

लोक सभा वाद-विवाद (हिन्दी संस्करण)

दूसरा सत्र
(बारहवीं लोक सभा)



(खण्ड 2 में अंक 1 से 10 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

श्री एस. गोपालन
महासचिव
लोक सभा

डा. अशोक कुमार पांडेय
अपर सचिव
लोक सभा सचिवालय

श्री सुरेन्द्र कौशिक
निदेशक
लोक सभा सचिवालय

श्री प्रकाश चन्द्र भट्ट
मुख्य सम्पादक
लोक सभा सचिवालय

श्री केवल कृष्ण
वरिष्ठ सम्पादक

श्री जे.एस. वत्स
सम्पादक

श्री पीयूष चन्द्र दत्त
सहायक सम्पादक

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

विषय-सूची

[द्वादश माला, खंड 2, दूसरा सत्र, 1998/1920 (शक)]

अंक 9, सोमवार, 8 जून, 1998/18 ज्येष्ठ, 1920 (शक)

विषय	कालम
निधन संबंधी उल्लेख	1
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :	
*तारांकित प्रश्न संख्या 165 से 167 और 169	4-29
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	
तारांकित प्रश्न संख्या 162 से 164, 168 और 170 से 181	29-61
अतारांकित प्रश्न संख्या 1668 से 1897	61-433
सभा पटल पर रखे गए पत्र	433-447
कार्य मंत्रणा समिति	
दूसरा प्रतिवेदन	448
सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण	468
नियम 377 के अधीन मामले	470-490
(एक) मध्य प्रदेश में कालीसिंध नदी पर बहुद्देशीय सिंचाई परियोजना को स्वीकृति दिए जाने की आवश्यकता	
श्री थावरचन्द्र गहलोत	470
(दो) उत्तर प्रदेश में छत्रपति साहूजी महाराज नगर में बरगड में स्थित ग्लास फैक्टरी का कार्य शीघ्र पूरा किये जाने की आवश्यकता	
श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी	470
(तीन) गढ़वाल में गंगा नदी में प्रदूषण नियंत्रण करने और इस प्रयोजनार्थ गंगा सफाई योजना के अंतर्गत पर्याप्त धनराशि जारी करने के लिए कदम उठाए जाने की आवश्यकता	
मेजर जनरल भुवन चन्द्र खण्डूड़ी, एबीएसएम	471
(चार) उत्तर प्रदेश में बुलंदशहर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में दूरसंचार सुविधाओं में सुधार लाए जाने की आवश्यकता	
श्री छत्रपाल सिंह	471

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

विषय	कालम
(पांच) श्रमिकों के हित में कपड़ा मिलों को बंद होने से बचाने के लिए कदम उठाए जाने की आवश्यकता श्री मोतीलाल वोरा	472
(छह) इलाहाबाद, कौशांबी और फतेहपुर जनपदों के किसानों को सिंचाई सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए उत्तर प्रदेश सरकार को पर्याप्त धनराशि दिये जाने की आवश्यकता श्री शैलेन्द्र कुमार	475
(सात) समस्तीपुर जिले के विभूतिपुर प्रखंड में बूढ़ी गंडक नदी पर पुराने पुल की मरम्मत करने तथा उसके जीर्णोद्धार के लिए बिहार सरकार को पर्याप्त धनराशि दिये जाने की आवश्यकता प्रो. अजित कुमार मेहता	477
(आठ) बिहार में मशरख में केन्द्रीय विद्यालय शीघ्र खोले जाने की आवश्यकता श्री प्रभुनाथ सिंह	485
(नौ) केरल के पूर्वी जिलों में पर्यटन की संभावनाओं का अध्ययन करने के लिए एक विशेष दल भेजे जाने की आवश्यकता श्री पी.सी. धामस	489
(दस) कर्नाटक में कोलार में ताप विद्युत परियोजना की स्थापना किए जाने की आवश्यकता श्री के.एच. मुनियप्पा	489-490
मंत्री द्वारा वक्तव्य	
मारुति उद्योग लिमिटेड	
श्री सिकन्दर बख्त	490-516
प्रधान मंत्री द्वारा वक्तव्य	
संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद का संकल्प	
श्री अटल बिहारी वाजपेयी	516-520
रेल संबंधी स्थिति-पत्र पर विचार करने के बारे में प्रस्ताव	
बजट (रेल) 1998-99—सामान्य चर्चा	
और	
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल)—1995-96.	521-770
श्री एन.एन. कृष्णदास	521-526
श्री प्रभुनाथ सिंह	526-534
श्री के.एच. मुनियप्पा	534-537

श्री एम. मास्टर मथान	537
श्री जोवाकिम बखला	537-540
श्री टी.आर. बालू	540-546
श्री अनंत गंगाराम गीते	546-550
श्री मनोरंजन भक्त	550-553
श्री भर्तृहरि मेहताब	553-557
डा. असीम बाला	557-558
डा. सुगुण कुमारी चलामेला	559-560
श्री एन. डेनिस	562-565
श्री चमन लाल गुप्त	565-569
डा. शकील अहमद	569-572
श्री शीश राम ओला	572-575
श्रीमती सुखदा मिश्र	575-580
श्री राम रघुनाथ चौधरी	580-585
प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा	586-591
श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी	593-596
श्री रामदास आठवले	597-599
श्री सत्यपाल जैन	599-603
श्री बीर सिंह महतो	604-605
श्री संदीपान धोरात	605-607
श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन	607-610
श्री किशन सिंह सांगवान	611-614
श्री ई. अहमद	614-618
श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी	618-620
श्री राम चन्द्र मलिक	620-625
श्री रामानन्द सिंह	625-628
श्री तथागत सत्यथी	629-633
श्री चेंगारा सुरेन्द्रन	633-635

श्री जी. गंगा रेड्डी	635-637
श्री खारबेल स्वाईन	637-642
डा. रवि मल्लू	642-647
प्रो. ए.के. प्रेमाजम	647-651
श्रीमती जयाबहन भरतकुमार ठक्कर	651-652
श्रीमती संध्या बौरी	652-654
श्रीमती मिनाती सेन	655-656
श्रीमती शीला गौतम	656-659
श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे	659-664
श्री अनिल बसु	664-669
श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन	669-674
श्री सुभाष महारिया	674-676
श्री रघुवंश प्रसाद सिंह	676-681
श्री नरेश पुगलीया	681-684
स्क्वाड्रन लीडर कमल चौधरी	684-689
श्री रामशेट ठाकुर	689-690
श्री भुवनेश्वर कालिता	691-693
श्री एस. अरुमुगम	693-695
श्री आदित्य नाथ	695-698
श्री एस. अजय कुमार	698-699
श्री नृपेन गोस्वामी	700-702
श्री विजय कुमार खंडेलवाल	702-706
श्री गंगा चरण राजपूत	706-707
श्री नेपाल चन्द्र दास	707-710
श्री राघवेन्द्र सिंह	711-713
श्री सुरेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर)	713
श्री पी.सी. थामस	713-715
श्री द्वारका प्रसाद बैरवा	715-717

विषय

कालम

श्री प्रभुदयाल कठेरिया	717-719
इंजीनियर शंकर पन्	720-721
श्री शंकर प्रसाद जायसवाल	721-724
श्री रामपाल उपाध्याय	724-727
श्री अशोक प्रधान	727-730
श्री रंजीब बिस्वाल	730-732
श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी	733-735
श्री सुरेश कुरूप	735-736
श्री सुनील खां	737-739
श्री लरंग साय	739-740
श्री किशनलाल दिलेर	740-742
प्रो. अजित कुमार मेहता	742-744
श्री रामपाल मिह	744-745
श्री हरिकेवल प्रसाद	745-747
श्री पी.एम. मर्ड	748-749
श्री गौरी शंकर चतुर्भुज बिसेन	749-751
डा. मी.पी. ठाकुर	751-752
श्री आनन्द पाठक	752-754
श्री बासवराज पाटील सेडाम	754-756
श्री सलखान मुर्मू	756
श्री रामशकल	757-750
श्री विक्रम देव केशरी	758-759
श्री इन्द्रजीत मिश्र	759-761
डा. विजय सोनकर शास्त्री	761-762
श्री सुधीर गिरि	763-764
श्री एच.पी सिंह	764-766
डा. रामकृष्ण कुसमरिया	766-768
श्री मोहन रावले	768-770

लोक सभा वाद-विवाद

लोक सभा

सोमवार, 8 जून, 1998/18 ज्येष्ठ, 1920 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न 11 बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

[अनुवाद]

निधन संबंधी उल्लेख

अध्यक्ष महोदय: मुझे सभा को श्री शिकिहो सेमा के दुःखद निधन की सूचना देनी है। श्री शिकिहो सेमा ने 1981-91 के दौरान नौवीं लोक सभा में नागालैण्ड का प्रतिनिधित्व किया। इससे पूर्व श्री सेमा 1982-88 के दौरान नागालैण्ड विधान सभा के सदस्य रहे।

वह 1982-86 के दौरान नागालैण्ड सरकार में राज्य मंत्री तथा 1986-88 के दौरान कैबिनेट मंत्री रहे।

श्री सेमा सुविख्यात राजनैतिक तथा सामाजिक कार्यकर्ता थे तथा उन्होंने गरीबों तथा दलितों के उत्थान के लिए अथक प्रयास किए।

श्री सेमा एक योग्य सांसद थे और वे 1990 में रक्षा मंत्रालय की परामर्शदात्री समिति के सदस्य रहे।

श्री शिकिहो सेमा का निधन 52 वर्ष की आयु में 4 मई, 1998 को दीमापुर, नागालैण्ड में हुआ।

हम अपने इस मित्र के निधन पर गहरी संवेदना व्यक्त करते हैं और मुझे विश्वास है कि यह सभा शोक संतप्त परिवार के प्रति संवेदना व्यक्त करने में मेरे साथ है।

अब सदस्यगण दिवंगत आत्मा के प्रति सम्मान व्यक्त करने के लिए थोड़ी देर मौन खड़े होंगे।

पूर्वाह्न 11.02 बजे

तत्पश्चात् सदस्यगण थोड़ी देर मौन खड़े रहे।

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न सं. 162: श्री गिरधारी लाल भार्गव।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

डा. शफीकुर्रहमान बर्क: अध्यक्ष महोदय, हैदराबाद के अंदर जो नंगा-नाच पुलिस ने नाचा है ... (व्यवधान) वहां पर 12 मुसलमानों की जानें गयी हैं। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री गिरधारी लाल भार्गव—अनुपस्थित।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: अध्यक्ष महोदय, हैदराबाद में जो दंगे हुए हैं उस पर चर्चा कराई जाए। ... (व्यवधान)

श्री एस.एस. ओवेसी: अध्यक्ष महोदय, हैदराबाद के दंगों में एक वर्जन लोग मारे गये हैं और 44 लोग घायल हुए हैं। ... (व्यवधान) पहले इस पर बहस करायी जाए। ... (व्यवधान) वहां पर बहुत बड़ी संख्या में मुसलमान जख्मी हुए हैं।

[شرق سلطان صلاح الدين اويسى (حيدرآباد) : متحاربين اور ان کے
دنگوں میں ایک درجن لوگ مارے گئے ہیں اور 44 لوگ زخمی ہوئے ہیں۔ (مدخلات) پہلے ان پر بحث کرانی
چاہئے۔ (مدخلات) ہمیں بہت بڑی تعداد میں مسلمان زخمی ہوئے ہیں۔]

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले: हैदराबाद की घटना हमारे देश और संसद के लिए शर्म की बात है, इस पर चर्चा कराई जाए। ... (व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार: अध्यक्ष महोदय, हैदराबाद में जो लोग मारे गये हैं उस पर यहां संसद में चर्चा कराई जाए। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं प्रश्न काल के बाद आपको अपना मामला उठाने की अनुमति दूंगा। कृपया इस समय आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने आपके नेताओं से भी चर्चा की है। मैं आपको शून्य काल के दौरान आपका विषय उठाने की अनुमति दूंगा। अभी कृपया बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न सं. 163: श्री आर. साम्बासिवा राव—अनुपस्थित, श्री ए. सिदराजू—अनुपस्थित, प्रश्न सं. 164: श्री भगवान शंकर रावत—अनुपस्थित।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप लोग बैठ जाइये। मैं आप लोगों की भावनाएं समझता हूँ।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री आर. मुथैया, कृपया आप लोग बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: अध्यक्ष महोदय, क्वश्चन आवर को स्थगित करके हैदराबाद में हुए दंगे पर चर्चा कराई जाए।

[अनुवाद]

महोदय: माननीय सदस्यगण, मैं आपकी स्थिति और समझता हूँ। मैंने आपके नेताओं से बात की है और मैं आप लोगों को इस मामले को उठाने के लिए शून्य-काल के दौरान अनुमति दूँगा। कृपया प्रश्न-काल जारी रहने दीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री मोहन सिंह, मैं आपको बोलने की अनुमति दूँगा। कृपया बात समझ लीजिए। मैंने नेताओं से भी बात की है। मैं आपको शून्य-काल के दौरान बोलने की अनुमति दूँगा। कृपया आप लोग बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री मुथैया, कृपया आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.05 बजे

इस समय डा. शफीकुर्रहमान बर्क और कुछ अन्य सदस्य आए और सभा पटल के निकट फर्श पर बैठ गए

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको बोलने की अनुमति दूँगा। कृपया अपनी सीट पर जाइये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री ओवेसी, आप बरिष्ठ सदस्य हैं। कृपया आप अपनी सीट पर जाइये। मैं आपको बोलने की अनुमति दूँगा।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.08 बजे

इस समय डा. शफीकुर्रहमान बर्क और कुछ अन्य सदस्य अपने स्थानों पर वापस चले गए

अध्यक्ष महोदय: श्री मुथैया, कृपया अपने सदस्यों को भी बैठने के लिए कहिए! कृपया आप लोग बैठ जाइये। मैं आपकी भावनाएं समझता हूँ। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, कृपया आप लोग बैठ जाइये। मैं आप लोगों को बोलने का अवसर दूँगा।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.10 बजे

इस समय श्री आर. मुथैया और कुछ अन्य सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री रामदास आठवले, कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न सं. 165। श्री के.सी. कोंडय्या के प्रश्न के अतिरिक्त कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

पूर्वाह्न 11.11 बजे

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

फिल्म उद्योग को उद्योग का दर्जा

*165. श्री के.सी. कोंडय्या:
श्री महेश कनोडिया:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने फिल्म उद्योग को 'उद्योग' के सभी लाभ देने और अन्य सुधार लागू करने का निर्णय लिया है;

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

(ख) यदि हां, तो इस दिशा में अब तक उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) फिल्म उद्योग को 'उद्योग' का दर्जा दिये जाने से उसे मिलने वाले संभावित लाभों का ब्यौरा क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ग) सरकार ने फिल्म क्षेत्र को उद्योग का दर्जा देने का निर्णय लिया है। इस निर्णय के परिणामस्वरूप, इस मंत्रालय ने फिल्म निर्माण और अन्य संबंधित कार्यकलापों को संस्थागत एवं बैंक वित्त-पोषण हेतु पात्र बनाने के मुख्य उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए कार्यवाही शुरू कर दी है।

फिल्म उद्योग से संबंधित विभिन्न मुद्दों और समस्याओं पर विचार करने तथा फिल्म उद्योग के समग्र विकास हेतु उपयुक्त उपाय सुझाने के लिए एक विकास परिषद स्थापित करने का निर्णय भी लिया गया है। इसके अलावा, भारतीय फिल्मों तथा अन्य श्रव्य दृश्य उत्पादों के समन्वित रूप से निर्यात को और बढ़ाने के लिए एक निर्यात संवर्धन निकाय गठित करने का भी प्रस्ताव है।

राज्य सरकारों को अन्य बातों के साथ-साथ फिल्म क्षेत्र को उद्योग का दर्जा देने पर विचार करने को कहा गया है ताकि फिल्म क्षेत्र से सम्बद्ध कार्यकलापों को समवर्ती लाभ प्राप्त हो सकें। मौजूदा मनोरंजन कर-ढांचे को तर्कसंगत बनाने संबंधी मामले को भी राज्य सरकारों के साथ उठाया गया है।

यह आशा है कि इन उपायों से फिल्म उद्योग और निगमीकरण तथा भावी विकास हेतु और अधिक सुव्यवस्थित कार्यप्रणाली की ओर बढ़ेगा।

[अनुवाद]

श्री के.सी. कोंडय्या: प्रश्न यह है कि क्या सरकार ने फिल्म उद्योग को उद्योग का दर्जा देने का निर्णय लिया है। अध्यक्ष महोदय, सरकार ने अपने उत्तर में फिल्म क्षेत्र से उद्योग का दर्जा देने का निर्णय लिया है। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि इसे प्रभावकारी बनाने के लिए समय गीमा क्या है, क्या वे फिल्म उद्योग के लिए कोई अलग वित्तीय संस्थान बनाना चाहते हैं? और ... (व्यवधान) यदि हाँ, तो क्या इस उद्योग के लिए राज्य औद्योगिक विकास निगम राज्य-वार वित्तीय संस्थान, जैसे निगम स्थापित किये जायेंगे अथवा फिल्म विकास निगम बनाया जाएगा।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष जी, अभी हमने यह नीतिगत फैसला लिया है कि फिल्म को उद्योग का दर्जा दे दिया जाए ताकि उन्हें इंस्टीट्यूशनल फाइनेंस मिल सके।

श्री मोहन सिंह: सत्ता पक्ष के कुछ लोग वाकआउट कर गए हैं तो अल्पमत की सरकार कैसे जवाब दे रही है? ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री आठवले, यह प्रश्न काल है। कृपया बैठिए।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज: इसके लिए मैकेनिज्म क्या हो, यह मोडेलिटीज अभी तय हो रही हैं। जैसे माननीय सदस्य ने कहा कि कोई अलग से फिल्म फाइनेंस कार्पोरेशन होगा या स्टेट्स अलग से फिल्म फाइनेंस कार्पोरेशन बनाएंगी, ऐसी मोडेलिटीजी तय हो रही हैं। फिल्म को उद्योग का दर्जा देने के बाद मैंने तमाम राज्यों के मुख्य मंत्रियों को पत्र लिखकर कहा है कि यह उनको इंडस्ट्री का स्टेट्स दें ताकि उन्हें संस्थागत वित्त उपलब्ध हो सके, इसके बारे में काम करें। अभी मोडेलिटीज तय नहीं हुई हैं, लेकिन तय करने के विकल्प हमने खुले रखे हुए हैं। अभी हमने नीतिगत तौर पर एक पौलिसी डिसेजिन लिया है कि फिल्म को उद्योग का दर्जा दिया जाए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री कोंडय्या, अब आप अपना दूसरा पूरक प्रश्न पूछ सकते हैं।

श्री के.सी. कोंडय्या: मेरे पास दूसरा पूरक प्रश्न नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: क्या आपकी बात समाप्त हो चुकी है।

[हिन्दी]

श्री मोतीलाल चोरा: अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि जब सरकार ने फिल्म क्षेत्र को उद्योग का दर्जा देने का निर्णय ले लिया है, और राज्य सरकारों से उस पर चर्चा करने जा रहे हैं तो क्या माननीय मंत्री महोदय इस बात को सुनिश्चित करेंगे कि एक निश्चित समयवधि में राज्य सरकारों तथा मुख्य मंत्रियों या उद्योग मंत्रियों के साथ इनकी बैठक हो जाएगी?

श्रीमती सुषमा स्वराज: बिल्कुल सुनिश्चित करेंगे। अगर कोई नातिगत निर्णय लिया है तो उसको अमली जामा पहनाने के लिए ये तमाम चीजें जरूरी हैं। समयावधि इसके लिए तय नहीं की जा सकती, लेकिन एक बैठक करने का निर्णय लिया है, राज्य सरकारों के मुख्य मंत्रियों को पत्र लिखा जा चुका है और उनसे भी कहा है कि वे इस दिशा में कदम बढ़ाएँ।

श्री मोतीलाल बोरा: समयावधि जब तक निश्चित नहीं होगी, तब तक इस प्रकार के निर्णय का कोई औचित्य नहीं होगा। ...*(व्यवधान)*

श्रीमती सुषमा स्वराज: समयावधि में मैं तारीख की बात कर रही हूँ कि तारीख तय नहीं है, लेकिन बहुत जल्दी यह निर्णय होगा, यह आश्वासन मैं दे सकती हूँ।

श्रीमती सुषमा स्वराज: यह उम्मीद प्रकृत का अस्पष्ट जवाब है। आप इसका उत्तर जूलाई, अगस्त अथवा सितम्बर में दे सकते हैं अगर आपको कोई तिथि निश्चित करनी होगी। ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज: बहुत जल्दी कोई वेग रिप्लाइ नहीं होता। इससे ज्यादा कैटागोरिकल रिप्लाड तो हो ही नहीं सकता।

[अनुवाद]

श्री मोतीलाल बोरा: इस तरह के अस्पष्ट उत्तर देने का कोई औचित्य नहीं है। ...*(व्यवधान)*

डा. टी. सुब्बाराव रेड्डी: मैं माननीय सूचना और प्रसारण मंत्री से यह जानना चाहता हूँ कि यह एक अच्छी बात है कि आपने फिल्म उद्योग को उद्योग को समस्त लाभ देने का निर्णय लिया है। क्या वे भारतीय रिजर्व बैंक और सभी बैंकों और वित्तीय संस्थानों को अनुदेश देंगे कि फिल्म उद्योग को एक नियमित उद्योग माना जाए और उसे ऋण प्रदान करेंगे। उत्तर में यह बताया गया था कि इस पर कार्यवाही चल रही है। यह बड़ा ही अस्पष्ट उत्तर है: हम स्पष्ट, नाग, व्यावहारिक, प्रभावकारी और सीधा उत्तर चाहते हैं।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज: बहुत इफैक्टिव आन्सर दे रही हूँ। हम लोगों ने सैक्रेटरी, आई एंड बी के जिम्मे यह काम लगाया है त्रिनका रिजर्व बैंक के लोगों से भी बात हुई है। मेरी स्वयं

वित्त मंत्री से बात हुई है। सैक्रेटरी, आई एंड बी की सैक्रेटरी, फाइनेन्स से बात हो गई है और आपने देखा होगा कि इस निर्णय के बाद ही कुछ इस प्रकार के कनसेन्स बजट में भी वित्त मंत्री ने दिये हैं। वित्त मंत्री की सैक्रेटरी भी इस निर्णय को मिल गई जब इसी सदन में बैठे हुए उन्होंने इसका जिक्र किया कि मेरी सहयोगी आई एंड बी मिनिस्टर ने फिल्म को उद्योग का दर्जा दे दिया है। इसलिए मैं आपको आश्वासन देना चाहती हूँ कि न तो रिप्लाइ वेग है और न ही डिसेजन वेग है। डिसेजन भी इफैक्टिव है और आगे के काम और पग भी बहुत इफैक्टिविटी के लिये जा रहे हैं।

श्री मोतीलाल बोरा: राज्य सरकारों को बिना विश्वास में लिये सरकार ने निर्णय ले लिया? ...*(व्यवधान)*

श्री शैलेन्द्र कुमार: माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि गाजियाबाद के नौएडा में फिल्म सिटी बनाने के लिए, उसे उद्योग का दर्जा देने के लिए वहाँ जमीन अक्वायर की गई है। सरकारें आई, उन्होंने धन भी दिया। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि जब फिल्म सिटी को उद्योग का दर्जा देने की बात चली है, इसलिए नौएडा में अब तक कितना काम हुआ है, क्या स्थिति है, क्या माननीय मंत्री जी कुछ बताने की कृपा करेंगे?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया प्रश्न को समझिए। मुख्य प्रश्न फिल्म उद्योग को उद्योग का दर्जा देने से संबंधित है।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष जी, यह सवाल इससे संबंधित नहीं है और जिस फिल्म सिटी का यह प्रश्न पूछ रहे हैं वह यूपी सरकार से संबंधित है।

श्री शैलेन्द्र कुमार: मैंने जो सूचना मांगी है, सूचना प्रसारण मंत्रालय से इसका संबंध है?

[अनुवाद]

श्री वारकला राधाकृष्णन: फिल्म उद्योग को उद्योग का दर्जा देने और उसकी घोषणा करने में बहुत सारी अड़चने हैं। माननीय मंत्री के उत्तर में मनोरंजन कर के बारे में कहा गया है। विभिन्न राज्यों में अलग-अलग मनोरंजन कर लगाये जाते हैं। वह कर विभिन्न आधारों पर लगाये जाते हैं। क्या केन्द्र सरकार समस्त भारत में एक समान मनोरंजन कर लागू करने के पहलू पर विचार करेगी? अब इसका निर्णय राज्यवार हो रहा है। इसलिए यह पहला प्रश्न सरकार के लिए विचारणीय होना चाहिए।

दूसरी बात उद्योगों और फिल्म निर्माताओं को दिए जा रहे पुरस्कारों के संबंध में है, हमारे पास राज्य-स्तर और केन्द्र स्तर के पुरस्कार हैं। इन सब का भी निर्णय विभिन्न आधारों पर किया जाता है। इसमें विभिन्न तरह के कानूनी और कला से संबंधित प्रश्न अंतर्ग्रस्त होते हैं। क्या माननीय मंत्री महोदया इन सभी मामलों में विचार करेंगी जिससे एक निश्चित नीति बनाई जा सके जो कि समस्त भारत में लागू हो।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य का प्रश्न बहुत वेलिड प्रश्न है। मैं उन्हें बताना चाहूंगी कि इंटरटेनमेंट टैक्स और अवार्ड्स का विषय ये सारे हमारे जेरेगौर हैं। वास्तव में ये निर्णय स्टेट लैवल पर इसलिए लिये जाते हैं क्योंकि यह विषय अभी तक स्टेट लिस्ट में है, फिल्म्स अभी तक स्टेट सूची में हैं और जिस नेशनल कांफ्रेंस में मैंने यह निर्णय किया कि फिल्म्स को उद्योग का दर्जा दिया जाए, वहीं से यह मांग भी आई थी कि फिल्म सिटी को कांकरेंट लिस्ट में डाला जाए। मैंने आने के बाद राज्य सरकारों को पत्र लिखे, उसमें इंटरटेनमेंट टैक्स का मसला विशेष रूप में लिखा और उन्हें यहां तक लिखा कि एक जगह टैक्स 167 परसेंट है जो कि बहुत काउंटर प्रोडक्टिव होता है। मैंने उन्हें यह तो लिखा ही कि इंटरटेनमेंट टैक्स को रेशनालाइज करें, लेकिन यह विषय कंकरेंट लिस्ट में लाया जाए, इसके लिए राज्य सरकारों की सहमति भी मांगी है। इसलिए बोरा जी ने जो प्रश्न पूछा था, मैंने कहा कि मैं वाकई उनकी बैठक बुला रही हूँ। ये तमाम विषय मेरे विचाराधीन हैं और जो पत्र मैंने राज्य सरकारों के मुख्य मंत्रियों को लिखा है उनमें इंटरटेनमेंट टैक्स पर एक पूरा पैराग्राफ लिखा है। आपने जो चिंता व्यक्त की है, उसका समाधान तभी हो सकता है जब फिल्म्स कांकरेंट लिस्ट में आ जाए और ऐसा करने के लिए राज्य सरकारों के मुख्य मंत्रियों की सहमति जरूरी है जो मैंने पत्र के माध्यम से मांगी है।

श्री सुशील कुमार शिंदे: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि उन्होंने मुम्बई में फिल्म्स इंडस्ट्री को उद्योग का दर्जा देना एनाउंस कर दिया है। मेरे माननीय साथी ने पूछा कि विशेषतः मुम्बई में जहां मराठी फिल्मों के लिए रिटर्न ऑफ टैक्स की एक स्कीम चलती है और एक दूसरे टैक्स एग्जम्पशन होता है, ये दोनों चीजें बहुत महत्वपूर्ण हैं। एक फिल्म बनाने के बाद, दूसरी फिल्म के लिए उसे अच्छी कैपिटल देने का बैंक्स प्रयास नहीं करते हैं, क्या ऐसे विषय पर भी आप विचार करेंगी? क्योंकि आप कांकरेंट लिस्ट की बात कर रही हैं, जबकि राज्य कांकरेंट लिस्ट की कभी सहमति नहीं देते हैं। इस नेशनल इश्यू को क्या आपकी सरकार ने स्वीकार किया है? हम मानते हैं कि फिल्म इंडस्ट्री आजकल बहुत दिक्कत में है। जैसा कि फिल्म

सिटी के बारे में यहां एक माननीय सदस्य कह रहे थे, महाराष्ट्र में मराठी फिल्म सिटी कोल्हापुर में है। मुम्बई के हमारे एक साथी बैठे हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया पूरक प्रश्न पूछिए।

श्री सुशील कुमार शिंदे: मैंने अपनी बात पूरी कर ली है। मैं यह सब इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि इससे उनको मदद मिलेगी। मैं कोई निश्चित प्रश्न नहीं पूछ रहा हूँ। परन्तु मैं सिर्फ सूचना दे रहा हूँ ताकि जब भी वे इस मुद्दे पर निर्णय लेना चाहें तो कोई ठोस निर्णय ले सकें।

[हिन्दी]

इसलिए मैं यह जानना चाहता हूँ कि एक फिल्म को जिसे टैक्स एग्जम्पशन मिला है या रिटर्न ऑफ टैक्स मिला है, उसे फाइनेंस की सबसे ज्यादा दिक्कत होती है, अतः क्या आप इसके बारे में रिजर्व बैंक को कोई डायरेक्शन देंगी?

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष जी, मैं माननीय शिंदे जी को बताना चाहती हूँ कि फिल्मों को उद्योग का दर्जा देने का हमने जो निर्णय लिया है, यह लिया ही इसलिए गया है ताकि बैंक फिल्मों को फायनांस करें। बैंक तब तक फिल्म इंडस्ट्री को फायनेंस नहीं कर सकते जब तक कि केन्द्र सरकार फिल्म उद्योग को उद्योग का दर्जा नहीं देती। यह मैंने कांकरेंट लिस्ट के इंटरटेनमेंट के संबंध में जवाब दिया। अगर यह सब्जेक्ट कांकरेंट लिस्ट में आ जाए, तो केन्द्र सरकार फिल्मों के बारे में और भी कानून बना सकती है। फिल्मकारों को इंस्टीट्यूशनल फायनेंस मिल सके, फिल्म निर्माताओं को री-फायनेंस मिल सके यह इसीलिए किया गया है। शिंदे जी, जो आपकी चिन्ता है उसके समाधान के लिए ही यह निर्णय लिया है और इस निर्णय के बाद उस दिशा में हम आगे बढ़ रहे हैं, यह आपको पता लगना चाहिए।

श्री सुरेन्द्र सिंह: अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने जैसा अपने उत्तर में अभी बताया कि फिल्म उद्योग को इंडस्ट्रीज का दर्जा दिया गया है और बैंकों को हिदायतें दी जा रही हैं कि फिल्म उद्योग को उसी तरह की रियायतें दी जाएं जिस तरह की रियायतें इंडस्ट्रीज को दी जा रही हैं। मैं मंत्री महोदय से आपके माध्यम से जानना चाहूंगा कि अगर कोई फिल्म निर्माता मान लिया अपनी फिल्म निर्माण के लिए किसी बैंक से 10 करोड़ का लोन बूरो करता है और उसकी यूनिट सिक हो जाती है, जिस प्रकार से बैंक या गवर्नमेंट इंडस्ट्री को जमीन, प्लाट या मशीनरी को आक्शन करके अपना लोन वसूल कर लेती है और कारखानेदार का पीछा

छोड़ देती है, लेकिन फिल्म बनाने वाले के पास में न तो मशीन है और न कोई भूमि या प्लॉट, तो बैंक या सरकार अपना लोन किस प्रकार से वसूल करेगी? मान लिया कोई फिल्म फ्लॉप हो गई, बिल्कुल ही नहीं चली, उस सूरत में बैंक या सरकार अपना लोन किस प्रकार से वसूल करेगी?

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य श्री सुरेन्द्र सिंह जी को बताना चाहती हूँ कि सरकार केवल इनेबलिंग प्रॉवाइजन करती है। प्रोजेक्ट वाएबल है या नहीं, पैसा वापस आएगा या नहीं, लोन कैसे वसूल किया जाएगा, इन सारी चीजों की आवश्यकता स्वयं बैंक करता है। आज भी जिन उद्योगों को लोन दिया जाता है उनके बारे में विस्तृत प्रोजेक्ट रिपोर्ट बनती हैं, बैंक के अधिकारी उसका पूरा अध्ययन करते हैं कि यह प्रोजेक्ट कैसा है, लोन वापस आएगा या नहीं, रिकवरी कैसे होगी, इन मार्ग चीजों को देखने के बाद ही वे लोन देते हैं। ऐसा नहीं है कि लोन मिल ही जाता है। सरकार ने एक इनेबलिंग प्रॉवाइजन किया है जो अभी तक पाबंदी थी कि फिल्म निर्माताओं का बैंक लोन दे ही नहीं सकते थे क्योंकि फिल्मों को उद्योग का दर्जा नहीं था, वह पाबंदी अब हट गई है। पहले अच्छे प्रोजेक्ट को बैंक चाहते हुए भी लोन नहीं दे पाते थे। वे उनके प्रोजेक्टों को देखते भी नहीं थे, क्योंकि पहले फिल्मों को उद्योगों का दर्जा नहीं दिया गया था इसलिए बैंक द्वारा लोन देने पर पाबंदी थी। लेकिन अब फिल्मों को सरकार द्वारा उद्योग का दर्जा देने के बाद वह पाबंदी हट गई है। अगर बैंक को लगता है कि पैसा वापस नहीं आएगा, तो वह लोन नहीं देगी, लेकिन बैंक को लगता है कि प्रोजेक्ट अच्छा है और पैसा वापस आ जाएगा, तो बैंक लोन देने के लिए स्वतंत्र हैं। दिए गए लोन को कैसे वसूलना है, कैसे वापस लेना है, इस बारे में माननीय सदस्य को चिन्ता करने की जरूरत नहीं है क्योंकि यह काम बैंक स्वयं देखेगा।

डा. अशोक पटेल: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा—जैसे अभी एक प्रश्न के उत्तर में उन्होंने बताया कि फिल्म को उद्योग का दर्जा दिया गया है, इसके तहत कितना लोन उन्हें मिलेगा क्योंकि कोई फिल्म एक करोड़ में बन जाती है और दूसरी फिल्म 10 करोड़ में भी नहीं बनती और दूसरी बात यह है कि यदि फिल्म फ्लॉप हो गई, किसी कारण से फिल्म नहीं चली, तो दिए गए लोन को वसूलने के लिए क्या प्रक्रिया रहेगी। तीसरी बात मैं यह जानना चाहता हूँ कि फिल्म उद्योग को सब्सिडी किस प्रकार से दी जाएगी, जैसे उद्योगों को सब्सिडी दी जा रही है, वैसे ही क्या कोई फिल्म न चले या फ्लॉप हो जाए, तो उसको कोई सब्सिडी देने की व्यवस्था सरकार करेगी। चौथी बात मैं यह जानना चाहता हूँ जैसा मंत्री महोदय ने अभी बताया कि फिल्मों का सारा मामला तय करने के लिए वे एक विकास परिषद का गठन करने वाली है, उसका गठन कब

तक हो जाएगा, उसके कितने सदस्य होंगे और कौन-कौन मੈम्बर होंगे?

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं बताना चाहूंगी कि विकास परिषद और बैंक लोन, ये दो अलग-अलग चीजें हैं। लोन का विकास परिषद के गठन से कोई संबंध नहीं है। जहां तक प्रश्न के खंड 1 का ताल्लुक है, मैं भाई सुरेन्द्र सिंह जी के प्रश्न के उत्तर में जवाब दे चुकी हूँ कि प्रोजेक्ट वाएबल है या नहीं, यह बैंक देखेगा। सरकार केवल इनेबलिंग प्रॉवाइजन करती है। सरकार ने तय कर लिया कि अब बैंक प्रोजेक्ट्स देख सकते हैं और उन्हें देखने के बाद वह निर्णय करेंगे। जहां तक विकास परिषद का सवाल है, फिल्म उद्योग से जुड़े तमाम मसलों पर एक मलाहकार समिति के रूप में यह विकास परिषद होगी। उसके लगभग 25 सदस्य बनाने का हमने तय किया है जो सभी फिल्म उद्योग से जुड़े हुए होंगे।

श्री रामदास आठवले: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा मंत्री जी से पृच्छना चाहता हूँ कि फिल्म को उद्योग का दर्जा देने का बहुत अच्छा निर्णय आपकी सरकार ने लिया है मगर जो फिल्म बनाने वाले मजदूर हैं, टेकनीशियन्स हैं, उसमें उनका हक दिलाने का कोई प्रॉवाइजन है या नहीं?

दुर्गम: फिल्म इंडस्ट्री में ब्लैकमनी बहुत बढ़ती जा रही है। अगर आप इसको उद्योग का दर्जा दे रहे हैं तो इस ब्लैकमनी को हटाने का कोई निर्णय आपकी सरकार ने लिया है या नहीं? तीसरा सवाल यह है कि ऐक्टर्स, ऐक्ट्रेसस हैं, फिल्म में काम करने वाले जो प्रमुख अभिनेता अभिनेत्री हैं, वे 50 लाख, एक करोड़ या दो करोड़ रुपये लेते हैं जबकि काम के हिसाब से उनको पैसा मिलना चाहिए। इन ऐक्टर्स-ऐक्ट्रेसस के ज्यादा पैसा लेने की वजह से इंडस्ट्री में ब्लैकमनी बहुत बढ़ता जा रहा है जो देश के लिए बहुत बड़ा खतरा है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या वह उसमें कांड पाबंदी करने वाली हैं या नहीं?

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष महोदय, श्री इन वन की सप्लीमेंट्री आयी है जिसका मैं तीन अलग-अलग खण्डों में जवाब देना चाहूंगी। पहला प्रश्न माननीय सदस्य ने वर्क फोर्स के बारे में पूछा है कि उनको भी उद्योग का दर्जा दिये जाने से कोई फायदा होगा या नहीं? यह बहुत वैध सवाल है। मैं माननीय सदस्य से कहना चाहती हूँ कि अभी भी, जब इसे उद्योग का दर्जा नहीं था तब भी फिल्म उद्योग में काम करने वाले श्रमिकों के लिए कुछ इस तरह के ऐक्ट लागू थे जैसे शॉप्स एंड एस्टेबलिशमेंट ऐक्ट है, वर्कर्स की वेल्फेयर के लिए हमने फिल्मों पर सैस लगाया हुआ था, हिन्दी फिल्मों के लिए 10 हजार रुपये, असमिया के लिए 2 हजार रुपये और उड़िया के लिए 5 हजार रुपये था, वह पैसा

केवल श्रमिक फॉर्म या वर्क फोर्स के लिए आता था। उद्योग के साथ जुड़े हुए जो भी प्रश्न इसके बाद आयेंगे, उसमें किस एक्ट में डालना या किसमें नहीं डालना, उससे भी ये प्रश्न जुड़े हुए रहेंगे। मैं इतना बता दूँ कि वर्क फोर्स की वेलफेयर का ध्यान श्रम मंत्रालय फिल्म इंडस्ट्री को रखता है और श्रम मंत्रालय उद्योग का दर्जा देने के बाद अगर कोई प्रश्न हमारे समाधान के लिए लेकर आयेगा तो हम जरूर उस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। इनका तो दूसरा खण्ड है जिसमें उन्होंने ब्लैकमनी की बात कही है, मैं आपको बता दूँ कि हमने यह जो निर्णय लिया है वह गुड सिनेमा के कामिट्टी के प्रति है। अच्छा सिनेमा देना, इसके प्रति हमारी जो निष्ठा या प्रतिबद्धता है, उसके लिए हमने यह निर्णय लिया है। अगर हम गुड सिनेमा चाहते हैं तो गुड मनी भी दें इसलिए जब इनको इंडस्ट्रियल फाइनेंस मिलना शुरू हो जायेगा तो अगर वे कहीं से भी, कैसा भी पैसा लेना चाहते हैं तो उसके ऊपर आटोमेटिकली पाबन्दी लगेगी। तीसरी बात उन्होंने ऐक्ट्स और ऐक्ट्समें के बारे में कही है। मैं उनको बताना चाहूँगी कि यह क्रिएटिव चीज है और क्रिएटिविटी के ऊपर आप कभी यह पाबन्दी नहीं लगा सकते कि कोई ऐक्टर कितना पैसा ले या कितना नहीं ले। ऐक्ट्स जितना कीमत अपनी क्रिएटिविटी की मांगता है, ले सकता है। उस पर लगने वाला आयकर अगर वह पूरा का पूरा दे तो वह पैसा ब्लैकमनी नहीं बनता है। उसे फाइनेंस मिनिस्ट्री निश्चित तौर पर देख रही होगी। लेकिन कोई भी पाबन्दी ऐक्ट्स ऐक्ट्समें की फी पर लगे यह उसकी क्रिएटिविटी को रोकना होगा। सूचना मंत्रालय ऐसी कोई पाबन्दी नहीं लगायेगा।

लाइसेंस शुल्क का भुगतान

*166. श्री रामानन्द सिंह: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सेल्यूलर कंपनियों को लाइसेंस शुल्क के भुगतान के लिए समय की रियायत देने का है:

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

(ग) उम संबंध में अंतिम निर्णय कब तक ले लिए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) लाइसेंस शुल्क के भुगतान को दो वर्ष तक आस्थगित रखने तथा लाइसेंस की अवधि बढ़ाये जाने के बारे में सेल्यूलर आपरेटर्स एसोसिएशन आफ इंडिया से अध्यावेदन प्राप्त हुए हैं। ब्यूरो आफ इंडस्ट्रियल कास्ट्स एण्ड प्राइसेस (बी आई सी पी) से अनुरोध किया गया है कि वह सेल्यूलर सर्विस इंडस्ट्री का तकनीकी-आर्थिक अध्ययन करे। बी आई सी पी की रिपोर्ट प्राप्त

हो जाने पर तथा इस मामले के सभी पहलुओं पर विचार करके इस मामले पर अंतिम निर्णय लिया जाएगा।

बी आई सी पी के अध्ययन को लम्बित रखते हुए आई सी आई सी से भी अनुरोध किया गया है कि वह इस उद्योग के प्रचालन निष्पादन का त्वरित अध्ययन प्रारंभ कर दे। चूंकि इसमें कुछ जटिल मुद्दे शामिल हैं और इसमें अन्तर्मंत्रालय परामर्श करना आवश्यक होगा इसलिए इसके लिए एक समय सीमा निर्धारित करना कठिन है।

श्री रामानन्द सिंह: अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि ब्यूरो आफ इंडस्ट्रियल कॉस्ट एंड प्राइसेस (बी.आई.सी.पी.) द्वारा तकनीकी अध्ययन कब तक पूरा कर लिया जायेगा और इसका अंतिम निर्णय कब तक ले लिया जायेगा?

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष महोदय, इसकी तारीख अगस्त 1998 रखी गई थी लेकिन यहां आने से पहले मैंने ताजा स्थिति का जायजा लेने की कोशिश की तो पता लगा कि उन्होंने एक महीने का समय और मांगा है। इसका मतलब सितम्बर, 1998 तक इसकी अध्ययन रिपोर्ट आ जाएगी और उसके बाद बहुत जल्द उसका अध्ययन करके निर्णय ले लिया जाएगा।

श्री रामानन्द सिंह: अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने बताया कि अन्तर-मंत्रालय परामर्श भी किया जाएगा। मैं जानना चाहता हूँ कि अन्तर-मंत्रालय परामर्श कब तक प्रारंभ हो जाएगा?

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष जी, अन्तर-मंत्रालय परामर्श में सबसे ज्यादा चिन्ता वित्त मंत्रालय की रहेगी। जैसे ही बी.आई.सी.पी. की स्टडी आ जाएगी, अन्तर-मंत्रालय परामर्श उससे पहले से ही चल रहा है, प्रारंभ होने की तिथि तय नहीं है, बी.आई.सी.पी. की स्टडी के बाद उस परामर्श को निष्कर्ष तक ले जाया जाएगा।

डा. संजय सिंह: अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से सवाल करना चाहूँगा कि देश में जिला स्तर पर सैलुलर फोनों का कनेक्शन कब तक हो जाएगा और अन्तर-जिला में, आपस में कनेक्शन कब तक होंगे?

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष जी, जिला या अन्तर जिला के लिए कोई तारीख इसलिए तय नहीं की जा सकती क्योंकि इसमें जो प्राइवेट इंडस्ट्री आई है, उन्होंने सर्कल वाले सैल्स में अभी तक अच्छी तरह से काम शुरू नहीं किया है। उनका कहना है कि उनके पुराने आंकलन गड़बड़ा गए हैं, वे हमसे मोरीटोरियम मांग रहे हैं, लाइसेंस फी की अवधि को बढ़ाने की बात कर रहे हैं। इसलिए मामला अभी रुका हुआ है। उसके चलते सदन में कोई भी तारीख देना मेरे लिए उचित नहीं होगा।

श्री भगवान शंकर रावत: क्या मंत्री जी कुछ बताएंगी?

[अनुवाद]

श्रीमती सुषमा स्वराज: किस बारे में बताएं।

श्री भगवान शंकर रावत: मैं प्रश्न संख्या 164 के बारे में ज्ञानना चाहता हूँ।

श्रीमती सुषमा स्वराज: प्रश्न 164 तो कब का निकल चुका है। अब तो प्रश्न 166 चल रहा है।

श्री भगवान शंकर रावत: मैं यहां बैठा हुआ था। मुझे अभी बताया गया कि वह हो-हल्ले में निकल गया। मैंने नहीं सुना। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

महोदय: नहीं, नहीं, प्रश्न सं. 164 पुकारा गया था। 166 चल रहा है। आप अपना पूरक प्रश्न सं. 166 पर पूछ सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत: मान्यवर, डिस्टेंस में सुनाई नहीं दिया, मैं क्या करूँ।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: नहीं, कृपया ऐसा मत कीजिए। आप प्रश्न सं. 166 पर अपना पूरक प्रश्न पूछ सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत: मेरे प्रश्न पर आधे घंटे की चर्चा के लिए परामर्श कर दें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वह प्रक्रिया नहीं है। आप प्रश्न सं. 166 पर अपना पूरक प्रश्न पूछ सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत: इस पर आधे घंटे की चर्चा दे दीजिए। जसवंत सिंह आयोग की रिपोर्ट बहुत महत्वपूर्ण है। सारे देशभर में इसको लेकर ऊधम हो रहा है कि हाई कोर्ट की खंडपीठें स्थापित की जाएं। सरकार कह रही है कि हम जसवंत सिंह आयोग के हिसाब से काम करेंगे लेकिन काम कुछ नहीं हो रहा है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हम इसकी जांच करेंगे। दस से भी अधिक सदस्य उस प्रश्न पर पूरक प्रश्न पूछने के इच्छुक हैं।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज: अध्यक्ष जी, नार्मल सर्कमस्टेंसेस में तो आपकी बात वैध है। लेकिन मुझे लगता है कि माननीय सदस्य जो बात कह रहे हैं, जब आपने प्रश्न 164 बोला होगा, उस समय काफी शोर मच रहा था, इसलिए उनको सुनाई न देना तर्कसंगत है। मंत्री जी यहां बैठे हैं। यदि आप प्रश्न 164 को एलाऊ कर दें, मंत्री जी जवाब देने के लिए तैयार बैठे हैं। ... (व्यवधान) उस समय किसी ने नहीं सुना कि आपने प्रश्न 164 बोला है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: हम इसकी जांच करेंगे। अब, आप प्रश्न सं. 166 पर अपना पूरक प्रश्न रखिए।

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत: मैं प्रश्न 164 के संबंध में यह पूछ रहा हूँ। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: नहीं, कृपया ऐसे नहीं। यह प्रश्न सं. 166 है।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज: इन्होंने प्रश्न 166 पर सप्लीमेंट्री के लिए हाथ नहीं उठाया है।

श्री भगवान शंकर रावत: मैं प्रश्न 164 की बात कर रहा हूँ।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह प्रश्न सं. 166 है। आप अपनी सप्लीमेंट्री प्रश्न सं. 166 के लिए रखिए अन्यथा मैं प्रश्न सं. 167 ले लूंगा।

[हिन्दी]

श्री भगवान शंकर रावत: ठीक है।

[अनुवाद]

श्री अनिल बसु: महोदय, भाननीय मंत्री का उत्तर काफी टालमटोल वाला है। उन्होंने घोषणा की है कि सरकार ने फिल्म उद्योग को आंग्रेजिक दर्जा देने का निर्णय किया है।

अध्यक्ष महोदय: वह प्रश्न सं. 164 से संबंधित है।

[हिन्दी]

श्रीमती सुषमा स्वराज: वह सवाल निकल चुका है। यह प्रश्न 166 है ... (व्यवधान) आज क्या हो रहा है। ... (व्यवधान) प्रश्न 165 के बाद तो मैं कई मप्लीमेंट्रीज का जवाब दे चुकी हूँ। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री अनिल बसु: महोदय, फिर तो मुझे काफी अफसोस है।

श्री सोमनाथ चटर्जी: सुपमा जी, हर कोई आपसे मंत्रमुग्ध है।

उच्च न्यायालयों में महिला न्यायाधीश

*167. श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:

श्री ए. वेंकटेश नायक:

क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में उच्च न्यायालयों में महिला न्यायाधीशों की कुल संख्या क्या है और उनका राज्यवार अलग-अलग ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार का विचार उच्च न्यायालयों में और अधिक संख्या में महिला न्यायाधीशों को नियुक्त करने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बीदुरई): (क) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

(ख) से (घ) उच्च न्यायालयों के न्यायाधीशों की नियुक्ति संविधान के अनुच्छेद 217 के निबंधनों के अनुसार की जाती है जिसमें व्यक्तियों की किसी जाति या वर्ग के लिए आरक्षण का

उपबंध नहीं है। तथापि, सरकार ने समय-समय पर राज्यों के मुख्य मंत्रियों और उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों को पत्र भेज कर उनसे अनुरोध किया है कि वे बार से अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों, अन्य पिछड़े वर्गों, अल्पसंख्यकों और पिछड़े वर्गों के ऐसे व्यक्तियों और महिलाओं का पता लगाएं, जो उच्च न्यायालय के न्यायाधीशों के रूप में नियुक्ति के लिए उपयुक्त हों।

विवरण

क्र.सं.	उच्च न्यायालय का नाम	महिला न्यायाधीशों की सं.
1.	इलाहाबाद	-
2.	आन्ध्र प्रदेश	1
3.	मुम्बई	3
4.	कलकत्ता	1
5.	दिल्ली	1
6.	गुवाहटी	1
7.	गुजरात	1
8.	हिमाचल प्रदेश	1
9.	जम्मू-कश्मीर	-
10.	कर्नाटक	-
11.	केरल	2
12.	मध्य प्रदेश	1
13.	मद्रास	2
14.	उड़ीसा	-
15.	पटना	1
16.	पंजाब और हरियाणा	1
17.	राजस्थान	1
18.	सिक्किम	-

[हिन्दी]

श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक: अध्यक्ष महोदय, सरकार के दिये गये विवरण-पत्र से मालूम होता है कि महिला न्यायाधीशों की संख्या बहुत कम है, देश में सिर्फ 17 महिला न्यायाधीशों ही हैं। राज्यों की सरकार, मुख्य मंत्रा और मुख्य न्यायाधीशों को जो पत्र लिखा गया है, उसका रैस्पोंस क्या आया है? मेरा स्पेसिफिक प्रश्न यह है कि क्या सरकार के पास संसद और विधान सभा के अतिरिक्त उच्च न्यायालयों में भी महिला न्यायाधीशों के लिए सीटें आरक्षित करने का कोई प्रस्ताव है क्या?

[अनुवाद]

डा. एम. तम्बीदुरई: मैं पहले ही प्रश्न के भाग (ख) और (ग) के उत्तर में उल्लेख कर चुका हूँ कि महिलाओं को आरक्षण के लिए अभी कोई प्रावधान नहीं है। हम केवल मुख्य मंत्रियों के नाम न्यायाधीशों से अनुरोध कर रहे हैं कि यदि महिलाएं न्यायाधीशों के पदों के लिए उपयुक्त हैं तो वे उनके बारे में विचार करें। लेकिन, आरक्षण देने के लिए कोई प्रावधान नहीं है।

[हिन्दी]

श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक: अध्यक्ष महोदय, मैं पृष्ठना चाहता हूँ कि महिला न्यायाधीशों के लिए 33 परसेंट आरक्षण के बारे में सरकार कुछ स्पेशल एफर्ट्स कर रही है या नहीं?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: इस प्रश्न पर मैं अनूपूरक पृष्ठने की अनुमति केवल महिला सदस्यों को दूंगा।

डा. एम. तम्बीदुरई: मैं पहले ही कह चुका हूँ कि महिलाओं को आरक्षण देने के लिए कोई प्रावधान नहीं है। सरकार ने इस संबंध में अनेक कदम उठाए हैं। हमने मुख्य मंत्रियों और प्रधान न्यायाधीशों को पत्र के लिए उपयुक्त नाम संस्तुत करने के लिए लिखा है। पहले भी, जब श्री शिव शंकर विधि मंत्री थे, तो उन्होंने भी विभिन्न मुख्य मंत्रियों और प्रधान न्यायाधीशों को इसी प्रकार का पत्र लिखा था। मेरे पूर्ववर्ती मंत्री ने भी ऐसा पत्र लिखा था। हम यह सुनिश्चित करने का प्रयास कर रहे हैं कि अधिकाधिक महिलाओं को अवसर दिए जाएं लेकिन अभी ऐसी कोई आरक्षण नीति नहीं है।

श्रीमती गीता मुखर्जी: महोदय, यह आरक्षण नीति का प्रश्न नहीं है। तथ्य यह है कि अनेक उच्च न्यायालयों में—कम से कम कलकत्ता उच्च न्यायालय के बारे में मुझे जानकारी है—बड़ी संख्या में अग्रणी महिला वकील हैं जिनमें से कई तो निश्चित तौर पर

अच्छी न्यायाधीश बन सकती हैं लेकिन यह खेद की बात है कि गत वर्ष कलकत्ता उच्च न्यायालय में महिला न्यायाधीशों की संख्या तीन थी जो इस वर्ष घटकर एक हो गई है। उच्चतम न्यायालय के परामर्श से राष्ट्रपति जी के यहां से भेजी गई सिफारिशों के अगले चक्र में कितनी महिलाओं के नाम शामिल किए गए हैं? यदि कोई नाम नहीं शामिल किया गया है तो स्थिति में तुरन्त सुधार करने के लिए सरकार द्वारा क्या प्रयास किए गए हैं?

डा. एम. तम्बीदुरई: महोदय, कलकत्ता उच्च न्यायालय से हमें हाल में मिला पत्र विचाराधीन है। पहल असल में कलकत्ता उच्च न्यायालय के प्रधान न्यायाधीश द्वारा की गई है।

जहां तक महिला न्यायाधीशों को नियुक्त करने का संबंध है, हमने पहले ही उनके नामों पर अनुग्रहपूर्वक विचार करने के लिए पत्र लिख दिए हैं लेकिन अभी तक हमें इस बारे में कोई जानकारी नहीं मिली है। जब कभी भी भविष्य में हमें कोई जानकारी मिलेगी हम निश्चित रूप से इस पर विचार करेंगे।

श्रीमती जयन्ती पटनायक: अध्यक्ष महोदय, विगत में हमारे राज्य में भी केवल एक महिला न्यायाधीश थी परन्तु अब तो एक भी नहीं है। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगी कि पूरे देश में तथा मेरे राज्य में पुरुष न्यायाधीशों की तुलना में महिला न्यायाधीशों, महिला वकीलों और बारों की महिला सदस्यों का प्रतिशतवार आंकड़ा क्या है।

डा. एम. तम्बीदुरई: महोदय, मैं एक-दो दिन में प्रतिशत की गणना करके उन्हें भेज दूंगा।

श्रीमती जयन्ती पटनायक: संख्या न के बराबर है इसीलिए तो मैं उसके बारे में जानना चाहती हूँ।

अध्यक्ष महोदय: चूंकि इस प्रश्न के संदर्भ में बोलने के लिए अन्य कोई महिला सदस्य नहीं है इसलिए मैं पुरुष सदस्यों को अनुमति देता हूँ। श्री सोमनाथ चटर्जी।

श्री सोमनाथ चटर्जी: जज बनने के लिए एक सम्भावित महिला उम्मीदवार अब "गलत सूचना मंत्री" बन गई हैं।

महोदय, माननीय मंत्री जी आज कहीं खोए हुए हैं उनकी पार्टी के सभी साथी उन्हें छोड़ गए हैं।

डा. एम. तम्बीदुरई: मैं यहीं हूँ और मुझे इस मुद्दे की पूरी जानकारी है। मेरे साथी मेरे पास ही बैठे हैं।

[हिन्दी]

श्री चमन लाल गुप्त: अध्यक्ष जी, आपने कहा था कि इस प्रश्न के लिए महिलाओं को चांस दिया जाएगा ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी-अपनी सीटों पर बैठ जाइए। पेंने गोमनाथ बाबू को अनुमति दी है।

श्री सोमनाथ चटर्जी: महोदय, सदन में अनेक उत्कृष्ट वक्ता हैं ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, यह अच्छी बात नहीं है।

श्री सोमनाथ चटर्जी: झिंझौली में क्या हुआ?

[हिन्दी]

क्या ट्रेनिंग दी गई है? ... (व्यवधान)

डा. मुरली मनोहर जोशी: रिमोट के बिना बोलने लग जाएं तो क्या कर सकते हैं ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी: महोदय, बहुत हो गया। व्याख्या की भी एक सीमा होती है ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए।

श्री सोमनाथ चटर्जी: महोदय, भारत सरकार के अब लगभग सभी उच्च न्यायालयों में अपने कार्यालय हैं। अब सारी सिफारिशें भारत के मुख्य न्यायाधीश से आती हैं। अब यही कानून है। उच्चतम न्यायालय के पास अंतिम प्राधिकार है। जहां तक न्यायपालिका में उम्मीदवारों के चयन का सवाल है; यह चयन उच्चतम न्यायालय का मुख्य न्यायाधीश करता है और भारत सरकार इससे पीछे नहीं हट सकती। अतः सरकार इस मामले में पहल क्यों नहीं कर सकती जबकि उच्चतम न्यायालय सहित भारत के सभी उच्च न्यायालयों में इसके अपने अधिकारी हैं। सक्षम अधिवक्ता हैं। यह बात कहने के बजाय कि राज्य सरकारें इस संबंध में कदम नहीं उठा रही हैं भारत सरकार भी इसका पता लगा सकती है। मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि क्या ऐसी प्रक्रिया अपनाई जा रही है अथवा नहीं।

डा. एम. तम्बीदुरई: महोदय, श्री सोमनाथ चटर्जी ने बहुत टोस मुद्दा उठाया है। वे अच्छी तरह जानते हैं कि चूंकि नौ न्यायाधीशों की पीठ के निर्णय पर केन्द्र सरकार इन पदों पर योग्य व्यक्तियों की नियुक्ति का पता लगाने के लिए कोई पहल नहीं कर रही है। केवल उच्च न्यायालय के मुख्य न्यायाधीश कार्रवाई करते हैं। उसके बाद उच्चतम न्यायालय का मुख्य न्यायाधीश इस पर

कार्रवाई करते हैं और फिर इसे हमारे पास भेजते हैं। तत्पश्चात् हम संबंधित प्राधिकारियों को सिफारिश करते हैं। यदि इस मुद्दे को ध्यान में रखा जाए तो निश्चित ही इस प्रक्रिया में परिवर्तन करना होगा।

श्री एस. मल्लिकार्जुनय्या: अध्यक्ष महोदय, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह बात सरकार के ध्यान में आई है कि यहां ऐसे भी राज्य हैं जो और पीठों के सृजन की मांग कर रहे हैं। यदि और पीठों का सृजन कर दिया जाता है तो क्या यह और महिला जजों की नियुक्ति करना सरकार के लिए नहीं खुलेगा। विशेषरूप से जबकि सरकार ने महिलाओं के लिए 33 प्रतिशत आरक्षण का वचन दिया है?

डा. एम. तम्बीदुरई: महोदय, जहां पीठों की स्थापना का संबंध है, यह एक अलग सवाल है।

अध्यक्ष महोदय: वे 33 प्रतिशत आरक्षण के बारे में पूछ रहे हैं।

डा. एम. तम्बीदुरई: उन्होंने पीठों के बारे में भी पूछा है। 33 प्रतिशत आरक्षण के लिए हमें अधिनियम में परिवर्तन करना होगा। अधिनियम में परिवर्तन करने के पश्चात् ही हम ऐसा कर सकते हैं। हमें इसके लिए संविधान के अनुच्छेद 217 में संशोधन करना होगा। उसके बाद ही ऐसा करना सम्भव है और उस समय तक हम इस संबंध में कुछ भी नहीं कर सकते हैं।

श्री एस. मल्लिकार्जुनय्या: पीठ एक नया विषय नहीं है। यह पहले ही प्रश्न सूची में शामिल कर लिया गया है। दुर्भाग्य से, श्री भगवान शंकर रावत वह प्रश्न पूछने के समय मौजूद नहीं थे। मंत्री महोदय ने उस विषय के बारे में पूरा अध्ययन कर लिया होगा। इसलिए, उस प्रश्न का उत्तर देने में कोई समस्या नहीं होनी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: अध्यक्ष महोदय, सबसे बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण बात यह है कि जो ला-आफ-द-लैंड है, जिसे एप्लाइ करने की बहुत बड़ी जिम्मेदारी जुडिशियरी पर है, वह ला-आफ-द-लैंड जुडिशियरी पर ही एप्लीकेबल नहीं है। भारत के संविधान के तहत जो रिजर्वेशन का कानून बने हैं, चाहे वे दलितों के आरक्षण के कानून हों या पिछड़ी जातियों के आरक्षण के कानून हों या महिलाओं से संबंधित जो कानून बनाने जा रहे हैं, उनसे संबंधित हों, वे केवल हायर जुडिशियरी सर्विस पर एप्लीकेबल नहीं हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ, भारत के सामाजिक परिवर्तन का सबसे बड़ा कानून, क्या भारत की हायर जुडिशियरी सर्विस पर

एप्टाई करने का कोई नियम बनाने जा रहे हैं, जिसमें महिलायें भी, दलित भी और पिछड़ी जाति के लोग भी शामिल हों?

डा. एम. तम्बीदुरई: हम माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए मुद्दे को विाध आयोग के सामने रखेंगे। उन्हें इसकी जांच करने दें और उन्हें तौर-तरीके सुझाने दें जिससे हम ऐसे परिवर्तन कर सकें। हम इस पर विचार करेंगे।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: यह तो विचित्र बात है।

म. तम्बीदुरई: संविधान के अनुच्छेद 217 के तहत ऐसा कोई प्रावधान नहीं है। हम इस संबंध में क्या कर सकते हैं?

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: महोदय, यह बहुत बड़ी बात है। इतना बड़ा कानून भारत की जुडिशियरी पर ही लागू नहीं है।

[अनुवाद]

श्री ई. अहमद: मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में यह उल्लेख किया है कि सरकार अनुसूचित जातियों, महिलाओं, अल्पसंख्यकों आदि का पता लगाने के लिए भारत के मुख्य न्यायाधीश और राज्यों के मुख्य न्यायाधीशों को समय-समय पर पत्र भेजती रही है। मैं इस कार्रवाई के परिणाम के बारे में जानना चाहता हूँ। इस श्रेणी में महिलाओं, अनुसूचित जातियों और अल्पसंख्यकों को नियुक्ति के संबंध में भारत के मुख्य न्यायाधीश और उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायाधीशों की प्रतिक्रिया क्या है? उच्च न्यायालयों अथवा उच्चतम न्यायालय में नियुक्ति का मामला पीछे लटका हुआ है और इस पर विचार नहीं किया गया है। मैं इस पर माननीय मंत्री की प्रतिक्रिया जानना चाहता हूँ?

डा. एम. तम्बीदुरई: मंत्रालय ने इस संबंध में विभिन्न प्राधिकारियों को पत्र लिखे थे। इस दिशा में कुछ सुधार हुए हैं। मंत्रालय के प्रयासों के कारण सत्रह महिला न्यायाधीशों की नियुक्ति की गई है।

जहाँ तक अल्पसंख्यकों के संबंध में माननीय सदस्य के मुद्दाव का संबंध है, मैं यह कहना चाहता हूँ कि संविधान के अनुच्छेद 217 के अंतर्गत किसी जाति या वर्ग के लोगों को आरक्षण देने का कोई प्रावधान नहीं है ... (व्यवधान)

श्री मोहन सिंह: ऐसा क्यों नहीं है ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप इस तरह बोलने के लिए खड़े नहीं हो सकते हैं?

[हिन्दी]

सरकारी विद्यालयों में योग की शिक्षा

*169. **डा. राम विलास वेदान्ती:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश के सभी सरकारी विद्यालयों में योग की शिक्षा आरम्भ करने का है;

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

(ग) किन-किन राज्यों ने पहले ही अपने विद्यालयों में योग की शिक्षा शुरू करने का निर्णय ले लिया है, और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) केन्द्र सरकार द्वारा सीधे चलाये जा रहे स्कूलों अर्थात् नवोदय विद्यालयों और केन्द्रीय विद्यालयों में योग को शारीरिक शिक्षा के अंग के रूप में पहले से ही शुरू किया जा चुका है। सरकार का सभी राज्य सरकारों से उनके द्वारा चलाये जा रहे स्कूलों में इसी तरह के कदम उठाने के लिए अनुरोध करने का विचार है। एन.सी.ई.आर.टी. द्वारा स्कूली पाठ्यचर्या में योग को शामिल करने के लिए आवश्यक दिशा-निर्देश तथा पाठ्य-विवरण पहले से ही तैयार कर लिया गया है जिन्हें उपयुक्त ढंग से अपनाया जाना है। एक नई पहल के रूप में, चालू वर्ष के बजट में योग को बढ़ावा देने के लिए 30.00 लाख रु. की राशि अलग से रखी गई है।

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

डा. रामविलास वेदान्ती: माननीय अध्यक्ष जी, हमने जो प्रश्न किया था वह न केवल केन्द्रीय सरकारी विद्यालयों के लिए था बल्कि देश के उन सभी सरकारी विद्यालयों के लिए था जहाँ लाखों की संख्या में विद्यार्थी पढ़ रहे हैं। हमारा योग से तात्पर्य केवल योग शब्द से नहीं था, योग का तात्पर्य अष्टांग योग से है जैसे: यम, नियम, आसन, प्राणायाम, प्रत्याहार, धारणा, ध्यान, समाधि शामिल है। क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आज देश के लाखों विद्यालयों में योग के रूप में शिक्षा का जो रूप दिया गया है, क्या योग को पाठ्यक्रम से जोड़ने का सरकार का विचार है? यदि है तो न केवल केन्द्रीय विद्यालयों में

दाल्क भारतवर्ष में जितने भी सरकारी विद्यालय हैं उनमें क्या योग को पाठ्यक्रम में जोड़ने की व्यवस्था सुनिश्चित की जा रही है या नहीं?

डा. मुरली मनोहर जोशी: माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है उसका उत्तर मैं दे चुका हूँ लेकिन फिर भी उसे दोहरा देता हूँ। हमने कहा है कि सरकार ने सभी राज्य सरकारों से, उनके द्वारा चलाए जा रहे स्कूलों में इस तरह के कदम उठाने का अनुरोध किया है। प्राइमरी, प्रार्थमिक और मैकेंडी एजुकेशन अधिकांश राज्य सरकारों द्वारा संचालित होती है और वहाँ राज्य सरकारों के सरकारी विद्यालय हैं। केन्द्र सरकार की तरफ से, या तो केन्द्रीय विद्यालय संगठन के स्कूल चलते हैं अथवा नवोदय विद्यालय चलते हैं। हम उन्हीं के लिए प्रत्यक्ष रूप से पाठ्यक्रम चालू रखते हैं और चलाते हैं बाकी काम राज्य सरकारों को करना है और उसके लिए हमने उनसे अनुरोध किया है। जहाँ तक केन्द्रीय विद्यालयों का सवाल है उनमें 1981 से एक विषय के रूप में कक्षाएँ लगती हैं। पांच पाठ्यपत्र हर सप्ताह शारीरिक शिक्षण और योग के होते हैं, जिनमें से दो कक्षाएँ योग के लिए सुनिश्चित हैं। नवोदय विद्यालयों में प्रतिदिन "योग" शारीरिक शिक्षा का अंग है। अभी तक हमारे पास जो पाठ्यक्रम है, उसमें योग शिक्षा शारीरिक शिक्षा के रूप में ही दी जाती है और फिलहाल सरकार के पास अभी ऐसा कोई प्रस्ताव अटांग योग की सभी विधाओं को प्रारम्भ करने का नहीं है। एक पाठ्यक्रम एनसीईआरटी के द्वारा बनाया गया और उसे हमने सभी स्थानों पर प्रचलित कर दिया है तथा लोगों को यह बताया है कि इस पाठ्यक्रम के अनुसार वे अपने यहाँ काम शुरू करें। दिल्ली के सभी सरकारी स्कूलों में योग का प्रशिक्षण होता है। यहाँ 711 योग अध्यापक, 28 योग प्रशिक्षक हैं और एक योग प्रोजेक्ट अधिकारी है। दिल्ली सरकार ने इस काम को काफी गहराई से अध्ययन करके शुरू किया है। इसी तरह से त्रिपुरा में योग की शिक्षा अनिवार्य है और कक्षा छह से दस तक यह पाठ्यक्रम चलता है और वहाँ इसमें परीक्षा भी होती है, इस प्रकार से योग का शिक्षण हमारे विद्यालयों में हो रहा है। कुछ राज्य सरकारों ने इसे अनिवार्य रूप से लागू किया है, बाकी सरकारों से हम जानकारी मांग रहे हैं कि आप बताएं, आपके यहाँ योग की शिक्षा की क्या स्थिति है। जैसे ही हमारे पास जानकारी आएगी हम माननीय सदस्य को सूचित कर देंगे।

डा. रामविलास वेदान्ती: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि प्रांतों के सरकारी विद्यालयों में योग के लिए जो पाठ्यक्रम जारी किये जायेंगे, क्या केन्द्र सरकार प्रांत को योग के लिए कुछ धनराशि मुहैया कराएगी या नहीं? इस संबंध में केन्द्र का क्या विचार है?

डा. मुरली मनोहर जोशी: मैंने बताया है कि चालू वर्ष के बजट में योग के शिक्षण को बढ़ावा देने के लिए हमने एक नई पहल के रूप में 30 लाख रुपये की व्यवस्था की है। इसके पहले राज्य सरकार द्वारा जो व्यवस्था चलाई जा रही थी वह पिछले कुछ दिनों से नहीं चल रही। उसको फिर से बढ़ावा देने के लिए इस बार 30 लाख रुपये की व्यवस्था की गई है और इसमें राज्यों की अपनी तरफ से कितनी पहल होगी और वे इस कार्यक्रम को चलाने के लिए कैसे आगे आएंगे उसके अनुसार हम आगे धन देने की व्यवस्था करेंगे, लेकिन हम बिना उनके कार्यक्रमों को जाने अचानक एकदम कैसे धन दे सकते हैं। राज्य सरकारों से पूछा जा रहा है कि वे क्या कर रहे हैं। जैसे ही वे बताएंगे, अपने प्रोजेक्ट्स लाएंगे, हम उन पर विचार करेंगे।

श्री चेतन चौहान: अध्यक्ष महोदय, शारीरिक शिक्षा और खेल के संबंध में काफी समय से मांग उठ रही है कि इस विषय को कंक्रेंट लिस्ट में लिया जाए, जिससे खेल, शारीरिक शिक्षा और योग स्कूलों में अनिवार्य हो जाए और एक विषय की तरह से पढ़ाया जाए। इस प्रकार की मांग बहुत दिनों से चल रही है।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान जो तीस लाख रुपये योग की शिक्षा के लिए रखे गये हैं, उसकी ओर दिलाना चाहूँगा। योग को आज शारीरिक शिक्षा की तरह से ही देखा जा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि यह जो 30 लाख रुपये आवंटित किया गया है यह हिंदुस्तान जैसे बड़े देश को देखते हुए बहुत कम है। ... (व्यवधान) क्या आप इसे बढ़ाएंगे क्योंकि आजकल बीमारियाँ बढ़ती जा रही हैं। यदि बच्चों को स्कूल से ही योग की ट्रेनिंग शुरू हो जाए तो वे इसे एक एक्सरसाइज के रूप में ले सकते हैं, जीवन भर इसका उपयोग कर सकते हैं। अगर इसे आप अनिवार्य कर देंगे तो वे इसका लाभ उठा सकते हैं।

डा. मुरली मनोहर जोशी: माननीय सदस्य ने बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न उठाया है, लेकिन जैसा मैंने पहले ही सदन में अनुरोध किया है कि यह राज्य सरकारों के हाथ में है कि वे अपने यहाँ कैसा पाठ्यक्रम चलाती हैं, और उसकी क्या व्यवस्था करती हैं? उनके प्रोजेक्ट्स और प्रोग्राम जब हमारे पास आयेंगे तो हम सहानुभूतिपूर्वक उन पर विचार करेंगे। लेकिन अभी जो स्थिति है उसमें केन्द्र सरकार राज्य सरकारों के विभिन्न टीचर्स-ट्रेनिंग प्रोग्राम में योग का प्रशिक्षण हो, इसकी ओर ही ध्यान दे सकती है। अपने विद्यालयों में किस प्रकार से वे योग का कार्यक्रम चलाएंगे, किस तरह की शिक्षा देंगे, उसका मुख्य रूप से काम उनको ही करना है। हमने उन्हें सुझाव दिया है और उनसे जानकारी ले रहे हैं कि वे क्या करना चाहते हैं और किस स्तर पर वे प्रशिक्षण दे रहे हैं? जहाँ तक आपने पहला सवाल उठाया कि खेल को समवर्ती सूची में रखा जाए, यह बहुत ही महत्वपूर्ण सवाल है और इस पर गंभीरता

से विचार किया जा रहा है। राज्य सरकारों से भी इस पर परामर्श किया जा रहा है और अति-शीघ्र इस संबंध में एक नीति आयेगी। हम इस मांग के ऊपर बहुत सहानुभूतिपूर्वक विचार कर रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री टी. गोविन्दन: महोदय, मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहूंगा कि क्या सरकार ने कुछ परियोजना के आधार पर कुछ केन्द्रीय विद्यालयों को बन्द करने का निर्णय लिया है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र कासरगोड में केन्द्रीय विद्यालय संख्या-1 को बन्द करने का निर्णय ले लिया गया है तथा कक्षा-1 में दाखिला बन्द कर दिया गया है।

डा. मुरली मनोहर जोशी: माननीय मंत्री ने जो अनुपूरक प्रश्न पूछा है वह मुख्य प्रश्न से संबंधित नहीं है।

[]

डा. विजय सोनकर शास्त्री: अध्यक्ष जी, आपके माध्यम से मैं मंत्री जी से पृच्छना चाहता हूँ कि योग के बारे में चर्चा चल रही है, योग हमारी मूल विधाओं के अंतर्गत एक विषय के रूप में है। भारतीय मूल विधाओं में कुछ अन्य विधाएं भी हैं, जैसे योग, म्ददर्शन, आगम-निगम, आयुर्वेद, संस्कृत, सिद्ध-संगीत, सिद्ध चिकित्सा-पद्धति और वास्तुशिल्प, कृषि इत्यादि।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना अनुपूरक प्रश्न पृच्छिये। समय कम है।

[हिन्दी]

डा. विजय सोनकर शास्त्री: अध्यक्ष जी, यह विश्व योग के अर्ध-पाश्च दशन से ही मुग्ध है। हमने अभी अन्य मूल विधाओं के बारे में चर्चा की। ये मूल विधाएं अगर सम्पूर्ण रूप से विश्व के सामने रखी जाएं तो हमारे देश का सम्मान और भी बढ़ेगा। मैं मंत्री जी से पृच्छना चाहता हूँ कि योग के साथ-साथ अन्य मूल विधाओं के क्षेत्र में भी कोई काम हो रहा है या नहीं।

डा. मुरली मनोहर जोशी: सम्माननीय सदस्य ने प्राचीन भारतीय विधाओं को सामने रखा है। सारा देश और विश्व प्राचीन भारतीय शिक्षाओं के महत्व से परिचित है और इस देश में बहुत की संस्थाएं इस काम में लगी हुई हैं और जब भी ऐसा कोई प्रोजेक्ट सरकार के सामने आता है, सरकार उस पर विचार करती है। संस्कृति विभाग ऐसे विषयों पर विचार करता रहा है, लेकिन ये बारे विषय किसी विश्वविद्यालय अथवा हमारे एन.सी.ई.आर.टी. के पाठ्यक्रम में नहीं हैं। जिन संस्थाओं ने इन कार्यक्रमों को लिया

है उन संस्थाओं के प्रोजेक्ट्स का विधिवत निरीक्षण करके हम उनकी सहायता करते रहे हैं ... (व्यवधान)

श्री एच.पी. सिंह: अध्यक्ष महोदय, हमारी सरकार ने शिक्षा को आगे बढ़ाने की बात कही है लेकिन बिहार में वित्त रहित शिक्षा चल रही है ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री रामदास आठवले, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आपका अनुपूरक प्रश्न क्या है?

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा। श्री आठवले, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

... (व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। बहुत हो गया।

[हिन्दी]

श्री एच.पी. सिंह: अध्यक्ष महोदय, बिहार में 128 विद्यालय वित्त रहित चल रहे हैं ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: इसलिए सदस्यों को भी योग सीखना चाहिए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आपका अनुपूरक प्रश्न क्या है?

[हिन्दी]

श्री एच.पी. सिंह: अध्यक्ष महोदय, बिहार में कई वर्षों से वित्त रहित शिक्षा चल रही है। जो 128 वित्त रहित विद्यालय हैं,

*कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

वहां शिक्षक बच्चों को कैसे पढ़ा सकते हैं? वहां जो सेंटर और स्टेट के सरकारी विद्यालय हैं ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मंत्री उन्हें लिखित उत्तर भेज सकते हैं। प्रश्नकाल समाप्त हुआ।

डा. मुरली मनोहर जोशी: महोदय, इस प्रश्न से यह बात उठती ही नहीं है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

विद्युत आबंटन फार्मूले की समीक्षा

*162. श्री गिरधारी लाल भार्गव: क्या विद्युत मंत्री यह यत्नाने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने बिजली की भारी कमी का सामना कर रहे राज्यों को अतिरिक्त मात्रा में बिजली की आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए केन्द्रीय क्षेत्र के बिजली घरों से विद्युत का आवंटन करने संबंधी फार्मूले की समीक्षा कर ली है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) से (ग) केन्द्रीय क्षेत्र के विद्युत आबंटन का वर्तमान फार्मूला नीचे दिया गया है:

1.0 ताप और न्यूक्लीय विद्युत केन्द्र:

केन्द्रीय क्षेत्र ताप विद्युत केन्द्रों से विद्युत की हिस्सेदारी के लिए निर्मांलिखित फार्मूले को 1978 में तैयार किया गया था और सामान्यतः इसी की अनुपालना की जा रही है।

(क) 10% विद्युत उस राज्य को आबंटित की जाएगी जिसमें केन्द्रीय ताप विद्युत संयंत्र अवस्थित है (गृह राज्य)।

(ख) 75% विद्युत, क्षेत्र में राज्यों को दी जाने वाली केन्द्रीय योजना सहायता तथा गत पांच वर्षों के लिए क्षेत्र के राज्यों में ऊर्जा खपत की पद्धति के अनुरूप क्षेत्र के राज्यों (गृह राज्य सहित) के मध्य संवितरित की जाएगी। इन दोनों घटकों को समान

महत्व दिया जाएगा। क्षेत्र के संघ राज्यों की आवश्यकताओं की पूर्ति उपयुक्त आबंटनों के जरिए की जाएगी।

(ग) क्षेत्र में समय-समय पर पृथक राज्यों की तत्काल आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए 15% विद्युत को केन्द्रीय सरकार के पास अनाबंटित रखा जाएगा।

उपरोक्त फार्मूला सामान्यतः न्यूक्लीय विद्युत केन्द्रों पर भी लागू होता है।

2.0 जल विद्युत केन्द्र

केन्द्रीय क्षेत्र जल विद्युत केन्द्रों से हिस्सेदारी के फार्मूले को 1981 में तैयार किया गया और 1990 में संशोधित किया गया। 1990 में संशोधित फार्मूला अब सामान्यतः जल विद्युत केन्द्रों से विद्युत की हिस्सेदारी के लिए प्रयोग होता है:

(क) 15% उत्पादन क्षमता को केन्द्रीय सरकार के पास "अनाबंटित" रखा जाएगा जिसे सम्पूर्ण आवश्यकता के आधार पर क्षेत्र के भीतर अथवा बाहर वितरित किया जाएगा।

(ख) विद्युत केन्द्रों द्वारा उत्पादित विद्युत के 12% की, क्षेत्र के उन राज्यों को (उस राज्य सहित जहां जल विद्युत परियोजना अवस्थित है) निःशुल्क आपूर्ति की जायेगी। किसी विशिष्ट स्थल पर परियोजना की स्थापना के कारण जलमग्नता, व्यक्तियों का विस्थापन इत्यादि विपदायें आई हैं और यह आबंटन इस तरह की विपदा की सीमा के अनुपात में किया जाएगा। इस उद्देश्य हेतु उत्पादित ऊर्जा के आंकड़ों की गणना बस-बार स्तर पर की जाएगी अर्थात् पारेषण लाईन हानियों को लेखे में लिए बिना तथा अनुषंगिक खपत को जोड़ने के पश्चात्। 12% निःशुल्क विद्युत के आबंटन के लिए, विपदा की सीमा का मूल्यांकन केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा संबंधित राज्यों के साथ विचार-विमर्श करके किया जाएगा।

(ग) शेष विद्युत (73%) का वितरण क्षेत्र के राज्यों के मध्य गत 5 वर्षों के दौरान क्षेत्र में विभिन्न राज्यों को दी गई केन्द्रीय योजना सहायता की पद्धति तथा पिछले 5 वर्षों में क्षेत्र के राज्यों में विद्युत की खपत के आधार पर की जाएगी, जिसमें दोनों घटकों को समान महत्व दिया जायेगा।

केन्द्रीय क्षेत्र विद्युत केन्द्रों से विद्युत के आबंटन का उपरोक्त फार्मूला संतोषजनक ढंग से कार्य कर रहा है तथा इस समय इसे परिवर्तित किए जाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

प्रत्येक विद्युत उत्पादन केन्द्रों से 15% अनाबंटित हिस्से को भारत सरकार के पास रखा गया है, जिसे समय-समय पर राज्यों को उनकी आवश्यकताओं के आधार पर आबंटित किया जाता है।

इसकी आवधिक रूप से समीक्षा की जाती है तथा अत्यधिक कमी का सामना करने वाले राज्यों को अतिरिक्त विद्युत का आबंटन किया जाता है। इसके अतिरिक्त क्षेत्र के बाहर सीपीएसयू भी कमी

वाले राज्यों को, जब कभी भी उपलब्ध हो, विद्युत की आपूर्ति करते हैं। जनवरी, 1998 से इस आबंटन के संबंध में की गई समीक्षाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

उत्तरी क्षेत्र : 816 मे. वा.

केन्द्र का नाम	1.1.98 से आबंटन		1.4.98 से आबंटन		1.5.98 से आबंटन		1.6.98 से आबंटित	
	%	मे.वा.	%	मे.वा.	%	मे.वा.	%	मे.वा.
	-	-	-	-	3	24.5	3	24.5
दिल्ली	16	81.6	25	204.6	25	204.6	25	204
हरियाणा	18	149.9	20	163.2	27	220.3	20	163.2
हिमाचल प्रदेश	7	57.1	-	-	-	-	-	-
जम्मू व कश्मीर	20	163.2	10	81.6	-	-	-	-
पंजाब	-	-	-	-	-	-	20	163.2
राजस्थान	25	204.0	25	204.0	25	204.0	15	122.4
उत्तर प्रदेश	20	163.2	20	163.2	20	163.2	17	138.7
जोड़	100	816.0	100	816.0	100	816.0	100	816.0

दक्षिणी क्षेत्र : 544 मे.वा.—व्यस्ततमकालीन घंटे—456 मे.वा. गैर-व्यस्ततमकालीन घंटे-406 मे.वा.

केन्द्र का नाम	7.1.98 से आबंटन			1.4.98 से आबंटन		
	%	व्यस्ततम-कालीन	गैर-व्यस्ततम-कालीन	%	व्यस्ततम-कालीन	गैर-व्यस्ततम-कालीन
आन्ध्र प्रदेश	30	136.8	121.8	22.5	102.6	91.55
कर्नाटक	20	91.2	81.2	25	114.0	101.45
केरल	40	183.4	163.4	22.5	102.6	91.5
तमिलनाडु	10	45.6	40.6	30	136.8	121.8
जोड़	100	456	406	100	456	406

पश्चिमी क्षेत्र : 765 मे.वा.—व्यस्ततमकालीन घंटे 670 मे.वा.,
गैर-व्यस्ततमकालीन घंटे 633.4 मे.वा.

केन्द्र का नाम	12.5.98 से आबंटन		
	%	व्यस्ततम- कालीन (मे.वा.)	गैर-व्यस्ततम- कालीन (मे.वा.)
गुजरात	29.5	197.6	186.85
मध्य प्रदेश	44.5	298.1	281.86
महाराष्ट्र	8.5	57.0	53.84
दमन एवं दीव	9	33.5	31.67
दादर और नगर हवेली	12.5	83.8	79.18
जोड़	100	670.0	633.40

पूर्वी क्षेत्र : 700 मे.वा.

केन्द्र का नाम	विशेष आबंटन	
	व्यस्ततमकालीन मे.वा.	गैर-व्यस्ततमकालीन मे.वा.
आन्ध्र प्रदेश	150	150
केरल	100	100
पश्चिमी क्षेत्र	150	150
उत्तरी क्षेत्र	100	100
असम	100	100
मणिपुर	30	-
ई.ओ.यू.	-	130
बिहार (शेष)	158	58

उत्तरी पूर्वी क्षेत्र: 94.5 मे.वा.

केन्द्र का नाम	1.2.98 से आबंटन	
	%	मे.वा.
अरुणाचल प्रदेश	10.0	6.5
असम	10.0	6.5
मणिपुर	35.0	19.3*
मिजोरम	20.0	13.0
नागालैंड	15.0	9.7
त्रिपुरा	10.0	6.5

*कथलगुडि की समस्त अनाबंटित विद्युत (30 मे.वा.) का 1.2.98 से छः महीने के लिए मणिपुर को आबंटन किया गया है।

विद्युत परियोजनाओं को पर्यावरण संबंधी स्वीकृति

*163. श्री आर. साम्बासिवा रावः
श्री ए. सिदराजू:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनेक विद्युत परियोजनाओं को पर्यावरण संबंधी स्वीकृति दी जानी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है और ये परियोजनायें कितनी अवधि से स्वीकृति हेतु लंबित पड़ी हैं; और

(ग) इन्हें स्वीकृति प्रदान करने में विलंब के क्या कारण हैं और इन्हें स्वीकृति कब तक प्रदान किए जाने की संभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री सुरेश प्रभु): (क) दस थर्मल एवं चार हाइड्रल पावर परियोजनाओं को पर्यावरणीय निकासी प्रदान की जानी है।

(ख) लम्बित थर्मल एवं हाइड्रल पावर परियोजनाएं निम्नलिखित हैं:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	कब से लम्बित हैं
1	2	3
I. थर्मल पावर परियोजनाएं:		
आन्ध्र प्रदेश		
1.	मैसर्स गौतमी पावर लि. द्वारा पेड्यपुरम, आंध्र प्रदेश में 330 मेगावाट नापथा आधारित कम्बाइन्ड साइकिल प्रोजेक्ट	नवम्बर, 1997
2.	मैसर्स स्नेहलता पावर लि. द्वारा सामलकोट ईस्ट गोदावरी आं.प्र. में 220 मेगावाट सी सी पी पी	दिसम्बर, 1997
बिहार		
	एवं चिरकौन्डा सी डी बैंक आफ धनबाद में बार्कर नदी में रामोदर वैली कार्पो. की मैथान राइट बैंक टी.पी.एस. (4×250 मेगावाट)	जून, 1997
दिल्ली		
4.	मैसर्स अपोलो एनर्जी कम्पनी लि. द्वारा नरेला, दिल्ली में 330 मेगावाट कोल आधारित थर्मल पावर प्रोजेक्ट	अप्रैल, 1997
कर्नाटक		
5.	मैसर्स मैसूर पावर जेन. लि. द्वारा चामलपुरा मैसूर जिले में 4×250 मेगावाट मैसूर टी.पी.एस.	अगस्त, 1997
6.	मैसर्स पुलकेशी पावर कंपनी द्वारा बंगलौर के पास विजारपल्ली में 110 मेगावाट सी.सी.पी.पी.	दिसम्बर, 1997
7.	मैसर्स तनीर बावी पावर प्रोजेक्ट द्वारा मंगलौर के निकट तनीर बावी जिला दक्षिण कान्डा में 170 मेगावाट सी.सी.पी.पी.	अप्रैल, 1997
राजस्थान		
8.	एन.टी.पी.सी. द्वारा अन्ता जिला-सारण, राजस्थान में 650 मेगावाट अन्टा गैस आधारित सी.सी.पी.पी. चरण-II	दिसम्बर, 1997
उत्तर प्रदेश		
9.	मैसर्स पैसिफिक इलेक्ट्रिक पावर डेवलपमेंट कार्पो. द्वारा एटा जिला, उत्तर प्रदेश में 2×400 मेगावाट जवाहरपुर थर्मल पावर स्टेशन	सितम्बर, 1995
10.	एन.टी.पी.सी. द्वारा उरई जिला में 650 मेगावाट सी.सी.पी.पी. चरण-II	जनवरी, 1998

1	2	3
II. जल विद्युत परियोजनाएं:		
हिमाचल प्रदेश		
1.	धामवारी सुन्डा हाइड्रो-इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट (2×35 मेगावाट)	जनवरी, 1998
2.	महाराष्ट्र कृष्णा वैली डेवलपमेंट कार्पो. की मालशेज घाट पम्ड स्टोरेज स्कीम (600 मेगावाट)	मई, 1998
सिक्किम		
3.	तिस्ता एच.ई. प्रोजेक्ट चरण-V, नेशनल हाइड्रो-इलेक्ट्रिक पावर कार्पोरेशन (510 मेगावाट)	मार्च, 1998
तमिलनाडु		
4.	मोयर अल्टीमेट स्टेज हाइड्रो-इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट टी.एन.ई.बी. (50 मेगावाट)	नवम्बर, 1996

(ग) अंतिम निर्णय सामान्य रूप से परियोजना प्राधिकारियों द्वारा पूरी सूचना प्राप्त हो जाने के 90 दिनों के अन्दर लिया जाता है। तथापि उपर्युक्त परियोजनाओं के बारे में पर्यावरण निकासी कुछ कारणों से लम्बित है जिनमें साथ-साथ निम्नलिखित बातें शामिल हैं:

- परियोजनाएं हाल में प्राप्त हुईं
- पूरक सूचना अभी प्राप्त हुई हैं
- प्रवर्तकों द्वारा जोखिम विश्लेषण, वायु प्रदूषण के बारे में अतिरिक्त आंकड़े अभी भी प्रस्तुत किए जाने हैं
- परियोजना के कार्य क्षेत्र में परिवर्तन
- मुख्य वन्यजीव वार्डन की टिप्पणियों की प्रतीक्षा है।

उच्च न्यायालय की खण्डपीठों की स्थापना

*164. श्री भगवान शंकर रावत: क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उच्च न्यायालयों की नई खण्डपीठों की स्थापना के संबंध में सरकार की वर्तमान नीति क्या है;

(ख) सरकार का उच्च न्यायालय की और अधिक संख्या में खण्डपीठों की स्थापना किए बिना वादकारियों को किस प्रकार घर से नजदीक ही न्याय उपलब्ध कराने का विचार है;

(ग) क्या राज्य पुनर्गठन अधिनियम, 1956 की धारा 51(2) में संशोधन करने संबंधी कोई प्रस्ताव सरकार के विचारार्थ लंबित हैं; और

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुरई): (क) और (ख) भारत सरकार की वर्तमान नीति संबद्ध राज्य सरकार से, उच्च न्यायालय के मुख्य न्यायमूर्ति के परामर्श से प्रस्ताव प्राप्त हो जाने के पश्चात्, जसवंत सिंह आयोग द्वारा सिफारिश किए गए प्रमुख सिद्धांतों और मानदंडों के परिप्रेक्ष्य में किसी उच्च न्यायालय की न्यायपीठ की स्थापना के प्रश्न पर विचार करना है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

वनों का विकास

*168. श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में वनों के विकास में अब तक कितनी प्रगति हुई है.

(ख) इस पर अब तक कुल कितनी धनराशि खर्च हुई है; और

(ग) किन-किन राज्यों में वन क्षेत्र का प्रतिशत अभी भी बहुत कम है तथा वन क्षेत्रों में कमी आ रही है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री सुरेश प्रभु): (क) एक

(ख) 8वीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक वनों के संरक्षण और विकास पर लगभग 7000 करोड़ रुपए की राशि खर्च की गई है।

(ग) स्टेट ऑफ फॉरेस्ट रिपोर्ट, 1997 के अनुसार, दिल्ली, गुजरात, हरियाणा, जम्मू और कश्मीर, पंजाब तथा राजस्थान में उनके संबंधित भौगोलिक क्षेत्र के 10 प्रतिशत से कम वन क्षेत्र हैं। 1993 से 1995 की अवधि के दौरान आन्ध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, बिहार, मध्य प्रदेश, मणिपुर, मेघालय, नागालैंड तथा उड़ीसा में वन क्षेत्र में कमी देखी गई है।

विवरण

1. "वनों" के विषय को संविधान (42वां संशोधन) अधिनियम, 1976 द्वारा राज्य सूची से हटाकर समवर्ती सूची में रखा गया था।

2. वनोत्तर प्रयोजनों के लिए वन भूमि के अंधाधुंध उपयोग को विनियमित करने हेतु वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 बनाया गया था। इसके फलस्वरूप, वन भूमि के उपयोग की वार्षिक औसत दर लगभग 1.43 मिलियन हेक्टेयर से कम होकर 26,000 हेक्टेयर से भी कम हो गई।

3. 1952 की राष्ट्रीय वन नीति में वर्ष 1988 में संशोधन किया गया था। इसमें पर्यावरणीय स्थिरता बनाए रखना तथा पारिस्थितिकीय सन्तुलन की बहाली, जैविकी विविधता तथा आनुवंशिक संसाधनों सहित प्राकृतिक वनों का परिरक्षण, वनों की सुरक्षा और विकास में स्थानीय लोगों को शामिल करने और व्यापक वनीकरण के माध्यम से देश की कुल भूमि क्षेत्र के कम

से कम एक तिहाई क्षेत्र को वनों/वृक्षावरण के अन्तर्गत लाने की परिकल्पना की गई है।

4. इस मंत्रालय ने अवक्रमित वनों की सुरक्षा तथा उनके पुनरुत्थान में ग्रामीण समुदायों की भागीदारी को बढ़ावा देने के लिए 1.6.1990 को दिशा-निर्देश जारी किए हैं, अब तक 20 राज्यों ने संयुक्त वन प्रबंधन संकल्प जारी किए हैं और अनुमान है कि लगभग 20,000 वन सुरक्षा समितियां लगभग 2 मिलियन हेक्टेयर अवक्रमित वनों की सुरक्षा और पुनरुत्थान में शामिल हैं।

5. विभिन्न स्कीमों के अंतर्गत अब तक लगभग 28 मिलियन हेक्टेयर क्षेत्र में वनीकरण किया गया है, अद्यतन मूल्यांकन के अनुसार, देश के कुल भौगोलिक क्षेत्र के 19.27 प्रतिशत भाग में वन आवरण हैं।

6. वन्य वनस्पतिजात और प्राणिजात की सुरक्षा के लिए वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 (1991 में संशोधित) बनाया गया था।

7. वन्य वनस्पतिजात और प्राणिजात के संरक्षण के लिए लगभग 1,50,000 वर्ग कि.मी. क्षेत्र में शामिल 447 वन्यजीव अभयारण्यों और 84 राष्ट्रीय उद्यानों का एक नेटवर्क तैयार किया गया है।

सीसायुक्त पेट्रोल से प्रदूषण

*170. श्री रामदास आठवले:
श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में वाहनों से होने वाले प्रदूषण के मुख्य कारणों में से एक सीसायुक्त पेट्रोल है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने देश में सीसायुक्त पेट्रोल से होने वाले प्रदूषण के संबंध में कोई परीक्षण किया है अथवा किए जाने का विचार है;

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

(घ) सरकार का सीसायुक्त पेट्रोल से होने वाली प्रदूषण को रोकने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड परिवेशी वायु में सीसे का मात्रा पर एक अध्ययन कर रहे हैं। यह अध्ययन राष्ट्रीय पर्यावरणीय इंजीनियरी अनुसंधान संस्थान, नागपुर की सहायता से किया जा रहा है। इसमें दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई और कलकत्ता चार महानगर शामिल किए गए हैं। यह चयन इस तथ्य पर आधारित है कि इन शहरों में वाहनों की संख्या अन्य शहरों की अपेक्षा अधिक है। दिल्ली की परिवेशी वायु में सीसे के स्तर में गिरावट की प्रवृत्ति देखने को मिल रही है।

(घ) सरकार ने सीमायुक्त पेट्रोल से उत्पन्न प्रदूषण को रोकने के लिए सीसे का मौजूदा मात्रा अर्थात् 0.56 ग्राम प्रति लीटर की अपेक्षा निम्न सीमायुक्त पेट्रोल (0.15 ग्राम प्रति लीटर) जून 1994 में चार महानगरों अर्थात् दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई और कलकत्ता में तथा सम्पूर्ण देश में दिसम्बर 1996 से प्रारम्भ किया। सीसारहित पेट्रोल (0.013 ग्राम प्रति लीटर) अप्रैल 1995 से चार महानगरों में शुरू किया गया है। सीसारहित पेट्रोल ताज ट्रेपेजियम में तथा महानगरों में महत्वपूर्ण शहरों/पर्यटन स्थलों की ओर निकलने वाले रेडियल मार्गों पर कुछ चुनौदा खुदरा पेट्रोल पम्पों पर भी उपलब्ध है। सभी राज्यों/संघशासित प्रदेशों की राजधानियों में तथा 10 लाख एवं इससे अधिक आबादी वाले नगरों में दिसम्बर 1998 से सीसारहित पेट्रोल शुरू करने का प्रस्ताव था, परन्तु यह तारीख, अगस्त 1998 तक बढ़ा दी गई है। इसके अतिरिक्त अप्रैल, 2000 से सम्पूर्ण देश में सीसारहित पेट्रोल शुरू करने का प्रस्ताव है।

[अनुवाद]

बड़े पत्तनों में वित्तीय संकट

*171. श्री तथागत सत्यधी: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ बड़े पत्तन वित्तीय संकट का सामना करते रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा उनकी वित्तीय स्थिति में सुधार करने के लिए पत्तन-वार क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान अपनी विकास परियोजनाओं को शुरू करने के लिए पारादीप पत्तन द्वारा मांगी गई केन्द्रीय सहायता का ब्यौरा क्या है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुर्ई): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) पारादीप पत्तन यंत्रिकृत कोयला हैंडलिंग सुविधाओं के निर्माण के लिए एशियाई विकास बैंक से विदेशी सहायता प्राप्त परियोजना को छोड़कर अपनी सभी विकास परियोजनाओं का वित्तपोषण अपने स्वयं के आंतरिक संसाधनों से करता रहा है। गत तीन वर्षों के दौरान इस परियोजना के लिए पारादीप पत्तन को निम्नलिखित ऋण राशि प्रदान की गई:

वर्ष	जारी की गई राशि (करोड़ रु.)
1995-96	7.22
1996-97	16.39
1997-98	44.68

प्रदूषण नियंत्रण संबंधी उपाय

*172. श्री अमर रायप्रधान:

श्री बीर सिंह महतो:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने बड़े-बड़े शहरों में पर्यावरणीय प्रदूषण न्यूनतम करने के लिए उद्योगों को बड़े कारखानों के साथ लगते हुए प्रदूषण नियंत्रण विंग खोलने को प्रोत्साहित करने के लिए कोई प्रस्ताव तैयार किया है;

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

(ग) इस संबंध में उद्योगों की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या विभिन्न प्रदूषण नियंत्रण उपायों पर निगरानी रखने के लिए केन्द्रीय स्तर पर कोई पर्यावरणीय विंग खोलने का प्रस्ताव है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री सुरेश प्रभु): (क) और (ख) विकास परियोजनाओं के पर्यावरणीय स्वीकृति प्रदान करते समय पर्यावरण एवं वन मंत्रालय पर्यावरणीय सैल बनाने तथा मानीटरन प्रदान करने सहित पर्यावरण की सुरक्षा के लिए अनेक शर्तें निर्दिष्ट करता है। प्रोन्नति उपायों के रूप में सरकार उद्योगों के साथ प्रौद्योगिकी अपनाने, अपशिष्ट न्यूनीकरण उपाय शुरू करने तथा पर्यावरण प्रबंध प्रणाली को शामिल करने के लिए भी प्रोत्साहन दे रही है।

(ग) संसाधनों के संरक्षण और उद्योगों के सक्रिय योगदान से प्रदूषण को कम करने के लिए उद्योगों के समूहों में अभी तक लगभग 15 अपशिष्ट न्यूनीकरण सर्कल स्थापित किए गए हैं।

(घ) और (ङ) जल (प्रदूषण को रोकथाम और नियंत्रण) अधिनियम, 1974 और वायु (प्रदूषण को रोकथाम और नियंत्रण) अधिनियम 1981 के अंतर्गत मानीटरन का उत्तरदायित्व मुख्य रूप से राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों को सौंपा गया है। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय ने प्रदूषण नियंत्रण प्रभाग पूरे देश में स्थापित परिवेशी वायु (290) और जल गुणवत्ता (480) मानीटरन केन्द्रों के एक नेटवर्क का प्रयोग करके केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के माध्यम से पहले ही पर्यावरण प्रदूषण को मानीटरन कर रहा है। केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड शोर और वाहन प्रदूषण के स्तरों का मूल्यांकन करने के प्रमुख शहरों में सर्वेक्षण भी करता है।

दूरसंचार विभाग को इंडिया टेलीकॉम में बदलना

*173. श्री चन्द्रशेखर साहू: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार दूरसंचार विभाग को इंडिया टेलीकॉम के नाम से एक कम्पनी में बदलने का है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या दूरसंचार कर्मचारियों की विभिन्न मजदूर यूनियनों उपयुक्त प्रस्ताव का विरोध कर रही हैं;

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

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या निर्णय लिये गये हैं/लिए जाने का विचार है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ङ) दूरसंचार विभाग में अन्य बातों के साथ-साथ कार्यात्मक दक्षता बढ़ाने को ध्यान में रखते हुए मुख्यतः नीति निर्माण तथा लाइसेंस प्रदान करने के कार्यों को प्रचालन कार्यों से अलग करने के संबंध में इसके पुनर्गठन के मामले की जांच की जा रही है ताकि उभरती प्रतिस्पर्धा का कारगर ढंग से सामना किया जा सके। गत वर्ष भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (टी आर ए आई) का गठन होने से भी नीति निर्माण तथा लाइसेंस प्रदान करने के कार्यों को प्रचालन कार्यों से अलग करने को एक तर्कसंगत उपाय माना जा रहा है।

2. यह स्मरणीय है कि कुछ वर्ष पूर्व विख्यात प्रबंधन विशेषज्ञ डा. अश्रीया की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई थी जिसे प्रचालन तथा विकास की भविष्यगामी अपेक्षाओं को ध्यान में रखते हुए देश दूरसंचार सेवाओं के प्रबंधन हेतु सर्वाधिक उपयुक्त संगठनात्मक ढांचे की सिफारिश करने का कार्य सौंपा गया था। उक्त समिति (जिसने मार्च, 1991 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की थी) ने "नीति एवं विनियमन" व्यवस्था को किसी भी रूप में "प्रचालन" व्यवस्था से अलग करने की आवश्यकता को माना था परन्तु इस बारे में समिति में मतभेद था कि विभाग का भविष्यगामी स्वरूप क्या है।

3. दूरसंचार आयोग में तदुपरान्त, 1995 में दूरसंचार विभाग के पुनर्गठन के संबंध में सिफारिश करने हेतु सदस्य (सेवाओं) के पद से सेवानिवृत्त श्री डी.के. गुप्ता की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई थी। अपने निष्कर्षों पर पहुंचने के लिए समिति ने अन्य व्यक्तियों के साथ-साथ विभाग के वरिष्ठ अधिकारियों तथा कर्मचारी संघों के प्रतिनिधियों से भेंट की तथा यह सिफारिश की कि दूरसंचार विभाग को स्पष्ट रूप से परिभाषित दो निकायों में विभाजित किया जा सकता है जिसमें से एक निकाय नीति एवं आयोजना का कार्य देखेगा तथा दूसरा निकाय दूरसंचार सेवाओं के प्रचालन तथा रख-रखाव के कार्यों का संचालन करेगा जिसका नाम "इंडिया टेलीकॉम" होगा।

4. उक्त डी.के. गुप्ता समिति ने यह सिफारिश भी की कि "इंडिया टेलीकॉम" एक निगमित निकाय के रूप में कार्य करेगा तथा सर्किल और जिले लागत एवं लाभ केन्द्र के रूप में अलग से काम करेंगे। जब इस आशय पर सहमति बनी कि दूरसंचार विभाग के प्रचालन कार्यों को लाइसेंस प्रदान करने तथा नीति कार्यों से अलग किया जाना चाहिए ताकि प्रचालन कार्यों में समर्पित प्रबंधन के इनपुट शामिल किये जा सकें और सभी दूरसंचार प्रचालकों को प्रचालन के समान अवसर प्रदान किए जा सकें तो उक्त समिति की रिपोर्ट की और आगे जांच की गई।

5. हाल ही में, उक्त विषय पर विभिन्न यूनियनों तथा संघों को विचार-विमर्श के लिए बुलाया गया है। हालांकि प्रस्तावित पुनर्गठन तथा अन्तर्गत पेचीदे मुद्दों के संबंध में अनेक मत एवं विचार व्यक्त किए गए हैं, फिर भी विभाग का निगमितीकरण करने के रास्ते को अपनाने के विकल्प सहित तार्किक ढंग से दूरसंचार विभाग के पुनर्गठन तथा इसके सुदृढीकरण की आवश्यकता के संबंध में व्यापक सर्वसम्मति बनी है। उक्त कदम (तथा संबंधित मामलों) के लिए विस्तृत अध्ययन तथा मूल्यांकन की आवश्यकता है जिसकी विधिवत शुरुआत कर दी गई है।

फास्ट ट्रेक पावर प्रोजेक्ट

*174. श्री दादा बाबूराव परांजपे: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सभी फास्ट ट्रेक पावर प्रोजेक्ट्स के संबंध में काउंटर गारंटी देने और ऐसी परियोजनाओं को शीघ्र स्वीकृति देने का निर्णय किया है;

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

(ग) डम चारे में अब तक क्या प्रगति हुई है?

