000
14.	निधियों में विनियोग	3206,66,67,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अतिपूंजीकरण का परिशोधन	24,45,22,000
16.	परिसंपत्तियां अभिग्रहण, निर्माण और बदलाव	11,66,67,000
	राजस्व	
	अन्य व्यय	
	पूंजी	6514,64,28,000
	रेलवे निधियां	1084,76,67,000
	रेलवे सरंक्षा निधि	133,66,67,0001
	विशेष रेलवे संरक्षा निधि	1081,96,67,000
	जोड़	29096,35,44,000

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि कार्यसूची के स्तंभ 2 में मांग संख्या 14, 15 और 16 के संबंध में 31 मार्च, 2004 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्यसूची के स्तंभ 3 में दिखायी गयी राशियों से अनधिक संबधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से, राष्ट्रपति को दी जायें :

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2003-2004 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग सं.	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की पूरक मांग की राशि (रु.)
14.	निधियों में विनियोग	187,00,00,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य से लिए गए ऋण की अदायगी और अतिपूंजीकरण का परिशोधन	335,25,00,000
16.	परिसंपत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और बदलाव	
	राजस्व	9,99,74,000
	अन्य व्यय	
	पूंजी	300,00,00,000
	रेलवे निधियां	146,76,41,000
	रेलवे संरक्षा निधि	6,000
	विशेष रेलवे संरक्षा निधि	40,64,15,000
	जोड़	1019,65,36,000

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि कार्यसूची के स्तंभ 2 में दिखायी गई मांग संख्या 15 के संबंध में 31 मार्च, 2004 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान संबंधित अनुदान से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तंभ 3 में दिखायी गयी राशि से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशि भारत की संचित निधि में से, राष्ट्रपति को दी जायें :

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2001-2002 के लिए अतिरिक्त अनुदान की मांग (रेल)

मांग सं.	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की मांग की राशि (रु.)
15.	सामान्य राजस्व की लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अतिपूंजीकरण का परिशोधन	209,58,57,115
	जोड़	209,58,57,115

श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन (शिवगंगा) : धन्यवाद, उपाध्यक्ष महोदय। यह बजट, यद्यपि यह अंतरिम बजट कहलाता है, यह बहुत शीघ्र होने वाले चुनाव की आवश्यकता को पूरा करना चाहता है। इसके अतिरिक्त माननीय रेल मंत्री ने जो कुछ पिछले बजट में कहा उसके प्रयोजन के बारे में भी अलग विचार हैं। यात्रियों की सुरक्षा, रेल दुर्घटनाओं का टालना, इनमें से किसी भी समस्या का उचित रूप से समाधान नहीं किया गया। केवल कुछ नए प्रस्ताव बनाने की खातिर, कुछ लिंक एक्सप्रेस बना रहे हैं और घोषणा कर रहे हैं कि भारत लगभग 18 संख्या वाली इस लिंक एक्सप्रेस से जुड़ने जा रहा है। लेकिन बंगलौर और दिल्ली के बीच लिंक एक्सप्रेस के अतिरिक्त उक्त प्रयोजन हेतु कोई तारीख नहीं दी गई थी। जिन अन्य 17 श्रेणियों की घोषणा की गई थी उनके लिए कोई विशेष तारीख नहीं दी गई थी कि वे किस तारीख से आपरेट होंगी। दूसरी ओर, बड़े सामान्य रूप से यह कहा गया था कि इस वित्तीय वर्ष से यह उचित रूप से चलने वाली स्थिति में होगी। यह रेल मंत्रालय की अनिश्चितता दर्शाता है। लेकिन, यदि आवश्यक हो तो, इसे अन्य प्रकार से किया जा सकता है इसे चुनाव के बाद स्थागित किया जा सकता है।

इसी तरह सुरक्षा मुख्य प्रयोजन है जिसके लिए अब पूरे मीडिया ने माननीय प्रधानमंत्री श्री अटल विहारी वाजपेयी के नाती की मृत्यु के बाद हमारा ध्यान आकर्षित किया है। यह घटना मुख्य वारदातों में से एक है जहां रेल यात्रा में प्रतिदिन बहुत से व्यक्ति और युवक मर रहे हैं। हमारे पास प्रेस और मीडिया की अनेक रिपोर्टें हैं जो यह दर्शाती हैं बहुत से यात्री रेल में यात्रा करते समय गायब हो जाते हैं, विशेष रूप से उन्हें रेल से बाहर फेंक दिया जाता है और वे बिना किसी सहायता के अंतिम सांस ले रहे होते हैं। ऐसा इसलिए है क्योंकि इस पर विचार नहीं किया गया है। रेलपथ और रेल संचलान प्रत्येक चीज पर सरकार का एकाधिकार है और यहां कोई प्रतिस्पर्धा नहीं है। इसमें कोई हस्तक्षेप करने वाला नहीं है। रेलपथ जो पूरे भारत में फैला हुआ है, जो पूरे देश को जोड़ता है, वह रेल विभाग के हाथों में हैं।

इसलिए, कोई और नहीं बल्कि रेल विभाग ही जिम्मेदार है। यात्री जब टिकट ले लेता है और रेलवे स्टेशन में प्रवेश करता है और जब वह ट्रेन में प्रवेश करता है और दूसरे स्टेशन पर उतरकर स्टेशन से बाहर आता है तब तक पूरी जवाबदेही रेल विभाग के हाथ में होती है। उन्हें व्यक्ति और सामान की सुरझा सुनिश्चित करनी पड़ती है। मैं यह सुझाव देना चाहूंगा कि यात्रियों को किस तरह की सुरझा दी जानी चाहिए। अभी हम केवल दूर्घटना से बचने की सोच रहे हैं और उसके लिए कुछ उपाय कर रहे हैं और रेल प्रशासन, मानव ससाधन विकास और अन्य विभागों की भी एक समिति बनाकर आगामी छः वर्षों के लिए प्रभावों को स्थगित भी कर रहे हैं ताकि कुछ परियोजनाएं उस समय तक पूरी की जा सकें। दैनंदिन मामलों का क्या होगा? क्या हम इंतजार करें और आगामी छः वर्षों तक अपनी जान गंवाते रहें? किस तरह के सुरक्षोपाय किए गए? विधि में भी संशोधन किया गया और जब कोई दुर्घटना होती है या परिसर के भीतर और रेल सम्पत्ति एवं कानून और व्यवस्था की समस्याएं आती हैं तो रेल सुरक्षा बल को हस्तक्षेप करने के लिए अधिकार दिए गए हैं। रेल सुरक्षा बल की मानसिकता इस तरह की है कि वे यात्रियों की सम्पत्ति या जान की रक्षा न कर रेल सम्पत्तियों की रक्षा करते हैं। हमें इस पर ध्यान केन्द्रीत करना पड़ेगा। सुरक्षा प्रबंध यात्रियों और सामान की भी रक्षा करने के लिए होनी चाहिए जो वे अपने साथ ले जाते हैं।

अपराह्न 2.00 बजे

इस बजट में इस पक्ष पर बिल्कुल ही जोर नहीं दिया गया है। साथ ही बजट में इस पक्ष पर ध्यान भी नहीं केन्द्रित किया गया है। स्थायी समिति और अन्य समितियों के सदस्य के रूप में हम जब भी रेल मंत्रालय के उच्चस्तर के अधिकारियों के साथ बातचीत करते हैं, तो हम पाते हैं कि उन्होंने उपनिवेशवादी प्रणाली की तरह सिर्फ अपनी सम्पत्ति यानि रेलवे की सम्पत्ति की रक्षा करने की मानसिकता

बना रखी है। केवल उसी कार्य के लिए सुरक्षा बलों को प्रशिक्षण दिया जाता है। यहां तक कि उच्च स्तर के अधिकारी, रेल सुरक्षा बल के महानिदेशक की इस तरह की मानसिकता है। यहां तक कि रेलवे बोर्ड के सदस्यों की भी यही मानसिकता है। जब वे हमारे प्रश्नों का जवाब देते हैं तो हमें इस बात का पता चल पाया है। क्या अभी यह देखने का समय नहीं आया है कि इस बात पर ध्यान देकर आमूल-चूल बदलाव लाया जाए? रेल टिकट परीक्षक सहित ट्रेनों में सुरक्षा हेतु जो व्यक्ति जा रहे हैं, उन्हें यात्रियों के हितों की रक्षा करने का मूल परीक्षण दिया जाना चाहिए। हम यह सोच सकते हैं कि यह काम केवल राज्य सरकारों का है लेकिन उसी समय रेलवे भी अपनी जिम्मेदारी से बच नहीं सकता। सार्वजनिक उपक्रम होने के नाते इसे दैनिक यात्रा के लिए रेल पर निर्भर रहने वाले करोड़ों लोगों के हितों की रक्षा करनी पड़ेगी। यात्रियों को यह महसूस होना चाहिए कि वे सड़क की बजाय रेल में यात्रा करते समय सुरक्षित हैं। यह सरकारी सम्पत्ति है। इसलिए, जब वे ट्रेन में सफर करते हैं तो उन्हें यह महसूस होना चाहिए कि वे सुरक्षित हैं।

अपराह्न 2.02 बजे

[**श्री पी.एच. पांडियन** *पीठासीन हुए*]

क्या हम रेल वित्त या अन्य चीजों से धन प्राप्त करने की प्रणाली के अलावा कोई बीमा पद्धति का सृजन करने जा रहे हैं? यात्रियों के लिए, उनकी जान-माल एवं सम्पत्ति की सुरक्षा के लिए एक आधुनिक मूल्य वर्द्धित प्रणाली होनी चाहिए। जब भी कोई बड़ी या छोटी दुर्घटना हो तो रेलवे बोर्ड के माध्यम से अपना दावा करने की बजाय उन्हें शीघ्र धनराशि मिलनी चाहिए।

मैं सुझाव देना चाहूंगा कि भीड़ भरे ट्रेनों में सादे कपड़े में पुलिस विभाग के सुरक्षा कर्मियों की मौजूदगी होनी चाहिए। यदि ट्रेन में इस तरह के सुरक्षा कर्मी होते तो श्री मिश्र की जान बच सकती थी। श्री मिश्र की मृत्यु पूरे देश के लिए आंख खोलने वाली घटना है। यह बहुत ही दु:खद घटना है। यह जानने के बाद की श्री मिश्र के दाह संस्कार में प्रधान मंत्री ने हिस्सा लिया, तो राज्य सरकार की मशीनरी ने अपना काम शुरू किया। अभी तक उन्होंने दोषी का पता नहीं लगाया है। जब ऐसी स्थिति है तो ऐसी स्थितियों में आम आदमी की सुरक्षा कैसे की जाएगी?

दूसरी बात, रोजगार अवसर के बारे में है, जो रेल मंत्रालय की घोषणा के बाद आयी थी। लाखों-करोड़ों लोगों ने पूरे देश में इस उद्देश्य से परीक्षा दी थी कि शिक्षित युवक होने के नाते उन्हें सरकारी क्षेत्र में रोजगार मिलेगा। केन्द्र सरकार में शेष सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों का विनिवेश कर दिया गया है और ग्रामीण एवं पिछड़े क्षेत्रों में शिक्षित लोगों के हितों की रक्षा करने वाला कोई नहीं है। उनकी यह अभिलाषा थी कि उन्हें रेल विभाग में एक कर्मचारी बनने का अवसर मिलेगा। लाखों लोगों ने परीक्षा दी थी। कई दुर्भाग्यपूर्ण चीजें भी हो रही हैं। कई लोग यह प्रचार कर रहे हैं कि उन्हें रोजगार मिलेगा। लेकिन क्या हो रहा है? असम और बिहार में कई स्थानों पर अनावश्यक घटनाएं घट रही हैं। कानून व्यवस्था की समस्या है। युवा लोगों के दिमाग में असुरक्षा की भावना घर करती जा रही है जिसकी परिणति आतंकवाद और अन्य चीजों में देखने को मिलती है। इसका समाधान क्या है?

रेलवे ने लाखों लोगों के दिमाग में यह बात बैठा दी है कि रेलवे की विभिन्न श्रेणियों में उन्हें रोजगार मिल जाएगा। मैं जानना चाहूंगा कि क्या सरकार उस विशेष भर्ती पर रोक लगा दी है या उनकी भर्ती की जा रही है। उस परीक्षा का उद्देश्य क्या है? क्या यह साधारण परीक्षा में अंक पाने जैसा है? मैं यह भी जानना चाहूंगा कि क्या कोई साक्षात्कार होगा और रेलवें में शिक्षित लोगों की भर्ती करने हेतु कोई अन्य मूल्यांकन होगा। रेल कर्मचारियों के लिए कुशलता महत्वपूर्ण है।

नीचे से साधारण द्वारपाल से लेकर उच्च स्तर के बोर्ड के सदस्यों तक को कुशल होना चाहिए और उन्हें इस बात का एहसास होना चाहिए कि वे भारत सरकार के भारी निवेश की रक्षा कर रहे हैं और हम विश्व के लाखों लोगों के लिए सबसे बड़े उद्यम की सहायता कर रहे हैं। इसलिए, उस पक्ष पर विचार किया जाना चाहिए और रोजगार एवं भर्ती के संबंध में अंतिम निर्णय किया जाना चाहिए जो पहले ही सम्पन्न हो चुका है। कई पूर्व कर्मचारियों, जो पहले ही सेवानिवृत्त हो चुके हैं या जिनका निधन हो गया है, उनके बच्चों की भी रक्षा होनी चाहिए। लेकिन सरकार और रेल मंत्रालय यह जवाब दे रहे हैं कि "हमारे पास कम संख्या में नियुक्तियां हैं और आपको पांच या दस साल तक इंतजार करना पड़ेगा।" जो लोग रेल मंत्रालय में नियुक्त हुए हैं, वे अपने को सुरक्षित महसूस करते हैं। वे महसूस करते हैं कि यह स्वयं उनकी और राष्ट्र की सम्पत्ति हैं। इसलिए, ऐसे समय में यदि कोई कर्मचारी दुर्घटनाग्रस्त हो जाता है या कार्य करते समय उसका निधन हो जाता है, तो उनके बच्चों की भर्ती की जानी चाहिए और अपने परिवार या उस विशेष परिवार की भावी पीढ़ी की रक्षा करने हेतु उन्हें रोजगार का अवसर उपलब्ध कराना चाहिए।

[श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन]

दूसरी बात, यातायात के संबंध में है, अब पूरे भारत में यातायात विशेष रूप से रेलवे के अधिकार क्षेत्र में है, लेकिन जब हम बजट प्रस्तावों और अन्य चीजों को देखते हैं, तो आजकल आवागमन में धीरे-धीरे कमी आ रही है। चालू वर्ष में यात्रियों के द्वारा होने वाले अर्जन में 160 करोड़ रुपए की कमी आई है और अब यह 13,460 करोड़ रुपए हो गया है। इसी तरह से, अन्य आवागमन, वाणिज्यिक यातायात भी कम हो गया है। इसका क्या कारण है? मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह डीजल के कम परिवहन के कारण है, क्योंकि पेट्रोलियम कंपनियां अपना अलग पाइपलाइन बिछा रही हैं और परिवहन कम हो गया है या क्या इस कारण कि रेलवे की सेवा लोगों की आशा के अनुरूप नहीं है और लोग रेल की बजाय सड़क मार्ग से यात्रा कर रहे हैं। उस तरफ से रेलवे के राजस्व में कमी क्यों हो रही है? हमने पाया कि यात्रियों के माध्यम से प्राप्त होने वाले राजस्व में भी आजकल भारी कमी आई है। इसका क्या कारण है? मैं जानना चाहता हूं कि क्या यह खराब प्रबंधन के कारण है या क्या लोगों के बिना टिकट यात्रा करने के कारण है? इसका क्या कारण है? इसका भी स्पष्टीकरण किया जाना चाहिए क्योंकि केवल राजस्व के द्वारा ही उद्यम का प्रबंधन किया जा सकता है। हमने पाया कि उधारी, जो कि सरकार की भागीदारी का हिस्सा है, अब बहुत बढ़ गयी है। यह अब चार गुना बढ़ गयी है। मैं 1987 के बाद से आंकड़े बता सकता हूं। चालू वित्त वर्ष के दौरान, वर्तमान 7,377 करोड़ रुपए के बजट समर्थन से 13,918 करोड़ रुपए के आकार वाले कुछ रेल योजना के करीब 53 प्रतिशत के वित्तपोषण होने का अनुमान है। यह, वस्तुतः, सातवीं योजना से ज्यादा है, जोकि, वर्ष 1985-86 में 42 प्रतिशत हिस्सेदारी थी और वर्ष 1989-90 में 34.5 प्रतिशत हिस्सेदारी है। अब, नौवीं योजना में यह बढ़कर 50 प्रतिशत से अधिक हो गया है। दसवीं योजना में यह बढ़ रहा है। मैं आम बजट से राजकोष की भागीदारी के बारे में बात कर रहा हूं। ऐसा क्यों हुआ? यदि उचित कार्पोरेट प्रबंधन है, जैसा कि हम अभी कह रहे हैं, तो प्रत्येक डिवीजन को ज्यादा अर्जन करना पड़ेगा और उन्हें अपने राजस्व भागीदारी के साथ भागीदार बनना पड़ेगा। जो भी खर्च आयगा, योजना व्यय में भागीदारी के लिए भी केन्द्र सरकार पर निर्भर रहने की बजाय उनके द्वारा अर्जित किया जाना चाहिए। अब केन्द्र सरकार की चार गुनी भागीदारी कम होनी चाहिए। हमने तुलनात्मक अध्ययन कर पाया कि आंतरिक संसाधन सृजन के शेयर में 43 प्रतिशत से घटकर 35 प्रतिशत तक गिरावट आई है और चालू योजना अवधि यह करीब 25 प्रतिशत है। हमने पाया कि एकमात्र परियोजना के लिए भारतीय रेल वित्त निगम द्वारा करीब 3,000 करोड़ रुपए उधारी ली गई है, किसी अन्य परियोजना के लिए नहीं।

तमिलनाडु का प्रतिनिधित्व करने वाले व्यक्ति के रूप में, मैंने कई बार अनुरोध किया कि त्रिरुचिरापल्ली मनमादुरई-रामेश्वरम मार्ग का नामकरण 'रामेश्वरम' के नाम से किया जाना चाहिए। हम 'बांड' जारी कर सकते हैं और वह बांड भी-बिल्ड-आपरेट-ट्रांसफर प्रणाली का अनुपालन कर सकता है।

इस योजना को रामेश्वरम् जैसे महत्वपूर्ण स्थान को पूरे देश से जोड़ने के लिए क्रियान्वित किया जाना चाहिए। यह 3000 करोड़ रुपए का बांड सिर्फ एक परियोजना के लिए जारी किया गया है। तिरूचिरापल्ली से रामेश्वरम् को जोड़ने जैसी परियोजना के लिए भी बांड क्यों नहीं जारी किया जा सकता है? जब धनराशि की कमी होती है, जब इसके लिए बांड जारी किया जा रहा है, तो इसे अन्य परियोजनाओं के लिए भी क्यों नहीं किया जा सकता है ताकि राजस्व बढ़ेगा और शीघ्र ही पुनर्भुगतान कर दिया जाएगा?

मैंने पाया कि पिछले वर्ष के बजट में "बिल्ड-आपरेट-ट्रांसफर प्रणाली के लिए कई रियायतें दी गई थीं।" लेकिन अब इस पर वे केवल 50 करोड़ रुपए की ही आशा कर रहे हैं। इस कम आशा के क्या कारण हैं? अब कई कंपनियों को पत्तनों से भी जोड़ा गया है। कई उत्पादन इकाइयां प्रत्यक्ष रूप से उत्पाद को पत्तनों तक ले जा सकती हैं या अन्य स्थानों पर भी ताकि अर्जन बढ़ सके। रेलवे द्वारा अधिक निवेश करने की बजाय हम निजी क्षेत्र को इस तरह से भागीदारी के लिए कह सकते हैं। उस योजना से संबंधित स्पष्टीकरण में उस कारण को भी नहीं दिया गया है।

मैं कुछ बातों पर ध्यान दिलाना चाहता हूं। उनमें से एक बात कृषि क्षेत्रों और पिछड़े क्षेत्रों के लिए उचित प्राथमिकता न देना है। माननीय मंत्री जी ने एक अपने अन्तिम बजट भाषण में यह कहा था कि नई परियोजना में पिछड़े क्षेत्रों को शामिल किया जाएगा जिसकी अवधि पांच वर्ष होगी। किन्तु पत्तनों और अन्य केन्द्रों पर ही ध्यान दिया गया है, ग्रामीण क्षेत्रों पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। पिछड़े क्षेत्रों पर और अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए, क्योंकि कृषि उपज, लघु उद्योगों और मध्यम उद्योगों की उपज का परिवहन रेल द्वारा किया जाता है। ऐसे अनेक लोग जिनके उद्योग ग्रामीण क्षेत्रों में हैं और वह अत्यधिक पिछड़े क्षेत्रों में हैं जैसे कि मेरे ही निर्वाचन क्षेत्र के

शिवगंगा पुदुक्कोई और रामनाथपुरम क्षेत्र हैं, उन पर उचित ध्यान नहीं दिया गया है। किन्तु अब हम उन्हें मीटर गेज रेल लाइन की अनुमति दे रहे हैं। मैं समझता हूं कि बाजार से धनराशि लेनी मौजूदा रेल लाइनों को बड़ी लाइन में बदलने का है। इस धनराशि को पिछड़े क्षेत्रों में नई रेल लाइनें देने के लिए क्यों खर्च नहीं किया जा सकता?

कृषि उपज का एक स्थान से दूसरे स्थान को परिवहन किया जाना चाहिए। यह एक उन्मुक्त अर्थव्यवस्था है। बड़ी मात्रा में कृषि उपज पिछड़े क्षेत्रों में आ रही है। इस उपज को सड़क मार्ग द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान में ले जाने के लिए अधिक लागत आती है। इसके बजाए इस उपज को रेलवे द्वारा एक से दूसरे स्थान पर ले जाया जा सकता है। इस प्रकार के परिवहन से रेलवे को अधिक धनराशि प्राप्त हो सकती है। इस अन्तरिम बजट में ग्रामीण क्षेत्रों और कृषिगत अर्थव्यवस्था की ओर काई ध्यान नहीं दिया गया है। हमारा मानना है कि हम महानगरीय क्षेत्रों की ओर ध्यान दे सकें। जो भी सुविधाएं भारत सरकार द्वारा दी जाती हैं चाहे वह सुविधाएं सड़कों को चार लेन बनाने की हों अथवा विमानपत्तनों अथवा रेलवे के लिए हों, प्रत्येक चीज महानगरों के लिए हैं। नब्बे प्रतिशत लोग ग्रामीण क्षेत्रों और दूर-दराज के क्षेत्रों में रहते हैं। उनकी आवश्यकताओं की ओर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है, उन्हें सड़क अथवा रेलमार्ग और कोई अन्य ऐसी सुविधाएं नहीं दी जा रहीं।

अतः, रेल मंत्रालय को इस पर और अधिक ध्यान देना चाहिए। विशेष एकाधिकार वाला यही एकमात्र सार्वजनिक उद्यम है जो अब भारत सरकार के हाथों में है। हम निजी उपायों को अन्य सारी चीजें पहले ही दे चुके हैं। हमें इस पर ध्यान देना चाहिए कि रेलवे द्वारा दी जा रही सुविधा का ग्रामीण क्षेत्रों को लाभ मिलना चाहिए।

मैं समझता हूं कि योजना व्यय अब कम हो गया है। ऐसा क्यों किया गया है? यह पिछले संशोधित अनुमान और अन्य चीजों से लगभग 3.5 प्रतिशत कम है। आपने इसे क्यों घटाया है? रेलवे की अधिक मांग है। रेलवे को अधिक आय हो सकती है। रेलवे से कोई प्रतिस्पर्धा नहीं है; किन्तु सड़क मार्ग और वायु मार्ग के क्षेत्र में प्रतिस्पर्धा है।

यदि निगमित प्रबंधन प्रणाली का उचित रूप से प्रयोग सुरक्षा हेतु नहीं बल्कि राजस्व अर्जन के लिए किया जाता है तो हम सर्वाधिक आय प्राप्त करने वालों में हो जाएंगे ताकि रेलवे भविष्य में नई योजनाएं तैयार कर सकें। किन्तु इस समय कोई नई योजना नहीं है। हम पहले से उपलब्ध क्षमता का ही उपयोग कर रहे हैं। हमारे यहां जो पहले से उपलब्ध रेलवे लाइनें हैं उन पर रेलगाड़ियों में काफी भीड़ है। रेलगाड़ी द्वारा जाने में अधिक समय लगता है। यदि आप कार्गों के लिए अलग से रेलमार्ग बना दें तो यात्री रेलगाड़ी और माल-गाड़ियों का कोई मिश्रण नहीं होगा। तब कार्गो को एक स्थान से दूसरे पर आसानी से भेजा जा सकता है और जो दूरी अब काफी लम्बी अवधि में तय होती है उसे कम समय में तय किया जा सकता है। उसे एक अलग परियोजना के रूप में बनाया जा सकता है ताकि कार्गो ले जाने के लिए विशेष रेलमार्ग के उपाय द्वारा हम शीघ्र राजस्व कमा सकें। किन्तु हम उस पर ध्यान नहीं दे रहे हैं। दूसरी ओर प्रत्येक टन कार्गो पर आजकल राजस्व कम है। इस अवधि में संशोधित राजस्व के लक्ष्य में 2.5 प्रतिशत तक कमी आई है। इसलिए, अंतरिम बजट (रेलवे) में पूरा ध्यान चुनावों पर, न कि नए रेलमार्ग बनाने, और पहले से बने रेलमार्गों के उपयोग की ओर ध्यान दिया गया है।

पिछले अनेक मार्गों से हम इस बात पर ध्यान दे रहे हैं कि रेलवे को एक अर्थक्षम उद्यम होना चाहिए और यह लोगों की सेवा के लिए भी होना चाहिए। हम अब अवसंरचना तैयार किए बिना प्रचलित चीजों के द्वारा इससे पीछे हट रहे हैं। न तो पुरानी रेललाइनों को बदला जा रहा है और न ही पुरानी मीटर गेज लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जा रहा है। मीटर गेज रेललाइनों को बड़ी रेल-लाइनों में बदलने के लिए युद्ध स्तर पर काम किया जाना चाहिए। तभी पिछड़े जिलों की अर्थव्यवस्था में सुधार किया जा सकता है और ग्रामीण क्षेत्रों का विकास हो सकता है।

युवक और ग्रामीण लोग रेलवे पर निर्भर होने की उम्मीद कर रहे हैं किन्तु हम अब महसूस कर रहे हैं कि अनेक स्टेशनों को समाप्त किया जा रहा है और अनेक लोगों से महानगरों में जाने को कहा जा रहा है। हमें इस बात की प्रसन्नता है कि अब दिल्ली से किसी विशेष एक की राजधानी तक नान-स्टाप रेलगाड़ियां हैं। क्या यही स्थिति ग्रामों के लिए भी उत्पन्न की जा सकती? सैंकड़ों स्टेशनों को अब समाप्त किया जा चुका है। अब एक स्टेशन मास्टर और एक सहायक वाले छोटे रेलवे स्टेशनों को देख सकते हैं। अब वे स्टेशन इतिहास बनते जा रहे हैं। वे सब स्टेशन समाप्त होते जा रहे हैं। यह स्थिति बड़ी दर्दनाक है।

प्रत्येक ग्राम चाहता है कि उसे रेलगाड़ी की सुविधा मिले और यह भारत के एकीकरण का प्रतीक है। जब हम रेलगाड़ी देखते हैं

[श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन]

तो हम महसूस करते हैं कि यह भारतीय रेलगाड़ी है। हम यह महसूस नहीं करते कि यह विशिष्ट क्षेत्र की रेलगाड़ी है। अत: मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि स्टेशनों को समाप्त करने की बात पर पुन: विचार किया जाना चाहिए और यदि सम्भव हो, और यदि नए नगर इससे करीब आ रहे हैं और इनका उपयोग है तो इन स्टेशनों के समाप्त किए जाने के निर्णय पर दोबारा विचार किया जाना चाहिए और जो सेवाएं साधारण लोगों को मिलनी चाहिए वे सुविधाएं इन लोगों को पुन: उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

मैं पूर्ण रूप से यह समझता हूं कि गत वर्ष प्रस्तुत बजट का इस बार अनुसरण नहीं किया गया है। इस बजट में कोई जान नहीं है। जो कुछ दिखाई दे रहा है वह मात्र कागजी शेर है। अनेक समितियां गठित की गई हैं। बिना तारीख के अनेक प्रस्ताव भी इसलिए दिए गए क्योंकि हम चुनाव की तारीख की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

कटौती प्रस्ताव

सांकेतिक

श्री जी.एम. बनातवाला (पोन्नानी) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ सं. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

तनूर गुरवायूर रेलवे लाइन को बिछाये जाने के कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिये पर्याप्त धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता। (25)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ सं. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

घनी आबादी वाले क्षेत्रों और घरों को हटाये बिना प्रस्तावित तनूर-गुरवायूर रेल्वे लाइन का मार्ग पुन:निर्धारित किये जाने की आवश्यकता। (26)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ सं. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

केरल में रेलवे का एक अलग जोन स्थापित किये जाने की आवश्यकता। (27)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ सं. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

केरल में तटीय रेलवे शुरू किये जाने की आवश्यकता। (28)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ सं. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

श्री जी.एम. बनातवाला (पोन्नानी) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ सं. 03.01.01-03.03.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

यात्रा के दौरान सुरक्षा बढ़ाए जाने के बारे में चर्चा किये जाने की आवश्यकता। (29)

कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ सं. 03.01.01-03.03.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

फारूख से कुट्टीपुरम (दक्षिण रेलवे, केरल) के सभी स्टेशनों पर सुविधाएं देने तथा उनमें शीघ्र सुधार लाये जाने के लिए चर्चा करने की आवश्यकता। (30)

श्री जी.एम. बनातवाला (पोन्नामी) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि रेल पथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ संख्या 04.01.01-04.03.01) में 100 रुपये कम किये जायें।

केरल में पुराने पुलों की मरम्मत किए जाने की आवश्यकता। (31)

नीति निरनुमोदन

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) को कम करके 1 रुपया किया जाए।

रेल दुर्घटनाओं को रोके जाने में असफलता। (32)

सांकेतिक

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

बांकुरा से चचाई स्टेशन तक बांकुरा दामोदार नदी रेलवे लाइन को पूरा किये जाने की आवश्यकता। (33)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

बांकुरा रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता। (34)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

भुवनेश्वर-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस (2443/2444) का पुरलिया स्टेशन पर ठहराव दिये जाने की आवश्यकता। (35)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

बोलपुर-अहमदपुर रेलवे लाइन का दोहरीकरण करने के लिए धनराशि को आवंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (36)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

दरभंगा-सियालदाह एक्सप्रेस (अप और डाउन) गाड़ी में उच्च श्रेणी के डिब्बों को उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता। (37)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

हावड़ा-चक्रधरपुर पेसेन्जर गाड़ी (315/316) का समय पर चलाया जाना सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता। (38)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

हावड़ा-चक्रधरपुर पेसेन्जर गाड़ी (315/316) में वातानुकूलित डिब्बे उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता। (39)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

पुरूलिया-हावड़ा एक्सप्रेस का बांकुरा तथा विष्णुपुर के बीच ओन्डाग्राम पर ठहराव दिये जाने की आवश्यकता। (40)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

पटना-कोचीन रेलगाड़ी को पटना से कोचीन तक सप्ताह में तीन बार चलाए जाने की आवश्यकता। (41)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किये जाएं।

खड़गपुर रेल कार्यशाला का आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता। (42)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

पुरी-नई दिल्ली एक्सप्रेस (2815/2816) का आद्रा स्टेशन पर शयनयान श्रेणी के विशष कोटे को दो बर्थ से बढ़ा कर चार बर्थ किये जाने की आवश्यकता। (43)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

बांकुरा रेलवे स्टेशन पर वीआईपी लाज का निर्माण किये जाने की आवश्यकता। (44)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

रेलगाड़ियों में चोरियों को रोकने के लिए सुरक्षा व्यवस्था को सुदृढ़ किये जाने की आवश्यकता। (45)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

[श्री बसुदेव आचार्य]

विभिन्न रेलगाड़ियों का पुरलिया/आसनसोल में आरक्षण कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता। (46)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

पटना-कोचीन एक्सप्रेस का आसनसोल/बरंकुरा पर आरक्षण कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता। (47)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

अजीमगंज से नालहाटी तक की रेल लाइन की स्थिति में सुधार किये जाने की आवश्यकता। (48)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

दक्षिण पूर्व रेलवे में हावड़ा-मुम्बई एक्सप्रेस बरास्ता खड़गपुर-मिदनापुर, बोकुरा तथा पुरलिया, चलाए जाने की आवश्यकता। (49)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

रेलवे द्वारा विद्युत इंजनों की खरीद बढ़ाये जाने की आवश्यकता। (50)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

रेलवे द्वारा वैगनों की खरीद बढ़ाये जाने के आवश्यकता। (51)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

वर्ष 2004-2005 के दौरान रेलवे द्वारा वैगनों की खरीद का लक्ष्य प्राप्त किये जाने की आवश्यकता। (52)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

रामपुर हाट के रेलवे इंस्टिट्यूट आडीटोरियम का आधुनिकीकरण किये जाने की आवश्यकता। (53)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

कस्तूर तथा बगालिया के बीच नराह पर प्रस्तावित ठहराव के बारे में पुन: जांच किये जाने की आवश्यकता। (54)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

आलूवाडी, डलकोला तथा मचेदा स्टेशनों पर सभी मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के ठहराव मुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता। (55)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

हावड़ा स्टेशन पर गुड्स शेडों का निर्माण तथा संख्या बढ़ाये जाने की आवश्यकता। (56)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

हावड़ा स्टेशन पर चार डबल डिसचार्ज प्लेटफार्म का निर्माण किये जाने की आवश्यकता। (57)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

रिक्त पदों को भर कर तथा कर्मचारियों की संख्या को कम किये जाने पर रोक लगाकर रोजगार का बढ़ाया जाना सुनिश्चित करने की आवश्यकता। (58)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

मेट्रो रेल तथा सर्कुलर रेल के कार्य को शीघ्र पूरा किये जाने की आवश्यकता। (59)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

अन्दल-पलस्थली रेल लाइन पर रेल सेवा शुरू करने तथा नवद्वीप के लिए चैतन्य एक्सप्रेस पुन: शुरू किये जाने की आवश्यकता। (60)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

रेलवे द्वारा चितपुर में रेल टर्मिनल के निर्माण तथा जो लोग इस कारण अपनी भूमि खो बैठे हैं, उनका पुनर्वास सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता। (61)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

शालीमार तथा पड्डापुकुर पर नये टर्मिनल का निर्माण कार्य पूरा किया जाना सुनिश्चित करने तथा मझेरहाट में भी नया टर्मिनल बनाये जाने की आवश्यकता। (62)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

नईहाटी रेल यार्ड को नये टर्मिनल के रूप में बदले जाने की आवश्यकता। (63)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

रेलवे द्वारा हावड़ा स्टेशन पर या तो माल परिवहन के लिए निपटान प्रणाली स्थापित किए जाने अथवा इस कार्य हेतु पर्याप्त भूमि राज्य सरकार को सौंपे जाने की आवश्यकता। (64)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

दमदम जंकशन तथा अन्य रेलवे स्टेशनों पर निपटान प्रणाली शुरू किए जाने तथा रेलवे द्वारा रेलवे हाकरों का पुनर्वास सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता। (65)

कि रेलवे बोर्ड शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृ. 01.01.01-01.02.01) में 100 रुपये कम किए जाएं।

नीति निरनुमोदन

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 03.01.01-03.03.01) को कम करके 1 रुपया किया जाए।

रेलवे यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित किये जाने में असफलता। (66)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि परिस्थित्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) को कम करके 1 रुपया किया जाये।

पूरे देश में रेल लाइनों का नवीकरण पूरा करने में असफलता। (67)

सांकेतिक

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

गुसकरा बोलपुर रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (68)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

बेंडाल-जिराट रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (69)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

तारकेश्वर-सेवड़ाफुली रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (70)

[श्री बसुदेव आचार्य]

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

न्यू माइनागुडी-जोगीघोपा नई रेल लाइन के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (71)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

तारकेश्वर-विष्णुपुर नई रेल लाइन के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (72)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

रामपुरहाट-मंदारहिल नई रेल लाइन के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (73)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

हावड़ा-आमटा बड़ी नई रेल लाइन के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (74)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

तामलुक-दीघा नई रेल लाइन के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (75)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

बांकुरा दामोदर रेलवे लाइन का गेज परिवर्तन के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (76)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

कालीनरायणपुर-कृष्णानगर-शांतिपुर नई रेल लाइन का चारताला तक दोहरीकरण करने के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (77)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

बारासात-हस्नाबाद रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए धनराशि के आबंटन में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (78)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

बांकुरा रेलवे स्टेशन पर पेयजल की सुविधा और प्रसाधन को बेहतर बनाए जाने की आवश्यकता। (79)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

आद्रा-खड़गपुर खंड के सभी स्टेशनों पर पेयजल और प्रसाधन सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता। (80)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

बांकुरा स्टेशन पर रेलवे चिकित्सा सेवा सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता। (81)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

रेलगाड़ी सं. 315/316 में प्रथम श्रेणी में बेडरॉल की सुविधा प्रदान किए जाने की आवश्यकता। (82)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

पूर्वोत्तर रेलवे के हावड़ा मंडल के बंडेल स्टेशन पर पैदल उपरि पुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता। (83)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

हावड़ा-वर्धमान कॉर्ड लाइन के चंदनपुर रेलवे स्टेशन के नजदीक चंदनपुर में एक नए समपार पथ का निर्माण किए जाने की आवश्यकता। (84)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

लंबी दूरी की एक्सप्रेस/मेल रेल गाड़ियों में फिजिसियनों को तैनात किए जाने की आवश्यकता। (85)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

तामलुक-कांथी से बालेश्वर तक नई रेल लाइन का विस्तार किए जाने की आवश्यकता। (86)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

बांकुरा-मुकुटमणिपुर नई रेल लाइन के लिए धनराशि का आबंटन किए जाने की आवश्यकता। (87)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

बांवचण्डी-खाना नई रेल लाइन के लिए धनराशि का आबंटन किए जाने की आवश्यकता। (88)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

पुरुलिया-झारग्राम नई रेल लाइन के लिए धनराशि का आबंटन किए जाने की आवश्यकता। (89)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

गजल-रायगंज नई रेल लाइन के लिए धनराशि का आबंटन किए जाने की आवश्यकता। (90)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

सियालदाह-नयजात नई रेल लाइन के लिए धनराशि का आबंटन किए जाने की आवश्यकता। (91)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

सिलीगुड़ी में एक नया रेल डिवीजन बनाए जाने की आवश्यकता। (92)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

दलकोल्हा-दनकुनी-मध्यमग्राम-बारासात-बरकपुर-हावड़ा-बागनान-कचरापाड़ा पर सड़क उपरि पुल के निर्माण को शीघ्र पूरा किए जाने की आवश्यकता। (93)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

पुरुलिया-कोटसिला के बीच राघवपुर में एक नया रेलवे स्टेशन बनाए जाने की आवश्यकता। (94)

[श्री बसुदेव आचार्य]

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

वर्दवान-कटवा, कटवा-अजिमगंज और शांतिपुर-नवद्वीप के बीच दोहरी रेल लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता। (95)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

सिलीगुड़ी-एनजीपी-अलीपुरद्वार, कृष्णनगर-लालगोला, अंडाल-सैंथिया ओर कालना-फरक्का लाइनों का विद्युतिकरण किए जाने की आवश्यकता। (96)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

हल्दिया से बरास्ता मेचेदा तक की दोहरी रेल लाइन का आधुनिकीकरण किए जाने की आवश्यकता। (97)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

बांकुरा दामोदर रेल लाइन का रानीगंज बरास्ता मेहिया-दुर्लभपुर तक विस्तार किए जाने और लाइन को बड़ी लाइन में भी बदले जाने की आवश्यकता। (98)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

न्यू मैनागुड़ी-जोगीघोपा रेल लाइन का निर्माण समय पर पूरा किए जाने के लिए पर्याप्त धनराशि आबंटित करने और कार्य में तेजी लाए जाने की आवश्यकता। (99)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

हावड़ा-आमटा और चपदंघा-शियाखला रेल लाइन के कार्य को पूरा किए जाने की आवश्यकता। (100)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

मेट्रो रेल का दमदम से बारकपुर तक विस्तार किए जाने की आवश्यकता। (101)

कि परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 16.01.01-16.04.04) में 100 रुपए कम किए जाएं।

नसीपुर-अजीमगंज खंड में रेल पुल का निर्माण और नैहाटी-बेंडल लाइन पर जुबली पुल और अन्य पुलों के मरम्मत कार्य को भी सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता। (102)

श्री वी. धनंजय कुमार (मंगलौर) : माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा वर्ष 2004-2005 के लिए उठाये गये कदमों का समर्थन करता हूं। मैं उन्हें इतिहास रचने वाला बजट प्रस्तुत करने के लिए भी बधाई देता हूं। महोदय, इस सभा में, हमने पूर्व रेल मंत्रियों द्वारा लम्बे समय तक लम्बे-लम्बे भाषण सुनते रहे हैं, वे खोखले वायदे करते रहे जिन्हें उन्होंने पूरा नहीं किया।

वर्तमान माननीय रेल मंत्री जी ने इस सभा के समक्ष—वर्ष 1998-99 में 'स्थिति पत्र' प्रस्तुत कर एक साहसी कदम उठाया है। उन्होंने इस सभा भवन से इस देश के लोगों का ध्यान भारतीय रेल के सम्मुख पड़े हुए विशाल कार्य की ओर खींचने के लिए राष्ट्र को संबोधित किया है। महोदय, उन्हें भारतीय रेल प्रणाली जो लम्बे समय से खराब स्थिति में थी, को दुरुस्त करने वाले व्यक्ति के रूप में सम्मान मिला है। मैं उन्हें इसके लिए भी अवश्य बधाई दूंगा।