विद्युत मंत्री (श्री पी. आर. कुमारमंगलम): (क) से (ग) भारत सरकार ने 1994 में अपनी प्रति गारंटी प्रदान करने के लिए 8 परियोजनाओं को अभिज्ञात किया था। इनमें से आंध्र प्रदेश स्थित मै. जीवीके इंडस्ट्रिज की जेगरूपाडु संयुक्त साइकल गैस टरबाइन (सीसीजीटी) (216 मे.वा.) तथा महाराष्ट्र स्थित मै. एनरॉन पावर कंपनी का डाभोल सीसीजीटी (चरण-1)(740 मे.वा.) के लिए पहले ही प्रतिगारंटी जारी कर दी है। मै. स्पैक्ट्रम पावर जेनरेशन लि. ने आंध्र प्रदेश स्थित गोदावरी सीसीजीटी के लिए प्रतिगारंटी दिए जाने संबंधी अपना अनुरोध वापस ले लिया है। उड़ीसा स्थित मै. आईएस ईब वैली टीपीपी (यूनिट-4 एवं 5) के मामले में परियोजना के लिए भारत सरकार की प्रति गारंटी प्रदान की जा चुकी है। तदुपरांत, राज्य सरकार ने मै. आईएस ईब वैली पावर कार्पोरेशन के साथ परियोजना मानदंडों पर पुनः विचार किया तथा उन्हें ईब घाटी ताप विद्युत परियोजना की यूनिट-5 और 6 (जिन्हें अब यूनिट "क" और "ख" कहा गया है) आवंटित की गई। संशोधित परियोजना मानदंडों के कारण इस परियोजना हेतु केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण की नये सिरे से तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति आवश्यक है।

सरकार ने अब आंध्र प्रदेश में मै. हिन्दुजा नेशनल पावर कंपनी लिमिटेड (एचएनपीसीएल) की विशाखापट्टनम ताप विद्युत परियोजना (1040 मे.वा.), महाराष्ट्र में मै. सेन्ट्रल इंडिया पावर कंपनी (मिपको) की भद्रावती ताप विद्युत परियोजना (1082 मे.वा.) तथा तमिलनाडु में मै. एसटी-सीएमएस इलेक्ट्रिक कंपनी की 250 मे.वा. एकल यूनिट लिग्नाइट आधारित नैवेली ताप विद्युत परियोजना को, एक संशोधित प्रक्रिया के जरिए प्रति गारंटी प्रदान किए जाने की अनुमति प्रदान कर दी है। अन्य बातों के साथ-साथ यह भी निर्णय लिया गया है कि प्रति गारंटी केवल रद्द करने की स्थिति में ही प्रदान की जाएगी तथा केवल बकाया विदेशी ऋण तक ही सीमित रहेगी।

[हिन्दी]

प्रिन्ट मीडिया के क्षेत्र में विदेशी निवेश

*175. श्री जनार्दन प्रसाद मिश्र:
श्री मणीभाई रामजीभाई चौधरी:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में प्रिन्ट मीडिया के क्षेत्र में विदेशी निवेश को अनुमति देने का है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार प्रिन्ट मीडिया के क्षेत्र में विदेशी निवेश को रोकने के लिए कदम उठाएगी; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) सरकार सन् 1955 के मंत्रिमण्डल निर्णय के अनुसार कार्रवाई करती आ रही है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ विदेशी स्वामित्व वाले समाचार पत्रों/पत्रिकाओं और मुख्य रूप से समाचारों एवं सामयिक विषयों वाले विदेशी समाचारपत्रों/पत्रिकाओं के भारतीय संस्करणों का प्रकाशन निषेध है। इस नीति में अभी तक कोई परिवर्तन या इसे रद्द नहीं किया गया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

वन्य पक्षियों का व्यापार

*176. श्री प्रभुनाथ सिंह:
श्री मोहन रावले:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय/विदेशी वन्य पक्षियों को पकड़ने और इनका व्यापार करने पर पूर्ण प्रतिबंध है;

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

(ग) क्या वन्यजीव संरक्षण अधिनियम के नाम पर परम्परागत बहेलियों को परेशान किया जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो इन बहेलियों को वैकल्पिक रोजगार के अवसर उपलब्ध कराने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ङ) क्या डब्ल्यू.डब्ल्यू.एफ. ट्रेपिक इंडिया द्वारा उत्तरी भारत में जीवित पक्षियों के बारे में किए गए लगभग सभी शहरों, कस्बों और गांवों में अग्रतन सर्वेक्षण के अनुसार बड़े पैमाने पर वन्य पक्षियों का अवैध व्यापार किया जा रहा है;

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

(ज) लोगों के विरुद्ध की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या

(क) सरकार द्वारा इस संबंध में कौन से निवारक उपाय किए गए हैं/किए जाना का विचार है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री सुरेश प्रभु): (क) और (ख) जी, हां। वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 के अनुसार, वाणिज्यिक व्यापार के लिए वन्य पक्षियों को पकड़ने पर प्रतिबंध है। यह प्रतिबंध उक्त अधिनियम में संशोधन किये जाने के बाद अक्टूबर, 1991 में लगाया गया था। तथापि, उक्त प्रतिबंध लगने से पहले, कानूनी तौर पर स्टॉक किए गए तथा बंदी बनाकर पाले गए पक्षियों तथा विदेशी पक्षियों के व्यापार की अनुमति दी जा सकती है।

(ग) और (घ) जी, नहीं। कुछ पारम्परिक बहेलिये और व्यापारी अब विदेशी पक्षियों का व्यापार कर रहे हैं। भारतीय वन्यजीव ब्रांड की सिफारिशों पर कुछ विदेशी पक्षियों के निर्यात की अनुमति भी दी गई है।

(ङ) से (छ) जी, हां। परन्तु इसमें विदेशी पक्षियों का व्यापार भी शामिल है, जिस पर कोई प्रतिबंध नहीं है। पक्षियों के अवैध व्यापार केन्द्रों पर राज्य प्राधिकारियों द्वारा नियमित रूप से छापे मारे जा रहे हैं और वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम के तहत कार्रवाई की जा रही है।

(ज) पक्षियों के अवैध व्यापार को रोकने के लिए सरकार द्वारा निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

1. वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 की सूची 1 से 4 में शामिल पक्षियों सहित वन्य प्राणियों के शिकार पर कानूनी प्रतिबंध लगा दिया गया है।

2. इस मंत्रालय ने एक राष्ट्रीय समन्वय समिति का गठन किया है जिसमें सभी मुख्य प्रवर्तन संगठनों जैसे, कस्टम, राजस्व, आसूचना, सीबीआई, पुलिस, बीएसएफ, आईटीबीपी, आरपीफ तथा विदेशी पोस्ट आफिस, ट्रैफिक इंडिया और वन्यजीव प्राधिकरणों के प्रतिनिधियों को शामिल किया गया है ताकि वन्यजीव तथा वन्यजीव उत्पादों के अवैध व्यापार को रोकने के लिए प्रभावकारी अन्तःविभागीय सहयोग और समन्वय किया जा सके।
3. वन्यजीव और अन्य संबंधित कानूनों और अंतरराष्ट्रीय कन्वेंशनों के प्रवर्तन और कार्यान्वयन के बारे में विभिन्न प्रवर्तन एजेंसियों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए गए हैं।
4. जब कभी भी वन्यजीवों के अवैध व्यापार की सूचना प्राप्त होती है तो अन्य प्रवर्तन एजेंसियों के सहयोग से वन्यजीव प्राधिकारियों द्वारा छापे मारे जाते हैं।
5. भारत, "इंटरनेशनल ट्रेड इन इनडैजर्ड स्पैसिज आफ फाउना एंड प्लोरा" का हस्ताक्षरकर्ता है जिसके तहत संकटापन्न प्रजातियों, उनके अंगों और उनसे प्राप्त व्युत्पत्तियों के अंतरराष्ट्रीय व्यापार को कड़ाई से विनियमित किया जाता है।
6. अवैध व्यापार और वन्यजीव उत्पादों की तस्करी के बारे में आसूचना इकट्ठी करने वाले सूचनाकर्ताओं को पुरस्कार दिये जाते हैं।
7. अवैध व्यापार और वन्यजीवों के उत्पादों की तस्करी को रोकने के लिए वन्यजीव परिरक्षण संबंधी क्षेत्रीय और उप-क्षेत्रीय कार्यालय, मुख्यतः देश के बड़े निर्यात केन्द्रों में स्थापित किए गए हैं।

राष्ट्रीय शिक्षाविद सम्मेलन

*177. श्री माधवराव सिंधिया: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजधानी में राष्ट्रीय अध्यापक शिक्षा परिषद के तत्वावधान में 10 से 12 नवम्बर, 1997 तक एक तीन दिवसीय राष्ट्रीय शिक्षाविद सम्मेलन आयोजित किया गया था;

(ख) क्या सम्मेलन में अन्य सुझावों के साथ साथ बुनियादी शिक्षा को मनोरंजक बनाने की सिफारिश की गई थी;

(ग) यदि हां, तो बुनियादी शिक्षा के संवर्धन तथा इसे सर्वसुलभ बनाने हेतु इस सम्मेलन में अन्य क्या सुझाव तथा टिप्पणियां की गई थी; और

(घ) सम्मेलन में की गई मिफारिशों के संबंध में केन्द्र सरकार ने क्या कदम उठाये हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मृगली मनोहर जोशी): (क) जिला शिक्षा एवं प्रशिक्षण संस्थानों के प्राचार्यों का एक राष्ट्रीय सम्मेलन राष्ट्रीय शिक्षक शिक्षा परिषद द्वारा 10-12 नवम्बर, 1997 को नई दिल्ली में आयोजित किया गया था।

(ख) और (ग) अधिकांश सुझाव शिक्षकों तथा शिक्षक प्रशिक्षकों के प्रबोधन, संस्थाओं और समाज के बीच उपयुक्त तालमेल, जायन-पर्यन्त अध्ययन के लिए शिक्षकों को प्रेरित करने तथा उन्हें अधिकार प्रदान करने, अध्ययन को रुचिकर बनाने के लिए अध्यापन-अध्ययन कार्य-नीतियों में संशोधन करने, स्थानीय वातावरण में संसाधनों का उपयोग करने, बच्चों में सृजनात्मकता को बढ़ावा देने और पाठ्यचर्या में संशोधन करने की जरूरत से संबंधित हैं।

(घ) राष्ट्रीय शिक्षक शिक्षा परिषद द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार सम्मेलन में उठाए गए विभिन्न मुद्दों तथा दिए गए सुझावों का ध्यान में रख लिया गया है तथा इन्हें देश में शिक्षक शिक्षा को कांफट तथा मानकों में सुधार करने के लिए परिषद के कार्यक्रमों में उपयुक्त रूप से शामिल किया जा रहा है।

[हिन्दी]

विद्युत हानि

*178. डा. चिन्ता मोहन:

प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा:

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पारेषण और वितरण के कारण हुई विद्युत हानि का अनुमान लगाया है;

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

(ग) वर्ष 1997-98 के दौरान दिल्ली में उत्पादित और अन्य राज्यों से आपूर्ति की गई विद्युत का ब्यौरा क्या है तथा इसमें से कितनी बिजली उपभोग रिकार्ड किया गया; और

(घ) ऐसी हानियों को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपचारी उपाय किए गए हैं?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) जां. हां। प्रत्येक राज्य विद्युत बोर्ड/संघ राज्य क्षेत्र के लिए 1991-

92 से 1995-96 तक पांच वर्षों की अवधि के दौरान पारेषण एवं वितरण के कारण विद्युत हानियों की राज्यवार अनुमानित मात्रा संलग्न विवरण में दी गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए विद्युत हानियों के आंकड़े अभी एकत्रित नहीं किए गए हैं।

(ग) वर्ष 1997-98 के दौरान आयात एवं निर्यात सहित दिल्ली में उत्पादित विद्युत निम्नवत है:

डीवीबी का स्वयं उत्पादन (पूर्व-बस) 1962 मि.यू.

बीटीपीएस का उत्पादन (पूर्व-बस) 4010 मि.यू.

केन्द्रीय क्षेत्र स्टेशनों से आहरण 8805 मि.यू.

आयात

(क) पंजाब से 48 मि.यू.

(ख) पश्चिमी क्षेत्र से 51 मि.यू.

राजस्थान को निर्यात 200 मि.यू.

1997-98 के दौरान दिल्ली में विद्युत आपूर्ति स्थिति निम्नवत है:

आवश्यकता 14952 मि.यू.

उपलब्धता 14676 मि.यू.

कमी 276 मि.यू.

प्रतिशतता 1.8%

(घ) विद्युत वितरण का दायित्व राज्य विद्युत बोर्डों/विद्युत विभागों का है। पारेषण एवं वितरण हानियों में कमी लाने की दृष्टि से केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण ने दिशा-निर्देश जारी किए हैं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित प्रावधान हैं:-

- प्रचालन वोल्टता का उन्नयन
- निम्न तनाव लाइनों की लंबाई में कमी
- भार केन्द्रों के निकट ट्रांसफार्मरों की अवस्थापना
- उपभोक्ता के परिसर में निम्न क्षमता ट्रांसफार्मरों को अपनाना
- शंट कैपेसिटरों की प्रतिष्ठापना
- निर्माण तथा प्रचालन तकनीकों में सुधार, तथा

- दीर्घकालिक आधार पर वितरण प्रणाली की आयोजना तथा अभिकल्प के लिए प्रणालीबद्ध तथा सुव्यवस्थित दृष्टिकोण।

केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण ने ऊर्जा लेखा परीक्षा के लिए भी दिशा-निर्देश जारी किए हैं जो ऊर्जा लेखा परीक्षा अध्ययन करने के लिए प्रक्रिया निर्धारित करते हैं। ये लेखा परीक्षा स्कीमों को तैयार करने तथा क्रियान्वित करने के लिए कार्य योजना हेतु तथा तकनीकी और वाणिज्यिक हानियों को अलग-अलग करने के लिए परिणामों के वित्तपोषण का प्रावधान भी उपलब्ध करवाते हैं।

बिजली की चोरी को संज्ञेय अपराध बनाने के लिए भारतीय बिजली अधिनियम, 1910 में आवश्यक संशोधन भी किए गए हैं।

राज्य सरकारों के साथ विचार-विमर्श के बाद दिसम्बर, 1996 में विद्युत के लिए न्यूनतम समान राष्ट्रीय कार्य योजना में वितरण एवं वितरण हानियों में कमी लाने के लिए निम्नलिखित उपाय सुझाए गए हैं।

- सभी बड़े भरकों पर उप-केन्द्रों में अनिवार्य रूप से मीटर लगे हों।
- सभी नये बिजली के कनेक्शनों को अनिवार्यतः मीटर लगे हों। 10 अ.श. से अधिक कृषि क्षेत्र को कनेक्शन कार्य भी दो वर्ष की अवधि के भीतर पूरा किया जाए।

- सन् 2002 तक पूरी विद्युत आपूर्ति मीटर द्वारा हो।
- बड़े उपभोक्ताओं अर्थात् 100 के.वी.ए. के उपभोक्ताओं की अनिवार्य रूप से वार्षिक लेखा परीक्षा सुनिश्चित की जाए।
- बेहतर मांग प्रबंधन के लिए बड़े विद्युत उपभोक्ताओं के लिए नियमित मीटरिंग लागू की जाए।

डीवीबी द्वारा प्रस्तुत जानकारी के अनुसार, वर्ष 1997-98 के लिए पारेषण एवं वितरण हानियां 42% हैं। हानियों को कम करने के लिए डीवीबी ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

- 11 के.वी.ए. और उससे अधिक के तीन फेस भार के लिए इलेक्ट्रानिक मीटरों की अधिष्ठापना करना।
- खराब और जले हुए मीटरों को बदलना।
- महा-निरीक्षक की नियुक्ति द्वारा प्रवर्तन स्कंध को सुदृढ़ करना।
- भ्रष्ट डीवीबी के अधिकारियों के खिलाफ अभियान शुरू करना।

विवरण

केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण

राज्यों/संघ शासित प्रदेशों में प्रतिशत रूपांतरण, पारेषण एवं वितरण हानियां (चोरी इत्यादि/वाणिज्यिक हानियों सहित)

क्षेत्र	राज्य/केन्द्र शासित	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95	1995-96
1	2	3	4	5	6	7
उत्तरी क्षेत्र	1. हरियाणा	26.79	26.78	25.00	30.80	32.39
	2. हिमाचल प्रदेश	19.81	19.98	18.80	19.17	16.41
	3. जम्मू एवं कश्मीर	50.08	48.13	46.37	50.07	49.03
	4. पंजाब	21.75	19.61	19.70	17.19	18.32
	5. राजस्थान	23.07	22.71	24.85	24.65	29.29

1	2	3	4	5	6	7
	6. उत्तर प्रदेश	26.13	24.68	24.37	21.87	22.75
	7. चंडीगढ़	29.64	26.21	27.27	28.44	33.72
	8. दिल्ली	24.66	24.02	32.54	35.08	49.57
	9. बीबीएमबी	4.33	3.52	3.64	4.05	3.85
पश्चिमी क्षेत्र	1. गुजरात	23.56	22.20	20.81	20.87	21.03
	2. मध्य प्रदेश	25.82	22.52	21.78	20.75	19.27
	3. महाराष्ट्र	18.61	18.51	17.83	17.47	18.21
	4. दादर एवं नगर हवेली	19.66	17.98	12.64	11.35	19.31
	5. गोवा	23.78	21.85	24.50	26.87	26.06
	6. दमन एवं दीव	15.90	15.67	22.34	16.30	12.80
दक्षिणी क्षेत्र	1. आंध्र प्रदेश	20.25	20.65	20.21	18.05	19.50
	2. कर्नाटक	19.93	19.62	19.49	19.35	19.15
	3. केरल	22.47	22.77	20.52	20.81	21.48
	4. तमिलनाडु	18.44	17.30	16.99	17.12	16.13
	5. लक्षद्वीप समूह	17.43	18.72	16.99	17.84	17.23
	6. पांडिचेरी	18.00	15.31	15.80	15.00	16.54
पूर्वी क्षेत्र	1. बिहार	19.31	17.15	15.12	15.28	12.62
	2. उड़ीसा	25.30	25.87	23.07	23.66	25.63
	3. सिक्किम	25.89	22.55	22.60	21.22	16.47
	4. पश्चिम बंगाल	19.72	17.53	15.96	19.45	19.98
	5. अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह	21.66	23.62	23.71	22.38	19.25
	6. डीव्हीसी	2.30	1.99	1.33	0.64	2.15

1	2	3	4	5	6	7
उत्तर-पूर्वी क्षेत्र	1. असम	22.66	21.41	22.44	24.18	27.60
	2. मणिपुर	24.43	22.35	23.92	25.30	24.85
	3. मेघालय	11.65	11.62	17.89	19.03	12.66
	4. नागालैंड	23.14	27.26	33.45	36.12	35.17
	5. त्रिपुरा	31.96	30.64	30.53	31.96	30.86
	6. अरुणाचल प्रदेश	28.20	32.32	42.04	45.30	37.12
	7. मिजोरम	34.95	29.04	31.89	29.76	25.18
अखिल भारतीय (यूटिलिटीज)		22.83	21.80	21.41	21.13	22.27

[अनुवाद]

बाघों की संख्या

*179. श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा:
श्री विजयकृष्ण हाण्डिक:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बाघ संरक्षण परियोजना पूर्णतः असफल हो गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और देश में राज्य-वार बाघों की संख्या कितनी है;

(ग) क्या इनकी संख्या में काफी कमी आ गई है;

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा बाघ क्षेत्रों के संरक्षण हेतु क्या कार्यवाही की गई है;

(ङ) क्या सरकार ने बाघों की संख्या में कमी के कारणों पर विचार किया है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री सुरेश प्रभु): (क) से (ग) जी, नहीं। वास्तव में बाघ परियोजना को एक सफल बाघ संरक्षण कार्यक्रम माना जाता है क्योंकि वर्ष 1973 में जब से यह परियोजना प्रारंभ की गई, तब से वर्ष 1989 तक देश में बाघों की संख्या में नियमित वृद्धि हुई है। तथापि, 1989-93 की अवधि में बाघों की संख्या में गिरावट आई। पूर्व क्रमिक अनुमानों के अनुसार बाघों की राज्यवार संख्या संलग्न विवरण-I में दी गई है।

(घ) से (च) सरकार ने बाघों और उनके निवास स्थानों की सुरक्षा और संरक्षण के लिए कई उपाय किए हैं जो संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं। आरक्षित क्षेत्रों के बाहर खंडित बाघ निवास स्थानों में मानव-प्राणि संघर्ष और अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में बाघ के अंगों की मांग को पूरा करने के लिए बाघों का चोरी-छिपे शिकार करना, बाघों की संख्या में गिरावट लाने के लिए प्रमुख रूप से जिम्मेदार हैं।

विवरण I

देश में बाघों की संख्या

राज्य का नाम	बाघ				
	1972	1979	1984	1989	1993
1. तमिलनाडु	033	065	097	095	097
2. महाराष्ट्र	160	174	301	417	276
3. केरल	060	134	089	045	057
4. पश्चिम बंगाल	073	296	352	353	335
5. उड़ीसा	142	173	202	243	226
6. कर्नाटक	102	156	202	257	305
7. बिहार	085	110	138	157	137
8. असम	147	300	376	376	325
9. राजस्थान	074	079	096	099	064
10. मध्य प्रदेश	457	529	786	985	912
11. उत्तर प्रदेश	262	487	698	735	465
12. आंध्र प्रदेश	035	148	164	235	179
13. मेघालय	032	035	125	034	053
14. मणिपुर	001	010	006	031	-
15. त्रिपुरा	007	006	005	-	-
16. मिजोरम	-	065	033	018	028
17. नागालैण्ड	080	102	104	104	083
18. अरुणाचल प्रदेश	069	139	219	135	180
19. सिक्किम	-	-	002	004	002
20. गुजरात	008	007	009	009	005
21. गोआ, दमन एवं दीव	-	-	-	002	003
22. हरियाणा	-	-	001	-	-
कुल	1827	3015	4005	4334	3750

विवरण II**नई नौवहन नीति**

बाघ को बचाने के लिए भारत सरकार द्वारा
उठाए गए कदम

1. सतर्कता को सुदृढ़ बनाने और गश्त को तेज करने के लिए राज्य सरकारों को सलाह दी गई है।
2. प्रभावकारी आसूचना एकत्र करने तथा कानून को लागू करने के लिए विभिन्न प्रवर्तन एजेंसियों के लिए प्रशिक्षण और कार्यशालाएं।
3. सीमा शुल्क, राजस्व आसूचना, भारत तिब्बत सीमा पुलिस, सीमा सुरक्षा बल, केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल, तटरक्षक, राज्य पुलिस, उप निदेशक, वन्यजीव संरक्षण जैमी प्रवर्तन एजेंसियों तथा भारतीय प्राणि विज्ञान और वनस्पति विज्ञान सर्वेक्षण जैसे वैज्ञानिक संगठनों के साथ वन्य जीवों के चोरी छिपे शिकार तथा गैर-कानूनी व्यापार को नियंत्रित करने के लिए राष्ट्रीय समन्वय समिति की स्थापना करना।
4. सीमा पार से व्यापार में नियंत्रण करने के लिए एक प्रोटोकाल पर चीन गणराज्य के साथ हस्ताक्षर किए गए हैं तथा महामहिम नेपाल सरकार के साथ एक समझौता जापान हस्ताक्षरित किया गया।
5. बाघ संरक्षण से संबंधित अंतर्राष्ट्रीय मामलों पर विचार करने के लिए बाघ पूंज देशों का अर्थात् विश्वव्यापी बाघ मंच के सृजन की पहल की गई।
6. वन्य जीव संरक्षण के संबंध में सरकार के प्रयासों को सहायता प्रदान करने के लिए गैर-संगठनों और अन्यो को सम्मिलित करने हेतु लोक जागरूकता कार्यक्रम चलाना।
7. बाघ व्यापार मार्गों का पता लगाने और बाघ के अंगों और उत्पादों की फॉरेंसिक पहचान संदर्भ मैनुअलों का विकास करने में संस्थाओं और गैर-सरकारी संगठनों को समर्थन प्रदान करना।
8. क्षेत्रों के जीवीय दबाव को कम करने के लिए उनके पारि-विकास हेतु राज्य सरकारों को धनराशि उपलब्ध करायी जा रही है।
9. प्रोजेक्ट टाइगर क्षेत्रों में स्थल विशिष्ट "स्पेशल स्ट्राइक फोर्स" की स्थापना के लिए कार्रवाई प्रारम्भ की जा रही है।

*180. श्री रंजीब बिस्वाल:

डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी:

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिंटो समिति ने नई नौवहन नीति के संबंध में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ख) यदि हां, तो इसमें की गई मुख्य सिफारिशों का ब्यौरा क्या है;

(ग) इनमें से स्वीकृत, क्रियान्वित, क्रियान्वयनाधीन सिफारिशों और उन सिफारिशों का ब्यौरा क्या है जिन्हें विभिन्न कारणों से हल्का कर दिया गया है;

(घ) क्या सरकार ने प्रारूप नौवहन नीति पर विचार किया है; और

(ङ) यदि हां, तो इसकी मुख्य विशेषताएं क्या हैं और इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री तथा जल भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुरई): (क) से (ङ) जी हां। राष्ट्रीय नौवहन नीति समिति (पिंटो समिति) ने सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है जिसमें नौवहन उद्योग के विकास के लिए विभिन्न सिफारिशों की गई हैं। सचिव, जल भूतल परिवहन मंत्रालय की अध्यक्षता में गठित एक उच्च शक्ति प्राप्त समिति द्वारा इन सिफारिशों की जांच की गई थी। उच्च शक्ति प्राप्त समिति की सिफारिशों पर सरकार सक्रिय रूप से विचार कर रही है। चूंकि अनेक सिफारिशों के संबंध में अंतर-विभागीय परामर्शों की आवश्यकता है, इसलिए किसी निर्णय के लिए निश्चित समय सीमा बताना कठिन है।

राष्ट्रीय पार्कों और अभयारण्यों का प्रबंधन

*181. श्री विलास मुत्तेमवार: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार विभिन्न राष्ट्रीय पार्कों और अभयारण्यों में एक नेटवर्क प्रणाली स्थापित करने संबंधी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो राष्ट्रीय पार्कों और अभयारण्यों के बेहतर प्रबंधन के लिए नई नीति के अंतर्गत किए जाने वाले प्रयासों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) गांवों का पुनर्वास करने और उन्हें नए स्थान पर बसाने, संचार उपकरणों की व्यवस्था करने और वन्यजीवन पर्यटन के लिए आधारभूत सुविधाओं का विकास करने हेतु पर्याप्त मात्रा में धनराशि की व्यवस्था करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री सुरेश प्रभु): (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, देश में अनेक राष्ट्रीय पार्कों और अभयारण्यों में वायरलेस संचार नेटवर्क की सुविधा उपलब्ध कराई गई है।

(ग) राष्ट्रीय पार्कों और अभयारण्यों से जनजातीय गांवों को हटाकर उन्हें पुनर्वासित और पुनःस्थापित करने के लिए "लाभोन्मुख जनजातीय विकास योजना" संबंधी केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अंतर्गत राज्यों/केन्द्रशासित प्रदेशों को केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराई जा रही है। हाँचागत और संचार सुविधाओं के विकास के लिए भी "राष्ट्रीय पार्क और अभयारण्य विकास" तथा "हाथी परियोजना" संबंधी केन्द्रीय प्रायोजित योजना के तहत केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराया जा रही है। 8वीं योजना में राज्यों/केन्द्रशासित प्रदेशों को उपलब्ध कराई गई सहायता का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	योजना का नाम	जारी की गई राशि (लाख रुपए में)
1.	राष्ट्रीय पार्कों और अभयारण्यों का विकास	4950.00
2.	वाघ परियोजना	3891.88
3.	हाथी परियोजना	1950.00
4.	लाभोन्मुख जनजातीय विकास योजना	266.00

मध्य प्रदेश में स्टेडियम

1668. श्री मोतीलाल बोरा: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा राज्यों को केन्द्रीय सहायता में से अब तक उपलब्ध कराई गई मूलभूत सुविधाओं का ब्यौरा क्या है और इस वर्ष कितने राज्यों को केन्द्रीय सहायता के रूप में कितनी-कितनी धनराशि प्रदान की जाएगी; और

(ख) स्टेडियमों के निर्माण के लिए मध्य प्रदेश को केन्द्रीय सहायता के रूप में कितनी धनराशि प्रदान की गई तथा कितने स्टेडियमों का निर्माण पूरा हो चुका है और कितने स्टेडियम निर्माणाधीन हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी उमा भारती): (क) पिछले 5 वर्षों के दौरान उपलब्ध कराई गई आधारभूत सुविधाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। उन राज्यों जिन्हें इस वर्ष केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराई जाएगी, की संख्या उनसे प्रस्ताव/प्रगति रिपोर्ट तथा उपयोग प्रमाणपत्र प्राप्त होने पर निर्भर करेगी, क्योंकि विभिन्न राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को संवितरण हेतु कोई भी निश्चित राशि नहीं रखी गई है। ऐसी परियोजनाओं के लिए 1998-99 के दौरान 11.60 करोड़ रुपये का बजट प्रावधान किया गया है।

(ख) स्टेडियमों के निर्माण हेतु मध्य प्रदेश को अब तक उपलब्ध कराई गई केन्द्रीय सहायता की कुल राशि 338.56 लाख रुपये है। 9 स्टेडियम पूरे हो गए हैं और 21 स्टेडियम निर्माणाधीन हैं।

विवरण

पिछले 5 वर्षों के दौरान (1993-94 से 1997-98 तक) खेल अवस्थापना के सृजन हेतु अनुदानों की योजना के अंतर्गत राज्य-वार उपलब्ध कराई गई आधारभूत खेल सुविधाओं का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण।

वर्ष	क्र.सं.	परियोजना/स्थल का नाम	अनुमोदित राशि (रु. लाख में)	जारी की गई राशि (रु. लाख में)
1	2	3	4	5
1993-94	1.	इंडोर स्टेडियम (कुशाल कुंवर स्टेडियम) जोरहाट	20.00	18.00

1	2	3	4	5
1994-95	1.	जिला स्तरीय खेल परिसर, सिलचर	46.75	42.00
	2.	आउटडोर स्टेडियम, तिनसुकिया	18.00	16.20
	3.	शिशु मंदिर, सिलचर में खेल मैदान	2.6175	-
1995-96	1.	तरणताल, जोरहाट	43.00	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
प्रदेश				
1993-94	1.	एस.पी.डी.ए. केन्द्र, निजामाबाद	19.00	19.00
1994-95	1.	तरणताल, विशाखापत्तनम	43.00	21.50
	2.	जिला स्तरीय खेल परिसर, नांदयाल, कुरनूल	50.00	-
	3.	जिला स्तरीय खेल परिसर, खम्माम	50.00	-
1995-96	1.	जिला खेल परिसर, आदिलाबाद	75.00	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
अरुणाचल प्रदेश				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-
1995-96	1.	एस.पी.डी.ए. केन्द्र जेगिंग	41.30	20.60
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-

1	2	3	4	5
बिहार				
1993-94	1.	एम.पी.डी.ए. केन्द्र, रांची	34.50	34.50
1994-95	1.	वीर कुंवर सिंह स्टेडियम, आरा, भोजपुर	4.36	3.294
1995-96	-	-	-	-
1996-97	1.	लहरिया सराय, दरभंगा के मौजूदा पोलो ग्राउंड स्टेडियम में खेल मैदान का विकास तथा पैवेलियन	5.00	-
1997-98	-	-	-	-
गोवा				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	1.	ओलंपिक आकार का तरणताल, पोंडा	43.00	-
1995-96	-	-	-	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
गुजरात				
1993-94	1.	राजकोट जिला के कोल्डा, संगमी तथा चनकानेर में, कच्छ जिला के नालिया में तथा बनासकण्डा के देवदर स्थानों में खेल मैदान	2.00	-
	2.	आउटडोर स्टेडियम, जादेश्वर भड़ौच	5.50	5.50
	3.	सी.बी. पटेल विद्या विहार, चालोदा, अहमदाबाद में बास्केटबाल कोर्ट	0.48	0.432
1994-95	1.	राजपीपला, भड़ौच में बास्केटबाल कोर्ट	1.80	1.62
1995-96	1.	राजपीपला, भड़ौच में आउटडोर स्टेडियम	11.80	-
	2.	पी.एन. मेहता उच्च विद्यालय, कोडाली. साबरकंठा में बास्केटबाल कोर्ट	0.60	-

1	2	3	4	5
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
हरियाणा				
1993-94	1.	महाराणा प्रताप स्टेडियम, सिरसा में जिम्नाजियम हाल	35.00	35.00
	2.	संत निश्चल सिंह पब्लिक स्कूल, यमुना नगर, अम्बाला में टेनिस कोर्ट	0.63	0.63
	1.	पंचकुला में तरणताल	17.49	17.49
	2.	फरीदाबाद में तरणताल	18.225	18.225
	3.	गुड़गांव में तरणताल	18.00	16.20
	4.	राज्य स्तरीय प्रशिक्षण परिसर, फरीदाबाद	200.00	175.00
	5.	जीवन नगर, सिरसा में स्टेडियम	12.00	-
1995-96	1.	नेशनल गर्ल्स कालेज, सिरसा में इंडोर स्टेडियम	14.08	7.00
	2.	महाविद्यालय गुरुकुल झज्जर, रोहतक में कुश्ती भवन	4.26	3.834
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
हिमाचल प्रदेश				
1993-94	1.	तरणताल, ऊना	30.00	27.00
	2.	राज्य स्तरीय प्रशिक्षण परिसर, शिमला	181.00	171.00
1994-95	1.	इंडोर स्टेडियम, बिलास	52.50	20.00
1995-96	1.	तरणताल, भूले, मण्डी	30.00	-
	2.	बास्केटबाल कोर्ट जी.ए.वी. उच्चतर माध्यमिक विद्यालय, कांगड़ा	0.90	0.81
	3.	फुटबाल मैदान, सेक्रेड हार्ट हाई स्कूल, सिद्धपुर, कांगड़ा	1.24	1.116

1	2	3	4	5
	4.	आउटडोर स्टेडियम, जंग, शिमला	8.32	7.488
	5.	बास्केटबाल कोर्ट, राजकीय विद्यालय ताल, हमीरपुर	0.89375	0.80435
	6.	बास्केटबाल कोर्ट, राजकीय विद्यालय महाराज	0.89375	0.80435
	7.	बास्केटबाल कोर्ट, राजकीय विद्यालय, हमीरपुर	0.89375	0.80435
	8.	बास्केटबाल कोर्ट, राजकीय विद्यालय, जंगल, हमीरपुर	0.89375	0.80435
	9.	बास्केटबाल कोर्ट, राजकीय विद्यालय, जंगल, हमीरपुर	0.89375	0.80435
	10.	बास्केटबाल कोर्ट, राजकीय विद्यालय, जालारी, हमीरपुर	0.89375	0.80435
1996-97	-	-	-	-
1997-98	1.	एस.पी.डी.ए. केन्द्र, धर्मशाला, कांगड़ा	49.00	49.00
जम्मू व कश्मीर				
1993-94	1.	एस.पी.डी.ए. केन्द्र, ऊधमपुर	15.15	15.15
1994-95	-	-	-	-
1995-96	1.	इंडोर स्टेडियम, लेह	37.50	33.75
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
कर्नाटक				
1993-94	1.	मुधाल बीजापुर में तालुक स्टेडियम	7.20	6.48
	2.	न्यू इंगलिश कम्पोजिट प्री-यूनिवर्सिटी कालेज, अलनवार, धारवाड़ जिले में खेल मैदान	0.75	-

1	2	3	4	5
	3.	सागर, शिमोगा जिले में खेल मैदान	0.47125	0.42408
	4.	बनवासी उत्तर कन्नड़ जिले में खेल मैदान	0.90	0.81
	5.	जनता हाई स्कूल, सागर, शिमोगा में खेल मैदान	0.90	81.00
	6.	गडग में तालुक स्टेडियम	12.00	10.80
	7.	अभरूथुर तुमकुर जिले में बहुउद्देशीय खेल हाल	3.05	2.745
	8.	होलेनरसीपुर, हसन में तालुक स्टेडियम	9.86	5.00
	9.	बेट्टागेरी, कोडागु में खेल मैदान	1.00	1.00
	10.	के.आर. नगर, मैसूर में तालुक स्टेडियम	12.00	10.80
	11.	बेताहोमगल, बेलगाँव में बहुउद्देशीय खेल हाल	2.63	2.63
	12.	नारियांदादा केन्द्र हाई स्कूल कुर्ग में खेल मैदान	1.24	1.116
	13.	बोक्कालिगारा, शिमोगा में बहुउद्देशीय खेल हाल	4.25	4.25
	14.	सागर, शिमोगा में खेल मैदान	0.47125	0.42408
	15.	येलापुर, जिला उत्तर कन्नड़ में तालुक स्तरीय स्टेडियम	18.00	16.20
1994-95	1.	बंगलौर में इनडोर स्टेडियम	35.00	31.50
	2.	चिन्तामणि, कोलार में ओपन स्टेडियम	8.63	7.767
	3.	गवर्नमेंट जूनियर कालेज, मधुगिरी तुमकुर में तालुक स्टेडियम	8.82	7.938
	4.	नेताजी हाई स्कूल, ब्रह्मवार दक्षिण कन्नड़ में हाकी मैदान	0.485	0.4365

1	2	3	4	5
	5.	निर्मला हाईस्कूल, ब्रह्मवार दक्षिण कन्नड़ में खेल मैदान	2.00	2.00
	6.	बीजापुर में बहुउद्देशीय बैडमिंटन खेल हाल	10.00	9.00
	7.	महिला विद्यापीठ, हुबली, धारवाड़ जिले में स्टेडियम	2.36	2.124
1995-96	1.	सीरा, तुमकुर में तालुक स्टेडियम	6.00	5.40
	2.	पूर्ण-प्रजना एजुकेशन सेंटर न्यू थापासान्द्रा, बंगलौर में खेल मैदान	0.40	-
	3.	कारवार में इनडोर स्टेडियम	35.00	-
	4.	गुलबर्गा में इनडोर स्टेडियम	20.00	10.00
	5.	बगलकोट, बीजापुर में इनडोर स्टेडियम	10.00	-
	6.	सद्गुरु अपैया स्वामी हाईस्कूल, कुडीग, कोडागु में खेल मैदान	1.24	1.116
	7.	हरपनहाली, बेलारी में तालुक स्टेडियम	12.00	-
	8.	सीरुम्प्पा, बेलारी में तालुक स्टेडियम	1.00	-
	9.	श्री आदिचुन्नुनागिरी इन्स्टीट्यूट ऑफ मेडिकल साइन्सिस, बेलूर के अहाते में स्टेडियम	1.75	1.575
	10.	मान्डया सिटी, मान्डया में इनडोर स्टेडियम	35.00	35.00
1996-97	1.	सन्केश्वर, बेलगाँव में तालुक स्तरीय स्टेडियम	8.51	-
	2.	रेनेबेनूर, धारवाड़ में तालुक स्टेडियम	12.00	-
	3.	बेलाहोंगल, बेलगाँव में तालुक स्तरीय स्टेडियम	18.00	-
	4.	गवर्नमेंट ब्वायज हाई स्कूल तीपतुर, तुमकुर में तालुक स्तरीय स्टेडियम	1.98	-

1	2	3	4	5
	5.	हालीयाल, उत्तर कन्नड जिला में तालुक स्टेडियम	12.00	-
	6.	होसनगर, शिमोगा में तालुक स्तरीय स्टेडियम	8.75	-
	7.	रायचूर में इनडोर स्टेडियम	18.90	-
	8.	अरसीकेरा, हसन में तालुक स्टेडियम	10.495	9.4455
	9.	फील्ड मार्शल के.एम. करियप्पा आडिटोरियम ट्रस्ट कोडागू (मैंडेकेरि) द्वारा इनडोर स्टेडियम	52.50	6.83
	10.	बंगलौर और मैसूर में राष्ट्रीय खेलों के लिए विद्यमान खेल अवस्थापना का सृजन/आधुनिकीकरण	800.00	800.00
1997-98	1.	हुविनाहडागोली, बेलारी में तालुक स्तरीय स्टेडियम	2.60	-
	2.	हवेरी, धारवाड़ा में तालुक स्तरीय स्टेडियम	12.00	-
केरल				
1993-94	1.	गवर्नमेंट हाई स्कूल करोडका, कासरगोड जिला में खेल मैदान	0.60	0.60
	2.	आई.सी.ए. इंग्लिश हायर सैकेण्डरी स्कूल, बाडाक्केकाड, त्रिचूर में खेल मैदान	1.70	-
	3.	राजकीय हाईस्कूल, चौरिड, कोजीकोड में खेल मैदान	0.7197	0.7197
	4.	पथानामथिट्टा में खुला स्टेडियम	18.00	16.45
	5.	पी.ई.एम. सैकेण्डरी स्कूल, थिरुवन्चूर कोट्टायम में खेल मैदान	0.42	0.378
	6.	राजकीय हाई स्कूल पुलानगेड, मालापुरम में बैडमिंटन कोर्ट	1.0725	0.95

1	2	3	4	5
	7.	राजकीय हाईस्कूल, पालायड, कुन्नूर में खेल मैदान	1.24	1.116
	8.	ए.के.एम. यू.पी. स्कूल, कोचेरा, इदुक्की में स्टेडियम	5.00	2.50
	9.	ए.के.जे.एम. स्कूल, कांजीरापल्ली, कोट्टायम में इंडोर स्टेडियम	8.85	8.85
1994-95	1.	राजकीय हाईस्कूल, कुट्टामथ, कसारगोड में खेल मैदान	1.24	1.116
	2.	पी.एम.एम.ए. हाईस्कूल, इलांकुर मालापुरम में फुटबाल मैदान तथा स्केटिंग रिक	3.00	2.70
	3.	सेंट इफरमेस हाई स्कूल, मन्नाम, कोट्टायम, में फुटबाल तथा बास्केटबाल कोर्ट	1.43	1.287
	4.	सेंट मेरी हाईस्कूल पारियापुरम, मालापुरम में बास्केटबाल कोर्ट	0.60	-
	5.	राजकीय हाईस्कूल, बेलूर, कन्नूर में खेल मैदान	0.50	-
	6.	पांधीरनकानू हाईस्कूल, कोजीकोड में खेल मैदान	0.90	-
1995-96	1.	सेंट मेरी हाईस्कूल कोक्का डमपोइल, कोजीकोड में संयुक्त फुटबाल/क्रिकेट मैदान	1.24	-
	2.	सेक्रेड हार्ट हाईस्कूल, थिरूचाम्बाडी कोजीकोड में स्टेडियम	6.10	5.49
	3.	गोल्फ क्लब, कोडियार, थिरूवनंतपुरम, केरल में टेनिस कोर्ट	0.60	0.60
	4.	होली फैमिली हाईस्कूल, राजपुरम काजरगोड में स्टेडियम	4.65	4.185
	5.	सेंट एंटोनी पब्लिक स्कूल अनाक्काल कांजीरापल्ली, कोट्टायम में इंडोर स्टेडियम	10.00	-

1	2	3	4	5
	6.	जे.डी.टी. इस्लाम आरफगेंज हाईस्कूल, कोजीकोड में फुटबाल मैदान	0.83	-
	7.	"आवर लेडी ऑफ लौडे हाई स्कूल" उजावूर, कोट्टायम के परिसर में फुटबाल मैदान	1.24	1.116
	8.	मित्रा निकेतन, वेल्लानाद, त्रिवेन्द्रम में इनडोर स्टेडियम	16.60	12.12732
	9.	कांजीकुड़ी, इदुक्की में फुटबाल मैदान	1.24	1.116
	10.	अलप्पुझा, अलेप्पी में तरणताल	38.00	34.20
	11.	कासरगोड में ओपन स्टेडियम	6.60	5.94
	12.	पिलाई, कोट्टायम में खेल परिसर	37.50	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
मध्य प्रदेश				
1993-94	1.	चुरहट सिधी में स्टेडियम	9.00	-
	2.	रामपुर, सिधी में स्टेडियम	9.00	-
	3.	रायपुर में एस.पी.डी.ए. केन्द्र	23.00	13.00
1994-95	1.	इंदौर में इंडोर खेल परिसर	10.00	10.00
	2.	जबलपुर में तरणताल	43.00	25.00
1995-96	1.	बुरहानपुर, खंडवा में इंडोर स्टेडियम	19.975	-
	2.	पिछौर, शिवपुरी में खेल स्टेडियम	6.00	5.40
	3.	बालोद, दुर्ग में मिनी स्टेडियम	18.00	16.20
	4.	रूप सिंह स्टेडियम, ग्वालियर में फ्लड लाइटिंग	50.00	45.00
	5.	ग्वालियर में एस.पी.डी.ए. केन्द्र	15.00	15.00

1	2	3	4	5
	6.	मोरेना में स्टेडियम	9.50	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
महाराष्ट्र				
1993-94	1.	अकलुज, शोलापुर में तरणताल	12.00	10.80
	2.	अकोला में तरणताल	30.28	30.28
1994-95	-	-	-	-
1995-96	1.	यवटमाल में बहुउद्देशीय हाल (इंडोर स्टेडियम)	35.00	-
	2.	यवटमाल में तरणताल	20.00	10.00
	3.	चिपलुन, रत्नगिरि में इंडोर स्टेडियम	30.00	-
	4.	राव साहब, अखाड़ा, नागपुर द्वारा इंडोर खेल परिसर	3.03	-
	5.	वार्ड सं. 49, 55, 57 तथा 62 में नागपुर नगर निगम द्वारा जिमनेजियम हॉल	10.00	-
	6.	किशनुजी भिंसीकर अधाना, नागपुर में बहुउद्देशीय जिमनेजियम हॉल	2.96	-
	7.	नवभारत हाईस्कूल तथा जूनियर कलेज ऑफ आर्ट्स एण्ड साइंस, भार्ने, रत्नगिरि में जिमनेजियम हॉल	6.72	-
	8.	निवाशी हाईस्कूल, बाराशिव परभानी में खेल मैदान	0.80	0.72
	9.	सावरदे, रत्नगिरि में जिमनेजियम हॉल	6.72	-
1996-97	1.	नारखेड, जिला नागपुर में तरणताल	5.00	-
1997-98	-	-	-	-

1	2	3	4	5
मणिपुर				
1993-94	1.	खुमान, लम्पाक, इम्फाल में राज्य खेल प्रशिक्षण परिसर	131.00	131.00
1995-96	1.	खोंगजोम युद्ध स्मृति परिसर, टेंथा, थाऊबाल में तरणताल	30.00	10.00
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
मेघालय				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-
1995-96	-	-	-	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
मिजोरम				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-
1995-96	1.	लुंगलै, सैहा, प्लुंगवेल, लुंगदाई, मैकडोनाल्ड हिल चम्फाई, सैतुअल तथा कवरतेथाववेंग में जिला स्तरीय खेल परिसर/इंडोर स्टेडियम/आऊटडोर स्टेडियम	215.49	215.49
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
नागालैण्ड				
1993-94	1.	भीमापुर में एस.पी.डी.ए. केन्द्र	40.00	40.00
1994-95	1.	कोहिमा में राज्य खेल प्रशिक्षण परिसर	200.00	130.00

1	2	3	4	5
1995-96	-	-	-	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
उड़ीसा				
1993-94	1.	पंचायत हाई स्कूल, जिला गोडल, कालाहांडी में खेल मैदान	0.50	0.45
1994-95	1.	चैताली महाविद्यालय, जयपुर में खेल मैदान	0.50	0.45
	2.	हाती राम उच्च विद्यापीठ रंगारायली, उलाहौडी में खेल मैदान	0.50	-
1995-96	1.	राजकीय हाईस्कूल, सियालखंडहाथा बारागढ़ में खेल मैदान	0.498	-
	2.	राजकीय हाईस्कूल, नारायणपटना, कोरापुट में खेल मैदान	0.75	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
पंजाब				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-
1995-96	1.	आत्मा राम कुमार सभा सीनियर सेकेंडरी स्कूल पटियाला में हाकी मैदान बास्केटबाल कोर्ट सहित 6 लेन का घास का रनिंग ट्रैक।	2.30	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-

1	2	3	4	5
राजस्थान				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	1.	राजकीय कन्या वरिष्ठ माध्यमिक विद्यालय, श्रीपुरा, कोटा में बास्केटबाल कोर्ट	0.835	0.75
1995-96	1.	राजकीय माध्यमिक विद्यालय, निम्बोहेट जतन, भीलवाड़ा में बास्केटबाल कोर्ट	0.435	-
	2.	बी.एल. वरिष्ठ माध्यमिक विद्यालय बागर, झुन्झुनू में खेल मैदान	4.23	3.807
	3.	बाल हायर स्कूल, कोटा का स्टेडियम	10.00	10.00
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
सिक्किम				
1993-94	1.	पश्चिम तथा दक्षिण जिले में ही-यांग-भांग-नामभंगा, बोकमत और नेल्ली गुम्पा में विभिन्न स्कूलों में खेल मैदान	2.7606	2.48454
1994-95	-	-	-	-
1995-96	1.	ग्यालसिंग और मडगोन में आऊटडोर स्टेडियम	18.00	15.30
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
तमिलनाडु				
1993-94	1.	पलायम कोर्टई तिरुऊनेलवेली में बास्केटबाल कोर्ट	0.25	0.225

1	2	3	4	5
	2.	एन.ए. कोडूरुजा मेमोरियल हाईस्कूल, थनी जिला-मदुरई में बास्केटबाल कोर्ट	0.45	0.405
	3.	राजकीय हाईस्कूल माइलामबाडी (पेरियार) में बास्केटबाल कोर्ट	0.71	-
1994-95	1.	श्री सेनुगा हिन्दु हाई स्कूल, पश्चिम पुडूपट्टी, कामराजर में खेल मैदान	3.00	2.70
	2.	सेंट अरुलानन्दल हायर सेकेंडरी स्कूल ओरियूर, रामानाभनपुरम में बास्केटबाल कोर्ट।	0.60	-
1995-96	1.	धारापुरम, चेन्नमपट्टी, ओलागडम और देवाकोट्टई, पेरियार में खेल मैदान/बास्केटबाल कोर्ट	1.7835	-
	2.	धाराओयराम, पेरियार में इंडोर स्टेडियम	52.50	47.25
	3.	काम्पियन एच.एस. स्कूल, त्रिची में तरणताल	10.00	10.00
	4.	एस.बी.आई.ओ.ए. मैट्रिकुलेशन और एच.एस. स्कूल, कोयम्बटूर में टेनिस कोर्ट	0.3675	0.33075
	5.	आर.वी.जी.एच.एस. स्कूल, कुची, कोट्टि, कोयम्बटूर में फुटबाल/क्रिकेट के मैदान सहित 8 लेन का रनिंग ट्रैक	2.50	-
	6.	सैनिक स्कूल, अमरावली नगर, कोयम्बटूर में तरणताल के लिए फिल्टर प्लांट	6.20	-
	7.	स्टेन्स एच.एस. स्कूल; कोयम्बटूर में बास्केटबाल कोर्ट	0.60	0.60
	8.	पेर्कस कैम्पस, कोयम्बटूर में टेनिस कोर्ट	1.86	1.674

1	2	3	4	5
	9.	माऊंट जिआंन मैट्रिकुलेशन एच.एस. स्कूल, करपगानगर, पुड़कोट्ट में बास्केटबाल कोर्ट	0.60	0.60
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
त्रिपुरा				
1993-94	-	-	-	-
1995	1.	बाधरघाट, अगरतला में राज्य खेल प्रशिक्षण परिसर	129.00	129.00
1995-96	1.	उदयपुर में तरणताल	63.75	57.375
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
उत्तर प्रदेश				
1993-94	1.	लखीमपुर, खेरी में खेल स्टेडियम	8.76	7.85
	2.	गोमती नगर, लखनऊ में राज्य खेल प्रशिक्षण परिसर	200.00	195.00
	3.	इटावा में एस.पी.डी.ए. केन्द्र	50.00	50.00
1994-95	1.	बरेली में तरणताल	43.00	43.00
1995-96	1.	जार्जटाऊन, इलाहाबाद में तरणताल	43.00	21.50
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
पश्चिम बंगाल				
1993-94	1.	जिम्नाजियम हाल हरिनावी, 24 परगना	5.50	4.95

1	2	3	4	5
	2.	लोबोंग, दार्जिलिंग में एस.पी. डी.ए. केन्द्र	75.00	75.00
1994-95	1.	मोहर ब्रहमामी हाई स्कूल, मोहर, मिदनापुर में जिम्नाजियम हाल	1.14	1.00
	2.	चैपडानी, हुगली में 8 लेन 400 मीटर सिंडर एथलेटिक ट्रैक	1.63	-
1995-96	1.	रबिन्द्र नगर, मिदनापुर में इंडोर स्टेडियम	52.50	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
संघ शासित क्षेत्र:				
अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-
1995-96	-	-	-	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
चंडीगढ़				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-
1995-96	1.	विवेक हाई स्कूल, सेक्टर 38 में खेल मैदान	1.95	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-

1	2	3	4	5
दादरा एवं नगर हवेली				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-
1995-96	-	-	-	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
दमन एवं दीव				
	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-
1995-96	-	-	-	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
दिल्ली				
1993-94	1.	बालभवन सोसायटी भारत, नई दिल्ली द्वारा बहुदेशीय इन्डोर हाल	18.11	10.00
1994-95	-	-	-	-
1995-96	1.	रामजस खेल एवं पर्वतारोहण संस्थान नई दिल्ली में आउटडोर स्टेडियम	5.02	2.50
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
पाण्डिचेरी				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-

1	2	3	4	5
1995-96	-	-	-	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-
लक्षद्वीप				
1993-94	-	-	-	-
1994-95	-	-	-	-
1995-96	-	-	-	-
1996-97	-	-	-	-
1997-98	-	-	-	-

प्रवेश कोटा समाप्त करना

1669. श्री माणिकराव होडल्या गावीत: क्या भानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने शैक्षणिक वर्ष 1997-98 से राज्य के इंजीनियरिंग और चिकित्सा कालेजों में कर्नाटक से बाहर के विद्यार्थियों के प्रवेश के लिए आरक्षित पन्द्रह प्रतिशत कोटा समाप्त कर उनका प्रवेश मुश्किल कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या कुछ अन्य राज्यों ने भी यह निर्णय लिया है और यदि हां, तो इन राज्यों के नाम क्या हैं और इसके क्या कारण हैं; और

(घ) केन्द्र सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) माननीय उच्चतम न्यायालय के दिनांक 28.07.1997 के अंतरिम आदेश और दिनांक 6.1.1998 के अंतिम आदेश में उनके निर्देशों के अनुसार कर्नाटक सरकार ने

इंजीनियरी, चिकित्सा और दन्त्य कालेजों में योग्यता के अनुसार वर्ष 1997-98 के शैक्षिक वर्ष से कर्नाटक से बाहर के छात्रों को पन्द्रह प्रतिशत स्थान नियत किए हैं।

(ख) और (घ) प्रश्न नहीं उठते।

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

पर्यावरण और वन विकास

1670. श्री अनंत कुमार हेगड़े: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान पर्यावरण और वन विकास के लिए योजना आबंटन का ब्यौरा क्या है; और

(ख) बेतन और अनुरक्षण के अतिरिक्त पर्यावरण और वन विकास हेतु उपयोग किए गए योजना आबंटन का ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) और (ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान वन एवं

पर्यावरण विकास के लिए योजना आबंटन और वेतन तथा अनुरक्षण के अतिरिक्त पर्यावरण और वन विकास के लिए उपयोग किए गए योजना आबंटन का ब्यौरा निम्नलिखित है:

(रुपये करोड़ में)

	योजना आबंटन (बजट अनुमान)	योजना उपयोग (वास्तविक व्यय)	योजना उपयोग (वेतन और अनुरक्षण छोड़कर)
1995-96	370.50	296.60	289.00
97	469.40	428.80	420.00
98	543.70	406.60	394.70

1997-98 के वास्तविक व्यय के आंकड़े अंतिम हैं।

केबलों को बदलना

1671. श्री टी. गोविन्दन: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का टेलीफोन उद्योग को आधुनिक बनाने के उद्देश्य से वर्तमान केबलों के स्थान पर फाइबर केबलों (ऑप्टिकल) लगाने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो चालू वित्त वर्ष के दौरान खरीदी जाने वाले फाइबर केबलों का क्या लागत है; और

(ग) नई केबलों को कहाँ पर लगाए जाने का प्रस्ताव है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) से (ग) मॉजूदा कॉपर केबलों को बदलकर ऑप्टिकल फाइबर लगाने का प्रस्ताव नहीं है। लेकिन लंबी दूरी के संचारण के लिए विभिन्न शहरों को जोड़ने तथा एक ही शहर के विभिन्न एक्सचेंजों को जोड़ने के लिए इन्हें लगाया जा रहा है।

केरल में विद्युत की कमी

1672. श्री जी.एम. बनावाला: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल में निरंतर विद्युत का संकट बना रहता है;

(ख) यदि हां, तो इस समय राज्य में विद्युत की कुल मांग और पूर्ति कितनी है;

(ग) विद्युत के किन-किन स्रोतों से विद्युत की पूर्ति की जा रही है;

(घ) राज्य में विद्युत की औसत वार्षिक कमी कितनी है;

(ङ) राज्य में विद्युत उत्पादन बढ़ाने के लिए उठाये जा रहे उपायों का ब्यौरा क्या है; और

(च) विद्युत के उत्पादन में राज्य के कब तक आत्मनिर्भर हो जाने की संभावना है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) वर्ष 1997-98 और अप्रैल, 98 के दौरान विद्युत आपूर्ति की स्थिति का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

(आंकड़े मि.यू. में)

	1997-98	अप्रैल, 98
आवश्यकता	11611	1050
उपलब्धता	9404	934
कमी	2207	116
%कमी	19.0	11.0

वर्तमान में केरल में ईएचटी/एचटी उद्योगों में कोई विद्युत कटौती नहीं की गई है।

(ग) केरल को विद्युत की आपूर्ति इसके अपने जल विद्युत एवं डीजल विद्युत उत्पादन स्टेशनों और दक्षिणी क्षेत्र में केन्द्रीय विद्युत उत्पादन स्टेशनों से की जा रही है तथा इसे पूर्वी क्षेत्र और पड़ोसी राज्यों से विद्युत सहायता प्रदान की जाती है।

(घ) वर्ष 1997-98 के दौरान केरल में ऊर्जा की कमी 19% थी। राज्य में विद्युत आपूर्ति में वृद्धि करने के लिए राज्य क्षेत्र में कई विद्युत परियोजनाओं का कार्यान्वयन किया जा रहा है। इस दिशा में राज्य के प्रयासों को पूरा करने के लिए दक्षिणी क्षेत्र में भी केन्द्रीय क्षेत्र की नई विद्युत परियोजनाओं का क्रियान्वयन किया जा रहा है।

राज्य में विद्युत आपूर्ति को बढ़ाने के लिए पूर्वी क्षेत्र से केरल को 125 मे.वा. विद्युत का अंतरण करने हेतु संस्थागत व्यवस्थाओं को भी अंतिम रूप प्रदान कर दिया गया है।

(ड) और (च) केरल में विद्युत की कमी में सुधार लाने के लिए किए गए उपायों में ये शामिल हैं: निर्माणाधीन विद्युत परियोजनाओं को तेजी से चालू करना। विद्यमान विद्युत स्टेशनों से उत्पादन अधिकतम करना। मांग पक्ष प्रबंधन, पारेषण एवं वितरण हानियों में कर्मा और पूर्वी क्षेत्र में विद्युत सहायता की व्यवस्था करना।

केरल में निजी क्षेत्र द्वारा कुल लगभग 3497 मे.वा. की क्षमता हेतु कई सारी नई विद्युत परियोजनाओं का विकास किये जाने हेतु प्रस्ताव किया गया है।

व्यापक उत्सर्जन संबंधी नए मापदंड

1673. श्री एस.एस. ओवेसी: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने स्वच्छतर पर्यावरण के लिए अप्रैल 2001 अथवा उसके पश्चात् निर्मित होने वाले वाहनों के लिए व्यापक उत्सर्जन के संबंध में नए मापदंड तैयार किए हैं:

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

(ग) क्या ये मापदंड सभी प्रकार के वाहनों के लिए बनाए गए हैं: और

(घ) यदि हां, तो उनसे स्वच्छतर पर्यावरण को कायम रखने में कहां तक मदद मिलेगी?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) और (ख) सरकार ने पर्यावरण को स्वच्छतर बनाने के लिए 1 अप्रैल, 2000 को अथवा उसके बाद निर्मित वाहनों के लिए नए व्यापक उत्सर्जन मापदंड नियत किए हैं। इस बारे में सा.का.नि. सं. 493(अ.) दिनांक 28.8.1997 के माध्यम से सरकारी राजपत्र में आवश्यक अधिसूचना पहले ही प्रकाशित की जा चुकी है।

(ग) ट्रैक्टरों और राजमार्गों पर न चलाए जाने वाले वाहनों को छोड़कर शेष सभी प्रकार के वाहनों के लिए नए उत्सर्जन मापदंड नियत किए गए हैं।

(घ) चूंकि, ये उत्सर्जन मानक वर्तमान उत्सर्जन मानकों से कठोर हैं अतः इनसे पर्यावरण को स्वच्छ रखने में निश्चित रूप से सहायता मिलेगी। तथापि, इन नए उत्सर्जन मानकों के समग्र प्रभाव का विशिष्ट रूप से परिभाषण अथवा मात्रा निर्धारण नहीं किया जा सकता है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में दुर्घटनाएं

1674. श्रीमती कमल रानी: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गों पर बाईपास न होने के कारण गत तीन वर्षों के दौरान वर्षवार कितनी दुर्घटनाएं हुईं और उनमें कितने व्यक्ति मारे गए;

(ख) इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सरकार ने अब तक क्या कदम उठाए हैं;

(ग) क्या उठाए गए कदम इस खतरे को दूर करने के लिए पर्याप्त हैं; और

(घ) यदि नहीं, तो इसे दूर करने के लिए क्या अतिरिक्त प्रयास किए गए हैं अथवा किए जाने का विचार है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) बाईपास न होने के कारण होने वाली दुर्घटनाओं के आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। तथापि, उत्तर प्रदेश राज्य के लिए वर्षवार आंकड़े नीचे दर्शाए गए हैं:

क्र.सं.	वर्ष	दुर्घटनाएं	मृत व्यक्ति
1.	1995	आंकड़े उपलब्ध नहीं	आंकड़े उपलब्ध नहीं
2.	1996	5622	3098
3.	1997	5648	3165

(ख) से (घ) राष्ट्रीय राजमार्गों पर भीड़-भाड़ वाले कस्बों के चारों ओर बाईपासों का निर्माण किया जा रहा है ताकि उनसे गुजरने वाले यातायात को चरणबद्ध रूप में राहत मिल सके। किन्तु यह कार्यों की पारस्परिक प्राथमिकता और निधियों की उपलब्धता पर निर्भर करता है।

[अनुवाद]

असम को राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए राशि

1675. डा. जयंत रंगपी: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या असम सरकार से गत दो वर्षों के दौरान राज्य के राष्ट्रीय राजमार्गों की मरम्मत तथा रख-रखाव के लिए धनराशि

जारी किए जाने के संबंध में कोई ज्ञापन अथवा आग्रह प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) जी, हां।

(ख) राज्य सरकार ने निम्नलिखित राशियों के लिए अदुरोध किया था:

क्र.सं.	वर्ष	राशि
	1996-97 (सं.अ.)	38.56 करोड़
2.	1997-98 (ब.अ.)	41.78 करोड़

(ग) सरकार ने उपलब्ध संसाधनों के भीतर निम्नलिखित राशियां जारी कीं:

क्र.सं.	वर्ष	राशि
1.	1996-97	10.07 करोड़
2.	1997-98	11.63 करोड़

कलकत्ता पत्तन का सुधार और विस्तार

1676. श्री अजय मुखोपाध्याय: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कलकत्ता पत्तन के सुधार और विस्तार की कोई योजना शुरू की गई है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) और (ख) कलकत्ता गोदी प्रणाली के सुधार के लिए पंद्रह (15) स्कीमें कार्यान्वित की जा रही हैं और वर्ष 1998-99 के दौरान इस गोदी प्रणाली के लिए 7.99 करोड़ रु. का परिव्यय प्रदान किया गया है। तथापि, 9वीं योजना अवधि के दौरान कलकत्ता गोदी प्रणाली के विस्तार की कोई योजना नहीं है।

सड़क क्षेत्र के लिए विनियामक प्राधिकरण

1677. श्री मुस्लापल्ली रामचन्द्रन: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सड़क क्षेत्र के लिए एक विनियामक प्राधिकरण स्थापित करने का है; और

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

जल भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

अनौपचारिक शिक्षा कार्यक्रम

1678. श्रीमती जयन्ती घटनायक: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कुछ अनौपचारिक शिक्षा कार्यक्रम आरंभ किये गये थे;

(ख) यदि हां, तो ये कार्यक्रम किन-किन राज्यों में आरंभ किये गये थे; और

(ग) इस कार्यक्रम के अंतर्गत राज्य-वार उपलब्धियों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) अनौपचारिक शिक्षा की केन्द्रीय प्रायोजित योजना 6-14 आयु वर्ग के स्कूल न जाने वाले बच्चों को उनकी अपनी गति और सुविधा से प्रारम्भिक शिक्षा के अवसर प्रदान करने के उद्देश्य से सातवीं योजना में शुरू की गई। इस योजना को आठवीं योजना के दौरान समेकित तथा विस्तारित किया गया।

(ख) इस योजना में शैक्षिक दृष्टि से पिछड़े 10 राज्यों तथा शहरी गन्दी बस्तियां, पिछड़े पहाड़ी क्षेत्र तथा अन्य राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के जनजातीय क्षेत्र सम्मिलित हैं।

(ग) विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में वर्ष 1997-98 में इस योजना के अंतर्गत सम्मिलित किये गये बच्चों की संख्या को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

विवरण

अनौपचारिक शिक्षा कार्यक्रम

वर्ष 1997-98 के दौरान सम्मिलित किये गये
बच्चों की संख्या (अनुमानित)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	(लाख में) 1997-98
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	10.79
2.	अरुणाचल प्रदेश	0.02
3.	असम	3.59
4.	बिहार	13.40
5.	गुजरात	0.37
6.	जम्मू और कश्मीर	0.73
7.	मध्य प्रदेश	9.35
8.	मणिपुर	1.00
9.	मेघालय	0.12
10.	मिजोरम	0.05
11.	उड़ीसा	8.84
12.	राजस्थान	4.89
13.	तमिलनाडु	1.02
14.	त्रिपुरा	0.07
15.	उत्तर प्रदेश	16.57
16.	चंडीगढ़	0.02
17.	दादर और नगर हवेली	0.04
18.	हरियाणा	0.15
19.	हिमाचल प्रदेश	0.09

1	2	3
20.	कर्नाटक	0.41
21.	महाराष्ट्र	0.79
22.	पश्चिम बंगाल	0.25
23.	दल्ली	0.06
24.	पंजाब	0.02
25.	केरल	-
कुल		72.62

आई.सी.आई.सी.आई. का प्रतिवेदन

1679. श्री सी.डी. गामीत: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को गैर-महानगर क्षेत्रों में सेल्यूलर फोन सेवा उद्योग के संचालन निष्पादन के बारे में औद्योगिक ऋण एवं निवेश निगम (आई.सी.आई.सी.आई.) का प्रतिवेदन प्राप्त हो गया है;

(ख) यदि हां, तो प्रतिवेदन की मुख्य सिफारिशों सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):
(क) इंडस्ट्रियल क्रेडिट एण्ड इन्वेस्टमेंट कार्पोरेशन ऑफ इंडिया, (आई.सी.आई.सी.आई.) जिनसे, सेल्यूलर-सेवा उद्योग के प्रचालन निष्पादन के तकनीकी-आर्थिक अध्ययन संबंधी जो मामला ब्यूरो ऑफ इंडस्ट्रियल कॉस्ट्स एण्ड प्राइसिस (बी आई सी पी) में लंबित हैं, के संबंध में शीघ्र अध्ययन के लिए अनुरोध किया गया था. ने अपनी रिपोर्ट का प्रारूप सरकार को सौंप दिया है।

(ख) और (ग) चूंकि अंतिम रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है, अतः प्रश्न नहीं उठता।

आसनसोल में आकाशवाणी केन्द्र

1680. श्री महबूब जहेदी: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आसनसोल में स्टूडियो सहित पूर्ण आकाशवाणी केन्द्र स्थापित करने का निर्णय ले लिया गया था;

(ख) यदि हां, तो इस निर्णय को कार्यान्वित न किये जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) आसनसोल में स्टूडियो सहित आकाशवाणी केन्द्र की स्थापना कब तक कर ली जायेगी?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) दिनांक 15.8.1997 को आसनसोल में एक 2 × 5 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर रिले केन्द्र के रूप में चालू किया गया है। आसनसोल तथा कुछ अन्य स्थानों में स्टूडियो एवं संबंधी प्रस्ताव पर कार्यवाही वित्तीय बाध्यताओं के की जा सकी।

राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 63 की मरम्मत और उसे चौड़ा करना

1681. श्री विजय संकेश्वर: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एन.एच. 63 (अंकोला से जोलाद्राशी तथा हुगली और गंडक के मध्य) की मरम्मत और उसे चौड़ा करने की मांग की जा रही है;

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

(ग) यह कार्य कब तक पूरा हो जाएगा?

जल भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) से (ग) जी, हां। रा.रा.-63 के 140 से 157 कि.मी. खंड को मजबूत बनाने तथा उसे चौड़ा करने के लिए वार्षिक योजना 1998-99 में 2.5 करोड़ रु. का प्रावधान है।

स्थानीय टेलीफोन कॉल सुविधा

1682. श्री समीक लाहिड़ी: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का कलकत्ता से फाल्टा एक्सपोर्ट प्रोसेसिंग जोन और डायमण्ड हार्बर तथा वहां से कलकत्ता के लिए स्थानीय कॉल सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):
(क) जी नहीं।

(ख) उपरोक्त भाग (क) के उत्तर को देखते हुए लागू नहीं होता।

(ग) 1. विभाग की नीति के अनुसार बड़ी एक्सचेंज प्रणालियों में 300 सैकेंड की पल्स दर से अन्यथा छोटी एक्सचेंज प्रणालियों में असीमित अवधि की स्थानीय कॉल सुविधा प्रदान की जाती है।

2. इसके अतिरिक्त निम्नांकित रियायतों में 180 सैकेंड पल्स दर के अनुसार स्थानीय कॉल सुविधा का प्रस्ताव है:-

(i) कम दूरी के प्रभारण क्षेत्र के भीतर आने वाले एक्सचेंजों के बीच।

(ii) जब दो कम दूरी के प्रसारण क्षेत्रों के दो कम दूरी वाले प्रभारण केन्द्रों के बीच की आरीय दूरी 20 कि.मी. से कम होती है।

(iii) जब दो टेलीफोन एक्सचेंज प्रणालियों के स्थानीय क्षेत्रों की सीमाएं एक ही हों।

3. चूंकि फाल्टा एक्सपोर्ट जोन तथा डायमण्ड हार्बर एक्सचेंज उपर्युक्त अनुसार कलकत्ता से लोकल कॉल प्राप्त करने तथा भेजने की सुविधा के प्रावधान हेतु निर्धारित कोई मानदण्ड पूरा नहीं करते, इसलिए यह सुविधा प्रदान नहीं की गयी है।

कोरबा में सुपर धर्मल पावर प्लांट

1683. डा. महंत चरण दास: क्या पर्यावरण एवं वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अत्यधिक प्रदूषित क्षेत्र होने के बावजूद मध्य प्रदेश के कोरबा जिले में सुपर धर्मल पावर प्लांट की स्थापना के लिए अनुमति प्रदान कर दी गई है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) जी, हां। कोरबा क्षेत्र में मैसर्स देवू पावर इंडिया

लिमिटेड की 2x535 मेगावाट कोल आधारित पावर परियोजना को अप्रैल, 1997 में पर्यावरणीय निकासी प्रदान की गई थी।

(ग) यह पिट हेड साइट स्पेसिफिक पावर प्रोजेक्ट है और पर्यावरणीय निकासी प्रदान करते समय प्रतिकूल पर्यावरणीय प्रभावों को कम करने के लिए कड़े पर्यावरणीय बचाव उपायों को अपनाया गया था। कोरबा क्षेत्र में प्रदूषण निवारण के लिए कार्य योजना भी तैयार की गई है।

केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड को समाप्त करना

1684. श्री शंकर प्रसाद जायसवाल: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड को समाप्त करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार सीमा शुल्क प्रणाली के पैटर्न पर "ग्रीन चैनल" तथा "रेड चैनल" भी शुरू करने पर विचार कर रही है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुष्मा स्वराज): (क) जी. नहीं।

(ख) और (ग) हाल ही में मुम्बई में फिल्मों संबंधी राष्ट्रीय सम्मेलन में यह विचार सामने आया था किन्तु फिल्मों के प्रमाणन के लिए "ग्रीन चैनल" शुरू करने के संबंध में कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

[हिन्दी]

स्थानीय रिले केन्द्रों के अंतर्गत शामिल गांव

1685. श्री जयसिंहजी चौहान: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) स्थानीय रिले केन्द्रों और राष्ट्रीय नेटवर्क के कार्यक्रम देशभर में, गन्धवार कितने गांवों में देखे जाते हैं;

(ख) क्या उनकी रेंज के विस्तार के लिए सरकार ने योजनाएं तैयार की हैं अथवा तैयार किये जाने का विचार है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुष्मा स्वराज): (क) उपर्युक्त डिश एन्टेना प्रणाली का उपयोग करके उपग्रह के माध्यम से टेलीविजन सेवा गांवों समेत समस्त देश में उपलब्ध है तथापि, स्थलीय सेवा, ग्रामीणों सहित लगभग 86.9 प्रतिशत जनसंख्या को उपलब्ध है।

(ख) से (घ) देश में स्थलीय टेलीविजन सेवा का और विस्तार करने के उद्देश्य से देश के विभिन्न स्थानों पर विभिन्न क्षमताओं के 368 ट्रांसमीटर इस समय कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं। कार्यान्वयनाधीन/स्थापित करने हेतु परिकल्पित इन परियोजनाओं के चालू होने से नौवीं योजना के अन्त तक गांवों तथा दूरदराज के क्षेत्रों में रहने वाले लोगों सहित देश की 93.5 प्रतिशत जनसंख्या को टेलीविजन सेवा उपलब्ध होने की संभावना है।

कैप्टिव पावर स्टेशन की स्थापना

1686. श्री सुशील चन्द्र वर्मा: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) किन-किन स्थानों पर कैप्टिव पावर स्टेशनों की स्थापना की जा रही है और इनसे सम्बद्ध कंपनियां कौन-कौन सी हैं;

(ख) कोयला, तेल और गैस आधारित कितने कैप्टिव पावर स्टेशन हैं;

(ग) क्या अब तक किसी कैप्टिव पावर स्टेशन का निर्माण कार्य पूरा किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो यह कहां स्थित है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) से (घ) सरकार के पास उपलब्ध सूचना के अनुसार मार्च, 31, 1996 की स्थिति के अनुसार 20 प्रमुख उद्योगों ने देश में 11,628.27 मे.वा. की (1 मे.वा. और उससे अधिक को अधिष्ठापित क्षमता वाली) कैप्टिव उत्पादन क्षमता की स्थापना की है। इन कैप्टिव विद्युत केन्द्रों के स्थल अथवा उनके द्वारा इस्तेमाल किये जा रहे ईंधन की किस्म के संबंध में विवरण उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि विद्युत (प्रदाय) अधिनियम, 1948 की धारा 44 के अंतर्गत राज्य विद्युत बोर्ड विभिन्न उद्योगों द्वारा कैप्टिव विद्युत संयंत्रों की स्थापना हेतु मंजूरी प्रदान करते हैं।

[अनुवाद]

केरल में विश्वविद्यालयों को वित्तीय सहायता

विषयों को महत्व

1687. श्री रामेश्वर पाटीदार: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री 4 अगस्त, 1997 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1929 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मामले का समाधान अभी भी नहीं हो पाया है और अनेक अभ्यर्थियों का भविष्य अधर में लटका हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में दिल्ली विश्वविद्यालय को कोई मार्ग निदेश जारी किए हैं/जारी किये जाने की योजना है;

- यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (घ) दिनांक 4 अगस्त, 1997 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1929 के दिए उत्तर के संदर्भ में दिल्ली विश्वविद्यालय ने सूचित किया है कि यह सच नहीं है कि विश्वविद्यालय द्वारा आयोजित विभिन्न अवर-स्नातक पाठ्यक्रमों में दाखिले के लिए छात्रों की उम्मीदवारी पर विचार करते समय पांच अनिवार्य विषयों में से किसी एक विषय के रूप में गृह विज्ञान/चित्रकला/शारीरिक शिक्षा को महत्व नहीं दिया जाता है। अतः यह प्रश्न नहीं उठता।

1688. श्री ए.सी. जोस: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने केरल में विश्वविद्यालयों को वर्ष-वार कुल कितनी-कितनी वित्तीय सहायता दी है;

(ख) क्या इस वित्तीय सहायता के इस्तेमाल पर निगरानी रखने के लिए कोई तंत्र है;

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

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान केरल में विश्वविद्यालयों को दिए गए अनुदानों को दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ख) से (घ) व्यय की रिपोर्टों की प्रगति तथा पूर्व संस्वीकृत अनुदानों के लिए विश्वविद्यालय द्वारा भेजे गए उपयोगिता प्रमाण पत्रों के माध्यम से विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा दिए गए अनुदानों की मानीटरिंग की जाती है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान केरल राज्य में विश्वविद्यालयों को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा दी गई कुल वित्तीय सहायता को दर्शाने वाला विवरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विश्वविद्यालय का नाम	1995-96	1996-97	1997-98
1.	कालीकट विश्वविद्यालय	131.34	85.85	95.69
2.	कोचीन विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विश्वविद्यालय	78.46	134.16	210.44
3.	केरल विश्वविद्यालय	127.31	103.30	136.84
4.	केरल कृषि विश्वविद्यालय	-	0.22	0.46
5.	महात्मा गांधी विश्वविद्यालय	37.10	29.29	76.70

शिकायतों का निवारण

[हिन्दी]

1689. श्री चमन लाल गुप्त: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली के केन्द्रीय विद्यालय संगठन के क्षेत्रीय कार्यालय में किमी नामोनिर्दिष्ट शिकायत अधिकारी को तैनात किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त अधिकारी द्वारा 1995 से लेकर अब तक निवारण की गई शिकायतों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या क्षेत्रीय कार्यालय (दिल्ली) के कर्मचारियों/अधिकारियों के खिलाफ कुछ शिकायतें लंबित हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी, हां।

(ख) जो शिकायतें दूर की गई हैं, उनका ब्यौरा निम्नवत है:

वर्ष	जो शिकायतें दूर की गई, उनकी संख्या	शिकायतों का स्वरूप
1995	शून्य	-
1996	01	परेशान करना
1997	18	साधारणतः बकाया राशि का भुगतान, वेतन निर्धारण, दक्षता रोध को पार करना, इत्यादि जैसे स्थापना संबंधी दावे
1998 (मार्च तक)	02	वेतन का भुगतान न किया जाना और बोनस की पात्रता

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

मांग पर टेलीफोन

1690. श्री शान्तिलाल पुरुषोत्तमदास पटेल: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वर्ष 2000 तक प्रत्येक राज्य के प्रत्येक भाग/शहर में मांग पर टेलीफोन उपलब्ध कराने का लक्ष्य निर्धारित किया है;

(ख) यदि हां, तो आज तक इस दिशा में हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है?

(ग) क्या वर्ष 2000 तक निर्धारित लक्ष्य प्राप्त हो जाने की उम्मीद है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) से (घ) योजना आयोग को अनुमोदनार्थ प्रस्तुत किए गए नौवीं पंचवर्षीय योजना के प्रस्तावों के प्रारूप में जो परिकल्पना की गई है, वह इस प्रकार है:

वर्ष 2000 तक मांग पर टेलीफोन उपलब्ध कराना: यह लक्ष्य दूरसंचार विभाग/महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड के प्रयासों का सम्मान करते हुए निजी क्षेत्र की भागीदारी के साथ प्राप्त किया जा सकता है। अनुमान है कि मांग पर टेलीफोन उपलब्ध कराने के कार्य को संभव बनाने के लिए 9वीं योजना के दौरान 237 लाख अतिरिक्त टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने आवश्यक होंगे। दूरसंचार विभाग महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड सहित) 185 लाख नए टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने का प्रस्ताव करता है और अनुमान है कि शेष 52 लाख टेलीफोन कनेक्शन निजी प्रचालकों द्वारा प्रदान कर दिये जाएं। नौवीं पंचवर्षीय योजना के पहले वर्ष (1997-98) के दौरान 29 लाख टेलीफोन कनेक्शनों के लक्ष्य की तुलना में देश में 32.59 लाख टेलीफोन कनेक्शन प्रदान किए गए। नौवीं योजना के प्रस्तावों में 1998-99 के दौरान 33 लाख नए टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने की परिकल्पना की गई है। वार्षिक योजना 1998-99 में इसे बढ़ाकर 36 लाख टेलीफोन कनेक्शन कर दिया गया है।

छह निजी कंपनियों ने छह सर्कल में बुनियादी टेलीफोन सेवा प्रदान करने हेतु लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर कर दिए हैं, और इनमें से एक कम्पनी ने इसी महीने मध्य प्रदेश में सेवा आरम्भ कर दी है।

[अनुवाद]

प्राकृतिक आपदाओं से प्रभावित राष्ट्रीय राजमार्ग

1691. श्री रामपाल उपाध्याय: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान राजस्थान में प्राकृतिक आपदाओं से प्रभावित राष्ट्रीय राजमार्गों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) इस अवधि के दौरान आज तक इन राष्ट्रीय राजमार्गों के मरम्मत-कार्य पर कितना व्यय हुआ?

जल भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रसाद): (क) राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 8, 11, 12, 14 और 15

राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण और मरम्मत के लिए राजस्थान राज्य को आवंटित वर्षवार राशियां नीचे दर्शाई गई हैं:

वर्ष	(लाख रु.)
1995-96	1860.72
1996-97	2669.08
1997-98	3641.71
1998-99	873.19

[हिन्दी]

प्राथमिक विद्यालय स्थापित करने संबंधी मानदण्ड

1692. श्री चिन्मयानंद स्वामी: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार प्रत्येक एक हजार आबादी के लिए प्राथमिक विद्यालय स्थापित करने के बारे में राज्य सरकार के साथ विचार-विमर्श कर रही है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

मारमागाओ उपग्रह पत्तन संबंधी योजनाएं

1693. श्री फ्रांसिस्को सारदीना: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मारमागाओ उपग्रह पत्तन स्थापित करने के लिए कोई योजना है;

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

(ग) इस संबंध में क्या प्रगति हुई है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

स्वैच्छिक संगठनों को अनुदान

1694. श्री छत्रपाल सिंह: क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय द्वारा कौन-कौन सी योजनाओं के लिए स्वैच्छिक संगठनों को अनुदान दिया जा रहा है;

(ख) गत दो वर्षों के दौरान प्रत्येक योजना के अंतर्गत कुल कितना अनुदान दिया गया तथा अनुदान देने के लिए क्या मापदण्ड अपनाये गये हैं;

(ग) किस-किस संगठन को गत दो वर्षों के दौरान अनुदान मिला है तथा राज्य-वार और योजनावार उन परियोजनाओं के नाम क्या हैं जिनके लिए अनुदान दिया गया था;

(घ) क्या अनुदान देने में अनियमितताएं बरती गई हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभापटल पर रख दी जायेगी।

[अनुवाद]

पश्चिम बंगाल में विद्युत परियोजनाएं

1695. श्री अजय चक्रवर्ती: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिम बंगाल द्वारा प्रस्तुत ऐसी विद्युत परियोजनाओं की संख्या कितनी है जो मंजूरी के लिए सरकार के विचाराधीन हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार इस संबंध में राज्य सरकार के साथ कोई संयुक्त बैठक आयोजित करने का है; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान राज्य सरकार द्वारा प्रस्तुत परियोजनाओं से कितनी बिजली का उत्पादन होने की आशा है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) से (ग) गत तीन वर्षों के दौरान पश्चिम बंगाल से निजी क्षेत्र की प्राप्त विभिन्न विद्युत परियोजनाओं का ब्यौरा उनकी स्वीकृतियों की स्थिति समेत निम्नवत है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	क्षमता (मे.वा.)	प्राप्त की तिथि	स्वीकृति की वर्तमान स्थिति
1.	बक्रेश्वर	420	3/97	26.5.98 को स्वीकृति प्रदान
2.	गौरीपोर	150	2/97	जांचाधीन है
3.	सागरडिघी	1000	3/97	5/97 को लौटा दी गई

इस अवधि के दौरान राज्य क्षेत्र में किसी भी प्रस्ताव को प्रस्तावित नहीं किया गया अथवा प्रस्ताव लम्बित नहीं है। विशेषतः परियोजना लागत के संबंध में के.वि.प्रा. द्वारा की गई टिप्पणियों का निजी प्रवर्तकों द्वारा अनुसरण किये जाने की शर्त पर गौरीपुर के प्रस्तावों पर तकनीकी आर्थिक स्वीकृति (टीईसी) हेतु सिफारिशें प्रदान की जायेंगी। सागरडिघी टीपीएस (1000 मे.वा.) को लम्बित निवेशी जैसे ईंधन निरंज, परिवहन व्यवस्था, पानी की उपलब्धता और सुनिश्चित लागत आदि के अभाव में लौटा दिया गया है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) भारत की स्वतंत्रता की 50वीं वर्षगांठ के आयोजन संबंधी कार्यान्वयन समिति ने 07.01.1998 को हुई अपनी चौथी बैठक में यह निर्णय लिया था कि सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में स्मारकों का निर्माण करने के बजाय भारत की स्वतंत्रता की स्वर्ण जयंती वर्ष में, देश में विद्यमान विद्यालयों के उन्नयन/आधुनिकीकरण के लिए धनराशि उपलब्ध करा दी जाए।

[हिन्दी]

गोराट गांव में स्मारक

1696. श्री रामचन्द्र वीरप्पा: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या स्वतंत्रता आंदोलन के दौरान अपने प्राणों की आहुति देने वालों की स्मृति में कर्नाटक के गोराट गांव में स्मारक बनाए जाने का प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी, नहीं।

[अनुवाद]

बालिका समृद्धि योजना

1697. श्री के. येरननायडू: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने आजादी की पचासवीं वर्षगांठ पर शुरू की गई बालिका समृद्धि योजना की समीक्षा की है;

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

(ग) 1997-98 में योजना के लिए राज्यवार कितनी धनराशि की मांग की गई है तथा कितनी धनराशि मंजूर की गई है; और

(घ) परियोजना के अंतर्गत कितनी बालिकाओं को शामिल किया जायेगा तथा वास्तव में कितनी बालिकाएं शामिल की गई हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) 28.37 लाख बालिकाओं के लाभार्थ वर्ष 1997-98 के लिये 148.94 करोड़ रुपये की राशि के खर्च का अनुमान लगाया गया था। परन्तु, संसाधनों की कमी के कारण वर्ष 1997-98 में 12 लाख बालिकाओं के लाभार्थ 60 करोड़ रुपये की राशि उपलब्ध करायी गयी। राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार स्वीकृत राशि दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

विवरण

क्र. सं.	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के नाम	वर्ष 1997-98 में मंजूर की गई राशि (लाख रु. में)
1	2	3
1.	असम	215.485
2.	नागालैंड	5.305
3.	मेघालय	17.845
4.	मिज़ोरम	3.255
5.	बिहार	1068.69
6.	राजस्थान	325.675
7.	मणिपुर	11.48
8.	अरुणाचल प्रदेश	9.32
9.	उड़ीसा	332.115
10.	त्रिपुरा	17.425
11.	जम्मू व कश्मीर	52.5
12.	मध्य प्रदेश	550.35
13.	पंजाब	42.415
14.	हिमाचल प्रदेश	27.745

1	2	3
15.	पश्चिम बंगाल	412.775
16.	हरियाणा	86.495
17.	पांडिचेरी	5.03
18.	आन्ध्र प्रदेश	219.53
19.	कर्नाटक	227.025
20.	उत्तर प्रदेश	1403.91
21.	लक्षद्वीप	0.39
22.	तमिलनाडु	238.16
23.	केरल	81.925
24.	गोवा	3.34
25.	गुजरात	158.23
26.	दिल्ली	18.815
27.	दमण व दीव	0.7
28.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	1.65
29.	चंडीगढ़	1.92
30.	महाराष्ट्र	457.42
31.	मिज़ोरम	3.085
		6000.005

राष्ट्रीय तटीय संरक्षण परियोजनाएं

1698. श्री वी.एम. सुधीरन: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को केरल सरकार से समुद्र के आसपास 97 किलोमीटर लम्बी दीवार बनाने और समुद्र के आसपास बनी 49 किलोमीटर लम्बी क्षतिग्रस्त दीवार को पुनः बनाने के संबंध में "राष्ट्रीय तटीय संरक्षण परियोजना" नामक योजना प्राप्त हुई;

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

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई निर्णय लिया है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) से (ग) केन्द्रीय जल संसाधन मंत्रालय को केरल सरकार से केरल की तट रेखा के किनारे स्थित प्रभावित अति संवेदनशील स्थलों पर ममुद्र अपरदनरोधी कार्य शुरू करने का एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। इस प्रस्ताव की अनुमानित लागत 346.5 करोड़ रुपये है। जल संसाधन मंत्रालय ने इस प्रस्ताव पर कोई निर्णय नहीं लिया है।

[हिन्दी]

एनरॉन द्वारा विद्युत संयंत्र

1699. श्री आर.एस. गवई: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 10000 मेगावाट तक विद्युत उत्पादन करने हेतु विद्युत संयंत्र लगाने के लिए अमरीकी बहुराष्ट्रीय कम्पनी एनरॉन कार्पोरेशन से कोई प्रस्ताव मिला है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा ये संयंत्र कहां-कहां लगाए जायेंगे; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) जी, हां।

(ख) प्रस्तावित गैस दहन विद्युत संयंत्र विभिन्न स्थलों पर स्थापित किये जाने हैं जिन्हें ईंगित नहीं किया गया है।

(ग) न्यायमूर्ति पी.एन. भगवती, सेवानिवृत्त मुख्य न्यायाधीश उच्चतम न्यायालय की अध्यक्षता में विद्युत और वित्तीय क्षेत्र के विशेषज्ञों का स्थायी स्वतंत्र दल का गठन वर्ष 1997 में विदेशी एजेंसियों/कंपनियों द्वारा स्थापित की जाने वाली प्रस्तावित विद्युत परियोजनाओं के विनिमय के लिए मानदण्ड स्थापित करने के प्रयोजन से किया गया था। इन परियोजनाओं की स्थापना के लिए रूपात्मकताओं को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

[अनुवाद]

हल्के प्रशिक्षक वायुयान हंस ए-3

1700. श्री पंकज चौधरी:

श्री रामानन्द सिंह:

श्री के.सी. कोंडव्या:

क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड, बंगलौर ने हाल ही में हल्के प्रशिक्षण वायुयान हंस ए-3 का सफलतापूर्वक परीक्षण किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस वायुयान का वाणिज्यिक उत्पादन करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(घ) क्या इस वायुयान की प्रत्याशित उत्पादन लागत का अनुमान लगा लिया गया है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) हल्के प्रशिक्षक वायुयान हंस-3 आदिप्ररूप-II की प्रारम्भिक परीक्षण उड़ान दिनांक 11 मई, 1998 को सफलतापूर्वक की गई। यह वायुयान एक आदिप्ररूप है जिसका डिजाइन, विकास और निर्माण राष्ट्रीय वांतरिक्ष प्रयोगशालाएं, बंगलूर द्वारा किया गया है न कि हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड द्वारा।

(ख) जी हां।

(ग) इस वायुयान का वाणिज्यिक उत्पादन वर्ष 1998 के समापन के आस-पास बंगलूर स्थित एक निजी क्षेत्र की कंपनी द्वारा आरम्भ किये जाने की संभावना है।

(घ) जी हां।

(ङ) अनुमान है कि एक वायुयान के उत्पादन पर 30 लाख रुपए का खर्च आएगा।

जुआरी पुल का निर्माण

1701. श्री रवि सीताराम नायक: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि गोवा में जुआरी पुल की व्यापक स्तर पर मरम्मत किए जाने की जरूरत है;

(ख) क्या सरकार का नए जुआरी पुल का निर्माण बी.ओ.टी. आधार पर करने का प्रस्ताव है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) जी हां।

(ख) और (ग) जी, हां। बी.ओ.टी. (निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण) आधार पर एक नया जुआरी पुल बनाने का प्रस्ताव है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

नेहरू युवक केन्द्रों में भर्तियों में अनियमितताएं

1702. श्री राजवीर सिंह: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री मानव संसाधन केन्द्रों में भर्तियों में अनियमितताओं के संबंध में कोई जानकारी प्राप्त हुई है;

(क) क्या सरकार को नेहरू युवक केन्द्रों में हुई समन्वयक की भर्ती में बरती गई अनियमितताओं के संबंध में कोई जानकारी प्राप्त हुई है;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा उस पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या नवंबर में हुए अभ्यर्थियों के साक्षात्कार के बाद भी अभी तक कोई नियुक्ति नहीं की गई है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी कारण क्या हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी उमा भारती): (क) और (ख) जी, हां। युवा समन्वयकों के चयन की प्रक्रिया में कथित रूप से हुई अनियमितताओं के बारे में कतिपय शिकायतें मिली हैं। इन शिकायतों की जांच की जा रही है।

(ग) और (घ) नेहरू युवा केन्द्र संगठन द्वारा युवा समन्वयकों की कोई नियुक्ति नहीं की गई है क्योंकि वित्त मंत्रालय से पदों की मंजूरी अभी प्राप्त नहीं हुई है।

[अनुवाद]

आंध्र प्रदेश में विद्युत की कमी

1703. श्री आर. साम्बासिवा राव: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में आगामी ग्रीष्मकाल के दौरान 400 मेगावाट अतिरिक्त विद्युत उपलब्ध करा दी जाएगी;

(ख) यदि हां, तो इस समय राज्य में कुल कितना विद्युत उत्पादन हो रहा है;

(ग) मांग की तुलना में यह कितनी कम है; और

(घ) सरकार द्वारा राज्य की मांग को पूरा करने के लिए विद्युत की स्थिति में सुधार लाने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) आन्ध्र प्रदेश को पूर्वी क्षेत्र स्थित एन.टी.पी.सी. केन्द्रों द्वारा अनावंटित कोटे में से 150 मे.वा. का आवंटन किया गया है और यह 220 के.वी. बालीमेला-ऊपरी सिलेरू लाइन में प्राप्त कर रहा है। मार्च, 1999 तक गजुवाका में चालू की जाने वाली निर्धारित एच.वी.डी.सी. बैंक-टु-बैंक टर्मिनल के साथ 400 के.वी. जेपोर-गजुवाका डी/सी लाइन और दक्षिणी क्षेत्र में 400 के.वी. की कुछ लाइनों के पूरा होने तथा ए.पी.एस.ई.बी. द्वारा अपनी प्रणाली में लगभग 1300 एम.वी.ए.आर. शंट कैपेसिटरों का अधिष्ठापन किए जाने पर पूर्वी क्षेत्र से 500 मे.वा. विद्युत की आपूर्ति की जा सकेगी। तथापि, संभवतः जून/जुलाई, 1998 तक चालू की जाने वाली एच.वी.डी.सी. टर्मिनल के बिना 400 के.वी. जेपोर-गजुवाका डी/सी लाइन के चालू होने पर पूर्वी क्षेत्र से आंध्र प्रदेश मौजूदा 150 मे.वा. की आपूर्ति सहित कुल 320 मे.वा. विद्युत प्रदान की जा सकती है, बशर्ते ए.पी.एस.ई.बी. प्रणाली में अभिज्ञात पारेषण और वितरण लाइनों को पूरा कर ले।

(ख) अप्रैल, 1998 के महीने में आई.पी.पी. से किए गए क्रय को शामिल करते हुए आं.प्र. में उत्पादित कुल ऊर्जा के विवरण निम्नानुसार हैं:

ए.पी.एस.ई.वी. जल विद्युत केन्द्रों से उत्पादन	: 408,046 मि.यू.
ए.पी.एस.ई.वी. ताप विद्युत केन्द्रों से उत्पादन	: 1731,435 मि.यू.
बिज्जेश्वरम् गैस केन्द्र से राहत	: 149,892 मि.यू.
आई.पी.पी. से ऋण (कैपिटल उत्पादन सहित)	: 270,591 मि.यू.
कुल	: 2559,964 मि.यू.

(ग) अप्रैल, 1998 के दौरान आं.प्र. में विद्युत की आवश्यकता 3600 मि.यू. थी और उपलब्धता लगभग 3100 मि.यू. थी (इसमें ई.आर. और डब्ल्यू.आर. के सहायता शामिल हैं)।

(घ) आन्ध्र प्रदेश को पहले से ही दक्षिणी क्षेत्र के केन्द्रीय क्षेत्र केन्द्रों के अनावंटित कोटे में से 22.5% विद्युत का आवंटन किया गया है और पूर्वी क्षेत्र में एन.टी.पी.सी. केन्द्रों से 150 मे.वा. विद्युत का आवंटन किया गया है। इसके अतिरिक्त आंध्र प्रदेश को व्यस्ततमकालीन घंटों के दौरान पश्चिमी क्षेत्र से लगभग 300 मे.वा. की विद्युत की सहायता प्रदान की जा रही है। इसके अलावा एन.टी.पी.सी. द्वारा आंध्र प्रदेश में सिम्हाद्री स्थित 1000 मे.वा. की

कुल क्षमता वाले एक नए विद्युत संयंत्र की स्थापना की जा रही है जिसके 2001-02 में चालू होने की संभावना है।

उत्तरी उड़ीसा में नया विश्वविद्यालय

1704. श्री खारबेल स्वाइन: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने उत्तरी उड़ीसा में एक नया विश्वविद्यालय खोलने के उड़ीसा सरकार के प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव के कार्यान्वयन के संबंध में वर्तमान स्थिति क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा भेजा गई सूचना के अनुसार आयोग को उड़ीसा सरकार में उत्तरी उड़ीसा में एक नया विश्वविद्यालय स्थापित करने का कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

गुजरात में पीपावाव परियोजना

1705. डा. वल्लभभाई कधीरिया:
श्री पी.एस. गढ़वी:

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को गुजरात में पीपावाव परियोजना को "सिद्धांत रूप में" मंजूरी देने का कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त परियोजना को मंजूरी दी जा चुकी है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) से (ग) पीपावाव द्वि-ईंधन आधारित विद्युत स्टेशन (615 मे.वा.) के लिए सिद्धांत रूप में मंजूरी (आई.पी.सी.) संबंधी प्रस्ताव मै. गुजरात पावर कॉर्पोरेशन लिए (जीपीसीएल) से प्राप्त हुआ था। केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण की आईपीसी केवल उसी विद्युत उत्पादन कंपनी को प्रदान की जाती है जो परियोजना का कार्यान्वयन करती है ताकि वित्तपोषण समेत विभिन्न निवेश सुनिश्चित करने में उसे सहायता प्राप्त हो सके। चूंकि जीपीसीएल परियोजना की क्रियान्वयन

एजेंसी नहीं है और इसे अभी परियोजना का कार्यान्वयन करने के लिए पार्टी को अभिज्ञात करना है इसलिए आईपीसी, जैसा कि अनुरोध किया गया है, प्रदान नहीं की जा सकी और प्रस्ताव को अक्टूबर, 1996 में लौटा दिया गया था।

हरियाणा में वेतन और पेंशन के मामले

1706. श्री शकुनी चौधरी: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हरियाणा दूरसंचार सर्किल में वेतन और पेंशन विसंगति के अनेक मामले लम्बित हैं;

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

(ग) इन मामलों की अवधि का ब्यौरा क्या है और विभाग स्तर पर इन मामलों का निपटारा न किये जाने के क्या कारण हैं; और

(घ) इनका कब तक निपटारा कर दिए जाने की सम्भावना है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) जी, नहीं।

(ख) लागू नहीं होता।

(ग) लागू नहीं होता।

(घ) लागू नहीं होता।

अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के लिए दूरसंचार कार्यक्रम

1707. श्री मनोरंजन भक्त: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अंडमान निकोबार द्वीपसमूह के लिए आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बनाए गए दूरसंचार कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अभी तक क्या उपलब्धि प्राप्त की गई है;

(ख) द्वीपसमूह के लिए नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान अंतिम रूप से तैयार किये जाने वाले प्रस्तावित दूरसंचार कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के कुछ क्षेत्रों में टेलीफोन प्रणाली ठप्प हो गई है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) 8वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान उपलब्धियों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

1. स्थापित किये गये नए एक्सचेंज	9
2. बढ़ाई गई स्वचन क्षमता	6769
3. लगाए गए नये टेलीफोन कनेक्शन	3394
4. लगाए गए ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन	118
5. द्वीप समूह के सभी एक्सचेंजों को 1.4.96 से ग्रुप डायलिंग से जोड़ा गया था	
6. निर्मालिखित केन्द्रों को एसटीडी नेटवर्क में जोड़ा गया था:	

(क) कटम ताला (ख) विम्बर लाइगंज (ग) लपाथे

(घ) फेररिगंज (ङ) हवेलीक।

उपरोक्त में दिनांक 1.4.97 से 31.3.98 के बीच की उपलब्धियों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

(1) स्थापित किये गये नए एक्सचेंज	1
(2) बढ़ाई गई स्वचन क्षमता	5328
(3) लगाए गए नए टेलीफोन कनेक्शन	2012
(4) लगाए गए ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन	30
(5) निर्मालिखित केन्द्रों को एसटीडी नेटवर्क से जोड़ा गया:	

(क) कालीघाट (ख) लांग आइलैंड

(ग) नील (घ) चौलदारी

(ख) 9वीं योजना के प्रस्तावों का प्रारूप, योजना आयोग के समक्ष प्रस्तुत कर दिया गया है। सर्किलवार योजनाएं तैयार नहीं की गई हैं।

(ग) हाल में अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूह के किसी भी भाग में टेलीफोन एक्सचेंज की बड़ी गड़बड़ी के बारे में कोई

रिपोर्ट नहीं मिली है। तथापि, कुछ दिन पूर्व क्रमशः कैप बेल-बे तथा कचाल में उपग्रह उपस्कर में खराबी आ जाने के कारण कैप बेल-बे से पोर्ट ब्लेयर तथा कचाल-पोर्ट ब्लेयर के बीच उपग्रह लिंक टूट गया था।

(घ) (i) कैप-बेल-बे स्थित उपग्रह बे के रेफरेंस औसिलेटर यूनिट में खराबी आ जाने के कारण 1.5.98 से 15.5.98 तक कैप बेल बे तथा पोर्ट ब्लेयर के बीच उपग्रह लिंक बाधित रहा। इस खराबी को दिनांक 16.5.98 को ठीक किया गया जब विशेषज्ञों के साथ स्पेयर यूनिट को प्रथम उपलब्ध हवाई उड़ान से पोर्ट ब्लेयर तथा पोर्ट ब्लेयर से जहाज द्वारा कैपबेल बे, भेजा गया। यथापि, अनियमित जहाज सेवा के कारण यूनिट को पोर्ट ब्लेयर से कैपबेल-बे भेजने में विलम्ब हुआ।

(ii) कचाल स्थित उपग्रह बे के एस सी पी सी मोडेम यूनिट में खराबी आ जाने के कारण दिनांक 13.5.98 से 20.5.98 तक कचाम तथा पोर्ट ब्लेयर के बीच उपग्रह लिंक आंशिक रूप से बाधित रहा। पोर्ट ब्लेयर तथा कचाल के बीच यातायात जहाज से होता है जिसकी सेवा अनियमित है। इस खराबी को दिनांक 21.5.98 को ठीक किया गया जब प्रथम उपलब्ध जहाज द्वारा विशेषज्ञ को पोर्ट ब्लेयर से भेजा गया।

मध्य प्रदेश में राष्ट्रीय उद्यान और वन सम्पदा

1708. श्री माधवराव सिंधिया:

श्री विजय कुमार खण्डेलवाल:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने अभयारण्यों, राष्ट्रीय उद्यानों और वन सम्पदा के विकास और अनुरक्षण के लिए कोई योजना प्रस्तुत की है;

(ख) यदि हां, तो स्वीकृत योजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ग) उन योजनाओं का ब्यौरा क्या है जिन्हें मंजूरी नहीं मिली है और उनकी लागत तथा उनमें केन्द्र का अंशदान कितना मिला है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान कोई धनराशि जारी नहीं की गई क्योंकि वित्त मंत्रालय ने यह निर्देश दिये हैं कि 9वीं योजना की सभी स्कीमों, जिनमें 50 करोड़ से अधिक का आवंटन है, के लिए व्यय वित्त समिति (ई ई सी) और आर्थिक

मामलों की मंत्री-मंडलीय समिति (सी.सी.ई.ए.) की नये सिरे से स्वीकृति लेने की आवश्यकता होगी।

दूरदर्शन कार्यक्रमों का खराब प्रसारण

1709. श्री के.एच. मुनियप्पा: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जनकारी है कि केबल आपरेटों की मनमानी के कारण दूरदर्शन के सिग्नल बाधित होते हैं तथा लोग दूरदर्शन के कार्यक्रम स्पष्ट रूप से नहीं देख पाते हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसा केबल कनेक्शन लेने हेतु लोगों को बाध्य करने के लिए किया जाता है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा केबल आपरेटों के मनसूबों को नाकामयाब करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार किया जा रहा है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) सरकार यह सुनिश्चित करने हेतु गंभीरता से विचार कर रही है कि सभी केबल आपरेट बेहतर प्रसारण सहित कम से कम दो स्थलीय दूरदर्शन चैनल अवश्य दिखाएं।

[हिन्दी]

विद्युत क्षेत्र में निजी निवेश

1710. श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय:

श्रीमती शीला गौतम:

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विद्युत उत्पादन क्षेत्र में निजी क्षेत्र की कंपनियों को सहभागिता के संबंध में अनुमति दे दी है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ राज्यवार चयन की गई कंपनियों का ब्यौरा क्या है और उनके चयन के लिए क्या मानदंड अपनाए गए हैं;

(ग) इनके द्वारा अनुमानतः कितनी धनराशि निवेश की जाएगी और उनके द्वारा कितनी मात्रा में विद्युत का उत्पादन किया जाएगा;

(घ) क्या सरकार का विचार इन कंपनियों के कार्यकरण और विद्युत शुल्क निर्धारित करने के संबंध में कोई नियंत्रण और निगरानी रखने का है; और

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

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारगंगलम): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) 30 अप्रैल, 1998 की स्थितिनुसार केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण (केविप्रा) ने निजी क्षेत्र में विद्युत परियोजनाओं की स्थापना करने हेतु 41 प्रस्तावों को तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति प्रदान की थी जिनकी कुल अधिष्ठापित क्षमता 20097.58 मे.वा. है। ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। विद्युत क्षेत्र में निजी भागीदारी संबंधी भारत सरकार की नीति सभी राज्यों के लिए लागू होती है। किसी भी विद्युत परियोजना के स्थल का निर्णय लेने के लिए राज्य द्वारा अपनाए जाने वाले मानदंड का निर्धारण कुछ अनिवार्य तकनीकी-आर्थिक ब्यौरों जैसे ईंधन के स्रोत से दूरी, ईंधन का संवहन, पानी की उपलब्धता, पर्यावरणीय एवं वन संबंधी पहलुओं की दृष्टि से परियोजना स्थापित करने की व्यवहार्यता, और भार केन्द्र में विद्युत निकासी की व्यवहार्यता आदि को ध्यान में रखकर की गई है। जब वर्ष 1991 में निजी विद्युत नीति आरंभ की गई थी तब आरंभिक परियोजना हेतु निवेदन समझौता ज्ञापन/आशय-पत्र आदि माध्यम से किया गया था। तथापि, सरकार ने यह निर्णय लिया है कि 18.2.95 के पश्चात् कुछ श्रेणी की परियोजनाओं यथा कैप्टिव विद्युत संयंत्र तथा उन परियोजनाओं जिनमें राज्य बिजली बोर्डों/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की भागीदारी अधिक है को छोड़कर निजी क्षेत्र में विद्युत परियोजनाओं के कार्यान्वयन हेतु प्रस्तावित माध्यम केवल अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया होगी।

(घ) और (ङ) राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा स्वतंत्र विद्युत परियोजनाओं को देय विद्युत टैरिफ भारत सरकार की समय-समय पर यथा संशोधित टैरिफ अधिसूचना दिनांक 30.3.92 और उनके बीच निष्पन्न विद्युत क्रय समझौते से शासित होती है।

विवरण

के.वि.प्रा. द्वारा तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति प्राप्त निजी परियोजनाएं

क्र.सं.	परियोजना का नाम	क्षमता (मे.वा.)	राज्य
1	2	3	4

जल विद्युत परियोजनाएं

उत्तरी क्षेत्र

1.	नासपा चरण-2 एचईपी (मै. जय प्रकाश इंडस्ट्रिज लि.)	300	हिमाचल प्रदेश
	विष्णुप्रयाग एचईपी (मै. जय प्रकाश इंडस्ट्रिज लि.)	400	उत्तर प्रदेश

पश्चिमी क्षेत्र

3.	महेश्वर एचईपी (एस. कुमार्स लि.) (निर्माण आरंभ)	400	मध्य प्रदेश
----	---	-----	-------------

ताप विद्युत परियोजनाएं

उत्तरी क्षेत्र

4.	रांजा टीपीपी (मै. इंडो-गल्फ फर्टिलाइजर एंड कैमिकल्स कार्पो.)	567	उत्तर प्रदेश
5.	धौलपुर सीसीजीटी (मै. आरपीजी धौलपुर पावर कं. लि.)	702.7	राजस्थान
6.	बारसिंगसर टीपीपी (मै. हिन्दुस्तान विद्युत कार्पोरेशन लि.) आईसीपी रूट पर	500	राजस्थान

पश्चिमी क्षेत्र

7.	पगुथन सीसीजीटी (गुजरात टॉरेंट एनर्जी कार्पो. लि.) (वित्तीय समापन प्राप्त एवं निर्माण आरंभ)	654.7	गुजरात
8.	हजीरा सीसीजीटी (मै. एस्सार पावर लि.) (वित्तीय समापन प्राप्त एवं परियोजना पूरी तरह चालू)	515	गुजरात

1	2	3	4
9.	बड़ौदा सीसीजीटी (मै. जी.आई.पी.सी.एल.) (वित्तीय समापन प्राप्त एवं परियोजना राज्य ग्रिड से 24.8.97 से समकालित)	167	गुजरात
10.	मूरत लिग्नाइट टीपीपी (मै. जीआ पीसीएल) (वित्तीय समापन प्राप्त एवं निर्माण आरंभ)	250	गुजरात
11.	डाभोल सीसीजीटी (मै. डाभोल पावर कं.) (वित्तीय समापन प्राप्त एवं निर्माण आरंभ)	2015	महाराष्ट्र
12.	भद्रावती टीपीएस (मै. सेन्ट्रल इंडिया पावर कं. लि.)	1072	महाराष्ट्र
13.	पातालगंगा सीसीजीटी (मै. रिलायंस पातालगंगा पावर प्रा. लि. (आईसीबी मार्ग पर	447.1	महाराष्ट्र
14.	कोरबा (पूर्व) टीपीएस (मै. डेवू पावर इंडिया लि.)	1070	मध्य प्रदेश
15.	बीना टीपीएस (मै. बीना पावर सप्लाई कं. लि.)	578	मध्य प्रदेश
16.	नरसिंहपुर सीसीपीपी (मै. जीबीएल पावर इंडिया लि.)	166	मध्य प्रदेश
17.	कोरबा (पश्चिम) विस्तार (मै. इंडिया थर्मल पावर लि.)	420	मध्य प्रदेश
18.	गुना सीसीजीटी (मै. एसटीआई पावर इंडिया लि.)	347.25	मध्य प्रदेश
19.	पेंच टीपीपी (मै. पेंच पावर सप्लाई कंपनी लि.)	500	मध्य प्रदेश
20.	भिलाई टीपीपी (मै. भिलाई पावर सप्लाई कंपनी लि.)	574	मध्य प्रदेश
21.	रायगढ़ टीपीपी (मै. जिंदल पावर लि.)	550	मध्य प्रदेश
22.	भाण्डेर सीसीजीटी (मै. भाण्डेर पावर लि.)	342	मध्य प्रदेश
23.	पीठमपुर डीजीपीपी (मै. शपूरजी पलोनजी पावर कं. लि.)	119.7	मध्य प्रदेश

1	2	3	4
24.	रतलाम डीजीपीपी (मै. जावीके पावर रतलाम लि.)	118.63	मध्य प्रदेश
दक्षिणी क्षेत्र			
25.	जगुरुपाडु सीसीजीटी (मै. जीवीके इंडस्ट्रिज) (वित्तीय समापन प्राप्त एवं परियोजना ग्रिड के साथ समकालित)	216	आंध्र प्रदेश
26.	गोदावरी सीसीजीटी (मै. स्पैक्ट्रम टेक्नीकल) (वित्तीय समापन प्राप्त निर्माण आरंभ)	208	आंध्र प्रदेश
27.	विजाग टीपीएस (मै. हिन्दुजा नेशनल कार्पोरेशन प्रा.लि.)	1040	आंध्र प्रदेश
	मामागुण्डम विस्तार (बीपीएल समूह) आइंसीबी मार्ग पर	520	आंध्र प्रदेश
29.	कोंडापल्ली सीसीजीटी (लैनको इंडस्ट्रिज लि.) आइंसीबी रूट पर	350	आंध्र प्रदेश
30.	तारांगलु टीपीएस (मै. जिन्दल ट्रेक्टेबल पावर कं. लि.) वित्तीय समापन प्राप्त निर्माण प्रारंभ	260	कर्नाटक
31.	मंगलौर टीपीएस (मै. मंगलौर पावर कं.)	1000	कर्नाटक
32.	नेवेली टीपीएस-जीरो यूनिट (मै. एसटी-सीएमएस इलेक्ट्रिक कं.)	250	तमिलनाडु
33.	पिल्लईपेरूमलनल्लूर सीसीजीटी (डायना माकोवस्की पावर कं.)	330.5	तमिलनाडु
34.	उत्तरी मद्रास टीपीएस-2 (मै. वीडियोकोन पावर लि.)	1050	तमिलनाडु
35.	वेसिन त्रिज डीजीपीपी (मै. जीएमआर बासवी पावर कार्पो. लि.) वित्तीय समापन प्राप्त एवं निर्माण आरंभ	200	तमिलनाडु
36.	तृतीकोरिन टीपीपी चरण-4 (मै. एसपीआईसी इलेक्ट्रिक पावर कार्पोरेशन)	525	तमिलनाडु
37.	समायानल्लूर डीजीपीपी (मै. बालाजी पावर कार्पोरेशन लि.)	106	तमिलनाडु
38.	समलपट्टी डीजीपीपी (मै. समलपट्टी पावर कं.)	106	तमिलनाडु

1	2	3	4
पूर्वी क्षेत्र			
39.	ईब वैली टीपीएस (यूनिट-3 एवं 4) (ईब वैली कार्पोरेशन)	420	उड़ीसा
40.	कालागढ़ टीपीएस (मै. बालागढ़ पावर कंपनी लि.)	500	पश्चिम बंगाल
41.	जीजीवरा टीपीपी (मै. जमशेदपुर पावर कं. लि.)	240	बिहार
जोड़ (जल+ताप विद्युत)		20097.58	मे.वा.

जंगल की आग

1711. श्री रामटहल चौधरी: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कई राज्यों में आग से वन तथा वन संसाधनों को हानि पहुंची है;

(ख) यदि हां, तो विगत तीन वर्षों में राज्यवार तत्संबंधी व्यय क्या है तथा उसके कारण क्या हैं; और

(ग) भविष्य में ऐसी घटनाओं का पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सरकार के द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) से (ग) सूचना राज्य सरकारों से एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जायेगी।

किसानों को विद्युत की आपूर्ति

1712. श्री अशोक प्रधान: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उन क्षेत्रों में प्राथमिकता के आधार पर किसानों को विद्युत आपूर्ति करने का है जहां एनटीपीसी/एनएपीपी संयंत्र अधिष्ठापित किए गए हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) से (ग) राज्य में मुख्यतः विद्युत की आपूर्ति और वितरण संबंधित राज्य

सरकार और राज्य विद्युत बोर्डों का उत्तरदायित्व है। राज्य में कृषि सहित विभिन्न क्षेत्रों में विद्युत आपूर्ति का निर्णय प्राथमिकताओं एवं विद्युत की मांग और उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए किया जाता है। तथापि, राज्य सरकारों द्वारा कृषि क्षेत्र को उचित प्राथमिकता दी जाती है।

एनटीपीसी/एनएपीपी विद्युत संयंत्रों द्वारा उत्पादित विद्युत का पारेषण क्षेत्रीय ग्रिडों में किया जाता है और इसका वितरण राज्य विद्युत बोर्डों के पारेषण और वितरण नेटवर्क के जरिए उपभोक्ताओं के सभी वर्गों को किया जाता है।

[अनुवाद]

कर्नाटक में निशुल्क टेलीफोन काल

1713. श्री के.सी. कोंडय्या: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कर्नाटक में कितने टेलीफोन उपभोक्ता हैं;

(ख) उनमें से बंगलौर शहर में कितने हैं;

(ग) प्रत्येक टेलीफोन पर कुल कितनी निःशुल्क कालों की अनुमति है;

(घ) क्या निःशुल्क कालों की संख्या में कमी की गई थी;

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

(च) क्या सरकार का विचार कर्नाटक में निःशुल्क कालों की संख्या बढ़ाने का है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ): (क) और (ख) 30.04.1998 की स्थिति के अनुसार कर्नाटक में

12,37,857 टेलीफोन उपभोक्ता हैं, जिनमें से बंगलौर शहर में 4,85,377 उपभोक्ता हैं।

(ग) निजी टेलीफोन पर दो महीने में 150 निःशुल्क कॉल करने की अनुमति है।

(घ) जी नहीं।

(ङ) उपरोक्त (घ) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(च) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

दिल्ली में टेलीफोन कनेक्शन के लिए प्रतीक्षा सूची

1714. श्री विजय गोयल:

श्री विजय सिंह सोय:

संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिल्ली में टेलीफोन कनेक्शन के लिए विशेष श्रेणी में प्रतीक्षारत आवेदकों की कितनी संख्या है जिसके अंतर्गत आवेदक को नए टेलीफोन कनेक्शनों के लिए उच्च प्राथमिकता अथवा प्राथमिकता दी जाती है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान राजधानी में प्राथमिकता के आधार पर ऐसे कितने टेलीफोन कनेक्शन आवंटित किए गए; और

(ग) महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड द्वारा प्रतीक्षा सूची में शामिल आवेदकों को टेलीफोन कनेक्शन देने तथा राष्ट्रीय राजधानी में टेलीफोन सेवाओं की गुणवत्ता को बनाए रखने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) से (ग) सूचना, क्षेत्रीय इकाइयों से एकत्रित की जा रही है और इसे माननीय सदन के पटल पर रख दिया जाएगा।

केन्द्रीय विद्यालयों में कमरों का निर्माण

1715. श्री राजो सिंह: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार में कुछ केन्द्रीय विद्यालयों को केवल कुछ कमरों में ही चलाया जा रहा है;

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

(ग) स्थिति में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

शिक्षा आयोग

1716. श्री थावरचन्द गेहलोत: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) शैक्षणिक सुधारों के लिए अब तक गठित किए गए आयोगों की संख्या कितनी है और ऐसे आयोगों की संख्या कितनी है जिन्होंने अपने प्रतिवेदन सरकार को सौंप दिए हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार स्कूलों में खेलकूद के घंटे को अनिवार्य बनाने और रोजगारोन्मुख शिक्षा प्रदान करने संबंधी योजना को क्रियान्वित करने का है;

(ग) यदि हां, तो इसे कब तक क्रियान्वित किया जाएगा और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या केन्द्र सरकार का विचार प्रत्येक हाईस्कूल और उच्चतर माध्यमिक विद्यालयों में खेलकूद के मैदानों की व्यवस्था करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो यह व्यवस्था कब तक कर दी जाएगी और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) स्वतंत्रता के बाद शिक्षा पर तीन महत्वपूर्ण आयोगों की नियुक्ति हुई है—(1) विश्वविद्यालय शिक्षा आयोग (1948-49), (2) माध्यमिक शिक्षा आयोग (1952), और (3) शिक्षा आयोग (1964-66)। शिक्षा आयोग (1964-66) ने सभी शिक्षा पर गठित पूर्व आयोगों और समितियों पर संक्षिप्त विचार किया और इसकी रिपोर्ट 29 जून, 1966 को सौंप दी गई थी। राष्ट्रीय शिक्षा नीति (एन.पी.ई.), 1986 के निर्धारण के समय पूर्व समितियों और आयोगों की सभी रिपोर्टों पर ध्यान दिया गया और राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 को 2 मई, 1986 को सभा पटल पर रख दिया गया था। इसकी पुनः आचार्य राममूर्ति समिति द्वारा पुनरीक्षा की गई जिसने अपनी रिपोर्ट 26 दिसम्बर, 1990 को सौंप दी थी। इसके बाद श्री एन. जनार्दनन रेड्डी की अध्यक्षता में नीति पर केन्द्रीय शिक्षा सलाहकार बोर्ड (केब) समिति गठित की गई जिसने अपनी रिपोर्ट 22 जनवरी, 1992 को सौंप दी थी। इन समितियों की सिफारिशों के आधार पर राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986

को संशोधित कर 7 मई, 1992 को सभा पटल पर रख दिया गया था।

(ख) और (ग) खेल-कूद और शारीरिक शिक्षा पर गठित केब्र समिति ने यह सिफारिश की है कि खेल-कूद और शारीरिक शिक्षा को स्कूलों और कॉलेजों में अनिवार्य विषय बनाया जाए। तदनुसार युवा कार्यक्रम एवं खेल-कूद विभाग ने सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को स्कूलों और कॉलेजों में खेल-कूद और शारीरिक शिक्षा को अनिवार्य विषय बनाने का सुझाव दिया है। +2 स्तर के 9.35 लाख विद्यार्थियों को व्यावसायिक शिक्षा की ओर उन्मुख करने के लिए क्षमता का भी सृजन किया गया है।

(घ) और (ङ) खेल-मैदानों के विकास के लिए स्कूलों को सहायता देने की एक योजना है। इस योजना के अंतर्गत राज्य सरकारों के माध्यम से आवेदन करने वाले स्कूलों को 10.00 लाख रु. की अधिकतम सीमा के अंतर्गत उनकी अनुमानित लागत का 50% तक सहायता दी जाती है। एक दूसरी योजना है जिसके अंतर्गत केवल ग्रामीण क्षेत्रों में स्थित स्कूलों को 1.2 लाख रु. तक की सहायता प्रदान की जाती है।

[अनुवाद]

पश्चिम बंगाल स्थित बकेश्वर ताप बिजली संयंत्र

1717. श्री अनिल बसु:
श्री बसुदेव आचार्य:

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिमी बंगाल में बकेश्वर ताप बिजली संयंत्र का निर्माण कार्य जापान द्वारा प्रतिबन्ध लगा दिए जाने के कारण बन्द कर दिया जाएगा; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाये जाने का विचार है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) बक्रेश्वर ताप विद्युत परियोजना (3×210 मे.वा.) एक निर्माणाधीन परियोजना है और जापान सरकार द्वारा लगाए गए प्रतिबंधों के कारण इसके निर्माण क्रियाकलाप प्रभावित नहीं होंगे। यह सूचित किया गया है कि उनके द्वारा मामला-दर-मामला आधार पर निर्माणाधीन परियोजनाओं के लिए सभी उत्तरवर्ती किस्तों पर विचार किया जाएगा।

गुजरात राज्य विद्युत निगम से विद्युत परियोजना को अनुमति

1718. श्रीमती भावनाबेन देवराजभाई चिखलिया: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को विद्युत परियोजनाओं को प्रतिस्पर्धात्मक बोली लगाने से पूर्व गुजरात राज्य विद्युत निगम को स्वीकृति देने के लिए प्राधिकृत किया है;

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

(ग) उक्त अनुमति कब तक दिये जाने की संभावना है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) जी, नहीं। वर्तमान पद्धति में इस प्रकार की स्वीकृति की परिकल्पना नहीं की गयी है।

(ख) और (ग) उपरोक्त भाग (क) के उत्तर को मद्देनजर रखते हुए प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

ग्रामीण क्षेत्रों में एसटीडी सुविधा

1719. डा. रामकृष्ण कुसमरिया:
श्री चन्द्रशेखर साहू:

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ग्रामीण क्षेत्रों में एसटीडी सुविधाएं उपलब्ध कराने संबंधी मांगें सरकार के पास लंबित हैं;

(ख) यदि हां, तो उनकी राज्य-वार संख्या कितनी है;

(ग) इन लंबित मामलों के समाधान हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या देश के पर्वतीय क्षेत्रों में अधिकांश टेलीफोन अक्सर खराब रहते हैं; और

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या उपचारात्मक उपाय किये जाने का प्रस्ताव है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकार्यस्थ):

(क) और (ख) ग्रामीण क्षेत्रों के एक्सचेंजों में एस.टी.डी. सुविधा प्रदान करने की बड़ी संख्या में मांग है। देश के 23509 एक्सचेंजों में से, 17753 एक्सचेंजों में एस.टी.डी. प्रदान की जा चुकी है। ग्रामीण क्षेत्रों के जिन एक्सचेंजों में अभी एस.टी.डी. सुविधा

प्रदान करना बाकी है उन एक्सचेंजों की संख्या के राज्य-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, शेष एक्सचेंजों को एस.टी.डी. सुविधा प्रदान करने की योजना है बशर्ते कि संसाधन उपलब्ध हों।

(घ) और (ङ) सामान्यतया, पर्वतीय क्षेत्रों में स्थित टेलीफोनों का कार्य-निष्पादन संतोषजनक है। तथापि, इनकी सेवा में, और अधिक सुधार लाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं:

- पुराने मियाद समाप्त एक्सचेंजों को आधुनिक डिजिटल एक्सचेंजों में बदलना।
- पुराने तथा धिसे हुए उपस्कर को आधुनिक नई प्रौद्योगिकी के उपस्करों में बदलना।
- स्टाफ को प्रशिक्षण देना।
- आधुनिक उपकरणों तथा परीक्षण-उपस्करों का उपयोग।
- विश्वसनीय पारेपण माध्यम का उपयोग।

विवरण

ग्रामीण क्षेत्रों में एस.टी.डी. सुविधा की व्यवस्था करने के लिए विचाराधीन पड़े टेलीफोन एक्सचेंजों की राज्यवार संख्या

क्र.सं.	राज्य	एक्सचेंजों की संख्या
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	493
2.	असम	शून्य
3.	बिहार	24
4.	गुजरात	252
5.	हरियाणा	406
6.	हिमाचल प्रदेश	48
7.	जम्मू और कश्मीर	101
8.	कर्नाटक	264

1	2	3
9.	केरल	शून्य
10.	मध्य प्रदेश	783
11.	महाराष्ट्र	1190
12.	गोवा	7
13.	अरुणाचल प्रदेश	29
14.	मेघालय	12
15.	मिजोरम	16
16.	त्रिपुरा	5
17.	मणिपुर	10
18.	नागालैंड	14
19.	उड़ीसा	25
20.	पंजाब	151
21.	राजस्थान	647
22.	तमिलनाडु	147
23.	उत्तर प्रदेश	782
24.	पश्चिम बंगाल	140
25.	सिक्किम	शून्य
26.	अंडमान तथा निकोबार	3
27.	दिल्ली	शून्य
	जोड़	5549

कोलाम बाई-पास के लिए भूमि अधिग्रहण

1720. श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोलाम बाई-पास हेतु भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया के तृतीय एवं चतुर्थ चरण पूरे हो गये हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) से (ग) चरण-III के लिए भूमि अधिग्रहण पूरा कर लिया गया है। चरण-IV के संबंध में 15 ब्लाकों में से 3 के लिए भूमि अधिग्रहण पूरा कर लिया गया है, और 12 ब्लाकों के संबंध में यह कार्य प्रगति पर है और इसे चालू वर्ष में ही पूरा किया जाना है।

[हिन्दी]

टी.वी. और रेडियो पर भारत विरोधी दुष्प्रचार अभियान

1721. श्री राघवेन्द्र सिंह:

श्री आनन्द रत्न मौर्य:

वैद्य विष्णु दत्त:

श्री अजित जोगी:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि पाकिस्तान ने कश्मीर मसले के संबंध में टी.वी. और रेडियो पर फिर से भारत विरोधी दुष्प्रचार अभियान शुरू कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन दुष्प्रचार को रोकने के लिए यदि कोई उपाय किए गए हैं, तो वे कौन-कौन से हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) जी, हां। पाकिस्तान अपने इलैक्ट्रॉनिक मीडिया पर कश्मीर मुद्दे के संबंध में अनैतिक भारत विरोधी प्रचार करता रहा है और पिछले कुछ वर्षों के दौरान किसी स्तर पर इस दुष्प्रचार में कोई कमी नहीं रही है। पाकिस्तान का इलैक्ट्रॉनिक मीडिया विकृत प्रसारण/टेलीकास्टिंग अथवा पूर्ण रूप से आधारहीन रिपोर्टों द्वारा कश्मीरी मुसलमानों में भारत के विरुद्ध

घृणा पैदा करने और भारत तथा इसके सुरक्षा बलों के विरुद्ध आधारहीन आरोप/दोषारोपण लगाने की कोशिश कर रहा है।

आकाशवाणी और दूरदर्शन के नए केंद्र आरंभ करके, कुछ विद्यमान ट्रांसमीटरों की क्षमता बढ़ाकर और तथ्यों को सही परिप्रेक्ष्य में प्रस्तुत करने वाले कार्यक्रम एवं समाचार बुलेटिन प्रसारित करके सीमावर्ती क्षेत्र में इनकी कवरेज क्षमता में सुधार लाने के लिए इनके स्थलाय नेटवर्क को सुदृढ़ किया गया है। इसके अलावा, दूरदर्शन के अन्तर्राष्ट्रीय चैनल पर कश्मीर की सही तस्वीर प्रस्तुत करने वाले कार्यक्रम भी नियमित रूप से प्रसारित किये जाते हैं। वर्तमान में, जम्मू तथा कश्मीर राज्य में 4 उच्च शक्ति ट्रांसमीटर, 7 अल्प शक्ति ट्रांसमीटर और 27 अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर कार्य कर रहे हैं। इसके अलावा, एक उच्च शक्ति ट्रांसमीटर, 3 अल्प शक्ति ट्रांसमीटर और 10 अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर संस्थापन स्तर पर हैं।

[अनुवाद]

यमुना कार्य योजना

1722. श्री सुशील कुमार शिन्दे: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने प्रदूषित नदी को स्वच्छ करने की 480 करोड़ रुपये की व्यापक यमुना कार्य योजना तैयार की है जिसके लिए "ओवरसीस इनवायरनमेंट कोआपेरेशन फंड" जापान द्वारा 17.77 बिलियन येन की आसान शर्तों पर ऋणों द्वारा किया जायेगा;

(ख) यदि हां, तो योजना का ब्यौरा क्या है तथा जापान द्वारा ऋण देने की क्या शर्तें हैं; और

(ग) कब तक इसे पूरा कर लिये जाने की संभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) यमुना कार्य योजना में धन लगाने के लिए ओवरसीस इकोनामिक कोआपेरेशन फंड, जापान तथा भारत सरकार के बीच दिनांक 21 दिसम्बर, 1992 को एक ऋण समझौते पर हस्ताक्षर किए गए थे। इस समझौते के अनुसार ओ.ई.सी.एफ. ने यमुना नदी के प्रदूषण निवारण कार्यों के लिए जापानी 17.77 बिलियन येन प्रदान किया है।

(ख) कार्य योजना का उद्देश्य, घरेलू सीवेज का अवरोधन एवं दिश-पश्चिर्तन, सीवेज उपचार संयंत्रों का निर्माण, अल्प लागत शौचालय, नहाने के घाट, काष्ठ आधारित उन्नत शवदाहगृह जैसे

निर्माण कार्यो तथा वनीकरण, जन जागरूकता आदि के माध्यम से यमुना नदी की जल गुणवत्ता में सुधार लाना है। ओ.ई.सी.एफ. द्वारा प्राप्त धन वाली यमुना कार्य योजना में 15 शहर शामिल हैं जिनमें दिल्ली के अलावा हरियाणा के 6 शहर, उत्तर प्रदेश के 8 शहर शामिल हैं। इस ऋण में 2.6% की दर से ब्याज लगना है तथा इसकी अदायगी 30 वर्षों की अवधि में की जानी है।

(ग) इस स्कीम का 31.12.1999 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य रखा गया है।

एस.टी.डी. सुविधा

1723. श्री सुरेश चन्देल:

श्री नरेन्द्र बुडानिया:

... संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राज्यो को दूरसंचार सलाहकार समितियों के सदस्यों को एसटीडी सुविधा उपलब्ध करायी गई है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):
(क) जी. हां।

(ख) उपयुक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

पुनर्गठन पर महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड की रिपोर्ट

1724. श्री अमर पाल सिंह: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड ने अपने संगठन के पुनर्गठन के लिए रिपोर्ट प्रस्तुत करने हेतु तीन अंतर्राष्ट्रीय परामर्शदात्री फर्मों की सेवाएं ली हैं;

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

(ग) वे कौन सी खाभियां हैं, जिनकी वजह से महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड को ऐसी कार्यवाही करने पर मजबूर होना पड़ा: और

(घ) महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड की उत्पादकता में सुधार और तेजी लाने और इसकी वित्तीय और प्रबंध स्थिति में सुधार के लिए क्या कदम उठाये जाने का प्रस्ताव है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):
(क) जी. नहीं।

(ख) और (ग) उपरोक्त भाग (क) के उत्तर को देखते हुए लागू नहीं होता।

(घ) निगम में सामग्री प्रबंध कार्यकलापों में सुधार लाने के लिए खरीद-नीति एवं पद्धति को सरल तथा तर्कसंगत बनाने तथा उनकी पुनःसंरचना करने के लिए तथा साथ ही एम टी एन एल में एम एम सेल के कार्य को कम्प्यूटरीकृत करने के लिए मामले को, भारतीय सामग्री प्रबंध संस्थान (आई आई एम एम), नई दिल्ली जो कि सामग्री प्रबंध तथा माल-सूची नियंत्रण से संबंधित कार्य करने वाला संव्यवसायिकों का अखिल भारतीय निकाय है, को सौंपने के लिए कार्रवाई की जा रही है। कंपनी के वित्तीय प्रबंध में सुधार लाने के अलावा, कंपनी में वित्तीय प्रबंध प्रणाली को सरल एवं कारगर बनाने का भी प्रस्ताव है। आधुनिक वित्तीय प्रबंध प्रणाली की शुरूआत करने के लिए में, टाटा कंसल्टेंसी सर्विसेज को लगाया गया है। साथ ही दूरसंचार विभाग से अलग होने के बाद अपने प्रबंध तथा कार्यसंचालन संबंधी क्रियाकलापों की संगठनात्मक पुनर्संरचना के लिए परामर्शी कार्य को ऐडमिनिस्ट्रेटिव स्ट्राफ कॉलेज हैदराबाद को सौंपने का एम टी एन एल का प्रस्ताव है।

ग्रामीण क्षेत्रों में सार्वजनिक टेलीफोन

1725. कर्नल सोनाराम चौधरी:

श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी:

श्री जी. गंगा रेड्डी:

श्री सुरेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर):

श्री रबीब बिस्वाल:

श्री राम नारायण मीणा:

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गांवों में सार्वजनिक टेलीफोन लगाने के लिए राष्ट्रीय दूरसंचार नीति का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने देश में प्रत्येक गांव में सार्वजनिक टेलीफोन उपलब्ध कराने की योजना बनाई है;

(ग) यदि हां, तो अब तक राज्यवार कितने गांवों में सार्वजनिक टेलीफोन उपलब्ध कराए गए हैं;

(घ) शेष गांवों में टेलीफोन उपलब्ध न करए जाने के क्या कारण हैं;

(ङ) पिछले तीन वर्षों के दौरान ग्रामीण टेलीफोन लगाने के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया था और उपलब्ध क्या रही;

(च) उम लक्ष्य को कैसे प्राप्त किए जाने की संभावना है; और

(छ) ग्रामीण और दूरस्थ क्षेत्रों में टेलीफोन लगाने पर व्यय की गई अनुमानित लागत का व्यौरा क्या है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) से (घ) सम्मत् गांवों को वर्ष 1997 तक टेलीफोन सुविधा प्रदान करना राष्ट्रीय दूरसंचार नीति 1994 का उद्देश्य है। इस उद्देश्य की पूर्ति दूरसंचार विभाग तथा बुनियादी दूरसंचार सेवाओं के निजी प्रचालकों द्वारा की जाती है चूंकि बुनियादी दूरसंचार सेवा के क्षेत्र में निजी प्रचालकों के प्रवेश में विलंब हुआ तथा दूरसंचार विभाग भी अपने निर्धारित लक्ष्यों को पूरा नहीं कर पाया, अतः अब यह आशा की जाती है कि नौवीं पंचवर्षीय योजना के अंतः तक देश के सभी गांवों में टेलीफोन सुविधा प्रदान कर दी जाएगी।

अब टेलीफोन सुविधा प्रदान किए गए गांवों का सर्किलवार व्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ड) गत तीन वर्षों के लक्ष्य तथा उपलब्धियाँ इस प्रकार हैं:

वर्ष	लक्ष्य	उपलब्धियाँ
1995-96	10,5000	31497
1996-97	75000	56719
1997-98	83000	42855

(च) नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, दूरसंचार विभाग तथा बुनियादी दूरसंचार सेवा के निजी प्रचालकों के संयुक्त प्रयासों से देश के सभी गांवों में टेलीफोन सुविधा प्रदान किये जाने की योजना है।

(छ) एम ए आर आर प्रणाली को प्रौद्योगिकी का प्रयोग करके अखिल भारतीय आधार पर, एक ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन की संस्थापना की अनुमानित कीमत 80,000 रुपए है।

विवरण

गाँवों, ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन सुविधा-युक्त गाँवों की कुल संख्या

सर्किल का नाम	1.4.97 तक गाँवों की संख्या	31.3.98 तक संचयी रूप से कवर किये गये गाँवों की संख्या
1	2	3
1. अण्डमान तथा निकोबार	292	141
2. आंध्र प्रदेश	29460	22838
3. असम	22224	10348
4. बिहार	79208	18184
5. गुजरात	18125	13923
6. हरियाणा	7018	6705
7. हिमाचल प्रदेश	16997	6579
8. जम्मू-कश्मीर	6453	2490
9. कर्नाटक	27024	20870

1	2	3
10. केरल	1530	1530
11. मध्य प्रदेश	71526	39245
12. महाराष्ट्र	40430	29211
13. पूर्वोत्तर राज्य	14197	3610
14. उड़ीसा	46989	18575
15. पंजाब	13252	12834
16. राजस्थान	37889	20594
17. तमिलनाडु	20196	19568
18. उत्तर प्रदेश (पूर्वी)	75462	32012
19. उत्तर प्रदेश (पश्चिमी)	37106	16154
20. पश्चिम बंगाल	38337	14142
21. कर्नाटक टेलीफोन्स	468	443
22. दिल्ली	191	191
कुल	6043741	310687

देश में अति उच्च शक्ति, उच्च शक्ति और कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर

1726. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस समय देश में कार्यरत अति उच्च शक्ति, उच्च शक्ति और कम शक्ति वाले ट्रांसमीटरों का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ख) उपरोक्त में से ऐसे प्रत्येक ट्रांसमीटर का स्थान-वार ब्यौरा क्या है जिनका अधिष्ठापन कार्य प्रगति में है और उन पर आने वाली लागत कितनी है तथा इनको पूरा करने में कितना समय लगेगा; और

(ग) चालू वित्त वर्ष के दौरान अधिष्ठापित किए जाने वाले ऐसे ट्रांसमीटरों का स्थान-वार ब्यौरा क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुबमा स्वराज): (क) विवरण-1 संलग्न है।

(ख) विवरण-11 संलग्न है जिसमें उन ट्रांसमीटरों का उल्लेख है जिनका स्थापना कार्य चल रहा है। उच्च शक्ति ट्रांसमीटर (उ.श.ट्रा.) की स्थापना के लिए अनुमानित लागत लगभग 10.00 करोड़ रु. है जबकि अल्प शक्ति ट्रांसमीटर (अ.श.ट्रा.) की लागत लगभग 1.00 करोड़ रु. है। अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर/ट्रांसपोजर की अनुमानित लागत लगभग 75.00 लाख रु. है। उच्च शक्ति ट्रांसमीटर परियोजनाओं के पूरा होने में लगभग 3-4 वर्ष का समय लगता है और अल्प शक्ति ट्रांसमीटर परियोजनाओं में 1-2 वर्ष का समय लगता है।

(ग) प्रश्न के भाग (ख) में उल्लिखित विवरण में निहित स्थानों की सूची में से चालू वित्तीय वर्ष के दौरान लगभग 9 उच्च शक्ति ट्रांसमीटरों तथा 100 अल्प शक्ति ट्रांसमीटरों/अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटरों के पूरा किये जाने का लक्ष्य है।

विवरण I

दूरदर्शन नेटवर्क (31.5.1998 की स्थिति के अनुसार)

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	टी.वी. ट्रांसमीटर (मुख्य चैनल)					मुख्य चैनल के अलावा टी.वी. ट्रांसमीटर			
		अ.श.ट्रां.	अ.श.ट्रां.	अ.अ.श.ट्रां.	ट्रांस.	कुल	उ.श.ट्रां.	अ.श.ट्रां.	अ.अ.श.ट्रां.	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	असम	3	19	1	1	24	0	2	0	2
2.	आंध्र प्रदेश	8	55	6	1	70	1	0	0	1
3.	अरुणाचल प्रदेश	1	2	35	0	38	0	1	0	1
4.	बिहार	5	40	1	1	47	0	1	0	1
5.	गोवा	1	0	0	0	1	0	1	0	1
6.	गुजरात	4	42	3	2	49	1	1	0	2
7.	हरियाणा	0	8	0	0	8	0	1	0	1
8.	हिमाचल प्रदेश	2	6	22	2	32	0	1	0	1
9.	जम्मू और कश्मीर	4	6	27	1	38	0	4	0	4
10.	केरल	3	18	2	0	23	0	3	0	3
11.	कर्नाटक	4	39	2	0	45	1	0	0	1
12.	मध्य प्रदेश	6	64	9	0	79	0	1	0	1
13.	मेघालय	2	2	2	0	6	0	2	0	2
14.	महाराष्ट्र	5	62	7	1	75	1	1	0	2
15.	मणिपुर	1	1	3	0	5	0	1	0	1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
16.	मिज़ोरम	2	0	2	0	4	0	1	0	1
17.	नागालैण्ड	2	2	4	1	9	0	1	0	1
18.	उड़ीसा	3	55	6	1	65	1	4	2	7
19.	पंजाब	4	4	0	1	9	0	1	0	1
20.	राजस्थान	4	57	12	2	75	0	2	0	2
21.	त्रिपुरा	1	0	4	0	5	0	1	0	1
22.	नागालैण्ड	3	34	1	2	43	1	0	0	1
23.	त्रिपुरा	1	1	1	1	4	0	1	0	1
24.	उत्तर प्रदेश	9	57	23	3	92	0	4	0	4
25.	पश्चिम बंगाल	4	19	2	0	25	1	1	0	2
26.	दिल्ली	1	0	0	0	1	1	2*	0	3
27.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	0	2	10	0	12	0	1	0	1
28.	दमन और दीव	0	2	0	0	2	0	0	0	0
29.	पांडिचेरी	0	2	2	0	4	0	1	0	1
30.	लक्षद्वीप समूह	0	1	8	0	9	0	0	1	1
31.	चंडीगढ़	0	1	0	0	1	0	1	0	1
32.	दादरा एवं नगर हवेली	0	1	0	0	1	0	0	0	0
कुल		83	602	196	18	899	8	41	3	52

*संसदीय कवरेज हेतु अ.श.ट्रां. तथा कश्मीर चैनल के लिए एक अ.श.ट्रां.

कुल ट्रांसमीटर 951

विवरण II

कार्यान्वयनाधीन टी.वी. ट्रांसमीटरों के स्थान

राज्य		स्थान	1	2
1		2		
आन्ध्र प्रदेश	उ.श.ट्रा.	राजमुंदरी (स्थायी अधिष्ठापन)	अ.अ.श.ट्रा.	कानीगिरी
		वारंगल		डुट्टालूर
		पासरा		मादीपारदू
	अ.श.ट्रा.	राजमपेट	अरुणाचल प्रदेश	अ.श.ट्रा.
		बासबाडा		अ.अ.श.ट्रा.
		टेक्कानली		मिआओ
		सिरपुर		तलि/तुर्तीग
		मचेरला		पिपु दिपू/न्यापि
		भैंसा		लांगाडिंग
		नरसरावपेट		खिमयांग
		देवरकौडा		करोली
		गोबल्ली		हवात
		पेडपाली		हुनली
		दरसी		मेचुका
		कन्दुकुल		दारक
		वीनूकोंडा		सग्गाली
		वेलडान्डा		मुक्तो
		मदूगूला		संखि व्यू
		पूलमनेर	ट्रान्सपोजर	
		पुनगानुर	असम	उ.श.ट्रा.
		विमलवाडा		गुवाहाटी (डी.डी.2)
		सिरसिला		सिलचर (डी.डी. 2)
		मछलीपटनम		अ.श.ट्रा.
		जहीराबाद		बोकाखट
				डिब्रुगढ़ (डी.डी. 2)
			बिहार	अ.श.ट्रा.
				जमशेदपुर
				पटना (डी.डी. 2)
				अ.श.ट्रा.
				कोदरमा
				रामनगर
				चतरा
				डोंडनगर

1		2		1		2	
		मुषाबनी				टोहना	
		बरहाखा				फिरोजपुरझिरक	
		रोसेरा				यमुनानगर	
	अ.अ.श.ट्रा.	गरहवा		हिमाचल प्रदेश	अ.श.ट्रा.	सुजानपुर	
गुजरात	उ.श.ट्रा.	भुज				सुरेन्द्रनगर	
		सूरत			अ.अ.श.ट्रा.	बिजली महादेव, परवानू	
		बड़ोदरा				डलहौजी, चौपाल,	
	अ.श.ट्रा.	राजुला				निचार, तीसा,	
		खम्भालिया				चौड़ी खास, पीरम्यानु,	
		जगाधरी				झाटिंगरी, काजा,	
		लिम्बड़				उदयपुर, आवा देवी,	
		धांधुका				करसोग, बंजर,	
		धारी				चूनाघाट, नेहरी	
		ऊना				आशापुरी	
		वांतवा					
		उमरांवगांव		जम्मू और कश्मीर	उ.श.ट्रा.	कथुआ	
		मोडासा				श्रीनगर (डीडी 2)	
		ब्रोतड़			अ.श.ट्रा.	पुंछ	
		व्यारा धरमपुर				रजौरी	
		लुनावाडा				ऊधमपुर	
		राधनपुर			अ.अ.श.ट्रा.	डरहाल	
		महेन्द्रगढ़				बफलियाज	
		जामजोधपुर				रिंगडोम गोंपा	
		राजपिला				मुलबेख/शरगोल	
हरियाणा	अ.श.ट्रा.	चरखी दादरी				खलसी	
		करवाल				तंगत्सी	
		महेन्द्रगढ़				चुशूल	

1		2		1		2	
		तुरतोक				उमरेखेड	
		बतालिक				माहन्ड	
		सियाचिन (आधार कैप)				सतना	
	ट्रांसपोजर	नगरोटा				तुमसार	
कर्नाटक	उ.श.ट्रा.	गुलबर्गा				अम्बेर	
		हासन				रावेर	
		मंगलौर				पंधारकावडा	
		मैसूर				खानापुर	
		रायचूर				दरियापुर	
	अ.श.ट्रा.	जामखण्डी				कलतान	
		हट्टीहाल				धादगांव	
		डंडेली				भंडारा	
		नुमकुर				पाटन	
		मुधोल				सतारा	
		तालिकोटा		अ.अ.श.ट्रा.		धरनडाड भामरागढ़	
		इन्दी				मालवान करंजा (वर्धा)	
		हुविन हिप्पर्ग				चिमूर	
	अ.अ.श.ट्रा.	सारनगढ़				साकोलट	
		मोडकंयाल				अरजनि	
		पाथलगांव				कुडरवंडा	
		चाणरपुर				सिन्द्रवाही	
महाराष्ट्र	उ.श.ट्रा.	जलगांव				पूलगांव	
		रतनागिरि				तिवस्या	
	उ.श.ट्रा.	मानगांव				पिम्पल्मसाकर	
		खोपाली				आस्ति	
		नागपुर					

1		2		1		2	
मणिपुर	उ.श.ट्रा. अ.अ.श.ट्रा.	चूराचांदपुर जिरिबाम कांगपोकपी				चित्रकाडा कावपीपुर जयापटना	
मेघालय	उ.श.ट्रा.	तुरा (डी.डी. 2)				सिमलीपालगढ़ उदयगिरी	
मिज़ोरम	उ.श.ट्रा.	लांगतलर्द लुंगलेई (डी.डी. 2)				सुकिण्डा कोकसारा	
नागालैण्ड	अ.श.ट्रा. अ.अ.श.ट्रा.	मोकाकचुंग (डी.डी. 2) सातरवा शामतौरा				कलमपुर पाइकमल पाइकमल	
उत्तराखण्ड	उ.श.ट्रा.	वालेश्वर संबलपुर		ट्रांसपोजर		धेन रुनाल चारीपारा	
	अ.श.ट्रा.	नयागढ़ बेरहामपुर मोहना तशारा/सैंताल पडुआ करांजिमा राजगपुर बीरामिलपुर जालपाड़ा गोदियां (कपिनोम) पटनागढ़ चिकिती कुलाद औल मुखकुण्ड	पंजाब राजस्थान	अ.श.ट्रा. उ.श.ट्रा. उ.श.ट्रा.		फाजिल्का (स्थायी) पटियाला अजमेर बाड़मेर (स्थायी) जोधपुर जयपुर जोधपुर (डी.डी. 2) हिंडोन मकराना तिरी नजरगढ़ सगवांडा कुंभलगढ़ पिराबा नागर	

1		2		1		2
		किशनगढ़ वास				कल्लाकुरुचि
		नसीराबाद				पेरानमपेट
		भिनमाल				अंबुर
		संचोर				पोल्लाची
		सोजत			अ.अ.श.ट्रा.	गिंगी
		बाली				मेट्टुपलयम
		भरतपुर	त्रिपुरा		उ.श.ट्रा.	अगरतला (डीडी 2)
		किशनगढ़ (अजमेर)			अ.श.ट्रा.	तेलीमुरा
		तारानगर				जोदाईबारी
		विजयनगर				अमरपुर
	अ.अ.श.ट्रा.	लक्ष्मणगढ़				अंबस्सों
		आंधी				कैलासहर (डीडी 2)
		विराटनगर	उत्तर प्रदेश		उ.श.ट्रा.	बांदा
		सिकराई				लखीमपुर
		कोटरा				लखनऊ (डीडी 2)
मिक्किम	अ.अ.श.ट्रा.	सिंगतम				ममूरी (डीडी 2)
		जोरेथंग				आगरा (डीडी 2)
तमिलनाडु	उ.श.ट्रा.	कुंबाकोणम				इलाहाबाद (डीडी 2)
		इरोड				वाराणसी (डीडी 2)
		चिदंबरम			अ.श.ट्रा.	अल्मोड़ा
		उदुमलपेट				हल्द्वानी, रुदौली,
		चेय्यार				बाराकोट, घुनाघाट,
		नट्टम				नरोरा, रुधौली,
		पलानी				राठ, तालबेहट,
		अंबसमुद्रम				महरोनी, छिबरामऊ,
		देनकनिकोट्टा				अमरोहा, करवी,
		वंदावसी				दुधीनगर, कोसी,

1

2

[हिन्दी]

आईटीआई कम्पनियों से उपस्करों की आपूर्ति

1727. श्री मोहन सिंह: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दूरसंचार विभाग अपने विभागों को उपस्करों इत्यादि की आपूर्ति आईटीआई कम्पनियों में करता है;

(ख) वर्ष 1997-98 के दौरान विभाग द्वारा स्वदेशी टेलीफोन उद्योगों को दिए गए आपूर्ति क्रयादेशों की धनराशि कितनी थी;

(ग) क्या विभाग ने अपनी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उपस्करों की आपूर्ति का क्रयादेश कुछ विदेशी कम्पनियों को दिया है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और दिए गए क्रयादेशों की धनराशि कितनी है;

(घ) क्या दूरसंचार विभाग ने स्वदेशी टेलीफोन उद्योगों में निर्मित किए जा रहे उपस्करों की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए कोई महत्वाकांक्षी योजना तैयार की है; और

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

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्व):

(क) जी हां।

(ख) मै. आई.टी.आई. सहित स्वदेशी टेलीफोन उद्योगों को विभिन्न दूरसंचार उपस्करों की आपूर्ति के लिए दिए गए सप्लाइ आर्डरों की राशि 4978 करोड़ रु. है।

(ग) जी नहीं।

(घ) जी हां।

(ङ) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

दूरसंचार विभाग का एक अलग गुणवत्ता आश्वासन सर्किल है। अलग-अलग कंपनियों द्वारा किए गए गुणवत्ता निरीक्षणों पर निर्भर रहने के बजाय, विभाग का यह स्कन्ध गुणवत्ता आश्वासन कार्यों को स्वतंत्र रूप से निष्पादित करने हेतु सर्वाधिक संगठित ढांचा है जो यह सुनिश्चित करता है कि दूरसंचार द्वारा प्राप्त सभी दूरसंचार नेटवर्क, दूरसंचार विभाग द्वारा निर्धारित विनिर्देशनों तथा गुणवत्ता अपेक्षाओं के अनुरूप हैं। प्राप्त किये जाने वाले सभी

खेतीखान, गोपेश्वर,

कालागढ़, बिधुना,

डाकपत्थर

अ.अ.श.ट्रा.

चमौली, बिन्सर,

फतेह पर्वत, खेत

पर्वत,

राजगढ़ी,

सिराकोटा/बैकुण्ठदाम

मानेश्वर

धौसी, मनीला,

थराली, रुद्रप्रयाग,

मानिकपुर, नागांवखाल,

केदारनाथ, बद्रिनाथ,

गौरीकुण्ड, दुगड़डा,

नंदप्रयाग, पोखरी

पश्चिम बंगाल

उ.श.ट्रा.

बलूरघाट

कृष्णानगर

खड़गपुर

शांतिनिकेतन

आसनसोल

(डोडी 2)

मुर्शिदाबाद (डोडी 2)

अ.श.ट्रा.

बलरामपुर

कुच बिहार

गरहबेटा

अ.अ.श.ट्रा.

बाघमण्डी

पांडिचेरी

उ.श.ट्रा.

पांडिचेरी

संकेत चिह्न:

उ.श.ट्रा.-उच्च शक्ति ट्रांसमीटर

अ.श.ट्रा.-अल्प शक्ति ट्रांसमीटर

अ.अ.श.ट्रा.-अति अल्प शक्ति ट्रांसमीटर

उत्पादों के लिए टो इंडीमी नई दिल्ली का टाइप अनुमोदन प्राप्त करना होता है जिसका यही अभिप्राय है कि वह उत्पाद, दूरसंचार विभाग द्वारा निर्धारित व्यापक अपेक्षाओं के अनुरूप है। उत्पादन यूनिटों, जो इनका उत्पादन करती हैं, का अवसंरचनागत मूल्यांकन भी उक्त टाइप अनुमोदन की प्रक्रिया का हिस्सा है। आपूर्तिकर्ताओं को, उनके उत्पाद के विनिर्माण की अनुमति अर्हता परीक्षण में सफल होने के बाद ही, दी जाती है। दूरसंचार विभाग के खरीद आदेशों (पी ओ) की आपूर्ति विभिन्न परीक्षणों जैसे 100 प्रतिशत गुणवत्ता स्वीकृति एवं परीक्षण के बाद प्राप्त की जाती है। विभाग ने विक्रेता आकलन प्रणाली में गुणवत्ता मानदण्डों को समुचित महत्व (वेटेज) देकर गुणवत्ता का ध्यान रखा है।

[अनुवाद]

भारतीय खिलाड़ियों का प्रदर्शन

1728. श्रीमती गीता मुखर्जी: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिताओं में भाग लेने वाले भारतीय खिलाड़ियों और धावकों का प्रदर्शन संतोषजनक नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी उमा भारती): (क) जी, हां। यह सच है कि अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिताओं में, कुछ खेल विधाओं में, भारतीय खिलाड़ियों का प्रदर्शन पूरी तरह से संतोषजनक नहीं पाया गया है। हालांकि कुछ अन्य खेल विधाओं में हमारे खिलाड़ियों और एथलीटों ने अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिताओं में अच्छा प्रदर्शन किया है।

(ख) खिलाड़ियों के स्तर में सुधार लाने की प्रक्रिया एक सतत प्रक्रिया है तथा यह दीर्घावधिक विकास योजनाओं (एल.टी.डी.पी.) के एक हिस्से के रूप में भारतीय खेल प्राधिकरण (एस.ए.आई.) और संबंधित भारतीय खेल परिसंघों (एन.एस.एफ.) से परामर्श लेते हुए प्रारंभ की जाती है।

यह विभाग भारतीय टीमों और खिलाड़ियों को तैयार करने के संबंध में राष्ट्रीय खेल परिसंघों द्वारा किए जाने वाले प्रयासों के लिए विदेशों में प्रदर्शन; विदेशी प्रशिक्षकों, आधुनिक तथा वैज्ञानिक खेल उपकरणों के लिए वित्तीय, तकनीकी तथा अवस्थापना संबंधी सहायता के रूप में अपेक्षित सहायता प्रदान कर रहा है।

विशेष रूप से, अंतर्राष्ट्रीय खेल प्रतियोगिताओं में हमारे खिलाड़ियों तथा एथलीटों के स्टैण्डर्ड में सुधार लाने की दृष्टि से, निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:-

- (1) प्रशिक्षण शिविर: भारतीय खेल प्राधिकरण के विभिन्न प्रशिक्षण केन्द्रों में अनेक खेल विधाओं में प्रशिक्षण शिविर चल रहे हैं।
- (2) अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिताएं: मार्गनिर्देशों के अंतर्गत अनुमोदित कार्यक्रमों के अनुसार, अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिताओं में भाग लेने के लिए अनेक टीमों को भेजा जा रहा है जैसे कि विश्व कप, एशियाई चैंपियनशिप और अन्य अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिताएं।
- (3) विदेशी प्रशिक्षक: राष्ट्रीय टीमों को प्रशिक्षण देने के लिए एथलेटिक्स, जूडो, कायकिंग, तीरंदाजी, भारोत्तोलन, मुक्केबाजी, निशानेबाजी और कुश्ती जैसी खेल विधाओं में रूस, यूक्रेन, उजबेकिस्तान, कजाकिस्तान, इजरायल, बुल्गारिया, क्यूबा, आस्ट्रेलिया तथा मंगोलिया से आए विदेशी प्रशिक्षकों को नियुक्त किया गया है।

[हिन्दी]

बखरी बाजार, बिहार में दूरदर्शन प्रसारण केन्द्र की स्थापना

1729. श्री हीरालाल राय: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार राज्य के बेगूसराय जिले के बखरी उप-मंडल के बखरी बाजार में दूरदर्शन प्रसारण केन्द्र स्थापित करने के बारे में सर्वेक्षण कार्य पूरा किया जा चुका है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार चालू वित्त वर्ष के दौरान उक्त कार्य को पूरा करने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) बखरी बाजार में टी.वी. रिले केन्द्र स्थापित करने के लिए फिलहाल कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

मध्य प्रदेश में सतपुड़ा ताप विद्युत स्टेशन सं. 1

[अनुवाद]

1730. श्री विजय कुमार खण्डेलवाल: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान विद्युत परिषद द्वारा मध्य प्रदेश स्थित ताप विद्युत स्टेशन सं. 1 के रख-रखाव शुल्क का भुगतान नियमित रूप से नहीं किया जा रहा है; और.

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

विद्युत मंत्री (श्री पी. आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) मध्य प्रदेश में सतपुड़ा विद्युत स्टेशन सं. 1 मध्य प्रदेश विजली बोर्ड (एमपीईबी) और राजस्थान राज्य बिजली बोर्ड (आरएसईबी) का एक संयुक्त उद्यम है जिसमें दोनों बोर्डों की और 40% अनुपात में लाभ/लागत की हिस्सेदारी है।

अनुसार सतपुड़ा विद्युत स्टेशन सं. 1 के अनुरक्षण प्रभाग (ओ एंड एम व्यय) के मासिक बिल आरएसईबी को भेजे जा रहे हैं न कि राजस्थान विद्युत परिषद को। आरएसईबी से ओ एंड एम प्रभागों के प्राप्त न होने के कारण एमपीईबी, आरएसईबी के हिस्से से अतिरिक्त विद्युत को निकासी कर रहा है और एमपीईबी द्वारा आरएसईबी की हिस्सेदारी के धारण संबंधी ऊर्जा प्रभागों का समायोजन इस स्टेशन के ओ एंड एम व्यय संबंधी उनके प्रायों से किया जा रहा है।

राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों का विकास

1731. श्री डी.एस. अहिरे:

श्री माणिकराव होडल्या गावीत:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का देश में कुछ राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों का विकास करने का विचार है;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक राज्य और संघ राज्य क्षेत्र को राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्रवार विभिन्न केन्द्र प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों के विकास हेतु कितनी-कितनी वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई गई है; और

(घ) उक्त अवधि के दौरान प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र ने कितनी-कितनी राशि का उपयोग किया है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) और (ख) देश में वर्तमान में, संबंधित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों द्वारा स्थापित किए गए 84 राष्ट्रीय पार्क तथा 447 अभयारण्य हैं।

(ग) और (घ) पिछले तीन सालों के दौरान प्रत्येक राज्य और संघ राज्य क्षेत्र को राष्ट्रीय पार्कों तथा अभयारण्यों के विकास के लिए प्रदान की गई वित्तीय सहायता तथा उनके द्वारा खर्च की गई राशि का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

“राष्ट्रीय पार्कों तथा अभयारण्यों का विकास” नामक केन्द्रीय स्कीम के तहत जारी की गई धनराशियां

(लाख रु. में)

राज्य	1995-96		1996-97		1997-98	
	एस	यू	एस	यू	एस	यू
1	2	3	4	5	6	7
आंध्र प्रदेश	59.033	उपलब्ध नहीं	52.062	48	43.39	40.82
अरुणाचल प्रदेश	7.305	5.48	36.458	17.45	27.953	3.653
असम	शून्य	4.57	शून्य	शून्य	54.62	शून्य
बिहार	2.26	शून्य	6	उपलब्ध नहीं	शून्य	शून्य

1	2	3	4	5	6	7
गोवा	5.478	0.11	10.143	4.143	शून्य	शून्य
गुजरात	27.59	उपलब्ध नहीं	52.728	44.44	17.005	उपलब्ध नहीं
हरियाणा	13.13	9.49	11.04	7.64	14.57	उपलब्ध नहीं
हिमाचल प्रदेश	61.23	32.66	12.1	12.1	61.5	55.78
जम्मू व कश्मीर	27.31	24.58	13.94	13.94	124.7	उपलब्ध नहीं
कर्नाटक	108.32	88.53	225.845	225.845	78.17	उपलब्ध नहीं
केरल	64.8	54.8	34.962	21.79	49.29	38.65
मध्य प्रदेश	186.2	185.25	41.873	उपलब्ध नहीं	195.665	172.175
महाराष्ट्र	35.43	17.71	13.81	13.81	48.845	उपलब्ध नहीं
मणिपुर	25.29	25.29	23.01	23.01	13.5	उपलब्ध नहीं
मेघालय	26.25	0.55	2.57	शून्य	शून्य	शून्य
मिज़ोरम	7.46	7.06	4.6	4.6	13.48	उपलब्ध नहीं
नागालैण्ड	5.015	उपलब्ध नहीं	4.31	4.31	15.29	उपलब्ध नहीं
उड़ीसा	50.61	16.93	8.38	5	34.22	उपलब्ध नहीं
पंजाब	4.975	1.77	शून्य	शून्य	14.03	9.16
राजस्थान	85.555	74.905	32.027	35.17	82.34	53.09
सिक्किम	23.926	18.367	15.29	2.17	12.51	उपलब्ध नहीं
तमिलनाडु	20.83	उपलब्ध नहीं	20.25	6.28	61.284	4.434
त्रिपुरा	24.72	उपलब्ध नहीं	2.29	शून्य	29.81	उपलब्ध नहीं

1	2	3	4	5	6	7
उत्तर प्रदेश	68.34	39.19	55.995	55.995	112.11	80.55
पश्चिम बंगाल	70.529	70.529	39.31	38.81	69.69	64.69
अंडमान निकोबार द्वीपसमूह	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	20.56	शून्य
चण्डीगढ़	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	12	शून्य
दादर नगर हवेली	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
दमन दीगु	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
लक्षद्वीप	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
पाण्डिचेरी	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
कुल	1011.586	667.721	723.993	584.503	1206.532	523.002

एस : स्वीकृत, यू : उपयोग में लाई गई

संरक्षित क्षेत्रों के गिर्द पारिस्थिकी स्कीम के तहत जारी की गई तथा उपयोग में लाई गई धनराशियां

(लाख रुपयों में)

राज्य	1995-96		1996-97		1997-98	
	एस	यू	एस	यू	एस	यू
1	2	3	4	5	6	7
आंध्र प्रदेश	50.71	19.31	7.025	7.025	17.307	उपलब्ध नहीं
अरुणाचल प्रदेश	10.88	3.47	10.30	10.30	-	-
असम	-	-	23.20	शून्य	-	-
बिहार	-	-	19.84	19.84	-	-

1	2	3	4	5	6	7
गुजरात	11.84	-	11.05	11.05	-	-
हरियाणा	-	-	5.00	5.00	-	-
हिमाचल प्रदेश	15.75	-	7.95	7.95	58.40	-
जम्मू व कश्मीर	-	-	5.00	5.00	22.49	-
कर्नाटक	75.15	21.73	-	-	10.46	-
केरल	53.04	45.48	14.32	14.32	-	-
मध्य प्रदेश	77.45	8.05	9.20	9.20	43.33	-
मणिपुर	4.45	4.45	5.00	5.00	4.75	-
मेघालय	3.785	-	-	-	-	-
मिजोरम	9.32	-	3.15	3.15	-	-
नागालैंड	-	-	10.00	शून्य	शून्य	-
उड़ीसा	14.85	-	21.95	शून्य	20.15	-
पंजाब	4.45	-	-	-	9.14	-
राजस्थान	34.875	7.65	-	-	11.98	-
सिक्किम	4.35	-	23.62	23.62	-	-
तमिलनाडु	-	-	3.40	3.40	4.12	-
उत्तर प्रदेश	24.01	23.21	9.07	9.07	14.19	-
पश्चिम बंगाल	51.02	44.47	19.825	19.825	19.125	-
कुल	346.15	195.84				

एस : स्वीकृत. यू : उपयोग में लाई गई।

हाथी परियोजना स्कीम के तहत जारी की गई तथा उपयोग में लाई गई धनराशियां

(लाख रुपये में)

राज्य	1995-96		1996-97	1997-98
	एस	यू	यू	यू
आन्ध्र प्रदेश	15.21	15.21	11.20	18.90
अरुणाचल प्रदेश	7.52	7.52	36.50	-
असम	-	-	-	-
	38.00	शून्य	-	-
कर्नाटक	68.09	68.09	119.82	51.79
केरल	42.75	42.25	71.96	76.87
मेघालय	20.95	20.95	2.39	12.31
नागालैंड	-	-	6.08	-
उड़ीसा	-	-	-	48.40
तमिलनाडु	-	-	15.00	30.60
उत्तर प्रदेश	47.76	47.76	84.30	101.41
पश्चिम बंगाल	62.06	62.06	62.76	84.72
कुल	301.84	263.84	410.00	425.00

एस - स्वीकृत

यू : उपयोग में लाई गई

छोटे लुप्तप्रायः पशु

1732. डा. विजय सोनकर शास्त्री: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान छोटे लुप्तप्रायः पशुओं जैसेकि म्याहगोस, गुड़ाल, हिमपिड हैबज, उड़न-गिलहरी आदि को संरक्षित करने की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) और (ख) जी, हां। सभी छोटे संकटापन्न पशुओं को वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 के उपबंधों के अंतर्गत पूरी सुरक्षा दी जाती है। म्याहगोस और हिमपिड हिरण को अनुसूची 1, गुड़ल को अनुसूची-3 और उड़न गिलहरी को उक्त अधिनियम की अनुसूची-2 में शामिल किया गया है। इन सभी का तथा अन्य वन्यजीवों का शिकार और वाणिज्यिक दोहन पूर्णतया प्रतिबंधित है। इसके अलावा, इन संकटापन्न पशुओं के वासस्थलों को विभिन्न राज्यों तथा संघ राज्य प्रदेशों के राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों के एक नेटवर्क के माध्यम से पूर्ण सुरक्षा प्रदान की जाती है।

विश्वविद्यालयों द्वारा अनुदान राशि का उपयोग

1733. श्री संदीपान थोरात: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1997-98 के दौरान विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत केन्द्र से राज्य-वार और विश्वविद्यालय-वार कितनी वित्तीय अनुदान राशि/सहायता की मांग की गई और कितनी अनुदान राशि स्वीकृत की गई;

(ख) राज्य-वार और विश्वविद्यालय-वार वास्तविक रूप से कितनी धनराशि रिलीज की गई और उपयोग में लाई गई;

(ग) क्या वर्ष 1997-98 के दौरान कई विश्वविद्यालय स्वीकृत और रिलीज की गई राशि का उपयोग नहीं कर सके; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

मौसम की साप्ताहिक पूर्वानुमान रिपोर्टें

1734. श्री मुकुल वासनिक: क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास किसानों को उनके कृषि कार्यों को सुनियोजित ढंग से निपटाने की सुविधा उपलब्ध कराने हेतु ब्लाक स्तर पर मौसम की साप्ताहिक पूर्वानुमान रिपोर्टों की सूचना सम्प्रेषित करने की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो इस सूचना के कब तक उपलब्ध करा दिए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) सरकार की किसानों को उनके कृषि कार्यों की योजना बनाने में सुविधा प्रदान करने के लिए कृषि-जलवायु जोन स्तर पर साप्ताहिक मौसम पूर्वानुमान रिपोर्टें सम्प्रेषित करने की योजनाएं हैं।

राष्ट्रीय मध्यम क्षेत्र मौसम पूर्वानुमान केन्द्र (एन सी एम आर डब्ल्यू एफ) आजकल 80 कृषि-मौसम विज्ञान की फील्ड यूनिटों को 3 दिवसीय कृषि मौसम विज्ञान जलवायु पूर्वानुमान सम्प्रेषित कर रहा है। 2000 ई. तक सारे देश में फैले हुए 127 कृषि मौसम विज्ञान की फील्ड यूनिटों को 5 दिवसीय पूर्वानुमान सम्प्रेषित होने की संभावना है।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र में भंडारा और अर्जुनी मोरगांव में दूरदर्शन केन्द्र

1735. श्री जोगेन्द्र कवाडे: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का महाराष्ट्र के भंडारा और अर्जुनी मोरगांव जिलों में एक-एक दूरदर्शन केन्द्र स्थापित करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय लिये जाने की संभावना है;

(ग) दूरदर्शन द्वारा महाराष्ट्र के चन्द्रपुर और ब्रह्मपुरी जिलों में, जहां शाम का प्रसारण 4.00 बजे से शुरू होकर रात 10.00 बजे तक चलता है, प्रसारित किये जाने वाले अस्पष्ट प्रसारण के संबंध में सरकार का कौन-कौन से कदम उठाने का विचार है;

(घ) क्या प्रसारण समय बढ़ाया जायेगा; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) महाराष्ट्र के भंडारा जिले अथवा इसी जिले में स्थित अर्जुनी मोरगांव में दूरदर्शन केन्द्र स्थापित करने हेतु इस समय कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ड) चन्द्रपुर तथा ब्रह्मपुरी स्थित अल्प शक्ति ट्रांसमीटर सामान्य रूप से काम कर रहे हैं। तथापि, ब्रह्मपुरी अल्प शक्ति ट्रांसमीटर अंशकालिक प्रसारण कर रहा है। स्टाफ की स्वीकृति एवं तैनाती जो कि एक सतत् प्रक्रिया है, के बाद नियमित प्रसारण आरंभ हो जाएगा।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना

1736. प्रो. सैफुद्दीन सोज: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो योजना के लिए कुल कितना परिव्यय निर्धारित किया गया है;

(ग) परियोजना में किन झीलों को शामिल किया गया है;

(घ) क्या डल झील के संरक्षण की कार्य प्रगति काफी धीमी थी; और

(ड) यदि हां, तो तत्संबंधी कारण क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) से (ग) जी, हां। नीचे दी गई दस प्रदूषित शहरी झीलों को शामिल करके 637 करोड़ रुपये के अनुमानित परिव्यय पर राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना तैयार की गई है। योजना को अभी तक सरकार द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है। यद्यपि कश्मीर में डल झील के संरक्षण कार्य शुरू करने के लिए 'सिद्धान्त रूप से' अनुमोदन प्रदान किया गया है।

(1) डल झील (जम्मू-कश्मीर)

(2) रवीन्द्र सरोवर (पश्चिम बंगाल)

(3) सुखना (चण्डीगढ़)

(4) सागर (मध्य प्रदेश)

(5) नैनीताल (उत्तर प्रदेश)

(6) कोडयकनाल (तमिलनाडु)

(7) ऊटी (तमिलनाडु)

(8) उदयपुर (राजस्थान)

(9) पवाई (महाराष्ट्र)

(10) हुसैन सागर (आंध्र प्रदेश)

(घ) और (ड) सरकार ने योजना के शीघ्र कार्यान्वयन के लिए अग्रिम कार्रवाई के रूप में अत्यंत आवश्यक मानकर भूमि अधिग्रहण उपाय के रूप में जम्मू एवं कश्मीर सरकार को 20 करोड़ रुपये की राशि जारी करने का अनुमोदन किया है। यह राशि जारी की जा चुकी है। राज्य सरकार ने सूचित किया है कि राशि खर्च की जा चुकी है।

स्वायत्त विद्युत परियोजनाएं

1737. श्री कमलनाथ: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कुल कितनी स्वायत्त विद्युत परियोजनाएं राज्यवार मंजूर की गई हैं;

(ख) कितनी परियोजनाओं के लिए तकनीकी आर्थिक मंजूरी दे दी गई है तथा समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए जा चुके हैं;

(ग) इनका निर्माण करने एवं इनमें उत्पादन शुरू करने के संबंध में प्रगति न होने के क्या कारण हैं; और

(घ) सरकार द्वारा इस कार्य में तेजी लाने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) भारत सरकार निजी क्षेत्र में विद्युत परियोजनाओं की स्थापना करने के लिए 126 प्रस्तावों की मानीटरिंग कर रही है। इनमें 100 करोड़ से अधिक लागत के समझौता ज्ञापन (एमओयू)/आशय-पत्रों (एलओआई) के माध्यम वाले 95 प्रस्ताव तथा 1000 करोड़ से अधिक लागत के प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया माध्यम वाले 31 प्रस्ताव शामिल हैं। 30 अप्रैल, 1990 की स्थितिनुसार केन्द्रीय

विद्युत प्राधिकरण (के.वि.प्रा.) ने 41 परियोजनाओं की तकनीकी आर्थिक स्वीकृति प्रदान की है जिनके लिए पूर्ण विस्तृत परियोजना रिपोर्टें (डीपीआर) प्राप्त कर ली गई हैं। के.वि.प्रा. द्वारा 10 और परियोजनाओं के संबंध में प्राण डीपीआर पर तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु कार्रवाई परियोजना प्रवर्तकों से अपेक्षित स्पष्टीकरण प्राप्त हो जाने के पश्चात् आरम्भ की जाएगी।

(ग) और (घ) विनीय समापन प्राप्त करने और विभिन्न निवेश/लिंकेज सुनिश्चित करने में निजी प्रवर्तकों के असफल रह जाने के कारण कई स्वीकृत परियोजनाएं प्रगति हासिल करने में असफल रही हैं, सरकार समय-समय पर इन परियोजनाओं की प्रगति की मानीटरिंग करती रही है और आवश्यक निवेश/स्वीकृतियां प्राप्त करने में उन्हें सहायता प्रदान करती रही है।

गुजराती भाषा में फिल्मों और दूसरे कार्यक्रमों का प्रसारण

1738. श्री हरिन पाठक: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दूरदर्शन के राष्ट्रीय और क्षेत्रीय चैनलों पर गुजराती भाषा में प्रसारित की जा रही फिल्मों और दूसरे कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है;

(ख) किन दूरदर्शन केन्द्रों से गुजराती भाषा में कार्यक्रमों को प्रसारित किया जा रहा है;

(ग) क्या सरकार गुजराती भाषा के कार्यक्रमों के प्रसारण समय को बढ़ाने के बारे में विचार कर रही है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) दूरदर्शन केन्द्र, अहमदाबाद अपने मुख्य चैनल तथा क्षेत्रीय भाषा उपग्रह सेवा के प्रति सप्ताह 60 घंटे गुजराती कार्यक्रम (शैक्षिक, मनोरंजक समाचार आधारित कार्यक्रमों सहित) प्रसारित करता है। गुजराती फीचर फिल्में प्रत्येक पहले, दूसरे तथा चौथे रविवार को दिखाई जाती हैं। मुख्य चैनल पर सप्ताह में एक बार 30 मिनट का फिल्म आधारित कार्यक्रम "चित्रगीत" प्रसारित किया जाता है। 25 जनवरी, 1998 से पहले राष्ट्रीय नेटवर्क पर क्षेत्रीय फिल्में भी प्रसारित की जाती थी। वर्ष 1994, 1995, 1996 तथा 1997 के दौरान प्रसारित गुजराती फिल्मों की संख्या क्रमशः 4, 5, 5 और 2 थी। अहमदाबाद के अलावा दूरदर्शन केन्द्र, राजकोट और दूरदर्शन केन्द्र, मुम्बई से भी गुजराती कार्यक्रम प्रसारित किये जाते हैं।

(ग) और (घ) जी, हां। दूरदर्शन केन्द्र, अहमदाबाद की अपना प्रसारण समय 2 घंटे और बढ़ाने की योजना है। प्रस्तावित बढोत्तरी में स्व-निर्मित कार्यक्रम, दैनिक धारावाहिक और अन्य प्रायोजित धारावाहिक शामिल हैं। तथापि, यह प्रस्ताव काफी प्रारंभिक अवस्था में है।

औषधीय पौधों का संरक्षण

1739. श्री जगतबीर सिंह द्रोण: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि पर्यावरण प्रदूषण के कारण इस शताब्दी के अंत तक पृथ्वी से औषधीय पौधों की 200 से अधिक प्रजातियां समाप्त हो जाएंगी जिसके कारण करोड़ों रुपयों का नुकसान होगा; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा भारत में इन औषधीय पौधों को संरक्षण प्रदान करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) और (ख) सरकार को इस बात की जानकारी है कि अधिक उपयोग की वजह से जंगलों में औषधीय पौधे घट रहे हैं। संकटापन्न प्रजातियों के संग्रहण, प्रयोग तथा व्यापार को नीचे दिए गये उपायों द्वारा नियमित करके सरकार पहले ही उनके संरक्षण संबंधी कदम उठा चुकी है।

(1) वन्य जीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972 की सूची 6 में शामिल की गई वन्य पौध प्रजातियों के किसी वन भूमि अथवा विनिर्दिष्ट क्षेत्रों से संग्रहण पर कानूनी रोक लगा दी गई है।

(2) "आई टी सी (एच एस) निर्यात एवं आयात की जाने वाली वस्तुओं का वर्गीकरण" शीर्षक वाली पुस्तक की सूची-2 परिशिष्ट-2 में शामिल जंगली वनस्पति के 29 पौधों या पौधों के और उनसे प्राप्त उत्पादों के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगा दिया है। हालांकि, इन 29 पौधों/पौधों के भागों की जोती हुई किस्मों के निर्यात की छूट इस शर्त के साथ दी जा सकती है कि, जहां कहीं भी लागू हो, जुताई संबंधी प्रमाण पत्र और साइट्स (सी.आई.टी.ई.एस.) अनुमति पत्र प्रस्तुत किया जाए। सरकार द्वारा किए गए अन्य उपायों में भारी मांग वाली या संकटापन्न प्रजातियों की कमी तथा उपज को बढ़ावा देने, इस तरह की प्रजातियों की वैज्ञानिक तौर पर खेती को बढ़ावा देने के लिए कृषि प्रौद्योगिकियों का विकास, तथा सरकारी और गैर-सरकारी संगठनों के माध्यम से औषधीय पौधों का स्वस्थाने संरक्षण शामिल हैं। इससे आगे, ऊपर उल्लिखित 29 पौधों के अलावा अन्य पौधों के निर्यात के लिए

क्षेत्रीय उप-निदेशक, वन्य जीव परिरक्षण, पर्यावरण एवं वन मंत्रालय, अथवा मुख्य वन संरक्षक अथवा जिस राज्य से ये पौधे प्राप्त किये गये हैं उस राज्य के उप वन संरक्षक से कानूनी क्रय प्रमाणपत्र प्राप्त करना होता है। इन पौधों और पौधों के भागों का निर्यात केवल सात मुख्य पत्तनों, बम्बई, कलकत्ता, कोचीन, दिल्ली, ट्रिंकोरीन, मद्रास तथा अमृतसर के माध्यम से ही किये जाने की अनुमति है।

दुबरी, असम में टी.बी. केन्द्र

1740. श्री अब्दुल हमीद: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार बंगलादेश टी.वी. के प्रसारण को अवरुद्ध करने के लिए असम में एक नये टी.वी. केन्द्र का निर्माण करने का है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) धुबरी में नए टी.वी. केन्द्र के निर्माण के लिए फिलहाल कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

तलवार समिति की सिफारिशें

1741. श्री एन. डेनिस:

श्री जंग बहादुर सिंह पटेल:

प्रो. पी.जे. कुरियन:

श्री रामेश्वर पाटीदार:

श्री आरिफ मोहम्मद खान:

क्या संचार मंत्री अतारांकित प्रश्न संख्या 777 के दिनांक 24 नवम्बर, 1997 को दिए गए उत्तर के संदर्भ में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने ई.डी. कर्मचारियों/एजेंटों की सेवा शर्तों, परिस्थितियों और उन्हें उपलब्ध सुविधाओं के संबंध में न्यायमूर्ति तलवार समिति की कुछ सिफारिशों को लागू किया है;

(ख) यदि हां, तो अभी तक लागू की गयी सिफारिशों का व्यौरा क्या है;

(ग) उन सिफारिशों का व्यौरा क्या है जिन्हें अब तक लागू नहीं किया गया है और उन्हें लागू करने में विलम्ब के कारण क्या हैं; और

(घ) शेष सिफारिशें कब तक लागू किये जाने की संभावना है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ): (क) जी हां।

(ख) (1) ड्यूटी के बाद रोकने के लिए 3 रुपये प्रति घंटे की दर से प्रतिपूर्ति का निम्नानुसार भुगतान:

(i)	30 मिनट तक	शून्य
(ii)	31 मिनट से 90 मिनट तक	1 घंटा
(iii)	91 मिनट और अधिक	2 घंटे

(2) दिनांक 1.4.96 से मूल भत्ते की 10 प्रतिशत प्रतिमाह की दर से अंतरिम राहत की तीसरी किस्त जिसकी न्यूनतम राशि 50 रु. होगी।

(ग) और (घ) जो सिफारिशें अभी तक लागू नहीं हुई हैं उनका उल्लेख संलग्न विवरण में किया गया है और इन सिफारिशों की जांच की जा रही है।

विवरण

अतिरिक्त विभागीय डाक प्रणाली के बारे में न्यायमूर्ति तलवार समिति की सिफारिशें, जिन्हें अभी तक लागू नहीं किया गया है।

वेतमान :

अतिरिक्त विभागीय शाखा पोस्टमास्टर्स/अतिरिक्त विभागीय उप-पोस्टमास्टर्स के अलावा अतिरिक्त विभागीय एजेंटों की सभी श्रेणियों के लिए न्यूनतम 3 घंटे 45 मिनट से लेकर 7.5 घंटे तक के लिए वेतमानों की सिफारिश की गई है। अतिरिक्त विभागीय शाखा पोस्टमास्टर्स और अतिरिक्त विभागीय उप-पोस्टमास्टर्स के मामले में निर्धारित किया गया न्यूनतम वेतमान क्रमशः 3 और 5 घंटे के लिए है। आधे घंटे या अधिक के कार्यभार के लिए एकमुश्त वेतन तय किया गया है। एकमुश्त वेतन को सभी प्रयोजनों के लिए "वेतन" माना जाएगा। जिन वेतनमानों की सिफारिश की गई है वे संलग्न अनुबंध में दिए गए हैं। संयुक्त ड्यूटी वेतमान की डाक का वितरण तथा दुलाई कार्य कर रहे शाखा पोस्टमास्टर्स/अतिरिक्त विभागीय उप-पोस्टमास्टर्स और डाक की दुलाई करने वाले अतिरिक्त विभागीय वितरण एजेंटों के लिए भी सिफारिश की गई है।

निश्चित कैरियर प्रगति:

चूंकि, समिति ने यह सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को अतिरिक्त विभागीय प्रणाली के भीतर ही कैरियर को

आगे बढ़ाने की संभावनायें तलाशनी चाहिए, अतः समिति ने अतिरिक्त विभागीय एजेंटों की सभी श्रेणियों के लिए फाइनेन्सियल अपग्रेडेशन की भी सिफारिश की है।

सेवाकाल को महत्व:

समिति ने यह सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को विभिन्न सेवा-अवधियों के लिए प्रस्तावित वेतनमानों में निम्नलिखित वेतनवृद्धियां दी जानी चाहिए:

1 से 5 वर्ष	शून्य
6 से 10 वर्ष	1 वेतनवृद्धि
11 से 15 वर्ष	2 वेतनवृद्धियां
16 से 20 वर्ष	3 वेतनवृद्धियां
21 से 25 वर्ष	4 वेतनवृद्धियां

विखंडित इयूटी:

समिति ने सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों को एक इयूटी से दूसरी इयूटी के बीच का अंतर एक घंटे से अधिक होने की स्थिति में उन्हें 100 रुपये विखंडित इयूटी भत्ता दिया जाए।

अतिरिक्त विभागीय एजेंटों की इयूटी समय के बाद अथवा 5 घंटे से अधिक रोकने की स्थिति में प्रतिपूर्ति।

(i) अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को 5 घंटे से अधिक समय तक रोकने के लिए प्रतिपूर्ति।

समिति ने सिफारिश की है कि यदि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को 5 घंटे से अधिक अवधि तक इयूटी पर लगाया जाता है, तो उसको उन्हें विधिवत रूप से प्रतिपूर्ति की जानी चाहिए और उसका भुगतान किया जाना चाहिए बशर्ते यह 7.5 घंटे से अधिक न हो।

(ii) बाहरी एजेंसियों से डाक के विनिमय हेतु अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को इयूटी के समय के बाद रोकने के लिए प्रतिपूर्ति।

समिति ने सिफारिश की है कि इयूटी समय के बाद उन्हें रोकने पर मिलने वाली प्रतिपूर्ति राशि में वृद्धि की जानी चाहिए।

समिति ने यह भी सिफारिश की है कि पूर्णकालिक कर्मचारियों की भांति अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को जब कभी उनके कार्य के

समय के बाद इयूटी पर लगाया जाए और अवकाश/साप्ताहिक अवकाश वाले दिनों में इयूटी पर बुलाया जाए तो इसके लिए उन्हें उपयुक्त प्रतिपूर्ति की जानी चाहिए।

अन्य भत्ते:

समिति ने सिफारिश की है कि ए, बी-1, बी-2, सी श्रेणी के शहरों में और अवर्गीकृत स्थानों पर कार्यरत अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों को उन्हीं शर्तों पर और उसी भांति मकान किराए भत्ते और नगर प्रतिपूर्ति भत्ते प्रदान किये जाने चाहिए, जो पूर्णकालिक कर्मचारियों पर लागू होती हैं।

प्रतिपूर्ति भत्ते:

समिति ने सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को उन्हीं शर्तों पर विभिन्न प्रकार के प्रतिपूर्ति भत्ते प्रदान किये जाने चाहिए जो पूर्णकालिक कर्मचारियों पर लागू होती हैं।

यात्रा भत्ता/दैनिक भत्ता:

समिति ने सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को यात्रा भत्ते और दैनिक भत्ते का भुगतान उन्हीं सिद्धांतों के आधार पर किया जाना चाहिए जो पूर्णकालिक सरकारी कर्मचारियों पर लागू होते हैं बशर्ते कि यह समूह "घ" कर्मचारी के लिए न्यूनतम स्वीकार्य यात्रा भत्ते/दैनिक भत्ते जितना हो। समिति ने आगे सिफारिश की है कि स्थानांतरण होने पर अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को वे सभी स्थानांतरण लाभ प्रदान किये जाने चाहिए जो नियमित विभागीय कर्मचारियों के लिए निर्धारित किए गए हैं।

चिकित्सा सुविधाएं:

इन्फ्राम्स्ट्रक्चर की सीमाबद्धताओं को मद्देनजर रखते हुए समिति ने सिफारिश की है कि ग्रामीण क्षेत्रों में अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को चिकित्सा भत्ते के बतौर उचित रूप से निर्धारित एकमुश्त रकम प्रतिमाह प्रदान की जानी चाहिए। तथापि, अंतरंग चिकित्सा अर्थात् अस्पताल में भर्ती होकर इलाज करवाने के मामले में अतिरिक्त विभागीय एजेंटों और उनके परिवार के सदस्यों को पूर्ण लाभ प्रदान किये जाएं। शहरी और अर्ध-शहरी क्षेत्रों में कार्यरत अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को वही चिकित्सा सुविधाएं प्रदान की जाएं, जो पूर्णकालिक विभागीय कर्मचारियों को प्रदान की जाती हैं।

बोनस:

समिति ने सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों को पूर्णकालिक विभागीय कर्मचारियों के समान समझा जाना चाहिए और तदनुसार उन्हें बोनस का भुगतान किया जाना चाहिए।

मृतक अतिरिक्त विभागीय एजेंटों के आश्रितों को वित्तीय सहायता:

समिति ने सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों के आश्रितों को वही वित्तीय राहत और सहायता की राशि प्रदान की जानी चाहिए जो पूर्णकालिक विभागीय कर्मचारियों के मामले में स्वीकार्य होती है।

सामाजिक सुरक्षा

समिति ने सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को पेंशन, उपदान तथा सामान्य भविष्य निधि प्रदान की जानी चाहिए। न्यूनतम पेंशन 610 रु. प्रतिमाह निर्धारित की गई है।

पेंशन संबंधी अन्य मामले:

समिति ने पेंशन संबंधी अन्य सभी मामलों में सिफारिशों की

मृतक सेवानिवृत्ति:

(i) पांचवें केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के आधार पर समिति ने अतिरिक्त विभागीय एजेंटों के लिए उसी तरह "गोल्डन हैंडशेक स्कीम" की सिफारिश की है जो कि पूर्णकालिक कर्मचारियों के लिए लागू है।

(ii) समिति ने यह भी सिफारिश की है कि ऐसे अतिरिक्त विभागीय एजेंटों, जिन्होंने 3 वर्ष से कम सेवा की है, की सेवाओं को एक निश्चित एकमुश्त रकम, जो सेवा के प्रति वर्ष के लिए संस्तुत ग्रेडों में 6 माह के वेतन और भत्तों से कम नहीं होनी चाहिए, देकर समाप्त किया जा सकता है।

(iii) यह भी सिफारिश की गई है कि उन सभी अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को, जिनकी आयु 60 वर्ष से अधिक है, इस शर्त के अधीन सेवानिवृत्त कर दिया जाए कि उन्हें इस समिति द्वारा यथासंस्तुत सभी पेंशन लाभों का भुगतान किया जाएगा।

भर्ती की पद्धति और आचरण नियमावली:

शैक्षिक योग्यताएं:

यह सिफारिश की गई है कि अतिरिक्त विभागीय सब पोस्टमास्टर और अतिरिक्त विभागीय शाखा पोस्टमास्टर की न्यूनतम शैक्षिक योग्यताएं 10 + 2 के स्तर तक बढ़ा दी जानी चाहिए। अतिरिक्त विभागीय वितरण एजेंट और ई.डी.एस.वी. की शैक्षिक योग्यताएं मैट्रिक तक बढ़ा दी जाएं। उच्च शैक्षिक योग्यताओं के लिए कोई वरीयता नहीं दी जानी चाहिए।

भर्ती की पद्धति:

यह सिफारिश की गई है कि एक अतिरिक्त विभागीय एजेंट के बतौर भर्ती के मामले में केवल उन्हीं उम्मीदवारों को अवसर नहीं दिया जाना चाहिए जिनके नाम रोजगार कार्यालय द्वारा भेजे जाते हैं बल्कि अन्य माध्यमों से भी यह अवसर उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

सेवानिवृत्ति की आयु:

यह सिफारिश की गई है कि सेवानिवृत्ति की अधिकतम आयु 65 वर्ष से घटाकर 60 वर्ष कर दी जाए।

नियुक्ति के समय आयु:

यह सिफारिश की गई है कि अतिरिक्त विभागीय प्रणाली में भर्ती की अधिकतम आयु 35 वर्ष होनी चाहिए। अनुसूचित जाति अनुसूचित जन जाति, अन्य पिछड़े वर्गों के उम्मीदवारों तथा भूतपूर्व सैनिकों को 5 वर्ष तक की प्रचलित सामान्य छूट दी जाए।

सम्पत्ति के स्वामित्व की शर्त:

यह सिफारिश की गई है कि अचल सम्पत्ति के स्वामित्व की शर्त को हटा देना चाहिए तथा इसके बजाए शाखा पोस्टमास्टर के लिए निष्ठा-बांड की राशि बढ़ाकर 10,000 रु. तथा अतिरिक्त विभागीय एजेंटों की अन्य श्रेणियों के लिए 5,000 रु. कर दी जाए।

डाकघर किराया भत्ता:

समिति ने सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय शाखा पोस्टमास्टर/अतिरिक्त विभागीय सब पोस्टमास्टर के लिए डाकघर हेतु स्थान उपलब्ध कराने की जो अनिवार्यता है, बेहतर होगा कि वह स्थान व्यावसायिक क्षेत्र में हो, वह जारी रहनी चाहिए। यदि उक्त परिसर व्यावसायिक क्षेत्र में न हो, तो यह सुनिश्चित करना चाहिए कि यह स्थल पूर्णतया डाकघर के प्रयोजन के लिए ही नियत हो और वहां जाने के लिए अलग रास्ता हो ताकि लोगों को आवासीय क्वार्टर से होकर न गुजरना पड़े। समिति ने 25 रु. के रख-रखाव भत्ते की बजाए ग्रामीण क्षेत्रों में 100 रु. प्रतिमाह डाकघर किराए भत्ते की सिफारिश की है। तथापि, शहरी क्षेत्रों में यह भत्ता 200 रु. होना चाहिए।

योग्यता के आधार पर चयन:

समिति ने यह सिफारिश की है कि कुछ श्रेणियों के लिए सरकार द्वारा समय-समय पर यथा निर्धारित आरक्षण कोटा के

अध्यधीन, अतिरिक्त विभागीय एजेंटों का चयन पूर्णतः योग्यता के आधार पर होना चाहिए।

भर्ती प्राधिकारी:

समिति ने यह सिफारिश की है कि सभी श्रेणियों के अतिरिक्त विभागीय एजेंटों के भर्ती प्राधिकारी डिवीजनल अधीक्षक होने चाहिए।

छुट्टी:

समिति ने अतिरिक्त विभागीय एजेंटों के लिए निम्नलिखित किस्म की छुट्टियों की सिफारिश की है:

- (1) अर्जित छुट्टी: सेवा के प्रत्येक पूर्ण कैलेण्डर मास के लिए 1 दिन की अर्जित छुट्टी।
- (2) अर्द्ध-वेतन अवकाश: एक वर्ष में 8 दिन का अर्द्ध वेतन अवकाश।
- (3) परिवर्तित अवकाश: चिकित्सा प्रमाण-पत्र के साथ अर्द्ध वेतन अवकाश की आधी राशि देय होगी।
- (4) बिना वेतन छुट्टी: एक बार में 180 दिन की छुट्टी का कम करके एक वर्ष में 60 दिन कर दिया गया है।
- (5) आकास्मिक अवकाश: वर्ष में 5 दिन का आकास्मिक अवकाश।
- (6) प्रसूति अवकाश: यह सिफारिश की गई है कि महिला अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को उतना ही प्रसूति अवकाश स्वीकृत किया जाए जितना कि केन्द्रीय सिविल सेवा (छुट्टी) नियम, 1972 के अनुसार भारत सरकार की पूर्णकालिक महिला कर्मचारियों को दिया जाता है।

छुट्टी के बन्ने नकद भुगतान:

समिति ने यह सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों पर भी वही सिद्धांत लागू किये जाएं जो पूर्णकालिक विभागीय कर्मचारियों पर लागू होते हैं।

पुट-ऑफ इयूरे:

समिति ने सिफारिश की है कि पुट-ऑफ इयूटी भत्ते को 25 प्रतिशत से बढ़ाकर 50 प्रतिशत कर दिया जाए।

समिति ने सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय नियमावली 1964 को सांविधिक बनाना चाहिए।

जनता को प्रदान की जाने वाली सुविधाएं

समिति ने यह सिफारिश की है कि शाखा पोस्टमास्टर की बचत बैंक में से 500 रु. निकालने की सीमा बढ़ाकर 1000 रु. कर दिया जाए। 1000 रु. की इस सीमा को क्षेत्रीय पोस्टमास्टर जनरल/मुख्य पोस्टमास्टर जनरल द्वारा पुनः बढ़ाकर 2000 रु. किया जा सकता है।

पुनर्गठन

समिति ने यह सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों के और पद सृजित नहीं किये जाने चाहिए तथा कम से कम आगामी 10 वर्षों के लिए अतिरिक्त विभागीय श्रेणी के अंतर्गत कोई डाकफर नहीं खोलना चाहिए।

यह सिफारिश की गई कि पदों को भरने का कार्य पूर्णतया बन्द कर देना चाहिए। सभी रिक्त पदों को समाप्त कर देना चाहिए तथा इयूटी को संयोजित करके कार्य को निपटारा जाना चाहिए। प्रचालनात्मक अपेक्षाओं तथा सेवा की अत्यावश्यकता की स्थिति में पद को पुनः तैनाती द्वारा भरा जा सकता है।

यह संभव है कि अतिरिक्त विभागीय प्रणाली का पुनर्गठन करने में अतिरिक्त विभागीय एजेंटों का स्थानांतरण करना पड़े। समिति ने यह सिफारिश की है कि अतिरिक्त विभागीय एजेंटों को लेखा कार्यालय के अधिकार क्षेत्र में अथवा ज्यादा से ज्यादा उप डिवीजन के भीतर स्थानांतरित किया जा सकता है।

अनुबंध

वेतमान

1. अतिरिक्त विभागीय मेल वाहक/अतिरिक्त विभागीय पैकर/अतिरिक्त विभागीय रनर, अतिरिक्त विभागीय संदेशवाहक तथा समूह "घ" के बतौर काम करने वाले अतिरिक्त विभागीय एजेंटों की अन्य सभी श्रेणियों का वेतनमान :

- | | | |
|----------------------|----------------|---------|
| (1) 1220-20-1600 रु. | 3 घंटा 45 मिनट | 19 वर्ष |
| (2) 1545-25-2020 रु. | 4 घंटा 45 मिनट | |
| (3) 1870-30-2440 रु. | 5 घंटा 45 मिनट | |
| (4) 2195-35-2860 रु. | 6 घंटा 45 मिनट | |
| (5) 2440-40-3200 रु. | 7.5 घंटा | |

आधे घंटे या उससे अधिक के अतिरिक्त कार्यभार के लिए 162 रुपयों का एकमुश्त वेतन दिया जाए।

2. ई.डी.डी.ए./ई.डी.एस.बी. का वेतनमान

(1)	1375-25-2125 रु.	3 घंटा 45 मिनट	30 वर्ष
(2)	1740-30-2640 रु.	4 घंटा 45 मिनट	
(3)	2105-35-3155 रु.	5 घंटा 45 मिनट	
(4)	2470-40-3670 रु.	6 घंटा 45 मिनट	
(5)	2750-50-4250 रु.	7.5 घंटा	

आधे घंटे या उससे अधिक के अतिरिक्त कार्यभार के लिए 183 रुपयों का एकमुश्त वेतन दिया जाए।

डी.बी.पी.एम. का वेतनमान

(1)	1280-35-1980 रु.	3 घंटा	20 वर्ष
(2)	1600-40-2400 रु.	3 घंटा 45 मिनट	
(3)	2025-50-3025 रु.	4 घंटा 45 मिनट	
(4)	2450-60-3650 रु.	5 घंटा 45 मिनट	
(5)	2875-70-4275 रु.	6 घंटा 45 मिनट	
(6)	3200-80-4800 रु.	7.5 घंटा	

सभी शाखा पोस्टमास्टर्स के लिए तीन घंटों की उपस्थिति के लिए न्यूनतम वेतनमान है। लेकिन, जिन शाखा पोस्टमास्टर्स का कार्यभार 3 घंटों के अतिरिक्त है, वे लोग 3 घंटे 45 मिनट के उच्चतर वेतनमान को प्राप्त करने के पात्र होंगे। आधे घंटे या उससे अधिक के अतिरिक्त कार्यभार के लिए 212 रुपये का एकमुश्त वेतन दिया जाए। इस एकमुश्त वेतन को तब भी दिया जाए जब कि कार्यभार 3 घंटों से 3.5 घंटों तक बढ़ जाए।

4. अतिरिक्त विभागीय उप पोस्टमास्टर का वेतनमान

(1)	2125-50-3125 रु.	5 घंटा	20 वर्ष
(2)	2550-60-3750 रु.	6 घंटा	

(3)	2975-75-4475 रु.	7 घंटा	
(4)	3200-85-4900 रु.	7.5 घंटा	

आधे घंटे या उससे अधिक के अतिरिक्त कार्यभार के लिए 212 रुपयों का एकमुश्त वेतन दिया जाये।

संयुक्त इयूटियां

5. ई.डी.बी.पी.एम.-सह-ई.डी.डी.ए.-सह-ई.डी.एम.सी.

वितरण कार्य या डाक की दुलाई का कार्य करने वाले शाखा पोस्टमास्टर्स को वितरण भत्ता देने के बजाय, अलग वेतनमान देना आवश्यक है। प्रस्तावित वेतनमान हैं:

प्रति आधे घंटे पर एकमुश्त वेतन

(1)	1550-35-2145 रु.	3 घंटा 45 मिनट (17 वर्ष)	206 रु.
(2)	1920-45-2685 रु.	4 घंटा 45 मिनट	202 रु.
(3)	2285-55-3220 रु.	5 घंटा 45 मिनट	198 रु.
(4)	2650-65-3755 रु.	6 घंटा 45 मिनट	196 रु.
(5)	2925-75-4200 रु.	7.5 घंटे	

6. ई.डी.डी.ए.-सह-ई.डी.एम.सी.