महोदय, विपक्षी पार्टी के मेरे मित्र, श्री सुदर्शन नाच्चीयपन, यह कहकर कुछ टिप्पणियां करने की कोशिश कर रहे हैं कि माननीय रेल मंत्री द्वारा किये गये दावे खोखले हैं और उन्होंने चुनावों को ध्यान में रखकर इस प्रकार का बजट प्रस्तुत किया है। लेकिन मैं कहूंगा कि यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि इस समय विपक्षी दल के लगभग सभी सदस्य सभा में हैं ही नहीं। इससे यह प्रकट होता है कि वे रेलवे बजट में उनको कोई रुचि नहीं है अथवा उनके अपने लोग उनका समर्थन नहीं कर रहे हैं।

श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन (शिवगंगा) : सत्तापक्ष भी खाली पड़ा है। वस्तुतः, वह पूरी तरह से खाली है।

श्री वी. धनंजय कुमार : मैं इससे यह समझता हूं कि अध्यक्षपीठ सहित सम्पूर्ण विपक्ष माननीय मंत्री द्वारा वर्ष 2004-2005 के लिए बजट में किए गए सभी प्रस्तावों से पूरी तरह सहमत हैं।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को भारतीय रेल द्वारा की गयी अनवरत प्रगति के लिए भी अवश्य बधाई दूंगा जैसा कि 'स्थिति पत्र' में कल्पना की गयी थी। उन्होंने इस सभा में यह साहसिक वक्तव्य दिया कि : ''अब, हमने एक दृढ़ निर्णय लिया है कि अब और लोकप्रिय परियोजनाओं की घोषणा नहीं की जायेगी, और हम समय पर सभी चालू कार्यों को पूरा करने के लिए संघर्ष करेंगे।'' यह संभव हो सका है।

महोदय, मुझे वर्ष 1998-1999 के दौरान प्रसिद्ध न्यायमूर्ति खन्ना समिति का सदस्य होने का सौभाग्य प्राप्त हुआ था। हमने विश्व भर में सुरक्षा प्रणालियों से संबंधित किये गये सुधारों का गहन अध्ययन किया। किस प्रकार सबसे बड़ी रेल प्रणालियां रेल इत्यादि के लिए बेहतर सुरक्षा प्रदान करने के लिए क्या उपाय किए जाएं।

महोदय, सरकार को समिति का प्रतिवेदन प्राप्त होने के पश्चात्— हम सभी इसे देखकर बहुत खुश हैं—माननीय प्रधानमंत्री ने रेल मंत्रालय की ओर से 17,000 करोड़ रुपये का रेल सुरक्षा कोष बनाने का साहसिक कदम उठाया है। इस धनराशि का उपयोग चरणों में मार्गों का नवीकरण, बेहतर सिग्नल सुविधाएं प्रदान करना, बेहतर यात्री सुविधाएं, इत्यदि जैसी सम्पूर्ण रेल प्रणालियों का सुधार किया जायेगा।

महोदय, वस्तुतः अब हम, जहां तक यात्रियों का संबंध है, सारी व्यवस्था में सुधार महसूस कर रहे हैं। निःसन्देह, वर्ष 2004-2005 के लिए माननीय रेल मंत्री के बजट भाषण में सुरक्षा पहलू का भी जिकर हुआ है। यह माना गया, और लोगों ने यह महसूस करना शुरू कर दिया है कि यह सरकार इस सभा में दिए गए अपने वक्तव्यों के अनुसार कार्य करती है। इसलिए, उन्होंने जो भी कहा है, और उन्होंने दोहरीकरण, आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण, मार्गों का नवीकरण इत्यादि जैसे कार्यों को पूरा करने के लिए जो भी लक्ष्य निर्धारित किए, उन्होंने वे सभी कार्य समय पर और कुछ मामलों में तो निर्धारित समय से पहले पूरे कर लिये। इसका श्रेय निश्चित रूप से सम्पूर्ण भारतीय रेल को जाता है। निःसंदेह, अधिकांश श्रेय भारतीय रेल प्रणाली के प्रधान अर्थात् माननीय रेल मंत्री जी को देना होगा।

महोदय, राष्ट्रीय रेल विकास योजना की घोषणा माननीय प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी के गतिशील नेतृत्व में इस सरकार द्वारा इस दिशा में उठाया गया एक सही कदम है।

रेल विकास योजना के लिए 15,000 करोड़ रुपये की धनराशि प्रदान की गयी है। उधमपुर को जम्मू के साथ जोड़ने का प्रयास करके, इस देश के उत्तरी भाग में सबसे दूर स्थानों के लोगों ने यह महसूस करना शुरू कर दिया है कि उनके सपने सच हो गए हैं। यह सबसे बड़ी उपलब्धि है जिसका दावा कोई सरकार कर सकती है। स्वतन्त्रता के पश्चात्, पहली बार, इस सरकार ने उत्तर अथवा पूर्वोत्तर के दूर-दराज के क्षेत्रों को रेल द्वारा जोड़ने का प्रयास किया है। आप देश के किसी भी भाग का उल्लेख करें जहां आवश्यकता के आधार पर सुविधाओं की आवश्यकता थी और इस देश के सभी भागों में बेहतर नेटवर्क प्रदान करने में भारतीय रेल के कार्य को ध्यान में रखते हुए भी, उन्होंने ठीक निर्णय लिये हैं। जब एक बार निर्णय लिया गया तो तत्काल अनुवर्ती कार्रवाई की गयी जो बहुत त्वरित ढंग से की गयी और पर्याप्त वित्तीय सहायता भी प्रदान की गयी।

सरकार ने राज्य सरकारों को शामिल करने का भी प्रयास किया है क्योंकि हम इस सभा में यह सुनते रहे हैं कि प्रत्येक सदस्य अपने स्थान पर खड़ा होकर यह मांग करना था कि वह अपने निर्वाचन क्षेत्र में एन नयी रेलगाड़ी चाहता है अथवा नयी रेल लाइन चाहता है अथवा यह मांग करता था कि एक विशेष लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाए अथवा बीच में एक नया रेलवे स्टेशन दिया जाए अथवा वह कुछ स्टेशनों पर लम्बी दूरी की कुछ गाड़ियों का ठहराव चाहता था। लेकिन दबाव में डालने वाली युक्तियों का उपयोग न करके, मैं दृढ़तापूर्वक यह कहूंगा कि इस सरकार ने सम्पूर्ण राष्ट्र में प्रणाली के विकास को ध्यान में रखकर कदम उठाये हैं।

रेल लिंक वास्तव में सबसे अच्छा लिंक है। रेलवे के माध्यम से हमारे देश में सबसे अच्छा लिंक प्रदान कर सकते हैं। इसलिए, मैं रेल मंत्री जी को उस कठिन कार्य को पूरा करने के लिए पुनः बधाई दूंगा जो उनके समक्ष उनका पदभार संभालने के समय रखा गया था।

[श्री वी. धनंजय कुमार]

कार्य-निष्पादन को देखें तो कहावत यही है कि वह व्यक्ति के कामों में नजर आ जाती है। हमें यह सदैव देखने को मिलता है। यहां ऐसा मंत्री है जिसने इस सभा में घोषणाएं की; वर्ष के बीच में यह मूल्यांकन हुआ कि हम किस प्रकार कार्य कर रहे हैं। आज, उन्होंने पहले से बेहतर और ज्यादा कार्य किया है चाहे वह राजस्व हो, यात्रियों से प्राप्त आय में वृद्धि हो और चाहे वह सामान को लाना-ले जाने का कार्य रहा हो।

साथ ही साथ यात्री सुविधाओं को सुधारने का भी ध्यान रखा गया है। जब कभी भी हमने अनुरोध किया है उन्होंने आवश्यकता और जरूरत के आधार पर तुरन्त इसे मंजूर किया है। यहां तक कि विपक्ष में बैठे हमारे मित्र भी इसकी पूरी प्रशंसा करेंगे।

[हिन्दी]

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल (पाटन) : हमारा कुछ नहीं किया।

श्री वी. धनंजय कुमार : आप हमेशा यहां खड़े होकर कुछ न कुछ बोलते रहते हैं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया अध्यक्षपीठ को संबोधित करें।

श्री वी. धनंजय कुमार : मैं उन्हें केवल यह बता रहा हूं कि यह एक अच्छा अवसर है। आजादी के 53 साल बाद, पहली बार हमें यह अवसर मिला है। इस समय एक ऐसे रेल मंत्री हैं जो भारतीय रेलवे की दशा सुधारने का सही दृष्टिकोण रखते हैं और वे हमारे लिए काम कर रहे हैं। हमें इसका भरसक लाभ उठाना चाहिए। हमें सही प्रस्ताव रखने चाहिए...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

कोयला मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रहलाद सिंह पटेल) : यही तो समस्या है।

श्री वी. धनंजय कुमार : वही तो मैं बताने जा रहा हूं।

[अनुवाद]

श्री सी.के. जाफर शरीफ (बंगलौर उत्तर) : 55 साल के बाद यह दूरदर्शिता आई है।

श्री वी. धनंजय कुमार : कम से कम इसकी तो प्रशंसा की जानी चाहिए।

श्री सी.के. जाफर शरीफ : अभी तक सभी पूर्व रेल मंत्री ध्यान नहीं देते थे और अभी-अभी दूरदर्शिता आई है। जब आप बात करें तो आपको सबूत के आधार बात करनी चाहिए।

श्री वी. धनंजय कुमार : श्री जाफर शरीफ 5 वर्षों तक रेल मंत्री रहे हैं और उन्होंने अपने समय में क्या प्राप्त किया है वह हम सबने देखा है।

सभा में किसी प्रकार खोखले वादे किए गए और कुछ भी प्राप्त नहीं किया जा सका। आज हम पटरियों पर रेलगाड़ी चलने का वास्तविक अनुभव कर रहे हैं। माल की बेहतर आवाजाही और बेहतर यात्री सुविधाएं प्रदान की जा रही हैं। समय बदलने के साथ-साथ परिवर्तन किए जा रहे हैं। आज, आप एक टेलीफोन पर आरक्षण करा सकते हैं। क्या पहले इसकी कल्पना की जा सकती थी? कुछ साल पहले यात्रियों को लंबी लाइनों में इंतजार करना पड़ता था। यहां तक कि सारा दिन इंतजार करने के बाद भी यात्रियों को आरक्षण नहीं मिलता था। आज, एक कोने में बैठकर और सेल्यूलर फोन का इस्तेमाल करके कोई भी आरक्षण करा सकता है। भारतीय रेलवे प्रणाली में कितना सुधार हुआ है। इसकी प्रशंसा की जानी चाहिए। मैं यही बात सभा के सामने लाने का प्रयत्न कर रहा हूं। हमें स्वस्थ आलोचना करनी चाहिए किंतु हमें किए गए विकास से ईर्ष्या नहीं करनी चाहिए।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : कितने प्रतिशत लोगों के पास सेल्यूलर फोन है?...*(व्यवधान)*

श्री वी. धनंजय कुमार : आज सेल्यूलर फोन खरीदने में कितना पैसा लगता है? पहले इसमें 20,000 रुपये से 30,000 रुपये के बीच पैसा लगता था।

[हिन्दी]

आज 2,000 रुपए में आपको मिलेगा। सेल फोल 1,000 रुपए में मिलेगा।...*(व्यवधान)* 200 रुपए में रिलायंस का धीरू भाई अम्बानी का सेल फोन मिलेगा।...*(व्यवधान)* महोदय, ये मुझे डिरेल करना चाहते हैं।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : हम रेलवे की चर्चा कर रहे हैं दूरसंचार पर नहीं।

श्री वी. धनंजय कुमार : महोदय, मुझे खेद है। यदि हम बेहतर प्रदर्शन करना चाहते हैं तो हमें भारतीय रेलवे के राजस्व को बढ़ाना होगा। माननीय रेल मंत्री ने इस बारे में भी भली-भांति सोचा है। गत वर्ष, और 2003-2004 के दौरान कितनी रेलगाड़ियां चलाई गई हैं? भारतीय रेलवे के पूरे इतिहास में ऐसा कभी नहीं हुआ है जब इतनी अधिक गाड़ियां चलाई गई हों जितनी कि वर्ष 2003-2004 के दौरान चलाई गई हैं। देशभर में दौड़ने वाली नई रेलगाड़ियां चलाई गई हैं जो यात्रियों को बेहतर सुविधाएं प्रदान कर रही हैं। इसकी प्रशंसा की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, इस वर्ष माननीय रेल मंत्री ने माननीय प्रधानमंत्री की देश के सुदूर भागों से संपर्क स्थापित करने की सोच का ध्यान रखते हुए 'सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस' गाड़ियां चलाई हैं। ऐसी 18 एक्सप्रेस गाड़िया चलाई जाएंगी। मैं भाग्यशाली हूं कि ऐसी पहली गाड़ी मेरे राज्य से चलाई जाएगी। यह बंगलौर से नई दिल्ली तक चलेगी। इसका उद्घाटन 8 फरवरी को होगा। यह एक सीधी गाड़ी है...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री तरित बरण तोपदार (बैरकपुर) **:** सर्विस पुअर है।...*(व्यवधान)* इसमें ज्यादा समय लगता है।...*(व्यवधान)*

श्री वी. धनंजय कुमार : यह आम आदमी के लिए है।...*(व्यवधान)* कोलकाता में और बंगाल में भी यह पहुंचेगी।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

इससे आम आदमी को बेहतर यात्रा सुविधाएं मिलेगी। इसलिए ये 'सपर्क क्रांति एक्सप्रेस' गाड़ियां चलाई जा रही हैं।

महोदय, कुल यातायात प्राप्तियां 44,482 करोड़ रुपये होने का अनुमान है जो पूर्ववर्ती वर्ष की यातायात प्राप्ति से 3.2 प्रतिशत अधिक है। रेल मंत्री ऐसे अनुमान सही कर रहे हैं क्योंकि उन्होंने वर्ष 2003-04 हेतु यात्री प्राप्ति और माल यातायात से प्राप्ति हेतु अधिक लक्ष्य निर्धारित किया है।

वास्तव में वे और अधिक दावे कर सकते हैं। वे विनम्रता से यह कह रहे हैं कि वे आगामी चार महीनों के व्यय हेतु हमारा समर्थन मांग रहे हैं। उन्हें इस बात का श्रेय दिया जाना चाहिए कि लगातार गत तीन वर्षों से यात्री पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं डाला गया है। यात्री किराए और मालभाड़े में वृद्धि किए बिना उन्होंने यह सब प्राप्त किया है। कम-से-कम इस बात की तो प्रशंसा की जानी चाहिए और उसका समर्थन किया जाना चाहिए।

विगत में हमने यह देखा है कि, सभी रेल मंत्रियों से जब कभी नई मांग की जाती थी तो उन्होंने यात्रा किराए और माल भाड़े दोनों में वृद्धि करने का प्रयत्न किया था। अधिक राजस्व संग्रहण से वे वह कुछ सुविधाएं दे पाए जिसका माननीय सदस्य अनुरोध कर रहे हैं। अत: माननीय रेल मंत्री को यह विशेष श्रेय दिया जाना चाहिए क्योंकि सदा बढ़ती रहने वाली भारतीय रेलवे प्रणाली पर अतिरिक्त भार डाले बिना वे सारी प्रणाली में सुधार कर रहे हैं, वे प्रत्येक क्षेत्र पर ध्यान दे रहे हैं और वे सुरक्षा पहलू को सर्वाधिक महत्व दे रहे हैं। अब हम रेल दुर्घटनाओं की गिनती कर सकते हैं। यह सब केवल प्रणाली में चूक होने के कारण ही नहीं हुआ है। इसमें मानवीय चूक भी शामिल है। मैं यह कहना चाहता हूं कि फिर भी माननीय रेल मंत्री ने यात्रियों को बेहतर सुरक्षा उपलब्ध कराने पर विशेष ध्यान देने का ख्याल रखा है। उन्होंने पेंशन कोष हेतु अतिरिक्त प्रावधान करके रेलवे कर्मचारियों का भी ध्यान रखा है। उन्होंने उनके कल्याण और बेहतरी का भी ध्यान रखा है।

हम विपक्ष से बार-बार अनेक शिकायतें सुनते रहे हैं कि इस सरकार ने नए रोजगार सृजित नहीं किए हैं। आज भारतीय रेलवे में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों की भर्ती करने में साहसिक पहल की गई है। पहली बार उन्होंने प्रणाली को इतना पारदर्शी बनाने का प्रयत्न किया है कि अलग-अलग क्षेत्र में भर्ती बोर्ड हैं। अब स्थानीय लोगों को रोजगार मिलने का अवसर मिला है। इसकी प्रशंसा की जानी चाहिए। उन्होंने यात्रियों के लिए बेहतर सुरक्षा प्रावधान करके और अधिनियम में संशोधन करके तथा रेलवे सुरक्षा बल को विशेष अधिकार देकर प्रणाली को सुधारने का प्रयत्न किया है। माननीय मंत्री ने कई महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं।

अत: हम माननीय रेल मंत्री द्वारा बजट 2004-05 में की गई पहल का पूरी तरह समर्थन करते हैं। मेरी यह इच्छा और आशा है कि यही रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार 2004 के आम चुनावों के

[श्री वी. धनंजय कुमार]

बाद एक पूरा बजट प्रस्तुत करेंगे और अच्छा काम करेंगे। मुझे विश्वास है कि इस देश के लोगों के दिमाग में इस बारे में कोई संदेह नहीं है कि राजग सरकार वापस सत्ता में आएगी। माननीय प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी बाजपेयी के प्रगतिशील नेतृत्व में सारा राष्ट्र और आगे प्रगति करेगा। भारतीय रेलवे सारे राष्ट्र को और आगे प्रगति करने में अपना योगदान देगी। एक बार फिर मैं वर्ष 2004-05 के बजट में माननीय मंत्री द्वारा की गई पहल का पूरा समर्थन करता हूं। मैं बोलने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, मेरे मित्र श्री नीतिश कुमार द्वारा प्रस्तुत किया गया यह अंतरिम रेल बजट हमारे देश के किसी भी वर्ग के लोगों को प्रभावित करने में असफल रहा है।

हर रोज, हमें टेलीग्राम, फैक्स संदेश और अभ्यावेदन मिल रहे हैं कि उद्योगों को लाभ नहीं हो रहा है। मेरे क्षेत्र में सीमेंट उद्योग बंद होने के कगार पर है क्योंकि सीमेंट उत्पादन हेतु क्लिंकर लाने के लिए रैक उपलब्ध नहीं हैं। यही स्थिति इस्पात संयंत्र और ताप विद्युत संयंत्रों की है। कल ही मुझे अपने निर्वाचन क्षेत्र से यह संदेश मिला है कि संतालडीह ताप विद्युत संयंत्र में कोयले का स्टॉक एक सप्ताह से घटकर तीन दिन का रह गया है। ऐसा मुख्य तौर पर इसलिए हुआ है क्योंकि बैगन और रेक उपलब्ध नहीं हैं। वैगन और रैक की कमी है। इसके फलस्वरूप उद्योगों में भी कम उत्पादन हुआ है।

स्थिति ऐसी नहीं है जैसा कि रेल मंत्री ने बताई है कि रेलवे में सब कुछ अच्छा चल रहा है। सतही तौर पर कार्य-निष्पादन सही है। हम देख सकते हैं कि इसने मालभाड़े और यात्री यातायात में निर्धारित लक्ष्य को पार कर लिया है। और आगे वृद्धि की भी गुंजाइश है, हम 300 मिलियन टन कोयले से अधिक का उत्पादन कर रहे हैं। रेलवे द्वारा 248 मिलियन टन कोयले की ढुलाई का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। यह रेलवे द्वारा इस वर्ष की जाने वाली ढुलाई से आठ या नौ मिलियन टन अधिक है। 187 मिलियन टन कोयले से यह बढ़कर 238 मिलियन टन हो गया है। रेलवे के लिए कोयले की बहुतायत में ढुलाई होती है। यदि उत्पादन 320 या 330 मिलियन टन हो और यदि रेलवे 275 मिलियन टन कोयले की ढुलाई कर सके तो रेलवे आज की जाने वाली कमाई से अधिक कमाई कर सकता है।

समस्या वैगनों की अनुपलब्धता है। इस अवधि के दौरान रेल की आवाजाही के समय में भी वृद्धि हुई है। अतः रेलवे के लिए स्थिति अच्छी नहीं है। कमाई क्यों है? पिछले वर्ष मालाभाड़ा प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने के बाद भी रेलवे की आय में मालभाड़ा यातायात से 700 करोड़ रुपये और यात्री यातायात में 180 करोड़ रुपये की कमी क्यों आई है?

इसके परिणामस्वरूप, रेलवे ने अगले वर्ष हेतु आंतरिक सृजन हेतु योजना परिव्यय से 13425 करोड़ रुपए रखे हैं। विगत वर्ष, यह राशि 13,918 करोड़ रुपए थी। अगले वर्ष हेतु रेलवे के योजना परिव्यय में करीब 500 करोड़ रुपए की कमी क्यों की गई है?

ऐसा मुख्यतः इसलिए किया गया है क्योंकि रेलवे का अगले वर्ष आंतरिक राजस्व सृजन, वर्तमान वर्ष के आंतरिक राजस्व सृजन के रूप में अर्जित राजस्व से भी कम होगा। अगले वर्ष यह राशि कम होगी। ऐसा मुख्यतः यात्री किराए के साथ-साथ माल-भाड़े से कम अर्जन के कारण है। यात्री किराए में 2.5 प्रतिशत की वृद्धि बिल्कुल भी संतोषजनक नहीं है। पिछले वर्षों में यात्री किराए में न्यूनतम वृद्धि छह प्रतिशत की थी। यह वृद्धि कम क्यों रखी है जबकि हम सरकार से यात्रियों को आकर्षित करने के लिए कहते रहे हैं? वर्ष 1950-51 में, रेलवे अस्सी प्रतिशत माल-ढुलाई और सत्तर प्रतिशत यात्री ढुलाई किया करती थी। आज, इसके बिल्कुल विपरीत है। रेलवे यात्रियों को क्यों आकर्षित कर पाने की स्थिति में नहीं है। ये यात्री सड़क यातायात का उपयोग कर रहे हैं कौनसी बाधाएं एवं समस्याएं हैं? यदि आप देखें तो गत कई वर्षों से वृद्धि दर लगभग समान है। यह दो से तीन प्रतिशत अथवा तीन से चार प्रतिशत है। इस समस्या का समाधान किया जाना है।

भारतीय रेलवे की क्षमता में वृद्धि नहीं की जा रही है। आज, मालगाड़ियों की औसत गति मात्र 24.7 किलोमीटर है। भारतीय रेलवे में अभी भी हमारे यहां मीटर गेज प्रणाली है। आज मीटर गेज प्रणाली का प्रतिशत लगभग बीस प्रतिशत है। आमान परिवर्तन के बाद भी यही स्थिति है। मीटर गेज प्रणाली की क्षमता में क्रमशः कमी आ रही है।

वर्ष 2001-02 में निवल टन किलोमीटर प्रति वैगन, प्रति दिन 441 किलोमीटर से घटकर वर्ष 2002-03 में 369 किलोमीटर रह गया है।

सभी मालगाड़ियों की गति के मामले में भी यही स्थिति है। ब्रांड गेज के मामले में यह 24.4 किलोमीटर है। वर्ष 2001-2002 में इसमें, थोड़ी-बहुत वृद्धि हुई है। यह बढ़कर 24.74 किलोमीटर हुआ है। मीटर गेज के मामले में यह 18.4 किलोमीटर से घटकर 18.2 किलोमीटर हो गया है। यदि हम मालगाड़ियों के साथ-साथ यात्री रेलगाड़ियों की गति में भी वृद्धि कर सकें, तो हमें अपनी क्षमता में भी वृद्धि कर पाने में समर्थ होंगे। इससे रेलवे और अधिक माल ढोने में समर्थ होगी।

स्पेशल रेलवे संपत्ती फंड के बावजूद, 20 प्रतिशत पटरियां पुरानी हो चुकी हैं। जबतक इन सभी बीस प्रतिशत पुरानी पटरियों को समयबद्ध तरीके से बदला नहीं जाता, जब तक सभी पुरानी पटरियों के स्थान पर नई पटरियां नहीं लगाई जाती, जब तक वैगनों, रेल इंजनों और डिब्बों से पुराने रॉलिंग स्टॉक के स्थान पर नए वैगन, रेल इंजन और डिब्बे नहीं लाए जाते, भारतीय रेल की क्षमता में वृद्धि नहीं की जा सकेगी।

महोदय, आज मैं सियालदह राजधानी एक्सप्रेस से आ रहा था। अलीगढ़ स्टेशन तक यह समय पर थी। फिर, मुझे यह सूचित किया गया कि एक अन्य रेल इंजन में कुछ गड़बड़ी होने के कारण मार्ग अवरुद्ध है। इसके परिणामस्वरूप सभी राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ियां दो घंटे से ज्यादा विलंब हो गई। यह कोई दुर्लभ घटना के कारण नहीं हुआ। यह हर रोज हो रहा है। इसलिए, आज की आवश्यकता यह है कि हमारी रेलगाड़ियों की गति में वृद्धि करने को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। मालगाड़ियों के साथ-साथ यात्री रेलगाड़ियों की औसत गति में वृद्धि की जानी चाहिए और इससे रेलवे अपने माल-ढुलाई में वृद्धि कर सकती है। माल-ढुलाई में वृद्धि कर, रेलवे के राजस्व-अर्जन में भी वृद्धि की जा सकेगी और रेलवे को बाजार से उधार लेने पर आश्रित नहीं रहना पड़ेगा। आज रेलवे ने बाजार से 3,000 करोड़ रुपए से ज्यादा उधार लिया है और धीरे-धीरे यह हमारे रेलवे पर बोझ बनता जा रहा है।

महोदय, वैगनों की कमी क्यों है? उद्योगों को वैगन की आपूर्ति क्यों नहीं हो रही है? मैं जानना चाहता हूं कि क्या वैगनों की आपूर्ति उन कार्यादेशों के अनुसार की गई है, जिन्हें वैगन निर्माणकर्त्ता इकाइयों को भेजा गया है। मैंने रेलवे को एक प्रस्ताव भेजा है कि यदि रेलवे कतिपय सरकारी क्षेत्र की निर्माणकर्त्ता इकाइयों को अपनी रक्षित इकाई बनाएगी, तब रेलवे को वैगनों की आपूर्ति सुनिश्चित की जा सकेगी। समाचार-पत्र की एक खबर के अनुसार रेल मंत्री ने अपने निर्वाचन क्षेत्र में स्थित मोकामा स्थित रेलवे की एक इकाई में एक दल भेजा है, जो कि गत छह माह से बंद पड़ा है और वहां से एक भी वैगन तैयार नहीं हुआ है। इसके विपरीत मैसर्स बर्न स्टैंडर्ड की स्थिति ज्यादा बेहतर है। यह कम्पनी प्रतिदिन दो वैगन निर्मित कर रही है और वे इसे बढ़ाकर चार वैगन प्रतिदिन की योजना बना रहे हैं। उन्होंने एक दल मोकामा भेजा है, परन्तु मेरे बर्नपुर के मेसर्स बर्न स्टैंडर्ड को रक्षित इकाई बनाए जाने के प्रस्ताव को रद्द कर दिया गया है जैसाकि मेरे एक प्रश्न का जवाब देने के दौरान रेल मंत्री द्वारा जवाब दिया गया है।

महोदय, अंतरिम बजट अथवा लेखा अनुदान में, हम नई परियोजनाओं अथवा् नई रेलगाड़ियों को शुरू करने की कोई घोषणा करने की कोई अपेक्षा नहीं करते थे, क्योंकि लेखा अनुदान को ठीक लोक सभा चुनाव के पूर्व प्रस्तुत किया जाता है। परन्तु रेल मंत्री ने दिल्ली से विभिन्न राज्यों की राजधानियों के लिए चलने वाली सम्पर्क क्रांति नामक 18 नई रेलगाड़ियों को शुरू करने की घोषणा की है। जब हम 18 नई रेलगाड़ियों को शुरू करने की घोषणा कर सकते हैं, तो उन्होंने लंबे समय से की जा रही सतत् मांगों को शामिल क्यों नहीं किया? उन मांगों को रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत लेखा अनुदान में क्यों सम्मिलित नहीं किया गया।

महोदय, गत वर्ष, मंत्री महोदय ने 56 नई रेलगाड़ियों को शुरू करने की घोषणा की। इसमें से अबतक केवल 40 रेलगाड़ियों को ही शुरू किया जा सका है।

अब 18 नई रेलगाड़ियों की घोषणा की गई है। चुनावों के बाद जब नई सरकार सत्ता में आती है और पूर्ण बजट प्रस्तुत किया जाता है, तो वे भी नई रेलगाड़ियों को शुरू करने की कतिपय घोषणाएं करेंगे। भारतीय रेलवे आई सी एफ और आर सी एफ नामक रेल डिब्बा निर्माणकर्त्ता इकाइयों का संचालन करती है। गत वर्ष, हमने यह ध्यान दिलाया था कि इन दोनों इकाइयों को मिले कार्यादेशों की संख्या उससे पहले के वर्ष में मिले कार्यादेशों की संख्या से कम था। ये रेल डिब्बों की पूर्ति कैसे की जाएगी?

इसके परिणामस्वरूप, क्या हो रहा है। स्थानीय अथवा छोटी दूरी की रेलगाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्री सर्वाधिक प्रभावित हैं। यदि आप स्थानीय रेलगाड़ियों के पारंपरिक रेल डिब्बों में यात्रा करें, तो आप यह पाएंगे कि रेलडिब्बों की हालत खस्ताहाल है। विशेषकर स्थानीय रेलगाड़ियों पारंपरिक रेल डिब्बों में तीस प्रतिशत पुराने हैं। चार वर्ष पूर्व मुझे यह सूचित किया गया था कि सियालदह और हावड़ा में चल रही ई एम यू रेलगाड़ियों के 30 प्रतिशत डिब्बे पुराने हैं। इन्हीं

[श्री बसुदेव आचार्य]

रेल-डिब्बों का उपयोग किया जा रहा है। इन पुराने रेल डिब्बों को बदलने की कोई योजना नहीं है।

हम सुरक्षा की बात कर रहे हैं। एक कोष का सृजन किया गया है। हम लंबे समय से यह कहते रहें हैं कि हमारी सिग्नल प्रणाली बहुत पुरानी है। हम अभी भी 'टोकन' सिग्नल प्रणाली को ढो रहे हैं। रेलवे और रेल सेवाओं की क्षमता में वृद्धि करने हेतु इसे टोकनरहित बनाने हेतु सिग्नल प्रणाली के आधुनिकीकरण की आवश्यकता है। जबतक समस्त सिग्नल प्रणाली का आधुनिकीकरण नहीं किया जाता, हम रेलवे की क्षमता को प्रभावी नहीं बना सकते हैं।

आद्रा एक महत्वपूर्ण जंकशन है और यह मंडल मुख्यालय है। आद्रा को जोड़ने वाले तीन खंड हैं: आद्रा-पुरुलिया, आद्रा-आसनसोल और आद्रा-गोमो। गत 60-70 वर्षों से अभी भी यहां पांच किलोमीटर तक एकल रेल मार्ग खण्ड है। मिदनापुर-खड़गपुर खंड में भी बाधाएं हैं। यहां पुरुलिया स्टेशन एक महत्वपूर्ण जिला है। यहां केवल एक प्लेटफार्म का उपयोग किया जा सकता है। जब आद्रा की तरफ से कोई रेलगाड़ी आती है, तो तीन प्लेटफार्मों का उपयोग करने के लिए कोई पुल नहीं है। इसके परिणामस्वरूप, यदि एक रेलगाड़ी विलंब होती है, तो अन्य रेलगाड़ियां भी विलंब हो जाती हैं। इन्हें मार्ग के विभिन्न स्टेशनों पर रोक दिया जाता है। मुझे यह कहा गया कि तीनों प्लेटफार्मों का उपयोग करने के लिए केवल 1 करोड़ रुपए की आवश्यकता है।

गत वर्ष, हमने यह मांग की थी कि जब मुम्बई में पांच या छह टर्मिनल स्टेशन हैं, दिल्ली में चार हैं, कोलकाता में केवल दो टर्मिनल स्टेशन हैं? मंत्री जी ने चित्रकूट में एक टर्मिनल स्टेशन और पदम् पुकुर में दूसरा मेगा टर्मिनल की संस्वीकृति की मंजूरी दी। हावड़ा पुल और नए पुल पर भीड़-भाड़ के कारण माजेरहाट पर टर्मिनल उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है। यदि माजेरहाट में टर्मिनल उपलब्ध कराया जाता है, तो दक्षिण-पूर्व रेलवे से आने वाली रेलगाड़ियां सीधे कोलकाता आ सकेंगी। इससे यात्री सर्कुलर रेलवे की सुविधा का लाभ उठा सकते हैं।

अपराह्न 3.00 बजे

रेलवे की भूमि भी वहां उपलब्ध है और इससे यात्रियों की भीड़ को बिखेरने में निश्चित ही सहायता मिलेगी, जोकि हावड़ा स्टेशन की समस्या है। वहां एक परित्यक्त गुडस्-शेड और माननीय मंत्री जी इसके बारे में जानते हैं। इसका उपयोग नहीं किया जा रहा है और आज केवल एक गुडस्-शेड का उपयोग प्री-पेड टैक्सी-शेड के लिए किया जा रहा है। वह एक साल के अंतर्गत चार नए प्लेटफार्म बना सकते हैं। इसके लिए ज्यादा धन की आवश्यकता नहीं है क्योंकि रेलवे के पास अपनी भूमि है। हावड़ा स्टेशन के लिए ये अल्पकालिक समाधान है। रेलवे के पास अपनी भूमि है और यदि इन प्लेटफार्मों का निर्माण किया जाता है तो हावड़ा स्टेशन पर भीड़-भाड़ की समस्या का कुछ हद तक समाधान हो सकेगा। दक्षिण-पूर्व की रेलगाड़ियों के संबंध में हमारा यह अनुभव है। लगभग सभी रेलगाड़ियों को मार्ग में पड़ने वाले स्टेशनों पर, या तो संतरागाछी अथवा किसी अन्य स्टेशन पर रोक दिया जाता है। इस प्रकार, परित्यक्त गुडस्-शेड में तीन-चार नए प्लेटफार्मों का निर्माण कर इस समस्या का समाधान किया जा सकता है। यह अल्पकालिक समाधान हो सकता है।

परन्तु इसका दीर्घकालिक समाधान माजेरहाट पर कोचिंग टर्मिनल का निर्माण करना होगा। गत वर्ष, माननीय मंत्री ने कुछ परियोजनाओं के विस्तार के संबंध में एक नीति की घोषणा की है।

सभापति महोदय : आपके दल से दो और सदस्यों ने अभी बोलना शेष है।

श्री बासुदेव आचार्य : महोदय, मैं अपनी बात पांच-छह मिनट में पूरी करूंगा। मुझे तीन-चार महत्वपूर्ण मुद्दों पर चर्चा करनी है।

इस वर्ष भी माननीय मंत्री ने उन दूरस्थ क्षेत्रों को जोड़ने के लिए कहा है, जो रेल से जुड़े नहीं हैं। वर्ष 1996 में, रेलवे ने झाड़ग्राम और पुरुलिया को जोड़ने के लिए सर्वेक्षण किया था। पूरे क्षेत्र में जनजातिय समुदाय निवास करता है। यहां वन और पर्वतीय क्षेत्र हैं। यदि झाड़ग्राम को पुरुलिया से जोड़ा जाता है तो, इससे उस क्षेत्र के जनजातिय लोगों को सुविधा होगी। इन लोगों ने रेल नहीं देखा है। इस क्षेत्र की नब्बे प्रतिशत जनता जनजातिय समुदाय की है। यह परियोजना सामाजिक रूप से अपेक्षित परियोजना है।

माननीय मंत्री ने यह बताया है और हम भी मांग करते रहे हैं कि लम्बित परियोजनाओं को पूरा किए जाना चाहिए। हम जानते हैं कि कुछ परियोजनाएं हैं जिन्हे राजनैतिक उद्देश्यों के लिए स्वीकृत किया जाता है। परन्तु जब कोई परियोजना स्वीकृत की जाती है तो यह एक समयबद्ध अवधि में पूरी की जानी चाहिए। हम जानते हैं कि कुछ परियोजनाएं जो 20 वर्ष पूर्व स्वीकृत की गई थीं वे अभी

तक चल रही हैं। हर साल उसके लिए 1 करोड़ या 2 करोड़ रुपए स्वीकृत किए जाते हैं।

माननीय मंत्री ने घोषणा की थी कि सभी लम्बित परियोजनाएं पांच वर्ष के भीतर पूरी की जानी चाहिए और उसके लिए 20 करोड़ रुपए की जरूरत पड़ेगी। परन्तु प्रश्न यह है कि धन कहां से आएगा? उन्होंने यह नहीं बताया। यह प्राथमिकता वाले क्षेत्रों में से है। कुछ जिला मुख्यालय हैं जो रेलों से जुड़े हुए नहीं हैं और बहुत सी लम्बित परियोजनाएं भी हैं।

गत वर्ष यानी 2001-02 में हमारी उपलब्धि यह थी कि केवल 187 कि.मी. नई लाइनों का निर्माण किया गया था।

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : पहले क्या होता था?

श्री बसुदेव आचार्य : हमें याद है पहले 40 किलोमीटर भी है। लेकिन 180 किलोमीटर भी पर्याप्त नहीं है।

[अनुवाद]

महोदय, चीन में प्रतिवर्ष 1,000 कि.मी. नई रेल लाइनों का निर्माण किया जा रहा है। 1949 में उनके पास 11,000 कि.मी. लाइनें थी और आज उनके पास 70,000 कि.मी. लाइनें हैं। हमारे पास 1947 में 53,000 कि.मी. रेल लाइनें थीं और आज हमारे पास 63,000 कि. मी. लाइनें हैं।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : बढ़ेगा।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : यह हमारी उपलब्धि है। इसलिए, हर साल कम से कम 1000 कि.मी. नई लाइनों का निर्माण किया जाना चाहिए।

श्री नीतीश कुमार : उससे अधिक निर्माण किया जाना चाहिए।

श्री बसुदेव आचार्य : यह अच्छा है। महोदय, हम उच्च गति वाली ऐसी रेलगाड़ियों की तो बात कर रहे हैं जो दूरदराज के क्षेत्रों में चल रही हैं, परन्तु स्थानीय क्षेत्रों और पंडबेशर तथा पलस्थली जैसे ग्रामीण क्षेत्रों के लिए भी गाड़ियां चलनी चाहिए। संभवतः उनसे लाभ न हो किन्तु इसकी आवश्यकता है। श्री नीतीश कुमार, आपने दो वर्ष पहले पंडबेशर तथा पलस्थली के बीच रेल सेवा वापस ले ली है। बीरभूम के लोग उसकी मांग कर रहे हैं। पहले दो तीन रेलगाड़ियां आती जाती थी जिन्हें अब बन्द कर दिया गया है। हाल ही में मैं नादिया जिले में गया था। वहां अभी तक एक संकरी लाइन है। पश्चिम बंगाल में तीन संकरी लाइनें हैं। एक है बर्दवान-कटवा दूसरी है अहमदपुर-कटवा और तीसरा है शांतिपुर-नबद्वीप धाम। नबदीप धाम चैतन्य देव का एक स्थान है। श्री नीतीश कुमार जी आपने तीन स्टेशनों के ठहराव को समाप्त कर दिया है। महोदय, यह एक संकरी लाइन है जो वस्त्र उद्योग के लिए प्रसिद्ध स्थान शांतिपुर को नबदीप धाम से जोड़ती है। हमारी मांग है कि 35 कि.मी. की संकरी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना चाहिए और सियालदाह से नबदीप धाम तक चैतन्य देव के नाम पर चैतन्य एक्सप्रेस शुरू की जानी चाहिए। जिन ठहरावों को समाप्त किया गया है उन्हें बहाल किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

फिर यहां चेतन्य देव के बारे में ही कहा गया है।

श्री नीतीश कुमार : कोई बात नहीं है।

श्री बसुदेव आचार्य : हम लोग खिलाफ नहीं बोलते हैं। पहले वही साम्यवाद था। बात कहते थे। अब नाम में समता है, लेकिन धान में समता नहीं है, विषमता है।

महोदय, असम हिंसा की बहस का उत्तर देते हुए, हमने जो सवाल किए थे, उसके जवाब में कहा था कि रिक्रूटमेंट पालिसी के बारे में प्रस्ताव लायेंगे। उन्होंने कहा था, समय दीजिए, सबके साथ बातचीत करेंगे और परिवर्तन लायेंगे। रेलवे गैंगमैन के बारे में कुछ आया है। लेकिन वे भूख-हड़ताल पर बैठे हैं। उनकी समस्यायें हैं, वे जानते हैं और इस बारे में तीन साल पहले डीएलडीडब्ल्यू में हमने सुझाव रखा था।

[अनुवाद]

दक्षिण रेलवे में 3000 लड़के कार्य करते हैं परन्तु 1996 से आपकी रेलवे में किसी भी प्रशिक्षु की नियुक्ति नहीं की गई है। स्थिति अच्छी है क्योंकि सन् 2002 तक हुआ है और उनके जमाने में भी हुआ है। इन लड़कों में से 6000 या 7000 हुए हैं। वे कुशल हैं। आपको

[श्री बसुदेव आचार्य]

सुरक्षा श्रेणी में कर्मचारियों की आवश्यकता है। महोदय, एक गैंगमैन को बिना प्रशिक्षण के भर्ती की गई थी। मेरे क्षेत्र में उसे 15 दिन पहले मार दिया गया क्योंकि वह प्रशिक्षित नहीं था और वह कुशल नहीं था।

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें। आपने आधे घंटे से अधिक समय ले लिया है।

श्री बसुदेव आचार्य : जब आपके पास तैयार और कुशल कर्मचारी हैं जिन्होंने रेलवे में दो वर्ष बिताये हैं; और साक्षात्कार के माध्यम से उन्हें शिक्षुता के लिए चयनित किया जाता है तो उन्हें भर्ती करने में क्या कठिनाई है?