(1)	1300-20-1860 रु.	3 घंटा 45 मिनट	28 वर्ष
(2)	1645-25-2345 रु.	4 घंटा 45 मिनट	
(3)	1990-30-2830 रु.	5 घंटा 45 मिनट	
(4)	2335-35-3315 रु.	6 घंटा 45 मिनट	
(5)	2600-40-3720 रु.	7.5 घंटा	

आधे घंटे या उससे अधिक के कार्यभार के लिए 173 रुपयों का एकमुश्त वेतन दिया जाए।

[हिन्दी]

गहरी एक्सप्रेस राजमार्गों का निर्माण

1742. श्रीमती सूर्यकांता पाटील: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) किन-किन राज्यों ने अपने मुख्य शहरों में एक्सप्रेस राजमार्गों के निर्माण संबंधी प्रस्ताव भेजे हैं;

(ख) क्या सरकार ने उम प्रस्तावों को मंजूरी दे दी है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या महाराष्ट्र सरकार ने भी ऐसे प्रस्ताव भेजे हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) उक्त परियोजना के लिए केन्द्रीय सरकार को राज्यों को कितनी सहायता धनराशि देने का विचार है; और

(ङ) यह परियोजना कब तक शुरू होने की संभावना है और इसके पूर्ण होने की निर्धारित अवधि क्या है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देबेन्द्र प्रधान): (क) कोई नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

केन्द्रीय सड़क निधि के लिए उप-समिति

1743. श्री नरेन्द्र बुडानिया: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा गठित मंत्रिमण्डलीय उप-समिति ने दोनों सदनों द्वारा यथापारित केन्द्रीय सड़क निधि संबंधी प्रस्ताव को कार्यान्वयन कराने हेतु अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो यह कब प्रस्तुत किया गया तथा सरकार द्वारा उस पर क्या कार्यवाही की गई है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देबेन्द्र प्रधान): (क) संभवतः यह प्रश्न "मंत्रियों के दल" (जी ओ एम) से संबंधित है जिसका गठन, केन्द्रीय सड़क निधि में वृद्धि के मामले की जांच के लिए मंत्रिमंडल के निदेशानुसार किया गया था। "जी ओ एम" की बैठक 24.3.94 को हुई थी किन्तु कोई रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की गई थी। हालांकि बाद में "जी ओ एम"

को भंग कर दिया गया।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय राजमार्ग बोर्ड

1744. श्री नरेश पुगलीया:

श्री माणिकराव होडल्या गावीत:

श्री तथागत सत्यधी:

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का राष्ट्रीय राजमार्ग बोर्ड गठित करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो बोर्ड के मुख्य कार्यकलाप क्या हैं;

(ग) क्या सरकार को विभिन्न राज्यों, विशेषतया उड़ीसा में राष्ट्रीय राजमार्गों के घटिया रख-रखाव के बारे में जानकारी है;

(घ) क्या बोर्ड विभिन्न राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्ग के रख-रखाव का कार्य करेगा;

(ङ) राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटना-दर में कमी लाने हेतु सरकार द्वारा क्या उपाय किये जा रहे हैं; और

(च) सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास हेतु राज्य-वार गत तीन वर्षों के दौरान कितनी धनराशि स्वीकृत की गयी?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देबेन्द्र प्रधान): (क) ऐसा कोई प्रस्ताव अभी तैयार नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव और मरम्मत के लिए निधियां आवश्यकता की लगभग 50 से 60% हैं। तदनुसार, राष्ट्रीय राजमार्गों को यातायात योग्य स्थिति में रखा जा रहा है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) राष्ट्रीय राजमार्गों की सुरक्षा के लिए बेहतर सड़क ज्यामिती, सड़क संकेत और चिन्हांकन कार्य किये जाते हैं।

(च) विवरण संलग्न है।

विवरण

गत तीन वर्षों के दौरान राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए निधियों का आबंटन (लाख रु.) दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	राज्य का नाम	1995-96	1996-97	1997-98	जोड़
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	4010.00	3029.00	5369.83	12408.83
2.	अरुणाचल प्रदेश	0.00	0.00	0.00	0.00
3.	असम	1650.00	1212.00	1821.00	4683.00
4.	अंडमान निकोबार द्वीप समूह	0.00	0.00	0.00	0.00
5.	बिहार	1750.00	1500.00	1952.00	5202.00
6.	चंडीगढ़	25.00	24.00	30.00	79.00
7.	दिल्ली	400.00	400.00	800.00	1600.00
8.	गोवा	500.00	700.00	900.00	2100.00
9.	गुजरात	4398.00	2933.00	3675.00	11006.00
10.	हरियाणा	5535.00	10950.00	10040.00	26525.00
11.	हिमाचल प्रदेश	1600.00	1200.00	1700.00	4500.00
12.	जम्मू एवं कश्मीर	50.00	100.00	150.00	300.00
13.	कर्नाटक	2600.00	3220.00	4100.00	9920.00
14.	केरल	3980.00	5700.00	7760.00	17440.00
15.	मध्य प्रदेश	2020.00	1020.00	4000.00	7040.00
16.	महाराष्ट्र	2699.00	1920.00	7250.00	12069.00

1	2	3	4	5	6
17.	मणिपुर	500.00	360.00	700.00	1560.00
18.	मेघालय	600.00	900.00	920.00	2420.00
19.	मिजोरम	0.00	0.00	0.00	0.00
20.	नागालैंड	50.00	10.00	100.00	160.00
21.	उड़ीसा	3304.00	5685.00	6250.00	15239.00
22.	पांडिचेरी	50.00	50.00	70.00	170.00
23.	पंजाब	5860.00	5700.00	5200.00	16760.00
24.	राजस्थान	6070.00	3050.00	3820.00	12940.00
25.	सिक्किम	0.00	0.00	0.00	0.00
26.	तमिलनाडु	1108.00	1905.00	2500.00	5505.00
27.	त्रिपुरा	0.00	0.00	0.00	0.00
28.	उत्तर प्रदेश	7670.00	7200.00	11938.00	26808.00
29.	पश्चिम बंगाल	3810.00	3608.00	7335.00	14753.00
	जोड़	60431.00	62376.00	88380.83	211187.83
30.	जोगीघोषा पुल	2000.00	2790.00	1244.00	6034.00
31.	मंत्रालय	1218.00	3209.00	7298.17	11725.17
32.	बी आर डी बी	5100.00	6300.00	7031.00	18431.00
33.	भा.रा.रा.प्रा.	2000.00	7179.00	20000.00	29179.00
34.	अन्य संस्थाएं	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल जोड़	131180.00	144230.00	212334.83	487744.83

जस्ते की खुरचन अथवा उसकी राख का आयात

1745. श्री सत्यपाल जैन: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जस्ते की खुरचन अथवा जस्ते की राख और घटिया जस्ते को गैर-खतरनाक पदार्थ के रूप में स्वीकृति दे दी गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या मंत्रालय द्वारा गठित की गई आ.ए. माशेलकर समिति ने ओ.जी.एल. के अंतर्गत इसके आयात की सिफारिश की है;

(ग) सरकार द्वारा इन सिफारिशों के क्रियान्वयन के लिए क्या कदम उठाए जाने का विचार है;

किस आधार पर जस्ते के मल अथवा गैर-फेरस छीलन के आयात को ओ.जी.एल. के अंतर्गत स्वीकृति दी गई; और

(ड) यदि हां, तो उसी आधार पर जस्ते की खुरचन के आयात की स्वीकृति न दिए जाने के क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) जी. नहीं। जस्ते की खुरचन, राख तथा घटिया जस्ते को गैर-खतरनाक पदार्थों के रूप में इस प्रकार की कोई स्वीकृति नहीं दी गई है।

(ख) और (ग) खतरनाक पदार्थों के लक्षण-वर्णन तथा आग्रतानिर्धारण पर पर्यावरण और वन मंत्रालय को सलाह देने के लिए डा. आर.ए. मशलेकर महानिदेशक, वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान परिषद की अध्यक्षता में एक तकनीकी समिति गठित की गई है ताकि आयातित एवं देश में सृजित होने वाले अपशिष्टों को विनियमित और उनका प्रबंधन किया जा सके तथापि, अप्रैल, 1995 से एग्जिम नीति में संशोधनों के खतरनाक अपशिष्टों के आयात को वास्तविक प्रयोगकर्ताओं के लिए सीमित कर दिया गया है। सरकार ने जस्ता राख, जस्ता खुरचन और जस्ता अपशिष्टों को खुले आम लाइसेंस (ओ जी एल) के तहत रखने की व्यवस्था की सिफारिश नहीं की है।

(घ) और (ड) प्रतिलभ्य धातु मात्रा के आधार पर ओ.जी.एल. के अन्तर्गत जस्ता धातुमल और नान-फेरस स्क्रैप्स को रखा गया

है। दूसरी तरफ जस्ता खुरचनों में प्रतिलभ्य की सान्द्रता मौजूद है तथा उसमें संदूषणों की मौजूदगी है।

यौन पीड़ित महिलाओं को सहायता

1746. श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने यौन पीड़ित और असहाय महिलाओं को स्वतंत्र जीवन बिताने के लिए वित्तीय सहायता देने के वास्ते कोई योजना तैयार की है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) यद्यपि, यौन उत्पीड़ित तथा असहाय महिलाओं के लिए इस प्रकार की कोई विशिष्ट स्कीम नहीं है, तथापि महिलाओं के लिए रोजगार तथा आयोत्पादक स्कीमों, जैसे महिलाओं के लिए रोजगार सहायता स्कीम तथा महिलाओं के लिए आर्थिक कार्यक्रम के अंतर्गत उन्हें प्राथमिकता दी जाती है।

ऑटोमैटिक डिजिटल एक्सचेंज

1747. श्री विजय कुमार "विजय":
श्री दत्ता मेघे:

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में ऑटोमैटिक डिजिटल एक्सचेंजों की राज्यवार और संघ शासित प्रदेशवार संख्या कितनी है; और

(ख) कितने गांवों को टेलीफोन सेवा से जोड़ने का विचार है और नौवौं पंचवर्षीय योजना के दौरान किन-किन स्थानों पर ऑटोमैटिक डिजिटल एक्सचेंज स्थापित करने का विचार है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीर पुरकायस्थ): (क) 31.3.98 की स्थिति के अनुसार देश में 23053 स्वचालित डिजिटल एक्सचेंज कार्यरत हैं। राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

विवरण

राज्य	स्वचालित डिजिटल एक्सचेंजों की संख्या
1	2
1. आंध्र प्रदेश	1988
2. अरुणाचल प्रदेश	68
3. असम	297
4. बिहार	851
5. गोआ	68
6. गुजरात	1429
7. हरियाणा	775
8. हिमाचल प्रदेश	609
9. जम्मू और कश्मीर	246
10. कर्नाटक	2143
11. केरल	799
12. मध्य प्रदेश	2725
13. महाराष्ट्र	2880
14. मणिपुर	30
15. मेघालय	45
16. मिजोरम	41
17. नागालैंड	35
18. उड़ीसा	759
19. पंजाब	985
20. राजस्थान	1605
21. सिक्किम	25

1	2
22. तमिलनाडु	1481
23. त्रिपुरा	50
24. उत्तर प्रदेश	2075
25. पश्चिम बंगाल	829
ख. संघ राज्य क्षेत्र	
1. अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	23
2. चंडीगढ़	10
3. दादरा और नागर हवेली	7
4. दिल्ली	140
5. दमन और दीव	5 (दमन 3 दीव 2)
6. लक्षद्वीप	10
7. पांडिचेरी	19
कुल	23053

[हिन्दी]

प्राथमिक विद्यालयों हेतु आधारभूत सुविधाएं

1748. श्री हरिकेवल प्रसाद. क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में देश में कितने प्राथमिक विद्यालय हैं;

(ख) उनमें से कितने विद्यालय ऐसे हैं जिनकी इमारत नहीं है और जिनमें पेयजल और शौचालय की व्यवस्था नहीं है;

(ग) क्या सरकार इन आधारभूत सुविधाओं को प्रदान करने के लिए कोई व्यवस्था करेगी; और

(घ) यदि हां, तो कब तक यह व्यवस्था कर दी जायेगी?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण परिषद, नई दिल्ली द्वारा आयोजित

छोटी अखिल भारतीय शैक्षिक सर्वेक्षण (ए.आई.ई.एस.) 1993 के अनुसार देश में 5,70,455 सरकारी/स्थानीय निकाय के प्राथमिक स्कूल हैं। इन स्कूलों में से 92.801 (16.27%) में स्कूल भवन नहीं हैं। 3,18,142 (55.77%) स्कूलों में पीने वाले पानी की सुविधा नहीं है तथा 5,08,530 (89.14%) स्कूलों में शौचालय सुविधा नहीं है।

(ग) स्कूल भवनों का निर्माण, शौचालय तथा पीने के पानी की सुविधाएं उपलब्ध कराने का दायित्व राज्य सरकारों का है। तथापि, ग्रामीण रोजगार एवं गरीबी उन्मूलन विभाग ने आपरेशन ब्लैक बोर्ड योजना के अंतर्गत कक्षा के कमरों के निर्माण के लिए राशि उपलब्ध कराने के लिए एक सूत्र तैयार किया है। इस सूत्र के अनुसार, यदि राज्य सरकारें राज्य अंश का 40% गैर-जवाहर रोजगार योजना और 12% जवाहर रोजगार योजना में अंशदान देती हैं तो ग्रामीण रोजगार एवं गरीबी उन्मूलन विभाग द्वारा निर्माण के लिए 48% राशि प्रदान की जाती है। इस सूत्र से अभी तक राजन ब्लैक बोर्ड के अंतर्गत 1.77 लाख कक्षा के कमरों का निर्माण सम्भव हुआ है।

जिला प्राथमिक शिक्षा परियोजना और लोक जुम्बिश परियोजना जैसी अन्तर्राष्ट्रीय रूप से सहायता प्राप्त बेसिक शिक्षा परियोजनाओं के अंतर्गत उनके बजट का 24% स्कूल भवनों के निर्माण और मरम्मत के लिए निर्धारित हुआ है।

(घ) इस समस्या के दिए गए आयामों से इस देश में सभी प्राथमिक स्कूलों में बुनियादी सुविधाएं प्रदान करने के लिए समय का सही अनुमान लगाना कठिन है।

[अनुवाद]

उड़ीसा में सिंचाई परियोजनाओं को मंजूरी

1749. श्री बिक्रम देव केशरी: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों से वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंतर्गत वन मंजूरी के लिए लम्बित उड़ीसा की प्रमुख तथा छोटी सिंचाई परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) सरकार द्वारा उन्हें शीघ्र मंजूरी दिये जाने के संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के तहत मंजूरी के लिए उड़ीसा राज्य सरकार से बड़ी माझौली और लघु सिंचाई परियोजनाओं के 27 प्रस्ताव प्राप्त हुए

हैं। उन 27 प्रस्तावों में से 14 मामलों में सिद्धान्त रूप में मंजूरी दे दी गई है, 10 प्रस्तावों पर केन्द्रीय सरकार कार्यवाई कर रही है और 3 प्रस्तावों के संबंध में अनिवार्य ब्यौरा मंगाने के लिए उन्हें वापस राज्य सरकार को भेजा गया है।

(ख) राज्य सरकार के किसी प्रस्ताव के संबंध में पूरा ब्यौरा प्राप्त होते ही, शीघ्र निर्णय लेने हेतु मंत्रालय द्वारा त्वरित कार्यवाई की जाती है।

सीतामढ़ी, बिहार में आकाशवाणी/दूरदर्शन टावरों की स्थापना

1750. श्री सीताराम यादव: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार के सीतामढ़ी जिले, जोकि नेपाल सीमा के निकट है, में आकाशवाणी/दूरदर्शन का कोई ट्रांसमीटर/केन्द्र नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो वहां कब तक दूरदर्शन टावर/आकाशवाणी केन्द्र स्थापित किये जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुचमा स्वराज): (क) और (ख) मार्च, 1989 से बिहार स्थित सीतामढ़ी जिले में एक अल्प शक्ति टी.वी. ट्रांसमीटर पहले से ही कार्यरत है। यद्यपि, सीतामढ़ी में आकाशवाणी का कोई ट्रांसमीटर नहीं है तथापि, इस जिले को पटना स्थित 100 कि.वा. मी.वे. ट्रांसमीटर से पूरी तरह कवर किया जाता है।

आरक्षित क्षेत्र के रूप में वन भूमि

1751. श्री भेरूलाल मीणा: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वन विभाग द्वारा वन भूमि को वानिकी के नाम पर केवल पांच वर्ष तक आरक्षित क्षेत्र के रूप में रखा जाता है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार ऐसी व्यवस्था करने का है जिसके अंतर्गत केवल स्थानीय निवासियों को घास काटने के लिए प्रवेश की अनुमति होगी तथा पांच वर्ष पूर्व लगाए गए पीधों की सुरक्षा हेतु जानवरों के प्रवेश पर प्रतिबंध लगा दिया जाएगा; और

(घ) यदि हां, तो यह कब तक प्रभावी होगा?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) से (घ) नये लगाए गए पीधों की सामान्यतः

3 से 5 वर्ष तक सुरक्षा की जाती है ताकि बालवृक्ष अपने को स्थापित कर सकें। इस दौरान क्षेत्र के चारों ओर बाड़ लगाकर उसे चराई के लिए बन्द किया जा सकता है। वृक्षारोपण स्कीमों में आमतौर पर बाड़ लगाने पर होने वाले कुछ व्यय की व्यवस्था होती है। संयुक्त वन प्रबंध के अंतर्गत ग्रामीण वन सुरक्षा समितियों के द्वारा क्षेत्र की रक्षा में स्थानीय लोगों को भी शामिल किया जा सकता है और मवेशियों के प्रवेश को नियंत्रित करने तथा "खूँटे पर खिलाने" की प्रथा को बढ़ावा देने के लिए स्थानीय तौर पर व्यवस्था की जा सकती है।

राष्ट्रीय वनाकरण और पारि-विकास बोर्ड की मौजूदा वृक्षारोपण स्कीमों में वृक्षारोपण लागत के 5 प्रतिशत तक बाड़ लगाने की लागत के रूप में दिये जाने की व्यवस्था है और इन स्कीमों में संयुक्त वन प्रबंध तथा ग्रामीण वन सुरक्षा समितियों के गठन को प्राप्ताहन दिया गया है।

टेलीफोनों का कार्यकरण

1752. श्री सतनाम सिंह कैंथ: क्या संचार मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि पंजाब में विशेषरूप से नवांशहर, होशियारपुर, कपूरथला और जालंधर जिलों में उपलब्ध कराई गई टेलीफोन सुविधाओं की स्थिति बहुत खराब है;

(ख) क्या इन जिलों में अधिकांश लाइनें अक्सर खराब रहती हैं और शिकायतें करने के बावजूद टेलीफोन ठीक करने के लिए कांड कार्रवाई नहीं की जाती; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और पंजाब में विशेषरूप से इन जिलों में स्थिति में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) नवांशहर, होशियारपुर, कपूरथला तथा जालंधर सहित पंजाब में टेलीफोन सुविधाएं संतोषजनक हैं।

(ख) जा नहीं। जैसे ही शिकायत प्राप्त होती है उन पर तत्काल कार्रवाई की जाती है। नवांशहर, कपूरथला तथा जालंधर, जालंधर गौण स्वचन के भाग हैं जबकि होशियारपुर एक अलग गौण स्वचन क्षेत्र है। 1.4.98 की स्थिति के अनुसार जालंधर तथा होशियारपुर में प्रति 100 केन्द्र प्रतिमाह दोष दर क्रमशः 11.7 तथा 13.9 रही। ये दोनों आंकड़े सर्किल की 15.7 की औसत दोष दर से कम हैं। तथापि, मानवून या नए कनेक्शन प्रदान करने की गहन प्रक्रिया के समय यह दोष-दर अवश्य बढ़ जाती है।

तथापि, उक्त क्षेत्रों सहित पंजाब दूरसंचार सर्किल के नेटवर्क में और सुधार करने हेतु योजनाएं तैयार की गई हैं जिससे दोष दर कम होगी और दोषों को और अधिक तेजी से ठीक किया जा सकेगा।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

विद्युत उत्पादन

1753. श्री के.पी. नायडू: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चीन ने विद्युत उत्पादन बढ़ाने के लिए केरल को किसी प्रकार की सहायता देने के लिए सहमति दी है;

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

(ग) क्या अन्य राज्यों में भी चीन की सहायता से विद्युत उत्पादन के लिए समझौते करने का विचार है; और

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

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) जी, नहीं। केरल सरकार/केरल राज्य बिजली बोर्ड (केएसईबी) ने केरल में लघु जल विद्युत के एकीकृत विकास संबंधी चीनी पद्धति के प्रदर्शन हेतु "इंटरनेशनल नेटवर्क ऑन स्मॉल हाइड्रोपावर (आईएन-एसएचपी)" जो विश्व स्तर पर लघु जल विद्युत के प्रवर्तन हेतु एक अंतर्राष्ट्रीय संस्था है, के साथ दो समझौते जपान पर हस्ताक्षर किए हैं। आईएन-एसएचपी ने उपस्कर हेतु निर्यात ऋण जुटाने का प्रस्ताव किया है।

(ग) और (घ) द चाइनीज नेशनल मशीनरी इम्पोर्ट एंड एक्सपोर्ट कार्पोरेशन (विदेश व्यापार मंत्रालय के अंतर्गत चीन सरकार का एक उपक्रम) ने चीन सरकार के जरिए दीर्घकालीन ऋण के माध्यम से टर्न-की आधार पर बिहार में तेनुघाट चरण-2 (2x210 मे.वा.) का कार्यान्वयन करने का प्रस्ताव किया है। इब घाटी चरण-2 (2x210 मे.वा.) का कार्यान्वयन हेतु इसी प्रकार का एक प्रस्ताव उड़ीसा सरकार को भेजा गया है।

सड़क विकास के लिए विश्व बैंक की सहायता

1754. प्रो. पी.जे. कुरियन:

श्री रामकृष्ण बाबा पाटील:

क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बैंक ने देश में सड़क विकास तथा अन्य परिवहन आधारभूत संरचना के विकास के लिए 8000 करोड़ रुपये की सहायता देने का वायदा किया है,

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

(ग) क्या विश्व बैंक ने इस उद्देश्य के लिए ऐसी सहायता पहले भी दी थी; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देबेन्द्र प्रधान): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) सड़कों के सुधार के लिए विश्व बैंक द्वारा प्रदान की गई ऋण सहायता के ब्यौरा इस प्रकार हैं:

क्र.सं.	धनराशि अमरीकी डालर (मिलियन)	राज्यों में राजमार्ग
(1)	200 (ऋण समाप्त)	हरियाणा, पंजाब, गुजरात, तमिलनाडु, पश्चिम बंगाल और उत्तर प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गों के खंड।
(2)	306 (कार्यान्वयनाधीन)	हरियाणा, पंजाब, उड़ीसा, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र और पश्चिम बंगाल में राष्ट्रीय राजमार्गों के खंड और उड़ीसा में राज्यीय सड़कों पर 6 पुलों का पुनर्निर्माण।
(3)	213 (ऋण समाप्त) 37 (लगभग) (कार्यान्वयनाधीन)	बिहार, उत्तर प्रदेश, राजस्थान और महाराष्ट्र में राज्यीय सड़कों के खंड। बिहार में भागलपुर पुल।
(4)	51.5 (कार्यान्वयनाधीन)	22 राज्यों और एक संघ शासित क्षेत्र में राज्य सड़क परियोजनाओं के लिए परियोजना तैयार करने की सुविधा।
(5)	485.5 (कार्यान्वयनाधीन)	आंध्र प्रदेश में राज्यीय सड़कों के खंड।

[हिन्दी]

लम्बी दूरी और अन्तरराष्ट्रीय संचार बाजार को खोलना

1755. श्री अजीत जोगी: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दूरसंचार विभाग का बहुपक्षीय व्यापार संगठनों के लिए लम्बी दूरी और अन्तरराष्ट्रीय दूरसंचार बाजार को चरणबद्ध ढंग से खोलने का विचार है;

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

(ग) घरेलू दूरसंचार फर्मों को इक्विटी में विदेशी भागीदारी की अनुमति देने संबंधी वर्तमान निवेश नीति का ब्यौरा क्या है; और

(घ) क्या सरकार का विचार इस संबंध में विश्व व्यापार संगठन की नीति के अंतर्गत उपर्युक्त संगठनों को बाजार प्रदान करने के अपने प्रस्ताव में संशोधन करने का है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) और (ख) राष्ट्रीय स्तर की लंबी दूरी सेवा तथा अंतरराष्ट्रीय सेवा क्षेत्र में प्रतिस्पर्धा शुरू करने के विषय की समीक्षा क्रमशः वर्ष 1999 तथा 2004 में की जायेगी।

(ग) विश्व व्यापार संगठन में भारत ने यह वादा किया है कि मूलभूत सेवाओं के लिए दूरसंचार विभाग-महानगर टेलीफोन निगम लि. के अलावा प्रत्येक सेवा क्षेत्र के लिए अलग प्रचालक होगा। यह निजी प्रचालक भारत में पंजीकृत कोई ऐसी कंपनी हो सकती है जिसमें 25% से अधिक विदेशी निवेश न हो। हालाँकि, सरकार स्वयं 49% तक विदेशी निवेश की अनुमति दे रही है।

(घ) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

राजाजी राष्ट्रीय पार्क में अवैध शिकार

1756. श्री बेनी प्रसाद वर्मा: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देहरादून स्थित राजाजी राष्ट्रीय पार्क क्षेत्र तथा अन्य राष्ट्रीय पार्क क्षेत्रों में जंगली जानवरों का अवैध शिकार खुलेआम किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इसमें शामिल पाए गए लोगों के खिलाफ कोई कार्यवाही की है या करने का विचार है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम रहे; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) जी, हां। तथापि राष्ट्रीय उद्यानों सहित विभिन्न क्षेत्रों से वन्य पशुओं के अवैध शिकार के छिट-पुट मामलों की रिपोर्ट मिली है।

(ख) से (घ) चोरी-छिपे शिकार के किसी मामले का पता लगने पर दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध कानून के तहत कार्यवाही की जाती है। वन्य पशुओं के चोरी-छिपे शिकार के नियंत्रण के लिए किये गये विभिन्न उपाय निम्नलिखित हैं:

1. वन्यजीव (सुरक्षा) अधिनियम, 1972 की अनुसूची 1 से 4 में शामिल वन्य पशुओं के शिकार पर कानून द्वारा प्रतिबंध है।

2. बाघ, हाथी और गैंडों तथा उनके वासस्थलों की सुरक्षा और संरक्षण के लिए विशेष उपाय कार्यान्वित किये जा रहे हैं।

3. वन्य वनस्पतिजात और प्राणिजत के संरक्षण के लिए 447 वन्यजीव अभयारण्य और 84 राष्ट्रीय उद्यानों का एक नेटवर्क स्थापित किया गया है। जिसके अंतर्गत 1,50,000 वर्ग कि.मी. क्षेत्र आता है। राज्य सरकारों के अनुरोध पर राष्ट्रीय उद्यानों और अभयारण्यों के विकास के लिए केन्द्रीय सहायता प्रदान की जाती है।

4. वन्य जीवों के अवैध व्यापार की सूचना मिलने पर वन्यजीव प्राधिकारियों द्वारा छापे मारे जाते हैं।

5. वन्य प्राणिजात और वनस्पतिजात की संकटापन्न प्रजातियों के अन्तरराष्ट्रीय व्यापार संबंधी कन्वेंशन के उपबंधों के तहत पशुओं की संकटापन्न प्रजातियों और उनसे बनी वस्तुओं के अन्तरराष्ट्रीय व्यापार को विनियमित किया जाता है।

6. वन्यजीवों के उत्पादों की तस्करी को रोकने के लिए देश के मुख्य निर्यात केन्द्रों में वन्यजीव परिरक्षण के क्षेत्रीय एवं उप-क्षेत्रीय कार्यालय खोले गए हैं।

7. पुलिस, सीमा सुरक्षा बल, सीमा शुल्क, भारत तिब्बत सीमा पुलिस, तटरक्षक दलों, आदि जैसी अन्य प्रवर्तन एजेंसियों के साथ अन्तर-विभागीय समन्वय बढ़ाया गया है। नई दिल्ली और देहरादून में इन सभी संगठनों के लिए वन्यजीव प्रवर्तन एवं कार्यान्वयन संबंधी प्रशिक्षण कार्यक्रम भी नियमित रूप से आयोजित किये जाते हैं।

[अनुवाद]

स्नातक-पूर्व पाठ्यक्रम को महाविद्यालयों से अलग करना

1757. श्री पी.सी. थामस: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल में महाविद्यालयों से स्नातक-पूर्व पाठ्यक्रमों को अलग करने और विद्यालयों में ग्यारहवीं और बारहवीं कक्षाएँ शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो क्या इसके परिणामस्वरूप इन विश्वविद्यालयों और महाविद्यालयों को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से अनुदान दिया जाना बन्द हो जायेगा; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

डाक में विलम्ब

1758. श्री जंग बहादुर सिंह पटेल : क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 10 मई, 1998 के "पायनियर" में "पोस्टल डिलेज कंटीन्यू डेस्पाइट इनफो रिवोल्यूशन" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, इसमें प्रकाशित समाचार के तथ्य क्या हैं; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ)

(क) जी, हां।

(ख) उपग्रह के माध्यम से दिल्ली से मनीआर्डरों का पारेषण 24 फरवरी, 1994 से चरणबद्ध ढंग से शुरू हुआ। दिसंबर, 1993 को समाप्त तिमाही के दौरान मनीआर्डरों का भुगतान न होने संबंधी शिकायतों की संख्या 7098 थी जबकि वर्ष 1993-94 में 185.5 करोड़ रु. के कुल 29.5 लाख मनीआर्डर बुक किए गए थे। मार्च, 1998 को समाप्त तिमाही के दौरान इन शिकायतों की कुल संख्या 10484 थी जबकि लगभग 245 करोड़ रु. मूल्य के 38 लाख मनीआर्डर बुक किये थे। अतः यह सच नहीं है कि दिल्ली सर्किल में मनीआर्डर संबंधी शिकायतें 10 गुना बढ़ गई हैं।

बिहार सर्किल में 6 वेरी स्माल अपरचर टर्मिनल (वीएसएटी) सेंटर हैं। ये पटना, गया, दरभंगा, मुजफ्फरपुर, रांची और पूर्णिया में हैं। मनीआर्डर, वितरण-स्थल को वीएसएटी केन्द्रों के माध्यम से पारेषित किये जाते हैं। मौजूदा मामले में मनीआर्डर संख्या 3220, 2000 रु. मूल्य का था, 12.2.98 को इन्द्रप्रस्य प्रधान डाकघर को पारेषित किया गया था जैसा कि समाचार में छपा है। इस मनीआर्डर का 16.2.98 को 1922 बजे पीएनआरडीई-101 69924196 के अंतर्गत दरभंगा वीएसएटी को विधिवत पारेषित किया गया था। चूंकि यह मनीआर्डर उपयुक्त ढंग से दरभंगा वीएसएटी को पारेषित किया गया था, अतः यह अपारेषित संदेशों की सूची में नहीं था। दरभंगा वीएसटी ने इस मनीआर्डर को ईएसएमओ, मधुबनी को 17.2.98 को पारेषित कर दिया। मधुबनी में प्रिंटर में किसी तकनीकी खराबी के कारण यह मनीआर्डर आगे भुगतान करने वाले डाकघर, सकरी को भेजने के लिए वहां पुनः मुद्रित नहीं हो सका।

यह भी उल्लेख किया जाता है कि ग्राहक अपनी शिकायतें बुकिंग डाकघर में भी दर्ज करा सकते हैं। जनशिकायतों के निपटान की केन्द्रीकृत प्रणाली शिकायतों के दिन-प्रतिदिन के निपटान को मॉनीटर करने के लिए बनाई गई है।

(ग) वी एस ए टी के काम-काज की दैनिक आधार पर मॉनीटरिंग की जा रही है। इस प्रणाली के लिए उपयोग में लाये जा रहे साफ्टवेयर को इस प्रणाली को सुदृढ़ बनाने के लिए अभी हाल ही में और बेहतर बनाया गया है।

जैव प्रजातियों का संरक्षण

1759. श्री अन्नासाहिब एम.के. पाटील: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 27 अप्रैल, 1998 के "दि फाइनेंसियल एक्सप्रेस" में "172 बायो-स्पीशीज आइडेन्टिफाइड फार इमिडिएट कन्जर्वेशन" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो चालू वर्ष के दौरान क्रियान्वित की जाने वाली परियोजनाओं का राज्यवार अलग-अलग ब्यौरा क्या है;

(ग) परियोजना के अंतर्गत राज्य सरकार को उपलब्ध कराया जाने वाला कुल परिव्यय कितना है तथा परियोजना के लिए चालू वर्ष में निर्धारित किए गए लक्ष्य का ब्यौरा क्या है; और

(घ) परियोजना में क्या खामियां पाई गईं तथा इन्हें दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जाने का विचार है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) से (घ) "तत्काल संरक्षण के लिए पहचानी गई 172 जीव प्रजातियों" शीर्षक से 27 अप्रैल, 1998 के "फाइनेंसियल एक्सप्रेस" में छपा समाचार एक गैर-सरकारी संगठन डब्ल्यू डब्ल्यू एफ इंडिया द्वारा क्रियान्वित की जा रही "जैव-विविधता संरक्षण प्राथमिकीकरण परियोजना-भारत" शीर्षक वाली एक परियोजना से संबंधित है। डब्ल्यू डब्ल्यू एफ-इंडिया द्वारा दी गई सूचना के अनुसार परियोजना का उद्देश्य भारत में जैव-विविधता के संरक्षण हेतु प्रजातियों, स्थलों और कार्य-नीतियों को प्राथमिकता देना है। इस तरह का प्राथमिकीकरण उपलब्ध सूचनाओं के शीघ्र विश्लेषण पर आधारित है और इसके परिणाम संरक्षण संबंधी प्रयत्नों के केन्द्रीकरण में सहायता हेतु निर्देशात्मक प्रकृति के हैं। परियोजना के अगस्त, 1998 तक पूरा हो जाने की संभावना है। इस परियोजना ने सरकार से कोई वित्तीय सहायता नहीं ली है।

साक्षरता अभियान

1760. श्री अशोक नामदेवराव मोहोले: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न राज्यों में शुरू किया गया साक्षरता अभियान का सही प्रभाव नहीं हो रहा है;

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

(ग) साक्षरता अभियान को सफल बनाने के लिए क्या उपचारात्मक उपाय किये जा रहे हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) विभाग द्वारा गठित एक विशेषज्ञ दल ने वर्ष 1993-94 में सम्पूर्ण साक्षरता अभियानों का राष्ट्रीय स्तर पर मूल्यांकन किया। रिपोर्ट में अभियान

की कई सुदृढ़ताओं और कमियों की पहचान की गई। सुदृढ़ताओं में शामिल हैं:

- यह कार्यक्रम से अधिक एक अभियान है।
- इसका महिलाओं पर अत्यधिक प्रभाव पड़ा है।
- साक्षरता अभियान से प्राथमिक शिक्षा की मांग पैदा हुई है।
- अभियानों से अफसरशाही तन्त्र क्रियाशील हुआ है।
- कमियों में सम्मिलित हैं:
- कुछ अभियानों को समुचित तैयारी किए बिना आरम्भ किया गया है।
- कुछ क्षेत्रों में जहां केवल साक्षरता दक्षताओं पर अत्यधिक ध्यान केन्द्रित किया गया है, शिक्षण की गुणवत्ता पर विपरीत प्रभाव हुआ है।
- शहरी क्षेत्रों में साक्षरता की प्रगति की गति काफी धीमी है।

इन कमियों का प्रमुख कारण शैक्षिक ढांचे तथा स्वैच्छिक सहायता का अपर्याप्त होना है।

(ग) कार्यक्रम को सुदृढ़ बनाने के लिए उठाए गए कदमों में कुछ राज्यों को अभियान में सम्मिलित न किए गए जिलों के लिए समयबद्ध कार्य योजना, पंचायती राज संस्थानों, समाज तथा स्वैच्छिक संगठनों को अधिकाधिक सम्मिलित करना, साक्षरता कार्यक्रमों तथा अन्य विकास कार्यक्रमों के मध्य संबंध पुनःस्थापित करना सम्मिलित है।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय खेल

1761. श्री कांतिलाल भूरिया: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार के पास मध्य प्रदेश में राष्ट्रीय खेल आयोजित करने के संबंध में कोई प्रस्ताव विचाराधीन है;

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

(ग) कितने जिलों में वर्ष 1997-98 के दौरान प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित किए गए हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी उमा भारती): (क) और (ख) जी, नहीं। मध्य प्रदेश में राष्ट्रीय खेल आयोजित करने के लिए केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन कोई

भी प्रस्ताव नहीं है। अलबत्ता, भारतीय ओलंपिक संघ (आई.ओ.ए.), जो राष्ट्रीय खेलों के स्थान का निर्धारण करने के लिए एक शीर्षस्थ निकाय है, उसने छठे राष्ट्रीय खेल मध्य प्रदेश ओलंपिक एसोसिएशन को आवंटित किए हैं जो भोपाल में वर्ष 1999 में आयोजित किये जाने हैं।

(ग) वर्ष 1997-98 के दौरान कोई भी नए जिला प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित नहीं किए गए हैं।

[अनुवाद]

टेलीविजन के चैनलों पर शराब का विज्ञापन

1762. श्री के.एस. राव:

श्री विजय संकेश्वर:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में प्रसारित किये जा रहे विभिन्न टी.वी. चैनलों पर दिखाए जाने वाले शराब के विज्ञापनों और अश्लीलता पर प्रतिबन्ध लगाने का कोई प्रस्ताव सरकार के पास है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में विभिन्न टी.वी. चैनलों के प्राधिकारियों के साथ कोई विचार-विमर्श किया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उस पर उन प्राधिकारियों की क्या प्रतिक्रिया रही है; और

(ङ) प्रस्तावित प्रतिबन्ध को क्रियान्वित करने के लिए क्या उपाय किए जाने का विचार है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) उपग्रह चैनलों पर शराब के विज्ञापनों पर कुछ विनियम लागू करने संबंधी एक प्रस्ताव प्रारूप स्तर पर है। दूरदर्शन और आकाशवाणी संहिता में इस प्रकार के विज्ञापनों की अनुमति नहीं है।

(ग) जी, हां।

(घ) और (ङ) उपग्रह चैनलों के प्रचालकों ने एक स्व-नियमन संहिता तैयार करने हेतु सहमति दी है। वे इस मुद्दे पर सरकार की चिंता से सहमत थे। उक्त स्व-नियमन संहिता का ब्यौरा तैयार किया जा रहा है।

विजयवाड़ा में आकाशवाणी का एफ.एम. चैनल

1763. श्री पी. उपेन्द्र: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विजयवाड़ा में आकाशवाणी के 10 कि.वा. के एक अतिरिक्त एफ.एम. चैनल स्थापित करने की मांग है;

(ख) क्या विजयवाड़ा स्टेशन द्वारा प्रसारित कार्यक्रम आंध्र प्रदेश के कई तटवर्ती जिलों में सुने नहीं जा सकते हैं; और

(ग) यदि हां, तो आकाशवाणी का यह अतिरिक्त चैनल कब तक वहां स्थापित किया जाएगा?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा ज): (क) जी, हां।

(ख) आन्ध्र प्रदेश के अधिकांश तटीय क्षेत्रों को विजयवाड़ा के 100 कि.वा.मी.वे. ट्रांसमीटर द्वारा कवर किया जाता है। शेष भागों को विशाखापत्तनम और कटक के 100 कि.वा.मी.वे. ट्रांसमीटरों द्वारा कवर किया जाता है।

(ग) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में चूना-पत्थर का अवैध खनन

1764. श्री विजय सिंह सोय: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर प्रदेश की दून घाटी में चूना-पत्थर के अवैध खनन पर उच्चतम न्यायालय द्वारा प्रतिबंध लगाने के बावजूद भी यह बड़े पैमाने पर चल रहा है;

(ख) क्या इन खानों की पट्टा अवधि 1984 में ही समाप्त हो गई थी;

(ग) आज तक वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंतर्गत क्या कार्यवाही की गई तथा दोषी पाए गए व्यक्तियों के खिलाफ की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) और (ख) भारत के सर्वोच्च न्यायालय में हाल

ही में दायर रिट याचिका को ध्यान में रखते हुए, जिला टिहरी, गढ़वाल स्थित दून घाटी क्षेत्र में चूना पत्थर के अवैध खनन के मामले में भारत सरकार के पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के क्षेत्रीय कार्यालय, लखनऊ ने जांच की थी। प्रथम दृष्टया कतिपय मामलों में वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 तथा माननीय उच्चतम न्यायालय के दिनांक 12.12.1996 के निर्देशों का भी उल्लंघन हुआ लगता है क्योंकि कुछ खानों में 1984 में पट्टा समाप्त हो जाने के बाद भी खनन गतिविधियां जारी रही हैं।

(ग) और (घ) इस मामले में एक विस्तृत रिपोर्ट माननीय सर्वोच्च न्यायालय में दायर की गई है और सर्वोच्च न्यायालय के निर्देशों की प्रतीक्षा है।

[अनुवाद]

चूककर्ता गैर-बैंकिंग वित्तीय कम्पनियां

1765. श्री जी. गंगा रेड्डी: क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रिजर्व बैंक ने चूककर्ता गैर-बैंकिंग वित्तीय कम्पनियों (एन.बी.एफ.सी.) को निवेशकों को उनके मूलधन और ब्याज का भुगतान करने के आदेश देने हेतु कम्पनी विधि बोर्ड को और अधिकार दिए हैं;

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

(ग) क्या भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा जारी अधिसूचना की प्रति सभा पटल पर रखी जायेगी;

(घ) क्या ये उपबंध अवशिष्ट गैर-बैंकिंग कम्पनियों (आर.एन.बी.सी.) पर भी लागू होंगे;

(ङ) क्या कम्पनी विधि बोर्ड ने चूक के मामलों की संवीक्षा करने के लिए पहले ही कार्यवाही शुरू कर दी है; और

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

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुरई): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) भारतीय रिजर्व बैंक अधिनियम, 1934 की धारा 45 क्यू ए के अनुसार, जहाँ एन.बी.एफ.सी. तय किए गए नियमों एवं निबंधनों के अनुसार किसी भी जमाराशि का भुगतान

नहीं कर पाती है तो कम्पनी विधि बोर्ड (सी.एल.बी.) उस कम्पनी को आगे से ऐसी जमागशि का भुगतान करने या उस समय के भीतर तथा उन शर्तों के अनुसार, जो आदेश में विनिर्दिष्ट हैं, आदेश दे सकता है। अपकृत जमाकर्ता को उनके द्वारा निर्धारित फार्म में, अपरिक्षित फॉस के साथ जमा आवेदन फार्म में उल्लिखित कम्पनी विधि बोर्ड की संबंधित पीठ को एक आवेदन करना होता है और चूककर्ता कम्पनी के विरुद्ध एक आदेश प्राप्त करना होता है। उक्त धारा संसद के संशोधन अधिनियम [भारतीय रिजर्व बैंक (संशोधन) अधिनियम, 1997] के अंतर्गत भारतीय रिजर्व बैंक अधिनियम, 1934 में शामिल की गई है।

जहां तक एन.बी.एफ.सी. के विरुद्ध जमाकर्ताओं की शिकायतों पर बोर्ड द्वारा विचार किये जाने का संबंध है, कम्पनी विधि बोर्ड ने अधिमूचना संख्या सा का नि. 433 (अ) दिनांक 1 अगस्त, 1997 के अंतर्गत भारतीय रिजर्व बैंक (संशोधन) अधिनियम, 1997 को कार्यान्वित किया है।

(घ) जी. हां।

(ङ) कम्पनी विधि बोर्ड ने चूक के मामलों की संवीक्षा के लिए पहले ही कार्रवाई आरंभ कर दी है।

(च) 30.4.98 तक की स्थिति के अनुसार, कम्पनी विधि बोर्ड ने भारतीय रिजर्व बैंक अधिनियम, 1934 की धारा 45 क्यू ए के अनुसार 109 एन.बी.एफ.सी. के विरुद्ध चूक की 13367 शिकायतें प्राप्त की हैं।

मानगढ़ धाम में स्मारक

1766. श्री महेन्द्रजीत सिंह मालवीया: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार स्वतंत्रता के स्वर्ण जयन्ती वर्ष में राजस्थान के मानगढ़ धाम को एक शहीद स्मारक के रूप में विकसित करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या ऐसे स्थानों को शहीद स्मारक के रूप में विकसित किया गया है जहां, कम संख्या में शहीदों ने अपने जीवन का बलिदान दिया था; और

(ङ) यदि हां, तो ऐसे स्थानों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डॉ. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) भारत की स्वतंत्रता की 50वीं वर्षगांठ के आयोजन संबंधी कार्यान्वयन समिति ने 07.01.1998 को हुई अपनी चौथी बैठक में यह निर्णय लिया था, कि सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में स्मारकों का निर्माण करने के बजाय, भारत की स्वतंत्रता की स्वर्ण जयन्ती वर्ष में, देश में विद्यमान विद्यालयों के उन्नयन/आधुनिकीकरण के लिए धनराशि उपलब्ध करा दी जाए।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न ही नहीं उठता।

राष्ट्रीय महत्व के स्मारक

1767. श्री आरिफ मोहम्मद खां: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 15 अगस्त, 1947 को "राष्ट्रीय महत्व के स्मारक" की श्रेणी के अंतर्गत पंधवार तथा राज्यवार कितने धार्मिक स्थल थे;

(ख) स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् कितने धार्मिक स्थलों को पंधवार तथा राज्यवार राष्ट्रीय महत्व के स्मारक के रूप में घोषित किया गया तथा इसके लिए क्या मानदंड अपनाए गए हैं; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों पर पंधवार तथा राज्यवार कितनी धनराशि खर्च की गई?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) पंध अथवा धर्म के आधार पर कोई स्मारक केन्द्र द्वारा संरक्षित घोषित नहीं किया गया है। स्वतंत्रता के समय प्रचलित प्राचीन संस्मारक परिरक्षण अधिनियम, 1904 तथा उत्तरवर्ती प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल एवं अवशेष अधिनियम, 1958 के तहत स्मारकों को राष्ट्रीय महत्व का घोषित करने का मापदंड उनकी ऐतिहासिकता, पुरातत्वीय महत्व, कलात्मक प्रभाव अथवा पुरावशेष है। 1947 के बाद संरक्षित घोषित किए गए स्मारकों की राज्यवार कुल संख्या संलग्न विवरण I में दी गई है।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों पर व्यय की गयी राशि का राज्यवार ब्यौरा विवरण II में दिख गया है।

विवरण I		1	2
राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1947 के बाद संरक्षित स्मारकों की संख्या	मध्य प्रदेश	213
1	2	महाराष्ट्र	26
आंध्र प्रदेश	81	मणिपुर	1
असम	4	मेघालय	-
अरुणाचल प्रदेश	-	नागालैंड	-
बिहार	7	उड़ीसा	46
दिल्ली	8	पांडिचेरी (संघ शासित क्षेत्र)	9
दमन एवं दीव (संघ शासित क्षेत्र)	12	पंजाब	4
गोवा	25	राजस्थान	149
गुजरात	80	सिक्किम	3
हरियाणा	7	तमिलनाडु	79
हिमाचल प्रदेश	22	त्रिपुरा	5
जम्मू एवं कश्मीर	69	उत्तर प्रदेश	23
कर्नाटक	120	पश्चिम बंगाल	13
केरल	18	मिजोरम	-

विवरण II

पिछले तीन वर्षों के दौरान केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों पर किए गए व्यय का विवरण:

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1995-96 रुपये	1996-97 रुपये	1997-98 रुपये
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	48,89,100	58,38,700	83,93,000
2.	असम	11,98,021	26,52,137	31,82,729
3.	अरुणाचल प्रदेश	5,34,762	72,344	-

1	2	3	4	5
4.	बिहार	37,07,754	87,00,000	1,38,67,300
5.	दिल्ली	2,76,99,978	2,64,00,000	2,61,00,000
6.	दमन एवं दीव (संघ शामिल क्षेत्र)	13,75,976	गुजरात में शामिल	23,70,132
7.	गोवा	15,95,433	23,02,918	32,91,000
8.	गुजरात	41,20,584	57,60,175	59,18,855
9.	हरियाणा	50,96,722	80,84,601	81,13,353
10.	हिमाचल प्रदेश	57,92,220	62,55,924	42,51,424
11.	जम्मू एवं कश्मीर	60,57,086	64,00,000	73,79,000
12.	कर्नाटक	70,93,841	1,00,00,000	1,67,44,275
13.	केरल	13,08,345	12,52,004	45,78,000
14.	मध्य प्रदेश	78,53,646	1,22,42,312	1,43,44,901
15.	महाराष्ट्र	30,59,219	57,00,000	81,47,000
16.	मणिपुर	66,371	असम में शामिल	-
17.	मेघालय	30,000	1,260	-
18.	नागालैंड	23,500	2,09,619	2,19,518
19.	उड़ीसा	66,39,978	93,84,269	37,51,680
20.	पांडिचेरी (संघ शामिल क्षेत्र)	2,67,399	3,10,031	2,58,464
21.	पंजाब	23,04,646	51,59,075	76,38,670
22.	राजस्थान	57,98,210	70,00,000	1,73,00,000
23.	सिक्किम	1,20,000	3,38,000	14,87,186
24.	तमिलनाडु	59,47,527	80,00,000	1,00,77,240
25.	त्रिपुरा	3,30,243	5,00,537	6,98,952
26.	उत्तर प्रदेश	1,48,70,964	1,70,18,058	2,83,57,890
27.	पश्चिम बंगाल	47,58,000	61,31,000	97,91,000

होजपेट में दूरदर्शन के कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर की शक्ति बढ़ाना

1768. श्री एच.जी. रामूलू: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने होजपेट में दूरदर्शन के वर्तमान कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर को उच्च शक्ति वाले ट्रांसमीटर में बदलने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित उच्च शक्ति दूरदर्शन केन्द्र पर अब तक कितनी राशि व्यय की जा चुकी है;

(ग) उक्त कार्य को पूरा करने के लिए कुल कितनी राशि की आवश्यकता होगी और उक्त उच्च शक्ति ट्रांसमीटर के कब तक चालू होने की संभावना है; और

(घ) इसमें कुल कितनी राशि व्यय किए जाने की संभावना

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुष्मा स्वराज): (क) से (घ) होजपेट में विद्यमान अल्प शक्ति ट्रांसमीटर के स्थान पर एक उच्च शक्ति ट्रांसमीटर नौवीं योजना के दौरान स्थापित करने की परिकल्पना है। इस प्रकार की परियोजना के कार्यान्वयन के लिए लगभग 8-10 करोड़ रुपये की राशि आवश्यक होती है। इस स्कीम की स्वीकृति के बाद इसे कार्यान्वित करने में लगभग 3 से 4 वर्ष का समय लगेगा जो कि पर्याप्त संसाधनों एवं आधारभूत सुविधाओं की उपलब्धता तथा सापेक्ष प्राथमिकताओं पर निर्भर है।

राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 41 और राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 को चौड़ा करना

1769. श्री लक्ष्मण चन्द्र सेठ: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 41 और राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 को चार लेनों वाला बनाने का निर्णय लिया है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाये गये हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) और (ख) यातायात की मात्रा और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर राष्ट्रीय राजमार्ग 6 और 41 के चुनिंदा खंडों के लिए परियोजना तैयार की जा रही है।

विद्युत परियोजनाओं को पर्यावरण संबंधी स्वीकृति

1770. डा. वाई. एस. राजशेखर रेड्डी: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि विद्युत परियोजनाओं को पर्यावरण संबंधी स्वीकृति प्रदान करने हेतु राज्य सरकारों को शक्तियां प्रदान करने के लिए तैयार की गई कार्यप्रणाली का न्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): पर्यावरण एवं वन मंत्रालय ने निम्नलिखित श्रेणी की धर्मल पावर परियोजनाओं को पर्यावरणीय निकासी प्रदान करने के लिए राज्य सरकारों को शक्तियां प्रदान करने के लिए 10.4.97 को एक अधिसूचना जारी की है:

(1) को-जैनेरेशन कैप्टिव संयंत्र:

(1) को-जैनेरेशन प्लांट स्थापित क्षमताओं को छोड़कर सभी को-जैनेरेशन प्लांट

(2) कैप्टिव पावर प्लांट 250 मेगावाट तक (दोनों कोयला तथा गैस/नैफ्था आधारित)

(2) संवेदी क्षेत्र प्रतिबंधों की शर्त पर फ्लूडाइज़्ड बैड तकनालाजी प्रयोग करने वाले 500 मेगावाट तक के कोयला आधारित संयंत्र

(3) पारंपरिक तकनालाजी प्रयोग करने वाले 250 मेगावाट तक के कोयला आधारित पावर संयंत्र

(4) 500 मेगावाट तक के गैस/नैफ्था आधारित संयंत्र।

राज्य सरकारों केन्द्र सरकार द्वारा अपनाई जाने वाली प्रक्रिया का अनुपालन करेंगी। जन सुनवाई भी अधिसूचना में दी गई प्रक्रिया के अनुसार की जाएगी।

एन.टी.पी.सी. को राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा देय राशि

1771. डॉ. संजय सिंह: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम को संयुक्त रूप से 7000 करोड़ रुपये से अधिक की राशि अदा करनी है;

(ख) यदि हां, तो मुख्य रूप से चूक करने वाले राज्यों के नाम क्या हैं; और

(ग) सरकार द्वारा इन देयों की वसूली हेतु क्या कार्यवाही करने का प्रस्ताव है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) जी, हां। 30.4.1998 की स्थितिनुसार रा.बि.बो. द्वारा एनटीपीसी को देय संचयी बकाया राशि 7221.62 करोड़ रुपये बैठती है जिसमें 2451.07 करोड़ रुपये का अधिभार शामिल है।

(ख) एन.टी.पी.सी. को भुगतान करने में चूक करने वाले मुख्य राज्यों के नाम निम्नवत् हैं:

1. उत्तर प्रदेश
2. दिल्ली
3. जम्मू और कश्मीर
4. पश्चिम बंगाल
5. बिहार, और
6. उड़ीसा

(ग) बकाया देय राशि वसूलने के लिए सरकार द्वारा की गई कार्रवाई में संबंधित राज्यों की योजना सहायता से विनियोजन करना तथा रा.बि.बो. द्वारा अपरिवर्तनीय साख-पत्र खोलने या अग्रिम भुगतान किये जाने पर विद्युत की भावी आपूर्ति करना शामिल है।

दूरसंचार क्षेत्र में निजीकरण

1772. श्री रामकृष्ण बाबा पाटील:
श्री मणीभाई रामजीभाई चौधरी:
श्री जनार्दन प्रसाद मिश्र:

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दूरसंचार क्षेत्र की सेवाएं संतोषजनक नहीं हैं और दूरसंचार क्षेत्र में विकास परियोजनाओं के लक्ष्य अब तक प्राप्त नहीं किये जा सके हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार दूरसंचार क्षेत्र में विकास परियोजनाओं के लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए निजी क्षेत्र को शामिल करने का है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार इस क्षेत्र में निजी क्षेत्र को शामिल करने के संबंध में कब तक अनुमति देगी, और

(घ) यदि नहीं, तो सरकार इस क्षेत्र में विकास परियोजनाओं के लक्ष्यों को हासिल करने के लिए क्या प्रयास करने का विचार करती है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):
(क) से (घ) सामान्यतया दूरसंचार क्षेत्र की गुणवत्ता संतोषजनक है। विभाग द्वारा निर्धारित अधिकांश लक्ष्य पूरे कर लिये गये हैं। दूरसंचार विभाग द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं में सहयोग देने के लिए बुनियादी टेलीफोन सेवा के प्रचालकों को पहले ही अनुमति दे दी गई है। इन प्रचालकों को पेजिंग तथा सेल्यूलर सेवाओं जैसी कुछ अन्य सेवाओं के प्रचालन की भी अनुमति दे दी गई है। पेजिंग तथा सेल्यूलर सेवाएं, देश के कई स्थानों में शुरू हो चुकी हैं तथा निजी प्रचालक द्वारा बुनियादी टेलीफोन सेवा, दिनांक 4.6.98 से मध्य प्रदेश सर्किल में शुरू की जा चुकी है।

[हिन्दी]

दुपहिये वाहन की पिछली सीट पर बैठने वाली सवारी के लिए हेल्मेट

1773. श्री दत्ता मेघे: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने दिल्ली में दुपहिया वाहनों के पीछे की सीट पर बैठने वाली महिलाओं और बच्चों (सिक्ख, हिन्दू महिलाएं और बच्चों सहित) के लिए हेल्मेट पहनने की शर्त समाप्त कर दी है जबकि दुपहिया वाहनों के पीछे की सीट पर बैठने वाले पुरुष सवारी के लिए यह अनिवार्य है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार ने सूचित किया है कि उन्होंने इस मुद्दे पर अभी कोई निर्णय नहीं लिया है।

रैगिंग

1774. श्री बची सिंह रावत "बचदा": क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सभी उच्चतर शैक्षणिक महाविद्यालयों तथा तकनीकी महाविद्यालयों में छात्रों की रैगिंग को रोकने के लिए कोई ठोस योजना बनाई है, और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) केन्द्र सरकार शैक्षिक संस्थाओं में रैगिंग की प्रथा को निन्दनीय तथा दूषित मानती है। ऐसी घटना को रोकने के लिए कठोर कार्रवाई करने तथा जहां पर रैगिंग की-अण्ड में विशिष्ट अपराध किये जाते हैं वहां विधि के दण्डात्मक प्रावधानों को लागू करने के संबंध में विश्वविद्यालयों और संस्थाओं तथा राज्य सरकारों को अनुदेश पहले ही जारी कर दिए गए हैं। विश्वविद्यालयों में आगामी शैक्षिक सत्र को ध्यान में रखते हुए ऐसे अनुदेश फिर जारी किये जा रहे हैं। शैक्षिक संस्थाओं से भी कहा जा रहा है कि वे रैगिंग को गैर-कानूनी घोषित करने के लिए अपने अध्यादेशों/विनियमों में संशोधन करें और इसमें शामिल होने वाले लोगों को घोर कदाचार का अपराधी मानें ताकि विश्वविद्यालयों से उन्हें निकालने संबंधी दंड अपराधियों पर लगाया जा सके।

राष्ट्रीय डाक नीति

5. श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय डाक नीति को अंतिम रूप दिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ): (क) से (ग) राष्ट्रीय डाक नीति वाले औपचारिक दस्तावेज को अभी अंतिम रूप दिया जाना है। फिर भी, डाक विभाग देश में डाक सेवाओं के विकास और प्रचालन के मामले में एक सुसंगत नीति का पालन कर रहा है।

ग्रामीण क्षेत्र में डाक नेटवर्क के विस्तार के मामले में विभाग की नीति नए डाकघरों के मामले में पर्याप्त आर्थिक सहायता प्रदान करना है। शहरी क्षेत्र में विभाग की नीति में वित्तीय व्यवहार्यता को अत्यधिक महत्व दिया जाता है। नए खोले गए डाकघर से यह अपेक्षा की जाती है कि वह अपनी स्थापना के प्रथम वर्ष के अंत तक आत्मनिर्भर बन जाए। जहां तक मौजूदा डाकघर से दूरी संबंधी मानदंड का संबंध है, यह भी शहरी स्थितियों के अनुरूप है जिसमें ग्रामीण क्षेत्र की अपेक्षा जनसंख्या का घनत्व बहुत अधिक होता है।

जहां तक वितरण सेवा का संबंध है, ग्रामीण क्षेत्र में मानदंड यह है कि जब तक पारेषण व्यवस्था में अड़कने न हों, शाखा डाकघर में डाक जिस दिन प्राप्त हो, उसी दिन वितरित कर दी जाए। शहरी क्षेत्र में सभी विभागीय वितरण डाकघर सामान्य और

लेखायोग्य, दोनों प्रकार की, डाक मर्दों का प्रतिदिन कम से कम एक बार वितरण करते हैं। अधिकांश शहरी डाकघरों में डाक मर्दों की संख्या और उनके प्राप्त होने के समय को ध्यान में रखते हुए एक बार से अधिक वितरण भी किया जाता है।

डाक पारेषण के संबंध में विभाग की नीति त्वरित और प्रभावी मेल प्रोसेसिंग के लिए बड़े नोडल केन्द्रों में धीरे-धीरे स्वचालित प्रणालियां शुरू करने की है।

विभाग सरकार की अल्प बचत योजनाएं चला कर, रेलवे पेंशनर्स और कोयला खनिकों को पेंशन का भुगतान करके और साथ ही डाक जीवन बीमा संगठन चलाने जैसे विभिन्न एजेंसी कार्य करके डाकघरों का अधिकतम लाभ उठाने की नीति का भी पालन कर रहा है।

डाक सेवा को आधुनिक बनाने की विभाग की नीति में काउंटर सेवाओं पर बल दिया गया है। वित्तीय संस्थाओं, डाक जीवन बीमा, इन्वेन्ट्री कंट्रोल और स्पीड पोस्ट सेवा जैसे अन्य कार्यकलापों में भी कम्प्यूटर आधारित टेक्नोलोजी की शुरूआत की जा रही है। व्यापक प्रशिक्षण कार्यक्रमों का लक्ष्य कर्मचारियों की कार्यकुशलता बढ़ाना है। विभाग सेवा के स्तर में सुधार करने और राजस्व जुटाने के उद्देश्य से व्यापारिक तथा वाणिज्यिक क्षेत्र की जरूरतों और साथ ही यूनिवर्सल सर्विस के दायित्व को पूरा करने के प्रयोजन से अपने कार्य क्षेत्रों का पृथकीकरण करना चाहता है।

[अनुवाद]

महाराष्ट्र में खेलकूद संबंधी क्रियाकलाप

1776. श्री माधवराव पाटील:

श्री सदाशिव राव दादोबा मंडलिक:

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र में विशेष रूप से कोल्हापुर, नासिक और खेड जिलों में खेलकूद संबंधी क्रियाकलापों को बढ़ावा देने के लिए क्रियान्वित की जा रही केन्द्र प्रायोजित योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) आठवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान इस प्रयोजनार्थ केन्द्र सरकार द्वारा राज्य सरकार को कितनी धनराशि प्रदान की गई;

(ग) 1998-99 में कितनी धनराशि आवंटित की गई और नौवीं पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान खेलकूद संबंधी क्रियाकलापों के लिए कितनी धनराशि आवंटित करने का विचार है;

(घ) क्या सरकार राज्य में कुश्ती को बढ़ावा देने के लिए कोई योजना शुरू करने पर विचार कर रही है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी उमा भारती): (क) केन्द्रीय सरकार की (1) खेल अवस्थापना के सृजन हेतु अनुदान की योजना और (2) सिंथेटिक परतें बिछाने के लिए अनुदान नामक योजनाएं पूरे देश में खेल संबंधी गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए तैयार की गई हैं। इन योजनाओं के अंतर्गत, महाराष्ट्र में स्थित परियोजनाएं भी चलाई जा रही हैं। कोल्हापुर, नासिक तथा खेड जिलों के संबंध में अलग से कोई योजना नहीं है।

(ख) उपर्युक्त योजनाओं के अंतर्गत, राज्य सरकार को आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 990.55 लाख रुपये की केन्द्रीय सहायता प्रदान की गई थी।

(ग) यद्यपि, वर्ष 1998-99 के लिए योजना परिव्यय के वास्ते 100.66 करोड़ रुपये की राशि है, समूचे देश में खेल संबंधी गतिविधियों के लिए नवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 380.44 करोड़ रुपये का परिव्यय आवंटित किया गया है।

(घ) से (च) जी, नहीं। मुख्यतया, यह राष्ट्रीय खेल परिसंघों की जिम्मेवारी होती है कि वे अपने-अपने खेलों को बढ़ावा दें। केन्द्रीय सरकार इस प्रयास में टूर्नामेंटों, प्रशिक्षण शिविरों के आयोजन और विदेशों में प्रदर्शन के लिए अवसर प्रदान करने के रूप में उनकी सहायता करती है। कुश्ती के लिए, भारतीय कुश्ती संघ महाराष्ट्र में अपनी राज्य यूनिट के साथ, महाराष्ट्र में कुश्ती को प्रोत्साहन देने के लिए कार्रवाई करता है।

[हिन्दी]

निजी आपरेटरों के लिए शर्तों में छूट

1777. श्री राम पाल सिंह: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार अब ग्रामीण क्षेत्रों में निजी आपरेटरों द्वारा टेलीफोन लगाने संबंधी शर्तों में छूट देने पर विचार कर रही है;

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

(ग) इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय लिये जाने की संभावना है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ): (क) से (ग) बुनियादी टेलीफोन सेवा प्रचालकों ने अपनी बोलियां देते समय ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन (वीपीटी) का प्रावधान करने के संबंध में विशिष्ट वचनबद्धता दी थी और ये वचनबद्धताएं अभी विद्यमान हैं। तथापि, उनके संगठन द्वारा ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन कार्यक्रमों का क्रियान्वयन करने के लिए कतिपय तौर-तरीकों के संबंध में सुझाव दिये गये हैं; दूरसंचार विभाग में इनकी जांच की जा रही है।

राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 31-क पर व्यय

1778. श्री भीम दाहाल: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले दो वर्षों के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 31-क की मरम्मत पर कितना व्यय हुआ;

(ख) क्या सरकार ने इसके रख-रखाव के संबंध में कोई जांच की है;

(ग) यदि हां, तो इसके जीर्ण-शीर्ण हालत को बेहतर करने हेतु सरकार ने क्या कदम उठाए हैं, और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) किया गया व्यय इस प्रकार है:

क्र.सं.	वर्ष	धनराशि
1.	1996-97	87.41 लाख रु.
2.	1997-98	105.65 लाख रु.

(ख) जी नहीं।

(ग) और (घ) तथापि, उपलब्ध संसाधनों के अंतर्गत, राष्ट्रीय राजमार्गों को यातायात योग्य स्थिति में रखा जा रहा है।

वनों में "साल केटर" का खतरा

1779. श्री फगन सिंह कुलस्ते: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश के कुछ जिलों में वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अंतर्गत संरक्षित वन क्षेत्र और कान्हा राष्ट्रीय पार्क "साल केटर" से प्रभावित हुए हैं;

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

(ग) क्या इन वन क्षेत्रों और राष्ट्रीय पार्क को इस खतरे से बचाने के लिए कोई कार्य योजना तैयार की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मुक्त विश्वविद्यालय द्वारा अध्ययन सामग्री की आपूर्ति

1780. श्री जगदम्बी प्रसाद यादव: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मुक्त विश्वविद्यालय के क्षेत्रीय कार्यालय तुगलकाबाद द्वारा पत्राचार के माध्यम से बी.सी.ए./एम.सी.ए. हेतु अध्ययन सामग्री परीक्षा से केवल 2.5 महीने पहले कराई गई;

(ख) यदि हां, तो क्या छात्रों को उनके निवास पर अध्ययन सामग्री उपलब्ध कराने के लिए शुल्क लिये जाने के बावजूद भी ऐसा नहीं किया जा रहा है; और

(ग) यदि हां, तो अध्ययन सामग्री समय से छात्रों के निवास पर भेजने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मुक्त विश्वविद्यालय द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार, शैक्षिक कार्यक्रम या तो वार्षिक आधार पर या सेमेस्टर आधार पर प्रदान किये जाते हैं और कार्यक्रमों के लिए सामग्री प्रत्येक वर्ष के जनवरी/जुलाई में शैक्षिक सत्र/सेमेस्टर के शुरू होने पर भेजी जाती है। तथापि, जनवरी, 98 के दौरान (जनवरी में शुरू हुए कार्यक्रम के लिए) छात्रों की नामांकन संख्या में वृद्धि तथा अध्ययन सामग्री की छपाई तथा इसके वितरण में विलंब होने के कारण कम्प्यूटर एप्लीकेशंस एंड मैनेजमेंट में कार्यक्रमों के लिए अध्ययन सामग्री लगभग 2.5 माह देर से भेजी गई थी। साधारणतया, विश्वविद्यालय आवेदक द्वारा दिये गये पते पर ही अध्ययन सामग्री छात्रों के पास भेजता है। तथापि, सामग्री प्राप्त न होने/विलंब से प्राप्त होने के लिए छात्रों से प्राप्त की गई शिकायतों की बड़ी संख्या होने के कारण विश्वविद्यालय वैकल्पिक उपायों पर विचार कर रहा है। कुछ मामलों में जहां छात्रों की संख्या बहुत अधिक थी, उन्हें सलाह दी गई थी कि वे समय तथा सामग्री संबंधी विलंब से बचने के लिए उसे नामित केन्द्रों से प्राप्त करें। जहां पर छात्र ऐसा करने में असमर्थ थे उन्हें सामग्री डाक द्वारा भेज दी गई थी।

विश्वविद्यालय यह सुनिश्चित करने पर प्रयास कर रहा है कि छात्र प्रत्येक सेमेस्टर के शुरू होने पर अध्ययन सामग्री प्राप्त कर ले और विश्वविद्यालय इस प्रयोजनार्थ वितरण प्रणाली को सरल तथा कारगर बना रहा है।

[अनुवाद]

धार्मिक और सामाजिक टी.वी. सीरियल के प्रसारण पर प्रतिबंध

1781. श्री कृष्ण लाल शर्मा: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उच्च नैतिक मूल्यों, संस्कृति और देश भक्ति दिखाने वाले सभी धार्मिक और अन्य टी.वी. सीरियलों के देश के टी.वी. नेटवर्क के प्रसारण पर प्रतिबंध लगाने का निर्णय लिया है अथवा लेने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन सीरियलों को समाप्त किये जाने की संभावना है; और

(ग) इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुचमा स्वराज): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

प्राथमिक स्तर पर बीच में पढ़ाई छोड़ने वाले विद्यार्थी

1782. श्री द्वारका प्रसाद बैरवा: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्राथमिक स्तर पर बीच में पढ़ाई छोड़ने वाले विद्यार्थियों की राज्यवार संख्या कितनी थी;

(ख) राज्यवार ऐसे विद्यार्थियों की ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में छात्र तथा छात्राओं की संख्या कितनी थी;

(ग) सरकार ने बीच में पढ़ाई छोड़ने वाले विद्यार्थियों की संख्या को कम करने के लिए क्या कदम उठाए हैं;

(घ) टोंक जिले में केन्द्रीय विद्यालयों में विद्यार्थियों की संख्या कितनी है; और

(ङ) पिछले पांच वर्षों के दौरान इस संख्या में वृद्धि न होने के क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) प्राथमिक स्तर पर पढ़ाई बीच में ही छोड़ने वाले लड़के तथा लड़कियों की पिछले तीन वर्षों के दौरान राज्यवार संख्या दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है। ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों में पढ़ाई बीच में ही छोड़ने वाले बच्चों की दर संबंधी आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) सरकार ने पढ़ाई बीच में ही छोड़ने वाले बच्चों की दर में कमी लाने के लिए बहुत से प्रयास किये हैं। इन उपायों में सूक्ष्म आयोजना तथा सामुदायिक गतिशीलता, पंचायती राज संस्थानों की अधिकाधिक सहभागिता, आपरेशन ब्लैक बोर्ड योजना के माध्यम से स्कूली ढांचे में सुधार, लड़कियों तथा अनु. जाति/अनु. जनजाति के छात्रों को मुफ्त पाठ्यपुस्तकें, वर्दी तथा उपस्थित छात्रवृत्ति जैसे प्रोत्साहन प्रदान करना, शिक्षक शिक्षा संस्थानों की स्थापना तथा मृदुद्धाकरण, शिक्षण के न्यूनतम स्तरों का निर्धारण, मध्याह्न भोजन कार्यक्रम का कार्यान्वयन आदि शामिल हैं।

जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम को 149 जिलों में कार्यान्वित किया जा रहा है। इस कार्यक्रम ने तदनु रूप सम्बद्ध कार्यनीतियाँ तैयार की हैं ताकि प्राथमिक स्तर पर बच्चों की अधिकाधिक सहभागिता सुनिश्चित हो सके तथा उन्हें स्कूलों में बनाए रखा जा सके।

(घ) और (ङ) केन्द्रीय विद्यालय संगठन द्वारा तैयार की गई सूचना के अनुसार, टोंक जिले में दो केन्द्रीय विद्यालय काम कर रहे हैं। एक विद्यालय परियोजना क्षेत्र में है तथा दूसरा विद्यालय सिविल क्षेत्र में है। इन दोनों स्कूलों में छात्रों की कुल संख्या 591 है।

वर्ष 1994-95 में संख्या 680 थी। ऐसा सूचित किया गया है कि विद्यार्थियों की संख्या में गिरावट केन्द्रीय विद्यालयों के नियत स्थान के कारण है।

विवरण

प्राथमिक स्तर पर पढ़ाई बीच में छोड़ने वाले लड़के तथा लड़कियों का वर्ष 1994-95, 1995-96 और 1996-97 के दौरान राज्यवार विवरण

क्र.सं.	राज्य	1994-95			1995-96			1996-97		
		लड़के	लड़कियां	कुल	लड़के	लड़कियां	कुल	लड़के	लड़कियां	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	आन्ध्र प्रदेश	42.48	41.78	42.18	56.27	54.36	55.44	43.34	48.30	46.71
2.	अरुणाचल प्रदेश	54.97	55.22	55.07	55.49	52.46	54.19	53.74	48.60	51.55
3.	अगम	39.62	41.57	40.49	39.83	41.75	40.69	39.82	41.74	40.69
4.	बिहार	61.41	65.86	62.98	61.46	64.03	62.37	60.85	63.44	61.78
5.	गोवा	-	7.17	2.28	1.56	9.45	5.39	2.74	9.52	6.06
6.	गुजरात	41.82	51.07	45.97	35.49	41.15	38.02	41.20	46.39	43.52
7.	हरियाणा	1.60	6.81	3.93	5.78	7.32	6.38	17.03	20.80	18.78
8.	हिमाचल प्रदेश	18.86	26.29	22.41	20.18	27.00	23.43	21.33	30.05	25.55
9.	जम्मू और कश्मीर	52.05	42.52	48.05	53.13	41.48	48.36	34.40	33.63	34.08

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
10.	कर्नाटक	36.07	36.85	36.43	34.88	35.72	35.28	40.91	45.51	43.12
11.	केरल	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12.	मध्य प्रदेश	23.43	34.96	28.36	28.06	33.23	30.25	25.97	38.29	31.29
13.	महाराष्ट्र	19.12	25.50	22.13	21.79	27.36	24.4	18.65	25.60	21.95
14.	मणिपुर	65.02	63.98	64.54	35.04	36.30	35.64	41.12	43.68	42.33
15.	मेघालय	29.96	34.43	32.06	59.61	62.53	61.07	59.45	62.46	60.95
	मिजोरम	62.91	63.05	62.98	57.71	72.28	57.20	59.14	56.95	58.10
17.	नागालैंड	42.09	37.68	40.09	39.93	31.40	35.98	38.53	34.12	36.48
18.	उड़ीसा	57.07	52.05	55.06	52.88	53.79	53.24	50.75	47.9	49.61
19.	पंजाब	22.63	22.94	22.77	22.86	22.52	22.70	24.03	21.76	22.97
20.	राजस्थान	51.16	59.33	53.73	50.57	56.00	52.38	48.79	57.02	51.70
21.	सिक्किम	52.88	45.51	49.50	61.97	54.74	58.17	61.88	55.40	58.88
22.	तमिलनाडु	15.58	17.65	16.54	14.88	16.97	15.85	14.05	16.21	15.06
23.	त्रिपुरा	54.07	57.21	55.51	53.49	57.27	55.24	52.73	56.65	54.55
24.	उत्तर प्रदेश	20.27	21.12	20.57	22.31	22.94	22.53	22.31	22.94	22.53
25.	पश्चिम बंगाल	36.17	45.76	40.43	49.93	66.84	58.72	55.83	55.59	55.73
26.	अ. और नि.द्वी.स.	4.22	6.06	5.1	7.84	13.43	10.58	19.77	21.01	20.37
27.	चंडीगढ़	-	-	14.90	30.68	30.98	30.82	0.13	2.76	1.09
28.	दा. और न. ह.	33.37	50.16	40.75	31.21	50.80	39.57	32.57	47.55	38.78
29.	दमन और दीव	1.40	-	0.45	-	-	-	3.13	-	-
30.	दिल्ली	19.25	28.83	25.74	18.15	30.53	24.37	11.62	23.50	17.53
31.	लक्षद्वीप	18.74	37.15	27.29	-	7.37	3.16	5.44	-	3.22
32.	पांडिचेरी	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	भारत	35.18	37.79	36.27	37.92	41.31	39.37	39.37	38.35	38.95

[अनुवाद]

केन्द्रीय विद्यालयों में मनोविज्ञान पढ़ाया जाना

1783. श्री सी.पी.एम. गिरिधरप्पा: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय विद्यालयों में 10+1 और 10+2 स्तरों पर मनोविज्ञान एक विषय के रूप में पढ़ाया जा रहा है;

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

(ग) केन्द्रीय विद्यालयों में 10+1 और 10+2 स्तरों पर इस विषय को शामिल किये जाने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) केन्द्रीय विद्यालय मुख्यतः केन्द्रीय सरकार के स्थानांतरणीय कर्मचारियों के बच्चों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए हैं। उनकी शिक्षा में निरंतरता बनाये रखने के लिए केवल कुछ वैकल्पिक विषय जो देश के अधिकांश भागों में चलाए जा सकते हैं, केन्द्रीय विद्यालयों में +2 स्तर पर प्रदान किये जाते हैं। तदनुसार, छात्रों को मनोविज्ञान विषय प्रदान नहीं किया जाता।

गैर-सरकारी संगठनों की परियोजनाएं

1784. श्री एम. राजैया: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा दी जा रही सहायता से गैर-सरकारी संगठनों द्वारा क्रियान्वित की जाने वाली पर्यावरण परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ख) इन गैर-सरकारी संगठनों को सरकार द्वारा दी गई अनुदान राशि का राज्यवार ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी). (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और इसे सदन के पटल पर रख दिया जाएगा।

राष्ट्रीय राजमार्ग पर रेल फाटकों पर उपरि पुल

1785. श्री वी.एम. मेनसिंकाई: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 4 पर रेल फाटकों की कोई समस्या है;

(ख) यदि हां, तो पुणे से लेकर बंगलौर तक इस राजमार्ग पर ऐसे फाटकों की समस्या किन-किन स्थानों पर है;

(ग) ऐसे रेलवे फाटकों की संख्या कितनी है जहां उपरिपुल नहीं है;

(घ) क्या राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का विचार इस वर्ष के दौरान इन फाटकों पर उपरिपुलों का निर्माण करने का है;

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

(च) यदि नहीं, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) 310/800 कि.मी. (हनुमानहट्टी) और 328/400 (नेलागोल) कि.मी. पर उपरि पुलों के बगैर दो रेलवे लेवल क्रॉसिंग हैं।

(घ) से (च) भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने विस्तृत परियोजना तैयार की, जो प्रगति पर है, के लिए पारदर्शी प्राक्कलन को स्वीकृति दे दी है।

[हिन्दी]

आपरेशन ब्लैकबोर्ड कार्यक्रम

1786. श्री राम नारायण मीणा: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 'आपरेशन ब्लैकबोर्ड' कार्यक्रम के अंतर्गत निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर लिये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो किन-किन राज्यों ने ये लक्ष्य प्राप्त किये हैं;

(ग) उपर्युक्त कार्यक्रम कितनी अवधि के लिए चलाया गया था और इस कार्यक्रम को बन्द करने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या राजस्थान के अनेक उच्च विद्यालयों में आपरेशन ब्लैकबोर्ड कार्यक्रम के लायक भवन नहीं हैं;

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

(च) ये भवन कब तक निर्मित किये जायेंगे?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) आपरेशन ब्लैकबोर्ड योजना वर्ष 1987-88 से सभी राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों में कार्यान्वित की जा रही है। इस योजना ने लगभग 1.50 लाख एकल शिक्षक प्राथमिक स्कूलों का दो शिक्षक वाले स्कूलों में परिवर्तन करने, 1.77 लाख कक्षा-कक्षों के निर्माण तथा 5.23 लाख प्राइमरी स्कूलों को शिक्षण अध्ययन सामग्री प्रदान करने में योगदान दिया। वर्ष 1993-94 में, योजना का विस्तार उच्च प्राथमिक स्कूलों को सम्मिलित करने तथा 100 बच्चों से अधिक नामांकन वाले बड़े प्राथमिक स्कूलों में तीसरा शिक्षक प्रदान करने के लिए किया गया है। विस्तारित आपरेशन ब्लैकबोर्ड के अंतर्गत, प्राथमिक स्कूलों को 55951 शिक्षक प्रदान किये गये हैं और 95722 उच्च प्राथमिक स्कूलों को शिक्षण अध्ययन उपस्कर प्रदान किये गये हैं।

यस सूचना के अनुसार, योजना के अंतर्गत प्राप्त उपलब्धियाँ गुजरात, मणिपुर, महाराष्ट्र, असम, आंध्र प्रदेश तथा उड़ीसा राज्यों के अतिरिक्त सभी राज्यों/संघशासित क्षेत्रों में संतोषजनक पाई गई है।

(घ) आपरेशन ब्लैकबोर्ड योजना का विस्तार हाईस्कूलों तक नहीं किया गया है।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

अति चालकता संबंधी अनुसंधान गुप

1787. श्री पृथ्वीराज दा. चव्हाण: क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने 'अति चालकता' संबंधी विशेष अनुसंधान गुप स्थापित कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो इस गुप की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) राष्ट्र द्वारा इस क्षेत्र में अब तक कितनी उपलब्धि हासिल की गई है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) राष्ट्रीय अतिचालकता कार्यक्रम के तहत केन्द्रीय सरकार द्वारा 1987 में एक शीर्ष निकाय और एक कार्यक्रम प्रबंधन बोर्ड स्थापित किया गया था। कार्यक्रम प्रबंधन बोर्ड स्थापित किया गया था। कार्यक्रम प्रबंधन

बोर्ड ने अप्रैल, 1998 से सितम्बर, 1991 के दौरान 63 परियोजनाओं को प्रोन्नत किया। फरवरी, 1991 में शीर्ष निकाय और कार्यक्रम प्रबंधन बोर्ड को राष्ट्रीय अतिचालकता विज्ञान और प्रौद्योगिकी बोर्ड 'एन.एस.टी.बी.' के रूप में पुनः स्थापित किया गया। एन.एस.टी.बी. ने 72 परियोजनाओं को प्रोन्नत किया। 1997-98 से, अतिचालकता कार्यक्रम, विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग के चालू कार्यक्रमों के तहत प्रोन्नत किये जा रहे हैं। परियोजनाओं की कुछ मुख्य उपलब्धियों में योग्य आर एण्ड डी मानवशक्ति का सृजन और संबंधित आर एण्ड डी बुनियादी सुविधाओं की स्थापना करना है। विभिन्न राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय जनरलों में भारतीय अनुसंधानकर्ताओं ने लगभग 2000 अनुसंधान दस्तावेज और तकनीकी प्रस्तुतीकरण किये हैं। सात पेटेंट भी दायर किये गये हैं।

टेलीफोन प्रणाली

1788. डा. उल्हास वासुदेव पाटील: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र के जलगांव जिले में टेलीफोन प्रणाली अस्त-व्यस्त हो गई है;

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

(ग) जिले में टेलीफोन प्रणाली में सुधार के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किये जाने का विचार है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) और (ख) महाराष्ट्र के जलगांव जिले में टेलीफोन प्रणाली संतोषजनक ढंग से कार्य कर रही है। हालांकि, पुराने किस्म के स्ट्रोजर एक्सचेंज वैसी उत्कृष्ट सेवा प्रदान करने में सक्षम नहीं है जैसी सेवा आधुनिक एक्सचेंजों द्वारा प्रदान की जाती है।

(ग) टेलीफोन प्रणाली में और सुधार लाने के लिए निम्नलिखित उपाय किये जा रहे हैं:

(1) चालू वित्त वर्ष के दौरान पुरानी प्रौद्योगिकी वाले स्ट्रोजर एक्सचेंज को हटाकर उनके स्थान पर नयी प्रौद्योगिकी वाले एक्सचेंज लगाये जाने की योजना है।

(2) पुरानी तथा टूटी-फूटी लाइनों और बाह्य संयंत्र के उपकरणों को बदलना।

(3) बार-बार खराब हो जाने वाले केबलों को हटाकर जेली युक्त केबल लगाना।

(4) आधुनिक औजारों तथा तकनीकी की शुरुआत।

(5) दोष मरम्मत सेवाओं का कम्प्यूटीकरण।

उत्तर प्रदेश में बिजली की कमी

1789. श्री कीर्तिवर्धन सिंह: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि उत्तर प्रदेश के अनेक जिलों में विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में बिजली की कमी है;

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

(ग) क्या राज्य में बिजली का उत्पादन बढ़ाने और अधिक विद्युत संयंत्र लगाने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस मामले में कब तक निर्णय लिया जायेगा?

विद्युत मंत्री (श्री पी. आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) वर्ष 1997-98 और अप्रैल, 98 के दौरान उत्तर प्रदेश में विद्युत आपूर्ति की स्थिति (ग्रामीण क्षेत्रों समेत) नीचे दी गई हैं:

(आंकड़े मि.यू. निवल में)

	1997-98	अप्रैल, 1998
आवश्यकता	41157	3560
उपलब्धता	36105	3271
कमी	5052	289
%	12.3	8.1

(ग) और (घ) जी, हां। उत्तर प्रदेश में कार्यान्वयनाधीन नियोजित की गई विद्युत परियोजनाओं का ब्यौरा उनकी स्थिति समेत नीचे दिया गया है:

परियोजना का नाम	क्षमता (मे.वा.)	चालू करने की सम्भावित तिथि
1	2	3

उत्तर प्रदेश

1. फिरोज गांधी ऊंचाहार टीपीपी चरण 2 (जिला-रायबरेली)		
यूनिट-3	210	जनवरी 2000
यूनिट-4	210	जुलाई 2000

	1	2	3
2. रोजरू टीपीपी (जिला-शाहजहांपुर)			
यूनिट-1		283.5	*
यूनिट-2		283.5	*
3. टिहरी चरण-1		4×150	2001-02
4. घोलीगंगा-1		4×70	2004-2005
5. सोबला		2×3	1998-99
6. लखवरव्यासी		3×100+2×6	नीवी योजना के पश्चात्
7. मनेरी-भाली		4×76	नीवी योजना
8. श्रीनगर		5×66	नीवी योजना के पश्चात्
9. विष्णु प्रयाग		4×100	नीवी योजना के पश्चात्
10. राजघाट		3×15	1998-99

*अंतिम रूप प्रदान किया जाना है।

आन्ध्र प्रदेश के लिए पूर्वी ग्रिड से बिजली देना

1790. डॉ. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार आंध्र प्रदेश के लिए पूर्वी ग्रिड से 500 मेगावाट बिजली देने पर सहमत हो गयी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार पूर्वोत्तर क्षेत्र से उचित दर पर बिजली प्राप्त करने को सुनिश्चित करने के लिए सहायता देगी;

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

(घ) क्या आंध्र प्रदेश ने कृष्णमपत्तनम में एक बड़ी विद्युत परियोजना (2,000 मेगावाट) लगाने की मांग की है; और

(ङ) केन्द्र सरकार सहायता प्रदान करने और आंध्र प्रदेश को उसकी आवश्यकता पूरी करने के लिए पर्याप्त बिजली देने के लिए कहां तक सहमत हुई है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) आंध्र प्रदेश के पूर्वी क्षेत्र में स्थित एन.टी.पी.सी. केन्द्रों द्वारा अनावंटित कोटे में से 150 मे.वा. का आवंटन किया गया है और यह 220 के.वी. वालीमैला-ऊपरी मिलेरू लाइन से प्राप्त कर रहा है। मार्च 1999 तक गंजुवाका में चालू की जाने वाली एच.वी.डी.सी. बैक-टु-बैक टर्मिनल के साथ 400 के.वी. जेपोर-गंजुवाकाडी/सी. लाइन और दक्षिणी क्षेत्र में 400 के.वी. की कुछ लाइन के पूरा होने तथा ए.पी.एस.ई.बी. द्वारा अपनी प्रणाली में लगभग 1300 एम.वी.ए.आर. शंट कैपेसिटरों का अधिष्ठापन किये जाने पर पूर्वी क्षेत्र से 500 मे.वा. की विद्युत आपूर्ति की जा सकेगी। तथापि, संभवतः जून/जुलाई, 1998 तक चालू की जाने वाली एच.वी.डी.सी. टर्मिनल के बिना 400 के.वी. जेपोर-गंजुवाका डी./सी. लाइन के चालू होने पर पूर्वी क्षेत्र से आंध्र प्रदेश मौजूदा 150 मे.वा. की आपूर्ति सहित कुल 150 मे.वा. विद्युत प्रदान की जा सकती है बशर्ते ए.पी.एस.ई.बी. में अभिज्ञात पारंपण और वितरण लाइनों को पूरा कर ले।

(ख) और (ग) इस समय उत्तर पूर्वी क्षेत्र से आंध्र प्रदेश को विद्युत प्रदान करने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि मौजूदा पारंपण प्रणाली में उत्तर पूर्वी क्षेत्र से आंध्र प्रदेश को विद्युत आपूर्ति संभव नहीं है।

(घ) जी, हां। आंध्र प्रदेश सरकार ने कृष्णापट्टनम में आयातित कोयले पर आधारित एक "शोकेस" परियोजना की स्थापना में रुचि दिखाई थी। उन्होंने इस परियोजना के विकास हेतु सभी प्रकार की सहायता प्रदान करने में अपनी सहमति व्यक्त की है।

(ङ) आंध्र प्रदेश को पहले से ही दक्षिणी क्षेत्र के केन्द्रीय क्षेत्र केन्द्रों के अनावंटित कोटे में से 22.5% विद्युत का आवंटन किया जाता है और पूर्वी क्षेत्र में एनटीपीसी केन्द्रों से 150 मे.वा. विद्युत का आवंटन किया गया है। इसके अतिरिक्त आंध्र प्रदेश को व्यस्ततमकालीन, घन्टों के दौरान पश्चिमी क्षेत्र से लगभग 300 मे.वा. विद्युत की सहायता प्रदान की जा रही है। इसके अलावा एनटीपीसी द्वारा आंध्र प्रदेश में सिम्हाद्री स्थित 1000 मे.वा. की कुल क्षमता वाले एक नये विद्युत संयंत्र की स्थापना की जा रही है जिसके 2001-02 में चालू होने की संभावना है।

केरल में केन्द्रीय विद्यालय

1791. श्री टी. गोविन्दन: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान केरल में खोले गये केन्द्रीय विद्यालयों की वर्षवार एवं स्थान-वार संख्या क्या है;

(ख) क्या सरकार आठवें दशक के आरम्भ में खोले गये कुछ विद्यालयों को बन्द करने पर विचार कर रही है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डॉ. मुरली मनोहर जोशी): (क) केरल में गत तीन वर्षों के दौरान तीन केन्द्रीय विद्यालय खोले गये हैं जिनका ब्यौरा नीचे दिया गया है:

1. कोझीकोड सं. 11	1995-96
2. ए.एफ.एस., त्रिवेन्द्रम	1995-96
3. वित्तिरी, कालपेटा	1997-98

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

पंजीकृत उर्दू समाचारपत्र

1792. श्री जी.एम. बनावतवाला: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 1 अप्रैल, 1998 के अनुसार विज्ञापन और दृश्य प्रचार निदेशालय की स्वीकृत सूची में राज्य-वार कुल, कितने उर्दू समाचार पत्र हैं;

(ख) इन समाचार पत्रों को वर्ष 1996-97 और 1997-98 के दौरान कुल कितने मूल्य के विज्ञापन राज्य-वार जारी किए गए; और

(ग) सभी समाचार पत्रों को वर्ष 1996-97 और 1997-98 के दौरान राज्य वार तथा अखिल भारतीय स्तर पर जारी विज्ञापनों के कुल मूल्य की तुलना में उर्दू समाचार पत्रों को जारी विज्ञापनों के कुल मूल्य का अनुपात अथवा प्रतिशत कितना था?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

क्र.सं.	राज्य	1.4.1998 की स्थिति के अनुसार विज्ञापन एवं दृश्य प्रचार निदेशालय की अनुमोदित सूची पर उर्दू समाचारपत्रों/पत्रिकाओं की संख्या	उर्दू समाचारपत्रों/पत्रिकाओं को जारी विज्ञापनों का कुल मूल्य		संबंधित राज्य में विज्ञापन एवं दृश्य प्रचार निदेशालय द्वारा समाचारपत्रों/पत्रिकाओं को जारी कुल विज्ञापन मूल्य की तुलना में उर्दू समाचारपत्रों/पत्रिकाओं को जारी विज्ञापन मूल्य का राज्यवार-प्रतिशत	
			1996-97	1997-98	1996-97	1997-98
1	2	3	4	5	6	7
1.	आंध्र प्रदेश	64	1754854	2692343	19.82	21.23
2.	बिहार	50	2611717	3085108	18.03	19.17
3.	हरियाणा	1	3448	6034	0.16	0.20
4.	जम्मू तथा कश्मीर	34	1344990	1962475	38.98	36.67
5.	कर्नाटक	7	865502	761350	7.12	5.49
6.	मध्य प्रदेश	6	264349	304981	1.40	1.24
7.	महाराष्ट्र	10	616986	863920	1.64	1.69
8.	पंजाब	6	393509	429763	2.50	1.88
9.	राजस्थान	3	76777	100466	0.47	0.48
10.	तमिलनाडु	2	285153	328150	2.22	2.19
11.	उत्तर प्रदेश	306	3843335	5766411	11.51	12.53
12.	पश्चिम बंगाल	10	960115	1177338	3.68	3.49
13.	दिल्ली	63	3434950	5632709	2.49	3.09
कुल		562	16455685	23111048		
					1996-97	1997-98
पूरे भारत का प्रतिशत					4.21	4.54

[हिन्दी]

बैटरी चालित इलेक्ट्रानिक, एक्सचेंज

1793. श्री रामानन्द सिंह: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करें कि:

(क) देश में दूरस्थ गांवों में बैटरी चालित प्रणाली के आधार पर राज्य-वार कितने इलेक्ट्रानिक एक्सचेंज लगाये गये हैं;

(ख) इस योजना पर अभी तक राज्य-वार कितनी धनराशि खर्च की गयी है;

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इस योजना के अंतर्गत लगाये गये टेलीफोन प्रायः खराब रहते हैं; और

(घ) यदि हां, तो बैटरी चालित टेलीफोन के कार्यकाल को बढ़ाने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जाने का विचार है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) दूर-संचार विभाग बैटरी द्वारा प्रचालित प्रणाली पर आधारित किसी इलेक्ट्रानिक टेलीफोन एक्सचेंजों की संस्थापना नहीं करता। सभी इलेक्ट्रानिक टेलीफोन एक्सचेंज वाणिज्यिक पावर सप्लाय से प्रचालित हैं। ऐसे एक्सचेंजों में बैटरी तथा इंजिन प्रत्यावर्तित वैकल्पिक रूप से प्रदान किये जाते हैं।

(ख) से (घ) उपर्युक्त "क" को देखते हुए प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

उपस्करों की खरीद

1794. श्री एस. एस. ओवेसी: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उपस्करों की खरीद के लिए निविदा शर्तों की समीक्षा करने का है;

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

(ग) ये शर्तें पूर्व निविदा शर्तों से कितनी भिन्न हैं;

(घ) वैध अवधि से बोलियां आगे बढ़ाने की स्थिति में क्या दूरसंचार उपस्कर निर्माताओं की क्षतिपूर्ति की जायेगी; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन परिवर्तनों का कब तक अंतिम रूप दिये जाने की संभावना है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) से (ग) विभाग की निविदा शर्तों की प्रापण नियमावली विस्तृत रूप से दी गई हैं। निविदा शर्तों को अद्यतन करना एक सतत् प्रक्रिया है जो विभाग की अपेक्षाओं पर तथा विभाग के सर्वाधिक हितों पर निर्भर करती है।

(घ) और (ङ) जी नहीं। विभाग मूल्यांकन के अनुसार तथा सम्यक अनुमोदन लेने के पश्चात् ही ऑफर देता है। यह ऑफर, यदि वैध तारीख के पश्चात् दी जाए तो आपूर्तिकर्ता पर बाध्यकारी नहीं है। आपूर्तिकर्ता इसे स्वीकार कर भी सकता है और नहीं भी। अतः यदि बोली वैध अवधि के पश्चात् बढ़ायी जाती है तो प्रतिपूर्ति का कोई प्रश्न नहीं उठता।

असम में आकाशवाणी डिपहू का प्रसारण क्षेत्र

1795. डा. जयन्त रंगपी: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) असम के कारबी अंगलॉग जिले में आकाशवाणी स्टेशन डिपहू का प्रसारण कुल कितने प्रतिशत क्षेत्र में सुनाई देता है;

(ख) क्या सरकार का कारबी अंगलॉग जिले के और क्षेत्रों में डिपहू एयर स्टेशन के प्रसारण को शामिल करने हेतु उन्नयन करने का विचार है;

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

(घ) यदि नहीं, तो सरकार द्वारा आकाशवाणी के माध्यम से कारबी भाषा के कार्यक्रमों को कारबी अंगलॉग जिले में भी प्रसारित करने हेतु क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) आकाशवाणी केंद्र, दिफू से कारबी अंगलॉग जिले का रेडियो कवरेज क्षेत्र 10% है।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) गुवाहाटी में 50 कि.वा.मी.वे. ट्रांसमीटर जो कारबी भाषा में भी कार्यक्रमों का प्रसारण करता है तथा कारबी अंगलॉग जिले के भागों को भी कवर करता है, की क्षमता को अधिक कवरेज के लिए 100 कि.वा. तक बढ़ाया जा रहा है।

राष्ट्रीय पोषण नीति

1749. श्रीमती जयन्ती पटनायक: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राष्ट्रीय पोषण नीति को किस वर्ष अपनाया गया था;

(ख) क्या इस नीति के कार्यान्वयन के संबंध में कोई समीक्षा की गई है;

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान राज्य-वार इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है; और

(घ) इसके प्रभावी कार्यान्वयन के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) 1993

(ख) नीति के कार्यान्वयन की समय-समय पर समीक्षा की जाती है।

(ग) आंध्र प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, असम, मेघालय, राजस्थान, त्रिपुरा और पश्चिम बंगाल में पोषाहार नीति की बहुक्षेत्रीय कार्यनीति को लागू करने के लिए मुख्य मंत्रियों की अध्यक्षता में राज्य पोषाहार परिषदों और मुख्य माक्षियों की अध्यक्षता में अन्तर-विभागीय समन्वय समितियों का गठन किया गया है।

गुजरात और तमिलनाडु राज्य सरकारों ने अपनी-अपनी राज्य पोषाहार नीतियां तैयार की हैं।

(घ) क्षेत्रीय कार्यक्रमों से अधिकाधिक लाभ प्राप्त करने की दृष्टि से इन कार्यक्रमों में पोषाहारीय मुद्दों को शामिल करने के प्रयास किये गये हैं। संबंधित क्षेत्रों के लिए दिशा-निर्देश के रूप में एक राष्ट्रीय पोषाहार कार्य योजना तैयार की गयी है। सूक्ष्म पोषकों (विटामिन ए और लौह तत्व) पर कृत्यक बल (टास्क फोर्स) का गठन किया गया था और उसकी रिपोर्ट को केन्द्रीय, राज्य और जिला स्तर पर परिपत्रित कर दिया गया है। 18 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की जिला पोषाहार रुपरेखाएं और पोषाहार निगरानी प्रणाली को तैयार किया गया है। पोषाहार शिक्षा गतिविधियों को तेज किया गया है। पोषाहार नीति के कार्यान्वयन पर और अधिक बल देने के लिए मानव संसाधन विकास मंत्री की अध्यक्षता में खाद्य एवं पोषाहार परिषद का गठन किया गया है।

संयुक्त अनुसंधान स्टेशन की स्थापना

1797. श्री आर. साम्बासिवा राव: क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अनुसंधान में दीर्घकालिक पारस्परिक सहयोग के विषय पर चर्चा के लिए भारत और फ्रांस कहां तक सहमत हुए हैं;

(ख) क्या भारत और फ्रांस ने हैदराबाद में संयुक्त अनुसंधान स्टेशन की स्थापना के लिए किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) भारत और फ्रांस के बीच अनुसंधान सहयोग मुख्यतः भारत-फ्रांस अग्रवर्ती अनुसंधान उन्नयन केन्द्र के माध्यम से पूरा किया जा रहा है जो दोनों सरकारों द्वारा संयुक्त रूप से निधित्व प्राप्त है और नई दिल्ली में 1987 से सक्रिय है। यह केन्द्र संयुक्त अनुसंधान कार्यक्रम, संबंधित कार्यशालाओं और सेमिनारों आदि को संयुक्त रूप से सहायता देता है।

केन्द्र में प्रत्येक ओर से 4 सदस्यों वाली एक वैज्ञानिक परिषद् है जिसकी वर्ष में दो बार बैठकें होती हैं और दोनों देशों के मध्य अनुसंधान सहयोग से संबंधित मामलों पर विचार-विमर्श किया जाता है, अनुसंधान के प्राथमिकता वाले क्षेत्रों का निर्धारण किया जाता है, परिषद् संयुक्त अनुसंधान परियोजना प्रस्तावों का मूल्यांकन, चालू परियोजनाओं के कार्यकलापों की पुनरीक्षा करती है, संयुक्त कार्यशालाओं, सेमिनारों/संगोष्ठियों आदि के क्षेत्रों की सिफारिश करती हैं। अब तक पूर्ण शुद्ध और अनुप्रयुक्त गणित, सैद्धांतिक कम्प्यूटर विज्ञान, कोशिकीय और आणविक जीव विज्ञान, चिकित्सा विज्ञान, प्राकृतिक उत्पादों संबंधी रसायन विज्ञान, उत्प्रेरण, द्रव अंतराप्रच्छेय विज्ञान, सामग्री विज्ञान, पर्यावरणीय और पारिस्थितिकीय विज्ञान, खगोल भौतिकीय और रेडियो खगोल विज्ञान, भू-भौतिकी और भू-मंडल, रिमोट सेन्सिंग, सेमीकंडक्टर भौतिकी, सैद्धांतिक भौतिकी, ऑप्टोइलेक्ट्रॉनिक्स, माइक्रो इलेक्ट्रॉनिक्स और पृथक्करण विज्ञान और प्रौद्योगिकी के क्षेत्रों में वैज्ञानिक परिषद् द्वारा 164 परियोजनाओं की सिफारिश की गई है। इनमें से 71 परियोजनाएं पूरी की जा चुकी हैं।

इसके अतिरिक्त, वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद् (सी.एस.आई.आर.) और फ्रेंच नेशनल सेंटर फॉर साइंटिफिक रिसर्च (सी.एन.आर.एस.) ने अप्रैल, 1997 में एक सहयोग व्यवस्था पूरी की और जैव प्रौद्योगिकी विभाग (डी.बी.टी.) और सी.एन.आर.एस. के मध्य जनवरी, 1998 में जैव प्रौद्योगिकी पर सहयोग हेतु एक आशय पत्र पर हस्ताक्षर हुए हैं।

(ख) और (ग) जी, नहीं।

वर्धमान में टेलीफोन एक्सचेंज

1798. श्री महबूब जहेदी: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिम बंगाल में वर्धमान जिले में वर्तमान समय में कार्यरत टेलीफोन एक्सचेंजों की एक्सचेंज-वार क्षमता कितनी है;

(ख) क्या नए एक्सचेंज स्थापित करने अथवा वर्तमान एक्सचेंजों की क्षमता बढ़ाने के लिए कोई कदम उठाए गए हैं; और

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

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) ब्यौरा संलग्न विवरण I में दिए गए हैं।

(ख) और (ग) जी. हां। ब्यौरा क्रमशः संलग्न विवरण II और III में दिए गए हैं।

विवरण I

जिला वर्धमान में कार्यरत टेलीफोन एक्सचेंजों की क्षमता
(31.3.98 की स्थिति के अनुसार)

क्र.सं.	एक्सचेंज का नाम	सज्जित क्षमता
1	2	3
1.	आगराद्वीप	192
2.	अमारून	184
3.	अंडाल	1000
4.	अंगुनो	152
5.	आसनसोल	12000
6.	आसग्राम	152
7.	बादला	336
8.	बाहुला	368
9.	बाहुला	1000
10.	बेदयापुर	208

1	2	3
11.	बालगोना	152
12.	बानकाटी	152
13.	बाराकार	3000
14.	बारडीधी	152
15.	बेनाचिटी (डीजीपी)	2000
16.	भटार	336
17.	भेदिया	184
18.	बीजुर	152
19.	बोनपास	184
20.	बोरसुल	336
21.	बुदबुद	368
22.	बुलबुलीताला	184
23.	बर्दवान	11248
24.	बर्नपुर	3000
25.	चकदीधी	152
26.	चंद्रपुर	152
27.	चिंचुरिया	88
28.	चित्तरंजन	3000
29.	चोटखंड	152
30.	चुपी	152
31.	चुरपुनी	184
32.	चुरूलिया	152
33.	डैनहाट	336
34.	देवीपुर	336

1	2	3
35.	धतरंगीग्राम	336
36.	डोंगनगर (1)	184
37.	डोमोहानी	184
38.	दुर्गापुर (बी)	3000
39.	दुर्गापुर (सी सी)	4000
40.	दुर्गापुर (1)	5000
41.	दुर्गापुर (एम)	7000
42.	गालसी	336
43.	गंग.टीकुरी	152
44.	गंगपुर	304
45.	गोपालमठ	168
46.	गोपालपुर	168
47.	गुम्कारा	1000
48.	हरगोविन्दपुर	336
49.	जमालपुर	312
50.	जमुरियाहाट	1000
51.	जाऊग्राम	184
52.	झांजरा	1000
53.	कैचर	152
54.	काजोरा	416
55.	कालना	1400
56.	कमारपाड़ा	184
57.	कांदा	160

1	2	3
58.	करालघाट	184
59.	करालघाट	336
60.	कटव	3000
61.	केटुग्रा	152
62.	केऊगुरी	152
63.	खांडोघोष	152
64.	खुदरून	152
65.	बुचुट	152
66.	कुल्टी	1000
67.	कुरमुन	152
68.	मध्यमग्राम	160
69.	मनकार	152
70.	मंदेश्वर	352
71.	मेमारी	1400
72.	मांडालग्राम	152
73.	नबाग्राम (1)	304
74.	नंदनघाट	152
75.	नियामतपुर	2000
76.	नूतनडागा	392
77.	नूतनहाट	184
78.	ओरग्राम	152
79.	पालसीत	168
80.	पानाग्रह बाजार	2000

1	2	3	1	2	3
81.	पंचाननताला	336	93.	रूपनारायणपुर-1	1000
82.	पंडावेश्वर	1000	94.	साहबगंज	152
83.	पानुरिया	184	95.	शक्तिगढ़	336
84.	पराज	336	96.	समुद्रगढ़	312
85.	पारूलिया	336	97.	सतगछिया	1000
86.	पटौली	304	98.	सेहराबाजार	1000
87.	पैना	168	99.	श्यामसुन्दर	304
88.	राजबंघ	184	100.	सिमलोन	192
	रामगोपालपुर	192	101.	सिंगी	160
	रामनगर	304	102.	श्रीहांडा	184
91.	रानीगंज	4000	103.	उखरा	1000
92.	रसूलपुर-2	336			

विवरण II

वर्ष 1998-99 के दौरान, वर्धमान जिले में खोले जाने वाले प्रस्तावित नए टेलीफोन एक्सचेंज

क्र.सं.	एक्सचेंज का नाम	किस्म	एक्सचेंज की क्षमता
1	2	3	4
1.	अतपाड़ा	सी-डॉट 512	360
2.	बाराबेलून	सी-डॉट 256	152
3.	भिरिगी	ओ सी बी आर एस यू	3000
4.	वर्दवान सीएक्सएल	सी आर एस यू	2000
5.	चंदौली	सी-डॉट 256	152
6.	देबपुर	-वही-	152
7.	हल्दी	-वही-	152

1	2	3	4
8.	हतबेले	सी डाट 256	152
9.	कालीग्राम	-वही-	152
10.	करईकैतान	-वही-	152
11.	कुमारपुर	ओ सी बी	6000
12.	मधाबदीही	सी-डॉट 256	152
13.	मोडना	-वही-	152
14.	नुट्ट	-वही-	152
15.	रंडीहा	-वही-	152
16.	राउतग्राम	-वही-	152
17.	सहाजपुर	-वही-	152
18.	उच्चालन	-वही-	152

विवरण III

जिला बर्दवान (वर्धमान) में, वर्ष 1998-99 के दौरान विस्तार के लिए प्रस्तावित एक्सचेंजों के नाम

क्र.सं.	एक्सचेंज का नाम	एक्सचेंज की किस्म	लाइनों में विस्तार
1	2	3	4
1.	आगराद्वीप	सी 256×2	192-344
2.	अमारून	सी 256×2	184-336
3.	अंगुनी	सी 256/1	152-304
4.	आसनसोल	ई-10बी	12000-13000
5.	बहुला	ई-10आर	1000-1500
6.	बैद्यापुर	सी 256×2	208-360
7.	बालगोना	सी 256×2	152-304

1	2	3	4
8.	बानकाटी	सी 256×2	152-304
9.	बारदीघी	सी 256×2	152-304
10.	भेदिया	सी 256×2	184-336
11.	बिधाननगर	ओ सी बी आर	3000-4000
12.	बोनपास	सी 256×2	184-336
13.	बुलबुलोताला	सी 256×2	184-336
	बर्दवान	एम बी एम	11248-13248
15.	बनपुर	ई 10 आर	3000-4000
16.	चकडीघी	सी 256×2	152-304
17.	चिंचुरिया	सी 256पी	88-152
18.	चुरपुनी	सी 256×2	184-336
19.	डीगनगर (1)	सी 256×2	184-336
20.	डोमोहानी	सी 256×2	184-336
21.	दुर्गापुर (1)	ओ सी बी	5000-6000
22.	गगातीकुरी	सी 256×2	152-304
23.	गोपालमठ	सी 256×2	168-320
24.	गोपाल पुर	सी 256×2	168-320
25.	जमरियाहाट	ई 10 आर	1000-1500
26.	जोऊग्राम	सी 256×2	184-336
27.	कैचर	सी 256×2	152-304

1	2	3	4
28.	कभारपाड़ा	सी 256×2	184-336
29.	कटवा	एम बी एम	3000-3500
30.	कंतुग्राम	सी 256×2	152-304
31.	खंडाचोप	सी 256×2	152-304
32.	खुदरून	सी 256×2	152-304
33.	कुचुट	सी 256×2	152-304
34.	कुल्टी	ई 10 आर	1000-1500
35.	मध्यमग्राम	सी 256×2	160-312
36.	मनकार	सी 256×2	152-304
37.	नन्दघाट	सी 256×2	152-304
38.	नीमतपुर	ई 10 आर	2000-3000
39.	नूहनहाट	सी 256×2	184-336
40.	पालसीट	सी 256×2	168-320
41.	पानुरिया	सी 256×2	184-336
42.	रंता	सी 256×2	168-320
43.	राजबंध	सी 256×2	184-336
44.	रामगोपालपुर	सी 256×2	192-344
45.	साहेबगंज	सी 256×2	152-304
46.	सिमलोन	सी 256×2	192-344
47.	उखरा	ई 10 आर	1000-1500

**एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार
आयोग के सदस्य**

1799. श्री मोहन रावले: क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार आयोग में न्यायिक सदस्यों और गैर-न्यायिक सदस्यों की कुल संख्या कितनी है;

(ख) न्यायिक सदस्यों की तुलना में गैर-न्यायिक सदस्यों की अधिक संख्या में नियुक्ति करने के क्या कारण हैं; और

(ग) यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है कि एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक में गैर-न्यायिक सदस्यों की संख्या न्यायिक सदस्यों से अधिक हो?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुरई): (क) एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार आयोग में सदस्यों की नियुक्ति एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार अधिनियम, 1969 की धारा 5 (2) के उपबंधों के अनुसार की जाती है। उक्त अधिनियम में सदस्यों का वर्गीकरण न्यायिक या गैर-न्यायिक रूप में नहीं किया गया है।

उक्त अधिनियम की धारा 5 के अनुसार, अध्यक्ष उच्चतम न्यायालय या उच्च न्यायालय का न्यायाधीश होता है या रहा है या न्यायाधीश होने की योग्यता रखता है।

वर्तमान में एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार आयोग में एक अध्यक्ष और पांच सदस्य हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

ग्रीन हाउस से गैसों का उत्सर्जन

1800. श्री सी.डी. गामीत: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भारत में ग्रीन हाउस से गैसों के उत्सर्जन से पर्यावरण को खतरे के बारे में कोई अध्ययन कराया है;

(ख) यदि हां, तो इस अध्ययन का ब्यौर क्या है और किस एजेंसी द्वारा अध्ययन किया गया; और

(ग) इस बढ़ते हुए खतरे का सामना करने के लिए क्या कदम उठाये जाने का विचार किया जा रहा है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) एशियाई विकास बैंक से तकनीकी सहायता प्राप्त परियोजना के तहत, सरकार ने 1994 में "एशिया में जलवायु परिवर्तन", शीर्षक से एक अध्ययन पूरा किया था। "इंडिया कंट्री रिपोर्ट" जिसमें जलवायु और मौसम संबंधी घटनाओं की संवेदनशीलता, मौसम परिवर्तन के महत्वपूर्ण प्रभावों और राष्ट्रीय ग्रीन हाउस गैस बहिस्त्राव के प्रारंभिक अनुमानों से संबंधित विश्लेषण किए गए हैं।

(ख) इस अध्ययन में विभिन्न अनुसंधान संस्थाओं और विश्वविद्यालयों जैसे, राष्ट्रीय भौतिक प्रयोगशाला, नई दिल्ली; भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली; भारतीय विज्ञान संस्थान, बंगलौर; जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय, नई दिल्ली; टाटा ऊर्जा अनुसंधान संस्थान, नई दिल्ली; इंदिरा गांधी विकास अनुसंधान संस्थान, मुम्बई; मैनेजमेंट सर्विस ग्रुप, नई दिल्ली के वैज्ञानिकों और विशेषज्ञों ने भाग लिया था। अध्ययन में यह बात सामने आई है कि भारत में बीते समय और आज के कार्बन-डाइऑक्साइड बहिस्त्राव विशेष महत्व नहीं रखते। इसके अलावा, भारत में धान के खेतों से होने वाला मैथेन बहिस्त्राव, विकसित देशों के अन्य अध्ययनों में प्रक्षेपित प्रतिवर्ष 37.8 टैरा ग्राम के मुकाबले 2.5-2.6 टैरा ग्राम प्रतिवर्ष है।

(ग) सरकार को इस समस्या के बारे में जानकारी है। भारत, "यूनाइटेड फ्रेमवर्क कन्वेंशन ऑन क्लाइमेटिक चेंज" का एक पक्षकार है, जिसका उद्देश्य वातावरण में ग्रीन हाउस तत्वों को उस लेवल तक स्थिर करना है जिसमें विश्व की जलवायु व्यवस्था पर हानि न पहुँचने पाए। इस करार के अंतर्गत मौजूदा वचनबद्धताओं के अनुसार, भारत द्वारा राष्ट्रीय ग्रीन हाउस गैस की कमी हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित करना अपेक्षित नहीं है। इसके बावजूद, फॉसिल ईंधन को बेहतर ढंग से उपयोग को बढ़ावा देने, नवीनी ऊर्जा प्रौद्योगिकियों का प्रयोग करने, प्रदूषण में कमी करने, वनों के संरक्षण आदि के लिए अनेक उपायों को अंगीकार किया गया है। इसके अतिरिक्त एक कानूनी और नीतिगत उपायों का ढाँचा मौजूद है जिससे जलवायु परिवर्तन के कारणों को न्यूनतम करने में सहायता मिल जाएगी।

[हिन्दी]

स्कूलों/कालेजों में वैज्ञानिक उपकरण

1801. श्री सुशील चन्द्र वर्मा: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने इस बात की प्रता लगाया है कि अनेक उच्चतर माध्यमिक स्कूलों और कालेजों में वैज्ञानिक उपकरण पर्याप्त संख्या में उपलब्ध नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई जांच अथवा अध्ययन कराया है;

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

(घ) क्या सरकार का उच्चतर माध्यमिक स्कूलों और कालेजों में विभिन्न उपकरणों की पर्याप्त संख्या में उपलब्धता को सुनिश्चित करने का विचार है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ङ) केन्द्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड (सी.बी.एस.ई.) जैसे कुछ बोर्डों ने सम्बद्धन/सम्बद्धन नवीकरण के लिए यह अनिवार्य कर दिया है कि स्कूलों में प्रयोगशालाओं को समय-समय पर बदलते रहने वाले पाठ्यक्रमों की आवश्यकताओं के अनुसार सुसज्जित किया जाए। तथापि, "स्कूलों में विज्ञान शिक्षा में सुधार" की केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अंतर्गत राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को अन्य बातों के साथ-साथ माध्यमिक/वरिष्ठ माध्यमिक स्कूलों में विज्ञान प्रयोगशालाओं के उन्नयन और सुदृढीकरण के लिए सहायता दी जाती है। कालेजों की स्थापना और उनका प्रबंधन राज्य सरकारों/निजी प्रबंधनों द्वारा किया जाता है इसलिए यह सुनिश्चित करना संबंधित राज्य सरकारों/निजी प्रबंधनों की जिम्मेदारी है कि उनके द्वारा स्थापित कालेजों में वैज्ञानिक उपकरण पर्याप्त संख्या में उपलब्ध हों।

[अनुवाद]

एर्णाकुलम, केरल में आकाशवाणी स्टेशन

1802. श्री ए.सी. जोस: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संघ सरकार का केरल के एर्णाकुलम जिले में कार्य कर रहे वर्तमान स्थानीय रेडियो स्टेशन को पूर्ण समाचार इकाई के साथ क्षेत्रीय स्टेशन के दर्जे में बदलने का कोई विचार है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) केरल के कोजीकोड तथा तिरुवनन्तपुरम में दो क्षेत्रीय समाचार एकक पहले से कार्यरत हैं जो केरल के सभी महत्वपूर्ण समाचारों को कवर करते हैं।

धार्मिक स्थानों का प्रदूषण

1803. श्री रामपाल उपाध्याय: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार राष्ट्रीय महत्व के धार्मिक स्थानों पर प्रदूषण रोकने और पर्यावरण का संरक्षण करने हेतु किसी योजना पर कार्य कर रही है;

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

(ग) राजस्थान में ऐसे स्थानों पर प्रदूषण रोकने हेतु शुरू किये गये कार्य में कितनी प्रगति हुई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) और (ख) धार्मिक स्थानों पर पर्यावरण संरक्षण और प्रदूषण रोकने के लिए विशेषरूप से कोई केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम नहीं है, परन्तु सरकार ने गंगा कार्य योजना के विस्तार गुणवत्ता बनाए रखने के लिए एक राष्ट्रीय नदी संरक्षण योजना तैयार की है। इस स्कीम के अंतर्गत वाराणसी, इलाहाबाद, ऋषिकेश, हरिद्वार, उज्जैन, नासिक आदि जैसे धार्मिक स्थानों सहित नदियों के किनारे पर बसे मुख्य नगरों का प्रदूषण नियंत्रण के लिए लिया गया है।

(ग) राजस्थान में किसी भी धार्मिक स्थान पर प्रदूषण को रोकने के लिए कोई केन्द्रीय प्रायोजित स्कीम लागू नहीं की गई है।

[हिन्दी]

शैक्षणिक केन्द्रों के लिए अनुदान

1804. श्री चिन्मयानंद स्वामी: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार जनजातीय, वन और दलित क्षेत्रों में शैक्षणिक केन्द्रों को चलाने वाले स्वैच्छिक संगठनों को अनुदान देती है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान कितने स्वैच्छिक संगठनों को अनुदान दिया गया और उन्हें कितनी धनराशि आवंटित की गई; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) विभिन्न राज्यों/संघ शासित प्रशासनों में विभिन्न केन्द्र प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत सरकार शैक्षिक केन्द्रों को चलाने के लिए स्वैच्छिक संगठनों को अनुदान प्रदान करती है, जिसमें जनजातीय, वनों तथा दलित क्षेत्रों में चलने वाले शैक्षिक केन्द्र शामिल हैं। एक लाख तथा उससे अधिक के अनुदानों का विवरण सामान्यतः शिक्षा विभाग की वार्षिक रिपोर्ट में दिया जाता है जो माननीय संसद सदस्यों को परिचालित की जाती है तथा संसद के पुस्तकालय में भी रखी

[अनुवाद]

जम्मू और कश्मीर में डाक सेवा

1805. श्री चमन लाल गुप्त: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास जम्मू और कश्मीर में डाक सेवाओं का आधुनिकीकरण करने हेतु चरणबद्ध कार्यक्रम है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) जी हां।

(ख) डाक विभाग ने वार्षिक योजना 1998-99 के अंतर्गत तथा नौवीं योजना के प्रस्ताव (1997-2002) में देश में डाक सेवाओं के आधुनिकीकरण के लिए एक चरणबद्ध कार्यक्रम तैयार किया है। सर्किलों से प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर विभिन्न योजना कार्यक्रमों के अंतर्गत डाक सर्किल-वार लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं। वर्ष 1998-99 में जम्मू-कश्मीर सर्किल में, जिसके कार्याधिकार-क्षेत्र में समस्त जम्मू-कश्मीर राज्य आता है, डाक सेवाओं के आधुनिकीकरण के लिए निम्नलिखित कार्यक्रम चुना गया है:

1. 2 डाकघरों का आधुनिकीकरण।
2. काउंटर कार्यों के लिए 10 बहुउद्देशीय काउंटर मशीनों की स्थापना।

3. बचत बैंक कार्य के लिए 1 लोकल एरिया नेटवर्क की स्थापना।

4. एक रेल डाक सेवा कार्यालय में पंजीकरण छंटाई कार्य का कम्प्यूटीकरण।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

स्वैच्छिक संगठनों को अनुदान सहायता

1806. श्री छत्रपाल सिंह: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले दो वर्षों के दौरान केन्द्रीय समाज कल्याण सलाहकार बोर्ड द्वारा स्वैच्छिक संगठनों को किन परियोजनाओं के लिए अनुदान सहायता प्रदान की गई;

(ख) अनुदान सहायता स्वीकृत करने के मानदण्ड क्या हैं;

(ग) राज्य-वार स्वैच्छिक संगठनों को किन परियोजनाओं के लिए अनुदान सहायता दी गई;

(घ) क्या सरकार राज्य समाज कल्याण बोर्ड की सिफारिशों के बिना ही कतिपय राज्यों के स्वैच्छिक संगठनों को अनुदान सहायता स्वीकृत करती है;

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

(च) क्या उत्तर प्रदेश के स्वैच्छिक संगठनों के प्रस्ताव रद्द कर दिए गए हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा पिछले दो वर्षों में स्वैच्छिक संगठनों को जिन परियोजनाओं/स्कीमों के लिए अनुदान दिया गया, उनके नाम इस प्रकार हैं:-

- (1) कामकाजी और बीमार माताओं के बच्चों के लिए शिशुगृह
- (2) प्रौढ़ महिलाओं के लिए शिक्षा के संक्षिप्त पाठ्यक्रम
- (3) महिलाओं के लिये व्यावसायिक प्रशिक्षण
- (4) परिवार परामर्श केन्द्र

- (5) कामकाजी महिलाओं के लिए होस्टल
- (6) ग्रंथालयों के बच्चों के लिए दिवस देखभाल केन्द्र
- (7) जागरूकता विकास परियोजनाएँ
- (8) कानूनी साक्षरता कार्यक्रम

(ग) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा विभिन्न स्कीमों के अंतर्गत स्वैच्छिक संगठनों को अनुदान की स्वीकृति के लिए आमतौर पर अपनाये जाने वाले मानदण्ड निम्नलिखित हैं:

- (1) संगठन किसी उपयुक्त अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत होना चाहिये अथवा किसी पंजीकृत कल्याण संगठन को नियमित रूप से गठित शाखा होना चाहिए।
- (2) संगठन ने पंजीकरण के पश्चात् दो वर्ष पूरे कर लिये हों (परिवार परामर्श केन्द्र कार्यक्रम के अंतर्गत अनुदान के मामले में तीन वर्ष)। इस शर्त में आदिवासी, पहाड़ी अथवा दूरस्थ क्षेत्रों में कार्यरत गैर-सरकारी संगठनों के विशेष मामलों में छूट दी जा सकती है।
- (3) संगठन के पास उस कार्य को सम्पन्न करने की सुविधाएँ, कौशल और अनुभव होना चाहिए, जिसके लिए अनुदान अपेक्षित है।
- (4) संगठन का प्रबंधन अच्छा होना चाहिए और उसके पास स्कीम को सफलतापूर्वक कार्यान्वित करने की क्षमता हो। प्रबंध समिति के सदस्य एक ही परिवार के सदस्य न हों।
- (5) संगठन धर्म, जाति अथवा भाषा का भेदभाव किये बिना भारत के सभी नागरिकों के लिए खुला हो।