सभापति महोदय : आप अपने दल की ओर से बोल रहे हैं। अन्य दो सदस्यों को समय नहीं मिलेगा।

श्री बसुदेव आचार्य : समूह 'क' में

[हिन्दी]

हम रेल मंत्री जी से उम्मीद करेंगे कि वे आज अनाउन्स करें कि उनकी बहाली के संबंध में बदलाव आएगा

उन्होंने कहा है कि पांच वर्ष पश्चात् जब सभी लम्बित परियोजनाओं का निर्माण किया जाएगा तो 18,000 रोजगार के अवसर उत्पन्न होंगे परन्तु आज नहीं।

उन्होंने यह भी बताया है कि एक वर्ष के भीतर रेलवे कर्मचारियों में 30,000 की कटौती हुई है। उन्होंने कर्मचारियों के कल्याण के बारे में बताया है। महोदय, क्या हो रहा है? मेरे क्षेत्र आद्रा में तीन रेलवे स्कूल हैं। अब रेलवे ने सभी अध्यापकों से विकल्प देने के लिए कहा है कि क्या वे स्कूल के अलावा किसी अन्य विभाग में जाना चाहते हैं। क्यों? सभी स्कूलों को बंद करने अथवा उन्हें किसी अन्य संगठन को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव है। रेलवे इन स्कूलों अथवा अस्पतालों को चलाना नहीं चाहता।

महोदय, रेलवे में होम्योपैथी, आयुर्वेदिक अथवा भारतीय चिकित्सा पद्धति में चिकित्सकों को कितना पैसा मिल रहा है? याचिका समिति की सिफारिश के पश्चात् उनके वेतन में 2000 रुपए की वृद्धि की गई। केंद्रीय सरकार और राज्य सरकार स्वास्थ्य सेवाओं में होम्योपैथी, आयुर्वेदिक तथा भारतीय चिकित्सा पद्धति के चिकित्सकों को एलोपेथी चिकित्सकों के बराबर माना जाता है परन्तु केवल रेलवे में ही उन्हें 4,000 अथवा 2,000 प्रतिमाह मिल रहे हैं। वहां कितने हैं? केवल 141 हैं...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री बसुदेव आचार्य : मैं केवल एक मिनट लूंगा।

महोदय, न्यायालय का निर्णय है कि कोयला तथा राख रखरखाव करने वाले तत्कालीन श्रमिकों को रेलवे में ही खपाया जाए। मैंने बहुत बार कोयला और वाष्प लोको शेड में कार्यरत कोयला तथा राख श्रमिकों के संबंध में लिखा है। मुझे उनका कोई उत्तर नहीं मिला है। यह सच नहीं है कि संतरागाछी में न्यायालय ने उनके पक्ष में कोई निर्णय नहीं दिया। मेरा अनुरोध है कि न्यायालय ने जो भी निर्णय दिया हो, उसका पालन किया जाना चाहिए। वे गरीब श्रमिक हैं जिन्होंने रेलवे में 20, 25 और 30 वर्ष तक ठेका श्रमिक के रूप में कार्य किया है।

महोदय, अपनी बात समाप्त करते हुए मैं कहना चाहता हूं रेलवे को जहां अधिक संभावना है वहां सड़क क्षेत्र से अधिक यातायात आकर्षित करके अपनी क्षमता बढ़ाने, अपनी आय़ बढ़ाने तथा अपना माल यातायात बढ़ाने के लिए गम्भीरतापूर्वक प्रयास करने चाहिए।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) : सभापति महोदय, आपने रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए धन्यवाद। मैं रेल मंत्री जी को 2004-05 का एक अच्छा अंतरिम बजट पेश करने के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। मैं शिवसेना की ओर से इसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदय, यह बहुत ही अच्छा बजट है। रेल मंत्री जी ने यहां अंतरिम बजट पेश किया लेकिन आने वाली सरकार में भी हमारा बजट रहेगा, ऐसी उम्मीद करते हुए मैं अपने मराठवाड़ा क्षेत्र की कुछ मांगें कभी यहां रखने वाला हूं। यह बहुत उत्साहवर्धक बजट है। रेल मंत्री जी ने बहुत अच्छी तरह बजट पेश किया है। इसमें देशभर के लिए राजधानी दिल्ली से 17 नई सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस चलाने की घोषणा हुई है। सबसे पहले 8 तारीख को सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस शुरू होने वाली है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं।

रेल मंत्री जी ने अपने अनुपूरक बजट में रेलों में सुरक्षा के बारे में कहा था क्योंकि रेलों में कई ऐसी वारदातें होती हैं, जिनसे निपटने के लिये इस तरह का बजट में प्रावधान किया गया था। इसके अलावा रेल रिजर्वेशन के समय लोग लाइन में खड़े रहते हैं तो कुछ न कुछ बात-बात हो जाती है। इस समस्या के समाधान के लिए मोबाइल द्वारा व्यवस्था कर देना हम सब के लिये फायदे की बात होगी। हम आज आधुनिक युग में जा रहे हैं, इसलिये यह जरूरी था।

सभापति जी, मेरा निर्वाचन क्षेत्र मराठवाड़ा में आता है। स्वाधीनता के बाद एक किलोमीटर नई रेल लाइन भी इस क्षेत्र में आज तक नहीं बिछाई गई है। इस हेतु कई ऐजिटेशन किये गये। यहां तक कि स्वाधीनता संग्राम सेनानी श्री गोविन्दभाई श्रौफ, एडवोकेट्स डाक्टर्स वगैरा जेल में गये, तब कहीं जाकर इस प्रकार का काम शुरू किया गया। मैं बड़े ही अभिमान के साथ कहूंगा कि एन.डी.ए. की सरकार ने बहुत बड़ा काम किया है। हमारी शिवसेना पार्टी ने कई ऐजिटेशन किये, जेल भी गये, तोड़-फोड़ भी की गई लेकिन पिछली सरकारों के समय कुछ भी नहीं किया गया। आज इस 13वीं लोकसभा की सरकार, जो श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व वाली सरकार है, ने बहुत कुछ दिया है। मराठवाड़ा क्षेत्र के पांच प्रोजैक्ट्स पर काम चल रहे है– मुदखेड़-आदिलाबाद (162 किलोमीटर), सिकन्दराबाद-मुदखेड़-जनकपेट, अकोला-पूरना, मीराज-लातूर और अहमदनगर-बीड-परलीबैजनाथ। हमारे साथी श्री प्रमोद महाजन और महाराष्ट्र के श्री गोपीनाथ मुण्डे इस क्षेत्र से आते हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने इन प्रोजैक्ट्स के लिए 301 करोड़ रुपया दिया है जबकि हमारे क्षेत्र के लिये 949 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। माननीय रेल मंत्री जी ने इन कामों के लिये 20 हजार करोड़ रुपये की लागत के बारे में कहा था। मैं चाहूंगा कि इस क्षेत्र के लिए 1000 करोड़ रुपया दिया जाये ताकि हमारे क्षेत्र की समस्या का समाधान हो सके। अगर हमारी सरकार के कार्यकाल में भी काम पूरे न हो तो कम से कम आने वाली सरकार के लिये निर्देश दिया जायें ताकि 949 करोड़ रुपये का पूरा का पूरा बजट इस क्षेत्र को मिल सके। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि पिछली बार 115 करोड़ रुपया, उसके बाद 117 करोड़ रुपया दिया गया मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करूंगा कि बाकी का धन भी शीघ्र आबंटित किया जाये।

सभापति जी, माननीय मंत्री जी ने माडर्न स्टेशन के बारे में अपने भाषण में जिक्र किया है। मेरी भी एक महत्वपूर्ण डिमांड है। मेरे क्षेत्र चन्द्रपुर में भी माननीय मंत्री जी गये थे और उन्होंने शिलान्यास किया था। यह पर्यटन का महत्वपूर्ण क्षेत्र है।

महोदय, उस समय उन्होंने घोषणा की थी। वह घोषणा हमारे सारे महाराष्ट्र को प्रसन्न करने वाली घोषणा थी। वह घोषणा थी कि उसे साउथ सेंट्रल रेलवे से सेंट्रल रेलवे में लिया जाएगा। आपने यह कहा था कि मंत्रिमंडल का निर्णय होगा, तभी ऐसा हो सकता है। हम सारे शिवसेना के सांसद प्रधान मंत्री जी से भी मिले थे। आप से बार-बार मिले। आपने हमारे प्रदेश के लिए बहुत सारी उपलब्धियां दीं। आपने हमारी बहुत मदद की। हमारी यह मांग बहुत पुरानी है। यदि आप दो-चार दिन में डिक्लेयर कर दें, आचार-संहिता लगने से पहले घोषणा कर दें, तो हम आपके बहुत-बहुत आभारी रहेंगे। यह हमारी बहुत महत्वपूर्ण मांग है। इसे एक नंबर पर रखिए। इसे जरूर पूरा करा दीजिए।

महोदय, हम लोग पहले हैदराबाद स्टेट में थे, किन्तु जब भाषावार प्रान्त की रचना हुई तो सारा मराठी भाषी इलाका महाराष्ट्र में शामिल हुआ। संयुक्त महाराष्ट्र के लिए बहुत बड़ा एजीटेशन हुआ। उसके बाद नांदेड़ डिवीजन की स्थापना हुई। उसका भी धूमधाम से उद्घाटन हुआ, लेकिन वह फुल-फ्लैज्ड नहीं बना। उसके लिए फिर आन्दोलन किया गया, तब वह फुल-फ्लैज्ड डिवीजन बना। यह आपके कार्यकाल में ही हुआ। इसलिए हमारा बार-बार निवेदन है कि धर्मावरम और मुतगेड़ को नांदेड़ डिवीजन में होने चाहिए। हम एवं सारे के सारे उस क्षेत्र के विधायक मुम्बई से संपर्क रखते हैं। इसलिए सारे के सारे क्षेत्र को मुम्बई से जोड़ा जाए।

महोदय, यहां हमारे बिहार के डा. रघुवंश प्रसाद सिंह बैठे हैं। पिछली दफा बिहार और बंगाल में रेलवे में रिक्रूटमेंट को लेकर बहुत एजीटेशन हुआ। तब हमारे यहां भी ऐजीटेशन की स्थिति बनी, लेकिन हमने आपको तकलीफ देना उचित नहीं समझा। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। हमने उस एजीटेशन के समय आपको तकलीफ नहीं दी। इसके लिए आप हमारी सराहना करेंगे। हमारी यह डिमांड बहुत पुरानी है। इसको आप मान्यता देंगे। मैं आपसे यह विनती करता हूं।

महोदय, नई रेलों के बारे में मैंने आपसे उस दिन भी कहा था। आपने कहा था कि ठीक है, देखेंगे। साउथ सेंट्रल रेलवे की हमारे सांसदों के साथ दो बार बैठक हुई। हमारे यहां के जी.एम. रेलवे ने हमें बताया कि ठीक है, हम रेलवे बोर्ड को लिखेंगे। जब मैंने इस संबंध में रेलवे बोर्ड के डायरैक्टर से बात की, तो उन्होंने मुझ से कहा कि हमारे पास इस बारे में कुछ भी लिखकर नहीं आया है। इस प्रकार वे मुझे कुछ भी बताने को तैयार नहीं हुए। तब मैंने कहा कि मैं सांसद हूं, शिवसेना का लोक सभा में लीडर हूं तथा

[श्री चन्द्रकांत खैरे]

एन.डी.ए. का भी लीडर हूं, तो उन्होंने मेरी बात सुनी। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि आपके रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को जनता की मांगों के बारे में या जनता की इच्छा के अनुसार रेलों के विस्तार के बारे में कोई चिन्ता नहीं है। इस बारे में जितना सांसद, जनप्रतिनिधि या मंत्री सोच और समझ सकते हैं और जनता को रेल सुविधा पहुंचा सकते हैं, उतना अधिकारी कभी नहीं सोच सकते। उनकी कोई दिलचस्पी जनता को सुविधा प्रदान करने में नहीं है।

महोदय, मैंने आपके समक्ष निवेदन किया था कि महाराष्ट्र से बहुत लोग तिरुपति जाते हैं और तिरुपति से बहुत लोग महाराष्ट्र के शिरडी में साईं बाबा के दर्शन करने आते हैं। इसलिए तिरुपति से शिरडी और शिरडी से तिरुपति एक रेल चलाई जाए।...*(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार : आप हनुमान जी का प्रसाद तो खिलाते नहीं हैं।

श्री चन्द्रकांत खैरे : सर, भद्रा हनुमान जी की कृपा से हम सब लोग यहां हैं। मैं कल ही वहां से प्रसाद मंगाकर आपको खिलाऊंगा। मुझे आशा है कि आप शीघ्र ही मनमाड़ से तिरुपति को रेल चलाकर हमारे क्षेत्र के लाखों लोगों की मांग को पूरा करेंगे। हमने जनता को बताया है कि लोक सभा चुनाव से पहले हम ट्रेन में बैठकर दर्शन करने जाएंगे। मेरी विनती है कि इस ट्रेन को शीघ्र चलाइए।

महोदय, हमारी दो मांगें बहुत प्रमुख हैं। हमारे यहां बहुत बिजनैस पीपल हैं। गुजरात के हमारे प्रदेश के नेता काशी राम राणा जी भी यहां उपस्थित हैं। महाराष्ट्र और गुजरात का बहुत वर्षों से संबंध रहा है। मराठवाड़ा का तो गुजरात से बहुत संबंध रहा है। व्यापारिक और अन्य सभी दृष्टिकोणों से गुजरात तथा महाराष्ट्र का बहुत गहरा संबंध रहा है। हम चाहते हैं कि नान्देड़ से अहमदाबाद, यानी नान्देड़ से कर्णावती नगर एक ट्रेन चलनी चाहिए। काशी राम राणा जी के माध्यम से मेरी मंत्री जी से विनती है कि इस पर वे गंभीरता से विचार करें। हम लोग बहुत दिनों से विनती करते चले आ रहे हैं। इसलिए आप नान्देड़ से अहमदाबाद को रेल से जोड़ने की कृपा करें।

महोदय, मराठवाड़ा यानी नान्देड़ से एक सचखंड एक्सप्रेस निकलती है जो अमृतसर जाती है। यह ट्रेन एक सप्ताह में केवल पांच दिन चलती है। मेरा निवेदन है कि इस ट्रेन को सप्ताह के पूरे सात दिन चलाया जाए। नान्देड़ में गुरू गोविन्द साहब का बहुत बड़ा गुरुद्वारा है और अमृतसर में भी विशाल गुरुद्वारा है। इसलिए इस ट्रेन को सातों दिन चलाया जाए। जिस प्रकार से आपने अमृतसर को नान्देड़ से जोड़ा है, उसी प्रकार मेरा निवेदन है कि नान्देड़ को पटना गुरुद्वारे से जोड़ने हेतु भी एक रेल चलाई जाए। यहां पटना के भी बहुत सांसद बैठे हैं। डा. रघुवंश प्रसाद सिंह जी भी बैठे हैं। वे भी मेरी इस बात से सहमत होंगे कि पटना से नान्देड़ साहब को रेल के माध्यम से जोड़ा जाए।

नांदेड़ में 2008 में बहुत बड़ा सिख समुदाय का धार्मिक उत्सव होने वाला है। उसके लिए अभी से हम लोगों को प्रयास करना चाहिए तभी वहां लोगों को आने-जाने में सुविधा हो पाएगी। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। शोलापुर, तुलजापुर, बीड़, पैठन, सम्भाजीनगर, सिलोड़ा अजंता के पास से लेकर जलगांव तक जाने के लिए 1965 से एजिटेशन चल रहा है और बड़े-बड़े नेताओं ने एजिटेशन किया है। उसका जल्दी से जल्दी सर्वे करा कर इसे पंचवर्षीय योजना में शामिल करना चाहिए, जो बहुत बड़ी एचीवमेंट होगी।

महोदय, माननीय अटल जी ने कल ही घोषणा की है कि गांव-गांव तक ट्रेन को जोड़ेंगे। प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना में गांवों को जोड़ने के काम हुए हैं, फिर रेल से डिस्ट्रिक्ट तालुका लेवल पर क्यों नहीं हो सकता? इसमें भी आप थोड़ा सहयोग दीजिए। रोटेगांव और पुनतांबा में थेड़ा सा काम चालू हुआ। जालना, खामगांव, परली से अम्बेजोगाह, गंगाखेड़ से कंधार, इन्हें भी आप पंचवर्षीय योजना में शामिल कीजिए। अड़सूल साहब यहां बैठे हैं, यह इनका क्षेत्र है। हम लोग मनमाड़ से तिरुपति के लिए एक नयी ट्रेन चालू करवाना चाहते हैं, जिससे लोगों को सुविधा होगी। इसके लिए आपके सामने हमने अपनी मांग रखी थी और आपने कहा था कि इसे चालू करवाएंगे। चुनाव से पहले हम लोग उसमें बैठ कर तिरुपति बालाजी का दर्शन करेंगे। साढ़े चार करोड़ रुपए आपने सम्भाजीनगर माडल स्टेशन बनाने के लिए दिया, उसका शिलान्यास भी किया, जिसके लिए मैं आपको अपनी और जनता की ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। दो छोटे-छोटे स्टेशन मुकुंदवाड़ी और चिकलथाना हैं। इनमें भी आप थोड़ी मदद करें ताकि वहां फाइव स्टार इंडस्ट्रियल, ऐरिया, शेंद्रा की प्रगति हो, क्योंकि वहां स्पेशल इकोनोमिक जौन डिक्लेयर होने वाला है, इससे दोनों स्टेशनों की बहुत मदद होगी।

महोदय, मेरा एक महत्वपूर्ण विषय यह है कि जैसे माननीय शिवसेना प्रमुख बालासाहेब ठाकरे जी ने मांग की है कि रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड भाषावार, राज्यवार महाराष्ट्र में कायम किए जाएं और रीजनल लैंग्वेज को प्रधानता दी जाए। मुंबई रेल भर्ती के समय आरोप लगाया गया

था कि शिवसेना वालों ने बिहारियों को मारा, लेकिन वैसा कुछ नहीं हुआ। असम और बिहार में ज्यादा घटनाएं हुईं। माननीय ठाकरे जी ने यह भी कहा है कि भाषावार प्रांत की निर्मिति हो। रेल भर्ती के रीजनल बोर्ड कायम किए जाएं, जिनमें मराठी लोगों को ज्यादा प्रधानता मिले, जिससे कि बिहार में बिहारियों को और गुजरात में गुजराती भाइयों को न्याय मिले और सब को अपने-अपने क्षेत्र में एम्प्लायमेंट मिल सके। यह हमारी मांग है ताकि सब को वहां न्याय मिल सके।

अपराह्न 3.28 बजे

[**श्री बसुदेव आचार्य** *पीठासीन हुए*]

महोदय, माननीय ठाकरे जी के कहने के बाद भर्ती की प्रक्रिया रुक गई, अन्यथा कई जगह वारदातें हुईं, उसके लिए आपको धन्यवाद। इससे आने वाले समय में मराठी लोगों को न्याय मिलेगा। माननीय बालासाहेब ठाकरे जी के नेतृत्व में कम से कम 20 हजार नौकरियां हमारे यहां निकलने वाली हैं, जिससे मराठी बच्चों को न्याय मिलेगा। नंदीग्राम एक्सप्रेस का काम आपके कर-कमलों से चालू हुआ, जिसकी कई वर्षों से मांग थी, उसके लिए आपको धन्यावाद। हमें ऐसा क्यों लगता है कि हमारी जो भावना निर्मित होती है, नांदेड़ साउथ सेंट्रल रेलवे में है और ट्रेन सेंट्रल रेलवे से चालू होती है, हमारी तरफ कोई ध्यान नहीं देता है। सारे सांसद मुंबई से सम्पर्क चाहते हैं, इसलिए हम लोग वहां जाना चाहते हैं। साउथ सेंट्रल रेलवे से सेंट्रल रेलवे जाना चाहते हैं।

उसे लोकमान्य तिलक टर्मिनल नाम से आपने चालू किया, लेकिन लोकमान्य तिलक टर्मिनल से छत्रपति शिवाजी टर्निल तक ट्रेन चालू होनी चाहिए, मुझे समझ में नहीं आता कि सैण्ट्रल रेलवे का जो कई वर्षों से प्लेटफार्म बन रहा है, वह अभी तक क्यों नहीं बना। अगर यह उपलब्धि भी हुई तो हमारी एन.डी.ए. सरकार के समय में कितनी उपलब्धियां हुईं, यह हम लोगों को गिना सकते हैं। गिनाने के लिए तो बहुत सी उपलब्धियां हैं, क्योंकि एन.डी.ए. की सरकार ने और माननीय नीतीश कुमार जी को भी मैं धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने बहुत अच्छा काम किया है। लेकिन चूंकि रेल सब जगह जाती है तो वहां की कुछ न कुछ समस्याएं होती हैं। आपने अच्छा किया कि जी.एम. के साथ एम.पीज. की मीटिंग कराई, फिर वहां के डी.आर.एम. के साथ एक बार मीटिंग कराई, इससे वहीं की वहीं प्राब्लम्स सोल्व हो जाएंगी। हम लोग चाहते हैं कि रेल बोर्ड के चेयरमैन के साथ भी एक ऐसी मीटिंग ली जाये कि इससे कितनी प्राब्लम्स शार्ट आउट हुईं।

आपने जिस तरीके से रेलवे को संभाला, उसमें आपके समय से ही हमारी अपेक्षाएं बढ़ गई हैं। आप हमारी ज्यादा से ज्यादा मदद करेंगे, यह मैं उम्मीद रखता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं, आपका अभिनन्दन करता हूं कि आपने बहुत अच्छा अन्तरिम बजट पेश किया।

[अनुवाद]

डा. वी. सरोजा (रासीपुरम) : माननीय सभापति महोदय, मुझे अपने दल तथा अपनी नेता तमिलनाडु की माननीय मुख्य मंत्री की ओर से बोलने का अवसर देने के लिए आपका बहुत धन्यवाद। मैं यहां अंतरिम रेल बजट का समर्थन करने हेतु खड़ी हुई हूं। सबसे पहले मैं नई सेवाएं विशेषकर सभी राज्यों की राजधानियों को राष्ट्रीय राजधानी से जोड़ने वाली अपनी तरह की पहली सेवा को लाने के लिए माननीय प्रधान मंत्री और माननीय रेल मंत्री को बधाई देती हूं। तमिलनाडु के लोगों की ओर से, अपनी ओर से तथा तमिलनाडु सरकार की ओर से तथा तमिलनाडु की मुख्य मंत्री की ओर से मैं नई दिल्ली से मदुरै तक तमिलनाडु सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस स्वीकृत करने हेतु माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देती हूं।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : जब चारों तरफ से धन्यवाद आ रहा है तो इसे पास कर देना चाहिए।

सभापति महोदय : चारों तरफ से नहीं आ रहा।

[अनुवाद]

डा. वी. सरोजा : यह कहकर मैं उन मुद्दों और समस्याओं की बात करती हूं जिन्हें मैंने बारहवीं और तेरहवीं लोक सभाओं के दौरान उठाया था और जिनका अभी तक समाधान नहीं किया गया है। हम सेलम के लिए अलग रेल मंडल का अनुरोध करते रहे हैं जिस पर विचार नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री से इस पर अनुकूल विचार करने का अनुरोध करती हूं। मुझे समझाया गया है कि यह दलील दी जा रही है कि परियोजना व्यवहार्य नहीं है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करती हूं कि उस राज्य के लोगों के साथ और स्थानीय जनता के साथ तथा सरकारी अधिकारियों के साथ बैठकर गंभीरता से विचार करें ताकि हमें जमीनी हकीकत का पता चल सके। आप परियोजना का मुआयना कर सकते हैं और यह कैसे व्यवहार्य होगी। मैं आपको भरोसा दिलाती हूं और मुझे विश्वास है कि यह परियोजना व्यवहार्य होगी क्योंकि यह सम्पूर्ण उत्तर भारत को तमिलनाडु के दक्षिणी भागों से जोड़ती है। मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री अपने उत्तर में मुझे एक सकारात्मक उत्तर देंगे।

[डा. वी. सरोजा]

कुछ दिन पूर्व मुझे मंडल रेल प्रबंधक, पालघाट से एक पत्र प्राप्त हुआ था जिसमें कहा गया था कि दक्षिण रेलवे के महाप्रबंधक 5 और 6 फरवरी, 2004 को कोमम्बटूर-सेलम-जोलारपेट खण्ड का निरीक्षण करेंगे और हमें कोई भी समस्या अथवा किसी परियोजना के बारे में बताने अथवा व्यक्तिगत रूप से अभ्यावेदन देने के लिए कहा गया था जिस पर अनुकूल विचार किया जाएगा। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करती हूं कि वह दक्षिण रेलवे के महाप्रबंधक को निर्देश दें कि सेलम जिले में अथूर का निरीक्षण करें। पिछले सत्र में भी यह आश्वासन दिया गया था कि सेलम-कड्डलूर आमान परिवर्तन के अथूर-सेलम क्षेत्र का उद्घाटन तत्कालीन रेल राज्य मंत्री द्वारा किया जाएगा।

ऐसा नहीं किया जा रहा है। इसलिए, मैं अनुरोध करती हूं कि तेरहवीं लोक सभा का विघटन होने से पहले-पहले ऐसा किया जाना चाहिए। यदि नहीं तो कम से कम विघटन के पश्चात् मेरी उपस्थिति में ऐसा किया जाना चाहिए ताकि उस क्षेत्र के लोग मेरे द्वारा इस परियोजना के लिए किए गए प्रयासों की प्रशंसा करें। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करती हूं कि मुझे महाप्रबंधक दक्षिण रेलवे, चेन्नई को दिए गए निर्देशों और उद्घाटन कब किया जाएगा इत्यादि जानकारी दी जाए अथूर में उद्घाटन मेरी उपस्थिति में किया जाए जैसा कि पहले आश्वासन दिया गया था।

सेलम-करूर नई रेलवे लाइन की बात करते हुए मुझे बताया गया कि नामक्कल में भूमि अधिग्रहण के कारण परियोजना रुक गई है। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहती हूं कि भूमि अधिग्रहण संबंधी मामले का निपटारा करने के लिए क्या कार्यवाही की गई और इसे कब तक पूरा कर लिया जाएगा। मैं यह इसलिए पूछ रही हूं क्योंकि 1999 के दौरान करूर में इस परियोजना के उद्घाटन के दौरान माननीय रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था कि यह परियोजना तीन वर्ष के भीतर पूरी कर ली जाएगी। परन्तु 1/3 कार्य भी पूरा नहीं किया गया है। जनता को रेलगाड़ी की सुविधा के बिना बहुत समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। इस परियोजना पर पहले से खर्च धन का उचित रूप से प्रयोग नहीं किया जा रहा है क्योंकि परियोजना पूरी नहीं हुई है।

महोदय, येरकुड एक्सप्रेस—जो चेन्नई से इरोड के बीच रात्रिकाल में चलने वाली एक्सप्रेस गाड़ी है—यह दोनों तरफ से रात्रिकाल में चलने वाली एकमात्र रेलगाड़ी है। आज की स्थिति के अनुसार इसमें बैठने के 90 स्थान उपलब्ध हैं। रात्रि 11:15 बजे रेलगाड़ी चेन्नई से चलती है और इस मार्ग पर यात्रा करने वाले लोगों के लिए बैठने की व्यवस्था बहुत आरामदेह नहीं है। अतएव, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगी कि वह बैठने की व्यवस्था को शयनयान में बदलें ताकि लोगों को लाभ हो। यदि संभव हो, आप अतिरिक्त डिब्बे लगा सकते हैं—जो शयनयान हों। यह भी उस क्षेत्र के लोगों की पुरानी मांग है।

महोदय, मैं इसी रेलगाड़ी में यात्रा करती रही हूं क्योंकि यह अरक्कोनम, धर्मापुरी जिला, सलेम जिला, इरोड, कोयम्बटूर, ऊटी इत्यादि में संसद सदस्यों के लिए बहुत आरामदेह है। इस रेलगाड़ी में घटिया डिब्बे हैं। बिछावन स्वच्छ नहीं हैं, पतले तकिए दिए जाते हैं, डिब्बे तथा शौचालयों में उचित स्वच्छता बनायी नहीं रखी जाती है। पर्दे साफ नहीं किए जाते इत्यादि। वास्तव में, जब इस सभा की बैठक नहीं होगी तो हम एक दिन छोड़कर वहां जाते रहते हैं किन्तु इस रेलगाड़ी से चलने का मजा नहीं आता और इस मार्ग पर चलने वाले इससे वंचित रह जाते हैं। अत: कृपया इस पर ध्यान दीजिए ताकि उस क्षेत्र के लोगों को आप उचित स्थान और यात्री अनुकूल वातावरण दे सकें और उन्हें भी लाभ मिले।

महोदय, तीन महीने पहले नमक्कल में एक कम्प्यूटरीकृत बुकिंग केन्द्र का उद्घाटन तत्कालीन रेल राज्यमंत्री द्वारा किया गया था किन्तु अब तक इसने काम करना शुरू नहीं किया है। माननीय मंत्री कृपया इसकी भी जांच करें।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगी कि सलेम बस स्टैण्ड पर एक सेटेलाइट बुकिंग आफिस खोलें जिससे उस क्षेत्र तथा आसपास के क्षेत्र के लोगों को अतूर और नमक्कल में कम्प्यूटरीकृत बुकिंग कार्यालय की सुविधा मिलेगी और इसे शीघ्र शुरू किया जाए।

अन्यथा अतूर से आने वाले लोगों को रेलगाड़ी की कोई सुविधा नहीं होने पर भी टिकट की बुकिंग के लिए विरुदाचलम जाने के लिए मजबूर होना पड़ता है।

संकटीदुर्ग रेलवे स्टेशन के अन्य प्लेटफार्म पर पैदल उपरिपुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता है। आज वहां रेलवे स्टेशन के एक तरफ पैदल उपरिपुल है। दूसरी तरफ से आने वाले लोग अब भी रेल पटरी को पार करके जाने को मजबूर हैं। सरकार को इस पर विचार करना चाहिए। उलन्दरपेट रेल स्टेशन के पास राज्य राजमार्ग पर एक उपरिपुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता है। यह चेन्नई और त्रिची को जोड़ने वाला मुख्य राजमार्ग है। जब कभी उस राजमार्ग

को रेलगाड़ी पार करती हैं तो सड़क यात्रियों को आधे घंटे से अधिक समय तक इंतजार करना पड़ता है। उस क्षेत्र में एक उपरिपुल की आवश्यकता है।

मैंने मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सलेम-कुड्डालोर आमान परिवर्तन परियोजना में कलाकुरीची में एक रेल स्टेशन स्थापित करने का अनुरोध किया था। अब तक मेरे अनुरोध पर विचार नहीं किया गया है। मैं एक बार फिर अनुरोध करूंगी कि इस पर विचार किया जाए।

चेन्नई से कन्याकुमारी तक एक तटीय रेल होना चाहिए। इससे न केवल उस क्षेत्र के यात्रियों को सुविधा मिलेगी बल्कि रेल लाइन बिछने मे पर्यटक कई क्षेत्रों की ओर आकर्षित होंगे।

माननीय प्रधानमंत्री ने कल कन्याकुमारी में उत्तर दक्षिण गलियारा का उद्घाटन किया। ऐसा करने पर मैं उन्हें बधाई देती हूं। मैं जो रेलमार्ग सुझा रही हूं वह एक समानान्तर मार्ग होगा और इससे दक्षिण के अन्य क्षेत्रों से चेन्नई को जोड़ने में सहायता मिलेगी। इससे इस क्षेत्र को एक अर्थक्षम परियोजना मिलेगी।

कई परियोजनाएं स्वीकृत की जा रही है किन्तु कोई भी पूरी नहीं हो रही हैं। क्या सरकार ऐसा तौर-तरीका तैयार करेगी जिससे सभी लम्बित परियोजनाएं पूरी हो सकें? सरकार को ऐसी योजनाएं शुरू करनी चाहिए जिन्हें निर्धारित समय में पूरा किया जा सके। इसी के अनुसार बजट आबंटन किया जाना चाहिए ताकि लोगों के लाभ के लिए उन्हें समय से पूरा किया जा सके। अन्यथा, सरकार कुछ पैसा देती है जो परियोजना पूरी करने के लिए पर्याप्त नहीं होता है। इसके परिणामत: जारी किए गए पैसे का लोगों के लाभ के लिए उपयोग नहीं हो रहा है।

मैं सरकार से अनुरोध करती हूं कि कम से कम 10वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक योजनाओं और परियोजनाओं की प्राथमिकता तय करें ताकि आप उन योजनाओं को पूरा कर सकें जो पहले से ही चल रही हैं।

चेन्नई सेन्ट्रल रेलवे स्टेशन और दक्षिण रेलवे में त्रिची, मदुरै, कोयम्बटूर और सलेम स्टेशनों पर एवं मुद्रित टिकट मशीन प्रणाली शुरू करने की आवश्यकता हैं।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगी कि यात्रियों के सुगम यातायात को सुनिश्चित करने के लिए सलेम से तिरुपति तक एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी शुरू करें। लोग बड़ी संख्या में बराबर सलेम से तिरुपति की यात्रा करते हैं। एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी के अभाव में लोगों को यात्रा करने में कठिनाई हो रही है। मैं सरकार से इस अनुरोध पर विचार करने का अनुरोध करती हूं।

श्री दलित इजिलमलाई (तिरूचिरापल्ली) : लम्बे समय से रेलवे के संदर्भ में तमिलनाडु के साथ भेदभाव किया गया है। इसे खत्म किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

प्रो. रासासिंह रावत (अजमेर) : मान्यवर सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत अंतरिम रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं। इस समय देश के अंदर ऐसा वातावरण है कि एनडीए की सरकार माननीय वाजपेयी जी के नेतृत्व में इतनी कुशलतापूर्वक राष्ट्र के सर्वांगीण विकास के लिए प्रयत्नशील है और सारे देश के अंदर जो फील गुड सैंस उभर रही है, मैं समझता हूं कि वही फील गुड सैंस रेलवे के इस बजट के अंदर भी परिलक्षित हो रही है। वास्तव में रेलें राष्ट्र की वे नसें हैं जिनमें राष्ट्रीय एकता का रक्त बहता है। रेल कराती है मेल, इसमें तनिक मात्र भी संदेह नहीं है। मैं शायर के शब्दों में यह कहना चाहूंगा—

बुलबुल की जिंदगी है चमन की बहार पर,
हिन्दुस्तान की जिंदगी है रेलवे की रफ्तार पर।

रेल राष्ट्र का सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है। इस समय लगभग 16 लाख व्यक्तियों को रोजगार मिला हुआ है जो सारे देश को पूरब से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक जोड़ने का प्रयास कर रहा है। इसलिए अभी रेल मंत्री जी द्वारा जो अंतरिम बजट पेश किया गया है, उसमें बहुत सी लोक हितकारी घोषणाएं की गई हैं जिनसे पता चलता है कि एनडीए की सरकार जनता के कल्याण के लिए, जनता के हित के लिए कितनी प्रयत्नशील है।

कई नयी परियोजनाओं की घोषणा करने के बावजूद और कई नये आयाम प्रस्तुत करने के बाद भी रेल मंत्री द्वारा यात्री किराये में किसी प्रकार की वृद्धि नहीं की गई है, यह स्वागत योग्य बात है और सबने राहत की सांस ली है। माल भाड़े में भी किसी प्रकार की कोई वृद्धि नहीं की गई है। थोड़ी देर पहले अभी हमारे कांग्रेस के मित्र बोल रहे थे कि पेपर टाइगर है। पता नहीं, उनको कैसे यह पेपर टाइगर लग रहा है। मैं समरूता हूं कि यह रेल बजट वास्तविकताओं के ऊपर आधारित है और वास्तव में यह जनता के कल्याण की भावनाओं को लेकर यह रेल बजट प्रस्तुत किया गया है।

[प्रो. रासासिंह रावत]

चुनाव नजदीक आ गए हैं। चुनाव तो होने ही थे लेकिन चुनाव होने से अगर देश में कोई भलाई का कार्य होता है और केवल यह कहा जाए कि यह चुनावी बजट है। तो मैं समझता हूं कि यह कहना उपयुक्त नहीं होगा। वास्तव में यह बजट जनहितकारी है और जनता तथा देश के कल्याण के लिए है। तभी तो सब कुछ करने के बावजूद भी यात्री किराये और माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। हम देख रहे हैं कि हमारे देश में एक तरफ माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में सड़कों का जाल पूर्व से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक राष्ट्र को एकता के सूत्र में जोड़ने के लिए सिक्स-लेन्स और फोर-लेन्स तथा हवाई यात्रा की सुविधाओं का विस्तार हो रहा है और यात्राएं चाहे सड़क की हों या हवाई यात्रा हो, वे सस्ती हो रही हैं। उसकी तुलना में रेलवे को लाने के लिए और उनकी चुनौतियों को स्वीकार करने के लिए रेलवे में भी रेल मंत्री ने इस बजट में 18 तेज गति की नई रेल गाड़ियां नयी सुविधाओं के साथ प्रारम्भ की हैं जिनका नाम सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस हैं। मैं समझता हूं कि यह बहुत बड़ी बात है। अगले पांच साल के अंदर और क्या-क्या होने वाला है, इन सब बातों का अन्दाजा इससे लगाया जा सकता है। "होनहार बिरवान के होत चीकने पात।" एन.डी.ए. की सरकार और क्या-क्या करना चाहती है, इस बात का इससे अन्दाजा लगाया जा सकता है।

महोदय, ये 18 नई तेज गति की सुविधाजनक गाड़ियां शुरू होंगी तो इससे हमारे देश में सूचना क्रांति हुई है। इंफार्मेशन टैक्नॉलोजी से इनको जोड़ने का प्रयास किया जा रहा है। यह इंटरनैट की बात, मोबाइल की बात और आरक्षण करने की बात इत्यादि नई सुविधाएं प्रदान करने का प्रयास हो रहा है। देश के 18 प्रमुख नगरों को, देश की राजधानी दिल्ली से जोड़कर जैसे द्रुतगामी हवाई यायायात होता है, यह सड़कों का तेजी से तेज रफ्तार वाला यातायात चलेगा, तो ऐसे ही रेलवे के क्षेत्र में भी यह एक क्रांतिकारी परिवर्तन है। देश के अंदर यात्रियों की सुरक्षा का जिम्मा और अब तक रेल सम्पत्ति की सुरक्षा आरपीएफ द्वारा होती थी लेकिन अब यात्रियों की सुरक्षा की व्यवस्था को दुरुस्त करने की जिम्मेदारी भी आरपीएफ को सौंपी गई है। हम बहुत समय से कांग्रेस के शासन से सुन रहे थे कि जीआरपी के साथ-साथ आरपीएफ के अधिकार बढ़ाए जाएंगे लेकिन कई रेल मंत्री आए और चले गये और जो जिम्मेदारी आरपीएफ को सौंपी जानी चाहिए थी, वह वे सौंप नहीं पाए। मैं नीतीश जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने आरपीएफ के महत्व को समझा और रेलवे की व्यवस्था को और दुरुस्त करने की जिम्मेदारी इन पर सौंपी।

महोदय, जनता की सुविधा के लिए, टिकट बुकिंग की सुविधा के लिए इंटरनैट की सुविधा तथा मोबाइल आदि से जोड़ने का काम यह एक क्रांतिकारी कदम है और तत्काल टिकट सुविधा की व्यवस्था जो पहले केवल कुछ गाड़ियों के लिए थी, अब अन्य सामान्य गाड़ियों के लिए इस सुविधा का विस्तार किया जा रहा है, यह एक बहुत बड़ी बात है। मैं इसके लिए रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा। इसमें तनिक मात्र भी संदेह नहीं है कि मोबाइल का प्रयोग करने से, इंटरनैट का प्रयोग करने से तथा अनेक कम्प्यूटरीकृत सुविधाओं के आने से रेलों के अंदर मुश्किलें कम होंगी।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि देर से चलने वाली जो गाड़ियां हैं, उनके बारे में आपको और हमें अपने मोबाइल फोन्स पर एस.एम.एस. के द्वारा यह सूचना मिल जाएगी कि अमुक रेलगाड़ी कोहरे से या अन्य किसी कारण से विलम्ब से चल रही है। इससे यात्रियों का समय बचेगा। इसकी भी सराहना की जानी चाहिए।

रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए टक्कर रोधी उपकरणों को रेलों में लगाने की व्यवस्था पहली बार शुरू की जा रही है। इसके अलावा ऐसे उपकरण भी लगाए जा रहे हैं, जिससे सिग्नल सिस्टम बैटर हुआ है, उसमें सुधार हुआ है। इससे आने वाले समय में हम यह अपेक्षा करते हैं कि रेलों में दुर्घटनाओं में कमी होगी।

यह खुशी की बात है कि गत वर्ष की तुलना में इस वर्ष रेलवे में तीन प्रतिशत यात्रियों की संख्या में वृद्धि हुई है और माल ढुलाई में भी दो करोड़ टन की बढ़ोत्तरी की बात कही गई है। यह भी सराहनीय बात है कि एक लक्ष्य निर्धारित किया गया है कि पहले से भी आगे रेलवे को बढ़ाने का प्रयास किया जाएगा।

देश के जो दूरवर्ती क्षेत्र हैं, उनको रेल सम्पर्क से जोड़ने के लिए 20,000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। मैं समझता हूं यह एक बड़ा क्रांतिकारी कदम है। ऊधमपुर से श्रीनगर तक रेल पहुंचाने का जो सपना है, उसकी तरफ आगे बढ़ने का काम धीरे-धीरे चरणों में पूरा करने का प्रयास एनडीए की सरकार कर रही है, जिसके लिए रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। रेलवे में करीब 16 लाख लोग किसी न किसी रूप में रोजगार प्राप्त कर रहे हैं। प्रधान मंत्री जी की योजना के अनुसार कि और लोगों को रोजगार मुहैया कराया जाए, उसकी व्यवस्था भी रेलवे में की जा रही है। करीब 18,000 लोगों को स्थाई रूप से रोजगार देने की व्यवस्था और 55,000 लोगों को