(ग) सूचना एकत्रित की जा रही है।

(घ) और (ङ) जी, हाँ। महिला एवं बाल विकास विभाग की स्कीमों के अंतर्गत, जिनका कार्यान्वयन केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा नहीं किया जाता, राज्य समाज कल्याण सलाहकार बोर्ड को सिफारिशें अपेक्षित नहीं होतीं। अखिल भारतीय स्तर के गैर-सरकारी संगठनों को छोड़कर अन्य मामलों में आमतौर पर संबंधित राज्य सरकार की सिफारिशों पर कार्रवाई की जाती है।

केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के मामले में, बोर्ड ने विभिन्न मामलों में राज्य समाज कल्याण सलाहकार बोर्डों की सिफारिशों के बिना ही गैर-सरकारी संगठनों को अनुदान स्वीकृत किये हैं। ऐसे मामलों में राज्य सरकारों, महिला विकास निगमों और जिला कलेक्टरों से सिफारिशें प्राप्त हो सकती हैं। अखिल भारतीय महिला सम्मेलन,

यंग वीमेन क्रिश्चियन एसोसिएशन्स आदि जैसे राष्ट्रीय स्तर के सुविख्यात संगठनों के मामले में केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड ने स्वयं किये गये मूल्यांकन के आधार पर अनुदान स्वीकृत किये हैं। कुछ मामलों में बोर्ड के अधिकारी स्वीकृति हेतु सीधे प्रस्तावों का मूल्यांकन करते हैं। ऐसे कोई नियम अथवा अनुदेश नहीं हैं जिनके अंतर्गत केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड राज्य बोर्डों से प्राप्त सिफारिशों के आधार पर ही कार्य करने के लिए बाध्य हो।

(च) और (छ) जी, हाँ। केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड से अनुदान मांगने वाले उत्तर प्रदेश के स्वैच्छिक संगठनों के कुछ प्रस्तावों को अस्वीकार कर दिया गया था और इनके कारणों को निम्नलिखित श्रेणियों में बांटा जा सकता है:

- (1) अनुदान की स्वीकृति के मापदण्डों के अनुसार अपात्रता
- (2) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के अन्य कार्यक्रमों में चूक, उदाहरणार्थ, डेयरी ऋण का भुगतान न करना, अन्य स्वीकृत कार्यक्रमों को कार्यान्वित न करना अथवा उनका निष्पादन संतोषजनक न होना, आदि।
- (3) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड अथवा अन्य सरकारी संगठनों/विभागों जैसे कपार्ट, शिक्षा विभाग, कल्याण मंत्रालय, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा संस्था की मान्यता समाप्त करना।
- (4) आवेदक संस्था के विरुद्ध निरीक्षण अभिकरणों और अधिकारियों से प्राप्त प्रतिकूल रिपोर्टें, जिनमें संस्था के न होने, अपर्याप्त क्षमता, कमजोर वित्तीय स्थिति, अनुभव की कमी आदि के बारे में लिखा गया हो।

[अनुवाद]

विद्युत शुल्क में संशोधन

1807. श्री अजय चक्रवर्ती:
श्री जी. गंगा रेड्डी:

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उत्पादन लागत वसूल करने के लिए राज्य सरकारों को विद्युत शुल्क में बढ़ोत्तरी करने हेतु निदेश दिये हैं ताकि बोर्ड 3 प्रतिशत लाभ प्राप्त करने के अपने सांविधिक दायित्व को पूरा कर सकें; और

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में राज्यों की क्या प्रतिक्रिया है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) सरकार ने राज्यों पर टैरिफों के यौक्तिकरण की आवश्यकता पर जोर दिया है ताकि बोर्डों द्वारा सांविधिक लाभांश को अर्जित किया जा सके।

(ख) भारत सरकार के सुझाव के अनुसार अधिकांश राज्य सरकारों ने विद्युत टैरिफों के यौक्तिकरण के लिए कार्रवाई आरंभ कर दी है।

वर्धराजन समिति

1808. श्री भगवान शंकर रावत: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्धराजन समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ख) यदि हां, तो उसमें की गई सिफारिशों का क्या ब्यौरा है;

(ग) क्या ताजमहल के दक्षिण और दक्षिण-पूर्व में कोई उद्योग स्थापित किया जा सकता है/चलाया जा सकता है जो कांयले पर आधारित न हो; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) और (ख) जी. हां। रिपोर्ट में की गई सिफारिशों में निम्नलिखित शामिल हैं:

- आगरा शहर के बाहर सामान के आवागमन की व्यवस्था के लिए एक नये रेलवे स्टेशन की स्थापना;
- यात्रियों के लिए एक शहरी रेलवे प्रणाली ताकि केन्द्रीय क्षेत्रों में बसों तथा दो पहिया तथा तीन पहिया वाहनों के प्रयोग को कम किया जा सके;
- कार्यालयों/आवासों, उद्योग को दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए प्रोत्साहनों के साथ ताजमहल के दक्षिण/दक्षिण पूर्व की ओर एक नए आवास-स्थान का विकास;
- ताजमहल के 10 किलोमीटर के भीतर ऊँची इमारतों पर प्रतिबंध ताकि भीड़-भाड़ को कम किया जा सके;
- ताजमहल और अन्य ऐतिहासिक इमारतों के आहातों में ऊर्जा के प्रयोग में नियंत्रण बरतने की आवश्यकता के प्रति पर्यटकों तथा पर्यटन को बढ़ावा देने वालों में सामान्य संवेदनशीलता;

- अधिक बड़ा क्षेत्र शामिल करने तथा अनेक दीर्घकालिक उपायों को प्रभावी बनाने के लिए एक वृहत्तर आगरा विकास प्राधिकरण की स्थापना;
- आगरा औद्योगिक क्षेत्रों में वायु मानीटरन केन्द्रों की स्थापना तथा वायु गुणवत्ता पर सूचना देने वाले इलेक्ट्रानिक बोर्डों का सार्वजनिक प्रदर्शन;
- 24 महीनों के अन्दर आगरा क्षेत्र में इंजनों में सभी एच.एस.डी. प्रयोग को समाप्त करना। डीजल इंजनों का बिजली से चलने वाले इंजनों में संभावित परिवर्तन;
- आगरा स्थित ऐतिहासिक इमारतों का पूर्ण संरक्षण सुनिश्चित करने के लिए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग में बढ़े हुए धन, सुविधाओं और विशेष स्टाफ की व्यवस्था;
- ताज गंज में धीरे-धीरे भीड़-भाड़ को कम करना और ठोस ईंधन, ठोस अपशिष्ट पदार्थों के प्रयोग पर प्रतिबंध;
- ताजमहल से और अधिक दूरी पर शमशान घाटों को स्थानान्तरित करने पर विचार करना;
- आग अथवा विस्फोट से बचने के लिए ऐतिहासिक इमारतों के दायरे में नये पेट्रोल पंप अथवा एल.पी.जी. वितरण केन्द्र खोलने पर प्रतिबंध;
- एक उच्च स्तरीय प्राधिकरण द्वारा वायुमण्डल की गुणवत्ता पर तथा ऐतिहासिक इमारतों की स्थिति (सुधार के लिए उपयुक्त सुझावों के साथ) पर वार्षिक रिपोर्ट का प्रकाशन;
- सभी इमारतों के दायरे में और उनके चारों ओर हरित क्षेत्र, विशेषकर वृक्षारोपण, बागों, फल उद्यानों में वृद्धि ताकि ये फिल्टर के रूप में सुरक्षा की दृष्टि से कार्य कर सकें;
- ताजमहल के इर्द-गिर्द के क्षेत्र में बिजली से चलने वाली मोटर गाड़ियों की व्यवस्था और पेट्रोलियम तेल पर आधारित वाहनों का अनिवार्य रूप में प्रतिस्थापन; क्षेत्र में सी.एन.जी. आधारित वाहनों का प्रयोग। ऐसे क्षेत्र का समय-समय पर विस्तार किया जाना चाहिए ताकि साफ ऊर्जा अधिक से अधिक मिल सके;
- रोशनी, प्रकाशसज्जा, आगन्तुकों की संख्या में असाधारण वृद्धि, विशेषकर उन स्थानों में जो हवादार नहीं हैं, के

द्वारा इमारतों पर किसी प्रकार का भार बढ़ाने के संबंध में दी गई अनेक हिदायतों का पालन;

- घोषित संवेदनशील क्षेत्रों तथा पैतृक स्थानों के चारों ओर न्यूनतम ग्रहण न किए गए खुले स्थान का निर्माण;
- भारतीय मौसम विज्ञान विभाग के भीतर मौसम विज्ञान और वायु गुणवत्ता संबंधी आंकड़ों के संकलन के लिए आगरा-मथुरा-फिरोजबाद में मौसम विज्ञान वेधशालाओं और मानीटरन केन्द्रों की स्थापना। सर्वेक्षण और विश्लेषण के लिए वैज्ञानिक प्रभागों को सुदृढ़ करना। मॉडल तैयार करने के लिए साप्टवेयर प्राप्त करना तथा कार्मिकों की संख्या में वृद्धि करना ताकि पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन की बढ़ती हुई मांग को पूरा किया जा सके;
- स्वशासी, स्वतंत्र समकक्ष ग्रुप के द्वारा पर्यावरणीय पर्यवेक्षण मूल्यांकन, तकनीक तथा पूर्व-सूचनाओं में मानव संसाधनों का विशेषज्ञता विकास तथा सुविधाओं के लिए विश्वविद्यालयों, प्रौद्योगिकी संस्थानों, राष्ट्रीय प्रयोगशालाओं में विभागों और प्रभागों की स्थापना। पर्यावरण एवं वन मंत्रालय और विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी मंत्रालय के द्वारा सहायता दी जा सकती है।
- आर्थिक विकास को बढ़ावा देते हुए सांस्कृतिक सम्पदा को प्रभावी ढंग से सुरक्षा तथा उनके संरक्षण के लिए मौजूदा कानूनी ढांचे को समीक्षा, अतिरिक्त उपाय और शक्तियां।

(ग) प्रदूषण न फैलाने वाली नई इकाइयों, जो कोयले/कोक का प्रयोग नहीं कर रहे हैं, की स्थापना पर राज्य और केन्द्रीय सरकार के नियमों और विनियमों तथा माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा समय-समय पर जारी निर्देशों को ध्यान में रखते हुए विचार किया जा सकता है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

पन-बिजली परियोजना

1809. श्री प्रभाष चन्द्र तिवारी:
श्री टी. गोविन्दन:
श्री मोहन रावले:

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का देश में कुछ पन-बिजली परियोजनाएं स्थापित करने का विचार है;

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

(ग) इन परियोजनाओं हेतु जुटाये जाने वाले संसाधनों और प्रौद्योगिकियों का विवरण क्या है;

(घ) इन परियोजनाओं हेतु राज्य-वार कितनी विदेशी सहायता मांगी गयी है;

(ङ) प्रत्येक परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है;

(च) राष्ट्रीय स्तर पर पन-बिजली और ताप-बिजली परियोजनाओं की संस्थापित बिजली उत्पादन क्षमता कितनी है और उनका वास्तविक उत्पादन कितना है; और

(छ) इस क्षेत्र में उत्पादन लागत में औसतन कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) से (छ) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी।

बार-बार तूफान आना

1810. श्री अजय मुखोपाध्याय: क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उप महाद्वीप में पश्चिम बंगाल और बंगला देश में दो वर्षों के भीतर बार-बार तूफान आने की ओर सरकार द्वारा विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) सरकार को पश्चिम बंगाल राज्य सहित देश के उत्तर-पूर्वी भागों में मौसम विचित्रता के परिणामस्वरूप तूफान के बार-बार आने की जानकारी है।

(ख) पश्चिम बंगाल राज्य सहित देश का उत्तर-पूर्वी भाग प्रति वर्ष अप्रैल तथा मई के महीनों में प्रचण्ड धूल भरी आंधी जिसे 'नारवेस्टर' तथा स्थानीय भाषा में "कालवैशाखी" के नाम से जाना जाता है, का आक्रमणीय क्षेत्र है। ये मूलतः तड़ित प्रचण्डवात होते हैं तथा अल्प अवधि तक रहने वाली विचित्रताएं हैं। जब कभी भी तड़ित प्रचण्डवात उग्र तथा संगठित हो जाता है यह तूफान का रूप ले लेता है जिसमें भीषण विध्वंसक क्षमता है। चूंकि तूफान एक आपात् स्थानीय घटना है जो कि करीब 1 घंटे की अल्प अवधि में घटित होती है अतः इसके घटित होने की

क्षेत्र विशिष्ट तथा समय विशिष्ट चेतावनी एवं पूर्वानुमान संभव नहीं हैं। तथापि "नारवेस्टर" के घटित होने की सामान्य चेतावनी हमेशा कम से कम 24 घंटे पहले जारी कर दी जाती है। ऐसी विचित्रताओं की पूर्वानुमान क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से सरकार द्वारा 9वीं योजनाविधि के दौरान कलकत्ता तथा पारादीप में विद्यमान राडारों को अद्युनातन प्रौद्योगिकी के "डोपलर राडार" द्वारा बदलने की योजना बनाई जा रही है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

निर्धनों को कानूनी सहायता

1811. श्री महेश कनोडिया:
श्री रामपाल सिंह:
श्री आनन्द रत्न मौर्य:

क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों को निःशुल्क कानूनी सहायता उपलब्ध करवाने के लिए कोई योजना तैयार की है;

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

(ग) उस योजना के कब तक कार्यान्वित होने की संभावना है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुरई): (क) और (ख) विधिक सेवा प्राधिकरण अधिनियम, 1987 में, समाज के कमजोर वर्गों को, जिनके अंतर्गत आर्थिक रूप से पिछड़े हुए व्यक्ति भी हैं, निःशुल्क विधिक सहायता की व्यवस्था करने की एक स्कीम अंतर्विष्ट है। प्रत्येक व्यक्ति जिसने कोई मामला फाइल किया है या उसमें प्रतिरक्षा करनी है, इस अधिनियम के अधीन विधिक सेवाओं का हकदार होगा, यदि वह व्यक्ति-

- (1) अनुसूचित जाति या अनुसूचित जनजाति का सदस्य है;
- (2) संविधान के अनुच्छेद 23 में यथानिर्दिष्ट मानव के दुर्व्यापार या बेगार का शिकार है;

(3) स्त्री या बालक है;

(4) मानसिक रूप से अस्वस्थ या अन्यथा निःशक्त है;

(5) अनर्ह अभाव की दशाओं के अधीन व्यक्ति है; जैसे, बहुविनाश, जातीय हिंसा, जातीय अत्याचार, बाढ़, सूखा, भूकम्प या औद्योगिक संकट का शिकार है; या

(6) औद्योगिक कर्मकार है; या

(7) अभिरक्षा में है, जिसके अंतर्गत अनैतिक व्यापार (निवारण) अधिनियम, 1956 की धारा 2 के खंड (छ) के अर्थ में किसी संरक्षण गृह में, या किशोर न्याय अधिनियम, 1986 की धारा 2 के खंड (ज) के अर्थ में किसी किशोर गृह में या मानसिक स्वास्थ्य अधिनियम, 1987 की धारा 2 के खंड (छ) के अर्थ में किसी मनश्चिकित्सीय अस्पताल या मनश्चिकित्सीय परिचर्या गृह में अभिरक्षा भी है; या

(8) ऐसा व्यक्ति है जो, यदि मामला उच्चतम न्यायालय से भिन्न किसी न्यायालय के समक्ष है तो नौ हजार रुपए से कम या ऐसी अन्य उच्चतर रकम, जो राज्य सरकार द्वारा विहित की जाए और यदि मामला उच्चतम न्यायालय के समक्ष है तो बारह हजार रुपए से कम या ऐसी अन्य उच्चतर रकम, जो केन्द्रीय सरकार द्वारा विहित की जाए, वार्षिक आय के रूप में प्राप्त कर रहा है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

कर्नाटक में वनों का विनाश

1812. श्री ए. वेंकटेश नायक: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आठवीं योजना के दौरान कर्नाटक सरकार द्वारा केन्द्र सरकार को भेजे गए पर्यावरण सुधार और वन विकास हेतु विदेशी सहायता के प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है;

(ख) उनमें से अब तक कितने प्रस्तावों को मंजूरी दी गई है; और

(ग) बाकी प्रस्तावों की क्या स्थिति है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) से (ग) 8वीं योजना के दौरान कर्नाटक राज्य सरकार द्वारा निम्नलिखित प्रस्ताव भेजे गए हैं, जिन्हें वर्तमान में राज्य में कार्यान्वित किया जा रहा है:

1. 84.20 करोड़ रुपये के परिव्यय की 1992-93 से 6 वर्षों तक चलने वाली डीएफआईडी, ब्रिटेन सहायता प्राप्त पश्चिमी घाट वानिकी और पर्यावरण परियोजना (जिसे पहले ओडीए, ब्रिटेन के नाम से जाना जाता था)।
2. 565.54 करोड़ परिव्यय की 1996-97 से 5 वर्ष तक चलने वाली ओईसीएफ, जापान से सहायता प्राप्त पूर्वी कर्नाटक वनीकरण परियोजना।
3. दक्षिण केनरा जिले में 12 करोड़ परिव्यय की 1993 से 5 वर्ष तक चलने वाली डेनमार्क सहायता प्राप्त पर्यावरणीय मास्टर प्लान स्टडी।
4. 9.961 मिलियन डी एम परिव्यय की 1995 से 3 वर्षों तक चलने वाली डेनमार्क सहायता प्राप्त कर्नाटक का पर्यावरणीय प्रशिक्षण संस्थान।
5. विश्व बैंक की सहायता से कार्यान्वित की जा रही पारिविकास परियोजना में जैव-विविधता के लिए 7 क्षेत्र शामिल हैं इनमें से एक क्षेत्र कर्नाटक में नागरहोल राष्ट्रीय पार्क है।
6. विश्व बैंक की सहायता से सरकार द्वारा कार्यान्वित की गई औद्योगिक प्रदूषण निवारण परियोजना में कर्नाटक राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड को सुदृढ़ किया जाना भी शामिल है।

[हिन्दी]

बिहार में दूरसंचार सुविधाएं

1813. श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार में मुजफ्फरपुर क्षेत्र के अंतर्गत साहेब गंज, देवरिया और लाल गंज में एस टी डी लाइनें सुचारू रूप से कार्य कर रही हैं;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इन लाइनों के कब तक ठीक हो जाने की संभावना है;

(घ) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि उपकरणों की अत्यंत कमी के कारण राज्य में दूरभाष केन्द्रों के विस्तार एवं स्थापना का कार्य ठप्प हो गया है;

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

(च) क्या लालगंज से हाजीपुर और पटना के लिए सीधी लोकल कॉल सुविधा भी हटा दी गई है; और

(छ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है अथवा प्रस्तावित है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) जी हां। सामान्यतया एस टी डी लाइनें संतोषजनक ढंग से कार्य कर रही हैं।

(ख) उक्त पैरा (क) के उत्तर को देखते हुए लागू नहीं होता।

(ग) उक्त पैरा (क) के उत्तर को देखते हुए लागू नहीं होता।

(घ) और (ङ) सरकार की बिहार की दूरसंचार आवश्यकताओं की जानकारी है और वार्षिक योजनाओं की मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त मात्रा में उपस्कर प्रदान किये जा रहे हैं। गत दो वर्षों में डी.ई.एल. में हुई वृद्धि के जिला-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(च) जी नहीं। दोष के कारण सेवा में व्यवधान आ गया था।

(छ) ओवरहेड प्रणाली के बार-बार खराब हो जाने के कारण सेवा में व्यवधान उत्पन्न हो गया था। उक्त प्रणाली हटा दी गई है तथा विश्वसनीय माध्यम प्रदान करके उक्त सेवा फिर से चालू कर दी गई है।

विवरण

एसएसए का नाम	डीईएल में वृद्धि की स्थिति का ब्यौरा				
	31.3.96 को डी ई एल	31.3.97 को डी ई एल	31.3.98 को डी ई एल	1996-97 में वृद्धि का प्रतिशत	1997-98 में वृद्धि का प्रतिशत
आरा	5316	6621	9120	24.55	37.74
भागलपुर	8611	11801	14894	37.05	26.21
छपरा	9134	11098	14107	21.5	27.11
डाल्टनगंज	3442	4086	5203	18.71	27.33
गंगा	19117	23488	31205	22.85	32.87
धनबाद	20532	26460	32701	28.87	23.58
दुमका	6453	9270	10098	28.29	29.22
गया	14881	17459	20878	17.32	18.44
हजारीबाग	11604	13724	14968	18.27	8.99
जमशेदपुर	20821	26512	34546	27.33	30.3
कटिहार	10057	12682	16471	26.1	29.87
मोतीहारी	9858	11710	14084	18.81	20.27
मुंगेर	5374	6693	8166	22.68	23.83
मुजफ्फरपुर	19430	22547	27166	16.04	20.48
पटना	70264	76270	83927	8.55	10.04
रांची	34108	39208	43183	14.95	10.14
सहरसा	6096	7385	8970	21.14	21.48
सासाराम	5336	8878	9018	28.92	31.11
बिहार सकिल	280431	332799	399093	18.87	19.92

मुम्बई में सरकारी टेलीफोन बूथ

1814. श्री रामदास आठवले: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में मुम्बई में कितने सार्वजनिक टेलीफोन बूथ काम कर रहे हैं;

(ख) क्या ये बूथ समुचित और संतोषजनक ढंग से काम नहीं कर रहे हैं;

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

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान मुम्बई में कितने सार्वजनिक टेलीफोन बूथ बंद किए गए हैं;

(ङ) इसके कारण कितना नुकसान हुआ; और

(च) मुम्बई में, विशेष तौर पर अंतर्राज्यीय बस टर्मिनल/रेलवे स्टेशनों पर सरकारी टेलीफोन बूथों की सुचारु कार्यशैली के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गए हैं/उठाये जाने हेतु प्रस्तावित हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) से (च) सूचना एकत्र की जा रही है और यथाशीघ्र सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

मिर्जा गालिब का निवास

1815. श्री विजय गोयल: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार मिर्जा गालिब के निवास को राष्ट्रीय स्मारक में बदलने का है;

(ख) क्या दिल्ली उच्च न्यायालय ने इस संबंध में कोई आदेश जारी किये हैं; और

(ग) इस विषय में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई/की जा रही है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) दिल्ली उच्च न्यायालय ने भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को यह निदेश दिया था कि वह मिर्जा गालिब के निवास को राष्ट्रीय संरक्षित स्मारक के रूप में घोषित करने पर विचार करें। मामले की जांच-पड़ताल कर ली गई है और इमारत के मूल स्वरूप में हुए व्यापक परिवर्तनों को ध्यान में रखते हुए यह उचित प्रतीत नहीं होता है कि इसे राष्ट्रीय संरक्षित स्मारक के रूप में घोषित किया जाए।

प्रमुख नदियों में प्रदूषण

1816. श्री तथागत सत्यधी: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा और अन्य राज्यों में स्थित प्रमुख प्रदूषित नदियां कौन-कौन सी हैं;

(ख) इन नदियों के प्रदूषित होने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या उड़ीसा की ब्रह्मणी नदी का जल कुछ प्रमुख उद्योगों के कारण प्रदूषित हो रहा है; और

(घ) उड़ीसा की ब्रह्मणी नदी सहित अन्य प्रमुख नदियों के जल को प्रदूषण रहित बनाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) उड़ीसा में ब्रह्मणी और महानदी प्रमुख घोर प्रदूषित नदियां हैं। देश में अन्य और घोर प्रदूषित बड़ी नदियों की सूची नीचे दी गई है:

1. गंगा
2. यमुना
3. गोमती
4. सुवर्णरेखा
5. गोदावरी
6. साबरमती
7. दामोदर

8. तुंगभद्रा
9. कावेरी
10. कृष्णा
11. खान
12. क्षिप्रा
13. चम्बल
14. ताप्ती
15. चेतवा
16. नर्मदा
17. वैनगंगा
18. मतलज
19. तुंग
20. भद्रा

(ख) इन नदियों के प्रदूषण का मुख्य कारण नदी किनारे स्थित शहरों के अनुपचारित म्युनिसिपल अपशेष और औद्योगिक बर्हिस्त्राव का निस्तारण किया जाना है।

(ग) कुल 9 घोर प्रदूषणकारी उद्योगों का अभिनिर्धारण किया गया है जोकि ब्राह्मणी नदी को प्रदूषित कर रहे हैं।

(घ) 14 राज्यों में 22 नदियों के किनारे स्थित 156 शहरों में नदी में म्युनिसिपल सीवेज निस्तारण से संबंधित प्रदूषण निवारण कार्यों का अनुमोदन किया गया है। इसमें उड़ीसा में ब्राह्मणी के किनारे के तालचर, धर्मशाला, चन्द्रबाली शामिल है। शामिल किए जाने वाले कार्यों में म्युनिसिपल सीवेज के अवरोधन एवं दिशा-परिवर्तन, सीवेज उपचार संयंत्र, अल्प लागत शौचालय, काष्ठ आधारित उन्नत शवदाहगृहों तथा नहाने के घाटों का निर्माणकार्य तथा वनीकरण एवं जन भागीदारी आदि कार्य शामिल हैं। ये कार्य उड़ीसा के शहरों में अभी भी शुरू किये जाने हैं क्योंकि परियोजना प्रस्ताव सरकार के दिशा-निर्देशों के अनुसार अभी नहीं प्राप्त हुए हैं। दोषी घोर प्रदूषणकारी उद्योगों के विरुद्ध कार्रवाई शुरू की गई है। उड़ीसा में शुरू की गई कार्रवाई में एक यूनिट को बन्द करने तथा अन्य 4 यूनिटों को बन्द करने के संबंध में कार्रवाई शुरू की गई और एक यूनिट को अपेक्षित बर्हिस्त्राव उपचार संयंत्र स्थापित करने के लिए और समय दिया गया है।

पश्चिम बंगाल में कम्प्यूटरीकृत ट्रंक एक्सचेंज

1817. श्री अमर रायप्रधाब: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिम बंगाल में स्थानवार कार्यरत कम्प्यूटरीकृत ट्रंक एक्सचेंजों की संख्या कितनी है;

(ख) राज्य में वर्ष 1998-99 के दौरान उपर्युक्त कितने एक्सचेंजों के स्थापित किये जाने का विचार है;

(ग) क्या सरकार का विचार रिमोट लाइन एक्सचेंज शुरू करने का है;

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

(ङ) वर्ष 1997-98 के दौरान विस्तार किए गए और वर्ष 1998-99 के दौरान विस्तार के लिए प्रस्तावित टेलीफोन एक्सचेंजों का ब्यौरा क्या है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्त्र):

(क) शून्य।

(ख) 1998-99 के दौरान चालू किये जाने वाले प्रस्तावित ट्रंक मैनुअल एक्सचेंजों की संख्या इस प्रकार है:

सिलीगुड़ी	1
खड़गपुर	1
मालदा	1
कलकत्ता	1

(ग) जी, हां।

(घ) अवस्थिति-वार कमीशनिंग कार्यक्रम को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

(ङ) 1997-98 के दौरान विस्तारित टेलीफोन एक्सचेंजों का विवरण, संलग्न विवरण-I में दिया गया है। 1998-99 के दौरान, विस्तारित किये जाने वाले प्रस्तावित कम क्षमता के एक्सचेंजों का विवरण संलग्न विवरण-II में दिया गया है। अधिक क्षमता के टेलीफोन एक्सचेंजों का अवस्थिति-वार, विस्तृत कमीशनिंग कार्यक्रम को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

विवरण I

वर्ष 1997-98 के दौरान विस्तारित किये गए एक्सचेंजों के नाम
(कलकत्ता को छोड़कर पश्चिम बंगाल सर्किल के लिए)

क्र. सं.	एक्सचेंज का नाम	जिले का नाम	एक्सचेंज का प्रभार	लाहनों में विस्तार
1	2	3	4	5
1.	बांकुरा	बांकुरा	सी-डॉटएमबीएम	4650-5450
2.	बेलियाटोर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-336
3.	डंडस	-वही-	-वही- 256पी	88-152
4.	झांतिपाहरी	-वही-	-वही-256पी×2	184-336
5.	जोयपुर	-वही-	-वही-256पी	88-184
6.	कमालपुर	-वही-	-वही-	88-152
7.	केंजाकुरा	-वही-	-वही-	-वही-
8.	मलियारा	-वही-	-वही-	-वही-
9.	मुकुटमणिपुर	-वही-	-वही-	-वही-
10.	ओनड़ा	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-336
11.	राधानगर	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
12.	रानीबंध	-वही-	-वही-	-वही-
13.	सल्लियया	-वही-	-वही-	-वही-
14.	सारंगा	-वही-	-वही-	-वही-
15.	अहमदपुर	बीरभूम	सी-डॉट 256पी×2	184-336
16.	बोलपुर	-वही-	सी-डॉट एमबीएम	3000-3500
17.	इल्लूमबाजार	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	152-304
18.	साबपुर	-वही-	-वही-	184-356
19.	लोहापुर	-वही-	सी-डॉट 256पी	98-152

1	2	3	4	5
20.	मरगराम	बीरभूम	सी-डाट 256 पी	88-184
21.	रामपुरहाट	-वही-	सी-डाट एसबीएम	1000-1680
22.	सुरी	-वही-	सी-डॉट आरएसयू	1400-3488
23.	आसनसोल	बुर्धवान	ई-18बी	11000-12000
24.	बेनाचिक्ती	-वही-	ओसीबीआर	1000-2000
25.	भाटर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	304-336
26.	ब्रीधाननगर	-वही-	ओसीबीआर	2000-3000
	बुर्धवान	-वही-	सी-डॉट एमबीएम	7752-11252
28.	बनपुर	बुर्धवान	ई-10आर	2000-3000
29.	चर्कोदगी	-वही-	सी-डॉट-256पी	88-152
30.	चन्द्रापुर	-वही-	-वही-	88-152
31.	चित्तरंजन	-वही-	ई-10 आर	2000-3000
32.	धनहट	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-336
33.	देबीपुर	-वही-	-वही-	184-336
34.	दुर्गापुर (सीसी)	-वही-	ओसीबीआर	3000-4000
35.	दुर्गापुर (आई)	-वही-	-वही-	4000-5000
36.	दुर्गापुर (एस)	-वही-	-वही-	5000-7000
37.	गंगूतीकुरी	-वही-	सी-डॉट 256 पी	88-152
38.	गंगपुर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	152-304
39.	गोपालपुर	-वही-	सी-डॉट 256 पी	152-168
40.	झांझरा	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	400-1000
41.	काजोरा	-वही-	-वही-	304-416
42.	कासेमनगर	-वही-	-वही-	184-336

	2	3	4	5
43.	कुचुट	बर्धवान	सी-डॉट 256 पी	88-152
44.	कुरमुन	-वही-	-वही-	88-152
45.	मंदौलग्राम	-वही-	-वही-	88-152
46.	नवाग्राम (आर्ट)	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	152-304
47.	नदानघाट	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
48.	नूतनदंगा	-वही-	-वही-	152-392
49.	पन्नागार बाजार	-वही-	आंसीबीआर	1000-2000
50.	पुरुलिया	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-336
51.	पतुली	-वही-	-वही-	80-304
52.	राजबंध	-वही-	सी-डॉट 256पी	152-184
53.	रामनगर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	196-304
54.	साहेबगंज	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
55.	श्यामसुन्दर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-304
56.	पुन्दीबारी	कुच्चबंहार	सी-डॉट एमबीएम	88-152
57.	बल्लूरघाट	दक्षिण दिनाजपुर	सी-डॉट एमबीएम	1400-3600
58.	गंगारामपुर	-वही-	सी-डॉट एमबीएम	960-1360
59.	हरारामपुर	-वही-	-वही 256पी	88-152
60.	पतीराम	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-330
61.	रामपुर	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
62.	तपन	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	104-304
63.	त्रिमोहिनी	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-336
64.	बिधाननगर	दार्जिलिंग	-वही-	184-336
65.	दार्जिलिंग	दार्जिलिंग	सी-डॉट एमबीएम	3768-4268

1	2	3	4	5
66.	गरीदुरा	दार्जिलिंग	सी-डॉट 256पी	88-152
67.	कालिमपोंग	-वही-	सी-डॉट एमबीएम	2500-3000
68.	खपरेल	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
69.	कुर्सेआंग	-वही-	-वही-	1000-1150
70.	लेबांग	-वही-	-वही-	152-184
71.	नरसिपुर	-वही-	-वही-	88-152
	पेडांग	-वही-	-वही-	88-152
	राम्भीबाजार	-वही-	-वही-	88-152
74.	सेवाक रोड	-वही-	ओसीबीआर	1000-2000
75.	सोनाडा	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	200-368
76.	सोउरिनीबाजार	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
77.	टेकदाह	-वही-	-वही-	88-152
78.	टिनधारिया	-वही-	-वही-	88-152
79.	अरामबाग	हुगली	सी-डॉट एमबीएम	1000-1400
80.	भागबतीपुर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	-336
81.	चन्दीटोला	-वही-	सी-डॉट एमबीएम	1000-2000
82.	बागबातीपुर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	-336
83.	चान्दीटोला	-वही-	सी-डॉट एमबीएम	1000-2000
84.	दरहट्टा	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	152-336
85.	दिहीबादपुर	-वही-	-वही-	240-336
86.	गाजीनादासपुर	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
87.	गोपीनगर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-368
88.	गुप्तीफारा	-वही-	सी-डॉट 256पी	160-168

1	2	3	4	5
89.	गुरप्प	हुगली	सी-डॉट 256पी×2	-336
90.	जिन्नपुर	-वही-	-वही-	184-336
91.	खानाबकुल	-वही-	-वही-	152-304
92.	नालीकुल	-वही-	-वही-	152-336
93.	राजबलहट	-वही-	सी-डॉट 256पी	152-184
94.	श्यामपुर	-वही-	-वही-	88-152
95.	तारकेश्वर	-वही-	सी-डॉट एसबीएम	1000-1400
96.	अलीपुरद्वारा	जलपाईगुडी	-वही-	1128-1400
97.	बीरपाड़ा	-वही-	सी-डॉट एमबीएम	1000-2000
98.	चाल्सा	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
99.	जैगांव	-वही-	सी-डॉट एमबीएम	384-704
100.	जातेश्वर	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
101.	क्रांतिरहट	-वही-	-वही-	88-152
102.	लातागुरी	-वही-	-वही-	88-152
103.	मोयनागुरी	-वही-	सी-डॉट एसबीएम	-1000
104.	रानीनगर	-वही-	सी-डॉट 256पी	96-152
105.	ऐहो	मालदा	सी-डॉट 256पी×2	152-352
106.	चंचल	-वही-	सी-डॉट एसबीएम	392-1000
107.	कालीयाचक	-वही-	-वही-	384-1000
108.	कोरियाली	-वही-	सी-डॉट 256पी	152-184
109.	मगुरा	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	162-336
110.	मानकचक	-वही-	-वही-	192-344
111.	महादीपुर	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152

1	2	3	4	5
112.	मोथाबारी	मालदा	सी-डॉट 256पी×2	184-344
113.	प्राणपुर	-वही-	-वही-	184-336
114.	रतुआ	-वही-	-वही-	184-336
115.	सर्कमंगलापल्ली	-वही-	ई10आर	2000-3000
116.	सुज्जापुर टाउन	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	-360
117.	अलनगिरी	मिदनापुर	सी-डॉट 256पी	88-160
118.	बेनापुर	-वही-	-वही-	88-152
	भागपुर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-336
120.	भुपातानगर	-वही-	-वही-	184-384
121.	ब्रजलालचक	-वही-	सी-डॉट 256पी	83-158
122.	चैतन्यपुर	-वही-	सी-डॉट 256पी×2	184-336
123.	डन्टन	-वही-	सी-डॉट 256पी	88-152
124.	दुर्गाचाक	-वही-	सी-डॉट एमबीएम	1000-1560
125.	एगरा	-वही-	आईएलटी+सी 256	384-568
126.	गंवनखाली	-वही-	सी-डॉट 256पी	56-152
127.	घाटल	-वही-	आईएलटी×2+सी 256	568-952
128.	खडगपुर	-वही-	सीडॉट एबीएम	2500-3000
129.	माडपुर	-वही-	-वही-	88-152
130.	मेचेडा	-वही-	-वही-	336-1000
131.	मिदनापुर	-वही-	सीडॉट 256पी	4000-5500
132.	भोग्लममारो	-वही-	-वही-	88-160
133.	पंचेडगढ़	-वही-	-वही-	88-152
134.	पंसकुरा	-वही-	आईटीटी-512×2	384-920

1	2	3	4	5
135.	पातसपुर	मिदनापुर	सी डॉट 256 पी	88-160
136.	सालवोनी	-वही-	सी डॉट 256पी×2	184-344
137.	सतबांकुरा	-वही-	सी डॉट एसबीएम	336-1000
138.	सतमिने	-वही-	सी डॉट 256 पी	88-152
139.	श्यामसुंदरपुर पटना	-वही-	सी डॉट 256पी×2	184-336
140.	अमताला	मुर्शिदाबाद	सी डॉट 256पी×2	156-288
141.	बेल्दाना	-वही-	आईएलटी×2+सी 256पी	536-920
142.	बरहामपुर	-वही-	सी डॉट एम बी एम	5000-5800
143.	भगवानगोला	-वही-	सी डॉट 256 पी×2	152-304
144.	डोमकाल	-वही-	-वही-	272-304
145.	गणकर	-वही-	सी डॉट 256 पी	56-152
146.	हरिहरप्पा	-वही-	-वही-	88-152
147.	इस्तुसपुर (पीएचबी)	-वही-	सी डॉट-256पी×2	184-336
148.	जंगीपुर	-वही-	-वही-	168-304
149.	नन्दाग्राम	-वही-	सी डॉट 256 पी	56-152
150.	नागर	-वही-	-वही-	88-152
151.	नसीपुरबालगाददी	-वही-	-वही-	56-152
152.	पतीकाबारी	-वही-	-वही-	56-152
153.	रानीनगर	-वही-	सीडॉट 256-पी	88-152
154.	सक्तिपुर	-वही-	-वही-	88-152

1	2	3	4	5
155.	सुतुर्ग	मुर्शिदाबाद	सीडॉट 256-पी	56-152
156.	विमोहिनी	-वही-	-वही-	56-152
157.	अरघाटा	नाडिया	सीडॉट 256पी×2	272-336
158.	बीरनगर	-वही-	-वही-	184-240
159.	चापरा	-वही-	सी 256पी+सी 128पी	152-272
160.	देवग्राम	-वही-	सीडॉट 256पी×2	384-398
161.	धुहूलिया	-वही-	-वही-	152-336
162.	कृशनगर	-वही-	सीडॉट एमबीएम	4000-4284
163.	मुरागाछा	-वही-	सी256पी+सी 128पी	88-272
164.	नबीद्वीप	-वही-	सी-डॉट एसबीएम	1400-1576
165.	राणाघाट	-वही-	सीडॉट एमबीएम	4000-4048
166.	सांतीपुर	-वही-	सीडॉट आरएसयू	1000-1572
167.	रबेलिया	नॉर्थ 24पीजीएस	सीडॉट 256पी	152-192
168.	अशोकनगर	-वही-	सीडॉट एमबीएम	1000-1250
169.	माईघाटा	-वही-	सीडॉट 256पी	184-192
170.	हरोआ	-वही-	सीडॉट 256पी×2	184-336
171.	ताकी	-वही-	-वही-	152-304
172.	अनारा	पुरुलिया	सीडॉट 256पी	88-152
173.	बाराभूम	-वही-	-वही-	88-152

1	2	3	4	5
174.	द्वग	पुरूलिया	सीडॉट 256पी×2	184-336
175.	दुग	-वही-	सीडॉट 256पी	88-152
176.	भाल्डा	-वही-	सीडॉट 256पी×2	184-336
177.	मानन्नाजार	-वही-	-वही-	184-368
178.	पुंन्ना	-वही-	सीडॉट 256 पी	88-152
179.	सांतलडीह	-वही-	सीडॉट 256पी×2	184-336
180.	त्रायमंड हारवर	साउथ 24पीजीएस	सीडॉट एसबीएम	1000-1400
181.	फतेहपुर	-वही-	सीडॉट 256पी×2	152-336
182.	कालद्रीप	-वही-	आईएलटी×2+सी 256	568-714
183.	कुलपी	-वही-	सीडॉट 256पी×2	152-336
184.	लक्ष्मीकांतपुर	-वही-	-वही-	184-356
185.	मथुरापुर	-वही-	सीडॉट 256 पी	88-152
186.	नामखाना	-वही-	-वही-	88-184
187.	फायरप्रतिमा	-वही-	-वही-	88-152
188.	मरीशा	-वही-	सीडॉट 256पी×2	184-336
189.	भूपालपुर	उत्तर दीनाजपुर	-वही-	184-336
190.	हेमताबाद	-वही-	-वही-	160-304
191.	कानकी	-वही-	सीडॉट 256पी	88-152
192.	रायगुंज	-वही-	सीडॉट एमबीएम	3000-3384
193.	रामगंज	-वही-	सीडॉट 256पी	88-152

कलकत्ता टेलीफोन जिले में, वर्ष 1997-98 के दौरान

क्र. सं.	विस्तार एक्सचेंज का नाम	नया/विस्तार		सकल (हजार लाइनें)
1	2	3	4	5
194.	बागबाजार (554/555)	ईडब्ल्यूएसडी	(16 से 16.5 के) (विस्तार)	0.50 के
195.	कोसीपर एनडीटी 556/557	ई-10बी	(16 से 16.5 के) (विस्तार)	0.50 के
196.	बागबाजार आरएलयू (530/533)	-वही-	5 से 5.5 के (विस्तार)	0.50 के
	जादवपुर (472/473)	-वही-	(17 से 17.5 के)	0.50 के
	कालीघाट (474/475/476)	-वही-	(20 से 21 के)	1.00 के
199.	पूचं (350/351/352)	-वही-	(20 से 22 के)	2.00 के
200.	जैसग रोड, आरएलयू/512	-वही-	(3.9 से 4.2 के)	0.30 के
201.	वैरकपुर आरएलयू (560)	-वही-	(7.5 से 8.5 के)	1.00 के
202.	गुलमोहर आरएलयू (666)	-वही-	(5.5 से 6 के)	0.50 के
203.	मध्यग्राम आरएलयू (538)	-वही-	(2.8 से 3.8 के)	1.00 के
204.	एनडीटी (556/557)	-वही-	(16.5 से 17.5 के)	1.00 के
205.	बलशनावघाटा आरएलयू (462)	-वही-	(5 से 6 के)	1.00 के
206.	शिवपुर (650/660)	-वही-	(12.2 से 13.0के)	0.80 के
207.	जादवपुर ओसीबी (412/413)	ओसीबी	10.5 से 13.5 के	3.00 के
208.	बैलूरमठ आरएलयू (654)	ई-10बी	(3 से 4 के)	1.00 के
209.	चीराजी आरएलयू (539)	-वही-	(3 से 4 के)	1.00 के
210.	मध्यग्राम आरएलयू (538)	-वही-	(3.8 से 4.8 के)	1.00 के
211.	बड़ानाजार ईडब्ल्यूएसडी (241)	ईडब्ल्यूएसडी	(9 से 9.5 के)	0.50 के
212.	चित्रंजन-1 (230/231/238)	ई-10बी	(15.6 से 16.6 के)	1.00 के
213.	कालीघाट आरएलयू 455	ईडब्ल्यूएसडी	(5.2 से 6 के)	0.80 के

1	2	3	4	5
214.	भटपाड़ा आरएलयू 81	ई-10 बी	(4.9 से 5.9 के)	1.00 के
215.	ईसापुर आरएलयू 667	-वही-	(6 से 7 के)	1.00 के
216.	लंकटाउन आरएसयू (534/521)	ईडब्ल्यूएसडी	(7.9 से 8.4 के)	0.50 के
217.	मलिकया ओसीबी (655)	ओसीबी	(5 से 6 के)	1.00 के
218.	पनिहासी आरएलयू (55/563(01)	ई-10बी	(11 से 11.3 के)	0.30 के
219.	वरानगर आरएसयू (577)	ईडब्ल्यूएसडी	(3. से 3.2 के)	0.20 के
220.	चिनसुराह (80)	ई-10बी	(6 से 7 के)	1.00 के
221.	चिराटी आरएलयू 539	-वही-	(4 से 5 के)	1.00 के
222.	जंस्मोर रोड आरएलयू 512	-वही-	(4.2 से 4.9 के)	0.70 के
223.	जोका आरएलयू 467	-वही-	(2.9 से 3.9 के)	1.00 के
224.	चंदननगर आरएलयू 83	-वही-	(6 से 7 के)	1.00 के
225.	कालीघाट. 474, 475, 476	-वही-	(21 से 22 के)	1.00 के
226.	रानीकोठी आरओयू 411	ओसीबी	(3.5 से 6.5 के)	3.00 के
227.	बीई कॉलेज, आरओयू 668	ओसीबी	(2 से 3 के)	1.00 के
228.	चिनसुराह, 80	ई-10 बी	(7 से 8 के)	1.00 के
229.	विडक आरएलयू (539)	-वही-	(5 से 5.5 के)	0.50 के
230.	बाड़नगर आरएसयू (577)	ईडब्ल्यूएसडी	(3.2 से 3.448 के)	0.248 के
231.	परनोश्री आरएलयू (451)	ई-10बी	(2 से 3 के)	1.00 के
232.	एन डी टी (556/557)	-वही-	(17.5 से 19.5 के)	2.00 के
233.	बू बू आर एल यू 470 (1-4)	-वही-	(2.9 से 3.9 के)	1.00 के
234.	चित्त-1 मुख्य (230/231/238)	-वही-	(16.6 से 17.5 के)	0.90 के
235.	कालीघाट मुख्य (474/475/476)	-वही-	(22 से 23 के)	1.00 के
236.	हालीशर आरएलयू (85)	ई-10 बी	(2 से 3 के)	1.00 के

1	2	3	4	5
237.	कल्याणी आरएलयू (82)	ई-10बी	(5.5 से 6.5 के)	1.00 के
238.	बुर्साबाजार, 241/214	ईडब्ल्यूएसडी	(9.5 से 9.9 के)	0.40 के
239.	अम्ताला आरएलयू 470(7-9)	ई-10बी	(2 से 2.4 के)	0.40 के
240.	बैधबटी आरओयू (632)	ओसीबी	(2 से 3 के)	1.00 के
241.	बागबाजार आरएलयू (530/533)	ई-10बी	(5.5 से 5.62 के)	0.12 के
242.	सालटलेक आरएलयू 321	-वही-	(4.8 से 5.8 के)	1.00 के
243.	मुरीबाजार ईडब्ल्यूएसडी (241/219)	ईडब्ल्यूएसडी	(9.9 से 10.3 के)	0.40 के
244.	केसरोपुर आरओयू 571	ओसीबी	(2 से 3 के)	1.00 के
245.	न्यू अलीपुर आरओयू (400)	-वही-	(2 से 4 के)	2.00 के
246.	डमडम एमएएलएन (559)	ओसीबी	(2 से 4 के)	2.00 के
247.	करबा, आरएसयू 442	ईडब्ल्यूएसडी	(4.2 से 5.1 के)	0.90 के
248.	सर्कल मुख्य (280/282)	-वही-	(8 से 8.6 के)	0.60 के
249.	सेन्ट्रल 244/245/246	ई-10 बी	(20.5 से 21.5 के)	1.00 के
250.	जादवपुर	-वही-	(17.5 से 10.00 के)	0.50 के
251.	बाडनगर आरएसयू (577)	ईडब्ल्यूएसडी	(3.448 से 4.348के)	0.90 के
252.	बेलगाचिया आरओयू (651)	ओसीबी	(3 से 4 के)	1.00 के
253.	बागबाजार आरएलयू (530/533)	ई-10बी	(5.62 से 6.62 के)	1.00 के
254.	केलियाघाट आरएलयू (313)	-वही-	(2 से 3 के)	1.00 के
255.	जिसफरा आरओयू (653)	ओसीबी	(2 से 4 के)	2.00 के
256.	बल्टीकुडी आरओयू (653)	ओसीबी	(2 से 3 के)	1.00 के
257.	अलीपुर आरएलयू (479)	ई-10बी	(9.5 से 10 के)	0.50 के
258.	शिवपुर, 650/660	-वही-	(13 से 14 के)	1.00 के
259.	पिकनिक गार्डन आरओयू (344)	ओसीबी	(2 से 3 के)	1.00 के

1	2	3	4	5
260.	कम्होपुर आरओयू, 571	ओसीबी	(3 से 5 के)	2.00 के
261.	जादवपुर (472/473/483)	ई-10बी	(18 से 18.5 के)	0.50 के
262.	पूर्व (472/473/483)	-वही-	(22 से 22.5 के)	0.50 के
263.	डोन्डोड आरओयू 221 (7-9)	ओसीबी	(2 से 3 के)	1.00 के
264.	कोस्सीपुर (आरओयू 538(2-9)	ओसीबी	(2 से 4 के)	2.00 के
265.	न्यू अलीपुर आरओयू (400)	ओसीबी	(4 से 5 के)	1.00 के
266.	संन्डल (244/245/246)	ई-10 बी	(21.5 से 22.5 के)	1.00 के
267.	नुरीन्नाजार. ईडब्ल्यूएसडी (241/219)	ईडब्ल्यूएसडी	(10.3 से 10.6 के)	0.30 के
268.	मानरीच आरओयू 469 (0.9)	ओसीबी	(1 से 2 के)	1.00 के
269.	संतोपपुर आरओयू (416)	-वही-	(2 से 3.5 के)	1.50 के
270.	बेहाला, 447/452	ओसीबी	(8 से 9.2 के)	1.20 के
271.	जाधवपुर 412/413	-वही-	(13.5 से 14.4 के)	0.90 के
272.	बेल्मठ आरएलयू (654)	ई-10 बी	(3.944 से 4.944 के)	1.00 के
273.	वेणवगट आरएलयू (462)	-वही-	(6 से 7 के)	1.00 के
274.	संन्डल (244/284/246)	-वही-	(22.5 से 23.2 के)	0.70 के
275.	नुरीन्नाजार (ईडब्ल्यूएसडी)	ईडब्ल्यूएसडी	(10.6 से 10.8 के)	0.20 के
276.	उलूबेली, आरओयू 661 (0-1)	ओसीबी	(1 से 2 के)	1.00 के
277.	कलियाघाट आरएलयू (343)	ई-10बी	(3 से 4 के)	1.00 के
278.	पिकनिक गार्डन आरओयू (343)	-वही-	(3.7 से 3.85 के)	0.15 के
279.	सकुन्तला पार्क आरएलयू (452)	-वही-	(2 से 3 के)	1.00 के
280.	टी बी नैड आरओयू 221 (6-4)	ओसीबी	(3 से 4 के)	1.00 के
281.	सोनारपुर आरओयू 434	-वही-	(2 से 3 के)	1.00 के

विवरण II

क्र.सं.	एक्सचेंज का नाम	जिले के नाम	एक्सचेंज की किस्म	विस्तार लाइनों में
1	2	3	4	5
1.	बंकादाहा	बांकुरा	सी-256	88-152
2.	छतना	-वही-	सी-256×2	184-336
3.	गरीबपुर	-वही-	सी-256	184.336
4.	गेलिया	-वही-	सी-256×2	88-152
5.	इन्दपुर	-वही-	सी-256×2	184-336
6.	इंदुस	-वही-	सी-256×2	152-304
7.	जयपुर	-वही-	सी-256	184-336
8.	पत्रसवार	-वही-	सी-256	88-152
9.	रसूलपुर	-वही-	सी-256×2	88-152
10.	सारंगा	-वही-	सी-256×2	152-304
11.	सिमलापाल	-वही-	सी-256×2	184-336
12.	तालडांभरा	-वही-	सी-256	184-336
13.	वांसापाड़ा	वीरभूमि	सी-256	88-152
14.	बिनुरिया	-वही-	सी-256	88-152
15.	चौहट्टा	-वही-	सी-256	88-152
16.	वसकलग्राम	-वही-	सी-256	88-152
17.	जयदेव केन्दुली	-वही-	सी-256	88-152
18.	कहैरासोल	-वही-	सी-256×2	88-152
19.	महमद बाजार	-वही-	सी-256×2	157-304
20.	मयूरेश्वर	-वही-	सी-256×2	184-336
21.	मूथानेरिया	-वही-	सी-256×2	184-336

1	2	3	4	5
22.	नानूर	बीरभूमि	सी-256	152-304
23.	पुनरुई	-वही-	सी-256	88-152
24.	श्यामपहाड़ी	-वही-	सी-256	80-152
25.	तारापीठ	-वही-	सी-256×2	184-336
26.	आगराद्रिप	बर्दवान	सी-256×2	152-344
27.	अमारुन	-वही-	सी-256×2	184-336
28.	अंगुना	-वही-	सी-256×2	152-304
29.	बैधापुर	-वही-	सी-125×2	208-360
30.	बालगोना	-वही-	सी-256×2	152-304
31.	बनकटी	-वही-	सी-256×2	152-304
32.	बारडिघा	-वही-	सी-256×2	152-304
33.	भंदिया	-वही-	सी-356×2	184-336
34.	बनपास	-वही-	सी-256×2	184-336
35.	बुलबुलीताल	-वही-	सी-256×2	184-336
36.	चकडीही	-वही-	सी-256×2	152-304
37.	चिंचुरिया	-वही-	सी-256	88-152
38.	चुरपुनी	-वही-	सी-256×2	184-336
39.	डिगनगर	-वही-	सी-256×2	184-336
40.	दोमुहानी	-वही-	सी-256×2	184-336
41.	गंगातिकुरी	-वही-	सी-256×2	152-304
42.	गोपालमठ	-वही-	सी-256×2	168-320
43.	गोपालपुर	-वही-	सी-256×2	168-320
44.	जाँग्राम	-वही-	सी-256×2	184-336

1	2	3	4	5
45.	कैधर	बर्दवान	सी-256×2	152-304
46.	कमरपाड़ा	-वही-	सी-256×2	184-336
47.	केतुग्राम	-वही-	सी-256×2	152-304
48.	खन्दाघोप	-वही-	सी-256×2	152-304
49.	खुदरुन	-वही-	सी-256×2	152-304
50.	कुंचुट	-वही-	सी-256×2	152-304
51.	मध्यग्राम	-वही-	सी-256×2	160-312
	मनकड़	-वही-	सी-256×2	152-304
53.	नदनघाट	-वही-	सी-256×2	152-304
54.	नृतनहाट	-वही-	सी-256×304	184-336
55.	पालसिट	-वही-	सी-256×2	168-320
56.	पचननतला	-वही-	सी-256×2	184-336
57.	पनुरिया	-वही-	सी-256×2	168-320
58.	पराज	-वही-	सी-256×2	184-336
59.	रेना	-वही-	सी-256×2	192-344
60.	राजबंध	-वही-	सी-256×2	152-304
61.	रामगोपालपुर	-वही-	सी-256×2	192-344
62.	साहेबगंज	-वही-	सी-256×2	152-304
63.	सिमलोन	-वही-	सी-256×2	192-344
64.	सस्तीपुर	हुगली	सी-256×2	88-152
65.	बक्शीरहाट	कूचबिहार	सी-256×2	152-304
66.	देवनहाट	-वही-	सी-256×2	152-304
67.	घोपसादंगा	-वही-	सी-256	88-152

1	2	3	4	5
68.	हल्दीबारी	कूचबिहार	सी-256×2	190-336
69.	मंखलीगंज	-वही-	सी-256×2	184-336
70.	निसीगंज	-वही-	सी-256×2	152-304
71.	सितईहाट	-वही-	सी-256	88-152
72.	बिजनबारी	दार्जिलिंग	सी-256×2	192-336
73.	झुलांग	-वही-	सी-256	88-152
74.	खपरैल	-वही-	सी-256×2	152-304
75.	लेवोंग	-वही-	सी-256×2	184-336
76.	मातीगरा	-वही-	सी-256×2	152-304
77.	मुंगमो	-वही-	सी-256×2	152-304
78.	एनबीएम कालेज	-वही-	सी-256×2	184-336
79.	फांसीदेवा	-वही-	सी-256×2	152-304
80.	सुखियापोखरी	-वही-	सी-256×2	184-336
81.	बालीपुर	हुगली	सी-256×2	184-336
82.	बंगमपुर	-वही-	सी-256×2	152-304
83.	गजनादेशपुर	-वही-	सी-256×2	152-304
84.	कामरपुकुर	-वही-	सी-256×2	184-336
85.	कृतियापाड़ा	-वही-	सी-256×2	152-304
86.	महानद	-वही-	सी-256×2	184-336
87.	मोल्डपुर	-वही-	सी-256×2	184-336
88.	नईसराय	-वही-	सी-256×2	184-336
89.	राजबगहाट	-वही-	सी-256×2	184-336
90.	श्यामपुर	-वही-	सी-256×2	152-336

1	2	3	4	5
91.	पेंचला	हावड़ा	सी-256×2	184-336
92.	श्यामपुर	-वही-	सी-256×2	152-304
93.	उदयनारायणपुर	-वही-	सी-256×2	184-336
94.	बड़ोविसा	जलपाईगुड़ी	सी-256×2	152-304
95.	बेनाकोबा	-वही-	सी-256×2	160-304
96.	भोटपट्टी	-वही-	सी-256×2	88-152
97.	बिन्नागौरी	-वही-	सी-256×2	152-304
	ईबेलबारी	-वही-	सी-256×2	184-336
99.	गयरकटा	-वही-	सी-256×2	152-304
100.	हासीमारा	-वही-	आईएलटी	384-744
101.	जवगांव	-वही-	आईएलटी+सी-512	704-1464
102.	मदारीहाट	-वही-	सी-256×2	184-336
103.	मालबाजार	-वही-		1000-1400
104.	मेटली	-वही-	सी-256×2	184-336
105.	उदलाबाड़ी	-वही-	सी-256×2	184-336
106.	अरईडना	मालदा	सी-256×2	184-336
107.	बनीटोला	-वही-	सी-256×2	184-336
108.	इकलाखी	-वही-	सी-256×2	152-304
109.	कुतुबगंज	-वही-	सी-256×2	160-304
110.	अमरसी	मिदनापुर	सी-256	88-152
111.	बजकुल	-वही-	सी-256×2	184-336
112.	भगवानपुर	-वही-	सी-256	88-336
113.	बीनपुर	-वही-	सी-256×2	184-336

1	2	3	4	5
114.	ब्रजलालचक	मिदनापुर	सी-256×2	158-304
115.	चान्सरपुर	-वही-	सी-256×2	88-152
116.	दधिक	-वही-	सी-256×2	184-336
117.	दन्तन	-वही-	सी-256×2	152-304
118.	दसाग्राम	-वही-	सी-256	88-152
119.	दुबरा	-वही-	सी-256×2	152-304
120.	डगरा	-वही-	आईएलटी+सी-256	568-928
121.	गोपीबल्लवपुर	-वही-	सी-256×2	184-336
122.	गौरा	-वही-	सी-256×2	184-336
123.	हटीहल्का	-वही-	सी-256	96-152
124.	हौर	-वही-	सी-256	96-152
125.	हेरिया	-वही-	सी-256×2	184-336
126.	डूमागढ़	-वही-	सी-256×2	88-152
127.	जहाल्दा	-वही-	सी-256×2	96-152
128.	काकगछिया	-वही-	सी-256×2	88-152
129.	कंसियारी	-वही-	सी-256×2	184-336
130.	कंसपुर	-वही-	सी-256×2	184-336
131.	खकुरदा	-वही-	सी-256×2	184-336
132.	खराड़	-वही-	सी-256×2	184-336
133.	कुलटिकरी	-वही-	सी-256	88-152
134.	लोभातुली	-वही-	सी-256	88-152
135.	भादपुर	-वही-	सी-256×2	88-152
136.	भालीग्राम	-वही-	सी-256	152-304

1	2	3	4	5
137.	मथचन्दीपुर	मिदनापुर	सी-256×2	152-304
138.	मिर्जापुर	-वही-	सी-256	88-152
139.	मोहनपुर	-वही-	सी-256	96-152
140.	मोयना	-वही-	सी-256×2	184-304
141.	नखिन्दा	-वही-	सी-256	96-152
142.	नयागांव	-वही-	सी-256	88-152
	नेरादुल	-वही-	सी-256	88-152
	पन्सुरा	-वही-	सी-256	88-152
145.	परमानन्दपुर	-वही-	सी-256	88-152
146.	पतासपुर	-वही-	सी-256×2	160-304
147.	राधामोहनपुर	-वही-	सी-256×2	152-304
148.	गजनगर (2)	-वही-	सी-256	88-152
149.	रसकुंड	-वही-	सी-256	88-152
150.	रूपनारायणपुर	-वही-	सी-256	88-152
151.	सबांग	-वही-	सी-256×2	152-304
152.	सतमाइल	-वही-	सी-256×2	152-304
153.	श्रनगर	-वही-	सी-256	88-152
154.	टैमाथानी	-वही-	सी-256×2	184-336
155.	बेनियाग्राम अर्जपुर	मुर्शीदाबाद	सी-256×2	152-304
156.	कांकरना	-वही-	सी-256×2	152-304
157.	कन्दी	-वही-		1000-1400
158.	गघुनाथगंज	-वही-		1000-1400
159.	सदरडिघी	-वही-	सी-256×2	152-304

1	2	3	4	5
160.	सैंदपुर	मुर्शिदाबाद	सी-256×2	152-304
161.	शक्तिपुर	-वही-	सी-256×2	152-304
162.	मरगाछी	-वही-	सी-256×2	152-304
163.	अस्मानगढ़	नदिया	सी-256×2	152-304
164.	चेताई	-वही-	सी-256	88-152
165.	बेथुआदेहरी	-वही-		1000-1400
166.	द्विगनागढ़	-वही-	सी-256-2	240-336
167.	तुर्निया	-वही-	सी-256	88-152
168.	छपरा	-वही-	सी	272-360
169.	दिगनागढ़	-वही-	सी-256×2	184-336
170.	डरुली	-वही-	सी-256×2	160-304
171.	मुरगच्छा	-वही-	सी-256×2	272-336
172.	नाजीपुर	-वही-	सी-256	88-152
173.	आमडंगा	उत्तरी 24 परगना	सी-256×2	152-304
174.	नारघाट	-वही-	सी-256×2	152-304
175.	गायघाट	-वही-	सी-256×2	152-304
176.	गारापोटा	-वही-	सी-256×2	152-304
177.	गोपालनगर	-वही-	सी-256×2	152-304
178.	गुभा	-वही-	सी-256×2	152-304
179.	हेन्नेना	-वही-	सी-256×2	152-304
180.	अधरागच्चा	-वही-	सी-256×2	152-304
181.	अर्तन्दा	-वही-	सी-256×2	152-304
182.	जिराट (गाड़ामारा)	-वही-	सी-256	88-152

1	2	3	4	5
183.	कटियाहाट	उत्तरी 24 परगना	सी-256×2	152-304
184.	गंगालापोटा	-वही-	सी-256×2	152-304
185.	नहटा	-वही-	सी-256×2	152-304
186.	स्वरूपनगर	-वही-	सी-256×2	152-304
187.	बाड़ाभूमि	पुरुलिया	सी-256×2	152-304
	काशीपुर	-वही-	सी-256×2	152-304
189.	बसन्ती	दक्षिणी 24 परगना	सी-256×2	184-336
190.	धसुआ	-वही-	सी-256×2	184-336
191.	फाल्टा	-वही-	सी-1 के	336-1000
192.	गांयराहाट	-वही-	सी-256×2	152-304
193.	नूरपुर	-वही-	सी-256	88-152
194.	रुद्रपुर	-वही-	सी-256×2	152-304
195.	टाल्दी	-वही-	सी-256×2	152-304
196.	गोपालगंज	-वही-	सी-256×2	152-304
197.	हरिरामपुर	युदीनापुर	सी-256×2	152-304
198.	कनकी	-वही-	सी-256×2	152-304
199.	कुशमण्डी	-वही-	सी-256×2	152-304
200.	पंजीपारा	-वही-	सी-256×2	152-304
201.	पतिराजपुर	-वही-	सी-256×2	152-304
202.	रसाखोया	-वही-	सी-256×2	152-304

कर्नाटक में नेफ्था आधारित विद्युत संयंत्र की स्वीकृति

1818. श्री ए. सिंदराजू : क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने कर्नाटक में नागांगुड निजी क्षेत्र में नेफ्था आधारित विद्युत संयंत्र लगाने के लिए तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति हेतु कोई प्रस्ताव केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को भेजा है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह मंजूरी दे दी गई है;

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

(घ) उक्त प्रस्ताव को शीघ्र स्वीकृति देने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) जी, हां। नंजनगुड नापथा आधारित विद्युत संयंत्र (100 मे.वा.) को तकनीकी आर्थिक मंजूरी (टीईसी) जारी करने के लिए मै. आई.पी.एस. पावर कंपनी द्वारा प्रस्तुत किये गये प्रस्ताव की सिफारिश कर्नाटक सरकार द्वारा केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को दी गई थी।

(ख) और (ग) कुछ आवश्यक निवेशों/स्वीकृतियों के अभाव में तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति पर विचार नहीं किया जा सका।

(घ) केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा तकनीकी आर्थिक स्वीकृति का प्रदान किया जाना कंपनी द्वारा लंबित निवेशों/स्वीकृतियों को सुनिश्चित किये जाने पर निर्भर करता है।

बालिकाओं हेतु मुफ्त शिक्षा

1819. श्री चन्द्रशेखर साहु: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार व्यावसायिक पाठ्यक्रमों सहित महाविद्यालय स्तर तक शिक्षा को बालिकाओं के लिए मुफ्त करने का है;

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

(ग) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक ले लिया जाएगा?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी, हां। सरकार का व्यावसायिक पाठ्यक्रम समेत सभी पाठ्यक्रमों में कालेज स्तर तक लड़कियों को निःशुल्क शिक्षा देने की एक योजना संस्थापित करने का प्रस्ताव है।

(ख) और (ग) प्रस्तावित योजना तैयार की जा रही है तथा इस संबंध में आवश्यक ब्यौरा तैयार किये जा रहे हैं।

[हिन्दी]

पोस्ट कार्डों की बिक्री

1820. श्री दादा बाबूराव परांजपे: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या डाक विभाग को प्रतियोगिता पोस्टकार्डों की बिक्री करना हानिप्रद साबित हो रहा है क्योंकि साधारण पोस्टकार्डों की कम बिक्री हो रही है और इसके परिणामस्वरूप इनकी सुपुर्दगी में विलम्ब किया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त पोस्टकार्डों के बीच संतुलन बनाए रखने के लिए सरकार द्वारा क्या प्रयास किये जा रहे हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ): (क) जी, नहीं। नवम्बर, 1996 में जब यह सेवा शुरू की गई थी उस समय यह घाटे में नहीं थी। तथापि, ऊपरी खर्चों में निरंतर वृद्धि होने के कारण तथा संशोधित प्राक्कलन (प्रक्षिप्त) के अनुसार अब यह सेवा घाटे में चल रही है।

(ख) सरकार इस मामले में उपयुक्त उपायों पर विचार कर रही है।

भारतीय जनसंचार संस्थान द्वारा भारतीयों को दिये गये डिप्लोमा

1821. श्री जनार्दन प्रसाद मिश्र:

श्री मणीभाई रामजीभाई चौधरी:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय जनसंचार संस्थान द्वारा कोई जांच किये बिना डिप्लोमा दिये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस मामले की जांच कराने तथा इसमें लिप्त अधिकारियों के खिलाफ कार्यवाही करने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

सार्क के सूचना और प्रसारण मंत्रियों का सम्मेलन

1822. श्री प्रभुनाथ सिंह:

श्री आर. साम्बासिवा राव:

डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

क्या हाल ही में सार्क देशों के सूचना और प्रसारण ढाका में सम्मेलन हुआ था;

(ख) यदि हां, तो इस सम्मेलन के मुख्य उद्देश्य क्या थे;

(ग) उन विषयों का ब्यौरा क्या है जिन पर इस सम्मेलन में चर्चा हुई और चर्चा के क्या परिणाम निकले;

(घ) क्या सम्मेलन में प्रचार माध्यमों के संबंध में कोई कार्य योजना स्वीकृत की गई; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस कार्य योजना को कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) सार्क देशों के बीच सूचना तथा मीडिया के क्षेत्र में सहयोग बढ़ाने के उपायों पर विचार-विमर्श करने के लिए प्रथम सार्क सूचना मंत्रियों की बैठक 25-26 अप्रैल, 1998 को ढाका, बंगलादेश में आयोजित की गई थी।

(ग) बैठक में मीडिया कार्मिकों के बीच बेहतर संबंध की आवश्यकता, सार्क समाचार एजेंसियों के बीच सहयोग, सार्क श्रव्य-दृश्य सामग्री के लेन-देन से कार्यक्रमों में सुधार, सार्क देशों के बीच मीडिया से संबंधित क्षेत्र में व्यक्तियों और सामग्रियों के निर्बाध संचलन की सुविधा, क्षेत्र से बाहर सार्क के बेहतर प्रस्तुतीकरण के उपाय आदि जैसे विषयों पर चर्चा की गई। बैठक के अंत में ढाका विज्ञप्ति तथा एक कार्य योजना पारित की गई थी।

(घ) जी, हां।

(ङ) मीडिया तथा सूचना पर कार्य योजना और उन पर की गई कार्रवाई संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

कार्य योजना	की गई कार्रवाई
1	2
1. सूचना, समाचारपत्रों, पत्रिकाओं पुस्तकों तथा अन्य प्रकाशनों के निर्बाध आदान-प्रदान को सुनिश्चित करना।	भारत पहले से ही सूचना, समाचारपत्रों पुस्तकों तथा अन्य प्रकाशनों के निर्बाध आदान-प्रदान के संबंध में उदार नीति अपनाता रहा है।
2. मीडिया प्रसारण तथा सूचना सामग्रियों की ढाक व दूरसंचार दरों को कम करना।	भारत पहले से ही भारत में तथा सार्क देशों में प्रसारण के लिए प्रेस/मीडिया दोनों को रियायती दरें उपलब्ध कराता है। इस क्षेत्र में रियायती ढाक दरें भी लागू हैं। क्षेत्र में दूरसंचार तथा ढाक शुल्कों में और रियायत देने संबंधी प्रश्न पर सदस्य देशों के परामर्श से संचार संबंधी सार्क तकनीकी समिति द्वारा विचार किया जाना है।
3. सार्क देशों की समाचार एजेंसियों में सहयोग को बढ़ावा देना।	भारत में समाचार एजेंसियां, जो सरकारी नियंत्रण से स्वतंत्र हैं को इस मामले को अन्य सार्क देशों की एजेंसियों के साथ उठाने की सलाह दी गई है।
4. क्षेत्र में मीडिया से जुड़े व्यक्तियों की यात्रा सुगम बनाना।	भारत पहले से ही सार्क देशों के पत्रकारों सहित विदेशी पत्रकारों को आरामदेह यात्रा उपलब्ध कराता है।

1

2

- | | |
|---|---|
| 5. सार्क मान्यताप्राप्त क्षेत्रीय मीडिया फोरम के विकास के लिए काम करना। | इस बारे में सार्क सचिवालय द्वारा समन्वय किया जाना अपेक्षित है। |
| 6. सार्क देशों के संपादकों तथा श्रमजीवी पत्रकारों का वार्षिक सम्मेलन आयोजित करना। | इस बारे में सार्क सचिवालय द्वारा समन्वय किया जाना अपेक्षित है। |
| 7. सार्क देशों की समाचार एजेंसियों में समाचारों के आदान-प्रदान के लिए वेब पेज का निर्माण करना। | इस बारे में सार्क सचिवालय द्वारा समन्वय किया जाना अपेक्षित है। |
| 8. ई-मेल तथा इंटरनेट के माध्यम से आंकड़ों के आदान-प्रदान में वृद्धि करना। | इस बारे में सार्क सचिवालय द्वारा समन्वय किया जाना अपेक्षित है। |
| 9. टी.वी. तथा रेडियो कार्यक्रमों के नियमित आदान-प्रदान की व्यवस्था करना। | सार्क श्रव्य-दृश्य आदान-प्रदान (सेव) के अंतर्गत रेडियो तथा टी.वी. कार्यक्रमों का नियमित रूप से आदान-प्रदान होता है। |
| 10. वृत्तचित्रों तथा फिल्मों का नियमित रूप से आदान-प्रदान तथा संयुक्त निर्माण करना तथा नियतकालिक सार्क फिल्म ममारोह आयोजित करना। | भारत वृत्तचित्रों तथा फिल्मों के संयुक्त निर्माण एवं आदान-प्रदान का स्वागत करता है। तथापि, इस बारे में अंतिम उपलब्धि अन्य सार्क देशों के सकारात्मक रुख पर निर्भर करेगी। पहला सार्क फिल्म समारोह इस साल के अंत में श्रीलंका में आयोजित किया जाना है। |
| 11. सार्क देशों के मीडिया व्यक्तियों के लिए प्रशिक्षण की व्यवस्था करना। | भारतीय जनसंचार संस्थान को पहले ही निर्देश दे दिये गये हैं। भारतीय जनसंचार संस्थान पहले से ही विकासशील देशों के लिए पांच महीने के दो "विकास पत्रकारिता में उच्च पाठ्यक्रम" आयोजित करता आ रहा है। |
| 12. राष्ट्रीय मीडिया प्रशिक्षण संस्थानों के पाठ्यक्रमों में सार्क अर्भाविन्याम मापदण्ड शामिल करना। | |
| 13. सार्क श्रव्य-दृश्य आदान-प्रदान कार्यक्रम (सेव) के अंतर्गत कार्यक्रमों को और अधिक आकर्षक तथा लोकप्रिय बनाकर तथा उनकी आवर्तता में वृद्धि करके उनमें सुधार करना। | कार्यक्रम में सुधार लाना एक सतत प्रक्रिया है। तथापि इस मामले में प्रसार भारती को पहले ही सलाह दी गई है। एक सार्क श्रव्य-दृश्य विनियम (सेव) समिति भी है जिसकी वर्ष में एक बार बैठक आयोजित की जाती है तथा इसके द्वारा गुणवत्ता में सुधार लाने और कार्यक्रमों की आवर्तता में वृद्धि करने के उपायों संबंधी सुझाव दिये जाते हैं। |
| 14. सेव कार्यक्रमों की समीक्षा करने के लिए राष्ट्रीय टी.वी./रेडियो संगठनों के प्रमुखों की वार्षिक बैठकें आयोजित करना। | इस बारे में सार्क सचिवालय द्वारा समन्वय कार्य किया जाना अपेक्षित है। |
| 15. क्षेत्र में परराष्ट्रीय उपग्रह प्रसारण पर आदर्श मार्ग निर्देश तैयार करना। | इस बारे में सार्क सचिवालय द्वारा समन्वय कार्य किया जाना अपेक्षित है। |
| 16. सार्क उपग्रह स्थापित करने हेतु वित्तीय तथा तकनीकी उपयुक्तता की जांच करना। | इस बारे में सार्क सचिवालय द्वारा समन्वय कार्य किया जाना अपेक्षित है। |
| 17. मीडिया निर्माण सहित सार्क सूचना केन्द्र, अनुसंधान और प्रशिक्षण एकाकों तथा सार्क मीडिया विकास निधि स्थापित करने की उपयुक्तता की जांच करना। | इस बारे में सार्क सचिवालय द्वारा समन्वय कार्य किया जाना अपेक्षित है। |
| 18. सार्क देशों में मीडिया द्वारा सदस्य देशों को नकारात्मक प्रक्षेपण को हतोत्साहित करना। | भारत इस संबंध में पहले से ही आत्मसंयम की नीति अपनाता रहा है। |

[हिन्दी]

टिहरी बांध में दरारें

1823. श्री चिन्ता मोहन:

प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा:

श्री नरेश पुगलीया:

श्री देवी बक्स सिंह:

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 1 मई, 1998 के 'द हिन्दुस्तान टाइम्स' में "क्रैक्स डेवलपड इन टिहरी डेम शाफ्ट" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या टिहरी बांध के दो खण्ड ढह गये थे और विशेषज्ञ क्षति का पता लगाने के लिए कार्यस्थल पर गए थे;

(ग) यदि हां, तो क्षति का सही कारण क्या है; और

(घ) टिहरी बांध के शाफ्ट में पड़ी दरारों को ठीक करने के सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) से (घ) टिहरी जल विद्युत परियोजना चरण-1 के विद्युत गृह परिसर में 40 मीटर की दूरी पर 1, 2, 3 और 4 नम्बर के चार नियंत्रण द्वार शाफ्ट के संबंध में कार्य प्रगति पर है। यद्यपि 1, 2 और 4 नम्बर के नियंत्रण द्वार शाफ्ट के आसपास का क्षेत्र स्थिर है तथा चोटी पर समुचित स्थान मौजूद है परन्तु नियंत्रण द्वार शाफ्ट सं. 3 के सामने के हिस्से में चट्टान में दरारें पड़ी हुई हैं। इन दरारों को केवल नियंत्रण द्वार शाफ्ट नं. 3 के सामने अत्यधिक भार वाले हिस्से में देखा गया है जो बांध के क्षेत्र से दूर स्थित है। यह दरारें भारी वर्षा की वजह से अत्यधिक भार वाले क्षेत्रों के धंस जाने के कारण हुई हैं।

पृथक ख्याति प्राप्त विशेषज्ञों वाली तकनीकी सलाहकार समिति (टीएसी) ने कार्यस्थल का दौरा किया तथा अपनी रिपोर्ट में सुस्पष्ट रूप से कहा कि बांध अथवा शाफ्ट में इस तरह की दरारों को कहीं नहीं देखा गया है। टीएसी ने कहा कि सभी चार प्रचलित कंक्रीट लाइनिंग वाले द्वार शाफ्ट मजबूत चट्टान में बने हुए हैं तथा उनके निर्माण तथा प्रचालन में कोई समस्या आने की संभावना नहीं है। टीएसी ने कहा कि शाफ्ट नं. 3 के सामने के क्षेत्र में ढलान की मिट्टी कुछ धंस गई है और इस तरह का होना कोई आश्चर्य नहीं है। इनटेक कार्यों को पूरा होने के पश्चात् ढलानों

को ठीक करके उचित प्रकार से उनकी मरम्मत की जायेगी। टीएसी ने निष्कर्ष निकाला है कि स्थायी कार्यों में कोई समस्या नजर नहीं आई है। टीएचडीसी पर्वतीय ढलानों के इस हिस्से की स्थिरता को सुनिश्चित करने के लिए टीएसी द्वारा सुझाए गए उपचारात्मक उपाय कर रहा है। अस्थिर अधिभारीय ढेर को हटाने के पश्चात् इस हिस्से को सुदृढ़ एवं स्थिर करने के लिए कार्य आरंभ करने की योजना है।

[अनुवाद]

उप-विद्युत स्टेशनों का तैयार होना

1824. श्री रीतलाल प्रसाद वर्मा: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार के वनांचल में कोडरमा स्थित तीन अपूर्ण उप-विद्युत स्टेशनों गंडेया, खडगडिहा, गिरिडीह, जय नगर को पूरा करने के प्रयास किये जा रहे हैं;

(ख) ये स्टेशन कब से अपूर्ण पड़े हैं;

(ग) क्या इनमें लगने वाले वास्तविक व्यय का अनुमान लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया गया है तथा धनराशि स्वीकृत की गई है;

(घ) यदि हां, तो क्या स्वीकृत राशि को जारी कर दिया गया है; और

(ङ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) बिहार राज्य बिजली बोर्ड ने सूचित किया है कि उसने गिरिडीह जिले के गंडेया और खडगडिया तथा कोडरमा जिले के जय नगर में स्थित तीन अपूर्ण विद्युत उप-केन्द्रों के निर्माण कार्य को पूरा किये जाने हेतु प्रयास किए हैं।

(ख) जय नगर का विद्युत उप-केन्द्र अप्रैल, 1993 से अपूर्ण पड़ा है, जबकि गंडेया और खडगडिया के विद्युत उप-केन्द्र 1991-92 से अपूर्ण पड़े हैं।

(ग) से (ङ) बीएसईबी ने अनुमान लगाया है कि जयनगर उप-केन्द्र और संबद्ध 33 के.वी. लाइन को पूरा करने के लिए 29.5 लाख रुपयों की आवश्यकता होगी। 33 के.वी. संबद्ध पारेषण लाइन सहित गंडेया और खडगडिया उप-केन्द्रों के पूरा करने के लिए आवश्यक राशि 88 लाख रुपये होने का अनुमान लगाया गया है। ये कार्य इसलिए अधूरे हैं क्योंकि बीएसईबी निधियाँ नहीं प्रदान कर पाया है।

[हिन्दी]

डाकघर भवन का निर्माण

1825. श्री मोतीलाल वोरा: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को मध्य प्रदेश के राजनांदगांव में स्थित मुख्य डाकघर के जीर्ण-शीर्ण भवन के पुनः निर्माण के संबंध में कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है जो अभी किराये के भवन में कार्य कर रहे हैं;

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

(ग) इस पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) जी, हां।

(ख) वह मामला श्री मोतीलाल वोरा, संसद सदस्य (लोक सभा) ने अपने दिनांक 30.3.98 के पत्र द्वारा और श्री उदय मुद्दुलियार, विधायक, राजनांदगांव ने मध्य प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री को संबोधित अपने दिनांक 28.3.98 के पत्र द्वारा उठाया था, जिसे माननीय मुख्यमंत्री द्वारा 30.3.98 को पोस्टमास्टर जनरल, रायपुर को अग्रेषित कर दिया गया।

(ग) डाक विभाग ने राजनांदगांव हैड पोस्ट आफिस के लिए एक विभागीय भवन के निर्माण को 2.1.98 को पहले ही अनुमोदित कर दिया है। राज्य सरकार से भूमि तथा पुराना भवन प्राप्त करने के लिए विभाग द्वारा अस्सी के दशक में कार्रवाई शुरू कर दी गई थी। राज्य सरकार ने भूमि को केन्द्रीय सरकार के विभिन्न विभागों को अंतरित करने का निर्णय 1994 में लिया। चूंकि, मध्य प्रदेश राज्य सरकार द्वारा भूमि और भवन डाक विभाग के नाम अंतरित नहीं किया गया है, अतः जीर्ण-शीर्ण भवन को गिराने और वहां नए भवन के निर्माण का कार्य नहीं किया जा सका। राज्य सरकार को भूमि और भवन का अंतरण शीघ्र करने के लिए स्मरण कराया गया है।

भारत से अपलिंकिंग प्रसारण

1826. श्री चन्द्रेश पटेल:

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी:

श्रीमती गीता मुखर्जी:

श्री अजय चक्रवर्ती:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश से अपलिंकिंग सहित पूर्ण रूप से सुविधा सम्पन्न प्रसारण कार्य आरम्भ करने हेतु 100 प्रतिशत भारतीय स्वामित्व वाली कंपनियों को बढ़ावा देने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या वर्तमान में रेडियो को छोड़कर भारत से अपलिंकिंग प्रसारण निजी क्षेत्र में नहीं है;

(ङ) क्या हाल ही में भारतीय प्रसारण की एक बैठक आयोजित की गई थी और इसमें "अपलिंकिंग" के मामले पर गहन चर्चा की गई; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में कब तक निर्णय लिये जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) जी, नहीं। सरकार 100% भारतीय स्वामित्व वाली कंपनियों को देश से अपलिंकिंग की अनुमति देने संबंधी प्रस्ताव पर विचार कर रही है। इस संबंध में ब्यौरों को अभी सूक्ष्म प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित किया जाना है।

(ग) देश से पूर्ण रूप से प्रसारण संबंधी कार्यकलापों की अनुमति देने का अभी कोई विचार नहीं है।

(घ) जी, हां। इस समय रेडियो के लिए भी अपलिंकिंग की अनुमति नहीं है।

(ङ) जी, हां।

(च) इस मामले पर सरकार गंभीरता से विचार कर रही है। इस संबंध में शीघ्र ही निर्णय लिये जाने की संभावना है।

सेल्यूलर टेलीफोन सेवा

1827. श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 1997 तक बिहार के गिरिडीह, धनबाद और बोकारो जिलों में सेल्यूलर टेलीफोन सेवा प्रदान करने का ठेका सरकार द्वारा दिये गये आश्वासन के अनुसार मैसर्स रिलायन्स कम्पनी और अन्य कम्पनी को दिया गया;

(ख) यदि हां, तो क्या अभी तक उक्त कार्य हो चुका है; और

(ग) यदि हां, तो इस विषय में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई/किये जाने का प्रस्ताव है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):
(क) से (ग) महोदय, विशिष्टरूप से, गिरिडीह, धनबाद और बोकारो जिलों में सेल्यूलर मोबाइल टेलीफोन सेवा (सी एम टी सी) उपलब्ध कराने के लिए, कोई संविदा प्रदान नहीं की गई है। तथापि, मैसर्स रिलायंस टेलीकॉम लि. तथा मैसर्स कोशिका टेलीकॉम प्राइवेट लि. की बिहार दूरसंचार सर्किल जो बिहार राज्य में ही है में समग्र रूप से सेल्यूलर मोबाइल टेलीफोन सेवा (सी एम टी एस) उपलब्ध कराने के लिए लाइसेंस प्रदान किये गये हैं। लाइसेंस करार के अनुसार, लाइसेंस धारक को लाइसेंस की प्रभावी तारीखों से तीन वर्षों के भीतर कम से कम 50% जिला मुख्यालयों में यह सेवा उपलब्ध करानी होगी। मैसर्स रिलायंस टेलीकॉम लि. तथा मैसर्स कोशिका टेलीकॉम प्राइवेट लि. के लिए प्रभावी तारीखें क्रमशः 12.12.1995 तथा 23.8.1996 है। सेवा प्रदान किए जाने विशेष जिले लाइसेंस धारक को अपनी इच्छानुसार होते हैं। इन मामलों में सरकार का कोई नियंत्रण नहीं होता है।

शहरों में उपमार्गों के लिए नियम

1828. श्री राम टहल चौधरी: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या शहरों में उपमार्गों का निर्माण करने के लिए कोई नियम बनाए गए हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या रांची में उपमार्ग का निर्माण करने हेतु कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन था अथवा सरकार द्वारा उस पर विचार किया जा रहा है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) से (ग) यातायात की मात्रा, भीड़-भाड़, विलंब इत्यादि के आधार पर शहरों के लिए बाइपास के मामलों पर विचार किया जाता है।

(घ) और (ङ) कुछ वर्ष पूर्व राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 23 और 33 पर रांची बाइपास का निर्माण करने के एक प्रस्ताव की जांच की गई थी परन्तु निम्न प्राथमिकता और निधियों की कमी के कारण यह कार्य शुरू नहीं किया जा सका।

उत्तर प्रदेश में नेहरू युवक केन्द्र

1829. श्री अशोक प्रधान: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश में विशेष रूप से पश्चिमी उत्तर प्रदेश में अब तक कार्यरत नेहरू युवक केन्द्रों का ब्यौरा क्या है और ये किन क्रियाकलापों से संबद्ध हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान इन केन्द्रों पर कितनी राशि व्यय की गई; और

(ग) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान उत्तर प्रदेश में विशेष रूप से मेरठ सर्किल में केन्द्रवार कितनी धनराशि स्वीकृत की गई?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी उमा भारती): (क) उत्तर प्रदेश (पश्चिमी उत्तर प्रदेश समेत) में कार्यरत 63 नेहरू केन्द्रों को सूची विवरण-I में संलग्न है। पश्चिमी उत्तर प्रदेश में कार्यरत 17 नेहरू युवा केन्द्रों की सूची विवरण-II में संलग्न है।

ये केन्द्र नेहरू युवा केन्द्र संगठन के नियमित कार्यक्रमों के साथ जुड़े हुए हैं जैसे कि:-

युवा नेतृत्व प्रशिक्षण कार्यक्रम;

व्यावसायिक प्रशिक्षण;

कार्य शिविरों का आयोजन;

सांस्कृतिक कार्यक्रम;

खेल संबंधी कार्यक्रम;

ब्लाक स्तरीय अभियान;

राष्ट्रीय युवा सप्ताह।

इनमें से कुछ केन्द्र यूनीसेफ के सहयोग से बाल शिक्षा, बाल स्वास्थ्य और टीकाकरण, सुरक्षित पेय जल और स्वच्छता, कुपोषण पर नियंत्रण, परिवार कल्याण अदि जैसे कार्यक्रमों के साथ भी जुड़े हुए हैं। उक्त कार्यक्रमों के अलावा, ये केन्द्र अन्य मंत्रालयों/विभागों की स्कीमों/कार्यक्रमों को भी लागू कर रहे हैं।

(ख) और (ग) पश्चिमी उत्तर प्रदेश में स्थित नेहरू युवा केन्द्रों के संबंध में सूचना विवरण-III और IV में संलग्न है।

विवरण I

क्षेत्रवार जिलों के नाम की सूची

क्षेत्र	जिला
1	2
1. आगरा	1. आगरा 2. इटावा 3. फरुखाबाद 4. झांसी 5. जालौन 6. ललितपुर 7. मथुरा 8. मैनपुरी 9. गाजियाबाद 10. फिरोजाबाद
2. इलाहाबाद	1. इलाहाबाद 2. अमेठी 3. बांदा 4. फतेहपुर 5. जौनपुर 6. मिर्जापुर 7. प्रतापगढ़ 8. वाराणसी 9. सुल्तानपुर 10. सोनभद्र

1	2
3. देहरादून	1. चमौली 2. देहरादून 3. हरिद्वार 4. पौढ़ी गढ़वाल 5. सहारनपुर 6. टिहरी 7. उत्तर काशी
4. लखनऊ	1. बाराबंकी 2. बहराइच 3. हमीरपुर 4. हरदोई 5. कानपुर 6. राय बरेली 7. लखनऊ 8. सीतापुर 9. उन्नाव 10. फैजाबाद
5. मेरठ	1. बदायूं 2. बिजनोर 3. बुलंद शहर 4. एटा

विषय II

पश्चिमी उत्तर प्रदेश के 17 नेहरू युवा केन्द्रों के नाम

1	2	क्र.सं.	नेहरू युवा केन्द्रों के नाम
	5. मेरठ	1.	आगरा
	6. मुरादाबाद	2.	इटावा
	7. मुजफ्फर नगर	3.	मथुरा
	8. अलीगढ़	4.	मैनपुरी
6. नैनीताल	1. अल्मोड़ा	5.	गाजियाबाद
	2. बरेली	6.	फिरोजाबाद
	3. ल. खीरी	7.	सहारनपुर
	4. नैनीताल	8.	बदायूं
	5. पिथौरागढ़	9.	बिजनीर
	6. पीलीभीत	10.	बुलंद शहर
	7. रामपुर	11.	एटा
	8. शाहजहाँपुर	12.	मेरठ
7. गोरखपुर	1. आजमगढ़	13.	मुरादाबाद
	2. बलिया	14.	मुजफ्फर नगर
	3. बस्ती	15.	अलीगढ़
	4. देवरिया	16.	रामपुर
	5. गोंडा	17.	बरेली
	6. गाजीपुर		
	7. गोरखपुर		
	8. मऊ		
	9. सिद्धार्थ नगर		
	10. महाराज गंज		

बिबरण III

पिछले तीन वर्षों अर्थात् 1995-96 से 1997-98 के दौरान पश्चिमी उत्तर प्रदेश के
नेहरू युवा केन्द्रों द्वारा खर्च की गयी रकम का ब्यौरा

क्र.सं.	केन्द्र	1995-96	1996-97	1997-98
1.	आगरा	6,16,469.00	7,45,560.60	8,98,667.00
2.	इटावा	3,77,549.75	4,49,718.00	4,47,377.25
3.	मथुरा	4,36,468.85	4,76,983.00	4,61,315.45
4.	मेनपुरी	3,50,386.00	4,35,251.00	2,22,950.00
5.	गाजियाबाद	6,38,332.00	4,11,045.00	7,77,972.00
6.	फिरोजाबाद	3,13,323.00	3,21,820.00	2,94,858.50
7.	सहारनपुर	4,75,187.00	4,98,851.00	4,18,123.00
8.	बदायूं	7,58,866.50	7,89,642.00	6,49,955.00
9.	बिजनौर	3,17,472.00	4,37,284.00	4,67,668.50
10.	बुलंदशहर	4,73,393.00	5,22,548.00	4,85,585.00
11.	एटा	7,50,682.00	8,10,798.25	8,12,057.00
12.	मेरठ	4,47,031.74	5,44,956.30	4,32,683.45
13.	मुरादाबाद	4,33,599.00	5,88,154.25	4,61,082.00
14.	मुजफ्फरनगर	5,37,498.50	6,15,691.00	5,79,822.00
15.	अलीगढ़	2,46,774.00	3,39,227.00	3,55,821.85
16.	रामपुर	3,12,474.00	3,99,611.00	4,16,648.00
17.	बैरली	7,17,799.00	8,43,133.50	8,42,231.00
	जोड़	82,03,306.24	92,30,274.90	90,24,817.00

विवरण IV

क्षेत्रवार जिलों के नामों की सूची

क्र. सं.	क्षेत्र	जिला	1998-99 के दौरान स्वीकृत धनराशि-वेतन/स्थापना तथा नियमित कार्यकलापों के लिए
1	2	3	4
1.	आगरा	1. आगरा	3,89,195.00
		2. इटावा	3,89,195.00
		3. फरुखाबाद	3,89,195.00
		4. झाँसी	3,89,195.00
		5. जालौन	3,89,195.00
		6. ललितपुर	3,89,195.00
		7. मथुरा	3,89,195.00
		8. मेनपुरी	3,89,195.00
		9. गाजियाबाद	3,89,195.00
		10. फिरोजाबाद	3,89,195.00
			38,91,950.00
2.	इलाहाबाद	1. इलाहाबाद	3,89,195.00
		2. अमेठी	3,89,195.00
		3. बांदा	3,89,195.00
		4. फतेहपुर	3,89,195.00
		5. जौनपुर	3,89,195.00
		6. मिर्जापुर	3,89,195.00
		7. प्रतापगढ़	3,89,195.00

1	2	3	4
		8. वाराणसी	3,89,195.00
		9. सुल्तानपुर	3,89,195.00
		10. सोनभद्र	3,89,195.00
			38,91,950.00
3.	देहरादून	1. चमोली	3,89,195.00
		2. देहरादून	3,89,195.00
		3. हरिद्वार	3,89,195.00
		4. पौड़ी गढ़वाल	3,89,195.00
		5. सहारनपुर	3,89,195.00
		6. टिहरी	3,89,195.00
		7. उत्तर काशी	3,89,195.00
			27,24,365.00
4.	लखनऊ	1. बाराबंकी	3,89,195.00
		2. बहराइच	3,89,195.00
		3. हमीरपुर	3,89,195.00
		4. हरदोई	3,89,195.00
		5. कानपुर	3,89,195.00
		6. राय बरेली	3,89,195.00
		7. लखनऊ	3,89,195.00
		8. सीतापुर	3,89,195.00
		9. उन्नाव	3,89,195.00
		10. फैजाबाद	3,89,195.00
			38,91,950.00

1	2	3	4
5. मेरठ	1. बदायूं	3,89,195.00	
	2. बिजनौर	3,89,195.00	
	3. बुलंदशहर	3,89,195.00	
	4. एटा	3,89,195.00	
	5. मेरठ	3,89,195.00	
	6. मुरादाबाद	3,89,195.00	
	7. मुजफ्फरनगर	3,89,195.00	
	8. अलीगढ़	3,89,195.00	
			31,13,560.00
6. नैनीताल	1. अलमोड़ा	3,89,195.00	
	2. नरली	3,89,195.00	
	3. ल. खेरी	3,89,195.00	
	4. नैनीताल	3,89,195.00	
	5. पिथौरागढ़	3,89,195.00	
	6. पालीभीत	3,89,195.00	
	7. रामपुर	3,89,195.00	
	8. शाहजहाँपुर	3,89,195.00	
			31,13,560.00
7. गोरखपुर	1. आजमगढ़	3,89,195.00	
	2. बलिया	3,89,195.00	
	3. बस्ती	3,89,195.00	
	4. देवरिया	3,89,195.00	
	5. गोंडा	3,89,195.00	

1	2	3	4
6.	गाजीपुर	3,89,195.00	
7.	गोरखपुर	3,89,195.00	
8.	मऊ	3,89,195.00	
9.	सिद्धार्थनगर	3,89,195.00	
10.	महाराजगंज	3,89,195.00	
			38,91,950.00
	कुल		2,45,19,285.00

[अनुवाद]

केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं का मूल्यांकन

1830. श्री के. येरनायडू: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा में केन्द्र द्वारा प्रायोजित आपरेशन ब्लैक बोर्ड और अनौपचारिक शिक्षा कार्यक्रमों का मूल्यांकन किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इन्हें क्रियान्वित करने में पाई गई खामियों को दूर करने के संबंध में उठाये गये उपचारात्मक कदमों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) आपरेशन ब्लैक बोर्ड और अनौपचारिक शिक्षा की केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं का विभिन्न राज्यों, जिनमें उड़ीसा भी सम्मिलित है, में मूल्यांकन कर लिया गया है।

मूल्यांकन रिपोर्ट कक्षा के कमरों के निर्माण में विलम्ब, अनुप्रयुक्त शिक्षक प्रशिक्षण और सभी स्कूलों के लिए एक रूप शिक्षण अध्ययन उपस्कर का केन्द्रीकृत खरीद जैसी आपरेशन ब्लैक बोर्ड के कार्यान्वयन की कमियों को दर्शाती हैं। मूल्यांकन रिपोर्ट की अनुवर्ती कार्रवाई के रूप में, राज्य सरकारों ने राज्य के लिए संबंधित शिक्षण अध्ययन उपस्कर चुनने में ज़चक प्रदान की है। उन्हें इस योजना के अंतर्गत विकेन्द्रीकृत खरीद के लिए भी सलाह दी है। आपरेशन ब्लैक बोर्ड सामग्रियों का बेहतर उपयोग सुलभ बनाने के लिए शिक्षक शिक्षा की केन्द्रीय प्रायोजित योजना के

अंतर्गत प्राथमिक शिक्षकों के प्रशिक्षण के लिए विशेष प्रबोधन कार्यक्रम शुरू किया गया है।

अनौपचारिक कार्यक्रम के संबंध में मानोटरिंग, समन्वय, रिक्त पदों को भरने की आवश्यकता, अनौपचारिक शिक्षा कार्यकर्ताओं के लिए उपयुक्त प्रशिक्षण, मानदेय के भुगतान में नियमितताओं से संबंधित मूल्यांकन रिपोर्ट में बताई गई कमियां उपचारात्मक कार्रवाई के लिए उड़ीसा सरकार के ध्यान में लाई गई हैं।

यह विभाग शिक्षा सचिवों की क्षेत्रीय समीक्षा बैठकों में इस संबंध में की गई कार्रवाई को मानोटरिंग कर रहा है।

[हिन्दी]

बिहार में टी.वी. टावरों का घटिया निष्पादन

1831. श्री राजो सिंह: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार के शेखपुरा, बेगूसराय और सिकन्दरा टी.वी. टावर सुचारू रूप से कार्य नहीं कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी कारण क्या हैं;

(ग) क्या सरकार को इन तीनों टी.वी. टावरों के घटिया निष्पादन और उसके परिणामस्वरूप दर्शकों द्वारा उठायी जा रही कठिनाइयों के बारे में अध्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

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

(ङ) इन टी.वी. टावरों को समुचित रूप से चलाने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) बेगूसराय तथा शेखपुरा में अल्प शक्ति टी.वी. ट्रांसमीटर (अ.श.ट्रा.) सामान्य रूप से कार्य कर रहे हैं। स्टाफ की आंशिक स्वीकृति मिलने के कारण शेखपुरा में अल्प शक्ति ट्रांसमीटर अंशकालिक प्रसारण कर रहा है। स्टाफ की स्वीकृति न मिलने के कारण सिकंदरा में अल्प शक्ति ट्रांसमीटर कोई प्रसारण नहीं कर रहा है।

(ग) से (ङ) जी, हां। स्टाफ की स्वीकृति तथा उनकी तैनाती होते ही शेखपुरा और सिकंदरा में अल्प शक्ति ट्रांसमीटर से नियमित प्रसारण शुरू हो जाएगा जो एक नियमित तथा सतत् प्रक्रिया है।

केबल दूरदर्शन नेटवर्क के अंतर्गत केबल आपरेटरों का पंजीकरण

1832. श्री धावरचंद गेहलोत: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केबल दूरदर्शन नेटवर्क (नियमन) अधिनियम, 1995 के अंतर्गत कितने व्यक्तियों या संस्थाओं ने पिछले तीन वर्षों के दौरान अपने आपको केबल आपरेटर के रूप में पंजीकृत करवाया है और उसका राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अधिकांश व्यक्ति अपना नाम रजिस्टर किए बिना केबल आपरेटर का कार्य कर रहे हैं और इस प्रकार अधिनियम का उल्लंघन कर रहे हैं जिसके परिणामस्वरूप सरकार को नुकसान हो रहा है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार उन केबल आपरेटरों के विरुद्ध क्या कार्यवाही कर रही है या किये जाने का विचार है जो अपना नाम पंजीकृत किए बिना केबल आपरेटरों का कार्य कर रहे हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) विवरण संलग्न है।

(ख) और (ग) केबल टेलीविजन नेटवर्क (विनियमन) अधिनियम, 1995 की धारा-2 और 12 में राज्य सरकारों द्वारा एक प्राधिकृत अधिकारी की नियुक्ति की व्यवस्था है जो किसी गैर-पंजीकृत केबल नेटवर्क द्वारा इस्तेमाल किये जा रहे उपस्कर को जब्त कर सकता है और तब तक अपने कब्जे में रख सकता है जब तक कि संबंधित केबल आपरेटर जिससे उपस्कर जब्त किया गया है, द्वारा स्वयं को उक्त जब्ती की तारीख से तीस दिन की अवधि में केबल आपरेटर के रूप में पंजीकृत नहीं कराया जाता। इस अधिनियम में, इसके किसी प्रावधान के उल्लंघन के लिए कारावास सहित दंड की व्यवस्था है। अब तक केवल 17 राज्यों तथा एक संघ शासित प्रदेश ने उपयुक्त धाराओं के प्रयोजन हेतु प्राधिकृत अधिकारी अधिसूचित किए हैं। तथापि, अधिनियम की धारा-11 तथा 12 के अंतर्गत जब्ती/कब्जे की कोई सूचना इस मंत्रालय में प्राप्त नहीं हुई है।

विवरण

[अनुवाद]

निम्नलिखित तारीखों की स्थिति के अनुसार केबल
टेलीविजन आपरेटरों का पंजीकरण

गुजरात में लैटर बाक्सों की संख्या

	30.9.95	31.12.96	31.12.97
1. असम	198	254	209
2. आंध्र प्रदेश	5553	6738	6888
3. बिहार	653	852	597
4. दिल्ली	1161	1361	758
5. गुजरात	636	329	102
6. हरियाणा	539	709	612
7. हिमाचल प्रदेश	200	225	216
8. जम्मू और कश्मीर	134		12
9. कर्नाटक	1650	2003	1975
10. केरल	886	1324	1062
11. मध्य प्रदेश	3354	3622	3920
12. उत्तर-पूर्व	111	167	147
13. महाराष्ट्र	2111	2066	1475
14. उड़ीसा	801	1014	888
15. पंजाब	898	1169	1200
16. राजस्थान	1554	1405	748
17. तमिलनाडु	3721	4631	5127
18. उत्तर प्रदेश	971	871	1044
19. पश्चिम बंगाल	181	645	346

1833. श्रीमती भावना देवराज भाई चिखलिया: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गुजरात में जिलावार लगाए गए लैटरबाक्सों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या सरकार का विचार नई बन रही कालोनियों और जनसंख्या में हो रही वृद्धि को मद्देनजर रखते हुए इन बाक्सों की संख्या में वृद्धि करने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):
(क) सभी जिलों में मुहैया कराए गए लैटर बाक्सों की संख्या विवरण में दी गई है।

(ख) और (ग) शहरी क्षेत्रों में नई कालोनियों में लैटर बाक्स नजदीकी लैटर बॉक्स से न्यूनतम 1 कि.मी. की दूरी पर प्रमुख स्थानों पर लगाए जाते हैं जो जनता के अनुरोध पर निर्भर करता है।

(घ) लागू नहीं।

विवरण

गुजरात में मुहैया कराए गए लैटर बाक्सों
की जिला-वार संख्या

क्र.सं.	जिले का नाम	मुहैया कराए गए कुल लैटरबाक्स
1	2	3
1.	अहमदाबाद	1934
2.	गांधीनगर	199
3.	बनासकांठा	1570
4.	महेसाणा	1742
5.	साबरकांठा	1867

1	2	3
6.	अमरेली	963
7.	भावनगर	1478
8.	जामनगर	1011
9.	जुनागढ़	1503
10.	कच्छ	1245
11.	राजकोट	1552
12.	गुरुनगर	918
13.	भरुच	1462
	डांग	362
	खंडा	1828
16.	पंचमहल	2299
17.	सुरत	2061
18.	वडोदरा	2149
19.	वलसाड	1533
		27676

मामलों की निपटान दर

1834. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन:
श्री जंग बहादुर सिंह पटेल:
श्री भगवान शंकर रावत:
श्री पी.एस. गडुवी:
श्रीमती जयन्ती पटनायक:
श्री आरिफ मोहम्मद खां:
श्री रामपाल उपाध्याय:

क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या न्यायालयों, (न्यायाधिकरणों) आयकर अपीलीय न्यायाधिकरण, एम.आर.टी.पी.सी. आदि में मामलों की निपटान दर में कोई खास सुधार नहीं हुआ है;

(ख) यदि हां, तो न्यायाधिकरणों, आयोगों आदि का गठन कर अतिरिक्त कर्मचारियों से सरकारी कोष पर भार डालने के क्या कारण हैं;

(ग) आज की तारीख के अनुसार, उच्चतम न्यायालय, विभिन्न उच्च न्यायालयों, न्यायाधिकरणों और आयोगों में कितने मामले लम्बित पड़े हैं और ये कितने समय से लम्बित हैं; और

(घ) उच्चतम न्यायालय, विभिन्न उच्च न्यायालयों, न्यायाधिकरणों, आयोगों आदि में पड़े मामलों को तेजी से निपटाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जाने का विचार है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुरई): (क) से (घ) जानकारी एकत्रित की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

केरल स्थित कोल्लम में निम्न क्षमता वाला प्रसारण केन्द्र

1835. श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार केरल स्थित कोल्लम में एक निम्न क्षमता वाला प्रसारण केन्द्र लगाने का है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) कोल्लम में अल्प शक्ति टी.वी. ट्रांसमीटर स्थापित करने के लिए फिलहाल कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

वायु प्रदूषण दूर करने के लिए विश्व बैंक की धनराशि

1836. श्री विजयकृष्ण हाण्डिक:
श्री आर. साम्बासिवा राव:
श्री अन्नासाहिब एम.के. पाटील:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजधानी और अन्य शहरों में वायु शुद्ध करने के लिए सरकार समर्थित प्रयासों के लिए विश्व बैंक धनराशि देने का इच्छुक है;

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

(ग) क्या सरकार ने विश्व बैंक के सुझावों पर विचार किया है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक ले लिया जाएगा?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) से (घ) राजधानी और अन्य शहरी केन्द्रों में वायु को प्रदूषणरहित करने के सरकारी प्रयासों के लिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने के यांत्रिक में विश्व बैंक से कोई औपचारिक संदेश प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, विश्व बैंक दिल्ली शहरी पर्यावरण और ढांचागत सुधार संबंधी प्रस्तावित परियोजना के अध्ययन के लिए 9,00,000 अमरीकी डालर का अनुदान दे रहा है।

केबल्स की कमी

1837. श्री वी.एम. सुधीरन: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि केबल्स की भारी कमी के कारण केरल में टेलीफोन एक्सचेंजों का विस्तार कार्य रुक गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और वर्ष 1997-98 के दौरान केरल को केबल्स की कितनी मात्रा की आवश्यकता थी और उसे कितनी मात्रा सप्लाई की गई है;

(ग) क्या सरकार ने वर्ष 1998-99 के दौरान केबल्स की मांग का आकलन किया है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस मांग को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाये जाने का विचार है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) केबलों की भारी कमी की वजह से केरल में टेलीफोन एक्सचेंजों के विस्तार का कार्य नहीं रुका है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी हां।

(घ) केरल की विकास तथा प्रचालन आवश्यकताओं के आधार पर, केबल की पर्याप्त मात्रा आबंटित की जायेगी।

खतरनाक अपशिष्ट पदार्थों का आयात

1838. श्री सुशील कुमार शिन्दे: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जस्ते की राख जैसे अपशिष्ट पदार्थों का निर्मुक्त आयात भारत में लोगों के जीवन को गंभीर खतरा पैदा कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न देशों से आयात किये गये ऐसे अपशिष्ट पदार्थों का स्वरूप, मात्रा और ब्यौरा क्या है, और इन अपशिष्ट पदार्थों का प्रयोग किन चीजों में किया जाता है; और

(ग) ऐसे आयात के कारण उत्पन्न हुए खतरे को समाप्त करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) और (ख) परिसंकटमय अपशिष्ट (प्रबंधन और हथालन) नियम, 1989 के नियम-2 के अनुसार, किसी भी देश के परिसंकटमय अपशिष्टों को जमीन में गाड़ने और निपटान करने के उद्देश्य से उनका भारत में आयात करने की अनुमति नहीं है। तथापि, ऐसे अपशिष्टों की प्रत्येक मामले में गुणावगुण आधार पर जांच करने के बाद उनके प्रसंस्करण अथवा कच्चे माल के रूप में पुनः प्रयोग करने के उद्देश्य से आयात करने की अनुमति प्रदान की जा सकती है। एग्जिम नीति में संशोधन के साथ ही, 1995 से अपशिष्टों का आयात, आयात लाइसेंसधारी-वास्तविक प्रयोक्ताओं तक सीमित कर दिया गया है। जून, 1995 से सरकार द्वारा जिनक राख के आयात के लिए ऐसी कोई अनुमति प्रदान नहीं की गई है। 1998 के दौरान समुचित जांच करने के बाद और आवश्यक सुरक्षात्मक उपायों की शर्त पर जिनक आयात संबंधी बातचीत के लिए केवल 2 मामलों को मंजूरी प्रदान की गई है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता क्योंकि जमीन में गाड़ने अथवा निपटान करने के प्रयोजन से परिसंकटमय अपशिष्टों को भारत में आयात करने की इजाजत नहीं है।

[हिन्दी]

नए डाकघर

1839. श्री सुरेश चन्देल:

श्री नरेन्द्र बुडानिया:

श्री के.एस. राव:

श्री भगन्ती वेंकटेश्वर राव:

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस समय देश में कार्यरत डाकघरों की राज्यवार और केन्द्र शासित क्षेत्रवार संख्या कितनी है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान खोले गए डाकघरों की राज्यवार और केन्द्र शासित क्षेत्रवार संख्या कितनी है;

(ग) क्या सरकार देश, विशेष रूप से हिमाचल प्रदेश के बिलासपुर, हमीरपुर, कागड़ा जिले की देहरा तहसील और उना जिले तथा राजस्थान के चुरू और नागौर जिलों में डाकघरों की अपर्याप्त संख्या से अवगत है;

(घ) क्या सरकार 1998-99 में देश में नए डाकघरों को खोलने का विचार रखती है;

(ङ) यदि हां तो तत्संबंधी राज्यवार और केन्द्र शासित क्षेत्रवार ब्यौरा क्या है; और

(च) यदि नहीं, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):
(क) देश में शहरी और ग्रामीण, दोनों क्षेत्रों में कार्य कर रहे राज्यवार/संघ राज्य क्षेत्रवार संख्या विवरण I में दी गई

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान खोले गए डाकघरों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार संख्या विवरण II में दी गई है।

(ग) हिमाचल प्रदेश के बिलासपुर, हमीरपुर, ऊना जिले और देहरा तहसील के तथा राजस्थान के चुरू व नागौर जिले के डाकघरों की कुल संख्या, प्रत्येक डाकघर जितने औसत क्षेत्र और जनसंख्या को सेवा प्रदान करता है उसके साथ निम्नानुसार है:

	डाकघरों की कुल संख्या	सेवित औसत क्षेत्र	सेवित औसत जनसंख्या
बिलासपुर जिला	143	8.16	2066
हमीरपुर जिला	221	5.05	1670
ऊना जिला	185	8.32	2045
देहरा तहसील	115	10.15	1822
हिमाचल प्रदेश	2752	20.24*	1856
चुरू जिला	386	43.71	4000
नागौर जिला	540	58.77	3994
राजस्थान	10306	33.20	4257
अखिल भारतीय	153021	21.48*	5518

*प्रति वर्ग कि.मी.

अतः बिलासपुर, हमीरपुर और ऊना जिलों में डाकघरों की संख्या समस्त हिमाचल प्रदेश की तुलना में अपर्याप्त नहीं है।

राजस्थान के चुरू और नागौर जिलों में, प्रति डाकघर सेवित जनसंख्या जहां तक समूचे राज्य का संबंध है, प्रति डाकघर सेवित जनसंख्या की तुलना में कम है।

(घ) जी हां।

(ङ) डाकघर खोलने के लिए लक्ष्यों का आबंटन डाक सर्किलवार किया जाता है। वर्ष 1998-99 के दौरान सभी डाक सर्किलों को आबंटित लक्ष्यों का ब्यौरा विवरण-III में दिया गया है।

(च) उपर्युक्त (ङ) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

विवरण I

शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में डाकघर

(31.3.1997 की स्थिति के अनुसार)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	शहरी	ग्रामीण	कुल
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	1343	14829	16172
2.	असम	300	3518	3818
3.	बिहार	714	11091	11805
4.	दिल्ली	460	96	556
5.	गुजरात	859	8052	8911
	-दादर एवं नगर हवेली	1	33	34
	-दमण एवं दीव	4	13	17
6.	हरियाणा	323	2280	2603
7.	हिमाचल प्रदेश	119	2633	2752
8.	जम्मू एवं कश्मीर	195	1413	1608
9.	कर्नाटक	1331	8475	9806

1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
10.	केरल	951	4081	5032	14.	उड़ीसा	596	7488	8084
	-लक्षद्वीप	-	10	10	15.	पंजाब	479	3370	3849
11.	मध्य प्रदेश	1061	10180	11241		-चंडीगढ़	44	8	52
12.	महाराष्ट्र	1315	11009	12324	16.	राजस्थान	816	9490	10306
	-गोवा	57	193	250	17.	तमिलनाडु	1839	10173	12012
13.	उत्तर-पूर्व					-पांडिचेरी	33	62	95
	-अरुणाचल प्रदेश	13	271	284	18.	उत्तर प्रदेश	2084	17999	20083
	-मणिपुर	36	636	672	19.	पश्चिम बंगाल	1102	7382	8484
	-मेघालय	32	447	479		-सिक्किम	13	183	196
	-मिजोरम	39	343	386		-अंडमान एवं निकोबार	12	85	97
	-नागालैंड	19	282	301		कुल	16240	136781	153021
	-त्रिपुरा	50	652	702					

विवरण II

पिछले तीन वर्षों के दौरान खोले गए डाकघरों की संख्या

क्र. सं.	राज्य/संघ क्षेत्र का नाम	1995-96		1996-97		1997-98	
		*अविशाडा	*विउडा	अविशाडा	विउडा	अविशाडा	विउडा
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	5	2	6	6	10	3
2.	असम	-	1	10	4	18	3
3.	बिहार	-	-	23	13	31	4
4.	दिल्ली	-	-	-	4	5	2
5.	गुजरात	-	4	14	20	18	3
	-दादर एवं नगर हवेली	-	-	-	-	-	-
	-दमण एवं दीव	-	-	-	-	-	-
6.	हरियाणा	1	2	7	9	13	2

1	2	3	4	5	6	7	8
7.	हिमाचल प्रदेश	-	2	23	3	4	-
8.	जम्मू एवं कश्मीर	-	2	-	-	11	1
9.	कर्नाटक	1	4	9	18	24	5
10.	केरल	-	18	3	12	7	1
	-लक्षद्वीप	-	-	-	-	-	-
11.	मध्य प्रदेश	-	6	17	9	41	2
12.	महाराष्ट्र	-	7	31	12	33	4
	-गोवा	-	-	-	-	1	-
	उत्तर-पूर्व						
	-अरुणाचल प्रदेश	-	-	-	3	1	-
	-मणिपुर	-	-	2	-	2	1
	-मेघालय	1	-	-	-	-	1
	-मिजोरम	-	-	1	-	4	-
	-नागालैंड	-	-	1	-	7	1
	-त्रिपुरा	-	-	-	-	4	-
14.	उड़ीसा	-	-	12	-	21	3
15.	पंजाब	1	2	6	5	12	2
	-चंडीगढ़	-	-	-	-	-	-
16.	राजस्थान	-	6	12	6	33	1
17.	तमिलनाडु	3	2	7	4	21	3
	-पाण्डिचेरी	-	-	-	-	-	-
18.	उत्तर प्रदेश	-	3	38	9	57	6
19.	पश्चिम बंगाल	-	-	3	2	24	4
	-सिक्किम	-	-	-	-	-	-
	-अंडमान एवं निकोबार	-	-	-	-	-	-
	कुल	12	61	225	139	402	52

*अविभाजित - अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर

*विठडा - विभागीय उप डाकघर

विवरण III

वार्षिक योजना 1998-99

क्र. सं.	सर्किल का नाम	अविशाडा खोलने के लिए आबंटित लक्ष्य (अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर)			विडडा खोलने के लिए आबंटित लक्ष्य (विभागीय उप- डाकघर)		
		अन्य क्षेत्र	जनजातीय क्षेत्र	कुल	अन्य क्षेत्र	जनजातीय क्षेत्र	कुल
1.	आंध्र प्रदेश	7	3	10	1	1	2
2.	असम	40	10	50	1	1	2
3.	बिहार	42	18	60	2	1	3
4.	दिल्ली	20	-	20	3	-	3
5.	गुजरात	32	8	40	2	-	2
6.	हरियाणा	15	-	15	3	-	3
7.	हिमाचल प्रदेश	7	3	10	1	1	2
8.	जम्मू एवं कश्मीर	20	10	30	1	-	1
9.	कर्नाटक	8	2	10	5	-	5
10.	केरल	10	-	10	2	-	2
11.	मध्य प्रदेश	30	20	50	1	1	2
12.	महाराष्ट्र	46	14	60	3	-	3
13.	उत्तर-पूर्व	31	19	50	1	2	3
14.	उड़ीसा	6	4	10	1	1	2
15.	पंजाब	15	-	15	2	-	2
16.	राजस्थान	16	14	30	1	1	2
17.	तमिलनाडु	7	3	10	2	-	2
18.	उत्तर प्रदेश	66	12	78	6	-	6
19.	पश्चिम बंगाल	32	8	40	3	-	3
	कुल	450	148	598	41	9	50

गुजरात में दूरदर्शन प्रसारण

1840. श्री जयसिंहजी चौहान: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह यताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गुजरात में जिला-वार किन-किन स्थानों पर कम शक्ति वाले ट्रांसमीटर लगाये गये हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार इस राज्य में कुछ और स्थानों को दूरदर्शन प्रसारण-क्षेत्र के अंतर्गत शामिल करने का है;

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

(घ) उन स्थानों पर कब तक दूरदर्शन के कार्यक्रम देखे जा सकेंगे?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) गुजरात के विभिन्न जिलों में विद्यमान एवं कार्यान्वयनाधीन उच्च शक्ति तथा अल्प शक्ति ट्रांसमीटरों के दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(घ) उच्च शक्ति ट्रांसमीटर परियोजना के कार्यान्वयन में लगभग 3-4 वर्ष का समय लगता है और अल्प शक्ति ट्रांसमीटर अति अल्पशक्ति ट्रांसमीटर के मामले में यह लगभग 1-2 वर्ष है जो कि पर्याप्त संसाधनों एवं आधारभूत सुविधाओं की उपलब्धता, पारस्परिक प्राथमिकताओं एवं अपेक्षित जनशक्ति पर निर्भर है।

विवरण

दिनांक 31.5.98 की स्थिति के अनुसार ट्रांसमीटरों का जिलेवार न्यौरा

राज्य/जिला	विद्यमान	कार्यान्वयनाधीन
1	2	3
गुजरात		
अहमदाबाद	उ.श.ट्रां., अहमदाबाद	
	उ.श.ट्रां., अहमदाबाद (डी.डी. 2)	
		अ.श.ट्रां., धंधुका
अमरेली	अ.श.ट्रां., अमरेली	
		अ.श.ट्रां., धारी
		अ.श.ट्रां., रजुला

1	2	3
बनास कंथा	अ.श.ट्रां., अम्बाजी	
	अ.श.ट्रां., भन्वर	
	अ.श.ट्रां., दीसा	
	अ.श.ट्रां., पालनपुर	
	अ.श.ट्रां., थगड	अ.श.ट्रां., राधानपुर
भडूच	अ.श.ट्रां., अमोद	
	अ.श.ट्रां., भडूच	
	अ.श.ट्रां., डेडीयापारा	
	अ.श.ट्रां., केवडिया कालोनी	अ.श.ट्रां., झगाडिया
		अ.श.ट्रां., राजपिपला
	अ.अ.श.ट्रां., नेतरंग	
	अ.अ.श.ट्रां., सागवारा	
भावनगर	अ.श.ट्रां., भावनगर	
	अ.श.ट्रां., महुआ	
	अ.श.ट्रां., पालिताना	अ.श.ट्रां., बोयड
गांधीनगर	अ.श.ट्रां., गांधीनगर (डी.डी. 2)	
जामनगर	उ.श.ट्रां., द्वारका	
	अ.श.ट्रां., जामनगर	अ.श.ट्रां., जमशेदपुर
		अ.श.ट्रां., खंभालिया
जूनागढ़		
	अ.श.ट्रां., जूनागढ़	
	अ.श.ट्रां., मंगरोल (जूनागढ़)	

1	2	3
	अ.श.ट्रां.. पोग्वन्ट	
	अ.श.ट्रां.. वेरावन्न	
कच्छ		अ.श.ट्रां.. वांतवा अ.श.ट्रां.. उना
	अ.श.ट्रां.. भुज (इन्ट.)	
कुड़डा	अ.श.ट्रां.. रापड़	उ.श.ट्रां., भुज (म्यायी)
	अ.श.ट्रां.. खम्बात	
महंसाना	अ.श.ट्रां.. मेहसाना	
	अ.श.ट्रां.. पाटन	
पंच महल		
	अ.श.ट्रां.. देवगढ़-बारिया	
	अ.श.ट्रां.. दोहाड	
	अ.श.ट्रां.. गोधरा	
	अ.श.ट्रां.. संजोली	
		अ.श.ट्रां., लूनावाड़ा
राजकोट	उ.श.ट्रां.. राजकोट	
	अ.श.ट्रां.. धोराजी	
	अ.श.ट्रां.. मोरवी	
साबर कंथा	अ.श.ट्रां.. इदर	
	अ.श.ट्रां.. शामलाजी	
		अ.श.ट्रां., मदोसा

1	2	3
सूरत		उ.श.ट्रां., सूरत
	अ.श.ट्रां., कोसाम्बा	
	अ.श.ट्रां., मंगरोल (सूरत)	
	अ.श.ट्रां., सोनगढ़	
	अ.श.ट्रां., सूरत	
सुरेन्द्रनगर		अ.श.ट्रां., व्यारा
	अ.श.ट्रां., धारंगधारा	
	अ.श.ट्रां., सुरेन्द्रनगर	
दा डांग्स		
	अ.श.ट्रां., आहवा	
वडोदरा		उ.श.ट्रां., वडोदरा
	अ.श.ट्रां., छोटा उदयपुर	
	अ.श.ट्रां., वडोदरा	
वलसाड		
	अ.श.ट्रां., डांडी	अ.श.ट्रां., धर्मपुर
	अ.श.ट्रां., नवसरी	अ.श.ट्रां., उमरगांव
	अ.श.ट्रां., वलसाड	

[अनुवाद]

जैसलमेर किले में दीवार का ढहना

1841. कर्नल सोनाराम चौधरी: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि 17 अक्टूबर, 1997 को विश्व प्रसिद्ध जैसलमेर किले की दीवार ढहने से छः गरीब लोगों की मृत्यु हो गई थी;

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

(ग) क्या सरकार इस बारे में अंतिम चेतावनी दिये जाने के बावजूद दीवार के ढहने के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों का उत्तरदायित्व निर्धारित करने हेतु कोई जांच करने पर विचार कर रही है और 17 जुलाई, 1997 को अमेरिकन एक्सप्रेस कम्पनी द्वारा "इनटक" के अध्यक्ष को कितने धन का भुगतान किया गया;

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

(ङ) क्या मृतकों के निकट संबंधियों को दी गई मुआवजे की राशि बहुत कम थी; और

(च) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है/किए जाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी, हां।

(ख) से (घ) जिला कलेक्टर द्वारा दिए गए प्रशासनिक जांच आदेश के अनुसार किले की दीवार समय के प्रभाव एवं इसके स्वरूप दोनों के कारण ढही थी। किसी भी स्रोत से कोई पूर्व चेतावनी मिली थी। अमेरिकन एक्सप्रेस द्वारा इनटक को दिया गया धन में स्थित निजी महल की मरम्मत के लिए है न कि नुकसंजित किले की दीवार के लिए।

(ङ) और (च) पर्याप्त क्षतिपूर्ति दी गई थी जिसमें मुख्यमंत्री के राहत कोष से जारी की गयी धनराशि एवं जिला प्रशासन द्वारा एकत्र की गयी धनराशि शामिल थी।

रिसर्च एसोसियेट के पदों को समाप्त करना

1842. श्री मोहन सिंह: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने अनेक रिसर्च एसोसियेट पदों को समाप्त कर दिया है;

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

(ग) सरकार द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए कि मेधावी छात्र अपने अनुसंधान कार्य को समय पर पूरा कर सकें, क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से प्राप्त सूचना के अनुसार, आयोग ने 5-6 मार्च, 1998 को आयोजित अपनी बैठक में, यह निर्णय लिया कि वित्तीय

संसाधनों की तंगी के कारण अनुसंधान एसोसियेटशिप की वर्तमान योजना को नीची पंचवर्षीय योजना के अंत तक बन्द कर दिया जाए। किन्तु इस योजना के अंतर्गत कार्यरत वर्तमान अनुसंधान एसोसियेट वर्तमान दिशा-निर्देशों के अंतर्गत निर्धारित कार्यकाल तक कार्य करते रहेंगे। ये अनुसंधान एसोसियेटशिपें विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा प्रदान की जाती हैं।

(ग) अनुसंधान एसोसियेटों के पद बड़ी अनुसंधान परियोजनाओं संबंधी योजनाओं विशेष सहायता कार्यक्रम और अन्य कोटि सुधार कार्यक्रमों के अंतर्गत अपने संबंधित अनुदानों के तहत उपलब्ध रहेंगे। ये परियोजना की अवधि के लिए तदर्थ संविदात्मक पद होंगे।

वनरोपण के लिए मास्टर योजना

1843. श्री डी.एस. अहिरे:

श्री भाणिकराव होडल्का गावीत:

क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 13 मई, 1998 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित "वाइल्ड लाइफ एक्सपर्ट्स टु बिजिट पंजाब" शीर्षक की ओर दिलाया गया है;

(ख) क्या यह दल वनरोपण सफारी परियोजना आरम्भ करने की मास्टर योजना तैयार करने के लिए आनन्दपुर साहब भी जाएगा;

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में तथ्य क्या हैं और दल के सदस्य कौन-कौन हैं; और

(घ) प्रत्येक परियोजना के लिए कितनी राशि आवंटित की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) जी, हां।

(ख) हरबी वोर सफारी की मास्टर प्लान तैयार करने के लिए एक टीम आनन्दपुर साहब जाएगी।

(ग) टीम में श्री पुष्प कुमार, केन्द्रीय चिड़िया घर प्राधिकरण के सलाहकार और केन्द्रीय चिड़ियाघर प्राधिकरण के सदस्य सचिव सम्मिलित होंगे।

(घ) परियोजना के लिए आवश्यक धन के बारे में अभी तक अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

प्रतिलिप्याधिकार अधिनियम

1844. श्री शंकर प्रसाद जायसवाल: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने प्रतिलिप्याधिकार अधिनियम को और प्रभावशाली बनाने के लिए कोई कदम उठाये हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) प्रतिलिप्याधिकार अधिनियम, 1957 को अधिक प्रभावी बनाने के लिए इसमें 1994 में व्यापक संशोधन किया गया था। अधिनियम में प्रतिलिप्याधिकार उल्लंघन के लिए सिविल और आपराधिक उपचारों और कठोर दण्डों का उपबन्ध है। इसमें प्रतिलिप्याधिकारों के सामूहिक प्रशासन हेतु प्रतिलिप्याधिकार सोसायटियों के पंजीकरण का भी उपबन्ध है।

आरामबाग टेलीफोन एक्सचेंज

1845. श्री अनिल बसु: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने आरामबाग टेलीफोन एक्सचेंज को कलकत्ता टेलीफोन निगम के अंतर्गत लाने के लिए कदम उठाए हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) आरामबाग टेलीफोन एक्सचेंज कलकत्ता मेट्रोपोलिटन डेवलपमेंट अथारिटी (सीएमडीए) क्षेत्र के बाहर स्थित है और यह दूरसंचार विभाग की मौजूदा नीति में सम्मिलित नहीं है। अतः आरामबाग टेलीफोन एक्सचेंज पश्चिम बंगाल दूरसंचार सर्किल के नियंत्रण में है।

विदेशी विश्वविद्यालयों का बन्द होना

1846. श्री संदीपान घोषात:

प्रो. पी.जे. कुरियन:

श्री मोहन रावले:

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कार्यरत विदेशी विश्वविद्यालयों की वैधता को चुनौती देने वाले जो वाद मद्रास उच्च न्यायालय में लम्बित पड़ा है उसकी वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि मामले का निपटारा कर दिया गया है, तो ऐसे शैक्षणिक संस्थानों के प्रचालन को रोकथाम के लिए यदि सरकार द्वारा कोई कार्यवाही की गयी है, तो उसका ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) श्री आर. सेतुरमन द्वारा दाखिल याचिका पर यह मामला मद्रास उच्च न्यायालय में विचाराधीन है। इस याचिका में उन्होंने देश में चल रहे विदेशी विश्वविद्यालयों की वैधानिकता को चुनौती दी है। अभी मामले को अंतिम रूप से निपटाया जाना है लेकिन न्यायालय ने मामले का अंतिम निपटारा होने तक कतिपय प्रतिबंधों के अधीन ऐसे विश्वविद्यालयों को देश में चलाए जाने की अनुमति दी है।

खेलकूद के विकास के लिए योजनाएं

1847. श्री मुकुल वासनिक: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान खेलकूद विकास के लिए मंजूर की गई योजनाओं का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ख) उन योजनाओं की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या सरकार द्वारा खेलकूद संबंधी आधारभूत सुविधाओं को विकसित करने के लिए वित्तीय सहायता योजनाओं में संशोधन करने की कोई योजना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके कारण क्या हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी उमा भारती): (क) केन्द्र सरकार द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान खेलकूद के विकास के लिए कोई भी राज्य-वार योजनाएं अनुमोदित नहीं की गई हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, हां।

(घ) विभिन्न खेल अवस्थापनाओं की लागत में भारी वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, जिसके कारण विभिन्न परियोजनाओं के लिए वर्धित केन्द्रीय अनुदान की व्यवस्था करने की आवश्यकता है और इसके कार्यान्वयन को सरल बनाने की दृष्टि से वर्तमान योजना में संशोधन किया जा रहा है।

जैव-विविधता संरक्षण संबंधी समिति

1848. प्रो. सैफुद्दीन सोज: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भारत के जैव-विविधता संरक्षण हेतु संवैधानिक/कानूनी ढांचे के संबंध में सुझाव देने के लिए एक समिति गठित की थी; और

(ख) यदि हां, तो समिति द्वारा की गई सिफारिशों का ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) और (ख) जी, हां। सरकार ने जैव-विविधता पर उपयुक्त विधेयक मसौदे की सिफारिश करने के लिए अगस्त, 1997 में एक विशेषज्ञ समिति गठित की थी। समिति ने अपनी रिपोर्ट अक्टूबर, 1997 में जैव-विविधता अधिनियम की संक्षिप्त आउट लाइन सहित प्रस्तुत की थी। संक्षिप्त आउट लाइन में संरक्षण और जैव-विविधता का सतत् उपयोग सुनिश्चित करने और जैविक विविधता के प्रयोग के फलस्वरूप मिलने वाले लाभों को सही तथा बराबर बांटने के लिए निम्नलिखित बातें शामिल की गई हैं:

1. जैविक संसाधनों और उनसे संबंधित सूचना प्राप्त करना।
2. जैविक संसाधनों के संरक्षकों/जैविक संसाधनों के प्रयोग के संबंध में जानकारी और सूचना लाने वाले और सूचना इकट्ठी करने वालों को लाभांश देना।
3. जैव-विविधता के लिहाज से महत्वपूर्ण क्षेत्रों को जैव-विविधता पैतृक सम्पदा क्षेत्रों के रूप में अधिसूचित करना।
4. संकटापन्न प्रजातियों की सुरक्षा।
5. कानून को कार्यान्वित करने के लिए राष्ट्रीय प्राधिकरण सहित कार्यात्मक ढांचे की स्थापना।

पत्तनों को सुपर राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ना

1849. श्री जगतवीर सिंह द्रोण: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पत्तनों को सुपर राष्ट्रीय राजमार्गों इत्यादि से जोड़ने की योजनाओं के लिए निजी क्षेत्र के उद्यमियों तथा विदेशी निवेशकों को कई प्रोत्साहन तथा छूट देने का प्रस्ताव किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

आकाशवाणी के क्षेत्रीय समाचार प्रभागों/विभागों का स्थानांतरण

1850. श्रीमती सूर्यकांत फटील: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने आकाशवाणी के क्षेत्रीय समाचार प्रभागों/विभागों को सम्बद्ध राज्यों में स्थानांतरित करने का अंतिम निर्णय ले लिया है या उस पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो यह निर्णय कब तक लागू होने की संभावना है;

(ग) क्या इन विभागों में वर्तमान में कार्यरत कर्मचारियों को भी स्थानांतरित किया जाएगा;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस आशय का आदेश जारी किया है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुष्मा स्वराज): (क) जी, नहीं। ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

राजस्थान में टेलीफोन एक्सचेंज

1851. श्री नरेन्द्र बुढानिया: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान में चुरु और नागीर जिलों में टेलीफोन एक्सचेंज और पी.सी.ओ. खराब पड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या राजस्थान में विशेषतः उक्त जिलों में टेलीफोन एक्सचेंजों का विस्तार और आधुनिकीकरण करने तथा इन टेलीफोन एक्सचेंजों को एस.टी.डी. सुविधाओं से जोड़ने हेतु कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ताकि अधिक लोगों को संचार सुविधाएं उपलब्ध करायी जा सकें;

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

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

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/ उठाए जाने का प्रस्ताव है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) जी, नहीं। राजस्थान के चुरू और नागौर जिलों में टेलीफोन एक्सचेंज और पी.सी.ओ. सामान्यतः संतोषजनक रूप से कार्य कर रहे हैं।

(ख) और (ग) उपर्युक्त (क) को देखते हुए प्रश्न ही नहीं उठता। तथापि, राजस्थान सहित देश भर में दूरसंचार सेवाओं का विस्तार एवं आधुनिकीकरण एक सतत् प्रक्रिया है। उक्त दो जिलों के विशेष मंदर्भ में यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 1998-99 तक वर्तमान एक्सचेंजों को चुरू जिले में 10,236 लाइनों तक तथा नागौर जिले में 19500 लाइनों तक विस्तारित करने की योजना है।

राजस्थान के अन्य भागों में एस टी डी सुविधा प्रदान करने के अलावा चुरू केन्द्रों तथा नागौर जिलों के क्रमशः 7 केन्द्रों तथा 10 केन्द्रों को एस.टी.डी. सुविधा प्रदान करने की भी योजना है।

(घ) और (ङ) उपर्युक्त (क), (ख) तथा (ग) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

विद्युत क्षेत्र में निजी निवेश

1852. श्री नरेश पुगलीया: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने हाल ही में विद्युत क्षेत्र में निजी निवेश को बढ़ावा देने के लिए एक ताजा पैकेज की घोषणा की है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार विद्युत क्षेत्र में निजी निवेश के लिए प्रौद्योगिकी आर्थिक स्वीकृति की वर्तमान अवधारणा में परिवर्तन करने का है; और

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

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) सरकार ने विद्युत क्षेत्र निजी निवेश को बढ़ावा देने के लिए अनेक कदम उठाए हैं। जो कदम उठाए गए हैं और जो उठाए जाने हैं उनमें परोक्ष विदेशी निवेश के लिए स्वतः अनुमोदन की संभावना

का उदारीकरण, प्रति गारण्टी को जारी करने की प्रक्रिया का सरलीकरण सुधारों को प्रोत्साहित करने के माध्यम से राज्य विद्युत बोर्डों के ऋण में वृद्धि और प्रतिस्पर्धात्मक बोलियों की प्रक्रिया में सुधार लाना शामिल है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

महिलाओं के लिए सीटों का आरक्षण और लोकपाल विधेयक

1853. श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:

श्रीमती गीता मुखर्जी:

श्री ए.सी. जोस:

क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार संसद् तथा राज्य विधान सभाओं में महिलाओं की सीटों में आरक्षण के संबंध में विधेयक तथा लोकपाल विधेयक लाने का है; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित विधेयकों को कब तक पुरःस्थापित किये जाने की संभावना है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुरई): (क) और (ख) सरकार, संसद् के चालू सत्र में लोक सभा और राज्य विधान सभाओं में प्रत्यक्ष निर्वाचन द्वारा भरे जाने वाले स्थानों में महिलाओं के लिए आरक्षण करने का उपबंध करने के लिए और साथ ही लोक पाल विधेयक लाने के लिए वचनबद्ध है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में बिजली की कमी

1854. श्री हरिकेवल प्रसाद: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उत्तर प्रदेश में फिलहाल कुल कितनी बिजली का उत्पादन हो रहा है और उसकी कुल खपत कितनी है;

(ख) क्या सरकार राज्य में बिजली की कमी को दूर करने के लिए कोई कदम उठा रही है; और

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

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) वर्ष 1997-98 के दौरान उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत परिषद् द्वारा राज्य क्षेत्र में 23664 मि.यू. विद्युत उत्पादित की गई थी। वर्ष 1997-98 के दौरान उत्तर प्रदेश में विद्युत की आवश्यकता 41157 मि.यू. थी जिसकी तुलना में उपलब्धता 36105 मि.यू. थी।

(ख) और (ग) उत्तर प्रदेश में विद्युत की उपलब्धता में सुधार लाने के लिए किए जा रहे विभिन्न उपायों में ये शामिल हैं—विद्यमान क्षमता से विद्युत उत्पादन अधिकतम करना, विद्युत स्टेशनों का नवीकरण एवं आधुनिकीकरण, पारेषण एवं वितरण हानियों में कमी करना और पड़ोसी राज्यों/प्रणाली से सहायता प्राप्त करना आदि। इसके अतिरिक्त उत्तर प्रदेश में केन्द्रीय/राज्य/निजी क्षेत्रों में कुल 3264 मे.वा. क्षमता के लिए नये विद्युत संयंत्रों की आयोजना की गई है/कार्यान्वयनाधीन है जिससे राज्य में विद्युत आपूर्ति की स्थिति सुधर जाएगी।

[अनुवाद]

निर्वाह भत्ते में वृद्धि

855. श्री सतनाम सिंह कैंधः क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि तलाक के मामले में न्यायालयों द्वारा महिलाओं को अल्पमत निर्वाह भत्ता दिया जाता है;

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसे मामलों में निर्णय हो जाने के बावजूद इन महिलाओं को निर्वाह भत्ते की राशि उनके पतियों की वास्तविक आय के अनुसार नहीं मिल पा रही है; और उनका जीवन-यापन मुश्किल हो गया है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार ऐसी महिलाओं के लिए न्यूनतम राशि निर्धारित करने का है ताकि वे सामान्य जीवन-यापन कर सकें;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुरई): (क) से (ङ) पत्नी को, जिसके अंतर्गत विवाह-विच्छेद के पश्चात् पत्नी भी है, भरण-पोषण भत्ते का संदाय पक्षकारों को लागू स्वीय विधि के उपबंधों के अनुसार किया जाता है। दंड प्रक्रिया संहिता की धारा 125, 500 रुपए की अधिकतम सीमा के अधधीन भरण-पोषण पाने के लिए सारत:

उपचार का उपबंध करती है। दंड प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक, 1994, जिसमें परिसीमा 1500 रुपये तक बढ़ाने का प्रस्ताव है, राज्य सभा में विचारार्थ लंबित है। वास्तविक रकम का अवतरण न्यायालयों द्वारा पति को संदाय करने की क्षमता और पत्नी की जरूरतों को ध्यान में रखकर किया जाता है।

टेलीफोन की अल्प विकास दर

1856. प्रो. पी.जे. कुरियन: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस समय देश में कुल कितने टेलीफोन उपभोक्ता हैं;

(ख) उपभोक्ताओं की वार्षिक वृद्धि दर क्या है;

(ग) क्या यह अन्य विकासशील देशों विशेषकर चीन की वृद्धि दर से बहुत कम है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या दूरसंचार सेवाओं के पूर्ण निजीकरण का प्रस्ताव है; और

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

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ): (क) 31.3.98 की स्थिति के अनुसार देश में टेलीफोन उपभोक्ताओं की कुल संख्या 17801696 है।

(ख) भारत में टेलीफोन उपभोक्ताओं की वार्षिक वृद्धि निम्नानुसार है:

1995-96 +22.28%

1996-97 +21.20%

1997-98 +22.62%

(ग) और (घ) जैसा कि नीचे दिये गये विभिन्न विकासशील देशों की वृद्धि दर से स्पष्ट है, भारत में वृद्धि दर बिल्कुल संतोषजनक है। यहां यह उल्लेखनीय है कि दूरसंचार क्षेत्र के लिए प्रत्येक देश की अपनी नीति होती है तथा उनके निवेश कार्यक्रम होते हैं।

(आंकड़े आई.टी.यू.के. विश्व दूरसंचार विकास रिपोर्ट के 1998 अंक से लिये गये हैं)

देश का नाम	1990-96 की अवधि के दौरान प्रतिशत वृद्धि
1. बंगला देश	+4.6
2. चीन	+41.5
3. प्यानमार	+16.9
4. नेपाल	+11.9
5. पाकिस्तान	+18.8
6. श्रीलंका	+13.1
7. मिश्र	+11.2
8. इंडोनेशिया	+25.6
9. थाइलैंड	+21.2
10. फिलिपीन्स	+19.6
11. मलेशिया	+15.5

(ड) जी, नहीं।

(च) उपरोक्त भाग (ड) के उत्तर के संदर्भ में प्रश्न नहीं उठता है।

[हिन्दी]

डाक वितरण प्रणाली की समीक्षा

1857. श्री अजीत जोगी: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) सरकार ने देश में विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में डाक वितरण प्रणाली की समीक्षा किस वर्ष की थी;

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):
(क) से (ग) मेल मानीटरिंग एक अनवरत प्रक्रिया है। तथापि, विभाग ने संसदीय सलाहकार समिति के आदेश पर विशेषकर ग्रामीण क्षेत्र में डाक वितरण प्रणाली के संबंध में 14.2.97 को

डाक नेटवर्क के प्रचालन की मानीटरिंग के लिए एक उच्च स्तरीय समिति का गठन किया था। इस संबंध में मई, जून और जुलाई, 1997 को मानीटरिंग की गई। डाक निदेशालय द्वारा किये गये सर्वेक्षण से यह पता चला कि ग्रामीण क्षेत्रों में 63 प्रतिशत पत्र मानदंडों के अंतर्गत, 8.1 प्रतिशत पत्र एक दिन विलम्ब से, 7 प्रतिशत पत्र 2 दिन विलम्ब से और 21.8 प्रतिशत पत्र 3 अथवा उससे अधिक दिन के विलम्ब से वितरित किये गये थे। संबंधित डाक सर्किलों को भी ग्रामीण क्षेत्रों में वितरण-निष्पादन की, मासिक आधार पर, निरंतर मानीटरिंग करने का परामर्श दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप, एक जिले की उसी जिले में वितरित की जाने वाली डाक का वितरण और बेहतर हुआ है।

[अनुवाद]

एस.टी.डी. बूथ

1858. श्री जंग बहादुर सिंह पटेल: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 13 मार्च, 1998 के टाइम्स आफ इंडिया में "एस.टी.डी. बूथ्स शुड डिस्पले कौल टैरिफ्स" शीर्षक में प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसमें प्रकाशित समाचार के तथ्य क्या हैं; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रियाएं हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) दिनांक 13 मार्च, 1998 के हिन्दुस्तान टाइम्स में ऐसा कोई लेख प्रकाशित नहीं हुआ। तथापि, 13 मार्च, 1998 के "द टाइम्स ऑफ इंडिया" में एक लेख प्रकाशित हुआ था, जिसमें पीसीओ बूथ ऑपरेटर्स (प्रचालकों) द्वारा अधिक काल प्रभार वसूल करने का आरोप लगाया गया था।

(ख) मार्च, 1997 के दौरान, उपभोक्ता संरक्षण परिषद, तमिलनाडु, त्रिची ब्रांच ने एसटीडी सार्वजनिक टेलीफोन प्रचालकों द्वारा बूथ ऑपरेटर का नाम, बूथ नम्बर, टैरिफ ब्यौरा, कार्य घंटों इत्यादि ब्यौरों को प्रदर्शित करने की अपनी मांग पर जोर देने के लिए 48 घंटों की भूख हड़ताल की थी, और इस बात पर जोर दिया था कि इस संबंध में दूरसंचार विभाग उपयुक्त कार्यवाही करे। उपभोक्ता संरक्षण परिषद ने अधिक प्रभारण (ओवर चार्जिंग) समाप्त करने, और निजी सार्वजनिक टेलीफोन ऑपरेटर्स द्वारा जनता के शोषण को समाप्त करने के लिए यह कार्यक्रम आरंभ किया था। इसके अनुकरण में, सभी गांव स्विचन क्षेत्रों को उपयुक्त प्रक्रिया

के कड़े कार्यान्वयन और इसमें चूक होने पर सार्वजनिक टेलीफोन काटने जैसी कठोर कार्यवाही किये जाने के संबंध में पुनः अनुदेश भी जारी किये गये थे।

(ग) इस संबंध में अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न स्तरों के अधिकारियों को मासिक निरीक्षण करने संबंधी अनुदेश भी जारी किए गए हैं। एसटीडी, सार्वजनिक टेलीफोन ऑपरेटर्स को टेरिफ व्यौरों सहित विभिन्न सूचनाएं प्रदर्शित करने के संबंध में जारी किये गये दूरसंचार विभाग के अनुदेशों का कड़ाई से अनुपालन करने हेतु उपयुक्त चेतावनी नोटिस देते हुए एक विज्ञप्ति (प्रेस रिलीज) भी जारी की गई है, जिसमें यह चेतावनी दी गई है कि इस अनुदेशों का अनुपालन न किये जाने पर अग्रिम नोटिस जारी किए बिना ही सार्वजनिक टेलीफोन कनेक्शन काटा जा सकता है।

उत्तर प्रदेश के व्यावसायिक पाठ्यक्रमों के लिए विधियां

1859. श्री राजवीर सिंह: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

अप्रैल, 1998 तक गत तीन वर्षों के दौरान उत्तर प्रदेश में इसके महाविद्यालयों तथा विश्वविद्यालयों में व्यावसायिक पाठ्यक्रमों को शुरू करने के लिए कितनी राशि आवंटित की गई;

(ख) अब तक वास्तव में कितनी राशि का आवंटन किया गया; और

(ग) शेष राशि कब तक जारी कर दी जाएगी?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) उत्तर प्रदेश में 78 कालेजों और विश्वविद्यालयों द्वारा व्यावसायिक शिक्षा की परियोजना लागू की जा रही है। योजना के तहत विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा संबंधित संस्थाओं को सीधे अनुदान जारी किया जाता है। आवंटित, वस्तुतः जारी की गई तथा जारी की जाने वाली राशि का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(रु. लाख में)

वर्ष	आवंटित राशि	जारी की गई राशि	जारी किये जाने के लिए बची राशि
1995-96	539	234	305
1996-97	216	115	101
1997-98	323	159	164

(ग) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के अनुसार लेखाओं का लेखा परीक्षित विवरण तथा उपयोग प्रमाण-पत्र प्राप्त होने के बाद संस्थाओं को बकाया अनुदान जारी किया जाएगा।

ओजोन परत का अवक्षय

1860. श्री अनंत कुमार हेगड़े: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का देश में सीएफसी गैसों पर प्रतिबंध लगाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) सरकार द्वारा ओजोन परत के अवक्षय को रोकने के लिए की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या है;

(घ) देश में सरकार तथा गैर-सरकारी संगठनों द्वारा चलाये जा रहे विभिन्न पर्यावरण तथा वनोन्मुख अनुसंधान संस्थानों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) उन पर सरकार द्वारा खर्च की जा रही धनराशि का राजस्वार ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) और (ख) भारत, मॉंट्रियल प्रोटोकॉल का हस्ताक्षरकर्ता है और प्रोटोकॉल में यथा निर्धारित और यथा विनिर्दिष्ट सूची के अनुसार सीएफसी के उत्पादन तथा उसकी खपत को बंद करने के लिए बाध्य है। सूची में यह उपेक्षा की गई है कि सीएफसी के उत्पादन और खपत को 2010 तक बंद कर दिया जाए। इसके साथ ही उत्पादन और खपत में कमी संबंधी मध्यम उपाय भी किए गए हैं। सरकार द्वारा प्रोटोकॉल के इन प्रावधानों का अनुपालन करने हेतु कदम उठाये जा रहे हैं।

(ग) ओजोन परत के ह्रास को रोकने की व्यापक जन-चेतना, मॉंट्रियल प्रोटोकॉल के बहुपक्षीय ऋच द्वारा परियोजनाओं को वित्तपोषण, उद्योगों को वित्तीय सहायता और राजकोषीय प्रोत्साहन तथा विनियामक उपाय करके कार्रवाई की गई है।

(घ) और (ङ) उपलब्ध सूचना नीचे दी गई है:

क्र.सं.	अनुसंधान संस्थान का नाम	स्थान/राज्य	1997-98 में खर्च की गई राशि (लाख रुपए में)
1.	भारतीय वानिकी अनुसंधान और शिक्षा परिषद	देहरादून (उत्तर प्रदेश)	6238.00
*	वन अनुसंधान संस्थान (एफआरआई)	देहरादून (उत्तर प्रदेश)	
*	वन आनुवांशिकी और वृक्ष उत्पत्ति संस्थान	कोयम्बटूर (तमिलनाडु)	
*	काष्ठ विज्ञान और प्रौद्योगिकी संस्थान	बंगलौर (कर्नाटक)	
*	ऊष्ण कटिबंधीय वन अनुसंधान संस्थान	जबलपुर (मध्य प्रदेश)	
*	वर्षा एवं आर्द्र पतझड़ी वन अनुसंधान संस्थान	जोरहाट (असम)	
*	उष्ण कटिबंधीय वन अनुसंधान संस्थान	जोधपुर (राजस्थान)	
*	वन उत्पादकता संस्थान	रांची (बिहार)	
*	सामाजिक वानिकी और पारिपुनःस्थापन संस्थान	इलाहाबाद (उ.प्र.)	
*	शीतोष्ण वन अनुसंधान संस्थान	शिमला	
*	वानिकी अनुसंधान और मानव संसाधन विकास संस्थान	छिंदवाड़ा (मध्य प्रदेश)	
*	जैव-प्रौद्योगिकी और कच्छ वनस्पति वन	हैदराबाद (आंध्र प्रदेश)	
2.	भारतीय वन प्रबंधन संस्थान	भोपाल (मध्य प्रदेश)	267.00
3.	भारतीय काष्ठ उद्योग अनुसंधान और प्रशिक्षण संस्थान	बंगलौर (कर्नाटक)	146.26
4.	जी.बी. पंत हिमालयी पर्यावरण और विकास संस्थान	अल्मोड़ा कोसी (उत्तर प्रदेश)	478.00
5.	सलीम अली पक्षी विज्ञान और प्राकृतिक विज्ञान केन्द्र	कोयम्बटूर (तमिलनाडु)	78.00

प्राइवेट विद्युत परियोजनाएं

1861. श्री अशोक नामदेवराव मोहोलः क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में राज्यवार केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण से अनुमति प्राप्त करने के लिए कितनी प्राइवेट और गैस आधारित विद्युत परियोजनाएं लंबित पड़ी हैं;

(ख) प्रत्येक परियोजना की अनुमानित लागत और उसकी क्षमता कितनी है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार को राज्य सरकारों से संबंधित राज्यों में विद्युत परियोजनाएं स्थापित करने के वास्ते कई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

उक्त प्रस्तावों की वर्तमान स्थिति क्या है?

मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) निजी क्षेत्र में गैस आधारित विद्युत परियोजना की स्थापना के लिए जिस एकमात्र स्कीम की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण में प्राप्त हो चुकी है, वह है केरल में मै. सियाचिन एनर्जी लिमिटेड द्वारा 2427.15 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर प्रवर्तित की जा रही विष्पीन संयुक्त साइवल गैस टरबाइन (679 मे.वा.) स्कीम।

(ग) से (ङ) उपरोक्त के अलावा, निजी क्षेत्र में विद्युत परियोजनाओं की स्थापना के लिए राज्य सरकारों से के.वि.प्रा. में, तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति के लिए जांच हेतु प्रस्तुत अन्य स्कीमों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम/क्षमता/ राज्य/प्रवर्तक	अनुमानित लागत (करोड़ रुपये)
1	2	3
1.	मलाना हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट (2×43 मे.वा.) मै. राजस्थान स्पीनिंग एंड वीविंग मिल्स, हिमाचल प्रदेश	366.77
2.	जामनगर ताप विद्युत परियोजना चरण-1 (2×250 मे.वा.) मै. रिलायंस पावर लि., गुजरात	2305.98

1	2	3
3.	उत्तरी मद्रास ताप विद्युत परियोजना चरण-3 (1×525 मे.वा.) मै. त्रि-शक्ति एनर्जी प्रा.लि., तमिलनाडु	2427.57
4.	कुड्डालोर ताप विद्युत परियोजना (2×660 मे.वा.) मै. कुड्डालोर पावर कं., तमिलनाडु	4241.9
5.	दुबरी ताप विद्युत परियोजना (2×250 मे.वा.) मै. कलिंग पावर कारपोरेशन, उड़ीसा	2063.3
6.	गौरीपुर ताप विद्युत परियोजना (1×150 मे.वा.) मै. गौरीपुर पावर कंपनी लि., पश्चिम बंगाल	682.6
7.	कन्नूर संयुक्त साइकल गैस टरबाइन (513 मे.वा.) मै. कन्नूर पावर प्रोजेक्ट लि., केरल	1468.99
8.	नंजनुगुड संयुक्त साइकल गैस टरबाइन (100 मे.वा.) मै. आईपीएस पावर कं., कर्नाटक	349.47
9.	कर्नामिकी संयुक्त साइकल गैस टरबाइन (107.8 मे.वा.) मै. पीनया पावर कं., कर्नाटक	381.63
10.	माण्ड्या संयुक्त साइकल विद्युत परियोजना (164.4 मे.वा.) मै. माण्ड्या पावर पार्टनर्स प्रा.लि., कर्नाटक	559.84
11.	हासन संयुक्त साइकल विद्युत परियोजना (200 मे.वा.) मै. हासन पावर सप्लाय कं. लि., कर्नाटक	715.62

उपरोक्त स्कीमों को परियोजना प्रवर्तकों द्वारा आवश्यक निवेश सुनिश्चित किए जाने तथा डीपीआर के पूरे होने के बारे में के.वि.प्रा. के संतुष्ट होने के पश्चात् ही तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु लिया जा सकता है।

इंस्टालमेंट कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा धोखाधड़ी

1862. श्री कड़िया मुण्डा: क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या "इंस्टालमेंट कारपोरेशन" नाम की एक लिमिटेड कम्पनी जिसका प्रीतम केसल, देहरादून (उत्तर प्रदेश) में अपना पंजीकृत कार्यालय है, को हाल ही में या तो समाप्त कर दिया गया है अथवा तालाबंद कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त कम्पनी के संबंधित निदेशकों ने करोड़ों रुपयों की सार्वजनिक धनराशि हड़प ली है;

(ग) यदि हां, तो इन निदेशकों के नाम क्या हैं और इनका वर्तमान पता क्या है;

(घ) उक्त राशि की वसूली के लिए सरकार द्वारा संबंधित निदेशकों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है; और

(ङ) सार्वजनिक निधि के प्रति इस कम्पनी की वर्तमान देनदारी कितनी है?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुर्ई): (क) मैसर्स "इंस्टालमेंट कारपोरेशन लि." कम्पनी रजिस्ट्रार, कानपुर के पास एक पंजीकृत कम्पनी है। विभाग ने 9.2.98 को इसकी लेखा पुस्तिकाओं तथा अन्य रिकार्डों की जांच के आदेश दिये थे। तथापि, निरीक्षण अधिकारी द्वारा कम्पनी के पंजीकृत कार्यालय के निरीक्षण के दौरान कम्पनी के पंजीकृत कार्यालय में ताला लगा पाया गया।

(ख) कम्पनी द्वारा 31.3.1996 को समाप्त हुए वर्ष की कम्पनी रजिस्ट्रार के पास फाइल किए गए अद्यतन वार्षिक लेखे यह नहीं दर्शाते कि कम्पनी के पास जनता की कोई असुरक्षित जमा राशि है। तथापि, कम्पनी की एक निदेशक श्रीमती कुम कुम दास ने विभाग के निरीक्षण अधिकारी के पास फाइल की गई शपथ के विवरण में आरोप लगाया है कि कम्पनी ने 1992 से 1996 की अवधि के दौरान जनता से 1.94 करोड़ रु. की राशि एकत्रित की थी।

(ग) 31.3.96 को समाप्त वर्ष के लिए कम्पनी रजिस्ट्रार, कानपुर के पास इस कम्पनी के रिकार्डों के अनुसार, निदेशकों के नाम तथा उनके पते नीचे दिये गये हैं:

1. श्री विजय कृष्ण दास
प्रीतम केसल,
देहरादून-248001.

2. श्रीमती कुम कुम दास
प्रीतम केसल
देहरादून-248001
3. श्री दीपक जैन
7/33 अन्सारी मार्ग
दरियागंज, दिल्ली
4. श्री अरुण कुमार जैन
प्रीतम केसल
देहरादून-248001
5. श्री विनय कुमार जैन
प्रीतम केसल
देहरादून-248001.

(घ) इस स्तर पर सार्वजनिक निक्षेपों की गैर-वापसी के लिए निदेशकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई नहीं बनती है क्योंकि 31.3.1996 को समाप्त हुए वर्ष के लिए कम्पनी के वार्षिक लेखों में यह नहीं दर्शाया गया है कि कम्पनी के पास उस तारीख तक कोई असुरक्षित निक्षेप है। तथापि, 31.3.1997 को समाप्त हुए वर्ष के लिए लेखों को दायर न करने के लिए कम्पनी रजिस्ट्रार, कानपुर ने कम्पनी और इसके निदेशकों के विरुद्ध विशेष मुख्य न्यायिक मैजिस्ट्रेट, मेरठ की अदालत में अप्रैल, 1998 में अभियोजन दायर किया है।

(ङ) 31.3.96 को समाप्त हुए वर्ष के लिए कम्पनी रजिस्ट्रार, कानपुर के पास दायर की गई कम्पनी की वार्षिक लेखाओं के अनुसार, सार्वजनिक निक्षेपों के प्रति कोई देनदारी नहीं है और इसकी पुष्टि वार्षिक लेखाओं में रिपोर्ट की गई लेखा परीक्षा रिपोर्ट में की गई है।

पत्तनों को और अधिक स्वायत्तता

1863. श्री के.एस. राव: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में पत्तनों को और अधिक स्वायत्तता देने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौर क्या है तथा अन्य बातों के अलावा इससे क्या उद्देश्य पूरे किये जायेंगे?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) और (ख) जी, नहीं। पत्तनों को अधिक स्वायत्तता देने संबंधी कोई विशिष्ट प्रस्ताव सरकार के पास विचाराधीन नहीं है।

विजयवाड़ा के लिए ओ.बी. वैन

1864. श्री पी. उपेन्द्र: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आंध्र प्रदेश के समूचे तटवर्तीय क्षेत्र में महत्वपूर्ण घटनाओं को दूरदर्शन द्वारा कवर करने के लिए कोई सुविधा नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या तटवर्ती आंध्र प्रदेश में सुविधा प्रदान करने के लिए विजयवाड़ा में एक ओ. बी. वैन लगाने का आग्रह किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) इस समय आंध्र प्रदेश के प्रमुख आयोजनों एवं वहां की घटनाओं को दूरदर्शन केन्द्र, हैदराबाद द्वारा कवर किया जा रहा है। विजयवाड़ा में एक स्टूडियो की स्थापना भी आशुतोष है जिसके वर्ष 1998 के दौरान पूरा होने की उम्मीद है। इस केन्द्र में बाहरी कवरेज के लिए इलेक्ट्रॉनिक उपकरण एकत्रण उपस्कर लगाया जाएगा। यद्यपि विजयवाड़ा में ओ.बी. वैन प्रदान करने संबंधी एक अनुरोध प्राप्त हुआ था, परन्तु फिलहाल ऐसी कोई अनुमोदित स्कीम नहीं है।

83वां संविधान संशोधन विधेयक

1865. श्री समीक लाहिड़ी: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार चालू बजट सत्र में 83वां संविधान संशोधन विधेयक लाने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या ग्यारहवीं लोक सभा के मानव संसाधन विकास संबंधी स्थायी समिति द्वारा संस्तुत प्रस्तावित विधेयक में सरकार कोई संशोधन लाने पर विचार कर रही है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) संविधान (द्वितीय संशोधन) विधेयक, 1997 से संबद्ध मानव संसाधन विकास मंत्रालय की संसदीय स्थायी समिति से संबंधित विभाग की रिपोर्ट की जांच की जा रही है। यह महसूस किया जाता है कि प्रस्तावित विधान के निहितार्थों पर व्यापक विचार-विमर्श शुरू किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश में झीलों की सफाई

1866. डा. महंत चरण दास: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास झीलों की सफाई की कोई योजना है;

(ख) यदि हा, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसे कब से कार्यान्वित किया जा रहा है;

(ग) इस योजना के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति क्या है और इससे लोग किस प्रकार से लाभान्वित होंगे; और

(घ) इस योजना के अंतर्गत सफाई हेतु मध्य प्रदेश की प्रस्तावित झीलों का ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबूलाल मरांडी): (क) और (ख) देश की दस प्रदूषित शहरी झीलों को शामिल करके 637 करोड़ रुपये के अनुमानित परिव्यय से राष्ट्रीय झील संरक्षण योजना तैयार की गई है। स्कीम को अभी सरकार द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) मध्य प्रदेश की सागर झील को इस स्कीम में शामिल किया गया है।

भारतीय तार अधिनियम, 1885

1867. श्री रामेश्वर पाटीदार: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार भारतीय तार अधिनियम, 1885 में संशोधन करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीर पुरकायस्थ): (क) जी, हां।

(ख) 1993 में लोक सभा में एक विधेयक पेश किया गया था जिसमें टेलीफोन के "अप्राधिकृत विपथन" तथा वाक्यांश की परिभाषा की गई है और मौजूदा अधिनियम में गैर कानूनी प्रयोजनों से एस टी डी/आई एस डी करने के उद्देश्य से टेलीफोनों के अप्राधिकृत विपथन के लिए दण्डों का प्रस्ताव करते हुए नई धारा जोड़ी गई है। 1996 में लोक सभा भंग होने से, उक्त विधेयक को अवधि समाप्त हो गई है। उक्त प्रस्ताव की पुनः जांच की गई तथा सितम्बर, 1996 में मंत्रिमण्डल का अनुमोदन प्राप्त किया गया। तथापि, कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया जा सका। सरकार बदलने

से, उक्त प्रस्ताव की संबंधित मंत्रालयों के परामर्श से नए सिरे से जांच की जानी है ताकि यथा समय नया विधेयक पेश किया जा सके।

[अनुवाद]

यू.एन.आई. के उर्दू अनुभाग की विस्तार योजना

1868. श्री जी.एम. बनातवाला: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यू.एन.आई. के उर्दू अनुभाग ने कोई विस्तार योजना प्रस्तुत की है;

(ख) यदि हां, तो इस विस्तार योजना का ब्यौरा क्या है और इसमें लगभग कितनी लागत राशि अंतर्ग्रस्त है;

(ग) क्या सरकार ने इस पर कोई निर्णय लिया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इस संबंध में निर्णय कब तक ले लिये जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) सरकार ने यू.एन.आई. से यू.एन.आई. के उर्दू अनुभाग के विस्तार की कोई योजना प्राप्त नहीं की है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

प्राचीन कलाकृतियों की तस्करी

1869. श्री आरिफ मोहम्मद खां: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि एक बड़ा गिरोह प्राचीन मूर्तियों, शिला लेखों और अन्य कलाकृतियों की तस्करी करके इनको अंतर्राष्ट्रीय बाजार में बेचता है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान देश के विभिन्न भागों में इन वस्तुओं की हुई चोरी का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या कोई अंतर्राष्ट्रीय गिरोह इस कार्य में संलिप्त पाया गया है;

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

(ङ) बेईमान, कलाकृति विध्वंसक और मुनाफाखोरों द्वारा देश की प्राचीन सांस्कृतिक विरासत को ऐसे सुनियोजित तरीके से चोरी किये जाने को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) सरकार को इस बात की जानकारी है कि भारत में पुरावशेषों का विशाल बाजार है और ऐसी वस्तुओं के अवैध व्यापार की संभावना है।

(ख) प्राप्त जानकारी के अनुसार ऐसी वस्तुओं की सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) इस संबंध में सरकार को कोई विशेष जानकारी नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा डी.आर.आई., सीमा शुल्क तथा राज्य सरकारों जैसी प्रवर्तित एजेन्सियों के सहयोग से सीमा शुल्क निकासी स्थलों पर सतर्कता और गहन छानबीन कर पुरावशेषों की चोरी एवं उनकी तस्करी रोकने के कदम उठाए गए हैं और पुरावशेष तथा बहुमूल्य कलाकृति अधिनियम, 1972 को सख्ती से लागू किया गया है। इसके साथ ही भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अधीन आने वाले चुनिंदा केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों एवं संग्रहालयों में सशस्त्र गार्ड तैनात किये गये हैं।

विवरण

पिछले तीन वर्षों के दौरान हुई चोरियों का विस्तृत विवरण नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	राज्य का नाम	स्मारकों/स्थल एवं जिला का नाम	वस्तुओं का विवरण	चोरी की तारीख	मामले की स्थिति
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	सलार जंग संग्रहालय, हैदराबाद	लापता पुरावशेष वस्तुएं		सी.बी.आई. द्वारा जांच के अधीन

1	2	3	4	5	6
2.	कर्नाटक	पालगनेश्वर मंदिर, चित्रदुर्ग किला, चित्रदुर्ग जिला	काउचांत नंदी (पत्थर)	22 अक्टूबर, 1997	प्रथम सूचना रिपोर्ट को किला पुलिस स्टेशन चित्रदुर्ग में एफ.आई.आर. सं. 108/97 दिनांक 22-10-1997 के तहत दर्ज कराया गया है।
3.	मध्य प्रदेश	विरातेश्वर मंदिर, सोहागपुर, जिला साहादोल	शिवलिंग (पिंडी भाग)	12 मार्च, 1995	जांच के अधीन
4.	-वही-	-वही-	ढोला पत्थर कलश	12 जून, 1996	पाया गया
5.	मध्य प्रदेश	मामलेश्वर मंदिर मंधाता जिला, खांडवा	छह ढोले पत्थर की विष्णु अवतार की मूर्तियां	23-24 फरवरी, 1997	जांच के अधीन
6.	उड़ीसा	उदयगिरि में खुदाई में पाया गया मठ का एक निजी कमरा, जिला जाजपुर	बौद्ध प्रतिमा का सिर	18 अगस्त, 1995	लापता
7.	उड़ीसा	बाहरी गोपाल जी मंदिर (पूर्व जिला बोलंगीर)	पीतल की मूर्तियां		परीक्षण के आधार पर सी.बी.आई. द्वारा रजिस्टर किया गया।
8.	राजस्थान	अतरु स्थित मंदिर, जिला बरान	चार सप्तस्व पुरुष देवता अपनी पत्नियों सहित मूर्ति की बांयी जांच पर विराजमान, नीचे भक्तगण (पत्थर)	14-15 जून, 1995	सं. 153/95 दिनांक 15-6-95 के तहत प्रथम सूचना रिपोर्ट को अतरु स्थित पुलिस स्टेशन में दर्ज किया गया है जिला, बरान और अतरु पुलिस स्टेशन द्वारा मूर्तियां बरामद की गई हैं।
9.	-वही-	-वही-	त्रिभंग अवस्था में एक खड़ी हुई अप्सरा की मूर्ति, जिसमें पारम्परिक आभूषण है। बाईं ओर अधोभाग में पुरुष परिचरों को दिखाया गया है (पत्थर)	-वही-	-वही-
10.	राजस्थान	अतरु स्थित मंदिर जिला बरान	त्रिभंग अवस्था में, एक खड़ी हुई अप्सरा की मूर्ति जिसमें पारम्परिक आभूषण हैं। महिला परिचरों को, दाहिनी ओर अधोभाग में दिखाया गया है (पत्थर)	14-15 जून, 1995	सं. 153/95-दिनांक 15-6-95 के तहत प्रथम सूचना रिपोर्ट को अतरु स्थित पुलिस स्टेशन में दर्ज किया गया है जिला, बरान और अतरु पुलिस स्टेशन द्वारा मूर्तियां बरामद की गई हैं।

1	2	3	4	5	6
11.	राजस्थान	अतरु स्थित मंदिर जिला बरान	महिला मूर्ति का टूटा हुआ शिरोभाग (पत्थर)	14 15 जन. 1995	सं. 153/95-दिनांक 15.6.95 के तहत प्रथम सूचना रिपोर्ट को अतरु स्थित पुलिस स्टेशन में दर्ज कराया गया है जिला बरान और अतरु पुलिस स्टेशन द्वारा मूर्तियां बरामद की गई हैं।
12.	-वही-	हरपात माता का मंदिर, आबनेरी जिला, दीसा	एक देवता के पद छाप (पाद-पीढ़ा) का टूटा हुआ टुकड़ा (पत्थर)	4-5 मार्च, 1996	मामला सं. 90/96 दिनांक 5-3-1996 के तहत पुलिस स्टेशन बांदीकुई, जिला दीसा के तहत प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज कराई गई थी।
13.	राजस्थान	सोमनाथ मंदिर, देव सोमनाथ, जिला डुंगरपुर	हाथी की तीन शैलान्कीर्ण मूर्तियां जोकि पीठिका के एक किनारे पर खंभे के साथ खड़े हैं और दूसरा किनारा, उस गर्तिका तक बढ़ाया हुआ है जहाँ से वे उखाड़े और चोरी किए गए हैं (पत्थर)	28. 29 नवम्बर, 1996	मामला सं. 208/96 दिनांक 3-12-1996 के तहत, प्रथम सूचना रिपोर्ट को, पुलिस स्टेशन, गणेशपुर, जिला, डुंगर पुर, में दर्ज कराया गया है
14.	राजस्थान	घांटेस्वर मंदिर बदोली, जिला चित्तौड़गढ़	दस नृत्य करते हुए सप्तस्व शिव (नटेश) की पत्थर की मूर्तियां जिसके साथ, हाथों में पारम्परिक प्रतीक हैं और एक जाटमुख पहने हुए हैं और सिर के पिछले भाग में पूर्ण प्रकाश दिखाया गया है। पिछली ओर नंदी को दिखाया गया है। अधोभाग में दाहिने किनारे पर एक वाधकार को ढोल बजाते हुए दिखाया गया है (पत्थर)	15-16 फरवरी, 1998	मामला सं. 41/98, दिनांक 18-2-98 के तहत पुलिस स्टेशन सवत भाटा जिला, चित्तौड़गढ़ में प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज कराई गई थी।
15.	उत्तर प्रदेश	मॉडल कमरा (रेजीडेंसी) लखनऊ	19वीं शताब्दी की अश्मलेख	26 जून, 1994	विभागीय जांच की गई।
16.	-वही-	केसर बाग गेट (लखनऊ)	मेटैलिक जलपरी	15 फरवरी, 1996	प्रथमसूचना रिपोर्ट दर्ज कराई गई।
17.	-वही-	दरगाह शेख सलीम चिस्ती फतेहपुर सीकरी, जिला, आगरा	स्वर्ण कलश	4/5 जुलाई, 97	सी.बी.आई. द्वारा पंजीकृत, सक्रिय क्षेत्रीय जांच के अधीन
18.	पश्चिमी बंगाल	हजारदुर्ग महल- संग्रहालय मुर्शिदाबाद	दो रजत थालिकां	26 जुलाई, 1995	बरामद नहीं हुई
19.	-वही-	गांव जयपुर, जिला दक्षिण दीनारपुर	मंशा और सूर्य भगवान की मूर्तियां	26 जुलाई, 1995	सी.बी.आई. द्वारा पंजीकृत और माननीय कोर्ट द्वारा दिनांक 26-2-98 को दोषी सिद्ध किया और सजा दी गई जो कि अभिमुक्त को आत्म को तारीख तक दी जा रही है।

कर्नाटक के लिए केन्द्रीय सड़क कोष

1870. श्री एच.जी. रामलू : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कर्नाटक सरकार को यह संप्रेषित कर दिया है कि वर्ष 1989-90 से आगे उसे केन्द्रीय सड़क कोष से 1557.22 लाख रुपये की अनुदान राशि जारी किये जाने की संभावना है;

(ख) यदि हां, तो क्या कर्नाटक सरकार ने कार्यों की सूची का प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार को किया है;

(ग) यदि हां, तो क्या उन्हें स्वीकृति दे दी गई है और धनराशि जारी कर दी है; और

(घ) यदि नहीं, तो क्या सरकार अनुदान राशियों को शीघ्र जारी करने के लिए कोई कदम उठाएगी?

जल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र क.) जी, हां। संसद के दोनों सदनों द्वारा 1988 में पारित केन्द्रीय सड़क निधि से संबंधित संशोधित संकल्प के आधार पर 1557.22 लाख रु. की अनंतिम राशि की सूचना कर्नाटक राज्य को दे दी गई थी। तथापि, यह संकल्प अभी कार्यान्वित किया जाना है।

(ख) से (घ) केन्द्रीय सड़क निधि के तहत संस्वीकृति के लिए अनेक स्कीमें विगत समय में कर्नाटक सरकार से प्राप्त हुईं। तथापि, संसद के पुराने संकल्प के अनुसार कर्नाटक राज्य के अनंतिम उपचय को ध्यान में रखते हुए 1.4.98 से 31.3.98 तक की अवधि के दौरान 1040.58 लाख रु. राशि की कुल 20 स्कीमों को संस्वीकृति दी जा चुकी है।

नीची पंचवर्षीय योजना के दौरान संस्वीकृत किये जाने के लिए केन्द्रीय सड़क निधि के लिए प्रस्ताव कर्नाटक राज्य सहित विभिन्न राज्यों से मांगे गए हैं। तथापि, कर्नाटक राज्य से अभी तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

[हिन्दी]

जिला मुख्यालयों को प्रधान डाकघर से जोड़ना

1871. श्री पंकज चौधरी: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उत्तर प्रदेश में जिला मुख्यालयों में स्थित डाकघरों को प्रधान डाकघर के साथ जोड़ने का है;

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

(ग) उक्त योजना को कब तक कार्यान्वित कर दिये जाने की संभावना है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) उपर्युक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

इन्टरनेट सेवा

1872. श्री रंजीब बिस्वाल: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में निजी क्षेत्र में इन्टरनेट सेवा खोलने का सरकार का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इन्टरनेट सेवा में निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिये सरकार ने क्या दिशा-निर्देश निर्धारित किये हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इन्फार्मेशन हाईवे की स्थापना के लिए निवेश करना है;

(घ) यदि हां, तो नीची पंचवर्षीय योजना के दौरान इस संबंध में सरकार द्वारा कितनी धनराशि निवेश करने का विचार किया गया है;

(ङ) क्या इन्फार्मेशन हाईवे महानगरों और राज्यों की राजधानियों को भी शामिल कर पायेगा; और

(च) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ):

(क) जी, हां।

(ख) सरकार द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों की रूपरेखा संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) जी, हां।

(घ) इन्टरनेट और साथ ही वॉयस टेलीफोनी ट्रैफिक पर डाटा ट्रैफिक ले जाने के लिए लगभग 170 करोड़ रुपये के निवेश के साथ, उन्नयन देश के लंबी दूरी के नेटवर्क की योजना बनाई गई है।

(ड) और (च) जी, हां। दूरसंचार विभाग ने पूरे देश और विदेश संचार निगम लि. (वी एस एन एल) गेटवेज तक इंटरनेट परियात ले जाने के लिए एक राष्ट्रीय इंटरनेट बैकबोन (एन आई बी) गठित किया है। एन आई बी में उत्तरोत्तर रूप से चार मैट्रो शहर, राज्यों की राजधानियां और अन्य प्रमुख शहर शामिल होंगे, बशर्ते कि उपस्कर उपलब्ध हों। आरंभ में इस बैकबोन की 8 एमबीपीएस (मैगाबिट्स प्रति सेकेन्ड) की बैंड विड्थ होगी, और फिर यथासमय इसे 155 एमबीपीएस तक बढ़ाया जा सकेगा।

विवरण

इंटरनेट सेवा प्रदाताओं (आईएसपी) के लिए सरकार द्वारा निर्धारित दिशा-निर्देशों की रूपरेखा

1. कम्पनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत भारत में पंजीकृत कोई भी कम्पनी, जिसकी विदेशी इक्विटी भागीदारी, यदि कोई हो अधिकतम 49% तक हो, पात्र होगा।

2. सूचना प्रौद्योगिकी अथवा दूरसंचार सेवाओं में कोई पूर्व अनुभव अपेक्षित नहीं है।

3. देश को तीन श्रेणियों में, अलग-अलग सेवा क्षेत्रों में विमानानुसार विभाजित किया गया है:

(क) श्रेणी "क" सेवा क्षेत्र : समस्त भारत

(ख) श्रेणी "ख" सेवा क्षेत्र : 20 क्षेत्रीय दूरसंचार सर्किल तथा दिल्ली, मुम्बई, कलकत्ता और चेन्नई की चार मैट्रो टेलीफोन प्रणालियां अहमदाबाद, बेंगलूर, हैदराबाद और पुणे टेलीफोन प्रणालियों को भी श्रेणी "ख" सेवा क्षेत्र माना जाएगा।

(ग) श्रेणी "ग" सेवा क्षेत्र: उपर्युक्त "क" और "ख" सेवा क्षेत्रों को छोड़कर दूरसंचार विभाग का कोई भी गौण स्वचन क्षेत्र (एसएसए)।

4. अलग-अलग लाइसेंसशुदा आईएसपी के बीच सीधी संयोज्यता की अनुमति प्रदान की जायेगी। अंतर्राष्ट्रीय परियात, दूरसंचार विभाग के इंटरनेट नोड्स अथवा विदेश संचार निगम लिमिटेड के इंटरनेट गेटवे के माध्यम से चलेगा।

5. लाइसेंसधारक, डॉट परियात के लिए पारेषण लिंक, दूरसंचार विभाग अथवा किसी अन्य विशेष रूप से अधिकृत प्रदाता जैसे रेलवे, पावर ग्रिड, कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया अथवा राज्य बिजली बोर्डों से पट्टे पर प्राप्त कर सकता है। वे अपनी स्वयं की पारेषण लाइनें भी स्थापित कर सकते हैं, बशर्ते अन्य अधिकृत एजेंसियों से ये उपलब्ध न हो।

6. लाइसेंसधारक, लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने के 18 महीनों के अन्दर सेवा प्रदान करेगा।

7. लाइसेंसशुदा आई एस पी, आई पी (इंटरनेट प्रोटोकॉल) का प्रयोग करेगा और अन्य आई एस पी की तकनीकी आवश्यकता पूरी करेगा, जिनके साथ वे जुड़े हुए हैं।

8. इंटरनेट पर वॉयस की अनुमति नहीं है।

9. आई एस पी नेटवर्क पर अश्लील, आपत्तिजनक तथा अप्राधिकृत सामग्री प्रदान करने की अनुमति नहीं है।

10. लाइसेंस आरंभ में 10 वर्ष की अवधि तक मान्य होंगे, और फिर वे एक समय में पांच वर्ष या इससे अधिक तक की अवधि तक बढ़ाए जा सकते हैं।

11. पहले पांच वर्षों के लिए लाइसेंस शुल्क माफ होगा।

12. प्रस्ताव के साथ श्रेणी "क" सेवा क्षेत्र के लिए 2.00 करोड़ रुपए, श्रेणी "ख" सेवा क्षेत्र के लिए 20.00 लाख रुपए और श्रेणी "ग" सेवा क्षेत्र के लिए 3.00 लाख रुपए की एक कार्य निष्पादन बैंक गारंटी भी प्रस्तुत किये जाने की आवश्यकता है।

13. आई एस पी अपने स्वयं के टैरिफ भी निश्चित कर सकते हैं जो बाजार शक्तियों द्वारा लिये जाने वाले निर्णयों पर निर्भर होगा। तथापि, भारतीय दूरसंचार नियामक प्राधिकरण (टी आर ए आई) लाइसेंस की वैधता के दौरान किसी भी समय शुल्क की पुनरीक्षा करके शुल्क निश्चित कर सकता है।

निजी दूरसंचार कम्पनियों में विरतीय संकट

1873. डॉ. संजय सिंह: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दूरसंचार विभाग के साथ लगी अधिकांश निजी कम्पनियों को वित्त संबंधी संकट का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि राजस्व में वृद्धि करने और उपभोक्ता बढ़ाने संबंधी उनकी परियोजनाएं पूरी तरह गड़बड़ा गयी हैं;

(ख) क्या सरकार को निजी संचालकों से कोई मांग प्राप्त हुई है;

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

(घ) इस संकट को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जाने का विचार है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीर पुस्तकायस्थ):

(क) विशेषकर पेजिंग तथा सेल्यूलर प्रचालन में लगी कुछ निजी दूरसंचार कंपनियों ने अपने प्रचालन की खराब वित्तीय व्यवहार्यता के संबंध में अभ्यावेदन दिया है।

(ख) से (घ) निजी दूरसंचार कंपनियों ने लाइसेंस फीस के भुगतान को म्बगित करने तथा लाइसेंस की अवधि को बढ़ाने की मांग की है। व्यूरो ऑफ इंडस्ट्रियल कॉस्ट एण्ड प्राइस (बीआईसीपी) से सेल्यूलर तथा पेजिंग सेवा उद्योग का तकनीकी-आर्थिक अध्ययन करने के लिए अनुरोध किया गया है। इस संबंध में अंतिम निर्णय बीआईसीपी की रिपोर्ट प्राप्त हो जाने तथा मामले के सभी पहलुओं पर विचार करने के बाद लिया जाएगा। बीआईसीपी के अध्ययन को लम्बित रखते हुए आईसीआईसीआई (इंडस्ट्रियल क्रेडिट एण्ड इन्वेस्टमेंट कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया) को भी सेल्यूलर सेवा उद्योग के प्रचालन-निष्पादन के बारे में शीघ्र अध्ययन करने के लिए अनुरोध किया गया था। चूंकि इसमें जटिल मुद्दे शामिल हैं तथा उसमें अंतर-मंत्रालयीय परामर्श की आवश्यकता होगी, अतः इस कोई समय सीमा तय करना कठिन है।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र में एन.एच.ए.आई. द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण

1874. श्री दत्ता मेघे: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा निर्माण किये जा रहे राष्ट्रीय राजमार्गों का ब्यौरा क्या है और इनके निर्माण की लागत कितनी है; और

(ख) राष्ट्रीय राजमार्ग के रखरखाव पर प्रति किलोमीटर हुए व्यय का ब्यौरा क्या है?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) चार महानगरों को जोड़ने वाले कारिडारों, जिसमें महाराष्ट्र में रा.रा. 4 और रा.रा. 8 का भाग भी शामिल है, का सुधार करने के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को कहा गया है।

(ख) महाराष्ट्र में 1997-98 में राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण की लागत 51.58 करोड़ रु. थी। इसमें महाराष्ट्र का 5750 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग शामिल था।

[अनुवाद]

एम.बी.ए. प्रवेश परीक्षा में अनियमितताएं

1875. डा. विजय सोनकर शास्त्री: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय में एम.बी.ए. पाठ्यक्रम की प्रवेश-परीक्षा में अनियमितताएं प्रकाश में आई हैं;

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

(ग) इस संबंध में क्या कार्यवाही की गयी है?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) से (ग) काशी हिन्दू विश्वविद्यालय द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार विश्वविद्यालय में एम.बी.ए. पाठ्यक्रम के लिए प्रवेश परीक्षा में कोई अनियमितता नहीं हुई है। तथापि, टंकण की चूक के चलते, संगत अध्यादेश के तहत निर्धारित उम्मीदवारों से कुछ अधिक उम्मीदवारों को समूह चर्चा तथा साक्षात्कार के लिए बुलाया गया। इस चूक का समय रहते पता चल गया तथा विश्वविद्यालय द्वारा अतिरिक्त उम्मीदवारों को भेजे गए साक्षात्कार पत्र वापस से लिए गए। ऐसे दो उम्मीदवार उन्हें जारी किए गए साक्षात्कार पत्र की वापसी के खिलाफ उच्च न्यायालय में चले गए हैं। मामले पर अभी निर्णय सुनाया जाना है।

[हिन्दी]

वन्य पशुओं की संख्या में वृद्धि

1876. श्री बबी सिंह रावत 'बबबदा': क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तर प्रदेश में जिम कार्बेट नेशनल पार्क में वन्य पशुओं की संख्या में वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान वन्य पशुओं की संख्या में अलग-अलग कितनी वृद्धि हुई है;

(ग) क्या इनकी संख्या में वृद्धि को देखते हुए इनके रखरखाव की ओर ध्यान दिया जा रहा है ताकि इनको भरभक्षी बनने से रोका जा सके; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जगन्नाथ मराठी): (क) और (ख) जी, हां।

“कार्बेट नेशनल पार्क” में की गई द्विवर्षीय गणना अनुमानों से संकेत मिलता है कि “पार्क” में वर्षों से वन्यजीवों की संख्या बढ़ी है:

	1995	1997
1. बाघ	90	91
2. चीता	37	40
3. हाथी	394	602
4. सांभर	3778	3816
5. चीतल	26315	26390

(ग) और (घ) जी. हां। वासस्थल सुधारों, वन्यजीवों द्वारा जान व माल को पहुंचाए नुकसान के मुआवजों संबंधी दावों के शीघ्र तथा समुचित निपटान और सीमांत गांवों में पारिस्थितीय विकास कार्यक्रमों पर जोर दिया जा रहा है।

[अनुवाद]

उपग्रह आंकड़ों का उपयोग करना

1877. श्री माधवराव सिंधिया: क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश की समृद्ध जैविक-सम्पदा के दोहन के लिए भारतीय दूरस्थ संवेदी उपग्रह आई आर एस-1 सी और आई आर सी-1 डी द्वारा भेजे गए आंकड़ों के उपयोग हेतु कोई योजनाएं तैयार की गई हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री (डॉ. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) जी, हां। बायोटेक्नोलॉजी विभाग ने “जैवप्रौद्योगिकीय साधनों के प्रयोग द्वारा जैविक सम्पदा का जैवपूर्वक्षण” संबंधी एक बहु-सांस्थानिक कार्यक्रम को सहायता दी है। दूरस्थ संवेदी उपग्रह आंकड़ों का प्रयोग करके पूर्वोत्तर हिमालय तथा दक्षिणी-पश्चिमी घाट की जैविक विविधता का लक्षण-वर्णन करना इसके उद्देश्यों में से एक है। यह कार्य अंतरिक्ष विभाग द्वारा किया जा रहा है। आई आर एस-1 बी/1 सी/1 डी एल आई एस एस 3 के उपग्रह आंकड़े परिणामों का उपयोग, पारिस्थितिक क्षेत्र के मानचित्रों को तैयार करने, प्राकृतिक दृश्यों का लक्षण-वर्णन करने के लिए किया जा रहा है जिसमें भौगोलिक सूचना प्रणाली के प्रयोग द्वारा विश्लेष-प्रवणता का पता लगाया जा सकेगा और पादप-भौगोलिक दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थलों

और उनके स्थानिक विस्तार तथा जोखिमों की प्राथमिकता तय की जा सकेगी।

सरकारी क्षेत्र के विद्युत उपक्रमों के लिए बजटीय सहायता

1878. श्री विलास मुत्तेमवार:
श्री के.एस. राव:

क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 22 अप्रैल, 1998 के “द हिन्दुस्तान टाइम्स में” हायर बजटीय सपोर्ट टू पावर पी.एस.यू. भूटिड” शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में लिये गये/विचाराधीन निर्णयों और उनके संभावित परिणामों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार सरकारी उपक्रमों में विद्युत की भूमिका के संबंध में नवीं योजना के दौरान अपनी पिछली नीति को ही जारी रखने की सोच रही है अथवा नयी नीति में बड़े परिवर्तन के बारे में विचार कर रही है; और

(घ) वर्ष 1997-98 के दौरान निर्धारित मानकों के अनुसार केन्द्रीय विद्युत सरकारी उपक्रमों के कार्य-निष्पादन का सरकारी उपक्रम वार और चालू वर्ष तथा नवीं योजना के दौरान कार्यवाही योजना का ब्यौरा क्या है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों को बजट अनुमान 1998-99 में उच्च बजटीय सहायता प्रदान की गई है ताकि यह पीएसयू निर्माणाधीन परियोजनाओं को पूरा करने के योग्य हो सकें। बढ़े हुए बजटीय आबंटन से विद्युत सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम 1998-99 के क्षमता अभिवृद्धि कार्यक्रम को प्राप्त कर सकते हैं। बजट अनुमान 1997-98 की तुलना में बजट अनुमान 1998-99 में जल विद्युत परियोजनाओं हेतु उच्च बजटीय सहायता का आवंटन किया गया है ताकि देश में कुल ऊर्जा उत्पादन में जल विद्युत के हिस्से को बढ़ाया जा सके।

(घ) सार्वजनिक उद्यम विभाग, इस मंत्रालय और सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के मध्य हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन में निर्दिष्ट पीएसयू के भौतिक एवं वित्तीय कार्य निष्पादन के मूल्यांकन हेतु एक प्रमुख विभाग है। एमओयू पर हस्ताक्षर करने वाले छः सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों अर्थात् राष्ट्रीय जल विद्युत निगम, पावरग्रिड कॉर्पोरेशन

ऑफ इंडिया. विद्युत वित्त निगम, ग्रामीण विद्युतीकरण निगम और उत्तर-पूर्वी शक्ति निगम की वर्ष 1996-97 हेतु कार्य निष्पादन श्रेणी उपलब्ध है। उत्तर-पूर्वी विद्युत शक्ति निगम को छोड़कर जिसे "साधारण" श्रेणी दी गई थी, अन्य सभी निगमों की श्रेणी "उत्कृष्ट" दर्ज की गई। वर्ष 1997-98 हेतु कार्य निष्पादन की श्रेणी, पीएसयू

द्वारा अपने परीक्षित लेखों के प्रस्तुत करने के पश्चात् दी जाएगी। एमओयू पर हस्ताक्षर करने वाले पीएसयू हेतु कार्य योजना बर्ष-दर-वर्ष आधार पर निर्धारित की जाती है। वर्ष 1998-99 हेतु पीएस-यू वाट महत्वपूर्ण लक्ष्य, जैसा कि एमओयू में शामिल किए गए संलग्न विवरण में दर्शाए गए हैं।

विवरण

1998-99 हेतु कार्य योजना में निर्धारित पीएसयू-वार भौतिक एवं वित्तीय लक्ष्यों को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	पीएसयू	मानदंड/उत्पादन	उत्कृष्ट मानदंड श्रेणी हेतु भौतिक लक्ष्य	"उत्कृष्ट" श्रेणी हेतु वित्तीय लक्ष्य
1.	एनटीपीसी	एमयू 98000	सकल सीमांत (करोड़ रुपये) नियोजित पूंजी पर निवल लाभ (%)	4044.63 4.63
	एनएचपीसी	एमयू 8520	सकल सीमांत (करोड़ रुपये) नियोजित पूंजी पर निवल (लाभ %)	980.00 2.69
3.	पीएफसी	संवितरण (करोड़ रु.) 1800 वसूली (करोड़ रु.) 400 संसाधनों को जुटाना 1850	सकल सीमांत (करोड़ रुपये) नियोजित पूंजी पर निवल लाभ (%)	463.00 3.68
4.	आरईसी	पंपसेट उर्जाकरण (लाख रुपये में) 2.50 ग्रामीण विद्युतीकरण (संख्या में) 2000 कुटीर ज्योति (लाख रुपये में) 8.50	सकल सीमांत (करोड़ रुपये) नियोजित पूंजी पर निवल लाभ (%)	650.00 0.40
5.	पावरग्रिड	पारेषण प्रणाली की उपलब्धता (%) 98.20 पीजीसीसीएल पर आवेशित प्रति लाईन ट्रिपिंग की संख्या 6.50	सकल सीमांत (करोड़ रुपये) नियोजित पूंजी पर निवल लाभ (%)	1250.00 5.05
6.	नीपको	उत्पादन मि.यू. 2014	सकल सीमांत (करोड़ रुपये) नियोजित पूंजी पर निवेश लाभ (%)	177.26 1.98

[हिन्दी]

दूरदर्शन पर विज्ञापनों से अर्जित राजस्व

1879. श्री रामपाल सिंह: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1996-97 तथा 1998 में अब तक दूरदर्शन के द्वारा विज्ञापनों के माध्यम से कुल कितनी आय अर्जित की गई है;

(ख) दूरदर्शन पर किस भाषा से सबसे अधिक विज्ञापनों का प्रसारण किया जाता है; और

(ग) दूरदर्शन पर हिन्दी तथा अंग्रेजी विज्ञापनों का अनुपात क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) विज्ञापनों के माध्यम से दूरदर्शन द्वारा अर्जित कुल राजस्व निम्नानुसार है:

वर्ष	राजस्व (करोड़ रुपये में)
1996-97	572.72
1997-98	490.15

(ख) सामान्यतया, डी.डी. 1, डी.डी. 2 तथा डी.डी.-इंडिया पर हिन्दी तथा अंग्रेजी में विज्ञापन स्वीकार किये जाते हैं। ये दूरदर्शन के विभिन्न क्षेत्रीय केन्द्रों पर क्षेत्रीय भाषा में भी स्वीकार किये जाते हैं।

(ग) दूरदर्शन में ऐसा कोई अध्ययन नहीं किया गया है।

[अनुवाद]

महाराष्ट्र में एस.टी.डी. सुविधा

1880. श्री माणिकराव होडल्या गावीत: श्री दत्ता भेषे:

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र में ऐसे स्थानों की संख्या क्या है जहां दूरभाष केन्द्रों में एस.टी.डी. सुविधा नहीं है;

(ख) इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार चालू वित्तीय वर्ष के दौरान महाराष्ट्र में सभी दूरभाष केन्द्रों में एस.टी.डी. सुविधा प्रदान करने का है; और

(घ) यदि हां, तो इस उद्देश्य हेतु आर्बिट्रि निधियों का ब्यौरा क्या है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ): (क) महाराष्ट्र के 2685 केन्द्रों में से 1206 केन्द्रों में एस.टी.डी. सुविधा नहीं है।

(ख) उपस्कर तथा फंड उपलब्ध होने पर एक्सचेंजों में एस.टी.डी. चरणबद्ध तरीके से उपलब्ध करायी जा रही है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) केवल एस.टी.डी. के प्रयोजन से कोई पृथक राशि आर्बिट्रि नहीं की जाती है।

केरल में बिजली की कमी

1881. श्री पी.सी. धामस: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने केरल में बिजली की कमी को पूरा करने के लिए कदम उठाए हैं;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार द्वारा केरल में अमबलामुगल स्थित कोचीन रिफाइनरीज में 500 मेगावाट क्षमता वाली एक परियोजना को स्थापित करने की स्वीकृति प्रदान की गई है;

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

(ङ) कार्यान्वित की जाने वाली अन्य परियोजनाओं का स्थिति सहित ब्यौरा क्या है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) और (ख) केरल में विद्युत आपूर्ति में सुधार लाने तथा किए गए उपायों में निर्माणाधीन परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करना, विद्यमान केन्द्रों से अधिकतम उत्पादन प्राप्त करना, पारेषण और वितरण हानियों में कटौती करना, माँग पक्ष प्रबंधन, पूर्वी क्षेत्र से विद्युत सहायता की व्यवस्था करना इत्यादि शामिल है।

(ग) और (घ) केन्द्रीय पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने केरल स्थित अंबलामुगल पर 500 मे.वा. विद्युत उत्पादन परियोजना की स्थापना हेतु विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने के लिए कोचीन रिफाइनरीज लि. चरण-1 को मंजूरी प्रदान कर दी है।

(ड) केरल में कार्यान्वयनाधीन जल और ताप विद्युत

परियोजनाओं के साथ उनकी स्थिति का योजनावार ब्यौरा नीचे दिया गया है।

क्र.सं.	परियोजना का नाम	क्षमता (मे.वा.)	चालू किये जाने की संभावना
1.	कायमकुलम सीसीपीपी जिला अलप्पी जीटी-1	115.3	मार्च, 1999
	जीटी-2	115.3	मई, 1999
	जीटी-3	119.4	मार्च, 2000
2.	डीजी पावर स्टेशन (जिला कोझीकोड)	16	
	यूनिट-डीजी-1	16	
	यूनिट-डीजी-2	16	
	यूनिट-डीजी-3	16	
	यूनिट-डीजी-4	16	
	यूनिट-डीजी-5	16	
	यूनिट-डीजी-6	16	
3.	ब्रह्मपुरम डीजी सेंट (जिला एर्नाकुलम) यूनिट-5	20	मई, 1998 (चालू)
4.	मालांकारा (जिला मुक्थुपूजा)	3×3.5	2001-2002
5.	कक्किड	2×25	1999-2000
6.	कुटियाडी	3×1.25	2000-2001
7.	पोरिगलकुथू	1×16	1998-99
8.	कुटियाडी विस्तार	1×50	2001-2002

केरल में निजी क्षेत्रों में 3497 मे.वा. की अनुमानित क्षमता विकसित किये जाने का प्रस्ताव है।

सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 59 घोषित करना

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

1882. श्री हरिन पाठक: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अहमदाबाद-बालासिनोर-सेवालिया-गोधरा-लिम्बेडा-दाहोद और इंदौर सड़क मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 59 के रूप में घोषित किया गया है, यदि हां, तो इसे कब घोषित किया गया था;

(ख) क्या इसके अलावा बागोदरा-वातामन-तारानुर-बोरसाद-काजान सड़कमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में घोषित करने का कोई प्रस्ताव सरकार के पास लम्बित है; और

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) जी हां। इस सड़क को दिनांक 29.12.1997 की अधिसूचना द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 59 घोषित कर दिया गया है।

(ख) और (ग) जी हां। नवीं योजना को अंतिम रूप दिये जाने के बाद और पर्याप्त निधियों की उपलब्धता के आधार पर इस संबंध में 131 कि.मी. सड़क के लिए राज्य सरकार के प्रस्ताव पर विभिन्न अन्य राज्यों से प्राप्त प्रस्तावों के साथ विचार किया जा सकता है।

कोटा तापीय विद्युत स्टेशन स्टेज-IV

1883. श्री गिरधारी लाल भार्गव: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान सरकार से कोटा तापीय विद्युत स्टेज-IV के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) क्या केन्द्रीय विद्युत अभिकरण द्वारा इस परियोजना को तकनीकी एवं आर्थिक दृष्टि से स्वीकृति प्रदान कर दी गई है;

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

(घ) क्या यह परियोजना बाहरी एजेंसियों से वित्तीय सहायता के लिए सरकार के विचाराधीन है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) से (ग) कोटा ताप विद्युत केन्द्र चरण-IV (210 मे.वा.) की स्थापना हेतु एक प्रस्ताव तकनीकी आर्थिक मंजूरी के लिए केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को जुलाई 1994 में प्राप्त हुआ था। चूंकि आवश्यक निवेश सुनिश्चित नहीं हुए थे अतः इसे केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को दिनांक 26.2.96 को लौटा दिया गया।

(घ) राज्य विद्युत बोर्डों की परियोजनाओं का वित्तपोषण सामान्यतः उन्हीं के द्वारा अथवा संबंधित राज्य सरकार द्वारा किया जाता है। तथापि, बाह्य सहायता प्राप्त करने के लिए प्रस्तावों की सिफारिश की जाती है बशर्ते वे पात्रता संबंधी मानदण्ड पूरा करते हों। राजस्थान सरकार ने परियोजना के लिए आंतरिक अथवा बाह्य वित्तीय सहायता की मांग नहीं की है।

डी.सी.एम. द्वारा सावधि जमा राशि वापस न करना

1884. श्री जी. गंगा रेड्डी: क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या डी.सी.एम. लिमिटेड ने जनता द्वारा कम्पनी में निवेश की गई सावधि जमा राशियों को अभी तक नहीं लौटाया है जबकि ये राशियां पुनर्भुगतान के लिए लगभग एक वर्ष पूर्व परिपक्व हो गई हैं।

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और ऐसी सावधि जमा की कुल राशि कितनी है;

(ग) क्या निवेशकों द्वारा कंपनी विधि बोर्ड और कम्पनी विधि विभाग को दिए गए अभ्यावेदन के संबंध में उनके पक्ष में उत्तर नहीं मिला है; और

(घ) यदि हां, तो कम्पनी को निवेश करने वाले लोगों के साथ की गई अपनी संविदात्मक वचनबद्धता को पूरा करने और पूरे ब्याज सहित राशि का पुनर्भुगतान करने के लिए बाध्य करने हेतु क्या कदम उठाए जाने का विचार है?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तम्बी दुरई): (क) यह सच है कि डी.सी.एम. लि. ने परिपक्व सावधि जमा राशियों को नहीं लौटाया है।

(ख) कम्पनी के अनुसार, कम्पनी की लिक्विडिटी इसकी वास्तविक सम्पदा परियोजना से नकद प्रवाह में विलम्ब होने के कारण अत्यधिक प्रभावित हुई है। 18.2.98 को बकाया कुल जमा राशि निम्न प्रकार है:

श्रेणी	संख्या	राशि (लाख रुपये)
शेयरधारक	848	159.75
आम जनता	13,454	2,313.02
	14,302	2,472.77

(ग) और (घ) कम्पनी विधि बोर्ड ने 23.4.98 को कम्पनी को उन सभी 14 जमाकर्ताओं को, जिन्होंने इसके समक्ष आवेदन दायर किया था, 10 मई, 1998 को या इससे पहले संविदा दर पर ब्याज सहित राशि का भुगतान करने का निर्देश दिया है। कम्पनी को यह भी निर्देश दिया गया है कि वह प्रत्येक जमाकर्ता द्वारा दायर की गई फीस के रूप में अदा की गई 50/- रु. की राशि भी लौटाए। कम्पनी विधि बोर्ड ने जमाकर्ताओं से 230 और आवेदन प्राप्त किए हैं। ये आवेदन बोर्ड के समक्ष 18.6.1998 को सुनवाई के लिए आएंगे।

महाराष्ट्र की बड़ी विकास परियोजनाएं

1885. श्री अन्नासाहिब:

श्री एम.के. पाटील:

क्या संस्कार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने 1996-97 के दौरान महाराष्ट्र हेतु बड़ी विकास परियोजनाओं के निष्पादन की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो निर्धारित लक्ष्यों के रूप में तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या महाराष्ट्र के दूरसंचार विभागों और डाक तार विभाग के अधिकारियों ने राज्य में 1998-99 के लिए दूरसंचार

डाक तार नेटवर्क को उन्नत/मजबूत/विम्नत बनाने के कई विकास संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं;

(घ) यदि हां, तो परियोजना-वार तत्संबंधी ब्यौरा और स्थिति क्या है;

(ङ) क्या मुम्बई के उपनगरीय क्षेत्रों में डाक तार नेटवर्क के पर्याप्त विस्तार की आवश्यकता है; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/प्रस्तावित हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीर पुरकायरथ):

(क) जी, हां।

(ख) दूरसंचार: महाराष्ट्र (एमटीएनएल, मुम्बई एवं गोवा सहित) में 1996-97 के दौरान 4,53,000 नये टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने का निर्धारित लक्ष्य 4,58,260 कनेक्शन प्रदान करके पूर्ण रूप से प्राप्त कर लिया गया है। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए स्विचन क्षमता को 5,08,878 लाइनें जोड़ी गई थी।

इसके अलावा, 61,500 टैक्स लाइनें, 1328 रूट कि.मी. ऑप्टिकल फाइबर केबल, 634 रूट कि.मी. माइक्रोवेव परियोजनाएं तथा 4727 ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन भी प्रदान किये गये थे।

डाक

1996-97 के दौरान, महाराष्ट्र सर्किल में 9 अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघर (ईडीबीओ) तथा 12 विभागीय उप डाकघर (डीएसओ) का लक्ष्य था। इस लक्ष्य की तुलना में 30 ईडीबीओ तथा 16 डीएसओ खोलने की मंजूरी दी गई थी। इस वर्ष के दौरान मंजूर किये गये डाकघरों का ब्यौरा संलग्न विवरण में किया गया है।

(ग) दूरसंचार : जी, हां।

डाक: जी, नहीं।

(घ) दूरसंचार

विभाग द्वारा वर्ष 1998-99 के लिए महाराष्ट्र (एमटीएनएल-मुम्बई और गोवा सहित) हेतु निर्धारित लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं:

- (1) टेलीफोन कनेक्शन (अदद) : 530000
(2) स्विचन क्षमता (लाइन) : 678100

- (3) टैक्स लाइनें : 78500
(4) वी पी टी (अदद) : 2700
(5) ऑप्टिकल फाइबर केबल (रू. कि.मी.) : 3813
(6) माइक्रोवेव परियोजनाएं (रू. कि.मी.) : 2122

डाक:

उपरोक्त भाग (ग) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) जी, हां।

(च) हाल ही में वार्षिक योजना 1998-99 के अंतर्गत महाराष्ट्र सर्किल के लिए 3 डी एस ओ तथा 50 ई डी ओ खोलने का लक्ष्य रखा गया है। सर्किल के प्रस्तावों की प्रतीक्षा की जा रही है।

विवरण

**वर्ष 1996-97 के दौरान मंजूर किये गये
डाकघरों की सूची**

अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघरों (ईडीबीओ) का नाम	जिला
1	2
घाटी	गढ़चिरोली
सजगांव	रायगढ़
उपाले	रत्नागिरी
गुमथी	नागपुर
सकांगी	नागपुर
कलसी	पुणे
मलुडोका	भंडारा
फुरन	अहमदनगर
दवालभांटी	नागपुर
काकी	पुणे

1	2
कापसी बीजेडके	नागपुर
तलेगांव टर्फ गोरगांव	रायगढ़
चिवेवाडी	पुणे
डुंगरगांव	नासिक
महादूक केन्द्र	अहमदनगर
मुकापुर	धुले
पिम्यन	नासिक
शुन	थाना
जश्री गणेशपुर	अमरावती
थांडासा	चन्द्रापुर
केड्यान	धुले
ओजारो	नार्थ गोवा
नुवाचे वाटाट	कोल्हापुर
करजांकार मोहल्ला	रत्नागिरि
कलम्भ	थाना
होडगांव	रायगढ़
कारलामल	गढ़चिरौली
अंतरंगांव	उसमानाबाद
गुडेगडाम	नागपुर
जिंगानूर चक सं. 2	गढ़चिरौली

1	2
विभागीय उपडाकघरों (डीएसओ) का नाम	जिला
धानुकर कालोनी	पुणे
एसआरपीएफ कैंप, गोरगांव	मुम्बई
कलेक्टोरेट कंप्लेक्स, जालना	औरंगाबाद

1	2
एमआईडीसी, कुटुकुभा	पुणे
गोकुंडा	नांदेड़
सेमगांव	परभनी
टोंका	नार्थ गोवा
वडखाल	रायगढ़
औद्योगिक क्षेत्र, नागपुर	नागपुर
धान, धर्मल पावर स्टेशन	थाणे
ऑडा इंडस्ट्रियल इस्टेट	गोवा
महात्मा फुले नगर एनआईए भलेवारी अगास्ती सेहकारी-सहखार कारखाना	पुणे
महासुरने वाशिंद	सतारा

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 17 पर बाईपास का निर्माण

1886. श्री रवि सीताराम नायक: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 17 पर स्थित रिबन्दर-पोंडक और मुरगांव में उपमार्ग के निर्माण हेतु भूमि अधिग्रहण के लिए मंजूरी दे दी है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) से (ग) तीनों बाइपासों के संबंध में सूचना नीचे दी गई है

रिबंदर बाइपास

कम परस्पर प्राथमिकता और निधियों के अभाव के कारण इस बाइपास के लिए भूमि का अधिग्रहण नहीं किया जा सका।

पोंडा बाइपास

भूमि अधिग्रहण के लिए मार्च, 1989 में 137.18 लाख रु. की राशि स्वीकृत की गई थी और सितम्बर, 1997 में भूमि अधिग्रहण कार्य पूरा हो गया था।

मुरगांव बाइपास

मुरगांव बाइपास के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य वार्षिक योजना 1998-99 में शामिल है जिसके लिए 5.00 करोड़ रु. का योजनागत प्रावधान है।

[हिन्दी]

साल वन

1887. श्री फगन सिंह कुलस्ते: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

ज्या मध्य प्रदेश के कांडला जिले में साल वन क्षेत्र में प्रभावित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इससे कौन-कौन से क्षेत्र प्रभावित हुए हैं और इसके कारण कितने पेड़ों की कटाई की जाएगी;

(ग) इससे सरकार को कितने राजस्व, यदि कोई हो, की प्राप्ति होगी;

(घ) क्या इसकी आड़ में अप्रभावित पेड़ों की भी गिराया जा रहा है;

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

(च) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई निगरानी तंत्र स्थापित किया है;

(छ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो क्या कारण हैं;

(ज) क्या पेड़ों के काटे जाने से पर्यावरण को हुए नुकसान को रोकने के लिए कोई योजना तैयार की गई; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) जी, हां।

(ख) से (झ) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

राजस्थान में एस.टी.डी./आई.एस.डी. सुविधाएं

1888. श्री द्वारका प्रसाद बौरवा: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान सरकार को राज्य में एस टी डी, आई एस डी, फैक्स और टैलेक्स सुविधाएं प्रदान करने हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है;

(ग) इन सुविधाओं के कब तक प्रदान किये जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीन्द्र पुरकायस्थ): (क) ऐसा कोई प्रस्ताव राजस्थान सरकार से प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) से (घ) उपर्युक्त "क" को देखते हुए लागू नहीं होता।

भारतीय हिन्दू विवाह-विच्छेद अधिनियम संबंधी विधेयक

1889. श्री शान्तिलाल पुरुचोत्तमदास पटेल: क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार भारतीय हिन्दू विवाह-विच्छेद अधिनियम में सुधार करने तथा इसे सरल बनाने के लिए एक व्यापक विधेयक लाने का है;

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

(ग) क्या वर्तमान विवाह-विच्छेद अधिनियम, बहुत जटिल और दुर्वहनीय है और इसमें एकपक्षीय न्याय और अधिकार को महत्व दिया गया है;

(घ) क्या वर्तमान आधुनिक सामाजिक आचार-व्यवहार के संदर्भ में इस विधि को सरल बनाना आवश्यक है;

(ङ) यदि हां, तो क्या सरकार ने प्रस्तावित विधेयक के प्रारूप को अंतिम रूप दे दिया है; और

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री तथा जल-भूतल परिवहन मंत्री (डा. एम. तन्वी दुरई): (क) महोदय, भारतीय हिन्दू विवाह-विच्छेद अधिनियम नामक कोई अधिनियम नहीं है। हिन्दुओं के मध्य विवाह-विच्छेद से संबंधित उपबंध हिन्दू विवाह अधिनियम, 1955 में अंतर्विष्ट हैं और उक्त अधिनियम का संशोधन करने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) हिन्दू विवाह अधिनियम, 1955 जटिल और बोझिल नहीं है और वह उसके अधीन आने वाले सभी व्यक्तियों के हितों की पर्याप्त रूप से रक्षा करता है।

(घ) से (च) प्रश्न ही नहीं उठते।

करवाड़ पणजी राष्ट्रीय राजमार्ग

1890. श्री फ्रांसिस्को सारदीना: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या काऊकोणा मार्ग पर करवाड़-पणजी राष्ट्रीय राजमार्ग पूरा कर लिया गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) जी, हां। राष्ट्रीय राजमार्ग प्रचालन में है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

टेलीफोन अदालत

1891. श्री कीर्तिवर्धन सिंह: क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में टेलीफोन अदालतें आयोजित करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौर क्या है और इन अदालतों द्वारा किन मामलों को निपटाए जाने का विचार है; और

(ग) इन अदालतों को कब तक कार्यरत बना दिए जाने की संभावना है?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कबीर पुरकायस्थ):

(क) से (ग) टेलीफोन अदालतों की शुरुआत पहले ही, 1987

से की जा चुकी है। दूरसंचार विभाग में इन अदालतों के गठन तथा कार्यकरण संबंधी अनुदेश मौजूद हैं। राज्यों के टेलीफोन जिलों में ये अदालतें प्रत्येक तीन माह में एक बार आयोजित की जाती हैं। ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

टेलीफोन अदालत

दूरसंचार विभाग में, टेलीफोन अदालतों की शुरुआत 1987 में इस उद्देश्य से की गई थी ताकि एक निश्चित तारीख को जनता की शिकायतों का निवारण किया जा सके। प्रारम्भ में इन अदालतों के आयोजन का कार्य केवल प्रमुख शहरों में किया जाता था। चूंकि यह स्कीम काफी सफल सिद्ध हुई, अतः 1988 में यह निर्णय लिया गया कि संपूर्ण दूरसंचार नेटवर्क को कवर करने के लिए इस प्रणाली को पूरे देश में लागू किया जाए। तत्पश्चात् इस प्रणाली को, दूरसंचार जिला-इंजीनियर तथा इसके ऊपर के अधिकारी की अध्यक्षता वाले सभी गौण स्विचन क्षेत्रों तक विस्तारित करने का निर्णय लिया गया।

कार्य-क्षेत्र

इन अदालतों में जिन शिकायतों तथा विवादों का निपटारा किया जाता है वे, अधिक राशि के बिल, सेवा संबंधी शिकायतें, टेलीफोन कनेक्शन/सहायक सामग्री का न दिया जाना अथवा देर से दिया जाना, विभिन्न कारणोंवश टेलीफोन कनेक्शन के काटे जाने इत्यादि जैसी दूरसंचार सेवाओं से संबंधित व्यक्तिगत समस्याएं होती हैं।

पीठ (बैंच)

इस अदालत की पीठ में तीन सदस्य होते हैं, जिसका अध्यक्ष गौण स्विचन क्षेत्र का प्रमुख अधिकारी (महाप्रबंधक/दूरसंचार जिला प्रबंधक/दूरसंचार जिला इंजीनियर) होता है। अन्य दो सदस्य दूरसंचार विभाग की वित्त तथा इंजीनियरी शाखा के होते हैं। लोक शिकायत कार्यालय का प्रमुख भी इस अदालत में उपस्थित रहता है।

अदालतों की अपवृत्ति, तारीख तथा समय

यह अदालत तीन माह में एक बार आयोजित की जाती है उसकी तारीख तथा स्थान संबंधी सूचना मुख्य समाचार पत्रों के माध्यम से व्यापक प्रचार करके दी जाती है।

प्रक्रिया

शिकायत प्राप्त होने पर, संबंधित अधिकारियों द्वारा इसकी व्यापक जांच की जाती है तथा शिकायतकर्ता को अदालत में बुलाने

से पहले उक्त शिकायत का संक्षिप्त विवरण अदालत के विचारार्थ, अदालत के पास भेज दिया जाता है। जहां कहीं भी व्यवहार्य होता है, इन शिकायतों का निपटान अदालत के बाहर ही कर दिया जाता है। जब किसी शिकायत-कर्ता के मामले का निपटान उक्त तरीकों से नहीं हो पाता है तो उसे व्यक्तिगत सुनवाई के लिए नियत तारोख को अदालत में बुलाया जाता है तथा जहां कहीं व्यवहार्य होता है, शिकायत निवारण के लिए सामूहिक निर्णय लिया जाता है और इस निर्णय की सूचना शिकायतकर्ता को दे दी जाती है।

मूल्यांकन

विभिन्न स्थानों पर आयोजित अदालतों की कार्यवाही का मूल्यांकन दूरसंचार विभाग के मुख्यालय द्वारा किया जाता है। जिसका उद्देश्य प्रणालीगत त्रुटियों में निवारक कार्रवाई के बारे में निर्णय लेना तथा इसका विश्लेषण करना होता है।

[अनुवाद]

उत्तर-पूर्व राज्यों का इलैक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से कवरेज

1892. श्री भीम दाहाल: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने अक्टूबर, 1996 में पूर्वोत्तर राज्यों को इलैक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से पूर्णता कवर करने के संबंध में निर्णय लिया था;

(ख) यदि हां, तो इस क्षेत्र के राज्यों को अब तक कितना कवर किया गया है; और

(ग) इन राज्यों के शेष क्षेत्रों को कब तक कवर किया जाएगा?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) तत्कालीन प्रधान मंत्री ने 27 अक्टूबर, 1996 को उत्तर-पूर्व क्षेत्रों के लिए नए उपक्रमों की घोषणा करते समय यह कहा था कि टेलीविजन/आकाशवाणी के कवरेज को तीव्र गति से बढ़ाया जाएगा जिससे नैर्वा योजना के अंत तक मिजोरम, नागालैण्ड, मणिपुर तथा अरुणाचल प्रदेश के शत-प्रतिशत लोगों को यह सुविधा मिल सके।

(ख) टी.वी. (स्थलीय) और रेडियो कवरेज की सुविधा प्राप्त करने वाले लोगों की प्रतिशत मात्रा दर्शाने वाला विवरण संलग्न है। तथापि, उपयुक्त डिश-एन्टिना प्रणाली का उपयोग करके उपग्रह के माध्यम से उत्तर-पूर्व राज्यों सहित पूरे देश में टी.वी. कवरेज उपलब्ध है।

(ग) तत्कालीन प्रधान मंत्री द्वारा अक्टूबर, 1996 में की गई घोषणा के अनुपालन में टी.वी./रेडियो सेवा के विस्तार के लिए आबंटित कुल धनराशि का 10% उत्तर-पूर्वी राज्यों के लिए नियत किया गया है। शेष क्षेत्रों का कवरेज चरणबद्ध तरीके से किया जा रहा है बशर्ते धनराशि तथा आधारभूत सुविधाओं की उपलब्धता हो। इसलिए, शेष क्षेत्रों को कब तक कवर किया जाएगा इसके लिए कोई निश्चित समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती है।

विवरण

उत्तर-पूर्व राज्यों में स्थलीय टी.वी. और रेडियो कवरेज

राज्य	टी.वी. (प्रतिशत जनसंख्या)	आकाशवाणी (प्रतिशत जनसंख्या)
असम	82	83
अरुणाचल प्रदेश	47	99
मणिपुर	67	99
मेघालय	92.2	96
मिजोरम	72.3	92
नागालैण्ड	69.6	97
त्रिपुरा	93.5	99

आंध्र प्रदेश को विद्युत क्षेत्र के लिए विश्व बैंक ऋण

1893. डा. टी. सुब्बाराषी रेड्डी: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बैंक ने आंध्र प्रदेश को विद्युत क्षेत्र के लिए पांच से छः वर्ष की अवधि के लिये 10 करोड़ डॉलर का ऋण देना स्वीकार किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में किसी ठोस समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं;

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

(घ) विश्व बैंक से प्राप्त ऋण से कुल कितनी विद्युत परियोजनाएं लाभांशित होने की संभावना है; और

(ङ) ये परियोजनाएँ कब शुरू की जायेगी?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) आंध्र प्रदेश सरकार ने सूचित किया है कि विश्व बैंक ने आंध्र प्रदेश को विद्युत क्षेत्र हेतु 6 से 8 वर्ष की अवधि हेतु लगभग 1 बिलियन अमरीकी डॉलर का ऋण प्रदान करने की अपनी इच्छा प्रकट की है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(घ) यह ऋण आंध्र प्रदेश के विद्युत क्षेत्र में पारेषण एवं वितरण प्रणाली के विकास हेतु निर्दिष्ट किया गया है।

(ङ) विश्व बैंक द्वारा ऋण मुहैया कराये जाने के बाद कार्य आरंभ होंगे।

पोत घाटों/छोटे बन्दरगाहों का विकास

1894. श्री टी. गोविन्दन: क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में पोत घाटों/छोटे बन्दरगाहों के विकास हेतु कोई नई योजना बनाई है;

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

(ग) क्या इस संबंध में केन्द्र सरकार के पास केरल सरकार से प्राप्त कोई अभ्यावेदन लंबित है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): (क) जी, नहीं। महापत्तनों को सीमाओं से बाहर जेट्टियों/लघु पत्तनों के विकास के लिए संबंधित राज्य सरकार जिम्मेदार है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) केरल सरकार से प्राप्त अनुरोध अधूरा था अतः उस पर विचार नहीं किया जा सका।

जल उपकर अधिनियम, 1977

1895. श्री एस.एस. ओवेसी: क्या पर्यावरण और वन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उद्योगों पर जल (प्रदूषण निषेध तथा नियंत्रण) उपकर अधिनियम, 1977 के अंतर्गत जल उपकर लगाया जाता है;

(ख) यदि हां, तो जल संबंधी उपकर पिछली बार कब संशोधित किया गया था;

(ग) क्या सरकार का विचार जल उपकर वर्तमान स्तर से लगभग 3 प्रतिशत बढ़ाने का है;

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

(ङ) उपकर की यह राशि किस प्रकार प्रदूषण रोकने में उपयोगी होगी?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): (क) और (ख) जल (प्रदूषण निवारण और नियंत्रण) उपकर अधिनियम, 1977 में जल प्रदूषण के निवारण और नियंत्रण के लिए केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड और राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों के संसाधनों में वृद्धि के लिए कतिपय उद्योग चलाने वाले व्यक्तियों और स्थानीय प्राधिकरणों पर जल उपकर लगाये जाने का प्रावधान किया गया है। इससे पूर्व जल उपकर की दरों में संशोधन 7 दिसम्बर 1991 में जल (प्रदूषण निवारण और नियंत्रण) उपकर अधिनियम में संशोधन करके किया गया था।

(ग) और (घ) प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों के संसाधनों में वृद्धि करने तथा जल उपकर की दरों को युक्ति-संगत बनाने के लिए मौजूदा उपकर की दरों में त्रिस्तरीय वृद्धि को लागू करने हेतु सरकार द्वारा जल (प्रदूषण निवारण और नियंत्रण) उपकर अधिनियम को संशोधित करने संबंधी एक प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है। जल उप-कर में प्रस्तावित वृद्धि से उद्योगों को जल की खपत को न्यूनतम करने तथा अधिनियम के तहत दी गई उप-कर छूट की हकदारी के लिए बहिस्त्राव शोधन संयंत्र लगाने हेतु आवश्यक कदम उठाने के लिए प्रोत्साहन मिलेगा।

(ङ) एकत्र की गई उप-कर राशि का उपयोग प्रदूषण निवारण और नियंत्रण संबंधी पद्धति के आधार पर किया जाता है केन्द्र सरकार स्वच्छ प्रौद्योगिकियों का विकास करने तथा श्रेणी II और III के नगरों में आवश्यकतानुसार मलजल शोधन प्रणाली स्थापित करने के लिए स्थानीय निकायों की सहायता करने हेतु कुल राशि का 25% प्रतिशत हिस्सा अपने पास रखती है। शेष 75 प्रतिशत राशि संबंधित राज्य के बोर्डों को निम्नलिखित दिशा-निर्देशों के अनुसार जारी की जाती है:

- (1) 25 प्रतिशत राशि का उपयोग प्रदूषण नियंत्रण उपायों के लिए राज्य बोर्डों द्वारा लिए गए निर्णयों के अनुसार किया जाएगा।
- (2) 25 प्रतिशत राशि का उपयोग श्रेणी I और II के नगरों में स्वच्छ प्रक्रिया प्रौद्योगिकियों तथा मल जल शोधन

प्रणालियां अपनाने में औद्योगिक इकाइयों की मदद के लिए राज्य बोर्डों द्वारा लिए गए निर्णयों के अनुसार किया जाएगा।

- (3) शेष 25 प्रतिशत राशि की प्रतिपूर्ति राज्य के बोर्डों को उस वर्ष के लिए लक्षित वसूलियों के आधार पर अर्थात् न्यूनतम उपकर वसूली के लिए लक्ष्य 85 प्रतिशत के लिए 10 प्रतिशत और वसूल की गई 1 प्रतिशत अतिरिक्त राशि के लिए अतिरिक्त 1 प्रतिशत।

वाराणसी में दूरदर्शन स्टूडियो

1896. श्री शंकर प्रसाद जायसवाल: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को वाराणसी में दूरदर्शन स्टूडियो स्थापित करने के लिए अध्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो वाराणसी में दूरदर्शन स्टूडियो कब तक जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) जी, हां।

(ख) वाराणसी में स्टूडियो परियोजना की स्थापना, कार्यान्वयन के उच्च स्तर पर है तथा इसके वर्ष 1998-99 के दौरान पूरा हो जाने की संभावना है।

[हिन्दी]

विद्युत की अधिष्ठापित क्षमता

1897. श्री सुशील चन्द्र वर्मा: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 1998-99 के दौरान मध्य प्रदेश में विद्युत की अधिष्ठापित क्षमता बढ़ाई जाएगी;

(ख) कितने नए विद्युत स्टेशन स्थापित किये जायेंगे तथा प्रत्येक विद्युत स्टेशन की अधिष्ठापित क्षमता क्या होगी; और

(ग) राज्य सरकार द्वारा राज्य विद्युत बोर्ड को कितनी राशि की राजसहायता दी गई है?