अप्रत्यक्ष रूप से रेलवे में रोजगार देने की व्यवस्था का भी प्रावधान इस अंतरिम रेल बजट में किया गया है। यह एक बहुत अच्छी बात है।

सभापति महोदय, अंत में मैं दो-तीन स्थानीय बातें कहना चाहूंगा। इस समय देश में भौगोलिक दृष्टि से राजस्थान सबसे बड़ा राज्य है। वहां पर जैसी भौगोलिक परिस्थितियां हैं, उस दृष्टि से उस राज्य में रेलों का जितना विस्तार होना चाहिए, वह नहीं हो पाया है। हालांकि एनडीए की सरकार ने राजस्थान में रेलों की सेवाओं का विस्तार करने के लिए बहुत कुछ किया है। अजमेर से उदयपुर, चित्तौड़ को जाने वाली एक रेल लाइन है। उदयपुर झीलों की नगरी कहलाती है और वह पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान है। उस मीटरगेज रेल लाइन को ब्राडगेज लाइन में बदलने का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। उसके लिए थोड़ा और प्रावधान बजट में किया जाना चाहिए। रेल मंत्री जी ने दो वर्ष पहले अजमेर को पुष्कर से जोड़ने के लिए रेल लाइन के निर्माण को मंजूरी दी थी। कार्य भी शुरू हो गया, लेकिन वह कार्य भी बड़ी धीमी गति से चल रहा है। मैं सरकार से कहना चाहूंगा कि पुष्कर जैसे तीर्थ स्थान को अजमेर से जोड़ने का काम शीघ्र पूरा किया जाए, क्योंकि यह एक पवित्र कार्य है। वहां के लोग चाहते हैं कि पुष्कर से हरिद्वार, उत्तरांचल तक रेलगाड़ी चलाई जाए, जिससे दोनों तीर्थ स्थल मिल सकें। हिन्दू धर्म में मान्यता है कि सारे तीर्थ बार-बार, पुष्कर तीर्थ एक बार।

राष्ट्रीय एकता में रेलवे बहुत अधिक योगदान करती है। रेल मंत्री जी ने जो नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा की है, सम्पर्क क्रांति चलाने की बात कही है, रेल सम्पर्क योजना के अंतर्गत 20,000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है, नए रोजगार के अवसर देने की बात कही है, उसके लिए हम उनको धन्यवाद देते हैं। उनके नेतृत्व में एनडीए की सरकार ने रेलवे के क्षेत्र में देश के अंदर बहुत कुछ आमूलचूल परिवर्तन किया है।

मैं केवल एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। इस बजट में रेल पुलों के बारे में भी जिक्र किया गया है। मैं चाहता हूं कि पुराने पुलों की एक बार जांच कराई जाए। जो पटरियां पुरानी हो गई हैं, उन पर खतरा न बढ़े, इसलिए उनको बदलने का प्रावधान भी किया जाए। इसके अलावा रेलवे ट्रैक के आसपास जो खाली जमीन है, उसका इस्तेमाल व्यावसायिक रूप में करने की अनुमति दी जाए, इससे रेलवे की आय में वृद्धि होगी। इसलिए इसकी ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

ग्रामीण क्षेत्रों के लिए गाड़ियों में बिना आरक्षण वाले डिब्बे भी हों जिससे गांवों के लोगों को एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक आने-जाने में सुविधा हो। इन्हीं शब्दों के साथ माननीय सभापति जी, आपने मुझे जो अवसर दिया, उसके लिए धन्यवाद।

श्री बालकृष्ण चौहान (घोसी) : माननीय सभापति जी, रेल पर अंतरिम बजट पर चर्चा में समय देने के लिए धन्यवाद। वर्ष 2004-2005 के अंतरिम बजट में विस्तार से विवरण उपलब्ध नहीं है। उत्तर प्रदेश में रेल सुविधाओं में जितना विस्तार होना चाहिए, उससे वंचित रखा जाता है। हर वर्ष इसके लिए मांग उठाई जाती है। अभी जो नयी रेलें संपर्क क्रांति एक्सप्रेस चलाई गयी है उसको उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल के पिछड़े जिलों से चलाया जाना चाहिए था क्योंकि पूर्वांचल के जिले काफी आबादी वाले जिले हैं। वहां के लोग मजदूरी करके अपना जीवनयापन करते हैं। भूमि की वहां कमी है, इसलिए आवागमन की सुविधा उनके लिए ज्यादा होनी चाहिए। इसके साथ ही साथ वर्ष 2003-2004 की अनुपूरक मांगें हैं उनकी ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा। पिछले बजट में भी मैंने अनुरोध किया था कि पूर्वोत्तर रेलवे के कुछ रेल-खंड मीटरगेज के पड़े हुए हैं उनको ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया जाए जिसमें औंड़िहार-जौनपुर 58 किलोमीटर था और इंदारा-दोहरीघाट 35 किलोमीटर था। लेकिन आज इस अनुपूरक मांग में औंड़िहार-जौनपुर आमान परिवर्तन को लिया गया है। उसके बारे में मैं पढ़कर सुनाना चाहता हूं। ''वाराणसी-भटनी और औंड़िहार-छपरा खंडों के आमान परिवर्तन के कारण, औंड़िहार-जौनपुर पूर्वोत्तर रेलवे पर छोटा अलग मीटर लाइन खंड रह गया है। लोक सभा की याचिका संबंधी समिति (तेरहवीं लोक सभा) ने अपने अठारहवें प्रतिवेदन में अनुशंसा की है कि औंड़िहार-जौनपुर के आमान परिवर्तन की सर्वेक्षण रिपोर्ट को शीघ्र अद्यतन किया जाए और प्रस्ताव को योजना आयोग को, इस परियोजना के वर्तमान वर्ष में ही आरंभ करने हेतु, उनके अनुमोदन के लिए भेजा जाए। यह जो लिखा है कि औंड़िहार-छपरा खंडों के आमान परिवर्तन के कारण, औंड़िहार-जौनपुर पूर्वोत्तर रेलवे पर छोटा अलग मीटर लाइन खंड रह गया है तो क्या इसके अलावा कोई खंड नहीं रह गया है। यह मैं पूछना चाहता हूं। मैंने बार-बार मिलकर और लिखित रूप से भी कई बार मंत्री जी से कहा था कि इंदारा दौहरीघाट 35 किलोमीटर का है, उसे छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। ऐसा रेल खंड पूरे भारत में कहीं नहीं है जहां पांच स्टेशन हों और पांचों के पांचों ही टाउन-एरिया में हों। इंदारा स्टेशन मुख्यमार्ग पर अदरी टाउन-एरिया में आता है। वहां से अगला स्टेशन कोपागंज जो है वह भी टाउन-एरिया का स्टेशन है। फिर घोसी टाउन-एरिया का स्टेशन

[श्री बालकृष्ण चौहान]

है। फिर अमिला स्टेशन टाउन-एरिया है तथा टर्मिनस स्टेशन दोहरीघाट भी टाउन एरिया है। इसके अलावा नयी रेल लाइन बिछाने के लिए भी जनता बार-बार मांग कर रही है। दौहरीघाट से सहजनवा-गोरखपुर नयी रेल लाइन बिछायी जाए। उसके लिए सर्वेक्षण भी हुआ है लेकिन रेलवे बोर्ड ने उसे शैल्व कर दिया है। उस शैल्व करने की कार्रवाई में यह ब्राडगेज का आमान-परिवर्तन भी फंसा हुआ है।

अपराह्न 4.00 बजे

इस रेल लाइन के बारे में कहा जाता है कि यह लाभप्रद नहीं रह गई है। इस क्षेत्र में पुराने डाउन एरियाज हैं, लेकिन इन पांच रेल स्टेशनों की उपेक्षा की जा रही है और यह कार्य जनआक्रोश का कारण बनता जा रहा है। पिछले कई महीनों में इस क्षेत्र में जनता द्वारा आन्दोलन भी हुए हैं और चक्का जाम एवं भूख-हड़तालें भी हुई हैं। मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि सरकार इस समस्या के समाधान हेतु शीघ्र कार्यवाही करे। रेल मंत्री जी द्वारा 14 करोड़ रुपए का प्रावधान रेल पथ नवीनीकरण के नाम पर दिया गया है, उसका औचित्य नहीं है। इसका कारण यह भी है कि वहां सिर्फ एक रेल बस चलती है और वह भी महीने में बीस दिन बिगड़ी रहती है। रेल पथ नवीनीकरण के नाम पर नब्बे पौंड की लाइनों को लाया गया है, जबकि उससे बड़ी लाइन बिछाई जा सकती है। क्या वजह है कि जनता की गाढ़ी कमाई का 14 करोड़ रुपया रेल पथ नवीनीकरण के नाम पर खर्च किया जा रहा है। साथ ही साथ इस रेल खण्ड की अपेक्षा इसलिए भी हो रही है कि इसका कार्य ठेकेदारों को दिया जा रहा है। यह कार्य भी जनता के आक्रोश का कारण बन रहा है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन स्टेशन्स को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

महोदय, पिछले बजट में आजमगढ़ से दिल्ली तक कैफियात एक गाड़ी दी गई, जो अपने लक्ष्य को पूरा नहीं कर पा रही है। इस बारे में माननीय प्रधान मंत्री जी से भी निवेदन किया था। उन्होंने कहा कि इस बात को रेल मंत्री जी को मान लेना चाहिए। आजमगढ़ से 40 किलोमीटर की मात्र दूरी पर मऊ स्टेशन है, जहां पर सारी सुविधायें उपलब्ध हैं। यह विश्व प्रसिद्ध साड़ी निर्माण का केन्द्र है। आजमगढ़ में सुविधायें न होने की वजह से मऊ स्टेशन से टैक्निकल स्टाफ इस क्षेत्र में ट्रेन को परिचालित करते हैं। जिससे आज किसी भी दिन उक्त ट्रेन दिल्ली समय पर नहीं पहुंच पाई है। एक दिन की चली हुई ट्रेन दो दिन के बजाए, तीन दिन बाद पहुंच रही है। इस पर सरकार द्वारा ध्यान की आवश्यकता है। इसके साथ ही सामाजिक सौहार्द और एकता की दृष्टि से रेल का बहुत महत्व है। रेल हमारे जीवन की रेखा है, हमारे राष्ट्र शरीर में शिराओं और धमनियों के समान है, इसलिए सुविधाओं का वितरण समान रूप से और समभाव से होना चाहिए। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे इन बिन्दुओं को संज्ञान में लेते हुए, जो जनता की मांग हैं, उनको शीघ्र से शीघ्र सांकेतिक रूप में लेकर कार्यवाही करनी चाहिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : सभापति महोदय, श्री रघुवंश प्रसाद जी ने ठीक ही कहा कि हमें भाषण नहीं करना है, हमें तो सिर्फ रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना है। मेरा निवेदन है, रेल मंत्री जी को धन्यवाद इसलिए नहीं देना है, क्योंकि वे हमारी पार्टी के नेता हैं, बल्कि रेल मंत्री जी को धन्यवाद इसलिए देना है कि देश के प्रधान मंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने पूर्ण विश्वास के साथ रेल मंत्रालय की जिम्मेदारी श्री नीतीश कुमार जी को सौंपी है, उस विश्वास में वे खरे उतरे हैं, इसलिए हम उनको धन्यवाद देना चाहते हैं।

महोदय, जहां तक रेल कार्यों का सवाल है, रेल मंत्रालय के पास नई रेल लाइनें, अमान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण और महानगरीय परियोजनाओं के अन्तर्गत लगभग 43 हजार करोड़ रुपए की योजनायें स्वीकृत हैं। हम यह मानते हैं कि जिस तीव्र गति से वे परियोजनायें चलनी चाहिए, आर्थिक अभाव के कारण उतनी तीव्र गति से योजनायें नहीं चल पा रही हैं। लेकिन इतना तो मानना ही पड़ेगा — धन्यवाद तो श्री रघुवंश प्रसाद जी भी देंगे, अगर उनके पास दिन होगा और मैं उनका भाषण सुनने के लिए यहां सदन में रहूंगा — की देश जनता इस समय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जी, को धन्यवाद दे रही है। इसलिए दे रहे हैं कि रेल की गति नई-नई योजनाओं के चलते तेजी से चली है। सबसे बड़ी बात यह है कि रेल मंत्री जी ने जो घोषणा की चाहे सदन में या सदन के बाहर की हो, वह सिर्फ घोषणा नहीं रही बल्कि जमीनी सच्चाई बन कर देश के सामने आई। इसलिए देश के लोगों ने धन्यवाद देना शुरू किया है।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : जब भी गड़बड़ हो जाता है या कोई एक्सीडैंट हो जाता है तो कह देते हैं कि रब्बा-रब्बा।

श्री प्रभुनाथ सिंह : मैं कमैंट नहीं करना चाहता लेकिन बिहार में ऐसी चर्चा चल रही है कि जब लोग रेल पटरियों पर तेज रेलगाड़ी

देखते हैं तो कहते हैं कि नीतीश कुमार जी जा रहे हैं लेकिन जब वे गांवों में चलते हैं और गड्ढे देखते हैं, उन्हें टूटी हालत में देखते हैं तो कहते हैं कि लालू यादव की सड़क पर जा रहे हैं। बिहार में यह स्थिति बनी है।

रेल मंत्रालय द्वारा जो रेल में कहीं-कहीं खामियां या कमियां दिखायी देती थी, नए सिरे से उनका अन्वेषण या अनुसंधान करना शुरू हुआ है — उदाहरण के तौर पर जो गाड़ियों का टकराव होता था, उसे रोकने के लिए कवच और रक्षा कवच का निर्माण किया गया है। इस काम के लिए 1737 किलोमीटर का सर्वेक्षण कराया गया है। वहां रेल कवच लगा कर टकराव रोकने का नया तरीका ढूंढा गया है। इसी तरह से रेल में अपराध की घटनाएं घटती हैं लेकिन जीआरपी सही ढंग से पहल नहीं करती है, यह सच्चाई है। राज्य सरकार भी जीआरपी में उन पुलिस पदाधिकारियों को भेजती है जहां वह समझती है कि हम सजा देने जा रहे हैं। उन्हें रेल में भेज दिया जाता है क्योंकि वह शंटिंग पोस्ट है। छोटी-मोटी घटनाओं की जांच नहीं होती है, कार्रवाई नहीं होती है। रेल मंत्रालय ने उसमें सुधार करके रेल की जो पुलिस है, आरपीएफ, उनको यह जिम्मा सौंपा है कि वह छोटी-मोटी घटनाओं की जांच करेगा। वे जांच करके दोषी के खिलाफ कार्रवाई करेंगे, उनको न्यायालय तक ले जाएंगे और न्यायालय उन पर विचार करेगा। दोष प्रमाणित करने में आरपीएफ सक्षम हुई तो उन्हें सजा भी होगी। इस तरह का एक सुधार करने का काम जारी है।

इसी प्रकार जहां तक पुरानी रेल परियोजनाओं का सुधार करने का सवाल है उसमें जम्मू और उधमपुर लाइन के बारे में रेल मंत्री ने घोषणा भी की है कि बहुत कम समय में यह काम शुरू होने जा रहा है। यह देश के लिए एक उदाहरण होगा। आजादी के बाद से आज तक जम्मू-कश्मीर में तरह-तरह की घटनाओं के चलते वह इलाका अलग-थलग पड़ा था। उसे देश की मुख्य धारा में लाने का एक प्रमुख कदम उठाया गया है। गांवों के लोग जब रेल टिकट के लिए जाते थे लम्बी कतारें लगी रहती थीं। बिचौलिए नाजायज पैसा लेते थे। आज स्थिति यह बनी है कि देश के हर कोने में यहां तक कि गांवों में जो रेलवे स्टेशन हैं, वहां कम्प्यूटर से आरक्षण की सुविधा उपलब्ध है। अब यात्री ट्रेन का टिकट देश के किसी कोने से आने और जाने का, गांवों में रह कर बगल के स्टेशन से ले सकते हैं। रेल मंत्री ने यह घोषणा की है कि अब घर में भी टिकट पहुंच जाएगा। हम इसलिए रेल मंत्री जी को बधाई दे रहे हैं।

रेल मंत्री जी ने सोनपुर में पुल का शिलान्यास किया। मुझे भी वहां पहुंचना था लेकिन मैं विलम्ब से गया। वह तब तक वहां से चले गए थे। मैं वहां सोनपुर के लोगों से मिला। उन्होंने कहा कि आपको एक ज्ञापन भी दिया था। यदि रेल पुल थोड़ी बगल में बने जहां रेल की जमीन भी है तो अच्छा होगा। सोनपुर में एशिया का बहुत विख्यात मेला लगता है। वहां पशु से लेकर हर चीज की बिक्री होती है। बाहर के लोग भी साल में एक बार भारी संख्या में वहां आते-जाते हैं। किसानों की जमीन उस पुल में आने की संभावना है। इससे मेले को भी बहुत भारी नुकसान होगा। शायद आपने अपने पदाधिकारियों को नए सिरे से देखने के लिए आदेश भी दिया है। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि आप इसे खुद देख लें। यदि पुल बगल में करने से दिक्कत नहीं होती है तो उस पुल का स्थान परिवर्तित कर देना चाहिए।

रघुवंश बाबू कह रहे हैं कि हमारा काम हो गया। यह सच्चाई है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र का कुछ इलाका ऐसा है जो गांव का इलाका है, गरीब का इलाका है, कमजोर वर्ग के लोगों और मजदूरों का इलाका है।

पहले गांव के लोगों को बाहर जाने का मौका नहीं मिलता था और बाहर के लोग भी नहीं आ पाते थे। इस तरह चारों तरफ से उनका कोई सम्पर्क नहीं हो पाता था। लोग उसी धरती में पैदा होते और वहीं मर जाते हैं। उन लोगों को जिन्दगी में कभी रेल की सीटी की आवाज नहीं सुनने को मिलती थी। मैं आज माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और प्रधान मंत्री माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी का आभार प्रकट करता हूं कि उन्होंने इस क्षेत्र के लिये नई रेल लाइन स्वीकृत की। मैंने कई बार प्लानिंग कमीशन से आग्रह किया लेकिन फाइल वापस लौटा दी जाती थी। मेरा भरपूर प्रयास चलता रहा और आखिरकर माननीय रेल मंत्री जी के अलावा माननीय प्रधान मंत्री से निवेदन करने के बाद महाराजगंज-मसरख रेल लाइन स्वीकृत हुई। मैं अपनी और अपने क्षेत्र की जनता की ओर से दोनों का आभार प्रकट करता हूं...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : अब आप बैठिये। आपको लाइन मिल गयी है।

श्री प्रभुनाथ सिंह : सभापति जी, भाषण नहीं कर रहा हूं केवल एक-दो बातें कहूंगा। मैं बताना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी रीबीलगंज गये थे जहां जनता ने एक रेल यार्ड बनाये जाने की मांग की है। माननीय रेल मंत्री जी ने सहानुभूतिपूर्वक विचार करने के लिये हमें आश्वासन दिया था। हमें लगता है कि रेल विभाग के पदाधिकारी

[श्री प्रभुनाथ सिंह]

उस दिशा में कुछ कार्य कर रहे हैं। मैं चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी कागज पर आदेश निकाल दें ताकि कार्य जल्दी शुरू किया जा सके। इसके अलावा मैं अपने पिछड़े क्षेत्र के लिये एक रेलवे स्कूल की मांग कर रहा हूं, जिस प्रकार का स्कूल देहरादून में चलता है लेकिन बिहार में एक भी नहीं है। माननीय रेल मंत्री जी को जमीन उपलब्ध करा देते हैं...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : क्या दानापुर में नहीं है?

श्री प्रभुनाथ सिंह : लेकिन दानापुर में भी देहरादून जैसा स्कूल नहीं है। हम देहरादून जैसा चाहते हैं। महाराजगंज में बहुत ज्यादा जमीन है...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : बस हो गया। अब आप बैठिये।

श्री प्रभुनाथ सिंह : सभापति जी, क्या हम शिक्षा की बात नहीं करें? हम कर रहे हैं कि महाराजगंज में बहुत ज्यादा जमीन उपलब्ध है जहां देहरादून जैसा एक स्कूल बनवा दें तो कृपा होगी।

सभापति जी, मैं इन्हीं शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी ने देश के लिये जो किया है और जहां वह बिहार में पैदा हुये, वहां की जनता की तरफ से, अपनी तरफ से और आपकी तरफ से उन्हें धन्यवाद देता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री अधीर चौधरी (बरहामपुर, पश्चिम बंगाल) : महोदय, माननीय रेल मंत्री ने अगले चार महीने रेलवे को चलाने के लिए 26,000 करोड़ रु. से अधिक की राशि का लेखानुदान प्रस्तुत किया है। लेखानुदान प्रस्तुत करने के पीछे जो निहित उद्देश्य हैं उनका पता लगाने के लिए किसी बुद्धिमत्ता की आवश्यकता नहीं है। इरादा आगामी चुनावों के परिणाम को प्रभावित करना है। अन्तरिम बजट रखने के तत्काल बाद माननीय मंत्री ने प्रेस के समक्ष यह दावा किया कि यह ''फील चियरफुल'' कारक है। जल्द ही इस सरकार को एहसास होगा कि यह 'फील चियरफुल' कारक नहीं है बल्कि यह 'फील टियरफुल' कारक है।

उन्होंने यह दावा भी किया है कि यह बजट व्यवसायसम है। हां, इसे ऐसा होना भी चाहिए क्योंकि बजट प्रस्तुत करते समय रेलवे अपने आर्थिक परिप्रेक्ष्य की अनदेखी नहीं कर सकता है। इस संदर्भ में मैं लीवर हल्ने के उद्धहरण देना चाहूंगा। उन्होंने कहा था: ''चाहे जितना ही छोटा कारोबार हो यदि यह अंतरात्मा द्वारा प्रेरित है तो इससे बड़ा कुछ भी नहीं हो सकता और यदि यह ईमानदारी और भाईचारे के बिना किया जाए तो यह कितना भी बड़ा कारोबार क्यों न हो इससे अधम और तुच्छ चीज कुछ भी नहीं हो सकती।'' इसी का इस्तेमाल करते हुए मैं कहना चाहूंगा कि जब मतदाताओं को लुभाने के उद्देश्य से मंत्री द्वारा किए गए अव्यवहार्य प्रस्तावों से अधिक हास्यास्पद कुछ भी नहीं हो सकता है।

महोदय, आरम्भ से ही, इस अन्तरिम बजट द्वारा माननीय प्रधानमंत्री की तारीफ करने का प्रयास किया गया है जो राजग में एकमात्र विलक्षण आकर्षक व्यक्तित्व हैं। हालांकि इस सरकार ने असम में हुई विनाशकारी घटनाओं, जातीय तनाव जिसकी वजह से कई निर्दोष जाने गई—के विषय में कोई अफसोस जाहिर नहीं किया है। यदि असम सरकार द्वारा कठोर प्रशासनिक उपाय नहीं किए जाते तो परिस्थिति गंभीर होकर विनाशकारी स्वरूप धारण कर सकती थी। हमारे प्रधान मंत्री के पोते को भी चलती रेलगाडी से बाहर फेंक दिया गया। अब, प्रश्न यह है: हम किस दिशा में बढ़ रहे हैं? अब रेल यात्रा दु:खद हो गयी है। श्री नीतीश कुमार के कार्यकरण में यह दुख भोगने जैसी हो गयी है। सरकार ने हमारे देश में ऐसी विनाशकारी घटनाओं की गंभीरता को नहीं समझा है। आंकड़ों की कलाबाजी करके वे भारत के लोगों को ज्यादा समय तक नहीं ठग सकते हैं क्योंकि साफ-साफ कहा जाए तो अन्तर्राष्ट्रीय परिदृश्य की तुलना में रेल दुर्घटनाएं अभी भी काफी अधिक हैं।

महोदय, आज रेल मंत्रालय द्वारा जानबूझकर उपेक्षा किए जाने के कारण भारतीय रेल मौत का सामान बन गई है और भारी संख्या में मौतें हो रही हैं। मंत्री महोदय ने स्वयं स्वीकारा है कि 65 प्रतिशत रेल दुर्घटनाएं रेल कर्मचारियों की अक्षमता के कारण होती है।

अब मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान उनके मंत्रालय द्वारा किए जा रहे वित्तीय कुप्रबंधन की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। वस्तुत: वर्तमान में, रेलवे वित्तीय असंतुलन में फंस गया है। रेलवे को मिलने वाली बजटीय सहायता वर्ष-दर-वर्ष गिर रही है। पांचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेलवे के विकास के लिए 75 प्रतिशत बजटीय सहायता दी गयी थी। छठी योजना के दौरान रेलवे को 54 प्रतिशत बजटीय सहायता दी गयी थी। सातवीं योजनावधि के दौरान यह 42 प्रतिशत थी। आठवीं योजनावधि में यह घटकर 33 प्रतिशत हो गयी और नौवीं योजनावधि में यह और घटकर 29 प्रतिशत हो गयी। अत: विकल्प के आभाव

में, रेलवे को बाहर से ऋण लेना पड़ा। नौवीं योजनावधि के दौरान रेलवे के विकास के लिए नए निवेश हेतु आन्तरिक संसाधन जुटाने का सुझाव किया गया था।

किन्तु मंत्रालय संसाधन जुटाने में बुरी तरह विफल रहा। वर्ष 2001-2002 की वार्षिक योजना के लिए 12,330 करोड़ रु. के कुल परिव्यय का अनुमान लगाया गया है, जिसमें 2,630 करोड़ रु. का आंतरिक संसाधन सृजन जो 21 प्रतिशत है; 3000 करोड़ रु. का बाजार से ऋण, जो 24 प्रतिशत है; सरकारी खजाने से 4,040 करोड़ रु. की पूंजी, जो 33 प्रतिशत है; 2,210 करोड़ रु. की विशेष रेल सुरक्षा निधि, जो 18 प्रतिशत है; और 450 करोड़ रु. की सुरक्षा निधि शामिल है।

इसी प्रकार, वर्ष 2003-04 की वार्षिक योजना में 12,918 करोड़ रु. परिव्यय का प्रस्ताव था जिसमें 2,630 करोड़ रु. का आंतरिक संसाधन सृजन, जो 20.36 प्रतिशत है; 3000 करोड़ रु. का बाजार से ऋण जो 23.22 प्रतिशत है; सरकारी खजाने से 4,544.34 करोड़ रु. की पूंजी जो 35.18 प्रतिशत है, शामिल है। इस वर्ष के बजट में भी वर्ष 2004-2005 के लिए वार्षिक योजना को अनंतिम रूप से 13,425 करोड़ रुपये रखा गया है। इसमें 4,544 करोड़ रुपये की बजटीय सहायता शामिल है, अर्थात, 33 प्रतिशत आंतरिक संसाधन केवल 19 प्रतिशत है और विशेष रेल सुरक्षा कोष केवल 20 प्रतिशत है। इसलिए, यह साफतौर पर दर्शाता है कि रेल वित्त डांबाडोल स्थिति में है। जब यातायात की संख्या में थोड़ा वृद्धि दर्ज हुई है फिर भी यह रेल की कमाई के अनुपात में नहीं है। क्या मैं माननीय मंत्री जी से पूछ सकता हूं कि अब तक कितनी कमाई की उगाही नहीं हुई है?

सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि अब माल ढुलाई का अधिकांश काम सड़क मार्ग से हो रहा है। जहां तक रेल का संबंध है, माल ढुलाई के हिस्से में कमी आ रही है। वर्ष 1950-51 में कुल माल ढुलाई का 12 प्रतिशत में ही सड़क क्षेत्र की भागीदारी थी जो अब बढ़कर 60 प्रतिशत तक हो गई है। वर्ष 1950-51 में माल ढुलाई में रेलवे का भाग 88 प्रतिशत था जो अब घटकर 40 प्रतिशत रह गया है। जहां तक माल ढुलाई का संबंध है वर्ष 2001-2002 में भी रेल और सड़क मार्ग के बीच केवल 18:82 का अनुपात था।

अब तक दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेल पटरियां के नवीनीकरण का बाकी कार्य 34,990 कि.मी. रहा है। तथापि, सरकार वायदे तो बहुत कर रही है लेकिन यह अपने वायदों को क्रियान्वित नहीं कर रही है। इस सभा के लगभग सभी सदस्य मेरे द्वारा उठाए गए प्रश्न से अवश्य सहमत होंगे। लम्बे समय से नशीपुर-अजीमगंज के बीच रेल लाइन की मेरी मांग है। माननीय मंत्री ने उस परियोजना के लिए 2 करोड़ रुपये आवंटित किए है। लेकिन अब तक उस विशेष परियोजना पर एक पैसा भी खर्च नहीं हुआ है। यह मुर्शीदाबाद जिला के विरुद्ध भेदभाव ही है। रेल मंत्री न केवल प. बंगाल के बारे में समस्याओं के प्रति बिल्कुल अनिच्छुक हैं बल्कि विशेष रूप से मुर्शीदाबाद जिले के प्रति भी।

[हिन्दी]

श्री निखिल कुमार चौधरी (कटिहार) : सभापति महोदय, आपने रेल बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया है, मैं इसके लिए आपको हृदय से धन्यवाद देता हूं।

इस देश के और राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन की सरकार के मुखिया, देश के सर्वाधिक लोकप्रिय नेता और हमारे प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में रेल मंत्री ने जो करतब दिखाये हैं, उनकी जितनी भी सराहना की जाये, वह कम है, इसलिए हम धन्यवाद देने के लिए खड़े हुए हैं। इस अन्तरिम बजट में जो कुछ इन्होंने जनता की भलाई के लिए चीजें रखी हैं, हम उनकी सराहना करने के लिए यहां खड़े हैं। जहां तक सुरक्षा का सवाल है, संरक्षा का सवाल है, उसमें रेल मंत्री ने भरपूर कोशिश की है और राजकीय रेल पुलिस के साथ आर.पी.एफ. को जोड़कर जो काम किया है, इससे भी लोगों को और सुरक्षा मिल सकेगी, ऐसा हमारा ख्याल है।

राष्ट्रीय रेल विकास योजना के तहत भी बड़े जोरदार ढंग से काम किया गया है, हम उसकी सराहना करते हैं। रेल मंत्री ने कई एडीशनल रेल चलाने की योजना बनाई है, जिसमें डी.एम.यू. और ई.एम.यू. को उन्होंने पूरा किया है। 2003-2004 की बजट स्पीच में जो घोषणा की थी, उनमें से अधिकतम डी.एम.यू. और ई.एम.यू. चालू हो चुकी हैं। 35 अतिरिक्त सर्विस ट्रेनें, जनशताब्दी एक्सप्रैस जो इस वर्ष चलनी थीं, उनको भी चालू कर दिया गया है, मैं इनके लिए धन्यवाद देता हूं। सबसे महत्वपूर्ण जो टेक्नोलोजी के युग में हम लोग रहते हैं, 30 मिनट की देरी पर जहां कहीं भी ट्रेनें खड़ी हैं, उनकी सूचना भी देने की जो व्यवस्था की गई है, जो राजधानी, जनशताब्दी और शताब्दी ट्रेनों के लिए उपलब्ध होगी, यह बहुत बड़ी बात हुई है। तत्काल सेवा योजना का विस्तार हुआ है और माल ढुलाई के मामले में भी जो टार्गेट रखे गये थे, उससे और भी ज्यादा टार्गेट को समय से पहले ही हमने पूरा किया है।

[श्री निखिल कुमार चौधरी]

हम जानते हैं कि रेलवे जीवन की एक धारा है। राष्ट्रीय धारा में रेलवे का महत्वपूर्ण योगदान है। जिस तरह मानव जीवन के लिए पानी, हवा और अन्न उपयोगी हैं, इसी तरह मानव जीवन में उत्थान के लिए रेलवे का बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। इस काम के लिए रेल मंत्री ने बहुत सारी बातें यहां रखी हैं, जिनका जिक्र हमारे अन्य वक्ताओं ने किया है। सबसे बड़ी बात जो इस देश में रोजगार के अवसर मुहैया कराने की बातें हुई हैं, रेलवे की योजनाओं के चलते, जो ट्रेन के नये विस्तार किये गये हैं, जो ट्रैक्स बढ़ाये गये हैं, इसके चलते प्रत्येक वर्ष तीन लाख लोगों को रोजगार मिलेगा, यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि है।

मैं कहना चाहता हूं कि सबसे बड़ी जो सम्पर्क क्रान्ति ट्रेन चली है, इससे भी काफी विकास होगा। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि 18 सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस चली हैं, जिनमें से एक सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस की शुरूआत आठ फरवारी से कर रहे हैं, लेकिन बिहार में जो सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस चलेगी, वह नई दिल्ली से समस्तीपुर तक है। हम चाहते हैं कि इसका विस्तार कटिहार तक किया जाये। समस्तीपुर से यह कटिहार तक चलें, इसकी हम माननीय रेल मंत्री जी से अपेक्षा करते हैं। हम अन्तरिम रेल बजट के खर्चे की बात पर न जाकर रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहते हैं कि कटिहार, जो पूर्वोत्तर रेलवे का गेटवे है, जहां से 6 दिशाओं में ट्रेन चलती हैं उसे कुछ थोड़ा महत्व दिया जाये, क्योंकि इसकी सीमाएं नेपाल और बंगलादेश से जुड़ती हैं। यह अंतर्राष्ट्रीय महत्व की जगह है। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजपथ का विकास हुआ है, हवाई जहाजों का भी विकास हो रहा है, तथा रेलवे का भी विकास हुआ है लेकिन कटिहार में रेल की उपलब्धि के लिए आग्रह करना चाहते हैं। कटिहार में पहले कई जगह ट्रेने रुकती थीं। वहां पर ट्रेनों का कहीं कहीं ठहराव देने की मांग हमारी पहले से रही है। माननीय रेल मंत्री जी जब कटिहार गये थे तब भी हमने यह मांग रखी थी। ...*(व्यवधान)*

अपराह्न 4.30 बजे

[अध्यक्ष महोदय *पीठासीन हुए*]

अध्यक्ष महोदय, मैं दो-चार मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। कटिहार में एक ट्रेन हाटे बाजारे है। जो रेल कटिहार से खुलकर कलकत्ता तक जाती थी, आज उसका विस्तार बरौनी तक किया गया है। वह ट्रेन बरौनी से कलकत्ता तक चले लेकिन हमारी मांग है कि एक जोड़ी ट्रेन बढ़ाई जाये जिससे लोगों को देरी के कारण जो कठिनाई उठानी पड़ती है, उस कठिनाई से लोगों को बचाया जाये।

कटिहार का एक महत्वपूर्ण वारसोई स्टेशन है जो काफी रेवन्यू देता है। हम मांग करते हैं कि अमृतसर-डिब्रूगढ़, 5933 अप और 5934 डाउन, लोहित एक्सप्रैस, 5631 अप-5632 डाउन, जोधपुर-गुवाहाटी एक्सप्रेस, 5631 अप और 5632 डाउन, दादर-गुवाहाटी एक्सप्रैस 5647 अप और 5648 डाउन का ठहराव वारसोई में दिया जाना चाहिए क्योंकि यह एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। वहां बहुत बड़ी आबादी है। सड़कों का वहां कोई स्थान नहीं है यानी सड़क वहां तक पहुंच ही नहीं पाई है। अगर यह ठहराव दिया जायेगा तो लोगों को बहुत लाभ होगा।

मैं रेल मंत्री जी से बड़ी विनम्रतापूर्वक मांग करता हूं कि केपिटल एक्सप्रेस जो दानापुर से कटिहार तक जाती थी, आज उसको बढ़ाकर एनजीपी तक किया गया है। इसके एवेज में हम बोनस मांगना चाहते हैं कि केपिटल एक्सप्रैस का ठहराव लाभा एवं प्राणपुर रोड स्टेशन में दिया जाना चाहिए। यह बिना खर्च की मांग है। मुझे प्रसन्नता है कि आज आप इसे अपने भाषण में पूरा करने की बात कहेंगे। यह हम आपसे अपेक्षा रखते हैं।

हम स्वास्थ्य की दृष्टि से भी कुछ मांग करना चाहते हैं। भारतीय चिकित्सा पद्धति में बढ़ते हुए प्रभाव को नजर में रखते हुए रेल अस्पताल में आमूल-चूल परिवर्तन की आवश्यकता है। रेलवे अस्पताल में अंशकालिक होम्योपैथिक डाक्टरों की बहाली होती आई है। इसी तर्ज पर आयुर्वेदिक डाक्टरों की बहाली भी होनी चाहिए, यह हम रेल मंत्री जी से इस अंतरिम बजट के जरिये मांग करते हैं। 110 एकड़ जमीन कटिहार में अर्जित है जो नदी के किनारे है, हम चाहते हैं कि जब रेलवे का विकास हो रहा है तो वहां कंक्रीट स्लीपर बनाने का कारखाना कटिहार की 110 एकड़ रेलवे की अर्जित भूमि पर बनाया जाना चाहिए।

मैं आपसे यह मांग करते हुए अपनी जायज बातें रखना चाहता हूं कि ट्रेन 5201-अप जो सबसे पहले कटिहार से शुरू हुई थी तथा जिसे बाद में बरौनी से चलाया जाने लगा, मेरी मांग है कि पुनः उस ट्रेन को कटिहार से चलाया जाना चाहिए। मुझे भरोसा है कि आप इस मांग को जरूर स्वीकार करेंगे। हम आपको धन्यवाद देते हैं कि आपने ऐसे रिमोट एरिया में ट्रेन पहुंचाने का काम किया, जम्मू से उधमपुर तक रेलवे को ले जाने का काम किया है जो दुनिया की

सबसे बड़ी उपलब्धि मानी जा रही है। इतनी ऊंचाई पर ट्रेन चलाना दुनिया में दूसरी जगह नहीं मिलता है जिसे आपने करने का काम किया है।

अभी आपने कटिहार जाकर मनिहारी से अहमदाबाद तक ट्रेन चलाने की मांग को स्वीकार किया है, इसे तत्काल पूरा करने की कोशिश कीजिए। मैं आपसे मांग करता हूं कि मनिहारी से इसे आप भालुका तक चलाने की कोशिश कीजिए।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : अब आप समाप्त करिये।

(व्यवधान)

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैं एक-आध मिनट में समाप्त कर रहा हूं।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : हमारे पास टाइम बहुत कम है इसलिए आप जल्दी समाप्त करिये।

(व्यवधान)

श्री निखिल कुमार चौधरी : मैं समाप्त करता हूं। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि आम्रपाली महानन्दा एक्सप्रेस नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस के जनरल कोचों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। पुन: मैं प्रधान मंत्री जी के साथ-साथ इस देश के सर्वाधिक योग्य रेल मंत्री के रूप में श्री नीतीश कुमार जी को बधाई देना चाहता हूं और उनके प्रति अपनी शुभकामनाएं प्रकट करना चाहता हूं कि आने वाले दिन में पुन: वह रेलवे मंत्री बनें और देश को और ऊंचाई पर ले जायें। हिन्दुस्तान जो 21वीं सदी का देश बनना चाहता है, वह 21वीं सदी का हिन्दुस्तान बना रहे। यही कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : मित्रों, मैं हरेक सदस्य को केवल पांच मिनट दे सकता हूं क्योंकि हमें किसी भी स्थिति में छ: बजे वोटिंग करनी है। इसलिए आप पांच-पांच मिनट में अपने विचार रखें।

श्री चन्द्र भूषण सिंह (फरुखाबाद) **:** माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, मैं उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं। रेल मंत्री जी ने बहुत अच्छे-अच्छे कार्य किए हैं। ऐक्सीडैंट न हो, इसके लिए आपने रक्षा कवच की योजना बनाई है और उसमें काम भी शुरू किया है। यह एक अच्छी शुरूआत है। आपने सिगनल व्यवस्था में भी मूलभूत परिवर्तन किया है और परिवर्तन करने जा रहे हैं। यह भी एक सराहनीय कार्य है। पैसेंजर्स में 3 प्रतिशत का इजाफा हुआ है, इसके लिए भी मैं आपकी सराहना करता हूं। आपने ढुलाई में भी अच्छी बढ़ोत्तरी की है, यह भी एक सराहनीय काम है।

जम्मू से उधमपुर मेरे ख्याल से दुनिया की सबसे ऊंची जगह पर रेल लाइन पहुंचाने का जो काम आप करने जा रहे हैं, निश्चित ही ये सब सराहनीय कार्य आपके हैं, इसमें कतई दो राय नहीं है, लेकिन इसके अलावा भी बहुत से ऐसे काम हैं जो हमें अभी करने हैं। मैं आपका ध्यान कल ही की एक घटना की ओर दिलाना चाहता हूं। मैं कल जोधपुर-हावड़ा एक्सप्रैस के लिए इटावा में खड़ा हुआ था। कानपुर में एक पैसेंजर की तबियत खराब हो गई। जब टेलीफोन किया गया तो पता लगा कि डाक्टर इटावा में उपलब्ध होगा। मैं जोधपुर-हावड़ा एक्सप्रैस की बात कर रहा हूं। जब वह गाड़ी इटावा में रुकी तो वहां डाक्टर उपलब्ध नहीं हुआ। उसके बाद जब ट्रेन चलने लगी तो चेन पुलिंग हुई। ट्रेन आधे घंटे रुकी रही जिसकी वजह से शताब्दी एक्सप्रैस भी लेट हुई। मैं चाहूंगा कि यदि कोई पैसेंजर रास्ते में बीमार होता है तो उसके लिए मैडीकल की सुविधा होनी चाहिए। रेलवे में यह प्रावधान है कि यदि किसी पैसेंजर की तबियत खराब हो जाती है तो उसे मैडीकल सुविधा उपलब्ध हो। लेकिन वहां ऐसा नहीं हो पाया।

मैं ऐसे जिले में रहता हूं जहां ब्राडगेज और मीटरगेज दोनों लाइनें हैं लेकिन हमारा जिला किसी भी मुख्य शहर से जुड़ा हुआ नहीं है। दिल्ली से कालिन्दी एक्सप्रैस मात्र एक गाड़ी चलती है जिसे मेरे विगत साढ़े चार साल के कार्यकाल के दरम्यान अब तक कम से कम ग्यारह बार रोका गया है। कभी कुंभ मेले के नाम पर वह काट दी गई, कभी बताया गया कि फॉगिंग हो रही है, इसलिए उस ट्रेन को बंद कर दिया गया है, कभी पता लगा कि फ्लड आ गया है यमुना जी का पुल बहने वाला है तो सबसे पहले कालिन्दी एक्सप्रैस को रोक दिया गया। फरुखाबाद से व्यापारी आते हैं, फरुखाबाद से जनता दिल्ली आती है और मात्र एक ही ट्रेन है। रेलवे विभाग की निगाह में वह ट्रेन लावारिस है। वह एक ऐसी ट्रेन है जिसका कोई भी दुनाधारी नहीं है। वह ट्रेन अभी भी बंद है। व्यापारियों के दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए उसे तुरंत शुरू किया जाए।

कानपुर से हाथरस के लिए आमान परिवर्तन का काम प्रगति पर है। पहली तौर पर आपने कानपुर से फरुखाबाद के आमान परिवर्तन की बात की। सारी पुलिया बन गई, सारा काम कम्प्लीट हो गया स्लीपर पड़ गए, रेल लाइन पड़ गई और जितना भी मौजूदा काम है, सब हो चुका लेकिन उसके बाद भी जब कभी वहां के डिवीजनल

[श्री चन्द्र भूषण सिंह]

मैनेजर आते हैं तो एक ही बात कहते हैं कि यह अगले दिसम्बर में पूरा हो जाएगा। पता नहीं वह दिसम्बर कब आएगा। मैं चाहूंगा कि उसका आमान परिवर्तन जल्द से जल्द हो जाए ताकि फरुखाबाद जिला भी बड़े शहरों—कानपुर और लखनऊ से जुड़ सके।

यदि आपको ठीक लगे तो मेरा एक सुझाव है। हम जब भी हवाई यात्रा करते हैं तो टिकट के साथ इंश्योरेंस का पैसा चार्ज कर लिया जाता है। क्या ऐसी व्यवस्था नहीं हो सकती कि रेल का टिकट खरीदते समय आप इंश्योरेंस की बात करें क्योंकि मुझे मालूम है कि आप होने वाली घटनाओं को रोक नहीं सकते हैं और न ही वह आपके बस का काम है?