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): (क) मध्य प्रदेश विद्युत बोर्ड ने इंगित किया है कि संजय गांधी टी.पी.एस. यूनिट 3 (210 मे.वा.) और राजघाट एच.ई.पी. यूनिट I, II, III (3×15

मे.वा.) नामक दो विद्युत परियोजनाओं के वर्ष 1998-99 के दौरान चालू किये जाने की संभावना है।

(ख) भविष्य में राज्य क्षेत्र में स्थापित की जाने वाली संभावित नई विद्युत परियोजनाओं के विवरण निम्नानुसार है:

क्रमांक	परियोजना का नाम	क्षमता (मे.वा.)
1.	संजय गांधी टी.पी.एस. यूनिट 4	210
2.	बनसागर एच.ई.पी.एच.-II यूनिट 1 एवं 2	2×15
3.	बनसागर एच.ई.पी., पी.एच.-III यूनिट 1, 2 एवं 3	3×20
4.	बनसागर एच.ई.पी., पी.एच. II यूनिट 1 एवं 2	2×10

इसके अतिरिक्त मध्य प्रदेश ने 17 परियोजनाओं का प्रस्ताव रखा है जिसमें निजी क्षेत्र को 6830.23 मे.वा. की अतिरिक्त क्षमता की परिकल्पना की गई है। इसके विवरण निम्नलिखित है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	क्षमता (मे.वा.)
1	2	3
1.	कोरबा पश्चिम टीपीपी	2×210
2.	पेंच टीपीपी	2×250
3.	रायगढ़ टीपीपी	2×275
4.	कोरबा पूर्व टीपीपी	2×535
5.	वीना टीपीपी	2×289
6.	कोरबा पश्चिम टीपीपी	2×260
7.	कोरबा पूर्व टीपीपी	1×250
8.	भिलाई टीपीपी	1×287
9.	भाण्डेर गैस पीपी	342
10.	राजगढ़ गैस पीपी	343.40
11.	गुना गैस पीपी	347.25
12.	झाबुआ गैस पीपी	360
13.	खण्डवा सीसी पीपी	171.17

1	2	3
14.	नरसिंहपुर सीसीपीपी	166
15.	रतलाम डीजल पीपी	118.63
16.	इन्दौर डीजल पीपी	119.70
17.	महेश्वर एचईपी	400

(ग) राज्य सरकार ने वर्ष 1996-97 में समायोजन द्वारा 120 करोड़ रु. की राशि का भुगतान किया है। इसके अतिरिक्त राज्य सरकार ने मध्य प्रदेश विद्युत बोर्ड को भुगतान हेतु वर्ष 1997-98 और 1998-99 के अपने बजट में प्रत्येक के लिए 120 करोड़ रु. का प्रावधान किया है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं आपकी बात पर आ रहा हूँ।

माननीय सदस्यगण, 5 जून 1998 को हुई कार्य मंत्रणा समिति की बैठक में यह निर्णय लिया गया था कि 1998-99 के लिए रेल बजट तथा सामान्य बजट पर आम चर्चा हेतु अधिक समय उपलब्ध कराए जाने के लिए सभा की बैठक 8, 9, 10, 11 तथा 12 जून, 1998 को मध्याह्न भोजन के दौरान भी जारी रहेगी तथा इन्हीं दिनों की रात 9 बजे तक जारी रहेगी।

अपराह्न 12.01 बजे

[अनुवाद]

सभा पटल पर रखे गए पत्र

ग्रामीण विद्युतीकरण कारपोरेशन तथा विद्युत मंत्रालय के बीच समझौता ज्ञापन इत्यादि, वर्ष 1998-99 के लिए विद्युत मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगें इत्यादि

विद्युत मंत्री (श्री पी.आर. कुमारमंगलम): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) ग्रामीण विद्युतीकरण कारपोरेशन और विद्युत मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 489/98]

(दो) नार्थ ईस्टर्न इलेक्ट्रिक पावर कारपोरेशन लिमिटेड और विद्युत मंत्रालय के बीच वर्ष 1998-99 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 490/98]

(2) विद्युत मंत्रालय की वर्ष 1998-99 के लिए अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 491/98]

(3) दामोदर घाटी निगम अधिनियम, 1948 की धारा 44 की उपधारा (3) के अंतर्गत दामोदर घाटी निगम के वर्ष 1998-99 के वार्षिक बजट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 492/98]

कंपनी अधिनियम, 1956 तथा लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 के अंतर्गत अधिसूचनाएं, चार्टर्ड अकाउंटेंट (संशोधन) विनियम की प्रति इत्यादि

विधि, न्याय और कंपनी कार्य तथा जल भूतल परिवहन मंत्री (श्री एम. तम्बी दुरई): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 620क के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) सा.का.नि. 603(अ) जो 20 अक्टूबर, 1997 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा ऐसी कम्पनियों द्वारा अनुपालन हेतु मानदंड निर्धारित किये गये हैं जिन्हें "निधि" के रूप में घोषित किया गया है।

(दो) सा.का.नि. 604(अ) जो 20 अक्टूबर, 1997 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे जिनके द्वारा ऐसी कम्पनियों द्वारा अनुपालन हेतु मानदंड निर्धारित किये गये हैं जिन्हें "निधि" के रूप में घोषित किया गया है।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी.493/98]

(2) लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 की धारा 169 की उपधारा (3) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) निर्वाचनों को संचालन (संशोधन) नियम, 1998 जो 29 जनवरी, 1998 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 92(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) निर्वाचनों का संचालन (संशोधन) नियम, 1997 जो 31 दिसम्बर, 1997 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 929(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 494/98]

(3) चार्टर्ड अकाउंटेंट अधिनियम, 1949 की धारा 30ख के अंतर्गत चार्टर्ड अकाउंटेंट (संशोधन) विनियम, 1997 जो 16 अगस्त, 1997 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या 1-सी.ए.(7)/31/97 में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 495/98]

(4) कम्पनी अधिनियम की धारा 396 की उपधारा 5 के अंतर्गत चेरन इंजीनियरिंग कारपोरेशन लिमिटेड और चेरन ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन लिमिटेड (समामेलन) आदेश, 1997 जो 17 जुलाई, 1997 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 503(अ) में प्रकाशित हुए थे की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 496/98]

(5) भारतीय दंड संहिता (खंड I और II) संबंधी विधि आयोग के 156वें प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 497/98]

(6) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 638 के अंतर्गत 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुए वर्ष के लिए कम्पनी अधिनियम, 1956 के कार्यकरण और प्रशासन के संबंध में वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 498/98]

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

(एक) सेंट्रल इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन लिमिटेड, कलकत्ता के वर्ष 1995-96 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) सेंट्रल इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन लिमिटेड, कलकत्ता का वार्षिक प्रतिवेदन लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 499/98]

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के 31 मार्च, 1997 को समाप्त वर्ष के लिए प्रतिवेदन, वर्ष 1996-97 के लिए विनियोग लेखा इत्यादि

वित्त मंत्री (श्री यशवन्त सिन्हा): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के 31 मार्च, 1997 को समाप्त वर्ष के लिए प्रतिवेदन-संघ सरकार (1998 का संख्यांक 6) डाक और दूरसंचार, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 500/98]

(2) वर्ष 1996-97 के लिए विनियोग लेखाओं (संघ सरकार)-(डाक सेवाएं) की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 501/98]

(3) वर्ष 1996-97 के लिए विनियोग लेखाओं (संघ सरकार)-दूरसंचार सेवा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 502/98]

[हिन्दी]

इंडियन इंस्टिट्यूट ऑफ मास कम्युनिकेशन, नई दिल्ली और नेशनल सेंटर फार फिल्मस फॉर बिल्डिंग एंड चेंज पीपुल, मुम्बई इत्यादि के वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन और उनके कार्यकरण इत्यादि की समीक्षा

सूचना और प्रसारण मंत्री तथा संचार मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ:

(1) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट आफ मास कम्युनिकेशन, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

- (दो) इंडियन इंस्टिट्यूट आफ मास कम्युनिकेशन, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 503/98]
- (3) (एक) नेशनल सेंटर ऑफ फिल्मस फॉर चिल्ड्रेन एंड यंग पीपुल, मुम्बई के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
(दो) नेशनल सेंटर ऑफ फिल्मस फॉर चिल्ड्रेन एंड यंग पीपुल, मुम्बई के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 504/98]
- (5) (एक) फिल्म एण्ड टेलीविजन इंस्टिट्यूट ऑफ इंडिया, पुणे के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
(दो) फिल्म एण्ड टेलीविजन इंस्टिट्यूट ऑफ इंडिया, पुणे के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
(तीन) फिल्म एण्ड टेलीविजन इंस्टिट्यूट ऑफ इंडिया, पुणे के वर्ष 1996-97 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।
- (6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 505/98]
- (7) चलचित्र अधिनियम, 1952 की धारा 8 की उपधारा (3) के अंतर्गत चलचित्र (प्रमाणीकरण) (तीसरा संशोधन) नियम, 1997 जो 12 नवम्बर, 1997 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 646(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 506/98]
- (8) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-
- (क) (एक) ब्रॉडकास्टिंग इंजीनियरिंग कन्सलटेंट्स इंडिया लिमिटेड, नोएडा के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।
(दो) ब्रॉडकास्टिंग इंजीनियरिंग कन्सलटेंट्स इंडिया लिमिटेड, नोएडा का वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 507/98]
- (ख) (एक) विदेश संचार निगम लिमिटेड, मुंबई के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।
(दो) विदेश संचार निगम लिमिटेड, मुंबई का वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 508/98]
- (ग) (एक) महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।
(दो) महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 509/98]
- (घ) (एक) एच.टी.एल. लिमिटेड, चेन्नई के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) एच.टी.एल. लिमिटेड, चेन्नई का वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 510/98]

(ड) (एक) आई.टी.आई. लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की संस्कार द्वारा समीक्षा।

(दो) आई.टी.आई. लिमिटेड, बंगलौर का वर्ष 1996-97 का वार्षिक प्रतिवेदन लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(9) उपर्युक्त (8) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाले पांच विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 511/98]

(10) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) आई.टी.आई. लिमिटेड और दूरसंचार विभाग के बीच वर्ष 1997-98 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 512/98]

(दो) एच.टी.एल. लिमिटेड और दूरसंचार विभाग के बीच वर्ष 1997-98 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 513/98]

(तीन) विदेश संचार निगम लिमिटेड और दूरसंचार विभाग के बीच वर्ष 1997-98 के लिए समझौता ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 514/98]

[अनुवाद]

संविधान के अनुच्छेद 151(1) इत्यादि के अंतर्गत भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन तथा वर्ष 1996-97 के लिए औद्योगिक और वाणिज्यिक उपक्रमों के वार्षिक कार्यकरण के बारे में वार्षिक प्रतिवेदन

उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुखबीर सिंह बादल): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत निम्नलिखित

प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (वाणिज्यिक) (1998 का संख्यांक 1) (लेखाओं की पुनरीक्षा)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 515/98]

(दो) 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (वाणिज्यिक) (1998 का संख्यांक 2) (लेखाओं की टिप्पणियां)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 516/98]

(तीन) 31 मार्च, 1997 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (वाणिज्यिक) (1998 का संख्यांक 3) (संव्यवहार लेखापरीक्षा टिप्पणियां)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 517/98]

(2) केन्द्रीय सरकार के औद्योगिक और वाणिज्यिक उपक्रमों (लोक उद्यम सर्वेक्षण) के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण के बारे में वार्षिक प्रतिवेदन (खंड एक से तीन) की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 518/98]

[हिन्दी]

भारतीय खेल प्राधिकरण, महर्षि संदीपनी राष्ट्रीय वेद विद्या प्रतिष्ठान, उज्जैन, इत्यादि का वार्षिक प्रतिवेदन, उनके कार्यकरण की समीक्षा और प्रतिवेदनों को पटल पर रखे जाने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी उमा भारती): अप्पक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ:

(1) (एक) वर्ष 1995-96 के लिए भारतीय खेल प्राधिकरण, नई दिल्ली के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

- (दो) वर्ष 1995-96 के लिए भारतीय खेल प्राधिकरण, नई दिल्ली के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा संबंधी विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (2) उपर्युक्त (एक) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 519/98]
- (3) (एक) महर्षि संदीपनी राष्ट्रीय वेद विद्या प्रतिष्ठान, उज्जैन के वर्ष 1995-96 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) महर्षि संदीपनी राष्ट्रीय वेद विद्या प्रतिष्ठान, उज्जैन के वर्ष 1995-96 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा संबंधी विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब का कारण दर्शाने वाला विवरण।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 520/98]
- (5) (एक) लोक जुम्बिश परिषद, जयपुर के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) लोक जुम्बिश परिषद, जयपुर के वर्ष 1996-97 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 विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 521/98]
- (7) (एक) रीजनल इंजीनियरिंग कालेज, वारंगल के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) और लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) रीजनल इंजीनियरिंग कालेज, वारंगल के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 522/98]
- (9) (एक) रीजनल इंजीनियरिंग कालेज, हमीरपुर के वर्ष 1995-96 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) और लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) रीजनल इंजीनियरिंग कालेज, हमीरपुर के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 523/98]
- (11) (एक) रीजनल इंजीनियरिंग कालेज, कालीकट के वर्ष 1995-96 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) और लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) रीजनल इंजीनियरिंग कालेज, कालीकट के वर्ष 1995-96 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (12) उपर्युक्त (11) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 524/98]
- (13) (एक) मौलाना आजाद कालेज आफ टेक्नोलोजी, भोपाल के वर्ष 1995-96 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) और लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) मौलाना आजाद कालेज आफ टेक्नोलोजी, भोपाल के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (14) उपर्युक्त (13) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 525/98]

- (15) (एक) रोजनल इंजीनियरिंग कालेज, तिरुचिरापल्ली के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) और लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) रोजनल इंजीनियरिंग कालेज, तिरुचिरापल्ली के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (16) उपर्युक्त (15) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 526/98]

- (17) नेशनल काउंसिल फॉर टीचर एजुकेशन एक्ट की धारा 33 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) दि नेशनल काउंसिल फार टीचर एजुकेशन नियम, 1997 जो 9 दिसम्बर, 1997 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 689 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) दि नेशनल काउंसिल फार टीचर एजुकेशन (एप्लीकेशन फार रिकागनीशन, दि मैनर फार सबमिशन, डिटरमिशन आफ कंडीशन्स आफ इंस्टीट्यूशन्स एण्ड परमिशन टू स्टार्ट न्यू कोर्स ऑर ट्रेनिंग) (संशोधन) विनियम 1977 जो 19 जुलाई, 1997 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ 28-11/95 एनसीटीई में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 527/98]

- (18) महर्षि संदीपनी राष्ट्रीय वेद विद्या प्रतिष्ठान, उज्जैन के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन और लेखापरीक्षित लेखे लेखा वर्ष की समाप्ति के 9 महीने बाद की

निर्धारित अवधि में सभा पटल पर न रख पाने के कारण दर्शाने वाला विवरण।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 528/98]

इंडियन इंस्टिट्यूट आफ फारेस्ट मैनेजमेंट, भोपाल, इंडियन प्लाईवुड इंडस्ट्रीज रिसर्च एण्ड ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट, बंगलौर इत्यादि का वार्षिक प्रतिवेदन, कार्यकरण की समीक्षा तथा विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बाबू लाल मरांडी): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

- (1) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट आफ फारेस्ट मैनेजमेंट, भोपाल के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा-परीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट आफ फारेस्ट मैनेजमेंट, भोपाल के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 529/98]

- (3) (एक) इंडियन प्लाईवुड इंडस्ट्रीज रिसर्च एण्ड ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट, बंगलौर के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन प्लाईवुड इंडस्ट्रीज रिसर्च एण्ड ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट, बंगलौर के वर्ष 1996-97 के कार्यकरण 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)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 530/98]

(5) (एक) पद्मजा नायडु हिमालयन जूलोजिकल पार्क, दार्जिलिंग के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखपरीक्षित लेखे।

(दो) पद्मजा नायडु हिमालयन जूलोजिकल पार्क, दार्जिलिंग के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 531/98]

(6) (एक) एनिमल वेलफेयर बोर्ड ऑफ इंडिया, चेन्नई के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) एनिमल वेलफेयर बोर्ड ऑफ इंडिया, चेन्नई के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 532/98]

(7) (एक) सेंट्रल जू अथोरिटी, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सेंट्रल जू अथोरिटी, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 533/98]

(8) (एक) वाइल्डलाइफ इन्स्टिट्यूट आफ इंडिया, देहरादून के वर्ष 1996-97 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) वाइल्डलाइफ इन्स्टिट्यूट ऑफ इंडिया, देहरादून के वर्ष 1996-97 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 534/98]

(9) पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 की धारा 26 के अंतर्गत पर्यावरण (संरक्षण) (संशोधन) नियम, 1997 जो

31 अक्टूबर, 1997 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 631(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 535/98]

(10) पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 की धारा 12 और 13 की उपधारा (1) के अंतर्गत जारी अधिसूचना संख्या का.आ. 173(अ) जो 9 मार्च, 1998 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित की गई थी तथा जिसके द्वारा अधिसूचना में विनिर्दिष्ट प्रयोगशाला को सरकारी विश्लेषक के रूप में मान्य घोषित किया गया है कि एक प्रति।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 536/98]

[अनुवाद]

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 और मोटरयान अधिनियम, 1988 के अंतर्गत जारी अधिसूचनाएं

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. देवेन्द्र प्रधान): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 124 की उपधारा (4) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) सा.का.नि. 24(अ) जो 9 जनवरी, 1998 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा मोरमुगांव पोर्ट एम्प्लाइज (ग्रान्ट आफ एडवान्सिज फार बिल्डिंग आफ हाउसेज) विनियम, 1998 का अनुमोदन किया गया है।

(दो) सा.का.नि. 127(अ) जो 9 मार्च, 1998 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे जिसमें 11 फरवरी, 1997 की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 70(अ) का शुद्धि पत्र (केवल हिन्दी में) सम्मिलित हैं।

(तीन) सा.का.नि. 132(अ) जो 10 मार्च, 1998 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा तृतीकोरिन पोर्ट ट्रस्ट एम्प्लाइज (रिक्रूटमेंट, सीनियरटी एण्ड प्रमोशन) संशोधन विनियम, 1998 का अनुमोदन किया गया है।

(चार) सा.का.नि. 310(अ) जो 5 जून, 1998 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा

जिनके द्वारा न्यू मंगलौर पोर्ट ट्रस्ट (रिक्रूटमेंट आफ हेड्स आफ डिपार्टमेंट) संशोधन विनियम, 1997 का अनुमोदन किया गया है तथा 14 अगस्त, 1997 की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 466(अ) में जिसका शुद्ध पत्र प्रकाशित किया गया है।

(पांच) सा.का.नि. 590(अ) जो 10 अक्टूबर, 1997 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा मुम्बई पत्तन न्यास कर्मचारी भर्ती, वरिष्ठता और पदोन्नति (संशोधन) विनियम, 1997 का अनुमोदन किया गया है।

(छह) सा.का.नि. 699(अ) जो 12 दिसम्बर, 1997 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा न्यू मंगलौर पोर्ट ट्रस्ट एम्प्लाइज (लीव) संशोधन विनियम, 1997 का अनुमोदन किया गया है।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 537/98]

(2) मोटरयान अधिनियम, 1998 की धारा 212 की उपधारा (4) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):

(एक) केन्द्रीय मोटर यान (संशोधन) नियम, 1998 जो 15 जनवरी, 1998 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 29(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) केन्द्रीय मोटर यान (संशोधन) नियम, 1998 जो 21 जनवरी, 1998 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या 46(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) मोटर व्हीकल (आल इंडिया परमिट फार टूरिस्ट, टूरिस्ट ट्रान्सपोर्ट आपरेटर्स) संशोधन नियम, 1998 जो 23 फरवरी, 1998 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 83(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(चार) केन्द्रीय मोटर यान (संशोधन) नियम, 1997 जो 28 अगस्त, 1997 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 493(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 538/98]

अपराहन 2.04 बजे

कार्य मंत्रणा समिति

दूसरा प्रतिवेदन

[अनुवाद]

संसदीय कार्य मंत्री और पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना): महोदय, मैं कार्य मंत्रणा समिति का दूसरा प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री पी. उपेन्द्र (विजयवाड़ा): महोदय, हमने नोटिस दिया है।

अध्यक्ष महोदय: सभा में अब शून्य काल शुरू होगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री उपेन्द्र।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको बोलने की अनुमति दे रहा हूँ।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया एक-एक करके बोले। मैं आपको बारी-बारी से बोलने का मौका दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री ओवेसी, मैं आपको बोलने का अवसर दूंगा।

श्री पी. उपेन्द्र: महोदय, पिछले चार दिनों से हैदराबाद के पुराने शहर में बड़े पैमाने पर साम्प्रदायिक दंगे हो रहे हैं। कई लोगों की इन दंगों में जानें गई हैं। घरों और दुकानों को लूटा गया है। पुलिस द्वारा गोलाबारी भी की गई है। धार्मिक स्थलों की पवित्रता को नष्ट किया गया है और सब तरफ अनाचार का वातावरण पैदा हो गया है। लोग डर के मारे सहमे-सहमे अपने घरों में रह रहे हैं। सामान्य जनजीवन अस्त व्यस्त हो गया है। शहर के कुछ भागों में कर्फ्यू लग दिया गया है। तेरह पुलिस स्टेशनों के अंतर्गत आने वाले क्षेत्रों में कर्फ्यू लगाया गया है। सेना को तैयार रहने के लिए कह दिया गया है। केन्द्र से त्वरित कार्यबल के दस्ते भी वहां भेजे गए हैं।

महोदय, पुलिस इन दंगों का पूर्वानुमान लगाने में नाकाम रही हालांकि 2 जून से कुछ उतेजक पैम्फलेट बांटे गए थे। पुलिस आयुक्त ने लोगों को अफवाहों पर विश्वास न करने के लिए कहा है। आसूचना एजेन्सियां भी कार्रवाई करने में विफल रही हैं।

हालांकि फोटोग्राफर और कैमरामैन शुक्रवार को दंगों के भड़कने का पहले ही पूर्वानुमान लगा रहे थे, लेकिन पुलिस इस मामले में विफल रही। मुख्य मंत्री भी घटनास्थल पर नहीं पहुँच सके, हालांकि वहां पर चार दिनों से गड़बड़ी चल रही है और वे तीन दिनों तक वहां नहीं पहुँच सके।

श्री के. येरननायडू (श्रीकाकुलम): यह सच नहीं है। उन्होंने कुछ स्थलों का पहले ही दौरा किया है। वे ऐसे कैसे कह सकते हैं।

श्री पी. उपेन्द्र: वे अपनी बात बाद में भी कह सकते हैं।

वे पहले तीन दिनों तक वहाँ नहीं जा सके क्योंकि पुलिस ने सुरक्षा कारणों की वजह से उन्हें वहाँ न जाने की सलाह दी थी। अभी कल ही उन्होंने उस कर्पूरे वाले क्षेत्र का दौरा किया जहाँ कोई व्यक्ति नहीं था। वे किसी व्यक्ति से नहीं मिल सके।

राज्य में कानून और व्यवस्था की स्थिति अब पूरी तरह से गड़बड़ा गई है। हम कुछ दिन पहले प्रधानमंत्री से भं। मिले थे। संसद सदस्यों के एक शिष्टमंडल ने प्रधानमंत्री से मुलाकात की और उन्हें आंध्र प्रदेश की स्थिति से अवगत कराया। राज्यभर में बड़े पैमाने पर मार-धाड़, अपहरण, हिंसा, हत्याएं और बलात्कार की वारदातें हो रही हैं। कांग्रेस पार्टी के कार्यकर्ताओं को राजनैतिक रूप से परेशान किया जा रहा है। कानून और व्यवस्था की स्थिति चरमरा गई है।

हमने प्रधानमंत्री का ध्यान कई मामलों की ओर आकर्षित किया है और हमने उनसे मांग की कि स्थिति का स्थैतिक अध्ययन करने के लिए एक केन्द्रीय दल राज्य में भेजा जाए। वे उन स्थानों पर केन्द्रीय दल भेज रहे हैं जहाँ भेजना सुविधाजनक होता है। उन्होंने तमिलनाडु में एक दल भेजा क्योंकि वहाँ भेजना सुविधाजनक था। तब उन्होंने पश्चिम बंगाल में एक केन्द्रीय दल भेजा।

अध्यक्ष महोदय: इस विषय पर बोलने के लिए दूसरे वक्ता भी हैं।

श्री पी. उपेन्द्र: यहाँ वे केन्द्रीय दल भेजने से इंकार क्यों कर रहे हैं? क्या इसका कारण यह है कि वे सत्ता में बने रहने के वास्ते तेलगू देशम पार्टी पर आश्रित हैं। ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई है कि हैदराबाद और आंध्र प्रदेश में वर्तमान स्थिति का जायजा लेने के लिए एक केन्द्रीय दल वहाँ का दौरा करे और प्रधानमंत्री व गृहमंत्री इस संबंध में अपना वक्तव्य दें। प्रधानमंत्री और गृह मंत्री इस बारे में बताएं कि वे इस स्थिति में क्या करने का विचार कर रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री एस.एस. ओवेसी (हैदराबाद): स्पीकर साहब, हैदराबाद मेरी कास्टीट्यूएन्सी है जहां पर यह वाकया हुआ। एक पैम्पलेट जारी किया गया, आठ दिन तक वह तकसीम होता रहा और हम लोगों ने बार-बार पुलिस को इन्फोर्म किया, चीफ मिनिस्टर को कहा कि आप इस पैम्पलेट को जब्त कीजिए, लेकिन वह नहीं किया गया। जिस दिन, जुम्मे के दिन फसाद होने वाला है, उससे एक दिन पहले उनको कहा गया कि कल हंगामा होने की इत्तलात है। पुलिस को कहा गया, सेन्ट्रल इंटेलिजेन्स ने उनको इत्तला दी लेकिन इसके बाद भी वे खामोश रहे और हैरत की बात यह है कि सिटी केबल के लोग बस डिपो के पास अपने कैमरे फिट करते हैं कि बसों को आग लगने वाली है। तो उनको कैसे मालूम था कि आज हंगामा होने वाला है? जिन दुकानों को लूटा गया और जलाया गया वहां पर कैमरे फिट किये और साढ़े सात बजे रात में वह पूरे सिटी केबल पर दिखाया गया। और फिर ये तमाम चीजें हुईं, लेकिन इसके बाद भी हुकूमत कुछ करने के लिए तैयार नहीं है। दूसरे दिन फिर वाकायात हुए और फिर इसकी इन्वेदा कब से शुरू होती है, जब से बीजेपी गवर्नमेंट की तेलगुदेशम नेताई के ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया यह कोई विचार-विमर्श नहीं है।

[हिन्दी]

श्री एस.एस. ओवेसी: मैं आपको एक और इंसीडेण्ट बताता हूँ। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री उपेन्द्र ने इस मामले को पहले से उठवाया है। यह कोई विचार-विमर्श नहीं है। यह शून्य काल है।

[हिन्दी]

श्री एस.एस. ओवेसी: वहां 68 वाकयात हुए हैं और 8 अप्रैल को एक दिन में 23 वाकयात हुए। महबूबनगर में एक हुसैन बी नक्सलाइट औरत थी। उसने अपने आपको चीफ मिनिस्टर के पास आकर डिक्लेयर कर दिया था और वह अपनी जिन्दगी गुजार रही थी। उस औरत को पुलिस उठाकर ले जाती है और 13 पुलिस वाले उसका रेप करते हैं। क्या यह ला एंड आर्डर है? ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री के. येरननायडू: न केवल आंध्र प्रदेश में अपितु देश के सभी भागों में ऐसी घटनाएं हो रही हैं। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

एस.एस. ओवेसी: उसी महबूबनगर में एक 14 साल की लड़की हाजी बेगम को रेप किया गया और उसके ताल्लुक से आज तक कोई चीज नहीं हुई। अप्रैल में एक मुसलमान वाहिद खां को जिन्दा जलाया गया ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना बोल खत्म कर लीजिए।

[हिन्दी]

श्री एस.एस. ओवेसी: ठहरिये साहब, वहां लोग मर रहे हैं और आप सुनने के लिए तैयार नहीं हैं। कजरी में मुमताज बेगम के साथ जिना किया गया, रेप किया गया, गुंटूर में मुसलमानों को मौत के घाट उतारा गया। अनंतपुर, निर्मल, प्रकाशम, रंगारेड्डी में मसजिद को जलाया गया। पांच जून को हैदराबाद में दो दिन में 32 मसजिद को नुकसान पहुंचाया गया। क्या यह सेक्युलर गवर्नमेंट है। हैदराबाद में पांच मसजिद, रंगारेड्डी में 18 मसजिद, दीगर अजला में 11 मसजिद को नुकसान पहुंचाया गया। सी.आई.डी. के एक इंस्पेक्टर के घर पर हमला होता है, वह हवा में फायर करने के लिए अपना सर्विस रिवाल्वर निकालता है तो पुलिस उसको गोली मारकर खत्म कर देती है। आप बताइये क्या यह लाॅ एंड ऑर्डर है? एक 16 साल का लड़का घर से भागते हुए पुलिस के पास जाता है तो पुलिस उसको गोली मार देती है। ... (व्यवधान)

श्री श्री سلطان صلاح الدین اویسی (ہیدرآباد): اسپیکر صاحب! میری کالنی میں کسی بے جہاں پر واقع ہوا ایک مصیبت جلدی کیا گیا، سمورن تکہ تقسیم ہوا تارہا ہوا ہم لوگوں نے بار بار پولیس کو اندر م کیا، چیف فشر کو کہا کہ آپ اس مصیبت کو ضبط کیجئے، لیکن وہ نہیں کیا گیا۔ جس دن، جس دن دن ملنا ہونے والا ہے، اس سے ایک دن پہلے انکو کہا گیا کہ کل بنگلہ ہونے کی اطلاع ہے۔ پولیس کو کہا گیا، سٹیشنر اٹلی جیس نے انکو اطلاع دی لیکن اسکے بعد بھی وہ خاموش رہے اور حیرت کی بات یہ ہے کہ سٹی اٹلی کے لوگ بس ڈپ کے پاس اپنے کمرے منت کرتے ہیں کہ بسوں کو آگ لگنے والی ہے تو انکو کیسے معلوم تھا کہ آج بنگلہ ہونے والا ہے؟ جن لوگوں کو لوٹا گیا اور جلایا گیا وہاں پھر کمرے منت کے اور سڑکے سات بجے رات میں دوپہر سے سٹی اٹلی پر دیکھا گیا اور پھر یہ تمام چیزیں ہوئیں، لیکن اس کے بعد بھی حکومت کچھ کرنے کے لئے تیار نہیں ہے۔ دوسرے دن پھر واقعات ہونے لور پھر انکی ابتداء آپ سے شروع ہوتی ہے، جب سے بی بی نے پور غنٹ کی جیتو دشیم جیتی کے ... (مرافعت)

MR. SPEAKER: Please. This is not a discussion.

شہر سلطان صلاح الدین اویسی (ہیدرآباد): میں آپ کو ایک اور مسئلہ منٹا ہوا ... (مرافعت)

MR. SPEAKER: Shri Upendra already raised the matter. This is not a discussion. This is Zero Hour.

شہر سلطان صلاح الدین اویسی (ہیدرآباد): وہاں ۱۸ واقعات ہوئے ہیں اور آٹھ اپریل کو ایک دن میں ۱۳ واقعات ہوئے۔ محبوب نگر میں ایک مسکن بی نکسلاٹ عورت تھی۔ اس نے اپنے ایک بچے فشر کے پاس آکر ڈکھم کر دیا تھا اور وہ اپنی زندگی گزار رہی تھی۔ اس عورت کو پولیس اٹھا کر لے جاتی ہے اور ۳۳ پولیس والے اس کا رہپ کرتے ہیں۔ کیا یہ لا اینڈ آڈر ہے؟ ... (مرافعت)

SHRI K. YERRANNAIDU (SRIKAKULAM): Not only in Andhra Pradesh but everywhere in the country these incidents are taking place

شہر سلطان صلاح الدین اویسی (ہیدرآباد): اسی محبوب نگر میں ایک چودہ سالہ لڑکی حاتی حکم کا رہپ کیا گیا اور اس کے قتل سے آج تک کوئی چیز نہیں ہوئی۔ اپریل میں ایک مسکن اور ماہان کو زخمی جلایا گیا۔ ... (مرافعت)

MR. SPEAKER: Please conclude.

شہر سلطان صلاح الدین اویسی (ہیدرآباد): میرے سامنے دو دن لوگ مرنے ہیں اور آپ سنے کے لئے تیار نہیں ہیں۔ کجری میں ممتاز حکم کے ساتھ نہایت زیادتی ہو رہی ہے، کجری میں مساجد کو جلایا گیا۔ پانچ جون کو حیدرآباد میں دو دن میں ۳۲ مساجد کو نقصان پہنچایا گیا۔ کیا یہ سیکور گورنٹ ہے۔ حیدرآباد میں پانچ مساجد، رنگارڈی میں ۱۸ مساجد، دیگر اطلاع میں گیارہ مساجد کو نقصان پہنچایا گیا۔ سی آئی ڈی کے ایک اسپیکٹر کے گھر پر حملہ ہوا ہے، وہ ہوا میں فائر کرنے کے لئے اپنا سرویس ریولور نکالنا ہے تو پولیس اسکو گولی مار کر ختم کر دیتی ہے۔ آپ بتائیے کیا یہ لا اینڈ آڈر ہے؟ ایک سو سال کا کتا، گھر سے باہر نکلے ہوئے پولیس کے پاس جاتا ہے تو پولیس اسکو گولی مار دیتی ہے۔ ... (مرافعت)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

...(व्यवधान)

श्री के. येरननायडू: कानून और व्यवस्था का मामला है। इसे शून्यकाल के दौरान कैसे उठाया जा सकता है? ...(व्यवधान) यह तो विशुद्ध रूप से कानून और व्यवस्था का विषय है ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

श्री के. येरननायडू: महोदय क्या आपने उनको बोलने की अनुमति प्रदान की है? ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी के भाषण के अलावा कोई अन्य बात कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं की जाएगी।

...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह (देवरिया): अध्यक्ष महोदय गवर्नमेंट की रिएक्शन क्या है। प्रधान मंत्री और गृह मंत्री दोनों यहां बैठे हुए हैं। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय गृह मंत्री अपना उत्तर देना चाहेंगे। कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय गृह मंत्री अपना उत्तर देंगे। कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए। श्री ओवेसी, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: इस पर भारत सरकार क्या कर रही है?

[अनुवाद]

श्री जी.एम. बनातवाला (पोन्नानी): माननीय गृह मंत्री को हम सभी लोगों की बात सुनकर उत्तर देना चाहिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह कोई चर्चा नहीं है। मैंने इस विषय पर सिर्फ दो सदस्यों को बोलने की अनुमति प्रदान की है। अब माननीय मंत्री अपना उत्तर देंगे।

...(व्यवधान)

श्री ई. अहमद (मंजेरी): इस चर्चा में मेरी पार्टी भी भाग लेना चाहेगी। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब माननीय मंत्री उत्तर देंगे।

...(व्यवधान)

श्री जी.एम. बनातवाला: उन्हें हम सबकी बात सुनने के पश्चात् ही कुछ कहना चाहिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री बनातवाला, यह समझने का प्रयास कीजिए कि यह चर्चा नहीं है। यह शून्यकाल है। आप कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैडम, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जाएगा। श्री बनातवाला, आप कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)*

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप बैठ जाइए। मैं आपको भी बोलने की अनुमति दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

गृह मंत्री (श्री लालकृष्ण आडवाणी): महोदय, कानून राज्य सरकार का विषय है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री मोहन सिंह, यह अच्छी बात नहीं है। आप तो वरिष्ठ सदस्य हैं, कृपया समझने की कोशिश कीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री शैलेन्द्र कुमार, श्री रामदास अठावले, स्थान पर बैठ जाइए। न तो यह बात सही है और न ही अच्छी है। मैं सभी सदस्यों को कैसे बुला सकता हूँ?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री थामस, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: महोदय, इस सभा में संसद ने देश के विभिन्न भागों में भड़के साम्प्रदायिक दंगों पर सदैव ध्यान दिया है। और सरकार के लिए तो साम्प्रदायिक सद्भाव बनाए रखने की पहली जिम्मेदारी है। हैदराबाद में जबसे साम्प्रदायिक दंगे भड़के हैं तबसे हमारी नजर वहां पर है और हम राज्य सरकार से निरन्तर सम्पर्क बनाये हुए हैं और यदि अध्यक्ष महोदय मुझे अनुमति दें तो मैं गत तीन चार दिनों की घटनाओं और साम्प्रदायिक सद्भाव को कायम रखने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा राज्य सरकार को दी गई सहायता संबंधी वक्तव्य दे सकता हूँ। ...(व्यवधान)

अपराहन 12.16 बजे

(श्री पी.एम. सईद पीठासीन हुए)

सभापति महोदय: मैं एक एक करके सबकी बात सुनूंगा, परन्तु एक साथ सबकी नहीं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री एस.एस. ओवेसी: अध्यक्ष महोदय, हम लोग मीत के साए में से गुजर रहे हैं। हमारी किसी को परवाह नहीं है। मैं नाम लेकर बता सकता हूँ जो वहां हमारी औरतों के साथ किया गया है ... (व्यवधान)

[श्री सुल्तान صلاح الدين اويسی (مختار تاج) : جنر صاحب! ہمارے ساتھ ساتھ ہمارے ساتھ ہے۔ ہماری کسی کو پروا نہیں ہے۔ میں نہ میرا ساتھ میں ہوں نہ ہوں۔ ہماری عورتوں کے ساتھ کیا گیا ہے۔۔۔ (دعوت)]

सभापति महोदय: श्री ओवेसी, गृह मंत्री पहले ही कह चुके हैं कि वे इस संबंध में वक्तव्य देंगे। इसके अलावा वह आपको क्या दे सकते हैं?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

डा. शफीकुर्रहमान बर्क (मुरादाबाद): अध्यक्ष महोदय, यह सरकार देश में मुसलमानों की हिफाजत नहीं कर सकती है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री अहमद, गृह मंत्री कह चुके हैं कि वे वक्तव्य देने वाले हैं।

...(व्यवधान)

श्री के. घेरनाथय्यु: महोदय, मेरा अनुरोध है कि इस विषय संबंधी किसी भी बात को कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल न किया जाए। गृह मंत्री पहले ही कह चुके हैं कि वह आने वाले दिनों में एक वक्तव्य देंगे ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: डा. टी. सुब्बाराणी रेड्डी।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया आप अपने स्थान पर बैठ जाइए। मैं श्री सुब्बाराणी रेड्डी का नाम पुकारा है। किसी और का नहीं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री एस.एस. ओवेसी: स्पीकर साहब, हमारे साथ जुलम किया जा रहा है।

[شوق سلطان صلاح الدين اویسی (سیکرٹری جنرل): اسپیکر صاحب، ہمارے ساتھ ظلم کیا جا رہا ہے۔]

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री रेड्डा न नाटस 1 दया ह। उनका नाम वक्ताओं की सूची में है। मैं श्री रेड्डी के पश्चात् किसी और को बोलने की अनुमति दे सकता हूँ।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम विलास पासवान (हाजीपुर): सभापति महोदय, माननीय गृहमंत्री जी ने जो अभी कहा उसके अनुसार यह है कि यदि अध्यक्ष महोदय परमिशन दें तो वे इस बारे में स्टेटमेंट देंगे, लेकिन महोदय, अध्यक्ष जी ने तो अनुमति नहीं दी है। इसीलिए मेरा आग्रह है कि आप गृहमंत्री को सदन में स्टेटमेंट देने के लिए अनुमति प्रदान कर दें ... (व्यवधान)

श्री मोहन सिंह: सभापति महोदय, गृहमंत्री महोदय को निर्देशित किया जाए कि वे हैदराबाद के साथ साथ मुरादाबाद के बारे में भी स्टेटमेंट दें। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैं भी उस समय बैठा था। जहां तक मैं समझता हूँ, उन्होंने कहा है कि वे एक स्टेटमेंट देंगे।

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

श्री जी.एम. बनातवाला: उन्होंने केवल यह कहा था कि यदि अध्यक्ष महोदय, अनुमति दें ... (व्यवधान)

श्री लालकृष्ण आडवाणी: सभापति महोदय, मैंने यह भी कहा था कि संसद देश के किसी भी भाग में हुए साम्प्रदायिक दंगों पर सदैव ध्यान देती रही हैं। हालांकि यह कानून और व्यवस्था का विषय है तो भी मैं समझता हूँ कि अध्यक्षपीठ मुझे एक वक्तव्य देने की अनुमति प्रदान करेंगे ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: ऐसे नहीं। वे एक वक्तव्य देंगे।

श्री जी.एम. बनातवाला: महोदय उनके वक्तव्य देने के दिन और समय का निर्धारण होना चाहिए। ... (व्यवधान) यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण मसला है ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: उन्हें राज्य सरकार से सूचना एकत्र करनी होगी, इसलिए मैं उन पर दबाव नहीं डाल सकता।

...(व्यवधान)

श्री राजेश पायलट (दौसा): महोदय, यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है। सरकार सदैव ऐसे मुद्दों पर तुरन्त वक्तव्य देती रही है। इसीलिए गृह मंत्री महोदय को आज या कल इस मामले में वक्तव्य देना चाहिए ताकि लोगों में व्याप्त तनाव दूर हो सके ... (व्यवधान)

श्री लालकृष्ण आडवाणी: महोदय, मैं कल वक्तव्य दूंगा।

सभापति महोदय: वे कल वक्तव्य देंगे।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री अहमद, वे कल वक्तव्य देंगे। अब श्री टी. सुब्बाराजी रेड्डी बोलेंगे।

...(व्यवधान)

श्री जी.एम. बनातवाला: उन्हें हैदराबाद के साथ ही मुरादाबाद के बारे में भी वक्तव्य देना चाहिए ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: मैं पहले ही श्री रेड्डी का नाम पुकार चुका हूँ। गृह मंत्री ने कहा है कि वे कल वक्तव्य देंगे। अब आप अपने स्थान पर बैठ जाइए।

श्री जी.एम. बनातवाला: महोदय, आप उन्हें हैदराबाद और मुरादाबाद दोनों के बारे में वक्तव्य देने के लिए कहें ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

डा. शफीकुर्रहमान बर्क (मुरादाबाद): चेयरमेन साहब, मेरी इतिजा है कि हैदराबाद के साथ साथ मुरादाबाद के बारे में भी स्टेटमेंट दिया जाए ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री ई. अहमद: महोदय, गृह मंत्री जी ने कहा है कि साम्प्रदायिक दंगे ... (व्यवधान) कृपया मुझे बस एक मिनट बोलने दें ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

डा. शफीकुर्रहमान बर्क: सभापति जी, मैंने कालिंग अटेंशन के लिए नोटिस दिया है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: यह तरीका ठीक नहीं है। आप सभा को डम तरह से अपनी इच्छानुसार नहीं चला सकते हैं। ऐसा मत बैठ जाइए। मैं बोल रहा हूँ।

... (व्यवधान)

[हिन्दी]

डा. शफीकुर्रहमान बर्क: डिस्कशन नहीं कराई जा रही है ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: डा. शफीकुर्रहमान जी, कृपया बैठ जाइए।

[हिन्दी]

डा. शफीकुर्रहमान बर्क: मैं नहीं बैठूंगा। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए। मंत्री महोदय ने पहले ही

... (व्यवधान)

श्री अनिल बसु (आरामबाग): महोदय, वह हल्के फुल्के ढंग से उत्तर दे रहे हैं। जब सभा का सत्र चल रहा है और देश में साम्प्रदायिक अशांति चल रही है, केन्द्र सरकार को सभा में स्वतः

स्पष्ट वक्तव्य देना चाहिए और इस संबंध में आवश्यक कदम उठाने चाहिए। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया बैठ जाइए। कृपया बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

सभापति महोदय: गृह मंत्री जी कल वक्तव्य देंगे।

... (व्यवधान)

श्री ई. अहमद: महोदय, क्या मैं एक निवेदन कर सकता हूँ। गृह मंत्री महोदय ने कहा है कि साम्प्रदायिक अशांति राष्ट्रीय महत्व का गंभीर मामला है और यह राज्य का विषय होने के बावजूद भी वह इस संबंध में वक्तव्य देंगे। हम उनसे अनुरोध करते हैं कि वह अपने वक्तव्य में हैदराबाद में हुए दंगों के अलावा मुरादाबाद में जो कुछ हुआ है उसका भी उल्लेख करें। मेरा इतना ही निवेदन है।

सभापति महोदय: जी हां, वह ऐसा ही करेंगे।

... (व्यवधान)

श्री लालकृष्ण आडवाणी: महोदय, मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

सभापति महोदय: उन्हें कोई आपत्ति नहीं है। वह मुरादाबाद के संबंध में वक्तव्य देंगे। कृपया अब आप बैठ जाइए।

डा. टी. सुब्बाराजी रेड्डी (विशाखापट्टनम): महोदय, यह न तो वक्तव्य का और न ही राजनीति अथवा राजनीतिक संबद्धता का प्रश्न है। हैदराबाद साम्प्रदायिक दंगे एक गंभीर मानवीय त्रासदी है। ... (व्यवधान) कृपया मुझे अपनी बात पूरी करने दीजिए। ... (व्यवधान)

श्री के. येरननाबडू (श्रीकाकुलम): महोदय, वह उसी मुद्दे को उठा रहे हैं। गृह मंत्री जी पहले ही कह चुके हैं कि वह कल वक्तव्य देंगे। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: डा. रेड्डी जी, आपका विषय विमानपत्तन से संबंधित है।

... (व्यवधान)

श्री धिलास मुत्तेमवार (नागपुर): महोदय, उनकी बात तो सुन लीजिए।

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: मैं किसी की कमियां नहीं गिना रहा हूं। इसमें कोई राजनीति नहीं है और मैं सिर्फ यह कह रहा हूं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: डा. रेड्डी आपका विषय "विशाखापत्तनम विमानपत्तन को नौ सेना से भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को हस्तान्तरित करने का है!" आप उस विषय पर बोलिए।

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: मैंने हैदराबाद दंगों और विजाग विमानपत्तन के संबंध में भी बोलने का नोटिस दे रखा है। मेरा सबसे अधिक महत्वपूर्ण प्रश्न है ...*(व्यवधान)*

श्री के. येरननायडू: महोदय, वह एक दिन में दो विषय कैसे उठा सकते हैं?

सभापति महोदय: सूची के अनुसार आपका विषय विशाखापत्तनम विमानपत्तन का भारतीय नौसेना से भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण का हस्तान्तरण है। कृपया अपनी बात उसी पर सीमित रखिए। अन्य मामलों का पहले ही समाधान हो गया है और मंत्री महोदय कल वक्तव्य देंगे।

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: केन्द्र सरकार और गृह मंत्रालय को हैदराबाद में दंगों की समस्या को हल करने के लिए विशेष प्रयास करने चाहिए। ये रिपोर्टें किसी काम की नहीं हैं। यह हो रही मानवीय त्रासदी का प्रश्न है। यह राजनीति का प्रश्न नहीं है। मैं बता रहा हूं। ...*(व्यवधान)*

श्री के. येरननायडू: क्या वह इस विषय पर हो रही चर्चा पर बोल रहे हैं? ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: डा. रेड्डी, कृपया अपने विषय पर बोलिए।

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: ठीक है। अब मैं विमानपत्तन के संबंध में बोलूंगा।

श्री के. येरननायडू: अब हैदराबाद में शांति है और स्थिति नियंत्रण में है। सरकार ने शांति और साम्प्रदायिक सौहार्द बनाए रखने के लिए सभी कदम उठाए हैं। जो लोग इस घटना से चिन्तित हैं वे यह क्यों नहीं समझते हैं कि कांग्रेस शासन के दौरान सैकड़ों लोग मारे गए थे? अभी केवल आठ व्यक्ति मारे गए हैं। ...*(व्यवधान)*

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: वह भूतपूर्व मंत्री हैं। मैं जो कह रहा हूं उसे वह नहीं समझ रहे हैं। मैं मंत्री जी से केवल राज्य की सहायता करने का अनुरोध कर रहा हूं। वह समझते क्यों नहीं हैं? वह दूसरी तरह की बात क्यों कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: श्री बच्ची सिंह रावत "बचदा"।

[हिन्दी]

श्री अजीत जोगी (रायगढ़): सभापति जी, सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि प्रधान मंत्री जी यहां बैठे हैं। ...*(व्यवधान)* कांग्रेस अध्यक्ष ने राम मंदिर निर्माण के संबंध में उनको पत्र लिखा था। ...*(व्यवधान)* उन्होंने उसका उत्तर दिया है। ...*(व्यवधान)* उसको लेकर पूरे देश में चिन्ता बनी हुई है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री मुलायम सिंह।

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: महोदय, मुझे अपनी बात पूरी करने दीजिए।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात पूरी कीजिए।

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: मैं अब अपनी बात पूरी करूंगा। लोग सैकड़ों बार बोलते हैं, लेकिन मैं केवल एक बार बोलता हूं। यदि किसी को आपत्ति भी है तो भी मुझे बोलने की अनुमति दी जानी चाहिए।

सभापति महोदय: अब आप बोल रहे हैं।

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: मैं कह रहा हूं कि यह एक ज्वलंत मुद्दा है। शून्यकाल में अपने विषय पर बोलने से पहले मैं कह रहा था 'कोई राजनीति नहीं'। यहां हम सब एक साथ हैं। इस दुखद घटना पर हम सब खिन्न और चिन्तित हैं। मैं गृह मंत्री जी से केवल यह अनुरोध नहीं कर रहा हूं कि वह वक्तव्य दें बल्कि केन्द्र सरकार को यह भी देखना चाहिए कि यह समस्या क्यों उत्पन्न हुई और यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाने चाहिए कि भविष्य में ऐसी समस्या उत्पन्न न हो। मैं इस संबंध में केवल एक छोटा सा उल्लेख करना चाहता हूं। इसमें कुछ भी गलत नहीं है। जब कोई बात इतनी महत्वपूर्ण है तो मुझे उसके बारे में बोलने का अधिकार है। अब यह प्रश्न समाप्त हो गया है।

सभापति महोदय: डा. रेड्डी, यह शून्यकाल है और आप अपने विषय तक ही सीमित रहिए।

डा. टी. सुब्बाराामी रेड्डी: यदि मैं किसी अन्य विषय पर बोलता हूं तो उसका उन पर कोई असर नहीं होता है। अतः मैं उनके विषय पर बोल रहा हूं।

श्री पी.सी. थॉमस (मुवत्तुपुजा): साम्प्रदायिक दंगों के कारण वह विमानपत्तन के बारे में पहले नहीं बोलना चाहते हैं।

डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी: महोदय, यदि मैं अन्य विषयों पर बोलता हूँ तो वे कहेंगे कि केवल साम्प्रदायिक दंगे ही महत्वपूर्ण विषय हैं। इसलिए मैंने इस विषय पर बोलना उचित समझा और उसके बाद मैं विशाखापत्तन में विमानपत्तन के अपने विषय पर आऊंगा। ... (व्यवधान)

महोदय, आज की स्थिति के अनुसार विशाखापत्तन विमानपत्तन रक्षा मंत्रालय के नियंत्रण में है और सुरक्षा कारणों से नौ सेना विशाखापत्तन विमानपत्तन को नियंत्रित करती है। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: सभापति महोदय, आप इनको बुलाइये।

— टी. सुब्बारामी रेड्डी: यह क्या है। आप बोलिए, हम ... (व्यवधान) मैं शून्यकाल के दौरान नहीं बोला था। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री रेड्डी जी, आप पीठासीन अधिकारी को संबोधित कीजिए। आप ऐसा नहीं कर रहे हैं। इसीलिए यह सब गड़बड़ हो रही है।

डा. टी. सुब्बारामी रेड्डी: महोदय, सबसे महत्वपूर्ण प्रश्न यह है कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र विशाखापत्तन में 20,000 करोड़ रुपये की औद्योगिक परियोजनाएं हैं। इनसे लोगों को रोजगार के काफी अवसर मिल रहे हैं और विशाखापत्तन में 20,000 करोड़ मूल्य के कुछ और उद्योग स्थापित होने वाले हैं। दुर्भाग्य की बात यह है कि एअर बस उड़ानें वहां नहीं उतर सकती हैं। हम पिछले दो वर्षों से इस मामले को यहां पर उठाते रहे हैं और सरकार को पत्र लिखते रहे हैं। राज्य सरकार केन्द्र सरकार से सम्पर्क बनाए हुए है लेकिन आज तक कोई परिणाम नहीं निकला है। नागर विमानन मंत्रालय ने अब तक कोई कार्रवाई नहीं की है और हमें इस संबंध में बहुत खेद है।

दूसरी बात, विशाखापत्तन हवाई अड्डा रक्षा मंत्रालय के नियंत्रणाधीन है और सुरक्षा कारणों से इसे नौसेना नियंत्रित कर रही है। इसमें गलत कुछ नहीं है। परन्तु इस हवाई अड्डे का विकास भारतीय राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण ही कर सकता है। मैं विशाखापत्तन निर्वाचन क्षेत्र से सांसद के रूप में नागर विमानन मंत्रालय को पत्र लिखता रहा हूँ, परन्तु आज तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है। रक्षा मंत्रालय और नागर विमान मंत्रालय के बीच

बैठक होने वाली है। अतः मेरा माननीय प्रधानमंत्री से अनुरोध है कि इस समस्या को सुलझाने के लिए वे हस्तक्षेप करें और यह सुनिश्चित करें कि विशाखापत्तन हवाई अड्डे के आधुनिकीकरण का कार्य शुरू करने के लिए रक्षा मंत्रालय नागर विमान मंत्रालय को अनुमति दे दे।

महोदय, श्री अनन्त कुमार युवा और कर्मठ मंत्री हैं। वह अपनी क्षमता अवश्य प्रदर्शित करें और यह सुनिश्चित करें कि दक्षिण भारत का सर्वाधिक महत्वपूर्ण औद्योगिक शहर विशाखापत्तन, जिसमें भविष्य में 20,000 करोड़ रुपये के मूल्य के और उद्योग लगेंगे, इसे भविष्य में अन्तरराष्ट्रीय विमानपत्तन विस्तार का तोहफा प्राप्त हो।

[हिन्दी]

श्री मुलायम सिंह यादव (सम्भल): सभापति महोदय, मैं आपके ध्यान में दो-तीन बातें लाना चाहता हूँ। माननीय गृह मंत्री जी बयान देंगे लेकिन कुछ तथ्य रह गए हैं जिनको बयान देने से पहले हम उनकी जानकारी में लाना उचित समझते हैं। मंत्री जी जब बयान दें तो उन पर भी विचार करें। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: यह सही नहीं है। हम उनकी बात सुनें।

... (व्यवधान)

सभापति महोदय: मैंने उनका नाम पुकारा है। कृपया उनके बोलने पर व्यवधान न डालें।

... (व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया सहयोग कीजिए।

[हिन्दी]

श्री मुलायम सिंह यादव: सभापति महोदय, कल परसों कैम्प लगा है, अच्छी बात की है। ... (व्यवधान) पता नहीं, हमारे खड़े होते ही ये क्यों परेशान हो जाते हैं। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: आपको जो कुछ कहना है, कहिए।

श्री मुलायम सिंह यादव: हम दो बातें कहना चाहते हैं। ... (व्यवधान) एक तो महिलाओं के नाम और तिथि, माननीय सलाठीन साहब ने स्पष्ट दे दिया है। हैदराबाद, आंध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री को सूचना है, पुलिस को सूचना है और इटलीजिस डिपार्टमेंट को भी सूचना है। उसके बाद आम जनता की हालत

क्या होगी जबकि इंटीलीजेंस विभाग के इस्पैक्टर को भी पुलिस ने ही गोली मार दी। इससे ज्यादा गंभीर मामला और क्या हो सकता है। ...*(व्यवधान)*

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना): ये फिर मामला उठ रहे हैं। ...*(व्यवधान)* मेरा कहना यह है कि एक बार बातचीत हो चुकी है। ...*(व्यवधान)* अब जवाब देना है। ...*(व्यवधान)*

श्री मुलायम सिंह यादव: यह क्या वजह है कि हैदराबाद में ही दंगा होगा, मुरादाबाद में दंगा होगा, बहराइच में ही दंगा होगा। माननीय गृह मंत्री जी गंभीरता से विचार करके बयान इसलिए दें कि सम्भल से पार्लियामेंट के मੈम्बर हम हैं, श्री शफीकुर्रहमान वहां से पार्लियामेंट के मੈम्बर हैं और हैदराबाद से श्री रुलाउद्दीन साहब हैं। उदाहरण कई हैं लेकिन मैं दो ही देना चाहता हूँ क्योंकि आप समय कम दे रहे हैं। आखिर उन्हीं जगहों पर दंगे क्यों हो रहे हैं जहां पर विपक्ष के पार्लियामेंट के मੈम्बर जीतकर आए हैं।

आप कहें कि इसमें राजनीति है कि नहीं?

सभापति महोदय: ये सब बातें स्टेट से संबंधित हैं।

श्री मुलायम सिंह यादव: हम यह कहना चाहते हैं ...*(व्यवधान)* चाहे प्रदेश की सरकार हो, चाहे केन्द्र की सरकार हो, जहां पर भारतीय जनता पार्टी के लोग पराजित हुए हैं, वहीं पर दंगे कराये जा रहे हैं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया बैठ जाइए। क्या आप उन्हें नहीं सुनना चाहते हैं?

[हिन्दी]

श्री मुलायम सिंह यादव: माननीय गृह मंत्री जी उस पर बयान देते समय इस पर भी ध्यान दें कि आखिर वहीं पर दंगा क्यों हो रहा है। इसलिए हमारा स्पष्ट आरोप है कि जान-बूझकर दंगे वहीं पर कराये जा रहे हैं, जहां पर भारतीय जनता पार्टी की हार हुई है। ...*(व्यवधान)*

श्रीमती रमा देवी (मोतीहारी): माननीय सभापति महोदय, मेरी बात सुनी जाए। यह महिला का मामला है, मेरी बात सुनी जाये।

मेरे साथ चाग तारीख को डी.एस.पी. सी.बी.आई. के द्वारा जो दुर्व्यवहार हुआ, मैं उसके विषय में कहना चाहती हूँ। मैंने यहां पर

प्रिवलेज मोशन का नोटिस 5.4.98 को और 9.4.98 को भी अध्यक्ष महोदय को दिया था। मेरे साथ जो व्यवहार किया गया है, गलत-गलत बातों का इस्तेमाल किया गया है, मैंने उसे कागज में लिखा हुआ है। ...*(व्यवधान)* जब भी वे मेरे घर में सर्व वारंट करने के लिए आये थे, मैंने उनसे कोआपरेट किया था। सारी चीजें खोलकर दी थीं, पूरी अलमारी खोलकर रख दी। समूचा देख लेने के बाद उन्हें कुछ नहीं मिला, फिर भी मेरे हस्बैंड को 105 डिग्री बुखार में वे ले गये। मैंने कहा कि इनका पहले इलाज करा दिया जाये। फिर वे हमसे उल्टे सीधे सवाल करने लगे और कहा कि चोर की पत्नी तुम भी चोर हो। ...*(व्यवधान)* तुम्हारे जैसे कितने ही सांसदों को हथकड़ी पहना दिया है, तुम्हें भी पहना देंगे। ...*(व्यवधान)* तुम इतने कम वोट से जीतने वाली महिला हो। इस शब्द का जो इस्तेमाल किया है, उसका हम हिसाब चाहते हैं। आप क्या चाहते हैं? ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आप बैठिये। यह मैटर स्पीकर साहब की कंसिडरेशन स्ट्रेज पर है, इसलिए उसके बारे में स्पीकर सोचेंगे और आपको बता देंगे।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: मैंने कहा न, स्पीकर महोदय के कंसिडरेशन में है, उसके बाद आपको बताया जायेगा।

श्रीमती रमा देवी: उसके लिए क्या किया जाये?

श्री कातिलाल भूरिया: यह महिला सदस्य के साथ दुर्व्यवहार का मामला है।

श्रीमती रमा देवी: ऐसी बात बोलने के लिए उनका क्या किया जाये?

सभापति महोदय: आपने जो मैटर स्पीकर साहब को बताया है, उसके बारे में स्पीकर साहब फैक्चुअल पोजीशन का अध्ययन करके उस पर निर्णय करेंगे। ...*(व्यवधान)*

श्रीमती रीना चौधरी: यह महिला सदस्य का मामला है।

सभापति महोदय: यह मैटर स्पीकर के कंसिडरेशन में है, अभी हम इस पर नहीं बोल सकते हैं। ...*(व्यवधान)*

अपराहन 12.34 बजे

(इस समय श्रीमती रमा देवी तथा कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा पटल के निकट आए और फर्श पर खड़े हो गए)

सभापति महोदय: आप वहां पर जाइये। मैं आपको बता दूंगा। आप ऐसा न करें।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: आप सीट पर जाइये।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: मैं बताऊंगा, शुरू से बताऊंगा।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: सभा अपराह्न 2.00 बजे तक के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 12.35 बजे

न्युक्त्वात् सभा अपराह्न दो बजे तक के लिए स्थगित हुई।

2.03 बजे

लोक सभा अपराह्न दो बजकर तीन मिनट पर पुनः समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अपराह्न 2.04 बजे

...(व्यवधान)

(इस समय, श्रीमती रीना चौधरी और कुछ अन्य माननीय सदस्य आए और सभा-पटल के निकट फर्श पर खड़े हो गए)

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैंने इसे पहले ही विशेषाधिकार समिति को भेज दिया है।

...(व्यवधान)

श्रीमती सूर्यकान्ता पाटील (हिंगोली): यह एक गंभीर मामला है।

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत गंभीर मामला है और इसी कारण मैंने इसे भेज दिया।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब नये सदस्य शपथ ग्रहण करेंगे।

अपराह्न 2.05 बजे

सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण

श्री तरलोचन सिंह तूर (तरनतारन)

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइये। अब सभा नियम 377 के अधीन मामलों पर चर्चा करेगी।

श्री धावरचन्द गेहलोत

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: महोदय, आप कृपया इस मुद्दे को समझिए। आपने मुझसे बात की थी। मैंने एक निर्णय लिया था। आपने इसे विशेषाधिकार समिति के पास भेजने के लिए मुझे कहा था। आपके नेता भी सहमत हुए थे। अतः मैंने इसे विशेषाधिकार समिति के पास भेज दिया है। आप और क्या चाहती हैं?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने इसे पहले ही विशेषाधिकार समिति के पास भेज दिया है। आप यही चाहते थे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

श्री राजेश पायलट (दौसा): महोदय, मेरा आपसे एक निवेदन है। यह महिला सदस्यों का प्रश्न है। निःसंदेह आपने इसे विशेषाधिकार समिति को भेज दिया है। यह इससे आगे नहीं जाएगा। कृपया उन्हें स्थिति का पता लगाने के लिए कहिए। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय गृह मंत्री बोलना चाहते हैं। कृपया आप लोग अपने-अपने स्थानों पर वापस चले जाएं। वह ठीक तरीका नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपने-अपने स्थानों पर वापस चले जाएं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपने दल के सदस्यों को भी बैठ जाने के लिए कहिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय गृह मंत्री पहले से ही इसका उत्तर दे रहे हैं। कृपया अपने-अपने स्थानों पर वापस चले जाएं। माननीय गृह मंत्री बोल रहे हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने माननीय गृह मंत्री को अनुमति दी है। वह उत्तर देने जा रहे हैं। कृपया अपनी सीट पर वापस जाएं। यह ठीक नहीं है।

अपराहन 2.10 बजे

(इस समय श्रीमती रीना चौधरी और कुछ अन्य माननीय सदस्य अपने स्थानों पर वापस चले गए)

अध्यक्ष महोदय: मैंने माननीय गृह मंत्री को उत्तर देने के लिए कहा है। वह पहले से ही उत्तर दे रहे हैं। कृपया बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

गृह मंत्री (श्री लालकृष्ण आडवाणी): अध्यक्ष महोदय, भोजनावकाश के ठीक पहले, हमारी महिला सदस्य माननीय श्रीमती रमा देवी ने एक मुद्दा उठाया था जिस पर अनेक महिला सदस्य उत्तेजित हो उठी थीं। इसलिए मैं समझता हूँ कि आपने उन्हें और अन्य दलों के नेताओं को अपने कक्ष में बुलाया था जहाँ वरिष्ठ नेता श्री शिव शंकर ने एक सुझाव दिया था कि यह मुद्दा विशेषाधिकार समिति को सौंप दिया जाये। आप भी इस बात से सहमत थे। मैं समझता हूँ कि विशेषाधिकार समिति मामले की जांच करेगी और पता लगाएगी कि असल में हुआ क्या था तथा निर्णय लेगी।

अपराहन 2.11 बजे

(इस समय श्रीमती रमा देवी तथा कुछ अन्य माननीय सदस्य आए और सभा पटल के निकट फर्स पर खड़े हो गए)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी सीट पर जाएं। यह क्या हो रहा है?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया प्रक्रिया को समझिए। कृपया अपनी सीटों पर जाएं।

...(व्यवधान)

अपराहन 2.11¹/₄ बजे

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) मध्य प्रदेश में काली सिंध नदी पर बहुदेशीय सिंचाई परियोजना को दिये जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री श्यामचन्द्र गहलोत (शाजापुर): मध्य प्रदेश में काली सिंध नदी पर एक बहुदेशीय सिंचाई योजना जल संसाधन विभाग द्वारा बनाई गई है। उक्त योजना से शाजापुर और राजगढ़ जिले की हजारों एकड़ जमीन में सिंचाई होगी तथा बिजली उत्पादन भी होगा और देवास, शाजापुर तथा राजगढ़ जिले की पेयजल समस्या भी हल होगी। इस योजना के केन्द्र की ओर से स्वीकृति और आवश्यक राशि की सहायता की आवश्यकता है। केन्द्र की ओर से अभी तक कोई स्वीकृति नहीं हो पाई है। इस कारण एक बहुत अच्छी योजना अर्ध में पड़ी हुई है। मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूँ कि केन्द्र सरकार इस योजना को राज्य सरकार से अपने पास मंगवाकर आवश्यक स्वीकृति प्रदान करे और धनराशि उपलब्ध कराकर निर्माण कार्य प्रारम्भ करवाये।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: नियम 377 के अधीन मामलों के अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही वृत्त में शामिल नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

(दो) उत्तर प्रदेश के छत्रपति साहू जी महाराज नगर में बरगड में स्थित ग्लास फैक्ट्री का कार्य शीघ्र पूरा किये जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी (बांदा): उत्तर प्रदेश के वर्तमान छत्रपति साहू जी महाराज नगर (पूर्व में जिला बांदा) जनपद के बरगड में कान्टीनेंटल फ्लैट ग्लास फैक्ट्री लि. का शिलान्यास तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी ने किया था। इस फैक्ट्री का आधे से अधिक निर्माण का कार्य हो चुका है, परन्तु आज कई वर्षों से कार्य बंद कर दिया गया। कर्मचारियों का वेतन भुगतान न करने से भुखमरी की स्थिति पैदा हो गयी है। कुछ दिनों पूर्व मुम्बई बन्दरगाह में इस फैक्ट्री की 128 करोड़ की मशीनें केवल 12 करोड़ में नीलाम की गयी हैं।

*कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

उपरोक्त बरगड तथा इलाहाबाद के शंकरगढ़ क्षेत्र में प्रचुर मात्रा में सिलिका सैंड पाया जाता है जो ग्लास बनाने के लिए कलकत्ता तथा अन्य स्थानों पर भेजा जाता है। इससे माल भाड़ा का अनावश्यक खर्च हो रहा है। इस फैक्ट्री के बनने से जहां स्थानीय बेरोजगारों को रोजगार मिलता है, उसी के साथ ही नजदीक ही सैंड मिलने से माल भाड़ा के खर्च की भारी बचत होती है तथा अति पिछड़े तथा उद्योग शून्य जिला का विकास भी होगा।

(तीन) गढ़वाल में गंगा नदी में प्रदूषण नियंत्रण करने और उस प्रयोजनार्ब गंगा सफाई योजना के अंतर्गत पर्याप्त धनराशि जारी करने के लिए कदम उठाए जाने की आवश्यकता

मेजर जनरल भुवन चन्द खंडूड़ी, एवीएसएम (गढ़वाल): गंगा एक्शन प्लान के तहत देश में गंगा को स्वच्छ व प्रदूषणरहित बनाने के लिए कई सालों से अभियान चल रहा है।

खेद का विषय है कि आज गंगा अपने उद्गम स्रोत के बाद प्रदूषित की जा रही है। जनपद गढ़वाल में ऋषिकेश से केदारनाथ तक बहुत बड़ी संख्या में यात्री हर साल आते हैं। इसके अलावा इस मार्ग पर जितने भी नगर हैं, वहां पर बड़ी संख्या में दैनिक व्यवसाय करने के लिए बड़ी संख्या में लोग आ गए हैं। इन सबके लिए उचित शौचालय की व्यवस्था न होने के कारण गंगा का किनारा एक खुले शौचालय के जैसे इस्तेमाल किया जा रहा है। इससे गंगा नदी तक पहुंचना भी मुश्किल हो गया है। श्रीनगर (गढ़वाल) में इस गंदगी ने भयंकर रूप धारण कर लिया है। रुद्रप्रयाग, कर्णप्रयाग, नन्द प्रयाग इत्यादि शहरों में भी ये "रोग" तेजी से फैल रहा है।

मेरा माननीय पर्यावरण मंत्री से सबल आग्रह है कि तुरंत इन स्थानों पर गंगा-एक्शन प्लान के तहत धन आवंटित करें व एक निश्चित समय सीमा के अंदर इन स्थानों पर उचित शौचालय, जो और स्थानों पर बनाये जा चुके हैं व जिनका डिजाइन उपलब्ध है, बनाये जाये, इसकी शुरुआत श्रीनगर गढ़वाल से शीघ्रतापूर्वक की जाए।

(चार) उत्तर प्रदेश में बुलन्दशहर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में दूरसंचार सुविधाओं में सुधार लाये जाने की आवश्यकता

श्री छत्रपाल सिंह (बुलन्दशहर): अध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र बुलन्दशहर के अंतर्गत भवन बहादुर नगर, खानपुर बुगरासी, जहांगीराबाद, अनूप शहर में संचार (दूरभाष) की व्यवस्था बहुत ही दयनीय है। वहां एस.टी.डी. की सुविधा कम है तथा वहां की

लाइनें हमेशा खराब रहती हैं। वहां के टेलीफोन एक्सचेंज बहुत पुराने हैं। उनके सुधार की बहुत आवश्यकता है। अतः बुलन्दशहर जनपद में दूरसंचार सुविधा को ठीक करने के लिए बुलन्दशहर जिले को टेलीफोन जिला घोषित कर दिया जाए।

(पांच) श्रमिकों के हित में कपास मिल्नों के रुग्ण होने से बचाने के लिए कदम उठाए जाने की आवश्यकता

श्री मोतीलाल घोरा (राजनांदगांव): अध्यक्ष महोदय, देश के कपड़ा उद्योग की हालत दिनोदिन खस्ता होती जा रही है। अप्रैल 1998 तक देश की 233 कपड़ा मिलें बंद हो चुकी हैं जिसके कारण उनमें काम करने वाले श्रमिक आर्थिक तंगी के दौर से गुजर रहे हैं। कपड़ा मिलों के बंद होने का मुख्य कारण कपास की सभी किस्मों के दामों में तेजी, धागे की उचित मूल्य नहीं मिलना तथा धनाभाव है। जो मिलें वर्तमान में काम कर रही हैं, उन्हें भी मजबूरन अपने उत्पादन में 50 प्रतिशत की कटौती करनी पड़ रही है जिससे मार्च 1998 में धागे का उत्पादन कुल मिला कर 16.57 प्रतिशत घट गया है। अतः सरकार कपड़ा मिलों को बंद होने से बचाने के लिए आवश्यक कदम उठाए तथा उन्हें बैंक से अपेक्षित ऋण उचित ब्याज दर पर उपलब्ध करवाए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: पहले उन्हें उनकी सीटों पर जाने दीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, कृपया अपनी सीटों पर जाइए। मैं सभी दलों के नेताओं को अपने कक्ष में बुलाऊंगा और इस पर चर्चा करूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया मेरी बात समझिये।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं नेताओं को अपने कक्ष में बुलाऊंगा कृपया अपनी सीटों पर जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आज हमें रेल बजट पर चर्चा समाप्त करनी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हमें अनेक कार्य निपटाने हैं। रेल बजट पर चर्चा करनी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: नियम 377 के अधीन मामलों पर चर्चा के बाद मैं सदन की बैठक स्थगित कर दूंगा। मैं सभी नेताओं को अपने कक्ष में बुलाऊंगा। कृपया अपनी सीटों पर जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: सभा अपराह्न 2.30 बजे तक के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 2.22 बजे

(तत्पश्चात् लोक सभा अपराह्न दो बजकर तीस मिनट तक के लिए स्थगित हुई।)

अपराह्न 2.31 बजे

(लोक सभा अपराह्न दो बजकर इकतीस मिनट पर पुनः समवेत हुई।)

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, कृपया अपनी-अपनी सीटों पर बैठिए।

...(व्यवधान)

श्री मोहन सिंह (देवरिया): क्या निर्णय किया गया है?
...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों, मैंने सभी दलों के नेताओं तथा माननीय गृह मंत्री के साथ भी मामले पर चर्चा की है। मामला विशेषाधिकार समिति को भेजा जा रहा है। मैं सरकार से भी अनुरोध करता हूँ कि वह मामले की जांच करे और पूरा विवरण प्राप्त करे।

अब हमें नियम 377 के अधीन मामलों को लेकर कार्यवाही आगे बढ़ानी चाहिए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: मि: शैलेन्द्र कुमार आप नियम 377 के अधीन सूचना पढ़िए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, कृपया अपनी-अपनी सीटों पर बैठिए।

...(व्यवधान)

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी (दरभंगा): क्या कार्यवाही की गई है?

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: एक्शन होगा।

...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार (चैल): अध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अधीन यह मामला उठा रहा हूँ। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: जिसको मौका देना था, उसको मौका दे दिया।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री फातमी, कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको अनुमति दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इस समय हम कार्यवाही के एक मुद्दे पर चर्चा कर रहे हैं। कुछ माननीय सदस्य पहले ही नियम 377 के अधीन बोल चुके हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको पांच मिनट के बाद बोलने की अनुमति दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: जो कुछ श्री शैलेन्द्र कुमार कहेंगे केवल वही कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री फातमी, कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए। हम इस पर पहले ही चर्चा कर चुके हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: जो कुछ शैलेन्द्र कुमार कहेंगे उसके सिवाय कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

अपराह्न 2.35 बजे

नियम 377 के अधीन मामले-जारी

(छह) इलाहाबाद, कौशाम्बी और फतेहपुर जनपदों के किसानों को सिंचाई सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए उत्तर प्रदेश सरकार को चर्खा धनराशि दिये जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चैल): अध्यक्ष महोदय, इलाहाबाद, कौशाम्बी तथा फतेहपुर जनपदों में सूखे के कारण नलकूप ठप्प पड़ गये हैं तथा तालाब आदि सूख गए हैं जिस कारण इस क्षेत्र के किसानों की काफी फसलें सूख गई हैं। सूखे के कारण नहरों में टेल तक पानी नहीं पहुंच पा रहा है। जिस कारण निम्न वर्ग का किसान भूखमरी के कगार पर आ खड़ा हुआ है।

तिलहापुर (सैदपुर), चायल, तथा गुरौली (मंझनपुर) जो कि उत्तर प्रदेश के कौशाम्बी जनपद में आते हैं, यहां पर लिफ्ट योजना किसानपुर पंप जो कैनाल से संबंधित है, पूर्ण नहीं हो पाई है। इस योजना के पूरे होने से इस क्षेत्र के किसानों की सिंचाई संबंधी समस्या काफी हद तक हल हो सकती है।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि उक्त क्षेत्र के किसानों के लिए सिंचाई की उचित व्यवस्था तथा जिन किसानों की फसल सूखे से प्रभावित हुई है, उन्हें उचित मुआवजा उपलब्ध

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

कराने के लिए राज्य सरकार को आवश्यक धनराशि निर्गत की जाए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री फातमी, कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए। यह अच्छी बात नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री रघुवंस प्रसाद सिंह, कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह सही प्रक्रिया भी नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप 'अन्य' पुरुष है आप कैसे बोल सकते हैं? कृपया इस बात को समझें कि आप कैसे बोल सकते हैं क्योंकि आप 'अन्य' पुरुष हैं।

प्रो. अजित कुमार मेहता।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री फातमी, कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: जो कुछ प्रो. अजित कुमार मेहता बोलेंगे उसके अलावा कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्रीमतीजी बहुत हो गया, पहले आप अपनी सीट पर वापस जाइए। बहुत हो गया; और आप ऐसा नहीं कर सकतीं।

...(व्यवधान)

श्री राजेश पावलट (दौसा): माननीय गृह मंत्री ने आश्वासन दिया है। अध्यक्ष महोदय ने आश्वासन दिया है; उनकी पार्टी के नेताओं को उन्हें यह समझाना चाहिए।

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए। आपको प्रक्रिया के बारे में भी जानना चाहिए। आप कृपया अपनी सीट पर वापस जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री शैलेन्द्र कुमार, मैं आपको ही देख रहा हूँ। आप बहुत शोर मचा रहे हैं। यह अच्छी बात नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी सीट पर वापस जाइए।

(सात) समस्तीपुर जिले के विभूतिपुर प्रखंड में बूड़ी गंडक पर पुराने पुल की मरम्मत करने तथा उसके जीर्णोद्धार के लिए बिहार सरकार को पर्याप्त धनराशि दिए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

प्रो. अजित कुमार ग्रेहता (समस्तीपुर): अध्यक्ष महोदय, बिहार के समस्तीपुर जिले के विभूतिपुर प्रखंड में तत्कालीन नरहन राज्य द्वारा स्वतंत्रता के बहुत पहले ही बूड़ी गंडक पर एक पुल का निर्माण कराया गया था। यह पुल समस्तीपुर जिले को बेगूसराय जिले से जोड़ता है। नरहन और बेगूसराय के चिड़िया बरियापुर प्रखंड के नागरिकों के आवागमन के लिए सबसे सुविधाजनक और छोटा मार्ग उपलब्ध कराता है। यह पुल पुराना होने के कारण आज जर्जर अवस्था में पहुंच गया है और कभी भी धराशायी हो सकता है। यदि ऐसा हुआ तो नागरिकों के जान माल को नुकसान होगा।

अतः सरकार के साथ मेरी मांग है कि इसका जीर्णोद्धार कराया जाए तथा इसके लिए राज्य सरकार को पर्याप्त धनराशि उपलब्ध करायी जाए।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज): अध्यक्ष महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र महाराजगंज में विकास का कार्य पूर्णतः ठप्प है। केन्द्र सरकार से मिलने वाली राशि जवाहर रोजगार योजना, सुनिश्चित रोजगार योजना, इन्दिरा आवास योजना एवं अन्य मदों के पैसों का सदुपयोग न होकर दुरुपयोग हो रहा है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: वक्तव्य के अलावा कार्यवाही वृत्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा। केवल मूलपाठ ही कार्यवाही वृत्त में शामिल किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

*कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: यह स्थिति मेरे क्षेत्र की ही नहीं बल्कि सम्पूर्ण बिहार की है। जिस संबंध में महामहिम राज्यपाल बिहार द्वारा भी केन्द्र सरकार को विस्तृत प्रतिवेदन दिया गया।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मूलपाठ के अलावा कार्यवाही वृत्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री कुप्पुसामी।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: नियम 377 में ऐसा नहीं होता है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री पी.सी. वामस।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह, कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए। आपको प्रक्रिया का पालन करना चाहिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए। नियम 377 के अधीन मामलों पर चर्चा की जा रही है। यह क्या है? आप एक वरिष्ठ सदस्य हैं।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया अब अपनी सीट पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर): महोदय, नियम 377 के नाम से क्या वे जो कहना चाहते हैं वही कह रहे हैं ...(व्यवधान)। मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। यह इस सभा की गरिमा का सवाल है। ...(व्यवधान) नियम 377 के बारे में सुस्थापित नियम और परम्पराएं हैं। इसके अंतर्गत केवल वही मामले उठाए जाते हैं जिन्हें अध्यक्ष से अनुमति प्राप्त होती है। मूल पाठ से हटकर किसी को एक भी वाक्य बोलने की अनुमति नहीं है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, हमें यह कहा गया है कि सभा में कही जा रही कतिपय बातें नियम 377 के अंतर्गत विवरण में हैं। उन्होंने इसे सभा में अनेक बार कहा है। यदि यह ऐसा है तब यह सभा के विशेषाधिकार का घोर उल्लंघन है ...(व्यवधान) महोदय, यह हुआ जब नियम 377 के अंतर्गत विवरण को पढ़ने का आड़ में किसी राज्य सरकार के खिलाफ आरोप लगा कर सभा का दुरुपयोग किया जा रहा हो।

श्री राजेश पायलट (दौसा): यह एक गलत परंपरा है।

श्री सोमनाथ चटर्जी: जब तक ये बातें रोकी नहीं जाती है तब तक इस सभा की कार्यवाही चलाने का कोई अर्थ नहीं है। नियमों की घोर अवहेलना की जा रही है ...(व्यवधान) अतः यह अत्यंत अनुपयुक्त है। यह न सिर्फ नियम विरुद्ध है बल्कि यह अनुपयुक्त भी है कि कुछ भी पढ़ा जाए और माननीय सदस्यगण और माननीय अध्यक्ष को यह कहा जाए कि यह इसमें शामिल है ...(व्यवधान)

यह एक गंभीर मामला भी है यदि इसकी अनुमति आपके द्वारा दी गई है। अतः हम जानना चाहते हैं कि इस पर आपका क्या विनिर्णय है ...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह (देवरिया): अध्यक्ष महोदय, इसे कार्यवाही से निकालिए। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री पी. शिवशंकर।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह, आप कृपया बैठ जाइए।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज): अध्यक्ष महोदय, हमारे पढ़ने पर माननीय सदस्य ने आपत्ति की है, इसलिए हम कहना चाहते हैं। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैंने श्री पी. शिवशंकर को बोलने की अनुमति दी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप बैठ जाइए।

श्री सोमनाथ चटर्जी: उन्होंने नोटिस द्वारा जो कुछ भी पढ़ा है वह नियम 377 के अधीन शामिल है अथवा नहीं। हमें यह देखना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह, आप कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री पी. शिवशंकर (तेनाली): अभी जो कुछ हुआ है वह सभा द्वारा इसके सदस्यों के प्रति विश्वास के घोर हनन का मामला है। प्रबुद्ध सदस्य महोदय ने नियम 377 के अधीन मामले को उठाते हुए यह दर्शाने की कोशिश की कि वे पत्र में शामिल बातों को ही पढ़ रहे हैं ...(व्यवधान)

उन्होंने पूर्णतया भिन्न रूप से कुछ बातें कही हैं तथा यह संभवतः इसमें लिखित बातों से अधिक है, और वे बारंबार हमें विश्वास दिलाने की कोशिश कर रहे हैं कि वे केवल इसमें लिखित बातों को ही पढ़ रहे हैं। यह विशेषाधिकार के हनन का स्पष्ट मामला है। मैं अनुरोध करता हूँ कि इस मामले को तुरंत इस माननीय सदस्य के खिलाफ विशेषाधिकार समिति को सौंप दिया जाए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह, आप कृपया बैठ जाइए।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, यह हमारे से संबंधित मामला है। इसलिए हमारी बात सुन ली जाए। ...(व्यवधान)

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: नहीं, नहीं, मैं आपको अवसर दूंगा।

श्री मुकुल वासनिक (बुलढाना): उन्होंने जो कुछ भी कहा है उसे माननीय सदस्य को विशेषाधिकार समिति के समक्ष कहने दिया जाए ... (व्यवधान) उन्हें यह समिति के समक्ष कहने दिया जाए क्योंकि यह एक स्पष्ट मामला है ... (व्यवधान) माननीय सदस्य यह कहने की कोशिश कर रहे हैं कि वे पाठ से पढ़ रहे थे।

श्री समीक लाहिड़ी (डायमंड हार्वर): आपका विनिर्णय क्या है?

अध्यक्ष महोदय: यदि उनके द्वारा यहां कही गई बातें पाठ में नहीं हैं तो इसे कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जायेगा।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं अब इसका अध्ययन करूंगा।

... (व्यवधान)

श्री पी. शिवशंकर: यह विशेषाधिकार के हनन का मामला है।

अध्यक्ष महोदय: मैं रिकार्ड देख लूंगा। श्री पी.सी. थामस।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: गृह मंत्री जी कुछ कहना चाहेंगे।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री फातमी, आप पहले बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

गृह मंत्री (श्री लालकृष्ण आडवाणी): विपक्ष के माननीय सदस्यों द्वारा व्यक्त की गई शंकाएं ठीक हैं। नियम 377 के अधीन माननीय अध्यक्ष महोदय को एक लिखित पाठ दिया जाता है जिसके आधार पर इसे स्वीकृत किया जाता है तथा माननीय सदस्य दिये गये पाठ को पढ़ते हैं ... (व्यवधान) अतः यदि कोई माननीय सदस्य इससे काफी हद तक अलग बात कहते हैं और अन्य प्रकार के किसी प्रमुख मुद्दे को उठाते हैं तब यह माना जाएगा कि माननीय अध्यक्ष महोदय ने इसकी अनुमति दी है ... (व्यवधान)

श्री पी. शिवशंकर : नहीं, नहीं, ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: उन्हें पूरी बात कहने दीजिए।

श्री लालकृष्ण आडवाणी: अतः विपक्ष द्वारा की गई शिक्कयत पूरी तरह जायज है क्योंकि इससे माननीय अध्यक्ष महोदय की अनुमति का बोध होगा ... (व्यवधान) अतः मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करूंगा कि वे उन्हें अनुमति दिये गये वक्तव्य के अतिरिक्त कही गई बातों को वापिस ले लें। ... (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी: उन्हें माफ़ी मांगनी चाहिए ... (व्यवधान)

श्री पी. शिवशंकर: महोदय, उन्हें निश्चित रूप से माफ़ी मांगनी चाहिए ... (व्यवधान) उन्होंने सदन को गुमराह किया है। उन्होंने यह कहकर कि वे पढ़ रहे हैं माननीय अध्यक्ष महोदय को गुमराह किया है ... (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी: हम उनसे यही अपेक्षा करते हैं ... (व्यवधान) मैं संसदीय लोकतंत्र के प्रति आपकी प्रतिबद्धता को जानता हूँ। हमारे विरोध के बावजूद के इस बात पर जोर दे रहे हैं कि वे जो कुछ भी पढ़ रहे हैं वह पाठ में है ... (व्यवधान) वे इसे चार बार से पढ़ रहे हैं ... (व्यवधान) वे सदन में कह रहे हैं कि वे वही पढ़ रहे हैं जो पाठ में है ... (व्यवधान) तथा सदन को गुमराह कर रहे हैं ... (व्यवधान) क्या उन्हें माफ़ी नहीं मांगनी चाहिए? ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

श्री पी. शिवशंकर: ऐसा पहले कभी नहीं हुआ है ... (व्यवधान) किसी भी सदस्य द्वारा ऐसा इस सभा में कभी नहीं किया गया है ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप कृपया बैठ जाइए। मैंने उन्हें बोलने की अनुमति दी है।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया आप बैठ जाइए।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: हमने जो लिखा है। वही पढ़ेंगे।

[अनुवाद]

श्री समीक लाहिड़ी: महोदय, उन्हें माफी मांगनी चाहिए ... (व्यवधान) आपको अपना निर्णय सुनाना चाहिए ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं अपना विनिर्णय पहले ही सुना चुका हूँ।

... (व्यवधान)

श्री अनिल बसु (आरामबाग): महोदय, आप सभा के संरक्षक हैं ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री आचार्य, आप कृपया बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): महोदय, मेरा व्यवस्था संबंधी एक प्रश्न है।

महोदय, आपने हमारे विचार सुने तथा माननीय मंत्री ने यह कि यह एक गंभीर मामला है। यह माननीय सदस्य द्वारा प्रति अनादर है। हम अध्यक्षपीठ से निर्णय चाहते हैं। आप कृपया अपना विनिर्णय दें ... (व्यवधान) इस मामले को विशेषाधिकार समिति को सौंपा जाना चाहिए। माननीय गृह मंत्री ने माननीय सदस्य से उनके द्वारा व्यक्त किए गए विचार को वापिस लेने का अनुरोध किया है।

महोदय, मैं इस मामले पर आपका विनिर्णय जानना चाहूँगा ... (व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): उन्हें अपनी बात वापिस लेने की अनुमति दें। ... (व्यवधान)

श्री पी. शिवशंकर: महोदय, उन्हें माफी मांगनी चाहिए ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

... (व्यवधान)

श्री मुकुल वासनिक: उन्हें माफी मांगनी होगी ... (व्यवधान)

श्री प्रमथेस मुखर्जी: उन्हें अपनी बात वापिस लेनी चाहिए। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया देखिए वे स्पष्टीकरण दे रहे हैं। कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, हमने नियम 377 के अधीन सूचना दी थी। मैंने उसमें जो कहा है, मैं उसमें से एक लाइन पढ़कर सुना देता हूँ। जिस संबंध में महामहिम राज्यपाल, बिहार द्वारा अभी केन्द्र सरकार को विस्तृत प्रतिवेदन किया गया है, मैं चाहूँगा कि केन्द्र सरकार अपने स्तर से कार्रवाई करे। इसी बात को हमने पांच बार, सात बार रिपीट किया है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री मुकुल वासनिक: महोदय, वे पुनः सभा को गुमराह कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

... (व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया समझने की कोशिश कीजिए। वह एक नए सदस्य हैं। तथा वह स्पष्टीकरण दे रहे हैं।

... (व्यवधान)

श्री मुकुल वासनिक: महोदय, माननीय सदस्य अपने शब्दों को वापिस लेने और माफी मांगने की बजाय वह पहले कही गई बातों की पुष्टि कर रहे हैं ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इसीलिए मैं यह कहता हूँ कि नए सदस्यों के लिए प्रबोधन कार्यक्रम आयोजित किये जाने चाहिए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह आपका स्पष्टीकरण क्या है? कृपया सही स्पष्टीकरण दीजिए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं यह चाहूँगा कि नए सदस्यों के लिए कोई प्रबोधन कार्यक्रम चलाया जाए।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

... (व्यवधान)*

*कार्यवाही वृत्त में शामिल नहीं किया गया।

श्री मुकुल वासनिक: महोदय, आप इस माननीय सदस्य को यह निदेश दें कि वे स्पष्टीकरण न देकर बल्कि स्पष्ट शब्दों में अपनी बात वापस लें और माफी मांगें। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री सिंह, कृपया आप अध्यक्षपीठ को संबोधित करें।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): एक ही बात को ये दाहरा रहे हैं। माननीय सदस्य ने फिर उसे पढ़ दिया, फिर आप पूछ रहे हैं ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह के भाषण के अलावा और कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र, महाराजगंज में विकास का काम ठप्प पड़ा है। केन्द्र से मिलने वाली राशि ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए। कृपया नियमों को समझने का प्रयास कीजिए। आपका नाम सभापतियों की सूची में भी है।

...*(व्यवधान)*

अध्याह्न 3.00 बजे

अध्यक्ष महोदय: आपका स्पष्टीकरण क्या है?

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

(आठ) बिहार में मशरख में केन्द्रीय विद्यालय शीघ्र खोले जाने की आवश्यकता

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज): महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र महाराजगंज में विकास का कार्य पूर्णतः ठप्प है। केन्द्र सरकार से

मिलने वाली राशि जवाहर रोजगार योजना, सुनिश्चित रोजगार योजना, इंदिरा आवास योजना एवं अन्य मदों के पैसों का सदुपयोग न होकर दुरुपयोग हो रहा है। यह स्थिति मेरे क्षेत्र की ही नहीं बल्कि सम्पूर्ण बिहार की है। जिस संबंध में महामहिम राज्यपाल बिहार द्वारा भी केन्द्र सरकार को विस्तृत प्रतिवेदन दिया गया। मैं चाहूंगा कि केन्द्र सरकार अपने उत्तर से कार्रवाई करे, जिससे मेरे क्षेत्र में विकास का कार्य हो सका।

यहां तक कि पूर्ववर्ती सरकार में स्वीकृत केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना भी नहीं हो सकी, जबकि मेरे संसदीय क्षेत्र के प्रमुख विधान सभा क्षेत्र मशरख में पूर्व में ही सारी औपचारिकतायें पूरी किये जाने तथा जिलाधिकारी द्वारा विद्यालय की स्थापना हेतु जमीन उपलब्ध कराए जाने की स्वीकृति केन्द्र सरकार को भेज दिये जाने के बाद भी अग्रिम कार्यवाही लम्बित है, एवं मैंने वर्तमान मानव संसाधन विकास मंत्री को भी इस बारे में पत्र लिखा है।

मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि मशरख में केन्द्रीय विद्यालय की स्थापना की जाए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री प्रभुनाथ सिंह, आपका स्पष्टीकरण क्या है?