हिन्दुस्तान की आबादी इतनी है, जिसके चलते अगर आप इसे रोकना भी चाहें तो पूरी तरह से नहीं रोक सकते हैं। लेकिन जो आदमी सफरर हो, जिसकी मौत हो चुकी है, अगर उसके परिवार को कुछ पैसा मिले तो क्या ऐसा कुछ प्रावधान हो सकता है, आप अपनी टिकट में ऐसा प्रावधान कर सकते हैं ताकि इंश्योरेंस का पैसा उसके परिवार, उसके बच्चों को मिल सके?

महोदय, मेरी एक और राय है। मुझे आपके प्रदेश बक्सर में जाने का मौका मिला। मैं बक्सर रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म पर खड़ा था तो मैं नहीं समझ पाया कि मुझे कहां पैर रखना चाहिए क्योंकि वहां हर जगह सिर्फ मैला के अलावा मुझे दूसरी चीज नजर नहीं आई। क्या ऐसी व्यवस्था हो सकती है कि प्लेटफॉर्म और शौचालयों को सफाई की व्यवस्था के लिए आप कोई प्राइवेट इंतजाम करें, जिस तरीके से हमारे एसजीपीआई, लखनऊ में प्राइवेट नर्सेस, प्राइवेट सफाई का काम होता है। मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि हिन्दुस्तान के जितने अच्छे अस्पताल हैं, उनमें एसजीपीआई की सफाई और वहां की नर्सेस की व्यवस्था आपको कहीं और देखने को नहीं मिलेगी। यदि सफाई की व्यवस्था रेलवे प्राइवेट कर दे तो निश्चित ही लोगों को गन्दगी से राहत मिलेगी, लोगों को आराम मिलेगा।

मैं एक बात और बताना चाहता हूं कि हमारे शिकोहाबाद और फरूखाबाद के बीच में ब्राडगेज लाइंस पिछले 60 वर्ष से हैं। उनके नवीनीकरण का कार्य तो शुरू किया गया है लेकिन देखने में यह आया है कि नवीनीकरण की गति इतनी धीमी है कि मात्र 43 कि.मी. की दूरी को तय करने में ही पिछले तीन साल से लगातार काम हो रहा है। अभी कितने वर्ष और लगेंगे, मैं नहीं समझ पा रहा हूं। महोदय, वहां पटरियां पड़ी हुई हैं, स्लीपर पड़े हुए हैं, उनके नवीनीकरण के लिए यदि आप थोड़ा और प्रयास कर दें तो निश्चित ही वहां की जनता को आराम मिलेगा।

नयी-नयी योजनाएं शुरू हुई हैं, जिसके लिए मैं आपको धन्यवाद दे चुका हूं लेकिन एक बात कहना चाहता हूं कि चाइना और हिन्दुस्तान की आबादी लगभग बराबर है। वहां एक हजार कि.मी. रेल लाइनें पड़ती हैं। मैं आपसे उम्मीद करता हूं कि क्या आप आगे ऐसी कुछ व्यवस्था करेंगे और क्या एक अरब जनसंख्या की सुरक्षा के लिए आप यहां ज्यादा से ज्यादा लाइनें बिछाने की कृपा करेंगे?

[अनुवाद]

श्री त्रिलोचन कानूनगो (जगतसिंहपुर) : अध्यक्ष महोदय, यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत अंतरिम रेल बजट का समर्थन करता हूं। आपके माध्यम से ऐसा करते समय आपके समक्ष मुझे दो या तीन मामले रखने हैं जो विचारार्थ नहीं है परन्तु अब तक के लिए अपेक्षित कार्रवाई के संबंध में है।

मेरा प्रश्न यद्यपि क्षेत्रीय स्वरूप का है लेकिन यह पूरी भारतीय रेल की समृद्धि के लिए है। इन विषयों की उपेक्षा की गई है। उड़ीसा में रेल लाइन का विस्तार सबसे कम है। यह प्रति 1000 वर्ग कि.मी. क्षेत्र के लिए मात्र 13 कि.मी. है। यह प्रमुख राज्यों में सबसे कम है। महोदय, मैं आपको बता रहा हूं कि पिछले 40 वर्षों से तालचर और बिमलगढ़ के बीच रेल लाइन की मांग चल रही है। तीन बार इसका सर्वेक्षण हुआ है। अद्यतन सर्वेक्षण 2000-01 में किया था। जब यह हुआ तब यह पाया गया था कि आमदनी बहुत अधिक थी। यह 10.4 प्रतिशत है। यह न केवल आर्थिक रूप से संभव है बल्कि समाज में भी इस परियोजना की मांग है। यह 100 प्रतिशत जनजातीय क्षेत्र से होकर गुजरता है। यह खनिज के दृष्टि से धनी क्षेत्र से गुजरता है। यह वन क्षेत्र से गुजरता है और इससे राउरकेला तथा उड़ीसा और देश के अन्य अनेक विकास केन्द्रों के बीच की दूरी कम होगी। 2000-01 के अद्यतम सर्वेक्षण के बाद तालचर-बिमलगढ़ रेल लाइन की उपेक्षा हुई है। हमने आशा की थी कि दसवीं योजना के शुरूआत के साथ ही इस पर काम निश्चित तौर शुरू किया जाएगा लेकिन अनेक बहाने बना कर इस कार्य को अभी भी शुरू नहीं किया गया है।

महोदय, मैं आपको बताना चाहूंगा कि रेल/रेल मंत्रालय द्वारा जिन लाइनों को छोड़ दिया गया था उस पर कार्य शुरू किया गया

है। उन पर लागत खर्च भी नहीं आ रहा है। मैं उनका नाम बताना नहीं चाहता। वस्तुत:, यह श्री नीतीश कुमार के समय में नहीं हुआ लेकिन ऐसा हुआ है। जिन रेल लाइनों से अधिकतम लाभ मिलने वाला है उन पर काम ही नहीं शुरू हुआ है। एक ऐसी ही लाइन तालचर-बिमलगढ़ रेल लाइन है। मैं समझता हूं कि अंतरिम बजट पर इसके जवाब में माननीय रेल मंत्री, जो आज बहुत ही खुश हैं—निश्चित रूप से इस लाइन पर शीघ्र कार्य शुरू करने की घोषणा करेंगे। मुझे बताया गया है कि योजना आयोग द्वारा इसे अनुमति मिल गई है तथा मंत्रिमंडल द्वारा भी इसे अनुमोदित किया जा चुका है। इसलिए, मेरा अनुरोध है कि वे आज इसकी घोषणा करें। कोई नहीं जानता चौदहवीं लोक सभा में चुन कर कौन आएगा। जब हम लौटकर अपने राज्य में गएं तो हम कह सकें कि उड़ीसा के लिए हमने तालचर-बिमलगढ़ लाइन को सूची में शामिल करवाया है। अनुपूरक मांग में केवल एक हजार रुपये का प्रावधान बहुत ही अपमानजनक है।

यह बहुत ही निराशाजनक है कि केवल दो छोटी लाइनें हैं जिनका आमान परिवर्तन नहीं हुआ है। पहला ननपाड़ा-गुनपुर लाइन है तथा दूसरा रूपसा-बनग्रीपोसी लाइन। इनका निर्माण तत्कालीन महाराजाओं के काल में हुआ था। पिछली तीन योजना अवधियों के दौरान हजारों किलोमीटर का आमान परिवर्तन किया जा चुका है लेकिन इन दोनों लाइनों पर कार्य नहीं हुआ। पहली लाइन 89 कि.मी. है और आंध्र प्रदेश तथा उड़ीसा से होकर गुजरती है। दूसरी लाइन शतप्रतिशत उड़ीसा के अंदर है और 90 कि.मी. लम्बी है। यदि यह लाइन पूरी हो जाती है तो टाटा तक की दूरी कम हो जाएगी और गुरूमहीसानी से जुड़ जाएगा। इससे जनजातीय क्षेत्रों की दूरी कम हो जाएगी और इससे जनजातीय समाज को लाभ हो गया। नुआपाड़ा-गुनपुर लाइन के लिए अद्यतन अनुमानित लागत 91 करोड़ रुपए का है लेकिन केवल 5 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि कितने सालों मे यह पूरा होगा। इसी प्रकार, रूपसा-बनग्रीपोसी लाइन के लिए भी, अनुमानित लागत 78 करोड़ रुपये है तथा भूमि अधिग्रहण आवश्यक नहीं है। इसे दो से तीन वर्ष में पूरा किया जा सकता है। यदि इसके निर्माण के लिए धन का प्रबंध किया जाता है। इससे अच्छी आमदनी होगी लेकिन इसे शुरू नहीं किया गया है।

मैंने आपके माध्यम से माननीय मंत्री के ध्यान में कि दो बातें लाई हैं मुझे उम्मीद है कि वे अपने उत्तर में हमें आवश्वासन देंगे कि वर्ष 2004-2005 में इन लाइनों पर काम अवश्य शुरू होगा। यही मेरा अनुरोध है।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : मैं अगला नाम पुकारने से पहले सभी सदस्यों को कहना चाहता हूं कि सदस्यों को अपना लिखित भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति है। जो सदस्य अपना लिखित भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं, वे रख सकते हैं। मैं पांच बजकर दस मिनट पर मंत्री जी का जवाब शुरू कराना चाहता हूं और उन्हें पूरा समय देना मेरा कर्त्तव्य है।

***डा. महेन्द्र सिंह पाल** (नैनीताल) : माननीय अध्यक्ष, महोदय, उत्तरांचल राज्य में रामनगर, जिला नैनीताल में उत्तरी रेलवे जोन व पूर्वी रेलवे जोन को मिला कर एक उत्तरांचल रेलवे जोन बनाया जाना चाहिए, जिससे उत्तराचल में रेलों का कार्य उत्तरांचल में रेलों का विकास हो सके। अत: उत्तरांचल में उत्तराखंड जोन बनाया जाये।

हरिद्वार-कोटद्वार से नयी रेल लाइन को वाया जसपुर से रामनगर अतिशीघ्र शुरू किया जाये व किच्छ्र से सितारगंज वाया नानकमता टनकपुर भी बनाया जाये। यह जिला चम्पावत-टनकपुर से जिला बागेश्वर तक एक नयी रेल लाइन बनायी जाये। इस रेल लाइन का सर्वे ब्रिटिश काल में हो चुका था। अत: इसका नये ढंग से सर्वे होना अतिआवश्यक है।

उत्तरांचल राज्य को एक रेल मुम्बई से बरेली होते हुए काठगोदाम जिला नैनीताल अतिशीघ्र शुरू करनी चाहिए। सम्पर्क क्रांति नयी रेल को नयी दिल्ली से काठगोदाम शुरू किया जाये और यह रेल नयी दिल्ली से ही अतिशीघ्र शुरू किया जाये, जिससे लोगों को रेल सुविधा नयी दिल्ली से प्राप्त हो सके।

रामनगर से दिल्ली के लिए एक नयी रेल अतिशीघ्र चलायी जाये, जिससे रामनगर क्षेत्र में स्थित कार्बट पार्क का पूरे भारतवंसियों के साथ दुनिया भर के यात्री लाभ उठा सकें। इस आशय का पत्र मंत्रालय को मुख्यमंत्री, उत्तरांचल द्वारा लिखा गया है।

[अनुवाद]

डा. एम.वी.वी.एस. मूर्ति (विशाखापत्तनम) : मैं अपने भाषण को केवल दो महत्वपूर्ण बिंदुओं तक सीमित रखूंगा।

मैं बहुत खुश हूं कि माननीय रेल मंत्री ने रेल तथा राजस्व में भी बड़ी मात्रा में दक्षता की वृद्धि की है। लेकिन, मैं उनके ध्यान में कुछ महत्वपूर्ण बातें लाना चाहूंगा।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. एम.वी.वी.एस. मूर्ति]

मैं बहुत लम्बे समय से उनसे अनुरोध कर रहा हूं कि विजाग-चेन्नई के बीच में चलने वाली गाड़ी को दैनिक गाड़ी बनाया जाए लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री को इस बारे में प्रभावित करने में असफल रहा हूं। मुझे नहीं पता ऐसा क्यों नहीं हुआ। यह मेरा दुर्भाग्य है। भारी यातायात के बावजूद भी गाड़ी को साप्ताहिक गाड़ी के रूप में शुरू किया गया। इसलिए, मैं डेढ़ दो साल से उनसे अनुरोध कर रहा हूं। कम से कम सप्ताह में चार दिन के लिए।

अब, माननीय मंत्री वहाँ रहेंगे लेकिन दो या तीन दिन के बाद हम लोग वहां नहीं होंगे। क्या मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध कर सकता हूं कि वे चेन्नई-विजाग गाड़ी को सप्ताह में चार दिन कर दें जिसके लिए हम लम्बे समय से अनुरोध कर रहे हैं? वहां रात्रि में गाड़ी सं. 6006 के समय काफी भीड़ होती है।

मैं बताना चाहूंगा कि विशाखापत्तनम में केरल के काफी लोग हैं। वे बहुत छोटे व्यापारी हैं। एक डिब्बा मंगलोर जाने वाली गाड़ी अर्थात् पटना-कोचीन एक्सप्रेस (सं. 6310 और हाबड़ा-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस सं. 6234) में भी एक डिब्बा जोड़ा जाए। एक डिब्बा विशाखापत्तनम में जोड़ा जाता था और मंगलौर मे हटा दिया जाता था। लेकिन बाद मे वह भी खत्म कर दिया गया। ये लोग बहुत छोटे व्यापारी हैं। वे लोग वर्ष में एक बार अपने घर जाते हैं और वापस आते हैं। इसलिए, माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वे उन गाड़ियों में भी डिब्बा जोड़ने की सुविधा बहाल करें।

मैं रेलवे स्टेशन विशाखापत्तनम के बारे में दूसरी बात कहना चाहूंगा। इस रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण का काम पिछले दो वर्षों से लम्बित पड़ा है। बहुत थोड़ी राशि खर्च हो रही है। जनसंख्या करीब बढ़कर दो लाख हो गई है लेकिन सुविधा 5 लाख लोगों—आधीनियिमन के लिए ही है। वहां काफी भीड़ है। क्या मैं रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण में शीघ्रता लाने की आशा करूं जिसका गत बजट में मंत्री जी ने संज्ञान लिया था।

उनके ध्यान में लाने के लिए कई बातें हैं। मैं केवल एक और बात उनके ध्यान में लाना चाहूंगा। आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री ने भी इस रेल लाइन को श्री साईलाभ तीर्थ स्थान की पहाड़ी तक बढ़ाने के लिए उनको लिखा है। यह एक बहुत ही बड़ा तीर्थ स्थान है। श्री साईलाभ तीर्थ स्थान की पहाड़ी तक रेल लाइन को बढ़ाने से न केवल आंध्र प्रदेश के लोगों को बल्कि आस-पास राज्य के लोगों को भी लाभ मिलेगा।

इसी प्रकार, भद्राचलम रेल लाइन भी बहुत समय से लम्बित पड़ी है। मैं उस लाइन को भी शीघ्र पूरा करने का अनुरोध करता हूं यद्यपि बहुत सारे काम हैं लेकिन कम से कम ये दो कार्य यदि होते हैं तो हम खुश होंगे।

महोदय, अवसर प्रदान करने के लिए आपको धन्यवाद।

*मैं अपने क्षेत्र की एक सतत समस्या के बारे में मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। विशाखापत्तनम महानगर में केरल तथा दक्षिण भारतीय बड़ी संख्या में रहते हैं। उनको अपने गृह शहर जाने के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। पूर्व में पटना-कोचीन एक्सप्रेस (गाड़ी सं. 6310) तथा हावड़ा-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस (गाड़ी सं. 6324) में कुछ डिब्बे जोड़े जाते थे और जो बाद में हटा लिए गए।

महोदय, क्या मैं पटना-कोचीन एक्सप्रेस तथा हावड़ा-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस में प्रत्येक में एक-एक डिब्बा आने-जाने वाली गाड़ियों को जोड़ने का अनुरोध कर सकता हूं जिससे लोगों की आवश्यकताओं की पूर्ति हो क्योंकि वृद्ध लोग तथा बच्चे यात्रा करते हैं जो स्वयं गाड़ी बदलने में अक्षम होते हैं। केरल तथा दक्षिण भारत के बहुत से लोग यहां थोड़े समय वाले व्यापारी होते हैं तथा होटलों में ठहरते हैं। ऐसा करके आप इन यात्री लोगों की बड़ी सहायता करेंगे। मेरा अनुरोध है कि निम्नलिखित मुद्दों पर विचार किया जाए :-

निजामाबाद से सिकन्दराबाद तक आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र निपटाया जाना चाहिए। इसके लिए करीब 50 करोड़ रुपये की अतिरिक्त निधियां आवंटित की जानी चाहिए।

- विशाखापतनम रेलवे द्वारा प्रस्तावित भूमि पर अतिक्रमणकारियों के पुनर्वास हेतु रेलवे की भूमि को राज्य सरकार को हस्तांतरित करने के अनुरोध।
- गंगावरम, कृष्णपटनम और वोडारेवु के छोटे पत्तनों को निकटतम बड़ी लाइन से रेल से जोड़ने हेतु निधियों के लिए अनुरोध।
- लोहे के निर्यात तथा कोयले के आयात हेतु पूर्वी तट में नई रेल लाइन का निर्माण और कृष्णपटनम का विकास।
- पर्यटन के विकास हेतु विजाग से बोरा गुफाओं तक एक और दैनिक शटल रेलगाड़ी चलाया जाना।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

– रेलवे हेतु इंटरनेशनल इंस्टीच्यूट ऑफ टेक्नोलाजी, हैदराबाद में एक सूचना प्रौद्योगिकी केन्द्र की स्थापना करने हेतु विचार करने का अनुरोध।

बैरिट्स निर्यात हेतु रोयापुरम में तीन रेल लाइनों को पुनः बहाल करने हेतु अनुरोध। ए.पी. मिनरल डेवलपमेन्ट कॉरपोरेशन चेन्नई पत्तन के माध्यम से निर्यात हेतु बैरिट्स लम्प्स का मंगमपेट खानों से एक्सपोर्ट हाउस तक आपूर्ति कर रहा है। पहले, बैरिट्स लम्प्स की उतराई हेतु रोयापुरम में उपलब्ध तीनों रेल लाइनों का प्रयोग किया जाता था। हालांकि, हाल ही में दक्षिण रेलवे ने हॉस्पेट क्षेत्र से लादे गए लौह अयस्क रेक्स की मजदूरों द्वारा उतराई की अनुमति दी है तथा एक रेल लाइन पर बैरिट्स की लदाई-उतराई पर रोक लगाते हुए रेल लाइनों को लोहे उतराई हेतु सुनिश्चित किया है। केन्द्रीय मंत्री से अनुरोध किया गया था कि वह बैरिट्स की उतराई हेतु रोयापुरम में उपलब्ध तीनों रेल लाइनों का उपयोग किए जाने की पहले की व्यवस्था को पुनः बहाल करने हेतु निर्देश जारी करें।

कृपया इस अनुरोध को स्वीकार करें।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय (कलकत्ता उत्तर-पश्चिम) : महोदय, मैं आपका ध्यान भारतीय क्रिकेट टीम के कप्तान, सौरव गांगुली द्वारा लिखित एक पत्र की ओर भी दिलाना चाहता हूं। मेरे पास उनका एक पत्र है जो श्री नीतीश कुमार को संबोधित किया गया है। इसके लिए मैं आपका समर्थन भी चाहता हूं। उन्होंने माननीय रेल मंत्री को यह पत्र इस आशा के साथ लिखा है कि वह निम्नलिखित अनुच्छेदों में उल्लिखित विषय पर अपना बहुमूल्य ध्यान देंगे। मैं माननीय रेल मंत्री को लिखे गए उनके इस पत्र को पूरा तो नहीं पढ़ूंगा बल्कि इसके कुछ अंश को पढ़ रहा हूं।

"आप निस्संदेह इस बात की प्रशंसा करेंगे कि हमें क्रिकेट हेतु अवसंरचनात्मक सुविधाओं की आवश्यकता है जहां प्रशिक्षुओं को सिर्फ प्रशिक्षण ही नहीं दिया जाएगा बल्कि क्रिकेट में उनकी सर्वतोमुखी तकनीकी दक्षता विकसित करने तथा मैच खेलने के लिए समुचित माहौल तैयार करने के हमारे प्रयास में प्रतिष्ठित टीमों के साथ मैच खेलने के उचित अवसर प्रदान किया जाएगा। मैं विभिन्न देशों और अपने देश के अंतर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त अनेक पूर्व क्रिकेट खिलाड़ियों से इस मामले पर पहले ही चर्चा कर चुका हूं और उन्होंने हमारी इस योजना में भाग लेने की अपनी सहमति दी है।

हमारी यह महात्वाकांक्षी परियोजना वास्तविक में बदल सकती है यदि आप कृपापूर्वक पूर्वी रेलवे द्वारा हाल ही में कोलकाता के दक्षिणी हिस्से में, बेहला में विकसित किए गए क्रिकेट कॉम्पलेक्स का उपयोग करने हेतु कम्पनी को इजाजत दें। आपको आश्वस्त किया जाता है कि पूर्वी रेलवे के हितों की रक्षा हर प्रकार से पूरी तरह की जाएगी तथा कम्पनी इस कॉम्पलेक्स का उपयोग सिर्फ उसी अवधि के दौरान करेगी जब वह खाली होगा। मेरी समझ से पूर्व रेलवे के भूतपूर्व महाप्रबंधक, श्री एस.सी. सेनगुप्ता ने रेलवे बोर्ड से उसकी "प्रशासनिक अनुमति" प्राप्त करने हेतु सम्पर्क किया था।

इसके मद्देनजर, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि कृपया आप इस मामले पर गौर करें तथा यथाशीघ्र बोर्ड की अनुमति दिलवाने की व्यवस्था करें।

इस संबंध में मुझे आपके जवाब की प्रतीक्षा रहेगी।"

महोदय, श्री सौरव गांगुली ने पूर्व रेलवे के तहत बनाए गए क्रिकेट कॉम्पलेक्स की भूमि को क्रिकेट अकादमी बनाने के प्रयोजनार्थ उनको सुपुर्द करने की मांग की है। मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री जिनके पास स्वयं की कल्पना एवं दूरदर्शिता है, इस अनुरोध पर अवश्य विचार करेंगे। मैं पूरी भारतीय टीम के कप्तान की ओर से अनुरोध करता हूं कि माननीय मंत्री कृपया इस मांग को पूरा करें।

अध्यक्ष महोदय : क्या वह किसी विशिष्ट समय के लिए मांग रहे हैं अथवा वह उस कॉम्पलेक्स का कुछ हिस्सा मांग रहे हैं?

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : महोदय, पूर्व रेलवे द्वारा अपने प्रयोजनार्थ एक कॉम्पलेक्स बनवाया गया है। श्री सौरभ गांगुली की मांग है कि रेलवे समझौते पर हस्ताक्षर करने कॉम्पलेक्स को उनकी अध्यक्षतावाली समिति को सौंप दे। उन्होंने काफी स्पष्टतापूर्वक कहा है कि "मैं रेल जोन के आदेश का अतिक्रमण नहीं करूंगा।"

मैं आशा और विश्वास करता हूं कि श्री नीतीश कुमार जिनके पास अपना विजन और दूरदर्शिता है तथा जो खेल को प्यार करते हैं, इस पर विचार करेंगे। यह नए प्रकार का दृष्टिकोण है तथा मेरी समझ से, एक नया आयाम है। भारतीय क्रिकेट टीम ने आस्ट्रेलिया में भी काफी अच्छा प्रदर्शन किया है। यह रेल मंत्रालय की ओर से एक उपहार हो सकता है।

अध्यक्ष महोदय : वह उपहार नहीं मांग रहे हैं। वह मात्र इसका उपयोग करना चाहते हैं। मैं आश्वस्त हूं कि रेलवे इस पर विचार करेगा।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : वह वहां एक क्रिकेट अकादमी खोलने का विचार रखते हैं। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री महोदय इसका उत्तर देंगे।

दूसरा, पश्चिम बंगाल हेतु इस सभा में अनेक रेल परियोजनाओं की घोषणा की गयी है जिसमें दीघा-तुमलुक, बलुरघाट-एकलाकी तथा मेट्रो का गरिया तक विस्तार करना शामिल है। मेरा विश्वास है कि माननीय मंत्री, श्री नीतीश कुमार इन परियोजनाओं को यथाशीघ्र पूरा करेंगे। सर्कुलर रेलवे का कार्य वस्तुतः गति पकड़ रहा है। घोषित प्रस्ताव करीब-करीब बहुत जल्दी पूरा होने जा रहे हैं जिसके लिए मैं माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं और उनके प्रति कृतज्ञता प्रकट करता हूं। दीघा-तुमलुक, बुलरघाट-एकलाकी तथा गरिया तब मेट्रो के विस्तार के कार्य के अन्य प्रस्तावों को कृपया स्वीकृति दी जाए तथा उन्हें जल्द पूरा किया जाए।

मैं सभा का अधिक समय न लेते हुए रेलवे द्वारा किए गए कार्य की प्रशंसा करता हूं।

[हिन्दी]

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : अध्यक्ष महोदय, श्री प्रभुनाथ सिंह जी अभी भाषण दे रहे थे, वे रेल मंत्री जी को धन्यवाद दे रहे थे और उनकी प्रशंसा कर रहे थे।

महोदय, एक राजा अपनी प्रजा का हाल पूछा करते थे।

अध्यक्ष महोदय : आप रेल बजट पर चर्चा कर रहे हैं।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : महोदय, एक हज्जाम ठाकुर को गाय दान में मिली हुई थी, उनका छोटा परिवार था और रोज दूध-भात खाया करते थे। राजा ने होशियार हज्जाम ठाकुर से पूछा – आप हर जगह जाते हैं, बताइए कि प्रजा की क्या हालत है? हज्जाम ठाकुर ने कहा – हजूर, प्रजा कौशल से है, सब आनन्द में है। हज्जाम होशियार आदमी था। राजा ने उसको दान में मिली हुई गाय वापिस मंगा ली। इसके बाद फिर राजा ने हज्जाम ठाकुर से पूछा – आप हर जगह जाते हैं, बताइए कि प्रजा की क्या हालत है? इस पर हज्जाम ठाकुर ने कहा – हजूर, जनता खाने के बिना मर रही है, बहुत परेशान है। ऐसा ही हाल माननीय सदस्यों का है, जिनका अपना काम हो गया है, वे मंत्री जी की प्रशंसा कर रहे हैं।...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : आप यह बताइए कि आपका काम हुआ है या नहीं?

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : हमारा काम हुआ है, हम प्रशंसा करेंगे, लेकिन आम जनता की क्या स्थिति है, वह मैं सदन में बताना चाहता हूं। महोदय, वैशाली भगवान बुद्ध की कर्म भूमि है, भगवान महावीर की जन्म भूमि है, जहां लिछवी रिपब्लिक जनतन्त्र का जन्म हुआ, जो सबसे पहला जनतन्त्र था। बौद्ध सर्किट को पूरा करने की मांग को पूरा किया गया है। हम इस मांग को बराबर उठाते थे। मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने इस मांग को पूरा किया और दस तारीख को प्रधान मंत्री जी द्वारा वैशाली में शिलान्यास होगा, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं।

अपराह्न 5.00 बजे

इतिहास रचाने का काम हुआ है। आज से 2600 वर्ष पहले इतिहास की रचना हुई। भगवान बुद्ध द्वारा शांति का संदेश गया। उसे रेल लाइन से जोड़ने का निर्णय करके, मंजूर करने का काम हुआ। इसकी सन् 1904 से मांग थी। सौ वर्षों के बाद सन् 2004 में वह मांग पूरी हुई।

आज आम जनता का क्या हाल है? मैं वह वर्णन करना चाहता हूं। हम लोग एसी फर्स्ट क्लास में जाते हैं। वहां भोजन का बढ़िया इंतजाम रहता है लेकिन उसी ट्रेन में जो आमभोगी-यात्रा करता है, उसमें गरीब आदमी को बैठने के लिए जगह नहीं मिलती। जो लाइन लगा कर टिकट लेता है उसे सुविधा देने के लिए क्या काम हुआ, यह मैं बजट में खोज रहा था। आपने उसके लिए क्या प्रावधान किया? मोबाइल रखने वालों का मोबाइल से आरक्षण होगा लेकिन गरीब आदमी जो लाइन लगा कर टिकट लेता है उसका क्या हुआ, यह मैं बजट में खोज रहा हूं। बजट में उनके लिए कुछ नहीं हुआ। बिहार से रेलवे की टिकटों की बिक्री का हिसाब रेल मंत्री हमें बताएं। कम्प्यूटर से आरक्षण करने की बात बार-बार कह कर आप गलत काम मत करिए। गरीब आदमी जो रोज रेल में आता-जाता है और मेहनत करके अपना गुजारा चलाता है, जो कारखाने और खेती में काम करने वाला मजदूर है, उसकी क्या पीड़ा है? क्या आपने उसे समझा है? हम एसी डिब्बों में और राजधानी में सफर करते हैं। उसके बगल में आम गाड़ियां आती-जाती हैं, क्या आपने उनकी हालत देखी है? जैसे जेल में कैदियों के साथ अलग-अलग व्यवहार होता है वैसे ही गरीब और मेहनतकश

लोग जो लाइन में खड़े होकर टिकट लेते हैं, उनके साथ अलग व्यवहार होता है।...*(व्यवधान)*

श्री अरुण कुमार (जहानाबाद) : आप एक दिन जनसेवा से चलिए और देखिए, तब सब पता लगेगा।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : जो आमभोगी है जो रिजर्वेशन नहीं कराता है, वे लोग कैसे यात्रा कर रहे हैं? सैंकिंड क्लास की क्या स्थिति है? मैं उसका वर्णन करना चाहता हूं। मैं उनके बारे में बजट में खोज रहा हूं। कोई एक दाना उनके बारे में मिल नहीं रहा है। मोबाइल से आरक्षण, कम्प्यूटर से आरक्षण की बात कही जाती है। गरीब लाइन से टिकट लेता है लेकिन फिर भी उसे वह नहीं मिलता है। ऐसे में उसे ब्लैक में टिकट लेना पड़ता है। ऐसे गरीब लोगों को सुविधा देने के लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। सम्पूर्ण क्रांति और सप्त क्रांति गाड़ियां बहुत भर कर जाती हैं। इनसे सफल कोई ट्रेन नहीं हुई। सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस को देश के विभिन्न हिस्सों से जोड़ने की जो रेल मंत्री ने घोषणा की है वह भी उसी तरह से सफल होगी जैसे सम्पूर्ण क्रांति और सप्त क्रांति सफल हुई है। इनसे काफी लोगों को जो लाभ हुआ है उसी तरह से सम्पर्क क्रांति मे लोगों को लाभ होगा, मुझे ऐसी उम्मीद है।

आज रेल लाइनें जर्जर हैं। वे बर्बाद हो गई हैं। पुल पुराने हो गए हैं और आउट डेटिड हैं। गाड़ियों में जो यात्री सवार होकर जाते हैं उनकी सुरक्षा की तरफ मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। आप किसी स्टेशन में चले जाएं। वहां बहुत गन्दगी रहती है। उनकी सफाई का क्या इंतजाम किया गया है? लोग प्लेटफार्म पर नहीं चल पाते। वे कहते हैं कि जल्दी ट्रेन आए और चले जाएं। हम ऐसी गन्दगी स्टेशनों में देख रहे हैं।

कोंकण रेलवे ने स्काई बस का इंतजाम किया। हम कमेटी के थ्रू उसे देखने गए थे। अरबन डिपार्टमैंट उसे क्लीयर नहीं कर रहा है। दुनिया में जहां ऐसा कोई अनुसंधान नहीं हुआ, हमारे यहां वैज्ञानिकों और टैक्नालोजी के जानकर लोगों ने स्काई बस का अनुसंधान किया। इसके द्वारा घनी आबादी जैसे मुम्बई, कोलकाता, चेन्नई जैसे शहरों में खम्भे गाढ़ कर ट्रेन ऊंचाई में चलायी जा सकती है। इस पर खर्चा कम है। इसमें मैट्रो से एक तिहाई खर्चा है। यहां यह खर्चा 3 करोड़ रुपए का है जबकि वहां यही काम एक करोड़ रुपये में हो जायेगा। मैं जानना चाहता हूं कि कोंकण रेल कारपोरेशन ने जिस स्काई बस का अनुसंधान किया है, उसका क्या हुआ और कौन सी शक्ति उस काम को रोके हुये है?

अध्यक्ष महोदय : आपका समय समाप्त हो गया। आप बैठिये।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : अध्यक्ष जी, मैं अपने क्षेत्र की बात कहना चाहूंगा कि हमारे क्षेत्र में इंटर सिटी एक्सप्रेस ट्रेन के ठहराव के लिये काटी में जबरदस्त मांग की जा रही है। हालांकि सप्त क्रान्ति एक्सप्रेस, सम्पूर्ण क्रान्ति एक्सप्रेस मुजफ्फरपुर से चलती हैं लेकिन काटी, नरियार और मोतीपुर में इन ट्रेनों का ठहराव नहीं है। इन्हें वहां रोका जाना चाहिये। माननीय रेल मंत्री जी ने जनसेवा एक्सप्रेस रोकने की कृपा की है लेकिन बान्द्रा एक्सप्रेस गाड़ी का मोतीपुर में ठहराव होना चाहिये। लोग कहते कि ट्रेन रोकने के मामले में भेदभाव किया जा रहा है। मोहम्मदपुर और महुअल के बीच की दूरी ज्यादा है। यहां हाईवे और पी.डब्ल्यू.डी. की सड़कें हैं, इसलिये एक हाल्ट स्टेशन की मांग की गई है। दिघी, गुमटी, आनगोला और मोतीझिरी में माननीय रेल मंत्री जी ने कहा था कि ओवरब्रिज मंजूर कर दिया गया है। हाइवे भी भारत सरकार का है और रेल विभाग भी भारत सरकार का है, फिर यह कार्य शुरू क्यों नहीं हो रहा है? मेरा आग्रह है कि कार्य शुरू किया जाये। ...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : श्री नवल किशोर राय जी, आप अपना भाषण शुरू कीजिये। रघुवंश बाबू का रिकार्ड में नहीं जायेगा। रघुवंश प्रसाद जी, बहुत दिनों के बाद आपका धन्यवाद देने का भाषण सुना।

[अनुवाद]

****श्री पी.एस. गढ़वी** (कच्छ) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से माननीय रेल मंत्री द्वारा दिनांक 30.01.2004 को इस सभा में प्रस्तुत रेलवे लेखानुदान बजट पर निम्नांकित सुझाव देना चाहता हूं।

गुजरात के मुख्य नमक उत्पादक क्षेत्र, कच्छ-राजकोट-सुरेन्द्रनगर और पाटन जिलों में गांधीधाम तथा अन्य रेलवे स्टेशनों से नमक की ढुलाई हेतु पर्याप्त रेल ट्रेक प्रदान किए जाएं।

अल हजरत एक्सप्रेस की आवृति सप्ताह में चार दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन की जाए।

सीमावर्ती जिला, कच्छ को हैदराबाद और चेन्नई से सीधे यात्री रेल सम्पर्क से जोड़ा जाए।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

**भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पी.एस. गढ़वी]

धोलाविरा को, जो 5000 वर्ष पुराना हड़प्पाकालीन स्थल है तथा जो विदेशी पर्यटकों को अपनी ओर आकर्षित करता है, नई रेल लाइन से राडेर होते हुए भीमासर अथवा राडेर होते हुए चित्रोड से जोड़ा जाना चाहिए।

***श्री खगेन दास** (त्रिपुरा पश्चिम) : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि मैं उस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं जो स्वतंत्रता प्राप्ति के 56 वर्षों के बाद भी संचार के क्षेत्र में सर्वाधिक पिछड़ा हुआ है। यह क्षेत्र उपेक्षित है। इसलिए, मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह पूर्वोत्तर क्षेत्र की जनता की मांगों पर पर्याप्त ध्यान दें।

अब मैं रेल मंत्री का ध्यान रेल लाइन का विस्तार अगरतला से सुब्रूम तक करने की ओर आकर्षित करता हूं। यह उल्लेखनीय है कि बेलोनिया होते हुए अगरतला-सुब्रूम रेल लाइन विस्तार हेतु तत्संबंधी सर्वेक्षण मई, 2000 में ही पूरा किया जा चुका है।

यह भी उल्लेखनीय है कि यह परियोजना त्रिपुरा की जनता की सिर्फ लम्बे समय से चली आ रही मांग ही नहीं है बल्कि यह देश के सुदुरतम क्षेत्रों में से एक को यात्री रेल तथा मालगाड़ी की सुविधाओं से जोड़ेगी।

बांग्लादेश में चित्तागोन्ग पत्तन के माध्यम से व्यापार की भी संभावना है, जो कि सुब्रूम से मात्र 75 कि.मी. दूर है।

इससे पूर्वोत्तर क्षेत्र में बदलाव आ सकता है।

इसलिए, मैं पुरजोर मांग करता हूं कि बजट में इस परियोजना हेतु पर्याप्त प्रावधान किए जाने चाहिए।

रेल मंत्री भी इस बात से अवगत हैं कि त्रिपुरा में आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई हेतु रेल रेकों की अत्यंत कमी है। निर्माण वस्तुओं सहित सभी आवश्यक सामान राज्य के बाहर से मंगाने पड़ते हैं।

इसलिए, मैं पर्याप्त रेक मुहैय्या कराने की मांग करता हूं।

[हिन्दी]

श्री नवल किशोर राय (सीतामढ़ी) : अध्यक्ष जी, आपने मुझे रेल के अंतरिम बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिये आपका आभार मानता हूं। यह अंतरिम बजट विकासमूलक है जिसका मैं शानदार तरीके से स्वागत करता हूं।

अध्यक्ष जी, रघुवंश बाबू ने एक कहानी कहकर गाय के संबंध में कहा और श्री प्रभुनाथ सिंह जी की तरफ इंगित करते हुये कहा कि गाय ले ली गई है तो उनकी बात बदल गई। उनके क्षेत्र में तो इस अंतरिम बजट के माध्यम से एक छोटी सी स्कीम को लिया गया, पिछले त्रैमासिक अनुपूरक रेल बजट में रघुवंश बाबू का वैशाली का कार्य लिया गया। यह दोनों आदमियों के बीच की बात थी लेकिन मेरे क्षेत्र में न तो पिछली बार काम लिया गया और न इस बार लिया गया है। मै हज्जाम ठाकुर की तरह तो नहीं बोलता लेकिन फिर भी मैं कहना चाहता हूं कि आजाद भारत में जितने रेल मंत्री हुये हैं, उन सब से बेहतर अगर कोई रेल मंत्री हुये हैं तो वे श्री नीतीश कुमार जी हैं। इसलिये मैं माननीय सदस्य की हज्जाम वाली कहानी काटते हुये कहूंगा कि इन दोनों का कार्य तो हो गया। रघुवंश बाबू के मुंह से पहली बार धन्यवाद शब्द सुना है, इसलिये मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : लेकिन इस योजना की मांग 1904 से है।

श्री नवल किशोर राय : रघुवंश बाबू ने धन्यवाद दिया, उसके लिये आभार प्रकट करता हूं लेकिन राजा की कहानी का खंडन करता हूं। उन्होंने कहा कि इस बजट में जन साधारण की बात नहीं है लेकिन रेल मंत्री जी ने जन-सेवा एक्सप्रेस चलायी है जिसमें आरक्षण नहीं होता और वह सीधे पटना से दिल्ली 12 घंटे में आ जाती है। बिहार में रोजगार के अवसर नहीं हैं और हमारे लोग बिहार से पंजाब और हरियाणा में काम करने के लिये जाते हैं। वे लोग पटना से दिल्ली 12 घंटे में आ जाते हैं। वे श्री नीतीश कुमार की प्रशंसा करते हैं। रघुवंश बाबू को बजट के कागज पर यह बात नहीं मिलती, वह मैं नहीं जानता लेकिन जमीनी तौर पर देखा जाये तो रेल मंत्री जी ने जन साधारण के लिये काम किये हैं, चाहे सप्त क्रान्ति एक्सप्रेस हो या सम्पूर्ण क्रान्ति एक्सप्रेस हो या जन-सेवा एक्सप्रेस हो। ये ट्रेन्स गांव के लोगों के लिये ही हैं। बिहार में अब कोई जिला बाकी नहीं है जहां आरक्षण कम्प्युट्रीकृत न हुआ हो। हमारे यहां तो 2-2 जगह पर है, इसलिये मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं।

हमारे यहां भी दो जगह आरक्षण कंप्यूटरीकृत हुआ है, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और उनका स्वागत

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

करता हूं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान अपने क्षेत्र की ओर आकृष्ट कराना चाहता हूं। हमारे क्षेत्र में मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी नई लाइन का काम 30 सितम्बर, 2004 तक पूरा करने का इन्होंने लक्ष्य रखा है। जब से इस लाइन की स्वीकृति हुई है, तब से उसे दो खंड कर दिया गया है। यह रामजानकी और रामायण सर्किट के ख्याल से बनने वाली रेल लाइन थी, जो मुजफ्फरपुर, सीतामढ़ी, सोनवर्षा, भीठामोड़, जयनगर से होकर जानकीपुर को जोड़ती थी।

अध्यक्ष महोदय : श्री प्रबोध पांडा जी, अब आप बोलिये।

श्री नवल किशोर राय : लेकिन 1996 97 में इस ख्याल से इस रेल लाइन को मुजफ्फरपुर, सीतामढ़ी, भीठामोड़, जयनगर, सोनवर्षा वाली लाइन को एक पार्ट के रूप में सर्वे में पैसा देकर रख दिया गया और मुजफ्फरपुर से सीतामढ़ी को स्वीकृत कर दिया गया, उसे रेल मंत्री जी बनवा रहे हैं। मैं मांग करता हूं कि रक्षा और पर्यटन की दृष्टि से इसकी स्वीकृति दे दें। पर्यटन की दृष्टि से बिहार के सांसदों ने कोर कमेटी बनाकर इसकी मांग की थी। अब चाहे तो मैटीरियल में मोडिफिकेशन के तहत नई स्वीकृति देकर सीतामढ़ी, सोनवर्षा, भीठामोड़, जयनगर तक इस रेल लाइन को बढ़ाया जाए, ताकि रामायण सर्किट पूरा हो सके।

अध्यक्ष महोदय : पांडा जी, अगर आपका भाषण लिखित में है तो आप उसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री नवल किशोर राय : मुजफ्फरपुर से गोमती, नारायणपुर से औराई, जानकीपुर रोड से मधुबनी तक सर्वे की राशि दी गई है, लेकिन यह अभी तक लंबित है। यह नई रेल लाइन स्वीकृत करके शीघ्र बनाई जाए।

अध्यक्ष महोदय : श्री सिमरनजीत मान जी, क्या आप अपना भाषण सभा पटल पर रखेंगे।

सरदार सिमरनजीत सिंह मान (संगरूर) : ओ.के. सर।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री प्रबोध पण्डा और श्री सिमरनजीत सिंह मान को अपने-अपने भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाती है।

[हिन्दी]

श्री नवल किशोर राय : हमारे क्षेत्र में तीन स्थानों पर कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र स्थापित किये गये हैं। हम चाहते हैं कि जनसाधारण के लिए अनारक्षित कंप्यूटरीकृत आरक्षण इसके साथ में शुरू किया जाए, ताकि यात्रियों को बिना आरक्षण के टिकट मिल सकें। इसके साथ ही मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

अध्यक्ष महोदय : इसके बाद जो भी वक्ता हैं, उन्हें मैं एक-एक मिनट में सुझाव देने के लिए कहूंगा। मैं जयादा समय किसी को नहीं दे सकता, चूंकि सवा पांच बजे मैं मंत्री जी को पुकारने वाला था। एक-एक मिनट में आपको केवल सुझाव देने हैं, आपको भाषण नहीं करना है।

[अनुवाद]

***श्री प्रबोध पण्डा** (मिदनापुर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे अंतरिम रेल बजट पर बोलने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद।

महोदय, भारतीय रेल विश्व का दूसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है जहां भारतीय रेल की 14000 यात्री गाड़ी और मालगाड़ी प्रतिदिन 63,140 कि.मी. (लगभग) मार्ग की दूरी तय करती हैं। भारतीय रेल ने प्रौद्योगिकी में उन्नति प्राप्त की और अचल स्टॉक तथा अन्य यंत्रों और उपकरणों के स्वदेशी निर्माण के क्षेत्र में आत्मनिर्भर बन गया है।

रेल ही ऐसी प्रणाली है जो समाज के गरीब वर्ग को वहनीय किराए पर विश्वासनीय और सस्ती परिवहन व्यवस्था प्रदान करती है और जनउपयोगी सेवा का ध्यान रखती है।

निम्नलिखित के क्षेत्र में पहचान की गई।

सामाजिक सेवा दायित्वों के मुख्यतत्वों की (1) कम लागत पर आवश्यक वस्तुएं ले जाना; (2) यात्री और अन्य कोचिंग सेवाएं; (3) अनार्थिक शाखा लाइनों का प्रचालन; (4) यातायात के लिए नई लाइनों को खोलना। रेलवे की सामाजिक सेवा दायित्व के अलावा आम आदमी के उपयोग की चीजों जैसे नमक, गन्ना, आलू, फल और सब्जियों को उनके बाजार मूल्य को बनाए रखने के उद्देश्य से प्रचालन की लागत से कम लागत पर ले जाया जाता है।

लेकिन इसके लिए पर्याप्त रेक प्रदान नहीं किए गए हैं। पश्चिम बंगाल में, तारकेश्वर और मिदनापुर रेलवे स्टेशन से आलू ले जाने

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री प्रबोध पण्डा]

के लिए अधिक रेक प्रदान करने की आवश्यकता है। लोगों ने मंत्री से गिलाविरम रेलवे स्टेशन से नमक के लिए महीने में दो रेक आबंटित करने का आग्रह किया है।

महोदय, भारतीय रेल अपनी उत्पादन इकाइयों जो लोकोमोटिव, कोच और आधारभूत संरचना के रखरखाव के लिए आयोजित अचल स्टाक मदों का निजीकरण किए जाने के खतरों का सामना कर रही है।

माननीय मंत्री ने बजट में अनेक रेलगाड़ियों की घोषणा की है। लेकिन पिछले बजट में की गई घोषणा का क्या हुआ। 48 में से अभी तक कितनी-कितनी रेलगाड़िया शुरू नहीं की गई हैं?

रोजगार के मामले में रेलवे जनता को विश्वास दिलाने में असफल रहा है, बल्कि उसने गंभीर भ्रम पैदा किया है। भर्ती नीति में परिवर्तन किया जाना चाहिए। मंत्री महोदय को असम, महाराष्ट्र और बिहार में रेलवे भर्ती बोर्ड की परिक्षाओं से संबंधित स्थिति की जानकारी है। भारतीय रेल राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है। लेकिन रेलवे भर्ती बोर्ड की परिक्षाओं से उन्हें धक्का लगा है।

दोहरीकरण के मामले में प्रगति संतोषजनक नहीं है। मैं मंत्री महोदय से खड़गपुर से मिदनापुर तक दोहरीकरण की मांग पर विचार करने का अनुरोध करता हूं।

भर्ती के मामले में, अधिनियम प्रशिक्षु और होम्योपैथी तथा आयुर्वेदिक डाक्टरों के मामले पर विचार किया जाना चाहिए। रेलवे को उन्हें नियमित करना चाहिए।

रेलवे को जन-उपयोगिता की योजनाओं पर विचार करना चाहिए। खड़कपुर में बस स्टैंड बनाने का प्रस्ताव है, इसके लिए राज्य नगरपालिका भूमि को अधिग्रहण के लिए तैयार है। रेलवे को उक्त भूमि निःशुल्क दे देनी चाहिए।

रेलवे को रेल पटरियों के पास और विशेषकर खड़कपुर में मलीन बस्तियों में रह रहे लोगों के पुनर्वास के प्रस्ताव पर विचार करना चाहिए। यह एक ज्वलंत प्रश्न है। मैं मंत्री महोदय से इस समस्या का समाधान करने का अनुरोध करता हूं।

***सरदार सिमरनजीत सिंह मान** (संगरूर) : अध्यक्ष महोदय, मुझे माननीय नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत अंतरिम बजट पर बोलने की अनुमति देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। रेल मंत्री के रूप में अपने कार्यकाल के दौरान श्री नीतीश कुमार ने जबर्दस्त सक्रियता और पहल शक्ति दिखाई। तथापि, राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार की नीतियों ने पंजाब के लिए फील गुड की भावना उत्पन्न नहीं की है और यद्यपि पंजाब ने रेल मंत्रालय के लिए काफी राजस्व सृजित किया है लेकिन इन मंत्री महोदय द्वारा पंजाब में बिल्कुल भी निवेश नहीं किया गया है। मैं रेलवे के संबंध में पंजाब के सामने आने वाली कुछ कठिनाइयों का उल्लेख करना चाहता हूं। हम भारत-पाक सीमा के साथ फिरोजपुर से अमृतसर तक रेल लाइन चाहते हैं। ऐसा करना देश की रक्षा के लिए अच्छा होगा क्योंकि इससे हमें मालवा के सिखों को उनके पावन शहर अमृतसर से सीधे संपर्क की सुविधा मिलेगी। इसके अतिरिक्त, हम चाहते हैं कि चंडीगढ़-लुधियाना रेल लाइन शीघ्र पूरी की जाए। यदि भटिंडा बरास्ता राजपुरा से फिरोजपुर तक रेल पटरी बिछाई जाती है तो हम इसकी भी सराहना करेंगे। दक्षिण भारत मुख्यतः तमिलनाडु और अंडमान और निकोबार के सिख चेन्नई से अमृतसर तक सीधे रेल संपर्क चाहते हैं। अपनी कृषि को बढ़ावा देने के लिए, हमें दक्षेस देशों—भूटान, बंगलादेश, श्रीलंका, नेपाल, पाकिस्तान और अफगानिस्तान को निर्यात किए जाने वाले विश्व में सबसे अच्छी गुणवत्ता वाले आलू के बीजों को ले जाने हेतु प्रशीतित माल डिब्बों की आवश्यकता है। वर्तमान में, ये देश आलू के बीज को हालैंड से उस मूल्य जिस पर हम उन्हें निर्यात कर सकते हैं से चौगुने मूल्य पर अयात करते हैं। हमें अनाज, गेहूं और धान के अत्यधिक भंडार को देश में इन चीजों की कमी वाले क्षेत्रों में ले जाने के लिए अतिरिक्त माल डिब्बों की आवश्यकता है। चूंकि पंजाब में काफी संख्या में अनिवासी भारतीय और विदेशी आते हैं, यदि रेल पटरियों और रेलवे स्टेशनों को साफ सुथरा रखने का काम निजी ठेकेदारों को दिया जाए तो हम इसकी सराहना करेंगे। इस समय, इन स्थानों पर बदबू आती है और हर जगह मल-मूत्र पड़ा दिखाई देता है। इससे पंजाब और भारत की छवि बहुत खराब होती है। यदि धौलाधर एक्सप्रेस अमृतसर होते हुए अपने गंतव्य पठानकोट तक चलाई जाती है तो हमें इसकी खुशी होगी, क्योंकि इससे इस क्षेत्र के सिख सीधे पावन शहर अमृतसर पहुंच सकेंगे। हम यह भी चाहते हैं कि सचखंड एक्सप्रेस सरहिंद जंक्शन पर रुके क्योंकि इस क्षेत्र से अनेक तीर्थयात्री महाराष्ट्र में नांदेड़ (हजूर सहिब) जाना चाहते हैं। हम यह भी चाहेंगे कि सौ वर्षों से अधिक पुराने रेलवे स्टेशनों और पुलों को विरासत स्थल घोषित किया जाए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग चाहते हैं कि धौलाधर एक्सप्रेस का मलेर कोटला और अहमदगढ़ स्टेशनों पर हाल्ट हो क्योंकि यह स्टेशन मेरे निर्वाचन क्षेत्र के उद्योग, व्यापार और वाणिज्य के महत्वपूर्ण केंद्र हैं। हम इस बात

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

से बहुत निराश हैं कि व्यवहारिक रूप से पंजाब के लोगों की रेलवे और रेलवे सुरक्षा बल में भर्ती शून्य रही है। हमारे यहां के लोगों को भी रेलवे में समुचित संख्या में भर्ती की जानी चाहिए। पंजाब में रेल में होने वाले अपराधों विशेष रूप से बलात्कार के घिनौने अपराध में वृद्धि हो रही है।* इस पर सख्ती से रोक लगाया जाना जरूरी है।

मुझे राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार के हाथों हुई पंजाब की उपेक्षा पर बहुत अफसोस है। वर्ष 1947 में, सिख और हिंदु नेताओं में यह समझौता हुआ था कि सिखों को चार मंत्रालयों अर्थात--रक्षा, वित्त, गृह अथवा विदेश मंत्रालय में से एक मंत्रालय दिया जाएगा और केंद्रीय मंत्रिमंडल में दो सिख सदस्य होंगे। राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार ने इस शपथ का सम्मान नहीं किया है और पंजाब में एन.डी.ए. घटक, श्री बादल, ने इस ऐतिहासिक समझौते के लिए दबाव नहीं डाला है। इसके अतिरिक्त, सुरक्षा संबंधी केंद्रीय मंत्रिमंडल समिति, राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद, उच्चतम न्यायलय और परमाणु कमान और नियंत्रण प्रणाली में हमारा कोई प्रतिनिधि नहीं है। हमे आशा है कि राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार हमारे साथ ईमानदारी दिखाएगी। श्री जसवंत सिंह द्वारा प्रस्तुत आज के अंतरिम बजट में पंजाब के लिए न तो कोई निवेश और न ही कुछ और दिखाई देता है। हमारे सीमावर्ती जिलों की उपेक्षा की गई है। हमारे राजासांसी विमानपत्तन के लिए कोई निवेश नहीं किया गया है। पंजाब को उत्तरांचल, हिमाचल प्रदेश और जम्मू और कश्मीर की तरह कर संबंधी रिआयतें नहीं दी गई हैं। इसके परिणामस्वरूप हमारे यहां के उद्योग इन राज्यों का रुख कर रहे हैं और इस प्रकार हमारे राज्य के बेरोजगारों की संख्या 30 लाख बैठती है। यह चौंकाने वाली और चिंता करने वाली संख्या है।

मैं यह आशा अवश्य करता हूं कि राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार इस रिकार्ड संख्या में कमी लाएगी और पंजाब को पूर्णत: उपेक्षित नहीं रहने देगी।

[हिन्दी]

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : एक अच्छा रेलवे का अंतरिम बजट है। मैं समर्थन करता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं कि हमारी तरफ उनके द्वारा काफी कार्य किया गया है। लेकिन मैं उनका ध्यान कुछ बिन्दुओं की तरफ आकृष्ट करना चाहता हूं कि नीमच से रतलाम के बीच आमान परिवर्तन का काम बहुत तेजी से चल रहा है। वहां पुलिया भी बन गई है, साइड्स चौड़ी हो गई हैं, स्लीपर डाले गये हैं, पटरियां भी आ गई हैं। इसके लिए यदि साठ करोड़ रुपये स्वीकृत कर दिये जाएं तो यह काम बहुत शीघ्र पूरा हो सकता है।

अध्यक्ष महोदय : रामपाल जी, आप बोलिये।

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : मेरा दूसरा निवेदन यह है कि सिंहस्थ महापर्व की दृष्टि से चित्तौड़ से उज्जैन के मध्य पशुपतिनाथ एक्सप्रैस यात्री गाड़ी चलाई जाए, ताकि यात्रियों को सुविधा हो सके।

बाकी बिन्दु मैं सभा पटल पर रख रहा हूं जो निम्नवत हैं।

*मंदसौर, नीमच, जावरा के प्लेटफार्म पर यात्री सुविधा की दृष्टि से शीघ्र विस्तार किया जाए। यात्री सुविधा की दृष्टि से सामान्य श्रेणी की कोचेज सभी गाड़ियों में बढ़ाई जाएं।

गरोठ (पश्चिम रेलवे) स्टेशन पर इंटरसिटी का ठहराव तथा शामगढ़ में जम्मू-तवी सुपरफास्ट का ठहराव दिया जाए।

रतलाम पश्चिम रेलवे स्टेशन पर फुल रैक लोडिंग सुविधा ठीक से दी जाए। यात्री सुविधा की दृष्टि से नीमच, मंदसौर को माडल रेलवे स्टेशन बनाने के निर्देश दिए जाएं।

नीमच, मंदसौर के कंप्यूटर आरक्षण केन्द्र पर कार्य अधिक है, इसलिए वहां कर्मचारियों की संख्या बढ़ाई जाए।

रेलवे कर्मचारियों को चिकित्सा सुविधा की दृष्टि से और अधिक सुविधाएं दी जाए।

रेलवे लैवल क्रासिंग पर पूर्णकालिक कर्मचारियों की नियुक्ति हो, ताकि वहां दुर्घटनाएं रोकी जा सकें तथा वर्तमान में जो ब्रांड गेज का कार्य मंदसौर, नीमच में चल रहा है, उसके कारण प्लेटफार्म से अन्य कालोनीज के जाने वाले रास्ते बंद न हों, अन्यथा वहां के नागरिकों को बहुत असुविधा होगी। मैं कई अन्य बिन्दुओं पर पहले बोल चुका हूं। रेलवे के 2003-04 के बजट के समय। अत: उन्हें नहीं दोहराऊंगा।

अध्यक्ष महोदय : रामपाल जी, आप मंत्री जी के इतने नजदीक बैठे हैं, आप ऐसे ही बोल सकते हैं। इतने पास से उन्हें बता दीजिए। मेरे माध्यम से आपको बोलने की क्या जरूरत है।

श्री रामपाल सिंह (डुमरियागंज) : अध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे संसदीय क्षेत्र में सिद्धार्थनगर जनपद में दोहरीघाटा

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री रामपाल सिंह]

से महजनवा रेलवे लाइन जो मात्र 190 किलोमीटर है, इसका सर्वे हुआ था। पर रिटर्न नहीं आ रहा था, इसलिए यह स्वीकृत नहीं हुई। परंतु पुन: महजनवा से सिद्धार्थनगर का सर्वे हुआ है। इस क्षेत्र में उद्योग धंधे नहीं लग रहे हैं, जिसके कारण लोगों को रोजी रोटी नहीं मिल रही है। इसलिए मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि दोहरीघाट से बलरामपुर या नोगढ़ से महजनवा इन दोनों में से कोई एक लाइन शीघ्र बनवाई जाए। इसी के साथ मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

प्रो. ए.के. प्रेमाजम (बडागरा) : इस बजट पर बोलने का यह अवसर देने के लिए मैं आपकी बहुत आभारी हूं। इसका असर नई लोक सभा गठित होने और नई सरकार के बनने के बाद ही पता चलेगा।

मैं अपने आपको केवल अपने निर्वाचन क्षेत्र की आवश्यकताओं तक सीमित रखूंगी। मैं गत ढाई वर्षों से रेल मंत्री और साथ ही रेल प्राधिकारियों को दो परियोजनाओं की जानकारी देती रही हूं जिन्हें संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना से धनराशि दी जा रही है। एक तेलीचेरी रेलवे फाटक पर पैदल ऊपरिसेतु (ओवर-ब्रिज) की है तो दूसरी बडागरा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में पलियाट मुक्कली स्थित अंडर-ब्रिज की है। तथापि, रेल अधिकारियों ने इस संबंध में सकारात्मक जवाब नहीं दिया है।

चूंकि यह अंतिम अवसर है, तो मैं माननीय मंत्री से इन दो परियोजनाओं को ईमानदारी से अनुमोदित करने की निवेदन कर रही हूं जहां मैंने संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना से 60 लाख रुपये दिए हैं।

मुझे इंटरसिटी एक्सप्रेस जो कि कन्नूर तक जाती है के बारे में केवल एक अनुरोध और करना है। मैंने पहले ही उस का तेलीचेरी में ठहराव दिए जाने का अनुरोध किया था। मैं पुन: इस अनुरोध को दोहराना चाहती हूं कि वहां इसके ठहराव की अनुमति दी जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, यशवंतपुर-कन्नूर एक्सप्रेस का भी तेलीचेरी में ठहराव दिया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल (वाराणसी) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे रेल अंतरिम बजट पर बोलने का मौका दिया। माननीय रेल मंत्री ने वाराणसी के संबंध में अत्यधिक सहयोग किया है। वाराणसी से दिल्ली, वाराणसी से मुम्बई-कुरला, वाराणसी से रांची, वाराणसी से हावड़ा और वाराणसी से लखनऊ इतनी सारी ट्रेनें देकर वाराणसी की जनता को जो खुशी दी है, उसके लिए मैं रेल मंत्री की भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूं। मैं रेल मंत्री की इसलिए भी प्रशंसा करता हूं कि सन् 1952 से लेकर आज तक सभी रेल मंत्रियों को मैंने देखा है लेकिन जो विकास का कीर्तिमान रेल मंत्री नीतीश कुमार ने स्थापित किया है, उसका दसवां अंश भी किसी रेल मंत्री ने नहीं किया। इस संबंध में भी मैं रेल मंत्री को बधाई स्वीकार करने के लिए कहता हूं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि वाराणसी भारत की सांस्कृतिक नगरी है, धार्मिक नगरी है, आध्यात्मिक नगरी है। यह विद्या का केन्द्र है। यह व्यावसायिक नगरी है और इस नाते इतनी ट्रेनें आपने दीं, उसके लिए धन्यवाद। एक ट्रेन और वाराणसी से बंगलौर के लिए दे दें तो उससे आम जनता और व्यापारियों को सुविधा होगी।

महोदय, वाराणसी काशी के नाम से जाना जाता है लेकिन वाराणसी में जो काशी स्टेशन है, उसका विकास नहीं हुआ है। इस संबंध में एक प्रतिनिधिमंडल भी आपसे मिला था। आपने सकारात्मक रुख अपनाया और अपने विभाग के हैड के पास भेजा जिस पर कार्यवाही हो रही है। उसके बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूं कि और तेजी से उसकी प्रगति हो। उस काशी स्टेशन को और विकसित किया जाए। काशी से जाने वाली सभी ट्रेनों को वहां रोका जाए ताकि वहां की जनता को राहत मिल सके।

एक बात और कहना चाहता हूं कि जितने भी रेल के कारखाने हैं, डीजल लोको वाराणसी को छोड़कर, सभी में सप्ताह में पांच कार्यदिवस होते हैं लेकिन डीजल लोको वाराणसी में 6 कार्यदिवस का सप्ताह होता है। मैं रेल मंत्री से जानना चाहता हूं कि ऐसा क्यों है और चाहता हूं कि वह घोषणा करें कि वाराणसी डीजल लोको में भी छ: कार्यदिवस न होकर पांच कार्यदिवस का सप्ताह हो।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया और जो मेरा बाकी लिखित वक्तव्य है, वह मैं आपकी आज्ञा से सभा पटल पर रखता हूं।

अध्यक्ष महोदय : दोनों काम एक-साथ नहीं कर सकते। या तो लिखित वक्तव्य रखें या बोलें।

आप लिखित वक्तव्य सभा पटल पर रखिये।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल : मैं इतना बोलकर आपकी आज्ञा से बाकी वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूं।

*माननीय अध्यक्ष जी, मैं रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खडा हुआ हूं। हमारे नीतिज्ञ रेल मंत्री नातीश कुमार जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसकी जितनी भी सराहना की जाये कम है। ऐसा रेल बजट आज तक भारत के इतिहास में कभी भी किसी भी रेल मंत्री द्वारा नहीं प्रस्तुत हुआ। समाज के हर तबके को राहत पहुंचाने वाला यह बजट भारत के प्रत्येक प्रदेश को भी राहत व सुविधा पहुंचाने वाला है। डीजल व पेट्रोल की कीमतों में वृद्धि व रेल कर्मचारियों को सुविधायें बढ़ाने के बावजूद यात्री व माल रेल भाड़े में किसी भी प्रकार की वृद्धि न करना, सामान्य व मध्यम श्रेणी व गरीब रेल यात्रियों को राहत प्रदान करने के साथ ही समाज के अंतिम व्यक्ति के प्रति अपनी संवेदना की गहराई भी व्यक्त की है। रेल माल भाड़ा न बढ़ाये जाने से स्वाभाविक रूप में रेलों के माध्यम से माल ढुलाई में वृद्धि होगी। आम आदमी ट्रेनों से यात्रा करने को प्राथमिकता देगा। जिससे रेलवे की आय बढ़ेगी और विभागीय आवश्यकताओं की पूर्ति होगी।

रेल बजट में पहली बार राष्ट्रीय राजधानी को प्रदेशों से 18 ट्रेनों द्वारा सीधे जोड़ने का प्रयास किया गया है। इसमें किसी भी प्रदेश के साथ पक्षपात न करते हुए सभी प्रदेश को समाहित किया गया है। जिससे देश की राजधानी को आने वाले यात्रियों को सुविधा होगी। इस ट्रेनों की यह विशेषता कि कम समय में राजधानी पहुंचायेगी। सबसे महत्वपूर्ण है आज व्यक्ति के पास समय का आभाव है। कम समय में ही अपने सभी कार्य करना चाहता है। मैं रेल मंत्री जी को इस हेतु धन्यवाद देता हूं और उन्हें इस हेतु भी धन्यवाद ज्ञापित करता हूं कि उन्होंने आरक्षण की सुविधा में भी वृद्धि की है। अब यात्रियों को आरक्षण टिकट प्राप्त करने में और भी अधिक सुविधा होगी।

लगता है इतना सब कुछ करते समय भी वे वाराणसी जो भारत की सांस्कृतिक, धार्मिक व पूर्वांचल का सबसे महत्वपूर्ण शहर को भूल गये हैं। मेरा उनसे विनम्र अनुरोध है कि जब कभी भी रेल बजट बनाना प्रारंभ करें, उसमें वाराणसी की प्राथमिकता व महत्व को कभी भी न भूलें क्योंकि यह महत्वपूर्ण शहर बिहार से बिल्कुल सटा हुआ है और बिहार के रहने वाले लोगों के श्रद्धा व व्यवहार का केन्द्र है।

वाराणसी से बंगलौर के लिए कोई सीधी ट्रेन न होने के कारण व्यापारियों व यात्रियों को काफी परेशानी होती है। वाराणसी में एकमात्र स्टेशन व पौराणिक नाम काशी से जाना जाता है। अभी भी उपेक्षित है। यहां कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा नहीं है। यहां से होकर सर्वाधिक ट्रेनें, गुजरती तो जरूर है पर उनका ठहराव न होने के कारण यात्रियों के साथ ही व्यापारियों को भी अपने माल की बुकिंग के लिए दूर कैंट स्टेशन जाना पड़ता है जबकि यह स्टेशन शहर की प्रमुख मंडियों के बिल्कुल करीब है और घनी आबादी के लोगों के साथ ही व्यापारियों के लिए भी सुविधाजनक है। काशी स्टेशन पर समस्त ट्रेनों का ठहराव होना चाहिए। इस स्टेशन का विस्तार, विकास व यात्री सुविधाओं की वृद्धि आवश्यक है। संभवतः रेल मंत्री जी को ध्यान होगा कि मेरे नेतृत्व में काशी के नागरिकों व व्यापारियों का एक प्रतिनिधिमंडल आपसे मिला भी था। आपने आश्वस्त किया था लेकिन अभी तक कोई स्पष्ट रूपरेखा दृष्टिगोचर न होने से काशीवासियों में निराशा है।

आशा है, मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे। इसी के साथ अध्यक्ष जी मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूं।

[अनुवाद]

श्री रमेश चेन्नितला (मवेलीकारा) : अध्यक्ष महोदय, केरल के सभी संसद सदस्यों ने एक ज्ञापन पर हस्ताक्षर कर इस संसद के पिछले सत्र के दौरान माननीय रेल मंत्री को सौंपा था। हमने अपने राज्य से जुड़े 21 महत्वपूर्ण मुद्दों की सूची बनाई है। दलगत राजनीति से ऊपर उठकर हम सभी ने एक साथ उस ज्ञापन को सौंपा है। हमें बहुत खुशी है कि माननीय मंत्री ने केरल राज्य के विकास के संबंध में पर्याप्त कदम उठाए हैं।

हालांकि, केरल अभी इस समस्या का सामना कर रहा है कि हमारे पास इस समय दो डिवीजन हैं—त्रिवेन्द्रम और पलक्कड़ – हमारे यहां अपना कोई रेलवे जोन नहीं है। इसलिए, हमें कार्यक्रमों के क्रियान्वयन में रुकावटें आ रही हैं। इसलिए, मैं, माननीय मंत्री से केरल के लिए रेलवे जोन गठित करने का निवेदन करता हूं।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : एक एक मिनट में अब केवल सुझाव देना है। कृपया मेरी स्थिति को समझें।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

श्री रमेश चेन्नितला : महोदय, राज्य के समुचित विकास और कार्यक्रमों के उचित क्रियान्वयन के लिए एक पृथक रेलवे जोन बनाए जाने की जरूरत है।

कोट्टयम और एलेप्पी होते हुए कायमकुलम और एर्नाकुलम जाने वाली रेल लाइन के दोहरीकरण को पूरा करने हेतु प्रर्याप्त धनराशि आवंटित की जानी चाहिए। पूरी समस्या ऐसी है कि इस दोहरीकरण कार्यक्रम को पूरा करने के लिए समयबद्ध कार्यक्रम होना चाहिए। माननीय मंत्री ने दो माह पूर्व मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आधारशिला रखी थी लेकिन भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया पूरा नहीं हो पा रही है। हम राज्य सरकार के समक्ष इस मुद्दे को उठा रहे हैं। इसी समय रेल विभाग को इस मामले को राज्य सरकार के अधिकारियों के समक्ष रखना चाहिए ताकि पर्याप्त भूमि निर्धारित की जाए और परियोजना का क्रियान्वयन उचित ढंग से किया जाए।

एर्नाकुलम-त्रिवेन्द्रम लाइन के विद्युतीकरण का कार्य बहुत धीरे चल रहा है। इसमें तेजी लाइ जाए ताकि इस कार्य को जितना, जल्दी हो सके पूरा किया जा सके।

निर्धारित समय के भीतर "कोचिवेल्ली सेकंड कोलिंग टर्मल" के कार्य को पुरा करने के लिए अधिक धनराशि आवंटित की जानी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : सदस्य केवल सुझाव दे सकते हैं, नहीं तो, मैं कई सदस्यों के साथ न्याय करने की स्थिति में नहीं रहूंगा। केवल सुझाव देने की अनुमति है।

***श्री के.एच. मुनियप्पा** (कोलार) : अध्यक्ष महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र, कोलार के लोगों की भावनाओं का ख्याल रखते हुए कन्नड़ में बोलना चाहूंगा। मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश जी और श्री बसवनागौड़ा जी को बंगलोर और निजामुद्दीन के बीच नई ट्रेन शुरू करने के लिए धन्यवाद देता हूं। उन्होंने बंगलोर और मरीकुप्पम के बीच भी ट्रेन शुरू की है। मेरे राज्य कर्नाटक के लोग इस उदारतापूर्वक किए गए कार्य के लिए माननीय मंत्रियों के आभारी हैं। इस ट्रेन से पूरे कोलार जिले विशेषकर बी.जी.एम.एच.बी.ई.एम.एल. और अन्य उद्योगों के औद्योगिक कामगारों को मदद मिलेगी।

महोदय, येलाहंका और बंगारपेट के बीच आमान परिवर्तन के कार्य को शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए क्योंकि यह पिछले कई दशकों से लंबित है। मदनापल्ली को इस रेल लाइन से जोड़ा जाना चाहिए इससे कोलार से सटे तीन जिलों के लोगों को मदद मिलेगी। माननीय मंत्री बसवनागौड़ा पाटील ने इस संबंध में आश्वासन दिया है। इस कार्य को शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए। बंगारपेट होते हुए कोलार और बंगलोर के बीच एक और नई ट्रेन शुरू की जानी चाहिए। कर्नाटक एक्सप्रेस में कुपरगांव के मंत्रियों के लिए कम से कम 25 बर्थ आरक्षित होने चाहिए इससे उन्हें सिर्डी मंदिर जाने में मदद मिलेगी। और पूरे देश के तीर्थ यात्रियों एवं अन्य लोगों द्वारा इसकी मांग की जा रही है।

महोदय, अन्य मुद्दे जो मैं उठाना चाहता हूं, निम्नलिखित हैं :-

1. चिकबलापुर-कोलार के बीच आमान परिवर्तन का कार्य शीघ्र शुरू किया जाए।

2. केन्द्र सरकार ने कोट्टुर-हरिहर, बीदर-गुलबर्गा, तलगुप्पा-शिमोगा, चामराजनगर-मेट्टुपलयम आदि जैसी रेल परियोजनाओं को महत्व नहीं दिया है।

3. हासन-मंगलोर जैसी प्रमुख परियोजनाओं और बंगलोर-मैसुर लाइन के दोहरीकरण को महत्त्व नहीं दिया गया है।

4. अरीस्केरे-हासन, मैसुर-हासन, यशवंतपुर-सलेम, मैसुर-चामराजनगर, बंगलोर-हुबली-शिमोगा, शोलापुर-हुटगी-गड़ग, हास्पेट-गुंटाकल जैसे क्षेत्रों में रेलवे आमान परिवर्तन परियोजनाएं धीमी चल रही हैं।

5. व्हाइटफील्ड-बंगारपेट-कुप्पम, कॅगेरी-रामनगर, यशवंतपुर-टुम्कुर, बंगलोर-व्हाइटफिल्ड-कृष्णराजपुरम लाइनों के दोहरीकरण को उचित महत्त्व नहीं दिया गया है।

6. वित्तीय प्रबंधन के अभाव के कारण हुबली-अंकोला रेल लाइन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन की महत्त्वपूर्ण परियोजना को पूरा नहीं किया जा रहा है।

7. बगलकोट-कुडाली, हैदराबाद-रायचुर, निप्पनी-रामबाग, बैलाहोंगल-किट्टुर होते हुए धारवाड़-बेलगाम, बीजापुर-कठनी-शेडबल, भीगवान-गुलबर्गा का सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है लेकिन दुर्भाग्यवश इन परियोजनाओं का कार्य शुरू नहीं किया गया है।

*मूलत: कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिंदी रूपांतर।

उक्त सात परियोजनाओं को अत्यधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिए और उन्हें यथाशीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

महोदय, मैं अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखना चाहूंगा।

*महोदय, कर्नाटक में चल रही रेल परियोजनाओं को समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाना चाहिए।

महोदय, रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल (पाटन) : महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित केवल दो सुझाव दूंगा। गुजरात में 30 जिले हैं और सभी जिला मुख्यालय राज्य की राजधानी और राष्ट्रीय राजधानी से बड़ी लाइन से जुड़े हैं। पाटन ही एकमात्र जिला मुख्यालय है जो बड़ी लाइन से अहमदाबाद या दिल्ली या मुम्बई से नहीं जुड़ा है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जिन्होंने वर्ष 1998 में श्री एल.के. आडवाणी, श्री काशीराम राणा, श्री ए.के. पटेल और गुजरात के तत्कालीन मुख्यमंत्री की उपस्थिति में पाटन का दौरा किया था और घोषणा की थी कि पाटन और मेहसाणा के बीच के 50 कि.मी. रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाएगा। मुझे खेद है कि यह कार्य नहीं किया गया। मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करता हूं कि जब उन्होंने सार्वजनिक सभा में इसकी घोषणा की है, तो कृपया उन्हें इसे पूरा करना चाहिए। यह मात्र 50 से 60 करोड़ रुपए का ही प्रश्न है।

मेरा अन्य निवेदन राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन के बारे में है। राजधानी एक्सप्रेस अभी अहमदाबाद और दिल्ली के बीच चल रही है लेकिन सिद्धपुर में कोई ठहराव नहीं है। इसमें राजस्थान के तीन क्षेत्र शामिल हैं।

इसलिए महोदय, मैं सिद्धपुर में ठहराव तथा पाटन और मेहसाणा के बीच की लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का अनुरोध करता हूं। माननीय रेल मंत्री को ऐसा करना चाहिए।

श्री बिक्रम केशरी देव (कालाहांडी) : अध्यक्ष महोदय, मैं श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

सबसे पहले मैं यह अनुरोध करूंगा कि विजाग से निजामुद्दीन के बीच तीन दिन चलने वाली समता एक्सप्रेस को दैनिक किया जाए।

मैं रूप्रा रोड स्टेशन पर ठहराव के लिए और रामपुर-विजाग लाइन पर पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस के ठहराव का भी अनुरोध करूंगा।

सम्बलपुर डिवीजन के अंतर्गत रूप्रा रोड स्टेशन पर पैदल ऊपरि रेल पुल का निर्माण बहुत जरूरी है। मैं माननीय रेल मंत्री से लांजीगढ़ रोड-जुनागढ़ नई रेल परियोजना के लिए पर्याप्त धन उपलब्ध कराने के लिए पुनः अनुरोध करता हूं। मैं टिटलागढ़-केसींगा स्टेशन पर तेल नदी के ऊपर बनाए जा रहे नए पुल के लिए सड़क के प्रावधान हेतु भी अनुरोध करता हूं।

अंत में, मैं माननीय मंत्री से लांजीगढ़ रोड-टिटलागढ़ भाग के दोहरीकरण के लिए 110 करोड़ रुपए के आवंटन हेतु और मेरे चुनाव क्षेत्र में सभी स्टेशनों के आधुनिकीकरण के लिए जिसमें कुछ और करोड़ रुपए लगने का अनुमान है, के लिए धन्यवाद देता हूं। हम माननीय मंत्री का सदा आभारी रहेंगे।

मैंने मंत्री जी से अपने चुनाव क्षेत्र में आने वाले रेलवे स्टेशन के शुभारंभ कर उद्घाटन करने का निवेदन किया था, मुझे आशा है, उन्होंने आने के लिए समय भी दिया था लेकिन मुझे दुःख हुआ कि वह आने में असमर्थ थे।जब वह आते तो लोगों में बहुत अच्छा संदेश जाता। यह एक बहुत बड़ी घटना होती। मैंने उनसे अत्यधिक पिछड़े चुनाव क्षेत्रों में से एक कालाहांडी चुनाव क्षेत्र में आने का अनुरोध किया था।

अध्यक्ष महोदय : अपने अगले कार्यकाल के दौरान वह आपके क्षेत्र में जाएंगे।

श्री बिक्रम केशरी देव : महोदय, धन्यवाद, इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री के. मलयसामी (रामनाथपुरम) : अध्यक्ष महोदय, मैं दिलोजान से माननीय रेल मंत्री का उनके अच्छे ढ़ंग से काम करने और अपनी तमाम बाधाओं के बावजूद अच्छा अन्तरिम बजट प्रस्तुत करने का समर्थन करता हूं। मुझे तमिलनाडु के संबंध इसी सभा में बहुधा किए गए मेरे अनुरोध का स्मरण कराया गया है।

मैं सीधे अपनी बात पर आता हूं। यह बात बड़ी लाइन के आमान

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री के. मलयसामी]

परिवर्तन के संबंध में क्षेत्रीय असंतुलन से संबंधित है। जहां तमिलनाडु का संबंध है मैं बार-बार बताता रहा हूं कि तीस प्रतिशत रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदला गया है। उनका जो भी उत्तर हो, फिर भी सच्चाई यह है कि तमिलनाडु में तीस प्रतिशत रेल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया गया है जबकि अन्य सभी स्थानों में सत्तर प्रतिशत रेल लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन हो चुका है।

श्री ए.के. मूर्ति के रेल राज्य मंत्री बनने के बाद तमिलनाडु में कुछ काम हुआ है। मैं इससे इन्कार नहीं करता किन्तु वे चेन्नै और इसके आस-पास तक ही सीमित रहे हैं। तमिलनाडु का अर्थ चेन्नई और आस-पास का क्षेत्र नहीं हैं। इसका अर्थ इससे अधिक है।

तिरुचि से मनामादुरै और मदुरै से रामेश्वरम तक बड़ी लाइन के आमान परिवर्तन की परियोजना, जो बहुत आवश्यक है, को मंजूरी दी गई है। धनराशि का आवंटन कर दिया गया है। किन्तु दुर्भाग्य-वश कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है। इसलिए, उन्हें यह देखना चाहिए कि प्रभावी प्रबंधन हो। कुछ समय-सीमा निर्धारित की जानी चाहिए और उस समय-सीमा के भीतर कार्य पूरा किया जाना चाहिए। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इस दिशा में कदम उठाएंगे।

[हिन्दी]

श्री हरीभाऊ शंकर महाले (मालेगांव) : अध्यक्ष जी, मनमाड, मालेगांव, धूलिया, नरदाना और इंदौर रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है। ये सब रेलवे लाइन आदिम जाति इलाकों से जाती है, इसलिए इनकी मंजूरी होनी चाहिए। न्यायडोंगरी रेलवे स्टेशन के साथ मेधाग्राम को नंदगांव में स्टोपेज देना चाहिए। आज हर जगह मोबाइल हो गया है। रेलवे का प्रवास 24 घंटे होता है, रेल में मोबाइल चार्जिंग की सुविधा होनी बहुत जरूरी है। मनमाड स्टेशन का सुधार करना बहुत जरूरी है। मुंबई और नासिक में रेल लाइन शुरू करने के लिए मैं मंत्री जी और आपको धन्यवाद देता हूं।...*(व्यवधान)* परभनी में आपने खुद उद्घाटन किया था। मंत्री जी ने ज्यादा से ज्यादा यात्रा करने के लिए रेलवे सुविधा प्राप्त कराई, इसके लिए उन्हें मैं धन्यवाद देता हूं।

***श्री माणिकराव होडल्या गावित** (नन्दुरबार) : माननीय अध्यक्ष जी, रेल बजट 2004-2005 के लिए मैं निर्म्निलिखित सुझाव देना चाहता हूं।

सूरत भुसावल वेस्टर्न डब्ल्यू.आर. जो अभी सिंगल लाइन है, यह रेलवे लाइन गुजरात और महाराष्ट्र राज्य के आदिवासी इलाकों से गुजरती है। इस रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए मैं बहुत सालों से मांग कर रहा हूं। रेलवे प्रशासन भी मांग करता है लेकिन रेल मंत्रालय से यह मांग पूरी नहीं हुयी है। माननीय श्री नीतीश कुमार, रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि इस प्रस्ताव को मंजूरी प्रदान करें।

कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे अंतरिम रेल बजट पर रखी चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने गोरखपुर-आनंदनगर, गोंडा, गोरखपुर-आनंदनगर नौतनवा रेल लाइन का आमान परिवर्तन प्रारम्भ करा कर निश्चित तौर पर सराहनीय कार्य किया है। मैं उन्हें बधाई देना चाहता हूं कि उन्हें जो सीमित संसाधन उपलब्ध हुए, उन्होंने उसके अंतर्गत देश को बेहतर रेल सेवा प्रदान की, लेकिन भारत सरकार को जितना धन रेल को मुहैया करना चाहिए था उतना उपलब्ध नहीं कराया। उन्होंने जितनी सड़कों को जोड़ने के लिए धन दिया, अगर उसका आधा धन भी रेल को उपलब्ध कराया होता तो निश्चित तौर पर हम महंगाई की मार और विभीषिका से देश को बचा सकते थे।

महोदय, देश में अभी कई जनपद मुख्यालय ऐसे हैं जो रेल मार्ग से नहीं जुड़े हुए हैं। मेरे लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र का जनपद मुख्यालय महाराजगंज भी अभी तक रेल मार्ग से नहीं जुड़ा है। मैं मांग करता हूं कि आनंदनगर से महाराजगंज और महाराजगंज से सिसवा तक यदि आप नयी रेल लाइन का निर्माण करा दें तो महाराजगंज जनपद मुख्यालय भी रेल मार्ग से जुड़ जाएगा। इसी के साथ मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूं कि मैंने पिछले दिनों आपसे मिल कर महाराजगंज जनपद मुख्यालय में कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा प्रदान करने के संदर्भ में पत्र दिया था परन्तु अभी तक महाराजगंज जनपद मुख्यालय को कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की सुविधा प्राप्त नहीं हुई है। मैं चाहूंगा कि उसे भी यह सुविधा तत्काल प्रदान कराएं। आनंदनगर भी हमारा एक महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन है। वहां भी कम्प्यूट्रीकृत आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध करावें।...*(व्यवधान)* महाराजगंज हमारा न होकर प्रभुनाथ सिंह जी का हो गया है। महाराजगंज के लिए आपसे आग्रह है कि उसे कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध कराने का कष्ट करें।

...*(व्यवधान)*

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

***श्री विनय कुमार सोराके** (उदुपी) : महोदय, यद्यपि, अभी-अभी प्रस्तुत अंतरिम बजट में कोई मुद्दा आधारित प्रस्ताव नहीं है फिर भी मैं दक्षिण कन्नड़ क्षेत्र में रेलवे अवसंरचना के संबंध में केन्द्र की ओर से विकास संबंधी प्रयासों की कमी के बारे में कुछ महत्वपूर्ण बातें उठाना चाहता हूं।

माननीय रेल मंत्री ने मंगलौर-हासन बड़ी लाइन सम्पर्क मार्ग पर मंगलौर पुत्तूर के आंशिक रूप से तैयार लाइन का उद्घाटन करते समय 2004 के अन्त अथवा 2005 के शुरू तक सम्पूर्ण खण्ड को पूरा करने का स्पष्ट आश्वासन दिया है। इस खंड के आंशिक रूप से शुरू करने से सुविधाओं में कोई सुधार नहीं हुआ है जिसके लिए दस वर्ष पूर्व आमान परिवर्तन का कार्य शुरू किया गया था। मेरा अनुरोध है कि इस पूरी परियोजना के लिए बाद में प्रस्तुत किए जाने वाले नियमित रेलवे बजट में पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था की जाए।

माननीय रेल मंत्री ने यह भी आश्वासन दिया है कि मंगलौर (काकानाडी) जो इस समय दक्षिण रेलवे के पालक्कड़ मंडल में है, को अलग किया जाएगा और इसका विलय हुबली स्थित दक्षिण पश्चिम रेलवे मंडल के साथ किया जाएगा और मंगलौर (काकानाडी) में एक अलग डिवीजन बनाया जाएगा। यह स्थानीय लोगों और रेलवे कर्मचारियों की समस्याओं के निपटान के लिए दक्षिण पश्चिम रेलवे के साथ काकानाडी को जोड़ने के लिए इस क्षेत्र के लोगों और रेलवे कर्मचारियों की यह मांग काफी समय से लम्बित है जिन्हें रूटीन प्रशासनिक मामलों के लिए भी सुदूर पालक्कड़ डिवीजन मुख्यालय जाना पड़ता है।

मैंने पहले ही कोंकण रेलवे के करवार मंगालौर खंड पर कुंडापुरा स्टेशन के साथ प्रसिद्ध तीर्थस्थल कोलूर श्री मुराम्बिका को जोड़ने का मामला पहले ही उठाया है ताकि बड़ी मांगा में श्रद्धालुगण कुंडापुरा में कोलूर से पहले यात्रा बीच में रोके बिना सीधे मन्दिर परिसर तक पहुंच सकें। चूंकि इस मार्ग (जो लगभग बीस कि.मी. है) के स्थलाकृति संबंधी सरेखण की कोई समस्या नहीं है इसलिए ऐसे सम्पर्क मार्ग (लिंक) से होने वाले लाभों (वाणिज्यिक और सार्वजनिक उपयोग) की तुलना में सम्पर्क रेल मार्ग बिछाने हेतु परिव्यय कम से कम हो सकता है। मेरा केन्द्र से अनुरोध है कि तत्संबंधी आवश्यक बजटीय व्यवस्था कर शीघ्र सर्वेक्षण हेतु इस प्रस्ताव पर कारवाई की जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

इस खंड पर यात्री सुविधाएं इस प्रकार बढ़ाई जाएं : यातायात की भारी मात्रा को देखते हुए उडुपी और मालकी में अतिरिक्त पलेटफार्म शेल्टर बनाया जाए।

मंगलौर-हासन खंड पर पाडिल और अडयार पर सड़क चौराहों पर ऊपरि पुल और अधोगामी पुल बनाए जाए क्योंकि रेल प्राधिकारियों के पास यह मांग काफी लम्बे समय से लंबित है। मंगलौर नगर निगम और मंगलौर शहरी विकास प्राधिकरण ने पहले ही रेलवे द्वारा अनुमानित पाडिल और अडयार में ऊपरि पुल और अधोगामी पुल परियोजना में अन्तर्निहित खर्चे में हिस्सेदारी की व्यवस्था की है।

मेरा केन्द्र से उपर्युक्त प्रस्तावों के बारे में दक्षिण कन्नड़ क्षेत्र के लोगों की लम्बे समय से की जा रही मांगों पर ध्यान देने का अनुरोध है।

डा. नीतिश सेनगुप्ता (कोन्टई) : आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं अपनी बात बहुत संक्षेप में कहूंगा।

पहली बार भारत के रेलवे मानचित्र में मेरे निर्वाचन क्षेत्र को लाने के लिए मेरा और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों का आभार स्वीकार करें। इस तरह से इतिहास रचा गया है और माननीय मंत्री असाधरण रूप से सहायक रहे हैं। दूसरे, मैं रेलवे के कार्य के परिणामों से हुए सुधारों में महत्वपूर्ण वृद्धि की भी प्रशंसा करता हूं।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद और इसी प्रकार इन लाइनों पर कार्य जारी रखें।

[हिन्दी]

श्री मंजय लाल (समस्तीपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे अंतरिम रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मैं बिहार से आता हूं। वहां से सात रेल मंत्री हुए। हम स्वतंत्रता सेनानी शुरू से मांग करते हैं कि बिहार में सबसे पहले शहीद हुए—अमर शहीद खुदी राम बोस जिस स्टेशन पर पकड़े गए थे, उसका नामकरण इनके नाम पर हो। माननीय रेल मंत्री जी ने सब लोगों की अभिलाषा को पूरा किया और उस स्टेशन का नाम उनके नाम मे कर दिया, इसके लिए मैं इन्हें धन्यवाद देता हूं।

महोदय, डा. लोहिया जी का नाम बहुत से लोग लेते हैं। माननीय नीतीश कुमार जी ने लोहिया जी के नाम पर सप्त क्रांति ट्रेन चला कर उन्हें श्रद्धाजलि अर्पित की है। लोकनायक जयप्रकाश जी को सब

[श्री मंजय लाल]

लोग मानते हैं। परिवर्तन करने वाले लोकनायक जयप्रकाश जी थे, मगर लोहिया जी का सप्त क्रांति और लोकनायक जयप्रकाश जी के नाम पर संपूर्ण क्रांति चला कर इन्होंने लोगों की अभिलाषा को पूरा किया। मैं स्वतंत्रता सेनानी हूं और भी लाखों लोग स्वतंत्रता सेनानी हुए हैं। ...(व्यवधान) स्वतंत्रता सेनानी एक्सप्रैस चला कर इन्होंने उन्हें सच्ची श्रद्धांजलि अर्पित की है।

मैं कहना चाहता हूं कि हम बराबर समस्तीपुर में मांग करते थे, जब मंत्री जाते थे, लेकिन समस्तीपुर से सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस चलाकर उन्होंने सब की अभिलाषा को पूरा किया है। इन्होंने समस्तीपुर में डीजल शेड बनाकर और पुराने रेल के कारखाने को चलाकर अच्छा काम किया है। धन्यवाद।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप बाकी सब पेपर्स मंत्री जी को दे देना।

श्री लाल बिहारी तिवारी (पूर्वी दिल्ली) : अध्यक्ष महोदय, आपने अन्तरिम रेल बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अभी 5.30 बज गये हैं, मुझे मंत्री जी को पुकारना पड़ेगा, नहीं तो उनका उत्तर पूरा नहीं हो पाएगा।

श्री लाल बिहारी तिवारी : 30 जनवरी को जब सदन के अन्दर रेल बजट माननीय नीतीश कुमार जी पेश कर रहे थे तो उस समय 18 सम्पर्क क्रान्ति ट्रेन, जो सभी राज्यों को चलाई गईं। सारे सदन ने इसकी प्रशंसा की है। नीतीश कुमार जी ने इस रेल बजट में प्रशंसनीय कार्य कर पूरे देश की आम जनता का, गरीबों का भला किया है। मैं यह कहना चाहता हूं कि मोबाइल पर आरक्षित टिकट की सुविधा देना एक बहुत क्रान्तिकारी कदम माननीय नीतीश जी ने उठाया है।

मैं बधाई देना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में आनन्द विहार में अभी एक मेगा टर्मिनल की स्थापना करके हमारी बहुत पुरानी मांग को इन्होंने पूरा किया है। आज मैंने अखबार में पढ़ा कि हमारे यहां जो पुराना लोहे का पुल 1857 में अंग्रेजों ने बनाया था, जब यमुना नदी के अन्दर बाढ़ आती थी तो यहां के बुजुर्ग लोग कहते थे कि इस पुल को कहीं नुकसान न हो जाये। हमारे रेल मंत्री ने उसकी चिन्ता की और आज के समाचार-पत्रों में मैंने पढ़ा कि लगभग 166 करोड़ रुपये की लागत से उस पुल का निर्माण होगा, यह निर्माण भी शीघ्र किया जाये। इस बात के लिए मैं आपको बधाई देता हूं और निवेदन करता हूं कि इसकी शुरूआत शीघ्र कर दी जाये।

श्री सालखन मुर्मू (मयूरभंज) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री के समक्ष निम्नलिखित कुछ प्रस्ताव विशेष ध्यान देने हेतु आग्रह करना चाहूंगा। मयूरभंज जिले में रुपसा बांगरीपोसी छोटी रेलवे लाइन को अविलम्ब ब्रोडगेज में तब्दील करने का काम पूर्ण किया जाये। अभी तक यह काम ठीक ढंग से नहीं हो पाया है। साथ ही बुडामारा एक रेलवे स्टेशन है, वहां से चाकुलिया रेलवे स्टेशन को यदि जोड़ा जायेगा तो टाटानगर से भुवनेश्वर की दूरी बहुत कम हो जायेगी। इस काम को करने के लिए सुवर्ण रेखा नदी पर एक पुल बनाने को आवश्यकता होगी, जो सम्भव है। इससे टाटानगर और भुवनेश्वर की दूरी कम होगी। दूसरे टाटानगर चाइवासा होकर एक रेलवे लाइन का विस्तार करना है।

*अध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री के समक्ष निम्नलिखित मांगों पर विशेष ध्यान देने हेतु आग्रह करना चाहता हूं।

मयूरभंज जिला, उड़ीसा के रुपसा बांगरीपोशी छोटी रेल लाइन को अविलम्ब ब्राडगेज में तब्दील करने का काम पूरा किया जाये। साथ ही बुडामारा रेलवे स्टेशन से चाकुलिया रेलवे स्टेशन में इसे मिला दिया जाये। बीच में स्वर्ण रेखा नदी पर एक बड़ी पुल का निर्माण कर इस कार्य को पूरा किया जा सकता है। इससे टाटानगर और भुवनेश्वर की दूरी बहुत कम हो जायेगी तथा खड़गपुर जाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

टाटानगर-चाईबासा-बार्डबिल होकर रेल लाइन को आगे बढ़ाकर क्योंझर जिला, उड़ीसा होकर रेलवे लाइन का विस्तार होने से सिंहभूम, क्योंझर आदि के लौह खनिजों का दोहन खूब हो सकता है तथा कठिन आदिवासी क्षेत्रों को रेलवे सुविधा मिल सकेगी।

टाटानगर से रांची के बीच एक सीधी रेल लाइन की व्यवस्था होनी चाहिए। इससे दो बड़ी नगरों की दूरी घटेगी. और झारखंड में औद्योगिक विकास को बल मिलेगा। अभी टाटानगर से रांची के लिये जो रूट विद्यमान है, उससे काफी समय लगता है और दूरी भी ज्यादा है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

झारखंड की दूसरी राजधानी दुमका है। इसे रेल लाइनों से जोड़ने का काम शीघ्र से शीघ्र होना चाहिए। चूंकि यह क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है।

रेलवे स्टेशन की साफ सफाई पर और ध्यान देने की आवश्यकता है। रेलवे अफसरों और रेलवे ठेकेदारों के बीच लेनदेन के संबंधों पर नजर रखने की जरूरत है ताकि भ्रष्टाचार के गर्त में रेलवे की गुणवत्ता में कमी न आये।

टाटानगर बदामपहाड़ रेल खंड का विकास होना चाहिये। चूंकि अभी भी इस खंड में लौह खनिज बहुत है। जिसकी जरूरत लौह उद्योग में है। अभी लोहे के उत्पादन में लौह खनिज की कमी का अनुभव हो रहा है। अत: इस खंड की अवेहलना न की जाये।

***श्रीमती रेनु कुमारी** (खगड़िया) : माननीय अध्यक्ष् महोदय, भारत के इतिहास में आजादी के बाद माननीय रेल मंत्री ने जो कार्य किया है, वह रेलवे के इतिहास में स्वर्णाक्षरों में लिखा जायेगा। वे बधाई के पात्र हैं।

क्षेत्र की जनता की मांग है कि महेशखूंट स्टेशन पर इंटरसिटी एक्सप्रेस का ठहराव किया जाये, जो कटिहार से पटना जाती है। जनहित में यह बहुत ही आवश्यक है।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका) : अध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र के अन्दर गेज परिवर्तन के लिए उन्होंने जो आश्वासन दिया, वह पूरा किया।

लेकिन सुरनगर से भावनगर के बीच जो गुड्स ट्रेन चल रही है, उस गुड्स ट्रेन की जगह पर पैसेंजर ट्रेन चलाने के लिए मेरी माननीय मंत्री जी से विनती है। एक वीरमगाम से लेकर बहुतयादी तक जो ब्रोडगेज का काम चल रहा है, वह शीघ्र ही पूरा किया जाये।

इतनी ही मेरी प्रार्थना है।

श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

नीतीश कुमार जी ने जो अन्तरिम रेल बजट पेश किया है, मैं इसके लिए उनको बहुत धन्यवाद देता हूं और इस बात की भी बधाई देता हूं कि पिछले जितने भी रेल बजट इन्होंने प्रस्तुत किये हैं, निश्चित रूप से इन्होंने काफी सराहनीय कार्य किया है। मैं सिर्फ एक मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। हमारे यहां नीतीश कुमार जी से मैंने पिछले दिनों निवेदन किया था, उसके बाद बड़ीसादड़ी से नीमच रेलवे लाइन का सर्वे कार्य पूर्ण हो चुका है, वह पूरा आदिवासी क्षेत्र है। मेरा आपसे निवेदन है कि उसके लिए अभी आप बजट स्वीकृत करायें। चित्तौड़ से निम्बाहेड़ा के बीच ओवरब्रिज की बहुत बड़ी समस्या है। चित्तौड़, उदयपुर से अजमेर में ब्रोजगेज की जो समस्या है, उसका कार्य बहुत धीरे चल रहा है। मेरी नीतीश कुमार जी से मांग है कि उसका तीव्र गति से कार्य कराया जाये ताकि ब्रोडगेज की समस्या का समाधान हो सके।

*अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से निम्न समस्याओं को रेल मंत्री जी के समक्ष रखना चाहता हूं। बड़ीसादड़ी नीमच रेल लाइन का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है, शीघ्र स्वीकृत कराया जाये। चित्तौड़गढ़ व निम्बाहेडा में ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये। उदयपुर अजमेर व नीमच, रतलाम ब्राडगेज जल्द पूरा करवाना। नीमच, प्रतापगढ़, बासवाड़ा व दाहोड रेल लाइन बनवाना।

[अनुवाद]

श्री पी.एच. पांडियन (तिरूनेलवेली) : महोदय, मैं इस वाद-विवाद के अन्त में सम्मिलित होने पर प्रसन्न हूं। मुझे माननीय मंत्री से चार अनुरोध करने हैं। मंत्री जी ने तूतीकोरिन में सड़क ऊपरि-पुल के लिए आधारशिला रखी थी। इसे चुनाव से पूर्व पूरा करा दें।

मैंने मंत्री जी से तूतीकोरिन रेलवे स्टेशन और तिरूनेलवेली रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशनों के रूप में विकसित करने की मांग की है। यद्यपि यह घोषणा की गई थी फिर भी यह पूरा नहीं हुआ है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र के विलाथियाकुलम, ओट्टापीदरम, वी ओ सी जिलों–जहां रेल लाइन नहीं है, तक रेलवे लाइन का निरीक्षण किया गया था। इन क्षेत्रों का सर्वेक्षण किया गया। मंत्री जी निरीक्षण कार्य में तेजी लाएं और इसके लिए धनराशि आवंटित करें। यद्यपि धनराशि आवंटित नहीं की गई है फिर भी धनराशि बाद में आवंटित कर सकते हैं। धन्यवाद।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपको बहुत लोगों ने यहां बधाई दी है, मैं भी इस चेयर से आपको बधाई देना चाहता हूं। मैं आपको बधाई इसलिए भी दे रहा हूं कि मुम्बई में एक रेलवे स्टेशन पर सबवे बनाने की जरूरत थी। वहां बड़ी डिफिकलटीज थी, क्योंकि 50 साल से वह काम नहीं हो रहा था। मैंने आपसे रिक्वैस्ट की तो आपने मान लिया। इसलिए मैं आपको बधाई देता हूं। वह सबवे मेरी कांस्टीटूएंसी में था। मेरा एक प्रश्न और है कि ये सब काम करने के लिए आप पैसा कहां से लाये?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : उसे इसी सदन से लिया।

[अनुवाद]

***श्री संतोष मोहन देव** (सिल्चर) : अध्यक्ष महोदय, मैं लमदुंग से सिल्चर तक बड़ी लाइन के निर्माण के बारे में रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। धनराशि की कमी के कारण प्रगति बहुत धीमी है। यह रेल लाइन हमारी जीवनरेखा है। मेरी मांग है कि इसे राष्ट्रीय परियोजना माना जाए और इसे तत्काल पूरा किया जाना चाहिए।

***श्री बीर सिंह महतो** (पुरूलिया) : रेलवे अनुपूरक मांग की चर्चाओं पर निम्नलिखित बातें रखता हूं।

मैंने झारग्राम से पुरूलिया तक रेल लाइन के निर्माण हेतु इस सभा में इस मांग को अनेक बार उठाया है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि झारग्राम से पुरूलिया तक नई रेल लाइन की मंजूरी दी जाए।

[हिन्दी]

***श्री पुष्प जैन** (पाली) : मान्यवर, मैं आपका ध्यान निम्न बिंदुओं पर आकर्षित करना चाहता हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र पाली, राजस्थान है। पिछले 4 सालों में मेरे क्षेत्र को आपके विशेष सहयोग के कारण 11 नयी सवारी गाड़ियों की सुविधा प्राप्त हो रही है। मेरे जिले क्षेत्र के लाखों निवासी भारतवर्ष के कोने-कोने में बसे हुये हैं, परन्तु उक्त निवासियों का क्षेत्र से जिन्दा सम्पर्क व्यापारिक व सामाजिक कार्यों के कारण प्रतिदिन हजारों नागरिकों का आना-जाना रहता है। सवारी गाड़ियों का उचित ठहराव नहीं होने के कारण नागरिकों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

सवारी गाड़ियों के ठहराव को लेकर कई आंदोलन, धरने, अनशन व प्रदर्शन प्रतिदिन होते रहते हैं। जनता में भारी रोष भी है। इस संबंध में कई ज्ञापन रेल मंत्रालय को दिये जा चुके हैं। जनता के आक्रोश का सीधा नुकसान मुझे व सत्तापक्ष को भी हो रहा है।

अत: मेरा विनम्र अनुरोध है कि निम्न सवारी गाड़ियों का ठहराव तुरंत प्रभाव से सुनिश्चित करने का आदेश फरमावें।

1. बंगलौर-अजमेर एक्सप्रेस रेल का ठहराव सोजत रोड पर।
2. जम्मूतवी से अहमदाबाद एक्सप्रेस रेल का ठहराव रानी स्टेशन व जवाई बांध व सामेसर रेलवे स्टेशन पर।
3. त्रिवेन्द्रम-जोधपुर एक्सप्रेस का पाली (जिला मुख्यालय) रेलवे स्टेशन पर ठहराव।

***श्री ब्रजमोहन राम** (पलामू) : माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने जो अंतरिम बजट प्रस्तुत किया है उसका पुरजोर समर्थन करते हुए कहना है कि मंत्री जी ने बहुत सारी घोषणायें की हैं, जो देश तथा जनता के हित में अति लाभदायक साबित होगा। मैं आशा करता हूं कि अंतरिम रेल बजट से देश में एक नयी विकास की गति रेल के मामले में आयेगी। कुछ समस्यायें मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू लोक सभा से जुड़ी हुयी हैं, जिसे मैं सलाह देता हूं और मांग करता हूं कि अविलम्ब इन समस्याओं को पूरा करने की कृपा करें, जिससे पलामू और गढ़वा जैसे पिछड़े क्षेत्र की जनता को लाभ मिलेगा।

रांची से बनारस तक एक नयी ट्रेन चलायी जाये जो हुसैनाबाद होते हुए डेहरी ओन सोन होकर बनारस तक जाये।

टोरी लोहरदगा रेलवे लाइन जो छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तन करना है और टोरी तक विस्तार करना है, का कार्य धीमी गति से चल रहा है, उसमें तेजी से कार्य कराये जाने की आवश्यकता है।

राजधानी एक्सप्रेस, जो नयी दिल्ली से रांची तक चलती है, उसे बढ़ाकर दो दिन से तीन दिन चलाने की आवश्यकता है तथा तीन दिन

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

भया बड़काखाना डाल्टनगंज गढ़वा होकर चलाने की पुरजोर मांग करता हूं।

माननीय मंत्री जी के द्वारा अभी-अभी नयी दिल्ली झारखंड सम्पर्क क्रांति जो चलाने की घोषणा की गयी है, उसे बढ़काखाना डाल्टनगंज गढ़वा होकर चलाया जाये, जिससे इस क्षेत्र के लोगों को एक अच्छी ट्रेन की सुविधा मिल सके।

टोरी स्टेशन में फुट ओवरब्रिज का विस्तार अति आवश्यक है। कई बार दुर्घटना के शिकार यात्री हुए हैं। सुरक्षा की दृष्टि से यह कार्य अत्यंत आवश्यक है।

टोरी रेलवे स्टेशन के पास ओवरब्रिज बनाने की आवश्यकता है। चूंकि रेलवे फाटक के बंद हो जाने से विद्यालय जाने वाले बच्चों तथा बीमार लोगों को ले जाने में काफी कठिनायी होती है। यह मांग जनता के द्वारा लगातार की जा रही है, परन्तु अभी तक इस मांग को पूरा नहीं किया जा सका है। मैं पुरजोर मांग करता हूं कि इस ओवरब्रिज के बनने से उग्रवाद प्रभावित क्षेत्र में स्थानीय जनता को काफी लाभ मिलेगा।

टोरी रेलवे स्टेशन में रिटायरिंग रूम नहीं होने से यात्रियों को काफी परेशानी होती है तथा बिजली का प्रबंध नहीं होने के कारण लूटपाट की वारदातें ज्यादा होती हैं तथा कैंटीन और बुक स्टाल तथा एस.टी.डी./आई.एस.डी. बूथ नहीं होने से जनता को काफी परेशानी हो रही है।

पलामू जिलान्तर्गत हुसैनाबाद अनुमण्डल के हैदरनगर रेलवे स्टेशन में प्लेटफार्म को ऊंचा करने की आवश्यकता है। प्लेटफार्म नीचे होने के कारण दुर्घटना की संभावना बनी रहती है तथा कई बार दुर्घटना की शिकायत भी मिली है।

झारखण्ड स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस का ठहराव कई जगहों पर नहीं होने से जनता को इसका लाभ नहीं मिल पा रहा है इसलिए ठहराव करने की आवश्यकता है।

इन सभी गाड़ियों में डालटनगंज और गढ़वा से आरक्षण का कोटा बढ़ाये जाने की आवश्यकता है। कोटा बहुत कम होने के कारण यात्रियों को परेशानी हो रही है।

चिरिमीरी रेलवे लाइन, जो विश्रामपुर होकर मुम्बई तक जाती है उसे पूरा कराया जाये।

अत: मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री मेरे संसदीय क्षेत्र पलामू और गढ़वा की जनता की भावनाओं की कद्र करते हुए उपरोक्त मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए अविलम्ब पूरा करने की कृपा करेंगे।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : अध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले उन सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं जिन्होंने आज अंतरिम रेल बजट और वर्ष 2003-2004 के लिए अनुपूरक मांगों का जो प्रस्ताव रखा, उस पर और वर्ष 2001-2002 में कुछ एक्सेस डिमांड्स फार ग्रांट्स थीं, उसकी चर्चा में भाग लिया। इसके लिए मैं सभी माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं।

इस चर्चा में लगभग 34 माननीय सदस्यों ने अपने भाषण दिये और कतिपय माननीय सदस्यों ने अपने लिखित वक्तव्य सभा पटल पर रखे। अगर दोनों को मिला देंगे तो 50 के आसपास माननीय सदस्यों ने इस चर्चा में हिस्सा लिया। मैं आपके प्रति भी आभार व्यक्त करता हूं कि आपने भी मुझे धन्यवाद दिया।

मैं दो-तीन बातों का उल्लेख करना चाहूंगा। जब इस अंतरिम बजट पर चर्चा हुई तो कुछ माननीय सदस्यों ने रेलवे की आर्थिक स्थिति के बारे में कुछ बातें कहीं। एक गलतफहमी जैसी पैदा हुई मानो हमारी आमदनी घट गयी है। मैंने अपने अंतरिम बजट भाषण में इस बात का उल्लेख किया कि इस साल प्राप्तियों का रूझान बजट की आशा के अनुरूप नहीं रहा मतलब संशोधित अनुमान 890 करोड़ रुपये कम है। हमने जो बजट ऐस्टीमेट वर्ष 2003-2004 में किया था, उसके हिसाब से 890 करोड़ रुपये कम हुए लेकिन साथ ही साथ उसके अगले पैराग्राफ में हमने बताया था कि खर्चे में भी काफी कमी आयी है। कुल मिलाकर 1,490 करोड़ रुपये की कमी सिर्फ साधारण संचालन व्यय की मद में हुआ। अगर आमदनी में हमारे ऐस्टीमेट के मुताबिक कुछ कम हुई है तो खर्चे में हमारे ऐस्टीमेट के हिसाब से कम खर्च हुआ है। दोनों को मिला दें तो हमारी आर्थिक स्थिति सुधरी है।

हमने जो अनुमान लगाया था, जो सोचा था कि हमारा आपरेटिंग रेशियो 94.1 होगा, वह और इम्प्रूव करके 92.6 हो गया है। आपरेटिंग रेशियो का मतलब है कि 100 रुपये की कमाई करने के लिए हम कितना खर्च करते हैं। हमने बजट अनुमान में सोचा था कि 100 रुपये की कमाई करने के लिए हम 94 रुपये 10 पैसे का व्यय करेंगे। जब हमने पूरी स्थिति को रिवाइज्ड किया तो हम पाते हैं कि 100 रुपये की कमाई के लिए हमें 92 रुपये 60 पैसे ही खर्च करना पड़ेगा

[श्री नीतीश कुमार]

यानी आर्थिक स्थिति में सुधार आया है। जिसे इस संदर्भ से हटकर देखा गया है। कई जगहों पर हमने देखा है कि इसके बारे में मीडिया ने कमेंट्स किए हैं कि इसमें कमी आयी है, तो यह कमी नहीं है। उसके कई कारण हैं।

एक-दो माननीय सदस्यों ने इस बात का उल्लेख किया कि प्रति मिलियन टन आमदनी में कमी हुई है। यह बात सही है। हमने जो 540 मिलियन टन की ढुलाई का लक्ष्य रखा था, उसको हम रिवाइज्ड कर रहे हैं। दिसम्बर तक की जो परिस्थिति है उसे देखते हुए हम न सिर्फ इस वित्तीय वर्ष में 540 मिलियन टन की ढुलाई के लक्ष्य को प्राप्त कर लेंगे बल्कि हम उससे बढ़कर 550 मिलियन टन की ढुलाई के लक्ष्य को प्राप्त करेंगे यानी हम ज्यादा फ्रेट ट्रैफिक हैंडल करने वाले हैं, ऐसा अनुमान है। यह हमारी सुधरी हुई आर्थिक स्थिति का द्योतक है। लेकिन जो प्रति मिलिटन टन आमदनी होती है और जिसका हमने अनुमान लगाया था, उससे थोड़ा कम हुआ है। उसके कई कारण हो सकते हैं। उसमें से एक कारण यह है कि लीड घटता है। हमने सोचा कि एवरेज जो लीउ होगा, उतना लीड नहीं हो कर उससे थोड़ा कम हुआ। जो मिक्स ऑफ कमोडिटीज होता है, उसमें थोड़ा फेरबदल आया। मान लीजिए पेट्रोलियम प्रोडेक्ट्स का जितना हमने सोचा था, उतनी ढुलाई न होकर उससे कम हुआ और फूडग्रेन्स का कुछ ज्यादा हुआ। इस प्रकार कुल मिलाकर जो मिक्स होता है, उसके हिसाब से थोड़े लीड के चलते यह कई कारणों से हुआ जिस पर रेलवे का नियंत्रण नहीं है। उन कारणों के प्रति मिलियन टन जो अर्निंग होनी चाहिए, उसमें थोड़ा कम हुआ है।

जिसके चलते बजट अनुमानों की तुलना में हमें कम आमदनी होगी लेकिन बजट अनुमानों की तुलना में हमारा जो खर्च था, उसमें भी लगभग डेढ़ हजार करोड़ रुपये की कमी आ रही है। कुल मिलाकर जब हम आर्थिक स्थिति की परफार्मैंस की समीक्षा करते हैं तो पाते हैं कि साल के अंत में हमारी स्थिति और बेहतर होगी जिसका हमने आपरेटिंग रेशियो के माध्यम से उल्लेख किया। इसलिए यह बात हट जानी चाहिए।

श्री रामदेव आचार्य चले गए। उन्होंने भी इस बात का उल्लेख किया था। इस प्रकार चाहे फ्रेट लोडिंग का मामला हो या पैसेंजर अर्निंग का मामला हो, दोनों में हम सुधार की ओर हैं। इस प्रकार रेलवे की माली हालत, आर्थिक हालत बेहतरी की ओर है। इसी का परिणाम है कि हमारे पास जो आंतरिक संसाधन हैं, उनमें वृद्धि हुई है और जो हमारे आंतरिक संसाधनों में वृद्धि हुई है, उनको हम अपने रिजर्व फंड में डाल रहे हैं। उस पैसे को डैवलपमैंट फंड में डाल रहे हैं और दूसरी तरफ हम ज्यादा डैप्रीसिएशन रिजर्व फंड में दे रहे हैं। इसके अलावा सेफ्टी के लिए दो फंड हैं। चालू वर्ष में जो भी रिनुअल के लिए तैयार होता है, उसको हम डीआरएफ के माध्यम से करते हैं और हमारी जो पुरानी गत आयु परिसम्पत्तियां हैं, साल दर साल जिनका ऐसैट रिनुअल होना चाहिए था, नहीं हुआ, उसके चलते रेलवे सेफ्टी फंड क्रिएट करना पड़ा, 1 अक्टूबर, 2001 से वह चालू हुआ। स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड में दो कम्पोनैंट हैं—एक, भारत सरकार अतिरिक्त बजटीय सहायता के तौर पर ग्रांट देती है और दूसरा, हम यात्रियों पर सेफ्टी सरचार्ज लगाते हैं। इन दोनों से आना है और छः साल में 17 हजार करोड़ रुपये की राशि खर्च की जाएगी। कई जगह हम यह भी कमैंट सुनते हैं कि 17 हजार करोड़ रुपये दे दिए गए, उनका क्या हुआ यानी 17 हजार करोड़ रुपये एक मुश्त नहीं दिए गए बल्कि फंड को ऐप्रूव किया गया और हर साल उसमें ऐलोकेशन होता है। हमें जनरल एक्सचैकर से पैसा मिलता है, सेफ्टी सरचार्ज से भी आता है और दोनों को मिलाकर हम हर साल के लिए एक लक्ष्य रखते हैं। उसमें हमने देखा है कि जो हम सोचते हैं कि सेफ्टी सरचार्ज से पैसा आएगा, वह नहीं आ पाता तो उसे हम अपने आंतरिक स्रोतों से कम्पैनसेट करते हैं। इस प्रकार जो हमारी ज्यादा कमाई हुई, उसका एक हिस्सा हमने अपने स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड में भी जमा किया। हमने इसके बारे में अपने अंतरिम बजट भाषण में उल्लेख किया कि स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड में जो लक्ष्य था, उसके अनुसार हम खर्च कर रहे हैं। पहले साल ही छः माह के लिए स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड ऑपरेशनलाइज हुआ था। 1 अक्टूबर, 2001 से उसका काम शुरू हुआ था। यह अनुमान लगाया गया था कि 1,400 करोड़ रुपये इसमें खर्च किए जाएंगे, 1,000 करोड़ रुपया भारत सरकार से मिलेगा, जनरल एक्सचैकर से मिलेगा, 400 करोड़ रुपया सेफ्टी सरचार्ज से आएगा। एक हजार करोड़ रुपया तो भारत सरकार से मिला लेकिन सेफ्टी सरचार्ज से उतना पैसा नहीं आया। 400 करोड़ रुपये की जगह 305 करोड़ रुपया आया। उसमें 95 करोड़ रुपये की जो कमी थी, उसे भी हमने अपने आंतरिक संसाधनों से जुटाकर दिया, ऊपर से 34 करोड़ रुपये और ज्यादा खर्च किए। 1,400 करोड़ रुपये की जगह हमने 1,434 करोड़ रुपये का व्यय किया। उसी प्रकार अगले साल 2,210 करोड़ रुपये का लक्ष्य था। उसकी तुलना में हम उससे कहीं ज्यादा खर्च करने में कामयाब हुए, 2,486 करोड़ रुपये खर्च करने में कामयाब हुए। इस प्रकार उसके अगले साल की प्रोग्रैस है। स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड के माध्यम से जो राशि दी जाती है, हम उससे

भी अधिक खर्च कर रहे हैं। दूसरी तरफ उसका जो फिजिकल लक्ष्य है, हम उसे प्राप्त कर रहे हैं। छः साल के अंदर 16,500 किलोमीटर पुरानी पटरियों को बदलना है। अभी तीसरा साल चल रहा है यानी ढाई साल भी पूरे नहीं हुए क्योंकि पहला साल तो छः माह का ही था। उसमें ही 16,500 किलोमीटर में से 8,500 किलोमीटर पुरानी पटरियों को हम बदल डालेंगे। 2,700 पुलों की जगह नए पुलों का निर्माण करना या उनको मजबूत करना है। इस साल के आखिर तक 1350 पुलों का पुनर्निर्माण हम कर देंगे। इस प्रकार जो फिजिकल टारगैट है, उसे भी हम प्राप्त कर रहे हैं और जो हमारा फाईनैंशियल टारगैट है, उसे हम ऐक्सीड कर रहे हैं। यह स्पैशल रेलवे सेफ्टी फंड के मामले में ऐचीवमैंट है। लेकिन आम तौर पर देखा जाता है कि बाहर तरह तरह की भ्रान्ति हो जाती है कि 17 हजार करोड़ रुपया दिया गया, उसे ठीक से खर्च नहीं कर रहे हैं, दूसरी जगह खर्च कर देते हैं। जिसकी जो मर्जी हो, वह अंदाज लगा लेता है। कभी-कभी तो मेरी यह भी आलोचना हुई कि स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड के पैसे को हम जोन के निर्माण में लगा रहे हैं जो कि निहायत गलत बात है। स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड से जो काम होने हैं, उनको चिन्हित करके उसकी अलग सूची तैयार हुई, उसकी ग्रीन बुक तैयार हुई और वह ग्रीन बुक सदन के पटल पर रखी गई। उसकी एक पाई भी डाइवर्ट नहीं की जा सकती, यह सदन में दिया गया वचन है और सदन के सामने पूरी लिस्ट रखी है कि कौन सा काम हो रहा है? उसमें अगर किसी चीज को जोड़ना है, नये कामों को जोड़ना है तो उसके बारे में भी सदन को सूचित किया जाएगा। सवाल ही पैदा नहीं होता कि उसके पैसे को किसी दूसरे काम में लगाया जाए। लेकिन तरह-तरह की चर्चा हो जाती है।

जहां तक आर्थिक निष्पादन का सवाल है, योजना का सवाल है, कोई माननीय सदस्य बोल रहे थे कि इस बार की योजना सन् 2004-2005 की योजना पिछले साल से कम है। 2003-2004 की योजना का परिव्यय 12918 करोड़ रुपये का रखा गया था। उसको रिवाइज करके 1000 करोड़ रुपये से बढ़ाया जा रहा है। वह 13918 करोड़ रुपये अब 2003-2004 का योजना परिव्यय होगा। आपने कहा, पैसा कहां से लाते हैं? यह जो 1000 करोड़ रुपये योजना परिव्यय बढ़ रहा है, इसमें से 500 करोड़ रुपया हमें नेशनल प्रोजेक्ट के लिए मिला। 300 करोड़ रुपया और ज्यादा जो हम काम करते चले जा रहे हैं लक्ष्य को पूरा करने के लिए और जो पैसे की जरूरत है, हमें अतिरिक्त सहायता मिली और 200 करोड़ रुपये हमने आन्तरिक संसाधन से जुटाया। जहां एक तरफ हमें जनरल एक्सचेकर से मदद मिली, वहीं दूसरी तरफ हमने आन्तरिक संसाधन से और अतिरिक्त धन को जुटाया जिसके चलते प्लान साइज 1000 करोड़ रुपये से बढ़ा दिया गया रिवाइज में। अब 2004-2005 में अभी 13425 करोड़ रुपये का रखा गया। इसमें हमें अभी जो ऊधमपुर श्रीनगर का नेशनल प्रोजेक्ट है, उसका एलोकेशन नहीं मिला। इसलिए यह 13425 करोड़ रुपये का है, जब वह एलोकेशन मिल जाएगा तो 2004-2005 का भी प्लान साइज कहीं और बड़ा हो जाएगा। इस प्रकार से चाहे योजना का प्रश्न हो, आर्थिक निष्पादन का प्रश्न हो, दोनों में रेलवे की स्थिति पहले की तुलना में बेहतर हुई है। हम प्रगति की राह पर चल रहे हैं।

अब जहां तक सेफ्टी का सवाल है, उसका हमने जिक्र किया। यहीं नहीं, सेफ्टी के लिए डैप्रीसिएशन रिजर्व फंड में अब तो और रिजर्व हम लोगों ने क्रिएट किया। कई लोग कहते हैं कि सारा रिजर्व खत्म होता चला जा रहा है। डैप्रीसिएशन रिजर्व फंड जो हर साल की जरूरतों को पूरा करने के लिए है, रिन्यूअल की जरूरतों को पूरा करने के निए है, रिप्लेसमेंट की जरूरतों को पूरा करने के लिए है, उसमें और धन हम देते जा रहे हैं। उससे हमारा कोई काम रुकता नहीं है बल्कि रिन्यूअल के सारे काम हो रहे हैं और वे मुख्यत: सेफ्टी से संबंधित हैं। इसलिए सेफ्टी के मद में ज्यादा से ज्यादा पैसा हम खर्च कर रहे हैं और सेफ्टी लिए कौरपोरेट सेफ्टी प्लान साल का हमने बनाया है। हमने उसका भी उल्लेख किया है। 31000 करोड़ रुपये दस साल के अंदर सेफ्टी के लिए खर्च होंगे जिसमें स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड का पैसा शामिल है। डीजल-पैट्रोल के सैस का पैसा हमें मिलता है, लैवल क्रांसिंग के इम्प्रूवमेंट के लिए और उनकी जगह आरओबी-आरयूबी बनाने के लिए, उसका पैसा भी शामिल है। उसके अतिरिक्त डीआरएफ से पैसा और भी अन्य स्रोतों से पैसा जुटाकर हमारा लक्ष्य है कि हम सेफ्टी की स्थिति में और सुधार करें। यूं ही बोल देते हैं। जिसकी जो मर्जी होती है, बोल देता है कि एक्सीडेंट्स बढ़ रहे हैं। अब एक्सीडेंट्स कहां से बढ़ रहे हैं? हमें पता नहीं है। एक्सीडेंट्स तो घट रहे हैं। लेकिन हमें दुर्घटनाओं को बिल्कुल समाप्त करने की स्थिति में पहुंचना है और हमें पहुंचना चाहिए, यह हमारा लक्ष्य है। इसलिए दस साल के अंदर हमने कौरपोरेट सेफ्टी प्लान में रखा है। 2000-2003 में सबसे कम दुर्घटनाएं हुई हैं लेकिन एकाध दुर्घटना ऐसी होती है जो पूरे रेलवे को बदनाम कर देती है और सब जगह वह चर्चा का विषय बन जाती है। उसी साल राजधानी एक्सीडेंट हुआ लेकिन जो नम्बर ऑफ एक्सीडेंट्स हैं, वह घटा है और दुनियाभर में पर मिलियन ट्रेन कि.मी. में कितने एक्सीडेंट्स होते हैं, उसको मापा जाता है। तो कहां 1960 के दशक में जहां हम 1.5 इस कैटेगरी

[श्री नीतीश कुमार]

में थे, प्रति मिलियन ट्रेन कि.मी. में घटते-घटते 2002-2003 में 0.44 पर हम चले आये हैं और हमने अभी बजट भाषण में कहा कि हम अगले चार साल में हम 0.30 पर जाएंगे और कौरपोरेट सेफ्टी प्लान में दस साल के इम्पलीमेंटेशन के बाद 0.17 पर रहेंगे जो हम नाज कर सकते हैं कि दुनियाभर में शायद इस प्रकार का सेफ्टी स्टैंडर्ड कहीं नहीं है। हम लोग कमतरी के शिकार हैं। अचानक कह देते हैं कि हमारे यहां बहुत दुर्घटनाएं होती हैं और दूसरी जगह नहीं होती है। एक्सीडेंट्स कई कारणों से हो सकते हैं। एक्सीडेंट मानवीय भूल से भी हो सकता है, एक्सीडेंट टैक्नोलॉजी की कमी के कारण भी हो सकता है। कई कारण हो सकते हैं।

एक्सीडेंट फ्रीक भी हो सकता है, एक्सीडेंट दूसरों की गलती से भी हो सकता है, एक्सीडेंट नेचर के कारण भी हो सकता है। कई कारण हो सकते हैं, लेकिन हम सबको एक साथ जोड़ देते हैं। लेकिन आदमी के चलते जो एक्सीडेंट हो रहे हैं, हमारे पास टैक्नोलॉजी नहीं होने के कारण जो एक्सीडेंट हो रहे हैं, उन सारे एक्सीडेंट्स को हम एलीमिनेट करना चाहते हैं। उसी दिशा में हमने एक कदम उठाया है, हम टक्कर से, कोलीजन से एक्सीडेंट समाप्त करना चाहते हैं। इसलिए कोंकण रेलवे ने ए.सी.डी. को ईजाद किया है और उसे लगाने का काम शुरू कर चुके हैं, उसी जगह पर जहां गैसल हुआ था। उस गैसल दुर्घटना के बाद मैंने रेल मंत्री के पद से त्यागपत्र दिया था। वहां कोंकण रेलवे ने ए.सी.डी. को विकसित किया है, जो कि रक्षा कवच है। उसके बारे में इसी सदन में चर्चा हुई थी और आपने भी उसकी सराहना की थी। 20 जनवरी से वह ए.सी.डी. लगाने का काम शुरू हो गया है। पूरे एक साल के अंदर एन.एफ. के रेलवे में ब्राडगेज नेटवर्क में ए.सी.डी. पूरे तौर पर लगा दी जाएगी। पांच साल के अंदर पूरे इंडियन रेलवे के ब्राडगेज रेलवे के नेटवर्क में हम इसे लगा देंगे। गेज कंवर्शन होता जाएगा, उसमें ए.सी.डी. को लगाए जाने का काम भी होता रहेगा। उसका एस्टीमेट भी इसमें शामिल किया जा रहा है, ताकि हर जगह जैसे-जैसे गेज कंवर्शन हो रहा है, वहां ब्राडगेज नेटवर्क में यह रक्षा कवच लगा दिया जाएगा, जिससे टक्कर न हो। इस प्रकार एक-एक चीज को लेकर हम आगे बढ़ रहे हैं, जिससे कह सकते हैं कि ठीक ढंग से हम चल रहे हैं। यूं तो आलोचना करने से कोई उपाय नहीं। अगर दुर्घटनाएं होती हैं, हमें उसको टैकल करना चाहिए। उस पर कितना कदम उठाया है, यह देखना चाहिए। दुर्घटना की खबर स्वाभाविक तौर पर छपेगी और छपती है। उस पर चिंता व्यक्त करना स्वाभाविक है। लेकिन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए जो कदम उठाए जा रहे हैं, उसका जिस प्रकार से एप्रिशिएशन होना चाहिए, वह नहीं होता है। उसके बारे में पूरी जानकारी नहीं हो पाती है, हम लोगों के लाख चाहने के बाद भी नहीं हो पाती है। इस प्रकार सेफ्टी के मामले में अगर किसी चीज पर सबसे अधिक ध्यान है, तो वह सेफ्टी पर ही है।

दूसरी बात है विकास की। आपने देखा कि सभी माननीय सदस्य चिंता प्रकट करते हैं कि उनके यहां का रेलवे प्रोजेक्ट दस साल से, बीस साल से चल रहा है, पूरा पैसा नहीं दिया जाता है। मैंने इसलिए पहले कहा कि शिकायत यह भी की जाती है कि जिस राज्य का रेल मंत्री होता है, वहीं ज्यादा पैसा खर्च होता है और बाकी जगह पैसा नहीं पहुंचता। इसलिए कई बार जिस राज्य का रेल मंत्री होता है, उसे उसी राज्य का रेल मंत्री घोषित किया जाता है। हमने 2002-2003 के रेल बजट भाषण में एक नया फार्मूला निकाला, जिसके अनुसार जो भी धन उपलब्ध है, वह राज्यवार बांट दें। इस तरह से कुछ हद तक हमने इनीशिएटिव लेकर क्षेत्रीय असंतुलन दूर करने की कोशिश की है। उसके बाद पब्लिक-प्राइवेट पार्टनर्स का इनीशिएटिव आया। फिर राज्य सरकारें भी रेल परियोजनाओं में धन लगाने लगीं। कुछ स्ट्रेटेजिक रेल लाइंस में डिफेंस मिनिस्ट्री से भी पैसा मिला। इसके अलावा प्रधान मंत्री जी ने नेशनल रेलवे विकास योजना की घोषणा की। जो हमारा हाई डेंसिटी रेल नेटवर्क है, गोल्डन क्वाड्रिलैटरल और उसके डायग्नल्स हैं, जिसमें लगभग दो तिहाई यातायात माल यातायात है और लगभग आधा लम्बी दूरी का यात्री यातायात है, उसको दुरुस्त किया जा रहा है। अभी बसुदेव आचार्य जी बोल रहे थे। 15,000 करोड़ रुपए की राष्ट्रीय रेल विकास योजना के तीन कम्पोनेंट हैं। पहली है गोल्डन क्वाड्रिलैटरल और उसके डायग्नल्स को मजबूत करना। उसके अन्य लक्ष्यों में से एक लक्ष्य है कि हम 100 किलो मीटर प्रति घंटा की रफ्तार से मालगाड़ी चलाना चाहते हैं। इस प्रकार यात्री गाड़ी और मालगाड़ी की स्पीड में जो अंतर है, उसको कम करना चाहते हैं। उसके लिए आठ हजार करोड़ रुपए रखे गए हैं। जितने हमारे बंदरगाह हैं, उनका हिंटरलैंड (इंटरलैंड) से द्रुत सम्पर्क स्थापित करने के लिए रोड कनेक्टीविटी कर रहे हैं। देश में चार महा रेल सेतुओं का निर्माण हो रहा है, जिसमें एक ब्रह्मपुत्र नदी पर है। इस प्रकार से 15,000 करोड़ राष्ट्रीय रेल विकास योजना में मंजूर हुए हैं। बजटीय सहायता भी बढ़ी है। कुल मिलाकर इतनी धनराशि मिली कि हम काम की गति को तेज कर सकें। लेकिन हमने देखा कि सब कुछ करने के बाद भी पांच साल के बाद भी लगभग 17-18,000 करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट्स लम्बित हैं। अध्यक्ष महोदय, अगर हम नई

लाइंस बनाने, गेज कंवर्शन, डब्लिंग, विद्युतीकरण और महानगरीय रेल परियोजनाओं को लें तो कुल 43,000 करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट्स हैं और जहां तक मुझे स्मरण है 230 के करीब इन प्रोजेक्ट्स की संख्या है। इतना सब कुछ इनीशिएटिव लेने के बाद भी हमने देखा कि पांच साल के बाद 17-18,000 करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट्स लम्बित रह गए हैं। इसलिए हमने इस मसले को उठाया। मैं प्रधान मंत्री जी का और वित्त मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि उन्होंने इस स्थिति को स्वीकार किया और एक सुदूर क्षेत्र रेल सम्पर्क योजना को मंजूरी दी। इसके अंतर्गत अगले पांच सालों में बैकवर्ड एरियाज में जो प्रोजेक्ट्स बचे रह जाएंगे, 43,000 करोड़ रुपए में से उन सबको पूरा करने के लिए अलग से 20,000 करोड़ रुपए की योजना चलाई जाएगी।

इस प्रकार से आज जितनी भी योजनाएं रेल बजट में हैं, जिसे पिंक बुक कहते हैं, जिसमें 9 परियोजनाएं वे भी शामिल हैं जिनको कि 2003-2004 के सप्लीमेंटरी बजट में शामिल किया है। इनको शामिल करके कुल 43 हजार करोड़ रुपये की जरूरत थी। सुदूर संपर्क रेल योजना के बाद, पांच साल के बाद कोई भी योजना पेंडिंग नहीं होगी जो आज की तारीख में पिंक बुक में हैं। इससे बड़े पैमाने पर रोजगार के अवसर पैदा होंगे, रेलों का जुड़ाव होगा। कुछ सदस्य पूछ रहे थे कि इसमें क्या फायदा होगा? 9 हजार किलोमीटर का नया रेल नेटवर्क होगा जिसे हम सुदूर क्षेत्र में ले जाना चाहते हैं। जम्मू-कश्मीर का रेल प्रोजेक्ट बन रहा है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने ऐलान कर दिया है कि वहां के लिए 15 अगस्त 2007 से रेलगाड़ियां चल पड़ेंगी। दिल्ली से आप बारमूला जा सकेंगे। लेकिन जहां तक वैली से रेललाइन का प्रश्न है, जो कांजीकुंड से बारमूला है वह काम तो 2005 तक ही पूरा हो जाएगा। सिर्फ कटरा से कांजीकुंड बचा हुआ रहेगा। ऊधमपुर से कटरा की लाइन भी 2005 तक बन जाएगी और जम्मू से 25 मार्च को यात्रियों के लिए खोल दी जाएगी। पूर्वोत्तर क्षेत्र के माननीय सदस्य चिंता प्रकट कर रहे थे। मैं बताना चाहता हूं कि प्लॉन में हम जो पैसा रखते हैं उसका 10 प्रतिशत पूर्वोत्तर राज्यों को दे दिया जाता है। लेकिन उसके बाद भी उनका काम पूरा नहीं होता है। उसके लिए सप्लीमेंटरी बजट में हमने प्रोविजन किया है। रंगिया से मुरकोंग मीटरगेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने की योजना सप्लीमेंटरी डिमांड में हमने रखी है। फिर मणिपुर राज्य की मांग भी थी दीफू-करॉग का काम हो नहीं पा रहा था। वहां की सरकार और वहां के लोगों की मांग जीरीबाम से इम्फाल तक की थी जिसे कैबिनेट ने मंजूरी दी और उसको सप्लीमेंटरी डिमांड फॉर ग्रांट्स में हमने शामिल किया है। लेकिन इन सभी परियोजनाओं को शामिल करने के बाद और सुदूर क्षेत्र रेल संपर्क योजना से अतिरिक्त परिव्यय निर्धारित करने के बाद, पांच साल के अंदर सारी परियोजनाएं पूरी हो जाएंगी। किसी को शिकायत का मौका नहीं रहेगा कि मराठवाड़ा का काम नहीं हो रहा है या पूर्वोत्तर का काम नहीं हो रहा है या उत्तर प्रदेश का काम नहीं हो रहा है या किसी और राज्य का काम नहीं हो रहा है। सभी राज्यों का काम इस समय तक पूरा हो जाएगा। कई माननीय सदस्यों ने कहा कि आम आदमी के लिए इसमें क्या है? मोबाइल पर तो आरक्षण हो जाएगा लेकिन आम आदमी के लिए क्या है? शायद आप भूल रहे हैं कि आम आदमी के लिए ही अनारक्षित टिकट सिस्टम की शुरूआत हमने पिछले साल की है। जो पुराने काम हम कर रहे हैं वे तो कर ही रहे हैं। यूटीएस, पीआरएस, भारतीय रेल में बहुत पुराना है। कम्प्यूटर, आईटी का इस्तेमाल सरकार के दूसरे विभागों में जब होना प्रारम्भ नहीं हुआ था तब से हमारे यहां उसका इस्तेमाल हो रहा है, अस्सी के दशक से हो रहा है। कम्प्युटराइज्ड रिजर्वेशन सिस्टम का फैलाव बहुत हुआ है। हमने देखा है कि जो आरक्षण कराकर रेल से यात्रा करते हैं उनके लिए तो सुविधा मिली, लेकिन जो अनारक्षित डिब्बे में यात्रा करते हैं उनके लिए हमने देखा कि जब गाड़ी पकड़नी होती है तो वे लोग स्टेशन पर आकर लाइन में खड़े होते हैं और टिकट लेते हैं। उनकी समस्या को हल करने के लिए हमने यूटीएस की शुरूआत की है। इसके जरिये तीन दिन पहले अनारक्षित टिकट भी आप कटा सकते हैं। जिस भी स्टेशन से यात्रा शुरू करनी हो तो जरूरी नहीं है कि वहीं से जाकर आप टिकट कटाएं। किसी दूसरे स्टेशन से भी आप गंतव्य तक का टिकट प्राप्त कर सकते हैं। उसके लिए भी कम्प्युटरीकृत अनारक्षित टिकटिंग सिस्टम शुरू किया है। दिल्ली से पिछले साल पायलट प्रोजैक्ट चला था, सफल हुआ। उसके बाद हम उसका फैलाव कर रहे हैं और यह पूरे देश में लागू हो जाएगा। गरीब आदमी के लिए ही यह किया जा रहा है। गरीब आदमी की यात्रा को सुगम बनाने के लिए यह किया जा रहा है। लम्बी दूरी की जो गाड़ियां थी उनमें दो डिब्बे साधारण दर्जे के होते थे लेकिन अब हमने तय कर दिया है कि जो भी नयी गाड़ी चलेगी उसमें चार डिब्बे साधारण दर्जे के होंगे। कोई भी गाड़ी अब साधारण दर्जे के चार डिब्बों के बिना नहीं चलेगी। इसके अलावा एलएलआर में जगह रहती है। जो विकलांग लोग हैं उनके लिए अलग से इंतजाम किया जा रहा है। उनके हिसाब से उनको बैठने के लिए जगह, टॉयलेट की सुविधा आदि दी जा रही हैं। इस तरह से आम आदमी के लिए, गरीब आदमी के लिए इसमें ध्यान रखा गया है। शताब्दी गाड़ी जैसी सुविधा आम आदमी को मिल जाए, इसके लिए एक ही बार में, जब 150वां साल रेल का मनाया जा रहा था, उस साल 16 जन-शताब्दियों की शुरूआत हमने की।

[श्री नीतीश कुमार]

सायं 6.00 बजे

कहा जा रहा है कि आम आदमी के लिए क्या किया जा रहा है, मैं बताना चाहता हूं कि आम आदमी के लिए शताब्दी जैसी सुविधायें दी जा रही हैं। "जन साधारण एक्सप्रैस" के नाम से एक प्रयोग शुरू किया जा रहा है। एक ट्रेन चलाई गई है, यह दूसरे दर्जे की ट्रेन है, एक दूसरे से जुड़ी हुई हैं, यह प्रयोग के तौर पर शुरू की गई है, क्योंकि सबसे ज्यादा यात्री यहीं पर होते हैं। यह प्रयोग पटना से दिल्ली के बीच किया गया है। इसमें आरपीएफ की ड्यूटी लगाई गई है, इसमें निर्दिष्ट कर्मचारी होंगे, जो एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं, अगर यह स्टेबिलाइज हो जाती है, तो हजार किलोमीटर की यात्रा ठीक ढंग से हो सकेगी। आगे भी इस प्रकार की ट्रेन्स पर विचार होगा। इस प्रकार इस साल "सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस" की शुरूआत की जा रही है। कोई राज्य यह नहीं कह सकता है कि उस राज्य की उपेक्षा की जा रही है। शुरूआत के तौर पर दक्षिण से इसी 8 फरवरी को "सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस" की शुरू हो जाएगी। इस सभी दर्जे की सुविधा होगी, ताकि यात्रा करने में सुविधा हो। इसमें साधारण दर्जे के लोग भी होंगे, स्लीपर क्लास भी होगी, एसी-3 टीयर, एसी-2टीयर और एसी फर्स्टक्लास भी होगी – इसमें सभी प्रकार के इच्छुक यात्रियों के लोगों के लिए गुंजाइश होगी। इसमें एंड-टू-एंड निर्दिष्ट कर्मचारी होंगे और जिस राज्य से चलेगी, उसी के नाम से वह "सम्पर्क-क्रान्ति एक्सप्रैस" होगी। राज्य में तो कुछ स्टेशनों पर वह रुकेगी, लेकिन राज्य से बाहर उसका कोई कामर्शियल स्टाप नहीं होगा। ड्राइवर की बदली के लिए तो वह रुकेगी और कई कारणों से आपरेशनल हाल्ट तो देना ही पड़ता है, लेकिन कामर्शियल हाल्ट नहीं होगा। कुछ यात्रियों को परेशानी होती है कि यात्रा करने में समय ज्यादा लगता है और लोग चाहते हैं कि द्रुत गति से सम्पर्क स्थापित हो। आदरणीय प्रधान मंत्रीजी ने हर क्षेत्र में सम्पर्क स्थापित करने के लिए कदम उठाया है। उन्होंने रेलवे में, सड़क में, टैलीकम्युनिकेशन में, आईटी में और अन्य क्षेत्रों में भी विशेष रूप से ध्यान दिया है। उसी प्रकार उन्होंने रेलवे में "सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस" का सूत्रपात किया है और इसी बात को ध्यान में रखकर नाम "सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस" दिया है, ताकि अपने अपने राज्यों से द्रुत सम्पर्क रहे। इस प्रकार हर राज्य को शिकायत करने का कोई अवसर नहीं है। पूर्वोत्तर राज्यों के लिए "पूर्वोत्तर सम्पर्क क्रान्ति" की व्यवस्था की है और उत्तर क्षेत्र के राज्यों के लिए उधमपुर की लाइन जब पूरी हो जाएगी, तो उधमपुर से चलेगी, जो हिमाचल प्रदेश, पंजाब और हरियाणा राज्य के लोगों की जरूरतों को पूरा करेगी। इस प्रकार बाकी सभी राज्यों, कर्नाटक, तमिलनाडु, केरल और आन्ध्र प्रदेश से यह गाड़ी चलेगी। गोवा से भी चलेगी, उत्तरांचल से भी चलेगी, झारखण्ड से भी चलेगी, छत्तीसगढ़ से भी चलेगी। चाहे नए राज्य हों या पुराने राज्य, बड़े राज्य हों या छोटे राज्य–सभी राज्यों से "सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रैस" चलेगी। इस प्रकार की सुविधा हमने देने की कोशिश की है।

माननीय श्री रघुवंश प्रसाद सिंह जी ने स्काई-बस की चर्चा की है। स्काई-बस की टैक्नोलॉजी कोंकण रेलवे ने शुरू की है और प्रधान मंत्री जी ने इसमें विशेष दिलचस्पी ली है। यह सुविधा अर्बन ट्रांसपोर्ट में मदद करने के लिए होगी। चूंकि यह विकास कोंकण रेलवे ने किया है, इसलिए इस टैक्नोलॉजी के साबित करने के लिए कुछ दूरी तक चलाना होगा। इसके लिए उपाय हो रहा है, ताकि और होल्डर्स इसमें आ जायें। इसी बीच में रेलवे ने कोंकण रेलवे को धन की इजाजत दी है कि वे अपना पैसा लगायें, ताकि बाद में जब यह टैक्नोलॉजी प्रूव न हो जाए, तो दुनिया भर से इसमें आमदनी हो सकती है। मुझे विश्वास है, अगर यह टैक्नोलॉजी सही साबित होगी, तो कोंकण रेलवे को इससे आमदनी होगी। मैं कहा करता हूं, इसका नाम स्काई-बस है, लेकिन इसकी आमदनी स्काई-विल-बी-द्रि-लिमिट होगी। अगर यह टैक्नोलॉजी प्रूव हो गई, तो मैट्रो की तरफ लोग नहीं जायेंगे, इसी को अपनाने की कोशिश करेंगे। कई प्रकार की चीजें दुनिया में पहली बार हो रही हैं। हालांकि यह मामला रेलवे से संबंधित नहीं है, लेकिन यह विकास कोंकण रेलवे ने किया है और इसको प्रमोट करने के लिए कोंकण रेलवे को धन खर्च करना होगा।

माननीय सदस्य श्री सुदीप बंद्योपाध्याय जी ने देश के एक मशहूर क्रिकेटर, श्री सौरव गागुंली द्वारा लिखे एक पत्र की चर्चा की है। उन्होंने आज ही रेलवे पर चर्चा शुरू होने से पहले उनका पत्र दिया है। श्री सौरव गांगुली के पत्र के साथ उन्होंने अपनी अनुशंसा भी लगाई है और वह पत्र मुझे दिया है। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि हमने तत्काल इस बारे में जानकारी प्राप्त की है। इस बारे में श्री सौरव गागुंली जी को भी पत्र भेजेंगे और आपको भी पत्र भेजेंगे। ईस्टर्न रेलवे स्पोर्ट काम्पलैक्स का इस्तेमाल करने की इजाजत दी जाएगी। इस बारे में डिटेल में टर्म्स-एंड-कंडीशन तय करेंगे। स्पोर्ट को बढ़ावा देने में रेलवे मंत्रालय हमेशा से आगे है और इस दिशा में ज्यादा से ज्यादा लोगों की नियुक्ति की जा रही है।

[अनुवाद]

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री ने कलकत्ता में एक खेल परिसर बनवाया है। इसलिए, मैंने उनसे इस परिसर का उपयोग क्रिकेट अकादमी के लिए किए जाने का अनुरोध किया है। यह पूरी खेल की दुनिया के लिए प्रेरणा होगी।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : मैंने वही कहा कि उनको इजाजत दी जाएगी। मैंने उसे स्वीकार कर लिया और कहा कि आपको पत्र भी चला जाएगा।

[अनुवाद]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री राम नाईक) : महोदय, वह अब मुस्कुरा रहे हैं।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : मैं जब भी उन्हें देखता हूं तो मैं मुस्कुराता हूं।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : मैं रेल सिक्योरिटी को लेकर एक बात कहना चाहता हूं। रेलवे में सिक्योरिटी का मसला चिन्ताजनक है। सब को इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। जब रेलवे में कोई घटना घट जाती है तो लोग आमतौर पर सिक्योरिटी, सेफ्टी सब को मिक्स करके जोड़ देते हैं। सिक्योरिटी क्या है? रेलवे सिक्योरिटी के मामले में क्या कर सकती है? कान्स्टीट्यूशनल प्रॉवीजन्स क्या हैं? इन सब बातों के संबंध में पूरी स्थिति को देखना पड़ेगा। रेलवे सिक्योरिटी की स्थिति को सुधारना बहुत आवश्यक है। इस पूरी स्थिति को देखते हुए एक छोटा सा कदम उठाया गया।

रेलवे सिक्योरिटी के लिए जीआरपी होती है — सिक्योरिटी प्रोवाइड करना, लॉ एण्ड ऑर्डर कायम करना, पब्लिक आर्डर कायम करना, संविधान के हिसाब से राज्यों को उसका दायित्व दिया गया है। यह मामला सुप्रीम कोर्ट से भी सैटल्ड है। रेलगाड़ी अगर किसी राज्य से गुजरती है, वह यूनियन टैरिटरी नहीं हो जाता। वह राज्य की ही टैरिटरी है। रेलगाड़ी में कुछ होता है, रेल परिसर में कुछ होता है तो इसे देखना, ल्लॉ एण्ड ऑर्डर इनफोर्स कायम करने वाली एजेंसी का काम है लेकिन रेलवे में होता है इसलिए उसका जवाब उसे देना पड़ता है। इसे हम भी देखते हैं। इसके लिए रेलवे जीआरपी का इंतजाम है। राज्य सरकारें गवर्नमैंट रेलवे पुलिस बनाती हैं। देश में यह भी भ्रम होता है कि गवर्नमैंट रेलवे पुलिस, मतलब यह गवर्नमैंट का है, रेलवे का नहीं है, रेलवे के लिए है। वह राज्य सरकारों का है, जीआरपी राज्य पुलिस का एक हिस्सा है जिसे राज्य सरकारें लगाती हैं। उसका जो खर्चा आता है, उसका आधा पैसा रेल मंत्रालय बहन करता है, उसे कई प्रकार की सुविधाएं देता है। स्टेशन पर देता है जो देना आवश्यक है क्यों कि वह रेलवे स्टेशन पर पुलिस का काम देख रहे हैं तो सहूलियत देना आवश्यक है। वे ट्रेन में एस्कॉर्ट करते हैं। सब कुछ होता है लेकिन इसके साथ-साथ यात्रियों की सुरक्षा के लिए और रेल कर्मियों के लिए कुछ दायित्व निर्धारित किए जाएं। गार्ड, टीटी की कुछ ड्यूटी है। वह ड्यूटी तो है लेकिन हीन्यस नेचर के क्राइम हो रहे हैं। एक विचित्र प्रकार की स्थिति होती जा रही है जैसे चलती ट्रेन से फेंक देना। यह बहुत वीभत्स हत्याकांड है। ये घटनाएं बढ़ती चली जा रही हैं। यह सब के लिए ध्यान देने का विषय है। इस पर जितनी जल्दी हो, सब को जल्दी काबू पाने की कोशिश करनी चाहिए।

हमारे पास आरपीएफ है। उसकी जवाबदेही रेल सम्पत्ति की हिफाजत की है। सदन में भी इस पर चिन्ता हुई तो एक कमेटी बनायी गई जिसमें रेल मंत्रालय, राज्य सरकारों के प्रतिनिधि भी थे। उन्होंने कुछ सुझाव दिए थे। इसके बाद हम लोग एक संशोधन लाए जिस पर दिसम्बर में संसद ने मंजूरी दी। आरपीएफ ऐक्ट और रेलवे एक्ट की अमैंडमैंट के बाद आरपीएफ को भी पैसेंजर्स सिक्योरिटी के कामों में लगाया जा सकेगा यानी वे ट्रेन एस्कॉर्टिंग के काम में जा सकेंगे। वे स्टेशन परिसर पर नजर रख सकेंगे। सीधे आदमी को पकड़ सकेंगे। अगर कोई क्राइम कर रहा है तो उसे पकड़ सकेंगे। उस पर एक रिपोर्ट तैयार करके जीआरपी के हवाले कर सकेंगे। विशुद्धता रेलवे से संबंधित कुछ छोटे-मोटे अपराध है जैसे महिला के डिब्बों में पुरुष का घुस जाना, बिना टिकट यात्रा करना, जिन अपराधों का उल्लेख रेलवे एक्ट में है, वैसे रेलवे एक्ट में उल्लिखित सभी अपराधों के लिए नहीं, कुछ अपराधों के लिए आरपीएफ को अभियोजन और अनुसंधान की भी जवाबदेही सौंपी जा रही है। इसके साथ-साथ आरपीएफ को जो अधिकार दिए गए हैं, ये सप्लीमैंट करेगा। यह इसलिए कि माइनर ऑफेंसिज का काम आरपीएफ करेगी तो राज्य सरकारों की जीआरपी सीरियस नेचर के क्राइम्स को कंट्रोल करने में अपनी ज्यादा भूमिका बेहतर ढंग से निभा पाएगी। इसलिए उनके प्रयासों में मदद करने की बात है। सिक्योरिटी के मामले में आरपीएफ जो हमारे पास है उसके माध्यम से हम राज्य सरकारों के जीआरपी के काम में, स्टेट पुलिस के काम में मदद करेंगे। यह सप्लीमैंट करेगा। उनको रीप्लेस नहीं कर सकता।

[श्री नीतीश कुमार]

इसलिये मैं सदन के माध्यम से तमाम राज्य सरकारों और तमाम पॉलिटिकल पार्टीज से अपील करूंगा कि जितनी ऐसी घटनायें घट रही हैं, सब की तरफ से इनकी निन्दा होनी चाहिये। आमतौर पर रेलवे में जो कुछ होता है, लोग समझने लग जाते हैं कि इसका मतलब रेलवे से है। सिक्यूरिटी में इंसीडेंट के मामले को एक्सीडेंट से जोड़कर एक चित्र प्रस्तुत कर दिया जाता है जबकि सिक्यूरिटी के मामले में रेलवे खुद विक्टिम है। अगर हमारे यात्रियों के साथ इस प्रकार की घटनायें बढ़ने लगेंगी तो रेल में यात्री यात्रा कैसे करेंगे। इसलिये सेफ्टी की जवाबदेही रेलवे पर है और सिक्यूरिटी की जवाबदेही के मामले में हम भरपूर हाथ बंटायेंगे लेकिन जिनकी मुख्य जवाबदेही है, उन सब को मिलाकर इस संबंध में सशक्त अभियान चलाना पड़ेगा। जो इस प्रकार के डिस्टर्ब्ड सेक्शन्स हैं, उन पर तेजी से कार्यवाही करनी होगी। जो घटनायें घटती हैं, उन पर तेजी से नजर रखनी पड़ेगी। अगर वर्दी वाला आदमी कोई गलती करता है और कुछ ऐसी रिपोर्ट भी आई हैं कि यदि वर्दी वाले ने अपराध किया है तो उस पर और सख्ती से कार्यवाही करनी पड़ेगी ताकि लोगों के मन में भरोसा हो सके। इस प्रकार की घटनायें जितनी जल्दी काबू में आ सकें, हमारे लिये और देश के लिये अच्छा है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुन: माननीय सदस्यों का धन्यवाद करते हुये कहूंगा कि जितने प्रोजैक्ट्स पांच साल में पूरे करने का लक्ष्य है, वे किये जायेंगे। यह कहना कि पहले अमुक प्रोजैक्ट लिया जाये या अमुक बाद में लिया जाये, उन तमाम प्रोजैक्ट्स के लिये हमारे पास पर्याप्त संसाधन हैं। मैं सदन से दरखास्त करूंगा कि वे अंतरिम रेल बजट को मंजूरी दें।

[अनुवाद]

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया और कोई प्रश्न न पूछें। माननीय सदस्यों द्वारा वर्ष 2004-05 के लिए अनुदानों की मांगों (रेल) के संबंध में अनेक कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए हैं। क्या मैं इन सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ सभा में मतदान के लिए रख सकता हूं?

अनेक माननीय सदस्य : जी, हां।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं सभी कटौती प्रस्तावों को सभा में मतदान के लिए रखता हूं।

कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं लेखानुदानों की मांगें (रेल) 2004-2005; अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) 2003-2004 और अतिरिक्त अनुदानों की मांग, 2001-2002 को मतदान के लिए रखता हूं:

प्रश्न यह है :

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ-2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2005 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने के लिए या के संबंध में, कार्य-सूची के स्तम्भ-3 में दिखाई गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से, लेखे पर राष्ट्रपति को दी जायें।"

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ-2 में दिखाई गई मांग संख्या 14, 15 और 16 के संबंध में 31 मार्च, 2004 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ-3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें।"

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ-2 में दिखाई गई मांग संख्या 15 के संबंध में 31 मार्च, 2004 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान संबंधित अनुदान से अतिरिक्त राशि की कमी को पूरा करने के लिए कार्स-सूची के स्तम्भ-3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित अतिरिक्त राशि भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें।

मांग संख्या 15"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सायं 6.15 बजे

[अनुवाद]

विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक*, 2004

अध्यक्ष महोदय : अब सभा मद संख्या 16 पर विचार करेगी।

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II, खंड-2, दिनांक 3.2.2004 में प्रकाशित।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2004-2005 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2004-2005 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं विधेयक पुरःस्थापित* करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा मद संख्या-17 पर विचार करेगी। अब मंत्री यह प्रस्ताव करेंगे कि विधेयक पर विचार किया जाए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2004-2005 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2004-2005 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार आरम्भ करेगी।

*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित

प्रश्न यह है :

"कि खंड-2 और 3 विधेयेक के अंग बने।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में दिए गए।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सायं 6.18 बजे

[अनुवाद]

विनियोग (रेल) विधेयक, 2004*

अध्यक्ष महोदय : अब सभा मद संख्या-18 पर विचार करेगी।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2003-2004 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2003-2004 की सेवाओं

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II, खंड-2, दिनांक 3.2.2004 में प्रकाशित।

के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग का प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं विधेयक पुर:स्थापित* करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा मद संख्या-19 पर विचार करेगी। मंत्री यह प्रस्ताव करेंगे कि विधेयक पर विचार किया जाए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

''कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2003-2004 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।''

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

''कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2003-2004 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार आरम्भ करेगी।

प्रश्न यह है :

''कि खंड-2 और 3 विधेयक के अंग बने।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

खंड-1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित

श्री नीतीश कुमार : मैं प्रस्ताव करता हूं :

''कि विधेयक पारित किया जाए।''

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

''कि विधेयक पारित किया जाए।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सायं 6.20 बजे

[अनुवाद]

विनियोग (रेल) संख्यांक-2, विधेयक*, 2004

अध्यक्ष महोदय : हम अब मद संख्या 20 पर विचार करेंगे।

माननीय मंत्री महोदय।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि 31 मार्च, 2002 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं के लिए अनुदान रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के लिए उन सेवओं पर व्यय की गई थी, उनकी पूर्ति के लिए भारत की संचित निधि में से धनराशियों का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

''कि 31 मार्च, 2002 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के लिए उन सेवाओं पर व्यय की गई थी, उनकी पूर्ति के लिए भारत की संचित निधि में से धनराशियों का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-II, खंड-2, दिनांक 3.2.2004 में प्रकाशित।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं विधेयक पुरःस्थापित* करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा मद सं. 21 पर विचार करेगी। मंत्री महोदय प्रस्ताव करें कि विधेयक पर विचार किया जाए।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि 31 मार्च, 2002 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के लिए उन सेवाओं पर व्यय की गई थी, उनकी पूर्ति के लिए भारत की संचित निधि में से धनराशियों का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि 31 मार्च, 2002 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के दौरान रेलों के प्रयोजनार्थ कतिपय सेवाओं के लिए अनुदत्त रकमों से अधिक जितनी रकमें उक्त वर्ष के लिए उन सेवाओं पर व्यय की गई थी, उनकी पूर्ति के लिए भारत की संचित निधि में से धनराशियों का विनियोग प्राधिकृत करने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार आरम्भ करेगी।

प्रश्न यह है :

"कि खंड 2 और 3 विधेयक के अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सायं 6.23 बजे

[अनुवाद]

सभा पटल पर रखे गए पत्र—*जारी*

अध्यक्ष महोदय : अब सभा अनुपूरक कार्य-सूची सभा-पटल पर रखे जाने वाले पत्र लेगी। श्री श्रीपाद येसो नाईक।

[हिन्दी]

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा पर्यटन और संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती भावनाबेन देवराजभाई चीखलीया) : महोदय, श्री श्रीपाद येसो नाईक की ओर से, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:-

(1) सीमा-शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 159 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) यात्री सामान (दूसरा संशोधन) नियम, 2004 जो 3 फरवरी, 2004 की अधिसूचना संख्या 3/2004-सी.शु. (एनटी) में प्रकाशित हुए थे, तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(दो) अधिसूचना संख्या 33/2004-सी.शु. जो 3 फरवरी, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा 20 मार्च, 1990 की अधिसूचना संख्या 136/90-सी.शु. में कतिपय संशोधन किए गए हैं ताकि शुल्क मुक्त भत्ते से अधिक यात्री सामान पर सीमा शुल्क दर को 50 प्रतिशत यथामूल्य से घटाकर 40 प्रतिशत यथामूल्य किया जा सके।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिये संख्या एल. टी. 8819/2004]

---

*राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित।

सायं 6.23½ बजे

[अनुवाद]

कार्य मंत्रणा समिति

साठवां प्रतिवेदन

अध्यक्ष महोदय : अब, मैं श्रीमती सुषमा स्वराज से कार्य मंत्रणा समिति का 60वां प्रतिवेदन प्रस्तुत करने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज) : महोदय, मैं आपकी अनुमति से कार्य मंत्रणा समिति का 60वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करती हूं।

[हिन्दी]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज) : अध्यक्ष जी, मुझे दो निवेदन और करने हैं। आज रात्रि 8 बजे माननीय प्रधान मंत्री जी ने सभी सांसदों को रात्रिभोज पर आमंत्रित किया है। मैं व्यक्तिगत रूप से सभी को अनुरोध कर रही हूं कि रात 8 बजे अशोक होटल में पहुंचें।

एक निवेदन और है कि कल सुबह 9.30 बजे सभी माननीय सदस्य ग्रुप फोटोग्राफ के लिए उपस्थित रहें। इसके लिए भी निवेदन कर रही हूं कि कल सुबह 9.30 बजे सभी माननीय सदस्य ग्रुप फोटोग्राफ के लिए उपस्थित रहें। ये दो निवेदन मुझे आपकी अनुमति से करने हैं।

सायं 6.24 बजे

[अनुवाद]

ब्रिटिश कानून (निरसन) विधेयक, 2003—पारित

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री श्री पी.सी. थामस ने मद सं. 22—ब्रिटिश कानून (निरसन) विधेयक, 2003 पर विचार करने और इसे पारित करने का अनुरोध किया है। यदि सभा सहमत हो, तो सभा मद संख्या 22 पर विचार करेगी।

अनेक माननीय सदस्य : जी, हां।

अध्यक्ष महोदय : अब, माननीय मंत्री महोदय बोलेंगे।

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी.सी. थामस): अध्यक्ष महोदय, मैंने पहले ही दिनांक 30 जनवरी, 2004 को यह प्रस्ताव किया था कि ब्रिटिश कानून (निरसन) विधेयक, 2003 पर विचार किया जाए।

अध्यक्ष महोदय, सरकार द्वारा प्रशासनिक विधियों की समीक्षा हेतु गणित किए गए पी.सी. जैन आयोग की सिफारिशों के आधार पर इस छोटे से विधेयक को पुर:स्थापित किया गया है।

कुल 1382 केन्द्रीय अधिनियमों में से 11 ब्रिटिश कानून थे।

इसमें से ये 4 कानून विधायी विभाग के अंतर्गत आते हैं। अत: यह विधेयक मात्र इन चार विधेयकों अर्थात् दि ब्रिटिश ला एसर्टेन्मेंट एक्ट, 1859, दि फारेन लॉ एसर्टेन्मेंट एक्ट, 1861, दि कोलोनियल प्रोबेट्स एक्ट, 1892 और इंडिया (कांसिक्वेन्शियल प्रोविजन) एक्ट, 1949 को निरस्त करने के लिए है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि दि ब्रिटिश लॉ एसर्टेन्मेंट एक्ट, 1859, दि फारेन लॉ एसर्टेन्मेंट एक्ट, 1861, दि कोलोनियल प्रोबेट्स एक्ट, 1892, जहां तक वे भारत को लागू होते हैं और इंडिया (कांसिक्वेन्शियल प्रोविजन) एक्ट, 1949 का निरसन करने वाले विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित, पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : सभा अब विधेयक पर खंडवार विचार आरम्भ करेगी।

प्रश्न यह है:

"कि खंड 2 और 3 विधेयक के अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये।

खण्ड 1 **संक्षिप्त नाम**

संशोधन किया गया :

प्रष्ठ 1, पंक्ति 3

''2003'' **के स्थान पर**

''2004'' **प्रतिस्थापित** किया जाए। (2)

(श्री पी.सी. थामस)

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

''कि खंड 1, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 1, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

अधिनियमन सूत्र

संशोधन किया गया :

प्रष्ठ 1, पंक्ति 1

''चौवनवें'' **के स्थान** पर

''पचपनवें'' **प्रतिस्थापित** किया जाए। (1)

(श्री पी.सी. थामस)

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

''कि अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया।

विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिया गया।

अध्यक्ष महोदय : अब मंत्री जी यह प्रस्ताव करें कि विधेयक, संशोधित रूप में पारित किया जाए।

श्री पी.सी. थामस : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

''कि विधेयक, संशोधित रूप में पारित किया जाए।''

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब, सभा कल पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित होती है।

सायं 6.28 बजे

तत्पश्चात्, लोक सभा बुधवार, 4 फरवरी, 2004/ 15 माघ, 1925 (शक) के पूर्वाह्न तक के लिए स्थगित हुई।