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, हमारी नीयत सदन की गरिमा के विरुद्ध कुछ कहने की नहीं है। हम नए सदस्य हैं। हमारी भाषा में थोड़ा सा हेरफेर हो गया था, लेकिन सदन की भावना को कहीं ठेस पहुंचाने की हमारी नीयत नहीं है। हमने नियम 377 के अधीन मामला पढ़ लिया है। इसे सही माना जाए और वह बात में वापिस लेता हूं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया समझने की कोशिश कीजिए। वह एक कनिष्ठ सदस्य हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री थामस, कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री फातमी, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री आडवाणी अपनी बात कहने के लिए खड़े हैं। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री अहमद कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री अनिल बसु: महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय: मैं आपकी बात बाद में सुनूंगा; पहले कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

श्री अनिल बसु: अध्यक्ष महोदय, लोक सभा की प्रक्रिया नचालन नियमों में से नियम 377(ग) के अनुसार इस सभा के अंतर्गत उठाए गए मामलों में केवल अध्यक्ष द्वारा अनुमोदित पाठ ही कार्यवाही वृत्त में शामिल किया जाएगा।

महोदय आप इस सभा के संरक्षक हैं। आपको इस सभा का सम्मान, गरिमा और मर्यादा बनाए रखना चाहिए। इस सभा को कोई भी माननीय सदस्य गुमराह नहीं कर सकता है। माननीय सदस्य ने इस सभा के समक्ष अमर्यादित व्यवहार किया है। उन्होंने इस सभा की अवमानना की है। इसलिए इस मामले को समुचित कार्यवाही के लिए विशेषाधिकार समिति को सौंप देना चाहिए। मैं इस मुद्दे पर आपका निर्णय चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

गृह मंत्री (श्री लालकृष्ण आडवाणी): अध्यक्ष महोदय, मैंने माननीय सदस्य से उनके द्वारा दी गई सूचना के पाठ के अलावा कही गई सभी बातों को वापस लेने का अनुरोध किया है। ...(व्यवधान) उन्होंने ऐसा नहीं किया है। यद्यपि वे सत्ता पक्ष के हैं तथापि मैं आपसे उनकी सभी बातों को कार्यवाही वृत्त से निकालने का अनुरोध करूंगा। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: उन्हें अपनी बात पूरी करने दीजिए। आप कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री लालकृष्ण आडवाणी: इस सदन में बहुत सारे लोग हैं और सब सदन की भावनाओं का आदर करते हैं। ...(व्यवधान) अगर किसी से अंजाने में भी किसी का निरादर होता है तो उसके लिए क्षमायाचना करने में किसी का हनन नहीं होता है। ...(व्यवधान) यह माननीय सदस्य नये हैं, इनको इस परम्परा का ज्ञान नहीं है। ...(व्यवधान) इसलिए इनकी ओर से और अपनी पार्टी की ओर से मैं क्षमायाचना करता हूँ। ...(व्यवधान)

श्री राजेन्द्र अग्निहोत्री (झांसी): मान्यवर, सदन में यह पहली घटना नहीं है, सैंकड़ों बार ऐसा हो चुका है। ...(व्यवधान) माननीय सदस्य ने उसके लिए क्षमा मांगी है, इससे ज्यादा और कुछ नहीं कहा जा सकता।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री पी.सी. थामस।

...(व्यवधान)

श्री मुकुल वासनिक: माननीय गृह मंत्री को खड़े होकर यह कहना चाहिए कि वे इस बात से सहमत नहीं हैं कि माननीय सदस्य ने इसे पूरी तरह से वापस ले लिया है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: हमें रेल बजट पर आज ही चर्चा पूरी करनी है। कृपया स्थिति को समझे। यह एक बहुत छोटा मामला है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय गृह मंत्री ने पहले ही उत्तर दे दिया है। कृपया समझिए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री हरिकेश्वर प्रसाद (सलेमपुर): माननीय सदस्य ने कबूल कर लिया है। ...(व्यवधान) इन्होंने कहा है कि अगर कुछ साधियों को तकलीफ हुई हो तो हमने जो शब्द कहे हैं उनको मैं वापस लेता हूँ। इन्होंने साफ-साफ कहा है। ...(व्यवधान)

श्री मोहम्मद अली अशरफ फ़तमी (दरभंगा): अध्यक्ष महोदय, आप मेरी बात तो सुनिए। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री फातमी, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। कुछ भी कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

*कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, हमने आपसे पहले भी कहा है कि हम नए सदस्य हैं और हमारी ऐसी कोई भावना नहीं है। ... (व्यवधान) हमारी कोई ऐसी नीयत नहीं है कि हम ऐसी कोई भाषा बोले, जिसमें सदन की गरिमा पर ठेस पहुँचे। हम ऐसी कोई भाषा नहीं बोलना चाहते हैं जिससे किसी माननीय सदस्य को हमारी बात से ठेस लगे, हम ऐसा नहीं चाहते हैं। हमने पहले भी कहा है कि अगर ऐसी कोई भाषा बोली गई हो तो इसके लिए हम पुनः खेद व्यक्त करते हैं।

[अनुवाद]

(नी) केरल के पूर्वी जिलों में पर्यटन की संभावनाओं का अध्ययन करने के लिए एक विशेष दल भेजे जाने की आवश्यकता

श्री पी.सी. धामस (मुवत्तुपुजा): केरल के पूर्वी इलाके बहुत ही सुंदर हैं और उनके चारों ओर पहाड़, घाटियाँ और हरे-भरे मैदान हैं। यदि इन संभाव्य पर्यटन स्थलों पर पर्याप्त आधारभूत सुविधाएं, जैसेकि सड़के, पानी, संचार और बिजली की सुविधा उपलब्ध करा दी जाती हैं तो देश को बहुत अधिक लाभ पहुँचेगा।

इलावीजहा पूंचीरा, अटयमपारा, इल्लीचक्कालू, कुरीसुमाला, आदि केरल के मीनाचिल तालुक में पूर्वी कोट्टायम जिले के कुछ ऐसे ही सुन्दर क्षेत्र हैं। इन क्षेत्रों में चलने वाली सुगंधित हवा और रमणीय जलवायु भारत और विदेश के लाखों पर्यटकों को आकर्षित करेगी। मेचल, इसम्परा, कोलानो, नेल्लापारा आदि कुछ ऐसे क्षेत्र हैं जहाँ अपारम्परिक पर्यटन को प्रारम्भ किया जा सकता है।

लेकिन उपर्युक्त सभी क्षेत्रों में सड़कों और जल-आपूर्ति की पूर्णरूप से कमी है। यदि सरकार मीनाचिल तालुक में इन क्षेत्रों का अध्ययन करने के लिए कोई विशेष दल भेजती है और सड़कों का निर्माण करने और जल-आपूर्ति सुविधाएं मुहैया कराने के लिए प्रयास करती है तो वहाँ पर्यटन संबंधी संभाव्यताओं का दोहन किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, इनमें से अधिकांश क्षेत्रों में आदिवासी रहते हैं। अतः आदिवासी क्षेत्र विकास योजनाओं से भी धनराशि उपलब्ध हो सकती है। मैं सरकार से इस संबंध में कदम उठाने का अनुरोध करता हूँ।

(दस) कर्नाटक में कोलार में ताप विद्युत परियोजना की स्थापना किए जाने की आवश्यकता

श्री के.एच. मुनिषप्पा (कोलार): अध्यक्ष महोदय, कोलार कर्नाटक का एक बहुत पिछड़ा हुआ जिला है। यहाँ पर सिंचाई की सुविधाओं के अभाव में पिछले कई वर्षों से कृषि के उत्पादन

में भी कमी आई है। पूरे जिले में एक भी खाद्य प्रसंस्करण उद्योग नहीं है। प्रतिवर्ष विशेषरूप से हाल के वर्षों में बेरोजगार शिक्षित युवाओं की संख्या में निरंतर वृद्धि हो रही है। इस जिले में वर्षा राज्य के बाकी जिलों की अपेक्षा शायद सबसे कम होती है। इस जिले को बहुत से लोग विशेषकर गर्मी के मौसम के दौरान रोजगार की तलाश में पड़ौसी राज्यों में जाते हैं।

इन परिस्थितियों में भारत सरकार के पास इस जिले के लोगों को बचाने और उनकी आर्थिक स्थिति सुधारने के लिए केवल एक विकल्प रह जाता है कि कोलार नगर के समीप एक ताप विद्युत परियोजना स्थापित करें। इस परियोजना के लिए अपार भूमि उपलब्ध है। इससे जिले की बेरोजगारी की समस्या को हल करने में काफी मदद मिलेगी। कोयले का परिवहन कोई समस्या नहीं है। अन्य सभी आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध हैं। अतः मैं माननीय प्रधान मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि कोलार में एक ताप विद्युत परियोजना अविलम्ब स्थापित की जाए।

अपराह्न 3.12 बजे

मंत्री द्वारा वक्तव्य

मारूति उद्योग लिमिटेड

[अनुवाद]

उद्योग मंत्री (श्री सिकन्दर बख्त): मैं, भारत सरकार और सुजुकी मोटर कारपोरेशन, जापान (एस.एम.सी.) के संयुक्त उद्यम कम्पनी मारूति उद्योग लिमिटेड (एम.यू.एल.) के प्रबंध निदेशक की नियुक्ति के संबंध में पिछले वर्ष से चल रहे विवाद के बारे में वक्तव्य देना चाहता हूँ। सुजुकी मोटर कारपोरेशन द्वारा अंतर्राष्ट्रीय वाणिज्य मण्डल की अन्तर्राष्ट्रीय विवाचन न्यायालय (आई.सी.ए.) के सम्मुख मध्यस्थता किये जाने हेतु एक प्रार्थना-पत्र दायर किया गया था और वर्तमान में मध्यस्थता संबंधी प्रक्रिया जारी है। जैसाकि माननीय सदस्यों को जानकारी है आटोमोबाइल उद्योग में चालू नीति के अंतर्गत कार बनाने की कई नई परियोजनाओं को अनुमोदन देने से कई महत्वपूर्ण बातें वर्तमान में देखने में आ रही हैं। मारूति उद्योग, जिसका बाजार में एक प्रमुख स्थान है, को बढ़ती हुई प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखना होगा और उसे बाजार में अपना हिस्सा निरंतर बनाये रखने के लिए कदम उठाने होंगे। दो संयुक्त उद्यमी हिस्सेदारों के बीच गलतफहमी होने से इस संबंध में दुर्भाग्यवश अवरोध उत्पन्न होते रहे हैं।

विवाद को शीघ्र सुलझाने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए और व्यापार के विकास और प्रौद्योगिकी के उन्नयन करने के अधिक महत्वपूर्ण मुद्दों पर ध्यान केन्द्रित करने के लिए भारत

सरकार ने विवाचन से बाहर आपसी बातचीत द्वारा मामले को सुलझाने पर विचार किया है। मुझे यह सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि सरकार और सुजुकी मोटर कारपोरेशन ने एक समझौता तथा मामले का निपटारा किये जाने संबंधी ज्ञापन पर हस्ताक्षर कर दिये हैं, जिसके फलस्वरूप सुजुकी मोटर कारपोरेशन, अंतर्राष्ट्रीय विवाचन न्यायालय के सम्मुख मध्यस्ता संबंधी चल रही क्रियाकलापों को वापस ले लेगी।

इस संबंध में हुए समझौते की मुख्य शर्तों का ज़ोरा नीचे दिया गया है:

1. वर्तमान प्रबंध निदेशक, श्री आर.एस.एल.एन. भास्कररुडु का कार्यकाल 31 दिसंबर, 1999 के अंत तक रहेगा और मारुति उद्योग लिमिटेड के वर्तमान अधिशासी निदेशक, श्री जगदीश खट्टर को 1 जनवरी, 2000 से प्रबंध निदेशक के पद पर नियुक्त किया जायेगा।
2. सुजुकी मोटर कारपोरेशन (एम.एम.सी.) के नामांकित व्यक्ति को मारुति उद्योग लिमिटेड के अध्यक्ष पद पर नियुक्त किया जायेगा।
3. भविष्य में, भारत सरकार अथवा सुजुकी मोटर कारपोरेशन द्वारा अध्यक्ष तथा प्रबंध निदेशक की सभी नियुक्तियों को केवल अन्य पक्ष के परामर्श तथा संस्वीकृति से किया जाएगा।

मुझे यह आशा है कि अब मारुति उद्योग लिमिटेड भारतीय आटोमोटिव उद्योग में अपनी अगुवाई को निरंतर बनाये रखने हेतु सभी अपेक्षित कदम उठायेगी और मारुति उद्योग भारत सरकार तथा सुजुकी मोटर कारपोरेशन दोनों के पूर्ण सहयोग से और अधिक सुदृढ़ बनता चला जायेगा और यह विश्व में वास्तविक रूप में अपनी भूमिका निभा सकेगा।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब मैं श्री पी.सी. चाक्को को अपना मामला उठाने की अनुमति देता हूँ।

...(व्यवधान)

श्री एस. जयपाल रेड्डी (महबूबनगर): महोदय, यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण बात है। यह विश्वासघात है। ...(व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर): महोदय, यह एक महत्वपूर्ण मामला है। हमें इस मुद्दे पर बहस करने के लिए समय निकालना

होगा। ...(व्यवधान) इस मामले को हल्के फुल्के ढंग से नहीं लिया जाना चाहिए। यह तो पिछली सरकार की नीतियों के विपरीत है। ...(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): यह तो विश्वासघात है ... (व्यवधान)

[हिन्दी] -

श्री मोहन सिंह (देवरिया): अध्यक्ष महोदय, यह एक गंभीर सवाल है। इस पर सदन में बहस होनी चाहिए। ... (व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य: महोदय, क्या आप इस मुद्दे पर बहस करने की अनुमति दे सकते हैं? ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह कोई तरीका नहीं है। कृपया आप अपनी सीट पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यदि आप चाहते हैं तो इस संबंध में बहस के लिए नोटिस दे सकते हैं। इसके पश्चात् ही हम इस मुद्दे पर बहस कर सकते हैं।

...(व्यवधान)

श्री पी.सी. चाक्को (इदुक्की): अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय प्रधानमंत्री और सरकार के ध्यान में एक बहुत ही गंभीर मामला लाना चाहता हूँ। ... (व्यवधान) इथोपिया और एरिट्रिया के बीच युद्ध चल रहा है ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री जयपाल रेड्डी जी आप वरिष्ठ सदस्य हैं। यह कोई तरीका नहीं है। कृपया वाद विवाद के लिए नोटिस दीजिए। अब आप अपनी सीट पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री एस. जयपाल रेड्डी: महोदय, समिति के सभापति के रूप में मैंने समिति के प्रतिवेदन को प्रस्तुत कर दिया था ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: संसद की एक प्रक्रिया होती है। आप कृपया उसका पालन कीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए। मैंने श्री पी.सी. चाक्को को एक महत्वपूर्ण मुद्दा उठाने का अवसर दिया है। कृपया उन्हें बोलने का अवसर दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री पी.सी. चाक्को: महोदय, इथोपिया और एरिट्रिया के बीच चल रहे युद्ध से भारतीय नागरिकों को अनेक कठिनाइयां उठानी पड़ रही हैं। एरिट्रिया की राजधानी आसमारा में 300 भारतीय नागरिक और उनके परिवार फंसे हुए हैं। पश्चिमी देश उस स्थान को छोड़ने के लिए प्रबंध कर रहे हैं ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री जयपाल रेड्डी जी कृपया उन्हें अपना मुद्दा उठाने दीजिए। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है।

...(व्यवधान)

श्री पृथ्वीराज दा. चव्हाण (कराड): महोदय हम इस मुद्दे पर चर्चा करना चाहते हैं। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह तो वक्तव्य है। आप इस पर चर्चा कैसे कर सकते हैं? ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

* **श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली):** अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य खड़े हैं, उनकी बात को सुना जाना चाहिए। क्या आपने नियम बना लिया है कि हम लोगों की बात नहीं सुनी है? ... (व्यवधान) मैं बहुत समय से यह चीज देख रहा हूँ कि आप हमारी बात सुनने के लिए तैयार नहीं हैं। ... (व्यवधान) माननीय सदस्य जो सवाल उठा रहे हैं, उनको सुना जाना चाहिए ... (व्यवधान)

श्री मोहन सिंह (देवरिया): यह इस देश की प्रतिष्ठा का सवाल है। इस विषय पर बहस होनी चाहिए। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह कैसे संभव है? आप प्रक्रिया को समझिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी क्या आप इसका उत्तर देना चाहेंगे?

...(व्यवधान)

उद्योग मंत्री (श्री सिकंदर बख्त): महोदय, यदि आप चर्चा कराने का निर्णय लेते हैं तो हमें कोई आपत्ति नहीं है। हम इसके लिए तैयार हैं ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री एस. जयपाल रेड्डी: महोदय, श्री भास्कररुडू, प्रबंधक निदेशक ने त्याग कर दिया क्योंकि उन्होंने देश के हितों की रक्षा करने की कोशिश की ... (व्यवधान) श्री वाजपेयी दुर्भाग्यवश देश के हितों की उपेक्षा कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, क्या आप इस पर प्रतिक्रिया व्यक्त करना चाहते हैं?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह एक वक्तव्य है। आप इस पर अब चर्चा कैसे कर सकते हैं? ... (व्यवधान)

श्री एस. जयपाल रेड्डी: महोदय, यह मामला तीन बिलियन डालर का है ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री पी.सी. चाक्को के वक्तव्य के अलावा कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने उन्हें वक्तव्य देने की अनुमति दे दी है। कृपया इस बात को समझिये।

...(व्यवधान)

श्री पी.सी. चाक्को: उन्होंने पहले ही यह सब कह दिया है। आपने अपनी बात कह दी है। इसलिए मुझे भी अपनी बात पूरी कर लेने दीजिए।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका इस बात के लिए आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। महोदय, 300 भारतीय लोग कहां गए हैं ... (व्यवधान) हां मैंने यह समझा कि आपने अपना भाषण पूरा कर लिया है।

अध्यक्ष महोदय: श्री चाको, कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए। आप क्या कहना चाहते हैं।

श्री पी.सी. चाक्को: महोदय, मैं अपनी बात कह रहा हूँ। मैं अपनी बात पूरी करूंगा।

श्री बसुदेव आचार्य: महोदय, आप इन्हें बोलने की अनुमति दे सकते हैं।

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह (देवरिया): आप इस पर डिबेट कराइए।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी (दरभंगा): इनकी बात को सुन लिया जाए। मंत्री जी चाहेंगे तो जवाब दे देंगे। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री फातमी, प्रावधान कहां है? वक्तव्य के पश्चात्, मैं चर्चा की अनुमति कैसे दे सकता हूँ? कृपया यह समझने की कोशिश कीजिए।

[हिन्दी]

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: आप सुन लीजिए विपक्ष के लोगों को क्या कहना है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी: महोदय, कम से कम, माननीय मंत्री महोदय और सभी माननीय संसद सदस्य जो यहां बैठे हैं इस पर सहमत होंगे कि यह कोई सामान्य बात नहीं है। आखिरकार पूर्ववर्ती सरकार ने बहुत ही कठोर कदम उठाया था। कुछ निर्णय लिए गए। और ऐसे कोई भी निर्णय लेने से पहले ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री चमन लाल गुप्त (उधमपुर): स्टेटमेंट के बाद प्रश्न पूछ रहे हैं और ये रूल्स की बात करते हैं? ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठिए।

... (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी: महोदय, मेरा मंत्री महोदय की अवमानना करने का कोई उद्देश्य नहीं था। मैं तो केवल यह कह रहा हूँ कि यह एक ऐसा मुद्दा है जो पूरे देश से संबंधित है और यह इस देश के प्रमुख सरकारी उपक्रमों में से एक है। यदि पिछली सरकार ने कोई विशेष निर्णय लिया था तो मुझे याद नहीं कि आप में से किसी ने उस निर्णय का विरोध किया था। जब पिछली सरकार ने यह निर्णय लिया था तो किसी ने भी इस निर्णय का विरोध

नहीं किया था। परन्तु अब इसको पूरी तरह से परिवर्तित कर दिया गया है और किसी को भी विश्वास में नहीं लिया गया है। वे वहां केवल वक्तव्य देने के लिए हैं और यह तो एजेंडा में भी शामिल नहीं था और किसी को कोई ऐसी भनक नहीं थी। यह सामान्य रूप से नहीं लिया जाना चाहिए। यही तो हम कह रहे हैं। अगर आपने इस पर पहले चर्चा नहीं की तो कम से कम इस पर बाद में ही चर्चा कर लेनी चाहिये थी। हमें इसकी जानकारी होनी दी चाहिए कि यह निर्णय क्यों लिया गया। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: एक मिनट, श्री जयपाल रेड्डी।

... (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी: सभा में वक्तव्य देने से पहले मंत्री महोदय को विपक्ष को विश्वास में लेना चाहिए।

एक माननीय संसद सदस्य: ... (व्यवधान) चर्चा हो जाये।

अध्यक्ष महोदय: जयपाल रेड्डी जी कोई चर्चा नहीं होगी। यह तो केवल स्पष्टीकरण है।

श्री सिकन्दर बख्त: एक मिनट रुकिए। श्री जयपाल रेड्डी कृपया बैठिए। श्री सोमनाथ चटर्जी ने कहा है कि सब कुछ पूर्णतः परिवर्तित कर दिया गया है। अभी मैं इसकी गहराई में नहीं जाना चाहता परन्तु जब माननीय अध्यक्ष महोदय आपके अथवा किसी अन्य के प्रस्ताव पर निर्णय ले लेंगे तो मैं निश्चित रूप से इसकी गहराई में जाऊंगा। जब निर्णय लिया जा रहा होगा तो मैं वहीं रहूंगा ... (व्यवधान) हमें यह स्वीकार है। परन्तु मैं आपको यह बता दूँ आप जो यह कहते हैं कि इसे पूरी तरह से बदल दिया गया है यह बिल्कुल गलत बात है।

श्री एस. जयपाल रेड्डी: नहीं, हम इसे उल्टा-पुल्टा किये हुये का ही नाम देंगे। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री जयपाल रेड्डी, मैंने आपको स्पष्टीकरण मांगने की अनुमति दी है।

श्री एस. जयपाल रेड्डी: महोदय, मैं आवास समिति का सभापति था तो मुझे यह बताया गया था कि उस समय के प्रबन्ध निदेशक ने सुजुकी लिमिटेड के साथ षडयंत्र रबकर सुजुकी कम्पनी को धोखा दिया था। प्रबंध निदेशक नियुक्त करने की सरकार की बारी थी। श्री भास्कररुडु को नामित किया गया। सुजुकी कम्पनी ने अपनी पूरी ताकत से इसका विरोध किया। पिछली सरकार अपनी बात पर अडिग रही। भारतीय जनता पार्टी जो कि उस समय विपक्ष में थी ने सरकार को समर्थन प्रदान किया। ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: सबसे अधिक बयान खुराना जी देते हैं।
...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री एस. जयपाल रेड्डी: अब भारतीय जनता पार्टी ने सब कुछ उल्टा-पुल्टा क्यों किया। आज की तारीख में मारुति उद्योग लिमिटेड का बाजार मूल्य 3 बिलियन डालर से ज्यादा का है। प्रबन्ध निदेशक का एम.एन.सी. के साथ गलत समझौता करके एम.एन.सी. की वेदी पर अनौपचारिक रूप से चढ़ा दिया गया है। इस संबंध में विपक्ष को विश्वास में नहीं लिया गया। सरकार नहीं
...(व्यवधान)

इसलिए मैं यह चाहता हूँ कि यह सरकार पहले तो इस समझौते को स्थगित कर और फिर वह विपक्ष के साथ चर्चा करे और हमें यह बताये कि किन परिस्थितियों में यह समझौता करना पड़ा।

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय चर्चा के लिए सहमत हो गए हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: वे चर्चा के लिए सहमत हो गए हैं। मैं किसी और को अनुमति नहीं दे रहा हूँ। कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी शामिल नहीं होगा। वे तो पहले ही चर्चा के लिए सहमत हो गए हैं।

श्री चाको, कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री पी.सी. चाक्को: महोदय, एक गम्भीर विषय उठाया गया है। मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। अब एक अन्य मामला है।

श्री बसुदेव आचार्य: यह पूरा नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: मैंने श्री चाक्को को अनुमति दी है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया समझने का प्रयास कीजिए कि अब कोई चर्चा नहीं हो सकती है। आप भी यह जानते हैं। हर बात के लिए आप मजबूर नहीं कर सकते हैं।

श्री बसुदेव आचार्य: यह एक महत्वपूर्ण मुद्दा है।

श्री एस. जयपाल रेड्डी: यह निर्णय प्रधान मंत्री के ध्यान में लाये बिना नहीं लिया जा सकता।

श्री बसुदेव आचार्य: क्या मैं माननीय मंत्री से यह जानकारी ले सकता हूँ। ...(व्यवधान)

श्री पी.सी. चाक्को: मैं जो प्रश्न उठा रहा हूँ वह 300 भारतीय नागरिकों और उनके परिवारों के दांव पर लगे उनके जीवन से संबंधित मामला है।

श्री एस. जयपाल रेड्डी: ऐसे महत्वपूर्ण निर्णय प्रधान मंत्री के ध्यान में लाये बिना नहीं लिये जा सकते।

अध्यक्ष महोदय: आपको इसके गुणावगुणों पर नहीं जाना चाहिए था। वे तो पहले ही चर्चा के लिए सहमत हो गए हैं।

श्री चाक्को जी आप तो पहले ही दिये गये समय से ज्यादा बोल चुके हैं।

श्री एस. जयपाल रेड्डी: इस समझौते को अभी स्थगित कर दिया जाना चाहिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री बसुदेव आचार्य, कृपया आप बैठिए।

श्री बसुदेव आचार्य: यह एक महत्वपूर्ण मुद्दा है। पिछली सरकार ने प्रबंध निदेशक को स्थानान्तरित न करने का एक कठोर निर्णय लिया था।

अध्यक्ष महोदय: श्री बसुदेव आचार्य, कृपया बैठिए।

श्री एस. जयपाल रेड्डी: सरकार को विपक्ष को विश्वास में लेना चाहिए था। ...(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य: सरकार को यह समझौता करने की क्या आवश्यकता थी। उद्योग मंत्री महोदय को इस बारे में सभा को बताना चाहिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब रेल बजट पर चर्चा होगी। श्री कृष्ण दास।

...(व्यवधान)

श्री एस. जयपाल रेड्डी: इसकी जल्दी क्या थी?

श्री बसुदेव आचार्य: सत्र चल रहा है। इसकी जल्दी क्या है?

अध्यक्ष महोदय: ये क्या हो रहा है? क्या सबको बोलने की आवश्यकता है? आप वरिष्ठ सदस्य हैं। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए। चर्चा होने दीजिए।

[हिन्दी]

प्रधान मंत्री (श्री अटल बिहारी वाजपेयी): अध्यक्ष महोदय, सेक्युरिटी कौंसिल में जो फैसला हुआ है, उसके बारे में मैं आपको इजाजत से कुछ कहने के लिए खड़ा होना चाहता था, लेकिन आज कई घंटों से मैं जो इस सदन का अनुभव ले रहा हूँ ...**(व्यवधान)** ऐसा अनुभव बार-बार होना अच्छी बात नहीं होगी। अध्यक्ष महोदय, जहाँ तक मारुति और सुजूकी का फैसला हुआ है।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी: मैं आपकी बात से सहमत हूँ।

[हिन्दी]

अटल बिहारी वाजपेयी: जिसकी घोषणा मैंने की है, उसे सरकार का समर्थन प्राप्त है। किसी की पीठ के पीछे यह नहीं हुआ है।

श्री एस. जयपाल रेड्डी: देश का समर्थन प्राप्त नहीं है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए। श्री जयपाल रेड्डी जी कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

...**(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री बसुदेव आचार्य: हाउस का समर्थन प्राप्त नहीं है।
...**(व्यवधान)**

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: अध्यक्ष महोदय, अगर मैं कहूँ कि उसे देश का समर्थन प्राप्त है।

श्री बसुदेव आचार्य: कैसे? ...**(व्यवधान)**

[अनुवाद]

श्री पी.सी. चाक्को: महोदय, मैं एक बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा उठाना चाहता हूँ। ...**(व्यवधान)**

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: श्री चाक्को जी, आपने आज सुबह मुझसे बात की थी। आप यह मुद्दा उठा चुके हैं।
...**(व्यवधान)**

श्री पी.सी. चाक्को: महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए कहा था। माननीय प्रधान मंत्री जी मेरी बात समाप्त होने के बाद बोल सकते हैं। मैं केवल एक मिनट का समय लूंगा।

महोदय, असमारा की राजधानी इरिटीरियन में 300 भारतीय परिवार फंसे हुए हैं। उस क्षेत्र के अन्य देशों ने अपने नागरिकों को वहाँ से हटाने की व्यवस्था की है। तथापि, हमने अभी तक इस संबंध में कोई कदम नहीं उठाए हैं। उनके पास कोई आश्रय और भोजन सामग्री इत्यादि नहीं है। इरिटीरिया के अनेक नगरों में अंधाधुंध बमबारी हो रही है। वहाँ फंसे हुए 300 परिवारों में से 100 परिवार केरल के हैं और उनमें से अधिकांश मेरे निर्वाचन क्षेत्र के हैं। मुझे पिछले दो दिन से व्यग्रतापूर्ण टेलीफोन आ रहे हैं। पश्चिमी देशों ने युद्धग्रस्त इरिटीरिया से अपने नागरिकों को हटाने के लिए पहले ही कदम उठा लिए हैं। हमने अपने नागरिकों को वहाँ से हटाने के लिए कुछ भी नहीं किया है। असमारा विमानपत्तन असेंनिक यातायात के लिए बंद कर दिया गया है और वहाँ से केवल युद्धक विमानों की ही आवाजाही हो रही है। वहाँ फंसे हुए भारतीय नागरिकों को वहाँ से निकलने का कोई रास्ता नहीं है। अतः हमारे नागरिकों को बचाने के लिए आवश्यक व्यवस्था करने के लिए सरकार को हर संभव कोशिश करनी चाहिए। मैं आज सुबह प्रधान मंत्री महोदय से इस संबंध में पहले ही अनुरोध कर चुका हूँ और प्रधान मंत्री महोदय वहाँ पर स्थित हमारे दूतावास के माध्यम से आवश्यक कार्रवाई कर सकते हैं।

प्रो. पी.जे. कुरियन: महोदय, श्री चाक्को ने जो मामला उठाया वह बहुत गंभीर मामला है। मैं प्रधान मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि वह इस अनुरोध पर विचार करें और यदि संभव हो, तो अपने देश से एक विमान की व्यवस्था करें और वहाँ फंसे हुए सभी लोगों को वापिस लाया जाए। मैं समझता हूँ कि 300 से अधिक भारतीय नागरिक वहाँ फंसे हुए हैं और मुझे आज सुबह से उन लोगों के संबंधियों के अनेक टेलीफोन आ चुके हैं। अतः कृपया आप यहाँ पर तुरन्त घोषणा करें और इस मामले में तत्काल कार्रवाई करें। हम इस सभा के सभी सदस्यों की ओर से यह अनुरोध करते हैं।

[हिन्दी]

श्री राजेश पायलट (दीसा): अध्यक्ष महोदय, आज से तीन दिन पहले मैंने कुछ तथ्य सदन के सामने रखे थे और गृह मंत्री जी ने उनका सीधा जवाब न देकर झुमा फिरकर और तोड़-

[श्री राजेश पायलट]

मरोड़कर जवाब दिया था। वे तथ्य मैंने एक साप्ताहिक पत्रिका के आधार पर रखे थे। मैं अपने उन तथ्यों की पुष्टि में आज सरकार की और मदद करना चाहता हूँ और उसकी जानकारी के लिए मैं बताना चाहता हूँ कि एक वीडियो रील मेरे पास है जो उसी साइट पर जाकर खींची गई है और वहां की तस्वीरें उसमें हैं जिसके अवलोकन से यह स्पष्ट हो जाता है कि मंदिर का पहला फ्लोर बनकर तैयार हो चुका है। आज के "हिन्दू" में भी बहुत साफ तौर पर कहा गया है, सारी चीजें उसमें लिखी हैं। वीडियो में पूरी डिटेल् भी हैं कि किस तरह से वहां तैयारियां हो रही हैं और वी.एच.पी. के नेता ने कल भी इस बारे में कहा है।

अध्यक्ष महोदय, मेरी चिन्ता है और मैं सरकार की सहायता करने के लिए सदन के सामने रखना चाहता हूँ कि जहां पर फेब्रीकेशन हो रही है, उस सारी स्थिति को साफ लफ्जों में सरकार यहां कहे कि यह फेब्रीकेशन किस मंदिर के लिए हो रही है। यदि किसी और मंदिर के लिए हो रही है, तो वैसा बताया जाए। उस स्थान पर बोर्ड लगा हुआ है कि "राम जन्म भूमि पर प्रस्तावित राम मंदिर की तैयारियां"। वी.एच.पी. के हमारे साथी रोज कह रहे हैं। आज भी उन्होंने अपना बयान दिया है। प्रधान मंत्री जी ने हमारी कांग्रेस की अध्यक्ष को पत्र लिखा है। 'टैम्पल वर्क इज ऑन सेज सिंघल'। ये वी.एच.पी. के एक जिम्मेदार व्यक्ति हैं। जो परसों उन्होंने कहा है, उसे भी पढ़ लो। बयान की गड़बड़ हो गई। अगर हमारे बयान सही होते, तो चिन्ता नहीं थी। दुख का कारण यह है कि बयानों से बहुत ज्यादा नुकसान हो गया। 6 दिसंबर, 1992 के बयान आज भी चुभते हैं। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष जी, मेरी सरकार से प्रार्थना है कि सरकार स्पष्ट स्थिति सदन के सामने रखे कि यह फेब्रीकेशन कहाँ के लिए हो रहा है और इस फेब्रीकेशन का मकसद क्या है? इस बारे में सरकार आश्वासन दे। अगर आज यू.पी. में बी.जे.पी. की सरकार न होती, कल्याण सिंह जी मुख्यमंत्री न होते तो हम फिर भी भरोसा रखते कि उत्तर प्रदेश सरकार गौर रखेगी। आज दुख का कारण यह है कि 1992 में जिन्होंने कराया था और आज भी वहाँ मुख्यमंत्री बैठे हैं। देश को पता भी नहीं चलेगा और एक हफ्ते के अंदर पहला फ्लोर तैयार खड़ा हो जायेगा जिससे देश में टेंशन पैदा हो जायेगी।

मैं गृह मंत्री जी से स्पष्ट पूछना चाहता हूँ कि यह फेब्रीकेशन का काम कहाँ-कहाँ हो रहा है और अगर यह खबर सही है तो वह किस मकसद के लिए हो रहा है? क्या वह सदन को आश्वासन देंगे कि राम जन्मभूमि पर जब तक कोर्ट का फैसला नहीं आयेगा तब तक आप वहाँ कुछ काम नहीं होने देंगे, यह आश्वासन आप इस सदन को और देश को किस रूप में देंगे।

[अनुवाद]

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): अध्यक्ष महोदय, यह मुद्दा तीन दिन पहले इस सभा में उठाया गया था और तब मैंने इस पर प्रतिक्रिया व्यक्त की थी। श्री राजेश पायलट ने अभी-अभी उल्लेख किया है कि मैंने इसे टालने की कोशिश की थी अथवा घुमा फिरा कर इसका उत्तर दिया था अथवा इसका सीधा उत्तर नहीं दिया था। मैंने इस मामले का आगे और अध्ययन किया और मैंने देखा कि एक साप्ताहिक पत्रिका के एक विशेष अंक में एक नई कहानी छपने के कारण कुछ माननीय सदस्य इस संबंध में उद्दिग्ण हो गए हैं। मैंने देखा कि मैंने जो कुछ कहा है वह पूर्ववर्ती सरकार जो कहती रही है उससे भिन्न नहीं था। संक्षेप में लगभग एक वर्ष पहले 2 अगस्त को इस सभा के एक पूर्व सदस्य ने इसी बात की तत्कालीन सरकार गुजराल सरकार से शिकायत की थी और वे पूर्व सदस्य श्री मौलाना असद मैदनी और उनकी उस शिकायत के परिणामस्वरूप कि अब भी राम मंदिर बन रहा है और प्रतिमाएं बन रही हैं तथा नक्काशीदार दीवारें बन रही हैं, तत्कालीन सरकार ने इस मामले की जाँच की, अपितु उस विशेष सदस्य को जिसने शिकायत की थी तथा शंका प्रकट की थी, को औपचारिक रूप से उत्तर भी दिया। मैं वह बात उद्धृत करना चाहता हूँ जो मेरे पूर्वगामी ने इस कार्यालय में माननीय सदस्य को लिखी थी। उन्होंने लिखा था:

"प्रिय श्री मैदनी,

कृपया अपने 2 अगस्त के पत्र के संदर्भ में देखें। मैंने मामले की जांच करा ली है।"

मैं आपको बताता हूँ कि मुझे उन जगहों का सही-सही पता नहीं चल पाया जहाँ ये निर्माण कार्य हो रहे हैं लेकिन श्री इन्द्रजीत गुप्त को उस बात का पता चल गया था। पत्र में आगे लिखा है:

"अयोध्या में विवादित राम जन्मभूमि-बाबरी मस्जिद स्थल पर कोई निर्माण कार्य नहीं चल रहा है। यह सही है कि विश्व हिन्दू परिषद द्वारा स्थापित कार्यशाला, जो विवादित स्थल से दो किलोमीटर दूर है, में पत्थर के स्तंभों के काटने तथा तराशने का कार्य चल रहा है। चूँकि यह निर्माण कार्य अपने आप में कानून के किसी उल्लंघन का मामला नहीं बनता है इसलिए भारत सरकार या जिला प्रशासन द्वारा मामले में कोई कार्यवाही किया जाना संभव नहीं है। मैं आपको यह आश्वासन देना चाहूँगा कि दिनांक 24.10.1994 के सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय की अनुपालना में विवादित स्थल पर यथास्थिति बनाई जा रही है।"

परसों कांग्रेस पार्टी के अध्यक्ष ने प्रधान मंत्री को एक पत्र लिखा जिसमें उन्होंने तीन दिन पहले माननीय सदस्य द्वारा इस सभा में या आज श्री पायलट द्वारा उठाई गई शंका के अनुरूप ही अपनी शंका व्यक्त की थी, तथा उसके प्रत्युत्तर में प्रधान मंत्री ने स्पष्ट शब्दों में कहा है:

“जहाँ तक मेरी सरकार का प्रश्न है, संविधान तथा विधि का शासन सर्वोच्च है। अयोध्या मामले में न्यायपालिका को अपना कर्तव्य का निर्वहन करने की पूरी छूट है। यदि उच्चतम न्यायालय अयोध्या में राम मंदिर बनाने का मार्ग प्रशस्त करता है तो उसी के अनुरूप फैसले को लागू कर दिया जायेगा। दूसरी ओर, यदि उच्चतम न्यायालय इसके विपरीत निर्णय सुनाती है तो मेरी सरकार अपने संवैधानिक कर्तव्य का निर्वहन करेगी कि कोई भी व्यक्ति इस फैसले के विरुद्ध कार्य न करे।”

मैं पूरे पत्र को नहीं पढ़ूँगा। इसका प्रत्येक शब्द सरकार की विचारधारा तथा इसकी प्रतिबद्धता को दर्शाता है। मेरे विचार से इस पत्र को यहीं पर छोड़ देना चाहिए। महोदय, जहाँ तक हम अयोध्या के संसंध है, हालांकि भा.ज.पा. के चुनाव घोषणा पत्र में इस मामले के प्रति कुछ प्रतिबद्धता जताई गई थी लेकिन जब यह सरकार बनी तो हमने उसकी उपेक्षा की और हम उसके राष्ट्रीय एजेन्डे से तो सहमत हो गये लेकिन इसमें यह विशेष मुद्दा शामिल नहीं था। अब लगता है कि विपक्ष के कुछ व्यक्ति अयोध्या मामले को फिर से केन्द्र स्तर पर उठाना चाहते हैं। ...*(व्यवधान)* इसका निर्णय उन्हें करना है। ...*(व्यवधान)* जहाँ तक सरकार का संसंध है, मैं इतना ही कहूँगा कि यह सरकार चालू निर्माण कार्य में वही दृष्टिकोण तथा नीति अपनाएगी जो श्री इन्द्रजीत गुप्त द्वारा अभिव्यक्त की गई थी। ...*(व्यवधान)*

श्री राजेश पायलट (दौसा): महोदय, यह बात यहीं समाप्त नहीं हो जाती। मैंने एक अलग प्रश्न पूछा है ...*(व्यवधान)*

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर): हम उसे स्वीकार नहीं करते हैं ...*(व्यवधान)*

श्री इन्द्रजीत गुप्त (मिदनापुर): अध्यक्ष महोदय, चूंकि मेरे नाम का उल्लेख किया गया है, इसलिए कृपा करके मुझे कुछ कहने का मौका दिया जाना चाहिए। बात यह है कि जिस पत्र का अभी-अभी उल्लेख किया गया है वह माननीय प्रधानमंत्री द्वारा कांग्रेस पार्टी के अध्यक्ष को लिखा गया था। यह प्रधान मंत्री द्वारा कल दिये गये वक्तव्य के अनुरूप था जिसमें उन्होंने स्पष्ट शब्दों में कहा कि इस देश के किसी संगठन अथवा किसी व्यक्ति को न्यायालय के निर्णय के विरुद्ध कुछ भी करने नहीं दिया जाएगा। मैं इससे खुश हूँ। मेरे विचार में प्रधान मंत्री ने जो वक्तव्य दिया

तथा श्रीमती सोनिया गाँधी को लिखे पत्र में इसकी भिन्न भाषा में पुनरावृत्ति की गयी जो बड़ी प्रशंसनीय थी। लेकिन उस पत्र तथा प्रधान मंत्री के वक्तव्य के बावजूद क्या विश्व हिंदू परिषद, बजरंग दल इत्यादि जैसे संगठनों के ये नेता लोग सरकार के विपक्ष में विपक्षी, पार्टियाँ हैं? ये विपक्षी पार्टियाँ नहीं हैं—श्री अशोक सिंघल तथा गिरिराज किशोर प्रतिदिन यह लंबा वक्तव्य जारी करते हैं कि सरकार या प्रधान मंत्री जो भी कहें, वे उसी स्थल पर जहाँ मस्जिद थी, मंदिर का निर्माण कार्य शुरू करने पर कायम है। इसका अर्थ है कि वे सार्वजनिक रूप से तथा खुले तौर पर जो प्रधान मंत्री ने कहा है तथा जो अभी गृह मंत्री कह रहे हैं, का खण्डन करने पर तुले हैं। अतएव, सरकार द्वारा यह कहना काफी उपयुक्त है कि जब समय आयेगा तब वे देखेंगे कि वे कुछ अवैध कर रहे हैं या नहीं। लेकिन मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस समय प्रधान मंत्री को कौन सी चीज सार्वजनिक रूप से यह घोषणा नहीं करने दे रही कि वे जो वक्तव्य दिये जा रहे ऐसे वक्तव्यों के खिलाफ हैं तथा वो ऐसे वक्तव्यों का खण्डन करते हैं और वे श्री अशोक सिंघल और श्री गिरिराज किशोर के वक्तव्यों को नहीं मानते। क्या वे ऐसा नहीं कह सकते? वे ऐसी बातों का पूरे देश के लोगों के बीच प्रचार होने की अनुमति दे रहे हैं। प्रतिदिन एक तरह का माहौल बन रहा है तथा लोगों में सांप्रदायिक भावनाएँ भड़क रही हैं और केवल सदन के अन्दर ही नहीं बल्कि करोड़ों लोग सदन के बाहर भी इससे प्रभावित हो रहे हैं। अतएव क्या प्रधान मंत्री को ऐसा वक्तव्य नहीं देना चाहिए कि यह सरकार अशोक सिंघल तथा गिरिराज किशोर जैसे लोगों के वक्तव्य को अनुमति नहीं देती तथा इनके वक्तव्यों की भर्त्सना करती है? सरकार यह कहती है कि जब समय आयेगा और जब वे इन नक्काशियों, स्तंभों आदि को लेकर अयोध्या जायेंगे तथा निर्माण कार्य शुरू करेंगे तब वे देखेंगे कि उच्चतम न्यायालय के फैसले के विरुद्ध क्या कुछ हो रहा है तथा फिर तदनुसृत कार्यवाही करेंगे। यह अच्छी बात है। लेकिन अभी क्या हुआ है? इस बीच, प्रतिदिन लोगों को यह कहा जा रहा है कि उन्हें अयोध्या जाने तथा राम मंदिर के निर्माण के इस प्रयास को समर्थन देने के लिए तैयार रहना चाहिए। जो कुछ न्यायालय तथा प्रधान मंत्री ने कहा है उससे कोई फर्क नहीं पड़ता। वे खुले तौर पर इसका उल्लंघन कर रहे हैं तथा सरकार को चुनौती दे रहे हैं, तथा सरकार चुप है। कृपा करके उन्हें यह कहना चाहिए कि क्या वे प्रत्येक दिन दिये जा रहे इस प्रकार के ठकसावे वाले भाषण से सहमत हैं अथवा नहीं या क्या वे इसकी भर्त्सना करने के लिए तैयार हैं।

[हिन्दी]

श्री मुलायम सिंह खादक (सम्भल): अध्यक्ष महोदय, माननीय गृह मंत्री जी ने बयान दिया और ये बयान उसी तरह के हैं, जिस तरह के 1992 में दिये जा रहे थे। ये बयान उसी तरह के हैं,

[श्री मुलायम सिंह यादव]

जो 1990 में दिये जा रहे थे। इसको पीछे मुख्य, असली बात क्या है, जैसा इन्द्रजीत गुप्त जी ने कहा कि बजरंग दल या विश्व हिन्दू परिषद या बी.जे.पी. है, कोई गलतफहमी में नहीं रहे कि ये अलग हैं। अगर अलग हैं तो विश्व हिन्दू परिषद् के पार्लियामेंट के मੈम्बर भारतीय जनता पार्टी के चिह्न पर यहां पर बैठे हुए हैं। पहले बजरंग दल के भी बैठे थे, अब नहीं है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। मैंने उन्हें बोलने की अनुमति दी है।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री मुलायम सिंह यादव: यही हम कह रहे हैं कि विश्व हिन्दू परिषद भारतीय जनता पार्टी है। चाहे अशोक सिंघल हों, चाहे गिरिराज किशोर हों, इसके पीछे सबसे बड़ा षडयंत्र है कि पहले बजरंग दल के नाम पर या विश्व हिन्दू परिषद के नाम पर वातावरण बनाओ। माननीय आडवाणी जी चाहते हैं कि पहले आप वातावरण बनाइये और जब वातावरण बन जायेगा तो आडवाणी जी मंदिर बनाने के लिए सबसे आगे खड़े होंगे, यही असली बात है, जो मैं आज पूरे देश के सामने कह रहा हूँ कि मंदिर बनाने की पूरी योजना है।

हां, प्रधान मंत्री जी क्या कहते हैं, कितना मुकाबला कर सकते हैं, यह हम नहीं कह सकते, लेकिन आडवाणी जी का पूरा इरादा है। बजरंग दल और विश्व हिन्दू परिषद द्वारा बाकायदा इनकी शह पर यह सब काम किया जा रहा है। वरना ...*(व्यवधान)*

श्री लाल मुनी चौबे (बक्सर): यहां अनुमान की बात कही जा रही है। यहां अनुमान लगाने की बात को जा रही है जो इनके अनुभव के आधार पर है। इसे अभिव्यक्ति की स्वतंत्रता पर हमला माना जायेगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री चौबे, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...*(व्यवधान)*

श्री लाल मुनी चौबे: अगर तोड़-मरोड़कर कोई बयान देता है और प्रधान मंत्री कहते हैं कि ऐसा बयान न दिया जाये, यह सच कहा जायेगा कि अभिव्यक्ति की स्वतंत्रता पर हमला हो रहा है। इस तरह की बात उठाना एक दूसरे को बोलना डिक्टेटरशिप कही जा सकती है। ...*(व्यवधान)*

श्री मुलायम सिंह यादव: अध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि मैं राष्ट्रीय एकता परिषद में था ...*(व्यवधान)* अध्यक्ष महोदय, मैं कह रहा था कि राष्ट्रीय एकता परिषद में हम थे। जब राष्ट्रीय एकता परिषद में भी इस तरह का बयान दिया गया था, आश्वासन दिया गया था और यह कहा था कि मस्जिद नहीं गिराई जायेगी, उस वक्त भी ...*(व्यवधान)* मैंने यही सब कहा था कि राष्ट्रीय एकता परिषद में जो थे कहते हैं, ये मस्जिद को गिराएंगे। उसके बाद 4 दिसम्बर, 1992 को हमने राष्ट्रपति जी को पत्र लिखा और राष्ट्रपति जी को बताया कि छह दिसम्बर को ये मस्जिद गिराएंगे और उसके बाद मस्जिद गिराई गई। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री मुलायम सिंह यादव जो कहते हैं उसके अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जायेगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री मुलायम सिंह यादव: जो वर्तमान मुख्य मंत्री हैं, उन मुख्य मंत्री ने सुप्रीम कोर्ट में हलफनामा दिया और सुप्रीम कोर्ट का अनादर किया, उल्लंघन किया। ...*(व्यवधान)* जब मुख्य मंत्री को एक दिन की सजा हुई तो हम कैसे विश्वास कर सकते हैं। इसलिए आडवाणी जी का विश्वास नहीं हो सकता है। हां, अगर प्रधान मंत्री जी खड़े होकर कहें कि मंदिर नहीं बनाया जा रहा है और इस तरह के बयान देने वाले लोगों से हमारा कोई ताल्लुक नहीं है, अगर कोई ऐसा बयान देते हैं तो वे हमारे विरोधी माने जाएंगे। ...*(व्यवधान)* इस तरह देश में तनाव पैदा किया जा रहा है। इसलिए हम आज आपसे कहना चाहते हैं ...*(व्यवधान)* इनकी मंदिर बनाने की योजना है और उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री ने अपने सहयोगियों से कहा है कि मंदिर बनेगा। ...*(व्यवधान)*

श्री लाल मुनी चौबे: यहां अभिव्यक्ति की स्वतंत्रता पर हमले की बात उठाई गई।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री चौबे, कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

[हिन्दी]

श्री मुलायम सिंह यादव: यह केवल इन्होंने ही नहीं कहा, वहां मुख्य मंत्री ने भी बयान दिया है कि मंदिर बनेगा। इसलिए इस बयान पर हमें कोई भरोसा नहीं है। राष्ट्रीय एकता परिषद में भी इसी तरह बयान दिया गया था। जब सुप्रीम कोर्ट में ये

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

हलफनामा दे सकते हैं और सुप्रीम कोर्ट को इस्तेमाल करते हैं, वही मुख्यमंत्री आज उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री हैं। ...*(व्यवधान)* जो देश में तनाव पैदा करके, आज देश के अन्दर दंगा फसाद करके हिन्दुस्तान की माइनोरिटी को डराने का जो षडयंत्र है, उस षडयंत्र को हम लोग किसी कीमत पर बर्दाश्त नहीं कर सकते और हम इस बयान पर कोई भरोसा नहीं कर सकते, यही हमारा कहना है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री चौबे, कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

[हिन्दी]

श्री लाल मुन्नी चौबे: ये बताएं इस तरह की बातों से सदन का कितना नुकसान हो चुका है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी: माननीय अध्यक्ष महोदय, कुछ सदस्यों के वयें से स्पष्ट है कि हमारी आशंका वाजिब है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैंने श्री सोमनाथ चटर्जी को अनुमति दी थी।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए। मैं आपको भी बात सुनूंगा।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: अध्यक्ष महोदय, मुझे एक मिनट दे दें ...*(व्यवधान)* जब देखो सोमनाथ बाबू बोलने के लिए खड़े हो जाते हैं ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। मैं आपको बात सुनूंगा। पहले उन्हें अपनी बात पूरी करने दीजिए। श्री सिंह कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी: अध्यक्ष महोदय, प्रेस में जो कुछ छपा है उसे हमने पढ़ा है। हमने इस विषय पर माननीय प्रधान मंत्री का वक्तव्य तथा माननीय गृह मंत्री का हस्तक्षेप सुना है। इस विषय

के कतिपय पहलू हैं जो हमें परेशान कर रहे हैं। वहाँ न्यायिक निषेधाज्ञा लगी होने के कारण कोई भी सरकार यह नहीं कह सकती 'हम विवादित स्थल पर निर्माण होने देंगे।' कोई भी व्यक्ति यह कह कर यहाँ नहीं रह सकता। हम न्यायालय के आदेश का पालन नहीं करेंगे किन्तु कृपया उन परिस्थितियों पर गौर कीजिए जिसके कारण वहाँ आशंका है। निस्संदेह, लाखों-करोड़ों रुपये खर्च किये जा रहे हैं ...*(व्यवधान)*। महोदय, यह अतिशय है। मैं माननीय सदस्यों से ईमानदार अपील करता हूँ ...*(व्यवधान)*। मैंने किसी के बारे में एक भी शब्द भी नहीं कहा है। ...*(व्यवधान)*। वहाँ ऐसी आशंका है। सत्तारूढ़ गठबंधन के कुछ माननीय सदस्यों की भावना का देखते हुए हमारी आशंका ठीक प्रतीत होती है। वे इसके बारे में अत्यधिक संवेदनशील हैं। क्यों अकस्मात् ही स्तम्भों, चंदोवा तथा अन्य ऐसी ही सामग्रियों के निर्माण पर लाखों-करोड़ों रुपये खर्च किये जा रहे हैं? अब जो इन कार्यों में जुटे हैं वे खुल कर कह रहे हैं कि यह अयोध्या में मंदिर के लिये है। वर्तमान व्यवस्था में अत्यन्त ही महत्वपूर्ण संगठन यथा विश्व हिन्दू परिषद तथा अन्य सभी कह रहे हैं:

"चाहे जो भी हो जाए, हम वहाँ मंदिर का निर्माण करेंगे।"

दूसरे ही दिन मैंने महन्त नित्या गोपाल दास का यह वाक्य पढ़ा। उन्होंने कहा था:

"भा.ज.पा. की प्रतिबद्धता का क्या लाभ है। राम भा.ज.पा. के निर्णय की प्रतीक्षा नहीं करेंगे। राम मंदिर भा.ज.पा. के निर्णय पर निर्भर नहीं रहेगा।"

श्री राजेश पायलट ने ठीक ही पूछा है, 'उनका निर्माण किसलिए किया जा रहा है? उसका प्रयोजन क्या है?' ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री आदित्यानाथ (गोरखपुर): गोपालदास जी का फोटो ही नहीं है, ये गलतबयानी करके सदन को गुमराह कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)* यह कार्य 1990 से चल रहा है जब कांग्रेस की सरकार थी ...*(व्यवधान)* यह मामला अभी शुरू नहीं हुआ है ...*(व्यवधान)* ये इस तरह की बातों से देश में भावनाएं भड़का रहे हैं ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैं आपको अनुमति दूंगा। कृपया उन्हें अपनी बात पूरी करने दीजिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी: महोदय, भारत में कहीं भी जहाँ कोई विवाद नहीं है उनके द्वारा राम मंदिर बनाये जाने पर किसी को शिकायत नहीं है। प्रश्न उस स्थान का है। कोई भी यह नहीं कह

[श्री सोमनाथ चटर्जी]

रहा है कि करोड़ों रुपये की ये सारी तैयारियाँ अयोध्या में विवादित स्थल को छोड़कर किसी भी दूसरे स्थान पर मंदिर के लिए की जा रही हैं।

अब महोदय, प्रश्न यह है: इस तरह का तनाव किस तरह में यदाया जा रहा है? आज के समाचार पत्रों ने श्री अशोक सिंघल के डम कथन को उद्धृत किया है कि वर्तमान लड़ाई कुछ भी नहीं बल्कि इस्लाम तथा हिन्दुत्व के बीच सामान्य संघर्ष है। क्या इस तरह के वक्तव्यों का सरकार, प्रधान मंत्री या गृह मंत्री द्वारा प्रतिवाद किया जा रहा है? किंतु हम कहीं भी एक भी ऐसा शब्द नहीं पाते हैं जहां माननीय प्रधान मंत्री या गृह मंत्री ने थोड़ी भी असहमति व्यक्त की हो कि इससे देश में सिर्फ तनाव बढ़ता है। इसमें किर्मा का भी लाभ नहीं होता है। हम कई समस्याओं का सामना कर रहे हैं। कठिन आर्थिक परिस्थितियाँ भी हैं तथा अन्य मामले भी हैं। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री सोमनाथ चटर्जी के भाषण के अतिरिक्त कुछ भाग कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जाएगा।

... (व्यवधान) *

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, कृपया इस बात को समझें कि हमें रेल बजट पर चर्चा करनी है तथा इस समय चार बज चुके हैं। कृपया इस बात को समझिये कि हमें रेल बजट पर आज चर्चा पूरी करनी है।

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री सोमनाथ चटर्जी, कृपया अपना भाषण पूरा करें।

... (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी: महोदय, हमें जानना चाहिए कि क्या मुझे बोलने की अनुमति सिर्फ उनकी सहमति से मिलेगी। हमें यह जानना चाहिए तथा तब हम फैसला करेंगे कि हमें क्या करना है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने आपको अनुमति नहीं दी है। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए। श्री सोमनाथ चटर्जी, कृपया अपनी बात पूरी कीजिए।

श्री मोतीलाल बोरा (राजनंदागांव): महोदय, मेरा व्यवस्था का एक प्रश्न है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: वरिष्ठ और कनिष्ठ दोनों एक ही तरह का व्यवहार कर रहे हैं। इसमें कोई अपवाद नहीं है। हर कोई एक ही तरह से व्यवहार कर रहा है।

श्री मोतीलाल बोरा: महोदय, यदि आप मुझे अनुमति दें। मेरा व्यवस्था का एक प्रश्न है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इस समय लगभग चार बज चुके हैं। हमने रेल बजट पर चर्चा शुरू नहीं की है। हमें आज रेल बजट पर चर्चा पूरी करनी है। यह सब क्या है? आपको प्रक्रिया समझनी चाहिए। हर कोई ऐसा आचरण कर रहा है। माननीय प्रधान मंत्री वक्तव्य देने के लिए दो घंटे से इन्तजार कर रहे हैं, किन्तु आप लोग प्रधान मंत्री को भी बोलने नहीं दे रहे हैं।

... (व्यवधान)

श्री सोमनाथ चटर्जी: अब तक मैं अपना भाषण पूरा कर चुका होता। महोदय, मैं आपसे यह जानना चाहता हूँ कि क्या केवल उनकी सहमति से ही हमें बोलने की अनुमति मिलेगी।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना भाषण पूरा कीजिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी: हम यह जान लें। प्रधान मंत्री को वह बात कहने दीजिए और तब हम फैसला करेंगे कि हमें क्या करना है। ... (व्यवधान) सभा में क्या हो रहा है? ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री चौहान, कृपया बैठ जाइए। जब कोई वरिष्ठ सदस्य बोल रहे हों, तो आपको उनके भाषण में व्यवधान नहीं डालना चाहिए। कृपया बैठ जाइए।

श्री सोमनाथ चटर्जी: मैं आपकी अनुमति से बोल रहा हूँ, परन्तु आज कल हर कोई हमें व्याख्यान दे रहा है।

अपराह्न 4.00 बजे

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री सोमनाथ चटर्जी, कृपया बोलिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी: आजकल हर कोई हमें व्याख्यान दे रहा है। ... (व्यवधान) वे इस प्रकार का आचरण कर रहे हैं। ... (व्यवधान) अब जिम्मेदारीपूर्वक सदन चलाना बहुत कठिन हो गया है। यह बहुत ही बुरी और गंभीर बात है।

निर्माण-कार्य के बारे में जो कुछ कहा जा रहा है, मैं उसके बारे में माननीय प्रधान मंत्री से जानना चाहता हूँ। बिल्कुल विवादित स्थल पर वास्तविक निर्माण कार्य नहीं हो रहा है। इन धमकियों

* कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

पर सरकार और प्रधान मंत्री की क्या प्रतिक्रिया है? की गयी उत्तेजक टिप्पणियों के बारे में सरकार का क्या कहना है? हम इस पर सरकार का उत्तर जानना चाहते हैं। स्तम्भों और छप्पों के निर्माण-कार्य के प्रति सरकार की क्या समझबूझ है? इनका निर्माण किस उद्देश्य से और किस मंदिर के लिए किया गया है? सरकार की इसमें क्या समझबूझ है तथा क्या प्रतिक्रिया है? हम यही जानना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय: माननीय प्रधान मंत्री कुछ कहना चाहेंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय प्रधान मंत्री बोल रहे हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री ई. अहमद, कृपया बैठ जाइए। प्रधान मंत्री पहले ही बोलने के लिए खड़े हैं।

...(व्यवधान)

..]

श्री मुलायम सिंह यादव: अगर प्रधान मंत्री जी बयान दे दें तो मामला सुधर सकता है। ...(व्यवधान) मंदिर के मामले में प्रधान मंत्री जी से बयान दिलवा दीजिए। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री ई. अहमद, कृपया बैठ जाइए।

श्री ई. अहमद: कृपया मुझे दो-तीन मिनट बोलने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय: श्री ई. अहमद, कृपया बैठ जाइए।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: अध्यक्ष महोदय, आज जब देश में साम्प्रदायिक शांति और सद्भावना की सबसे अधिक जरूरत है, वैसे जरूरत तो हमेशा ही रहती है लेकिन आज जो हमारे देश के आसपास परिस्थिति है उसमें यह आवश्यक है कि हम ध्यान रखें कि देश के भीतर कोई भड़काने वाली कार्यवाही नहीं होनी चाहिए। ...(व्यवधान) मुझे ताजुब हुआ कि एक साप्ताहिक पत्रिका में जो सामग्री छपी है उसके आधार पर ...(व्यवधान) टेप भी होगा। टेप में तो वही होगा जो वहां छपा हुआ है ...(व्यवधान) उसके द्वारा इस मामले को एक बड़ा केन्द्रीय मुद्दा बनाया जा रहा है। कांग्रेस

अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गांधी ने मुझे पत्र लिखा था, मैंने तत्काल उसका उत्तर दिया। मैंने उन्हें आश्वासन दिया है कि मामला अदालत में है और अदालत का फैसला सर्वोच्च होगा, अंतिम होगा। उस अदालत के फैसले को हम कार्यान्वित करेंगे। अब अदालत का फैसला क्या होगा, यह कोई नहीं जानता। ...(व्यवधान) उस समय केन्द्र में आपकी सरकार थी, इस समय हमारी सरकार है, अब गलत काम नहीं होगा। ...(व्यवधान)

श्री राजेश पायलट : कोर्ट में आप लोगों ने बयान दिया था। ...(व्यवधान) कल्याण सिंह जी ने आश्वासन दिया था कि हम नहीं होने देंगे। ...(व्यवधान) हमारी सरकार ने इंतजाम किया था। ...(व्यवधान) हमने 4 दिसम्बर को कहा था। आप यहां बैठे हुए थे। ...(व्यवधान) आपने कोई आश्वासन नहीं दिया था। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

डा. शफीकुर्रहमान बर्क (मुरादाबाद): यह आपके कार्य पर निर्भर करता है।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: अध्यक्ष महोदय, मैं पुराने विवाद में जाना नहीं चाहता। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी (पुरी): आप उस समय गृह मंत्री थे। आपने उस समय क्या किया? आपको उस समय इस्तीफा दे देना चाहिए था।

[हिन्दी]

श्री राजेश पायलट: मैं सदन में मंत्री था, मैं गृह मंत्री नहीं था।

श्री विलास मुत्तेमवार (नागपुर): पहले अपना ज्ञान पक्का करो।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: अध्यक्ष महोदय, मैं पुराने विवाद में जाना नहीं चाहता। जो कुछ हुआ, मेरी दृष्टि में बड़ा दुर्भाग्यपूर्ण था और अभी भी मैं उसे एक दुर्घटना मानता हूँ। ...(व्यवधान) दुर्घटना दोहराई नहीं जाती है। उसकी जांच हो रही है, मुकदमें चल रहे हैं, वह मामला अदालत में है। ...(व्यवधान) मुख्यमंत्री को अदालत के निर्णय के लिए को सजा मिली थी। ...(व्यवधान) मैंने जो पत्र में लिखा है वह आश्वासन पक्का है, आप उस पर भरोसा करें। ...(व्यवधान)

एक माननीय सदस्य: कैसे भरोसा करें।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: सीधे-सीधे भरोसा करें।
...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री ई. अहमद, कृपया बैठ जाइए। उनको अपनी बात पूरी करने दीजिए।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: अध्यक्ष महोदय, अगर कोई संगठन गलत प्रचार कर रहा है, गलत काम कर रहा है, तो उसके विरुद्ध कार्यवाही के लिए कानून का रास्ता खुला हुआ है।
...(व्यवधान) अगर ये परिस्थिति पैदा होगी कि उससे भावनाएं भड़क रही हैं तो कानून कार्यवाही करेगी, यह मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह सब क्या है? उनको अपना वक्तव्य पूरा करने दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री ई. अहमद: महोदय, मुझे एक भामूली-सा प्रश्न पूछने की अनुमति दी जाये। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: किसी प्रकार के स्पष्टीकरण की अनुमति नहीं है। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा। यह क्या हो रहा है।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री अहमद, किसी प्रकार के स्पष्टीकरण की अनुमति नहीं है।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: अध्यक्ष जी, अब इस बात का प्रयास होना चाहिए कि अदालत में जो मामला है, उसकी जल्दी से जल्दी सुनवाई और फैसला हो। जब इस तरह के, भावना से जुड़े हुए मामले वर्षों तक लटके रहते हैं तो उससे राष्ट्रीय मानम में विकृति पैदा होती है। मैं कानून की पद्धति को दोष नहीं दे रहा हूं, लेकिन इस देश का एक ढंग बन गया है, नाजुक मामलें भी बीसियों साल तक लटकाए जाते हैं। इसमें हम सभी को सहयोग करने की आवश्यकता है। अदालत के फैसले का इंतजार होना चाहिए। जिन्हें आशा है कि अदालत को फैसला उनके हक में होगा, वे अपनी आशा पालने के लिए स्वतंत्र हैं। जहां तक सरकार का संबंध है, हमारा संकल्प है कि अदालत को जो फैसला होगा, उसको लागू किया जाएगा, हर कीमत पर लागू किया जायेगा।

[अनुवाद]

श्री पी.सी. धामस (मुवत्तुपुजा): क्या मैं एक और स्पष्टीकरण की मांग कर सकता हूँ? ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: किसी भी स्पष्टीकरण की इजाजत नहीं है। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: मुलायम सिंह जी जरा ध्यान से सुनें। वे हमेशा मेरे और आडवाणी जी के बीच खाई खोदने का काम करते रहते हैं। ...(व्यवधान) वे इसमें सफल नहीं होंगे, न किसी प्रदेश को इस मामले में आड़े आने दिया जायेगा। केन्द्र अपने दायित्व का पूरी गंभीरता के साथ, दृढ़ता के साथ पालन करेगा।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय प्रधान मंत्री जी को एक और वक्तव्य देना है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री अहमद, कृपया बैठ जाइए। और स्पष्टीकरण को इजाजत नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री अहमद, कृपया बैठ जाइए। कृपया, और स्पष्टीकरण की मांग न की जाए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब प्रधान मंत्री वक्तव्य देंगे।

...(व्यवधान)

श्री वारकला राधाकृष्णन (चिरायिकिल): मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। व्यवस्था के मेरे प्रश्न को सुना जाए। मैं प्रक्रिया-नियम के नियम 376(2) के अधीन मामले की चर्चा कर रहा हूँ। व्यवस्था का मेरा प्रश्न यह है कि माननीय प्रधान मंत्री सुरक्षा परिषद के निर्णय के दुष्प्रभाव के संबंध में सभा के समक्ष वक्तव्य दे रहे हैं। मेरा यह कहना है कि जब लोक सभा सत्र चल रहा सभा के समक्ष माननीय प्रधान मंत्री को ऐसा वक्तव्य देना परन्तु लोक सभा सत्र के दौरान प्रधान मंत्री के राजनीतिक सलाहकार श्री प्रमोद महाजन सभा के बाहर इस प्रकार का वक्तव्य दे रहे हैं। यह सभा के साथ खिलवाड़ है। क्योंकि लोक सभा सत्र के दौरान उनके दल के प्रवक्ता श्री प्रमोद महाजन ने सुरक्षा परिषद के निर्णय के आशय का उल्लेख सभा के बाहर किया है

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री राधाकृष्णन, इसमें व्यवस्था संबंधी कोई प्रश्न नहीं है। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ शामिल नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री पी. उपेन्द्र (विजयवाड़ा): ऐसे समय में जब लोक सभा का सत्र चल रहा हो, तो प्रधान मंत्री के राजनीतिक सलाहकार सभा के बाहर वक्तव्य दे रहे हैं।

...(व्यवधान)

श्री वारकला राधाकृष्णन: यह सभा की अवमानना है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी शामिल नहीं किया जायेगा। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)*

अपराहन 4.12 बजे

प्रधान मंत्री द्वारा वक्तव्य

संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद का संकल्प

[अनुवाद]

प्रधान मंत्री (श्री अटल बिहारी वाजपेयी): अध्यक्ष महोदय, 06 जून, 1998 को संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद द्वारा पारित प्रस्ताव की जानकारी माननीय सदस्यों को है। इस मामले में अपनी स्थिति पर मैं इस सदन को विश्वास में लेना चाहूंगा।

हमें खेद है कि सुरक्षा परिषद ने एक ऐसे तरीके से कार्य किया है जिसमें इसने एक ऐसा प्रस्ताव रखा जो इसके उद्देश्यों की पूर्ति करने में पूर्णतः सहायक नहीं है। प्रस्ताव में नाभिकीय अप्रसार का कई बार जिक्र किया गया है। जैसा कि मैंने इस सदन में अपने पूर्व वक्तव्य में कहा था हम अन्तर्राष्ट्रीय समुदाय के एक जिम्मेदार और प्रतिबद्ध सदस्य हैं। प्रस्ताव में हमसे कोई भी नाभिकीय शस्त्र परीक्षण बिस्फोट न करने के लिए कहा गया है। भारत के लिए इस प्रकार का आग्रह करने का कोई प्रयोजन नहीं है क्योंकि हम इस कार्यक्रम को स्थगित रखने की स्वीच्छिक घोषणा पहले ही कर चुके हैं। हमने इस प्रतिज्ञा को विधिवत बाध्यता के रूप में परिणत करने के उपाय खोजने की अपनी इच्छा का भी संकेत दिया है। इसके अलावा हमने जेनेवा में निरस्त्रीकरण सम्मेलन में विखण्डनीय पदार्थों में कटौती से सम्बद्ध सन्धि पर बहुपक्षीय बातचीत में शामिल होने के लिए अपनी तत्परता के बारे में भी स्पष्ट संकेत दिया है। तथापि, हम विखण्डनीय सामग्रियों के उत्पादन पर एक तरफा रोक लगाने के लिए इन बातचीतों के प्रति अपने आपको पहले से ही प्रतिबद्ध नहीं कर सकते हैं। अप्रसार के प्रति अपनी वचनबद्धता को ध्यान में रखते हुए हम नाभिकीय सामग्रियों और प्रौद्योगिकियों के निर्यात पर सख्ती से नियंत्रण रखते हैं। इस संबंध में हमारा रिकार्ड दोषरहित रहा है और उन कुछ देशों से बेहतर रहा है जो नाभिकीय अप्रसार संधि के पक्षकार हैं अथवा नाभिकीय आपूर्तिकर्ता दल के सदस्य हैं अथवा वहाँ तक कि संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद के स्थायी सदस्य हैं।

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री अटल बिहारी वाजपेयी]

तथापि संकल्प में यह आह्वान किया गया है कि हमें अपने नाभिकीय कार्यक्रम बन्द कर देने चाहिए अथवा हमारे प्रक्षेपास्त्र कार्यक्रम स्वीकार नहीं है। इस संबंध में सरकार द्वारा निर्णय अपने स्वयं के आकलनों तथा राष्ट्रीय सुरक्षा आवश्यकताओं के आधार पर युक्तियुक्त तथा उत्तरदायित्वपूर्ण ढंग से लिए जाएंगे। यह अधिकार जिसका दावा हम अपने लिए करते आए हैं, कोई नया दावा नहीं है, अपितु यह प्रत्येक सम्प्रभुता सम्पन्न देश का अधिकार है और यह एक ऐसा अधिकार है जिसका पिछले 50 वर्षों से इस देश की हर सरकार ने ज़रूरत शब्दों में समर्थन किया है।

इस संकल्प में एक सुस्पष्ट खामी है जिसमें ऐसी मान्यता का पूर्ण अभाव है कि अप्रसार का मसला एक क्षेत्रीय मसला नहीं है बल्कि जिसे एक भेदभाव-रहित सार्वभौमिक परिप्रेक्ष्य में लिया जाना होगा। हम इस बात को दुर्भाग्यपूर्ण समझते हैं कि संयुक्त राष्ट्र सुरक्षा परिषद के संकल्प में सर्वोच्च अंतर्राष्ट्रीय न्यायिक निकाय-अन्तर्राष्ट्रीय न्यायालय का निर्णय परिलक्षित नहीं होता है, जिसमें नाभिकीय हथियारों की वैधानिकता पर प्रश्नचिह्न लगाया गया है और इनकी समाप्ति के लिए तत्काल वार्ता का आह्वान किया गया है। इस सदन के सभा पटल पर रखी गई भारत की नाभिकीय नीति के विकास से संबद्ध दस्तावेज में, हमने नाभिकीय निरस्त्रीकरण के प्रति अपनी वचनबद्धता को दोहराया है। मुझे यह बात स्पष्ट रूप से कहनी है कि अन्य नाभिकीय हथियार-सम्पन्न राज्यों से भिन्न, जो अपने नाभिकीय जखीरों को अपना-अपना अनन्य अधिकार रखने के इच्छुक हैं, भारत की ऐसी कोई महत्वाकांक्षा नहीं है। सरकार ऐसे कदम उठाने के लिए वचनबद्ध है जिससे सभी नाभिकीय हथियारों की समाप्ति के लिए किसी सार्वभौमिक अभिसमय के संबंध में खुली वार्ताएं हो सकें। भारत द्वारा किये गये हाल के परीक्षणों को शान्ति और सुरक्षा के लिए खतरे के रूप में पेश करने का प्रयास पूर्णरूपेण दिग्भ्रमित करने वाला है और अप्रासंगिक है। हमारी नीति को इस प्रकार से प्रस्तुत करने से सरकार द्वारा घोषित सकारात्मक उपायों को नजरान्दाज करता है जिसके बारे में सार्वभौमिक निरस्त्रीकरण रूप-रेखा और क्षेत्रीय संदर्भ दोनों रूपों में, मैं पहले ही उल्लेख कर चुका हूँ। हमारे परीक्षण इसलिए आवश्यक थे क्योंकि विकलांग अप्रसार व्यवस्था नाकाम रही, अतः हमने इस विचार को स्पष्ट रूप से नकार दिया कि इनसे क्षेत्रीय और सार्वभौमिक सुरक्षा पर विपरीत प्रभाव पड़ा है।

सरकार ने नाभिकीय निरस्त्रीकरण तथा अप्रसार की सम्पूर्ण श्रेणियों पर प्रमुख संभावियों के साथ अर्थपूर्ण वार्ता में शामिल होने की इच्छा का संकेत दिया है। पिछले सप्ताह विशेष दूत श्री ब्रजेश मिश्रा ने इस संबंध में पेरिस तथा लन्दन की यात्रा की। उन्होंने दोनों राजधानियों में वरिष्ठतम अधिकारी स्तर पर बैठकें की थी। अन्य देशों के साथ भी इसी प्रकार की वार्ता करने की योजना है।

इन वार्ताओं को एक ऐसी प्रक्रिया के भाग के रूप में देखा जाना चाहिए जिससे भारत की स्थिति को बेहतर समझ-बूझ के साथ स्थापित किया जा सकेगा।

माननीय सदस्य इस बात से अवगत हैं कि भारत पाकिस्तान के साथ विश्वास, तथा एक-दूसरे के हितों के प्रति सम्मान पर आधारित एक शांतिपूर्ण, मित्रतापूर्ण एवं आपसी लाभकारी संबंध की इच्छा सदा व्यक्त करता रहा है। मैंने दोनों सदनों में पहले भी कहा है तथा इसे मैं फिर दोहराना चाहता हूँ कि एक सुरक्षित और सम्पन्न पाकिस्तान, भारत के हित में है। द्विपक्षीय संबंधों के प्रति हमारा दृष्टिकोण केवल बकाया मसलों के निपटारे तक ही सीमित नहीं है अपितु सहयोग के एक स्थायी ढांचे के निर्माण की कामना द्वारा भविष्य की ओर निर्दिष्ट है जो दोनों देशों के लोगों के लिए लाभकारी सिद्ध होगा। जैसा कि मैंने हाल ही में प्रधान मंत्री नवाज शरीफ को लिखा है कि हमें इतिहास के गर्त में पुराने विवादों में ही नहीं फंसा रहना चाहिए। और मैं आज भी उन्हें कहता हूँ कि हमें अपने इतिहास को पीछे छोड़कर आगे बढ़ना चाहिए तथा अपने बच्चों और आने वाली पीढ़ी के कल्याण के बारे में विचार करना चाहिए।

हम पाकिस्तान के साथ द्विपक्षीय बातचीत करने के प्रति वचनबद्ध रहे हैं। यह राष्ट्र की दृढ़ धारणा और विश्वास को परिलक्षित करता है कि स्थायी और सकारात्मक रूप से सीधा बातचीत ही वह रास्ता है जिस पर हमारे द्विपक्षीय संबंध आगे बढ़ सकते हैं। मैं पाकिस्तान के साथ आधिकारिक स्तर की वार्ता शीघ्र आरंभ करने की इच्छा फिर से दोहराता हूँ। इस बातचीत के लिए शांति और सुरक्षा, (विश्वासोत्पादक उपायों के साथ-साथ) जम्मू और कश्मीर, आर्थिक और वाणिज्यिक सहयोग और सीमापार के आतंकवाद जैसे विषयों की पहचान कर ली गई है। इन बातचीतों के तौर तरीकों पर हमने पाकिस्तान के समक्ष ये प्रस्ताव इस वर्ष जनवरी में रखे थे। हम उनके उत्तर की प्रतीक्षा कर रहे हैं। हमने एक बार फिर यह स्पष्ट कर दिया है कि पाकिस्तान के साथ हमारी बातचीत की प्रक्रिया चाहे कैसी भी क्यों न हो परन्तु इसमें बाहरी हस्तक्षेप को कोई स्थान नहीं दिया जाएगा।

माननीय सदस्यों ने कश्मीर मसले को अंतर्राष्ट्रीय रूप दिये जाने के प्रयासों पर अपनी तीव्र प्रतिक्रियाएँ व्यक्त की हैं। समस्या के इस प्रकार के अन्तर्राष्ट्रीयकरण के किसी प्रस्ताव पर भारत की सहमति का कोई प्रश्न नहीं उठता। संयुक्त राष्ट्र परिषद ने अपने संकल्प में कश्मीर का उल्लेख किया है। यह अस्वीकार्य है तथा इससे इस वास्तविकता में कोई परिवर्तन नहीं होता है कि जम्मू और कश्मीर राज्य भारत संघ का एक अभिन्न अंग है। मैं माननीय सदस्यों का ध्यान उन शब्दों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जहाँ संकल्प में कश्मीर का जिक्र किया गया है। संयुक्त राष्ट्र

सुरक्षा परिपद ने यह माना है कि भारत-पाक संबंधों का आधार द्विपक्षीय बातचीत होना चाहिए तथा कश्मीर सहित सभी अनसुलझे मसलों का परस्पर स्वीकार्य हल निकाला जाना चाहिए। यह हमारी स्थिति को ध्यान में रखकर किया गया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: प्रधान मंत्री महोदय, क्या आप श्री पी.सी. चाक्को द्वारा कही गई बातों का जवाब देना चाहेंगे?

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: एरिट्रा से अंतिम सूचना यह प्राप्त हुई है कि वहाँ युद्ध विराम के आदेश दे दिये गये हैं तथा इसे क्रियान्वित किया जा रहा है। इसी बीच, मैंने सरकार से सुरक्षा की दृष्टि से वापिस करने हेतु इच्छुक सभी व्यक्तियों को लाने हेतु सभी व्यवस्थाएँ करने के लिए कहा है तथा इन्हें शीघ्रताशीघ्र किया जायेगा।

श्री पृथ्वीराज दा. चव्हाण (कराड़): महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय: अब शाम के 4.30 बज चुके हैं। हमें रेल चर्चा को पूरा करना है। कृपया कोई व्यवस्था का प्रश्न स्पष्टीकरण न मांगें।

श्री पृथ्वीराज दा. चव्हाण: नियम 372 के अंतर्गत मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। सरकार द्वारा दो महत्वपूर्ण वक्तव्य दिए गए हैं; एक उद्योग मंत्री द्वारा तथा दूसरा प्रधान मंत्री द्वारा।

[हिन्दी]

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना): अध्यक्ष महोदय, सदन रात को देर तक चलेगा। मैं यह कहना चाहता हूँ कि डिनर का इंतजाम यहीं किया गया है।

[अनुवाद]

श्री पृथ्वीराज दा. चव्हाण: दो महत्वपूर्ण वक्तव्य दिये गये हैं। सामान्य प्रथा एक अनुपूरक कार्यसूची जारी करने की है ताकि मंत्रियों की बात सुनने हेतु हमारे नेतागण भी उपलब्ध रह सकें। लेकिन इन वक्तव्यों के पूर्व कोई भी अनुपूरक कार्यसूची जारी नहीं की गई है। कृपया इस बात को स्पष्ट करें।

अध्यक्ष महोदय: मैंने उन्हें वक्तव्य देने की अनुमति दी है।

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना: माननीय सदस्यों और प्रेस के लिए डिनर का इंतजाम यहीं है।...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: नाश्ता, सब कुछ।

श्री एस. जयपाल रेड्डी (महबूबनगर): प्रधान मंत्री मारुति समझौते के बारे में कुछ कहना चाहते थे। उन्हें बीच में ही रोक दिया गया। वे अपने वक्तव्य को पूरा क्यों नहीं करते? उन्होंने मारुति समझौते में अपनी सरकार के समर्थन की प्रतिज्ञा दी है। आपने आधा बोलकर छोड़ दिया है, हम इससे बिलकुल डिस्टेटिस्फाइड हैं।

अध्यक्ष महोदय: अब रेल बजट पर आगे चर्चा की जायेगी। अब श्री कृष्णदास बोलेंगे।

श्री एन.एस. कृष्णदास (पालघाट): क्या मैं अपनी बात आरम्भ कर सकता हूँ?

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी बात आरम्भ कीजिए। अन्यथा मैं अन्य सदस्य को आमंत्रित करूंगा।

...(व्यवधान)

श्री एस. जयपाल रेड्डी: कृपया प्रधान मंत्री जी को अपना वक्तव्य देने दीजिए।

[हिन्दी]

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: अध्यक्ष महोदय, अगर आपकी इजाजत हो तो मैं सदन का कुछ समय ले लूँ। हमारे मित्र श्री रेड्डी ने मारुति और सुजुकी का मामला खड़ा किया है। ... (व्यवधान)

श्री मोहन सिंह (देवरिया): उन्होंने खड़ा नहीं किया है, आपने बयान देकर खड़ा किया है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: जो इस वक्तव्य के रूप में मंत्री महोदय ने सदन के सामने उपस्थित किया है। हम उस वक्तव्य पर चर्चा कराने के लिए तैयार हैं, खुली चर्चा होनी चाहिए। ... (व्यवधान)

श्री मोहन सिंह: पारदर्शिता होनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: मि. मोहन सिंह, यह ठीक नहीं है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी: अगर हम प्रतिपक्ष को संतुष्ट कर दें तो फिर उसके लिए हमें धन्यवाद दिया जाना चाहिए।

[अनुवाद]

श्री एस. जयपाल रेड्डी: परन्तु, आपको तैयार रहना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: माननीय प्रधानमंत्री जी ने आपकी आशंकाओं का समाधान कर दिया है।

अपराहन 4.23 बजे

रेल संबंधी स्थिति-पत्र पर विचार करने के बारे में
प्रस्ताव बजट (रेल) 1998-99—सामान्य चर्चा
और
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल)—1995-96

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: रेल बजट पर आगे और चर्चा आरम्भ करने से पहले मैं माननीय सदस्यों को एक छोटी-सी बात कहना चाहूंगा। आपको याद होगा कि आज सुबह मैंने आप लोगों से यह आग्रह किया था कि हमें आज रेल बजट पर चर्चा समाप्त कर देनी चाहिए। कई माननीय सदस्यों को अभी अपना भाषण देना है। अतः इस सभा में भाषण देने वाले प्रत्येक सदस्य से सहयोग करने और संक्षेप में अपने विषय पर ही बोलें। यदि आवश्यक हुआ तो आज सभा 9.00 रात्रि के बाद भी चलेगी।

अब श्री एन.एन. कृष्णदास बोलेंगे।

श्री एन.एन. कृष्णदास (पालघाट): इस चर्चा में मुझे भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। यद्यपि दोनों मंत्री मेरे अच्छे मित्र हैं तथापि मेरे पास बजट प्रस्ताव विरोध करने का एकमात्र विकल्प बचा है।

अब मैं बजट प्रस्तावों पर चर्चा करूंगा। मुझे खेदपूर्वक कहना पड़ रहा है कि इस बजट में दृष्टि और दिशा का अभाव है। इसमें भारतीय रेल को प्राथमिकता दिये बिना ही लोगों पर अतिरिक्त भार थोपने की प्रक्रिया का अनुसरण किया गया है।

बजट की पूर्व सन्ध्या पर स्थिति पत्र लाने के लिए मैं माननीय मंत्री का धन्यवाद करता हूं। परन्तु उन्होंने बताया गयी इन बातों का अपने पहले बजट में अनुसरण नहीं किया है।

हम रेलवे, जो कि राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है, को देश के विकास के लिए एक महत्वपूर्ण साधन मानते हैं। ऐसे अत्यधिक व्यापक क्षेत्र हैं जो विकास के मानचित्र से बाहर हो चुके हैं। यदि रेलवे द्वारा अपने नेटवर्क का पिछड़े क्षेत्रों में भी विस्तार कर दिया जाएगा तो इससे विकास के मामले में असमानता दूर की जा

सकेगी। दुर्भाग्य से बजट में भी इस गम्भीर मुद्दे को स्थान नहीं दिया गया है।

इससे पहले बोलने वाले माननीय सदस्य अत्यधिक महत्वपूर्ण मुद्दों पर पहले प्रकाश डाल दिया है। इसलिए मैं अधिक समय नहीं लूंगा। अब मैं अपने गृह राज्य केरल के बारे में बोलूंगा। केरल राज्य रेलवे द्वारा लगातार उपेक्षित किया गया एकमात्र राज्य है। केरल में स्वतंत्रता के बाद रेलवे के क्षेत्र में कोई प्रमुख विकास नहीं हुआ है। यहां की जनता ब्रिटिश अवधि के दौरान बिछायी गयी कुछ लाइनों से गुजारा करने के लिए बाध्य है।

अपराहन 4.26 बजे

(श्री खगपति प्रधानी पीठासीन हुए)

रेल के किराये में तीव्र वृद्धि पूर्णतया से अनुचित है। माननीय मंत्री ने बड़ी कुशलता से साधारण द्वितीय श्रेणी और स्लीपर श्रेणी के किराये भी बिना किसी औचित्य के बढ़ा दिए हैं। उदाहरणार्थ माननीय मंत्री ने दावा किया है कि उन्होंने दिल्ली से केरल एक स्लीपर क्लास में जाने वाले यात्रियों के लिए केवल 45 रुपये की वृद्धि की है। जबकि यह वास्तविकता से परे है। उन्होंने सुपर फास्ट सप्लीमेंटरी शुल्क में 25 रुपये और कम्प्यूटर आरक्षण शुल्क में 5 रुपये की वृद्धि की है। यदि हम इन सबको जोड़ेंगे तो किराये की कुल वृद्धि 20 प्रतिशत के आसपास होगी जबकि माननीय मंत्री केवल 7 प्रतिशत की वृद्धि करने का दावा करते हैं।

अब मैं अपने राज्य के समक्ष समस्याओं पर चर्चा कर रहा हूं। मेरे राज्य से अधिक रेलगाड़ियों के लिए लगातार मांग रही है। जैसाकि हम सभी जानते हैं कि केरलवासी अत्यधिक यात्रा करते हैं। लाखों मलयाली लोग केरल से बाहर कार्यरत हैं परन्तु उन्हें अपने गृह राज्य वापस लौटने के लिए रेलवे द्वारा बहुत थोड़ी सुविधाएं उपलब्ध करायी गई है। केरल ने कोंकण रेलवे का पूरे मन से समर्थन किया है। इस राज्य ने इसके निर्माण के लिए 48 करोड़ रुपये की राशि उपलब्ध करायी है। परन्तु कोंकण रेल लाइन के परिणामस्वरूप हमें फायदे से भी अधिक नुकसान हुआ है।

सुपरफास्ट रेलगाड़ी मंगला एक्सप्रेस ही एक ऐसी रेलगाड़ी है जो दिल्ली को केरल राज्य के साथ जोड़ती थी परन्तु अब केरल इससे लाभान्वित नहीं होगा क्योंकि इसे कोंकण की ओर से जाया जा रहा है। माननीय मंत्री द्वारा बजट का भाषण प्रस्तुत किये जाने तक यह गाड़ी मंगलौर तक जाती थी। हम माननीय मंत्री के अत्यधिक आभारी हैं कि उन्होंने बजट प्रस्तुत करने के बाद केरल के सभी सदस्यों की बैठक बुलायी और उस बैठक में यह वादा किया कि वे इस गाड़ी को कोचीन तक बढ़ावेंगे। पहले मंगला एक्सप्रेस पालघाट होकर जाती थी। पालघाट डिवीजन मुख्यालय है

और यह शहर उत्तर की ओर केरल में प्रवेश करते ही पड़ता है। परन्तु, अब उनके वायदे के अनुसार इस गाड़ी को पालघाट को छोड़कर कोचीन तक ले जाया जायेगा। मेरा यह कहना है कि पालघाट से शोरुवण्णूर तक एक अलग यात्री डिब्बा मंगला एक्सप्रेस में जोड़ना चाहिए। अन्यथा पालघाट की जनता इन सुविधाओं से वंचित हो जायेगी।

महोदय, अब मैं एक सर्वाधिक महत्वपूर्ण रेललाइन, शोरुवण्णूर-मंगलौर लाइन के बारे में उल्लेख करना चाहूंगा। यह रेल लाइन दक्षिणी छोर में त्रिवेन्द्रम तक राज्य में जीवन का आधार है। दुर्भाग्य से ब्रिटिश काल के दौरान निर्मित मंगलौर सेक्शन एकल रेल लाइन है। यदि इस क्षेत्र के लाइन का दोहरीकरण नहीं किया जायेगा तो केरल राज्य कोंकण रेल लाइन के लाभ से वंचित हो जायेगा। सभी राजनीतिक दलों, राज्य के सभी संसद सदस्यों और केरल सरकार ने इस परियोजना को प्राथमिकता देने के लिए रेलवे से आग्रह किया। कोंकण कारपोरेशन इस परियोजना को आरम्भ करने के लिए तैयार है। मैं यह नहीं जानता कि इस समय इस परियोजना का क्या हुआ।

मैंने द्वारा इस परियोजना के लिए प्रतिवर्ष अतिअल्प आवंटन का उल्लेख किया है और इसका यह मतलब है कि इस परियोजना का पूरा होने में कम से कम एक अथवा दो दशक लग जाएंगे। मैं इसे रेल मंत्री द्वारा स्वयं प्रस्तुत किये गये शब्दों के अनुसार रखता हूँ। दोहरीकरण की परियोजना शोरुवण्णूर-कुट्टीपुरम सेक्शन को छोड़कर शुरू की गई है। रेलवे द्वारा शोरुवण्णूर से मंगलौर तक पूरी रेल लाइन के दोहरीकरण का वायदा किया गया है।

मैंने यह देखा कि नए रेल बजट में शोरुवण्णूर-कुट्टीपुरम का सेक्शन कोई उल्लेख नहीं किया गया है। यह तो विश्वासघात और वादाखिलाफी है। शेष सेक्शन अर्थात् कुट्टीपुरम से मंगलौर तक रेल लाइन, जिसका दोहरीकरण कार्य आरम्भ किया गया है, के लिए बहुत थोड़ी धनराशि आवंटित की गई। अनुमान के अनुसार इस क्षेत्र के दोहरीकरण के लिए 552.19 करोड़ रुपये की आवश्यकता है जबकि इसके लिए मात्र 47.74 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया। यदि भविष्य में भी इसी प्रकार आवंटन किया जाता रहा तो इस परियोजना को पूरा करने में कम से कम एक दशक की अवाधि लग जायेगी।

केरल में रेल-विद्युतीकरण हाल ही में किया गया है। ईरोड-एर्नाकुलम क्षेत्र में विद्युतीकरण का कार्य कई वर्ष पूर्व शुरू किया गया था। पिछले वर्ष, सरकार ने यह वायदा किया था कि नए बजट के अनुसार वर्ष 1998-99 तक उक्त परियोजना पूरी हो जायेगी। इसमें 11.43 करोड़ रुपये का घाटा हुआ है। इसका अर्थ यह है कि हमें इस कार्य को पूरा करने के लिए कुछ और बजटों

का इंतजार करना होगा। केरल के लोगों ने यह मांग की है कि एर्नाकुलम-त्रिवेन्द्रम क्षेत्र का विद्युतीकरण करने के बारे में भी विचार किया जाए। एक के बाद एक सरकारों ने इस संबंध में आश्वासन दिये लेकिन इस वर्ष के बजट में इस संबंध में अब तक कुछ उल्लेख नहीं किया गया है। मेरी यह मांग है कि इस वर्ष के विद्युतीकरण कार्यक्रम में ही इस महत्वपूर्ण क्षेत्र को शामिल किया जाए।

केरल अपनी तंग सड़कों के लिए जाना जाता है और इसका मुख्य कारण जनसंख्या का घनत्व है। यदि रेलवे मदद करे तो इस राज्य को दिन-प्रतिदिन होने वाले यातायात की भीड़-भाड़ से कुछ राहत मिल सकती है और गम्भीर दुर्घटनाओं को टाला जा सकता है। राष्ट्रीय राजमार्ग पर कई रेल फाटक हैं जिनके कारण दिन में कई बार सड़क यातायात अवरुद्ध होता है। यदि रेलवे ऊपरि पुलों का निर्माण कर दे तो काफी हद इस समस्या का समाधान किया जा सकता है। केरल भूमि और अन्य सहायता उपलब्ध कराने के लिए तैयार है।

केरल के लोगों को मुख्यतः सड़क यातायात पर ही निर्भर रहना पड़ता है क्योंकि रेल विभाग राज्य में पर्याप्त गाड़ियां नहीं चलाता है। दूसरे कई राज्यों में विद्युत अथवा डीजल इंजन चालित गाड़ियां चलाई गई हैं। राज्य में विभिन्न नगरों और शहरों को जोड़ने के लिए ऐसी गाड़ियां चलायी जा सकती है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि पालघाट नगर और कोयम्बटूर के बीच इस उपहार के तौर पर इस सेवा को शुरू किया जाए। जैसाकि आप जानते हैं कि कोयम्बटूर दक्षिण भारत का एक महत्वपूर्ण शहर है और पालघाट इस नगर का प्रवेश द्वार है।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री एन.एन. कृष्णादास: मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ।

रेलवे की घोर लापरवाही और उदासीन रवैये के कारण केरल राज्य को कई समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। समय की कमी के कारण, मैं प्रत्येक का उल्लेख नहीं करना चाहता हूँ और मेरे साथी उन समस्याओं को अवश्य ही सरकार के ध्यान में लायेंगे। लेकिन मैं एक महत्वपूर्ण बात का उल्लेख करना चाहता हूँ।

पालघाट डिवीजन देश का एक पुराना डिवीजन है। लेकिन कोंकण रेलवे के चालू होने के बाद कई रेल गाड़ियां कोंकण मार्ग से होकर जाती हैं और ये रेलगाड़ियां पालघाट मार्ग से होकर नहीं जाती हैं। केरल के कुछ प्रसिद्ध समाचार पत्रों ने परसों, कल और आज भी यह समाचार प्रकाशित किया है कि पालघाट के मंडलीय मुख्यालय को खत्म किया जा रहा है अथवा केरल से बाहर

[श्री एन.एन. कृष्णदास]

स्थानांतरित किया जा रहा है। इसकी वजह से पालघाट डिवीजन अपना महत्व खो देगा। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या मंडलीय मुख्यालय को केरल से बाहर ले जाने का कोई प्रस्ताव है? कृपया आप इस संबंध में उत्तर दें।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री एन.एन. कृष्णदास: मंत्री महोदय उत्तर दे रहे हैं। महोदय वह इस मामले में हस्तक्षेप करने के लिए तैयार हैं।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री और योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): मैं आपसे केवल एक प्रश्न पूछना चाहता हूँ। क्या आप महसूस करते हैं कि जिस समाचार पत्र ने यह समाचार प्रकाशित किया है वह एक जिम्मेदार समाचार पत्र है? यदि यह बात है तो आप उस समाचार पत्र की प्रति उपलब्ध कराएँ। जब मंत्री महोदय अपना उत्तर देंगे तब वह इस मुद्दे का भी उत्तर देंगे। मैं केवल मुद्दों को नोट कर रहा हूँ।

श्री एन.एन. कृष्णदास: केरल के सभी माननीय सदस्य, केरल सरकार और केरल में रहने वाले लोग इस मंडलीय मुख्यालय को केरल से बाहर ले जाने की अनुमति नहीं देंगे।

यह मेरा निवेदन है। इस संबंध में केरल से मेरे दूसरे साथी अन्य महत्वपूर्ण मामलों पर प्रकाश डालेंगे।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज): सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार की तरफ से जो रेल बजट पेश किया गया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। भारतीय रेल राष्ट्रीय एकता की प्रतीक है, भारतीय रेल अनेकता में एकता कायम करने की प्रतीक है। यह मैं इसलिए कह रहा हूँ कि भारत जैसे विशाल देश में विभिन्न जातियों, विभिन्न धर्मों के लोग निवास करते हैं, उसमें रेल एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। इस देश में सात लाख से ज्यादा गांव हैं। गांवों के लोगों को यह भरोसा होता है कि रेल विभाग सम्पूर्ण राष्ट्र को विकास की मुख्य धारा में जोड़ने के लिए प्रमुख भूमिका निभा सकती है। ऐसा नहीं है कि इसने प्रमुख भूमिका नहीं निभाई है। रेलों में काफी प्रगति हुई है लेकिन 50 साल की अवधि में जितनी प्रगति होनी चाहिए, उतनी नहीं हो पाई है। यह मैं इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि गांवों में रहने वाले बहुत से लोगों ने अभी तक रेल नहीं देखी है।

इसलिए जो दियारा का इलाका है, जहां लोग पैदा होते हैं तो खेतिहर मजदूर होते हैं और वे खेतिहर मजदूर कभी बाजार

और शहर की तरफ नहीं जाते हैं, इसलिए उनके जन्म से लेकर मरण तक उनका दियारा इलाके में हो जाता है और वे रेल को मरण के दिन तक अपनी आंख से नहीं देख पाते।

रेल एक व्यावसायिक संस्था है, लेकिन हम यह कहेंगे कि किसी प्रजातांत्रिक देश में व्यावसायिक संस्था होने के बाद सरकार को सिर्फ मुनाफे और घाटे का सौदा करके विभाग को चलाना उचित नहीं होगा, इसलिए वैसे इलाके इस स्थिति में हैं जो बिलकुल पिछड़े हैं, अति पिछड़े हैं, उन इलाकों में रेल का विस्तार कैसे हो, इस पर सरकार को गम्भीरता से चिन्तन करना चाहिए, सरकार को गम्भीरता से विचार करना चाहिए।

माननीय मंत्री जी द्वारा स्टेटस पेपर सदन में रखा गया है। स्टेटस पेपर में बहुत कुछ ऐसी बातें सामने आई हैं जो हम लोग नहीं जानते हैं, चूंकि हम नये सदस्य हैं, इसलिए हम मंत्री जी को बधाई का पात्र मानते हैं, जिन्होंने स्टेटस पेपर सदन में रखा है, लेकिन स्टेटस पेपर में जो बातें आई हैं, मेरी नजर में उन बातों पर इस सदन में एक बहस अवश्य अलग से होनी चाहिए थी। यह तो हम लोग अभी दोनों पर मिलाकर बहस कर रहे हैं, लेकिन स्टेटस पेपर पर अगल-अगल से एक बहस होती तो जितनी बातें उसमें हैं और जितनी बाधाओं को भी उसमें बताया गया है, उन बाधाओं के निदान के लिए भी यह सदन गम्भीरता से चिन्तन करता, गम्भीरता से विचार करता।

रेल बजट में बहुत सी अच्छी-अच्छी बातें लाई गई हैं। वरिष्ठ नागरिकों को सुविधा देने की बात है कि 25 प्रतिशत से बढ़ाकर उसे 30 प्रतिशत कर दिया गया है, निश्चित तौर पर यह रेल मंत्री का बहुत ही अच्छा कदम है। बेरोजगारों को सहूलियत के लिए जब नौकरी में इण्टरव्यू देने जाते हैं तो रेल बजट में यह लिखा गया है कि साक्षात्कार के समय पूर्ण रियायत वैसे उम्मीदवारों को दी जायेगी। यह भी रेल मंत्री जी का एक बहुत उचित और अच्छा कदम है।

जहां तक पर्यटन का सवाल है। पर्यटन को जोड़ने के लिए रेल विभाग को बहुत ही सोच विचार कर कदम उठाना चाहिए। हम आपसे यह बताना चाहते थे, जिस दिन रेल मंत्री जी रेल बजट प्रस्तुत कर रहे थे, इस सदन में बड़े जोर-जोर से हल्ला हंगामा हो रहा था कि यह बिहार का बजट है। हम बताना चाहते हैं कि रेल बजट को कोई ठीक से जरा देखे। हम यह मानते हैं कि इस रेल बजट में बिहार की बिलकुल उपेक्षा की गई है। हम इसलिए कहते हैं कि रेल बजट में बिहार की उपेक्षा की गई है, उसमें जैसे बोधगया से सारनाथ, बोधगया से राजगीर रेल मार्ग से जोड़ने की बात की गई है, उसे कभी बिहार के बजट में नहीं जोड़ना चाहिए। बोधगया में, सारनाथ में चीन और जापान के लाखों यात्री

प्रतिवर्ष जाते हैं। वहां और वैसे जगह को अगर सिर्फ बिहार से जोड़ा जाये तो यह कहीं से उचित नहीं हो पायेगा। वह बिहार का बजट नहीं, वह देश का बजट है। इसलिए हम कहेंगे कि रेल मंत्री जी, जितनी उपेक्षा बिहार की इस रेल में बजट में हुई है, हमें नहीं लगता है कि पीछे कभी हुई होगी। मंत्री को तो बजट के अलावा भी काम कराने की पावर होती है, इसलिए आप फिर से बिहार की कुछ समीक्षा कीजिए और जो त्रुटियां रह गई हैं, उन्हें आप मंत्री के अधिकार से पूरा करने का प्रयास कीजिए।

हम आपसे यह कहना चाहेंगे कि रेल में खानपान भी एक बड़ी समस्या होती है। खानपान के विषय में हम यह बताना चाहते हैं कि रेलों में सरकारी तौर पर भी खानपान की व्यवस्था है और प्राइवेट तौर पर भी बहुत सी ट्रेनों में व्यवस्था है। एक दिन रेल मंत्री जी ने कहा था कि हम सब में सरकारी व्यवस्था करेंगे, लेकिन रेल मंत्री जी हम एक बात बताना चाहते हैं। कल हम राजधानी ट्रेन से आ रहे थे। उसमें जो सूप रहता है, कल हमने देखा कि वह बनावटी दे रहे हैं, एक तो मनुष्य भी अब बनावटी बन रहा है, अब जब बनावटी शुरू हो गया तो हमने कैंटीन के फो नुलाया और हमने पूछा कि यह तुम कहां से ले आये कहां से एक महीने से यह रेल में चालू किया गया है। उस पर आप निगरानी करवाइये। अगर इस तरह का भोजन होगा तो टी.वी. वगैरह की बीमारी पकड़ लेगी। राजधानी ट्रेन जब देश की सबसे द्रुतगामी ट्रेन है, अच्छी ट्रेनों में मानी जाती है, अगर उसमें खानपान इस तरह का घटिया किस्म का होगा तो कहीं से उचित नहीं होगा। वही प्राइवेट जो आप खानपान की व्यवस्था करिये, जहां से प्राइवेट एजेंसी खानपान की व्यवस्था करती है, वह सरकारी व्यवस्था से कहीं अच्छी है, आप दोनों की तुलना करके देखिये।

मैं यह नहीं कहना चाहता कि आप प्राइवेट वालों को या सरकारी हाथों में इसकी व्यवस्था सौंपें, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि जिसको भी दें, व्यवस्था अच्छी और उचित होनी चाहिए।

रेलों में दुर्घटनाएं बढ़ती जा रही हैं। उसमें रेल कर्मचारियों का दोष निश्चित तौर पर होता है। सुरक्षा की बात जब भी चलती है, आपने भी सदन में कहा है कि सुरक्षा राज्य सरकारों से संबंधित मामला है। लेकिन ट्रेन में जो मुसाफिर चलते हैं, वे राज्य सरकार और केन्द्र सरकार के विवाद में अपनी सुरक्षा की गारंटी नहीं ले पाते। बहुत से राज्यों में विधि व्यवस्था की स्थिति ठीक नहीं है। बहुत से ऐसे राज्य हैं जहां के उच्च न्यायालय ने तीन-तीन बार टिप्पणियां की हैं वहां जंगल राज कायम है। कुछ राज्यों में तो वहां की सरकारों के द्वारा अपराध की घटनाएं क्रिएट करायी जाती हैं। आप और मैं जिस राज्य से आते हैं और जहां हम दोनों ने जन्म लिया है, उस बिहार राज्य में इस तरह की जो भी घटनाएं

होती हैं, वे सरकार द्वारा क्रिएट करायी जाती हैं। इसलिए जिन राज्यों में रेलगाड़ियां चलती हैं, वहां आप सुरक्षा बल को मजबूत करें, अगर इसके लिए कानून में संशोधन भी करना पड़े तो वह करके रेल पुलिस को इसकी जिम्मेदारी सौंपें। बिहार की ट्रेनों में इतनी अधिक डकैतियां होती हैं तो इसका कारण यही है कि उन डकैतों को सरकारी संरक्षण प्राप्त होता है और लोग इसमें संलिप्त रहते हैं। ऐसी कुछ सूचनाएं गोपनीय ढंग से हमें भी प्राप्त हो जाती हैं। यह भी जानकारी मिली है कि रेल दुर्घटनाएं कराने की भी साजिश चल रही है। कहीं फिश प्लेट उखाड़कर या अन्य इसी तरह का काम करके दुर्घटनाएं कराये जाने की साजिश रची जा रही है। यह इसलिए नहीं हो रहा है कि आपकी प्रशंसा हो, बल्कि इसलिए हो रहा है कि आपकी बदनामी हो। इस पर मंत्री जी गम्भीरता से सोचें और रेलों की सुरक्षा की पूरी जिम्मेदारी अपने ऊपर लें। मंत्री जी हंस रहे हैं, लेकिन मैं उन्हें हकीकत बता रहा हूं, क्योंकि हमें भी कहीं-कहीं से जानकारी मिल जाती है।

बिहार प्रांत से कई रेल मंत्री होते आए हैं। स्वर्गीय बाबू जगजीवन राम, डा. राम सुभाग सिंह, केदार पांडे, राम विलास पासवान भी बिहार के ही थे जो भारत सरकार में रेल मंत्री रह चुके हैं। आज बिहार का सौभाग्य है कि आप भी रेल मंत्री बने हैं। लेकिन बिहार का एक हिस्सा आजादी के बाद से आज तक रेल से जुड़ा हुआ नहीं है। यह हिस्सा जयप्रकाश नारायण और डा. राजेन्द्र प्रसाद की जन्मभूमि और कर्मभूमि रहा है। उस सीवान और छपरा के बीच में एक क्षेत्र महाराजगंज भी आता है, जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। मैंने व्यक्तिगत रूप से आपसे निवेदन किया था और आपने आश्वासन दिया था। लेकिन बजट में पता नहीं कैसे वह छूट गया, मैं समझ नहीं पाया। दरौदा से महाराजगंज होते हुए मसरख आता है, पता चला है कि इसका सर्वे हो गया है। यह भी पता चला कि विपरीत टिप्पणी आई है।

सभापति महोदय: कृपया समाप्त करें।

श्री प्रभुनाथ सिंह: मैं अपनी पार्टी की तरफ से प्रथम वक्ता हूं। इसलिए मुझे पार्टी का समय दिया जाए। मसरख-दरौदा-महाराजगंज के सर्वे का आदेश जब चन्द्रशेखर जी प्रधान मंत्री थे, उन्होंने दिया था। पासवान जी के समय में भी यह हुआ था, लेकिन विपरीत टिप्पणी आ जाने के कारण रेल लाइन का काम नहीं हो पाया। मेरा अनुरोध है कि आप अपने मंत्री पद का उपयोग करते हुए और अपने रिजिम में मसरख-महाराजगंज रेल लाइन का शिलान्यास कीजिए और उसे पूरा कराएं।

रेल मंत्री जी ने मुझे छपरा से लेकर कप्तानगंज वाया मसरख-महाराजगंज के विस्तारीकरण के सर्वे का आश्वासन दिया था कि काम शुरू किया है, लेकिन बजट में यह बात नजर नहीं आती।

[श्री प्रभुनाथ सिंह]

मैंने आपका रेल बजट देखा, उसमें 22 नम्बर पेज पर आपने सर्वे के बारे में लिखा है, जो चल रहे हैं और जो नए शुरू करने जा रहे हैं, उसमें दोनों की चर्चा है।

जब दोनों की चर्चा है और इसका भी आप सर्वे करा रहे हैं, तो इसकी भी चर्चा होनी चाहिए। हम आपसे निवेदन करना चाहेंगे, चाहे चर्चा हो या नहीं, गांव के लोगों और प्रभुनाथ सिंह को इस चर्चा और बजट से कोई मतलब नहीं है, लेकिन हम आपसे चाहेंगे कि आप आदेश दीजिए कि आपके पदाधिकारी उस सर्वेक्षण के काम को जल्दी से जल्दी पूरा करायें। वह रेल लाइन छपरा से चलती है और उसको गोपालगंज से होकर मशरख तक करके बड़ी लाइन का विकास करें।

महोदय, हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान रेलवे भर्ती बोर्ड की तरफ दिलाना चाहते हैं। रेलवे भर्ती बोर्ड पहले से बना हुआ था, लेकिन आपके रिजिम में रेलवे भर्ती बोर्ड में पदाधिकारियों को बैठाया गया है। रेलवे भर्ती बोर्ड में जितना सुधार हो, इसकी प्रशंसा सब लोग करते हैं। लोगों में विश्वास है कि नीतीश जी आपके रेल मंत्री बनने से रेलवे विभाग में जो गड़बड़ियां हैं, उनमें सुधार होगा। लेकिन इस संबंध में हम आपसे एक निवेदन करना चाहते हैं। रेल मंत्री जी आपके विभाग में सामाजिक कार्यकर्ताओं को सम्मान नहीं मिलता है। राजनीतिक कार्यकर्ताओं के मन में इस बात की पीड़ा है कि नीतीश जी शायद यह समझते हैं कि राजनीतिक और सामाजिक कार्यकर्ता इस योग्य नहीं हैं। अगर राजनीतिक और सामाजिक कार्यकर्ता इस योग्य नहीं होते, तो हम लोग इस सदन में कैसे आते। मेरे विचार से राजनीतिक और सामाजिक कार्यकर्ताओं को शंका की निगाह से नहीं देखना चाहिए। राजनीतिक कार्यकर्ता बेइमान हो सकते हैं, लेकिन सरकारी पदाधिकारी भी बेइमान हो सकते हैं। यह प्रमाणित हो चुका है कि बड़े-बड़े आईएएस अधिकारी भी जेल में बन्द किए गए हैं। इसलिए हम आपसे कहना चाहते हैं कि रेलवे भर्ती बोर्ड को आप पदाधिकारियों के हाथों में मत सौंपिए। मैं तो यह कहना चाहता हूँ कि आप सामाजिक कार्यकर्ताओं को सम्मान दीजिए और सम्मान देकर उन्हें ऊंचे से ऊंचे पदों पर बैठाइए। आप निगरानी रखिए कि कहीं उनसे भूल तो नहीं हो रही है। कहीं वे गलती तो नहीं कर रहे हैं, कहीं बेइमानी तो नहीं कर रहे हैं। इसलिए हम आपसे निवेदन करना चाहेंगे कि आप इस बारे में पुनर्विचार कीजिए। आप इस बारे में अपने अधिकार का उपयोग करके उन्हें सम्मान दीजिए।

महोदय, हम रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहते हैं कि उन्होंने मुजफ्फरपुर से दिल्ली तक वाया बनारस होकर एक स्वतंत्रता सैनानी एक्सप्रेस ट्रेन चलाने का निर्णय लिया है। इस ट्रेन को चलाने से वहां के लोगों को सुविधा होगी, क्योंकि बनारस से होकर दिल्ली आने के लिए उधर से कोई ट्रेन नहीं थी। हम

आपको एक सुझाव देना चाहते हैं। आपने कहा था कि हम हर ट्रेन में डिब्बे बढ़ा रहे हैं, लेकिन जिस तरह से आबादी बढ़ रही है, जनसंख्या बढ़ रही है और जिस तरह से आप ट्रेन चला रहे हैं, उससे समस्या का समाधान होने वाला नहीं है। रेल मंत्री जी आपके पास दो कोच फैक्ट्रियां हैं और जो आप लक्ष्य निर्धारित करते हैं, उस लक्ष्य की पूर्ति नहीं हो पाती है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया अब आपनी बात समाप्त कीजिए।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: महोदय, हम दो मिनट में अपनी बात समाप्त करेंगे।

महोदय, लक्ष्य की पूर्ति न होने के कारण डिब्बे नहीं बन पाते हैं, इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि प्राइवेट एजेंसीज से डिब्बे ले लीजिए। अगर राजधानी में किसी ट्रेन में चार डिब्बे लगायें और चार-चार डिब्बे पांच गाड़ियों से निकाल लेते हैं, तो आप एक नई राजधानी गाड़ी चलाने में सक्षम हो जायेंगे। इसमें कितना मुनाफा होगा और डिब्बों की आयु की सीमा पांच वर्ष, दस वर्ष या बीस वर्ष तय कीजिए और कुछ समय बाद वह डिब्बा रेल विभाग का हो जायेगा और आपके विभाग में डिब्बों की बढ़ोतरी हो जायेगी और आम जनता को भी आप सुविधा देने में सक्षम हो जायेंगे। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप इस बारे में गंभीरता से सोचिये।

महोदय, आपका बार-बार इशारा हो रहा है मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। बहुत दिनों से दीघापुर के संबंध में चर्चा चल रही है। इस बारे में माननीय रघुवंश जी ने भी एक प्रश्न दिया था लेकिन उसका उत्तर पढ़कर मुझे बड़ा अजीब सा लगा। यह सही है कि रेल विभाग का विकास हुआ है। पहले कोयले का इंजन छुक-छुक करके चलता था। अब आपने इलैक्ट्रिक ट्रेनें चलाई हैं, वे बहुत फास्ट चल रही हैं। आपने डीजल इंजन की ट्रेनें चलाई हैं वे भी बहुत फास्ट चल रही हैं लेकिन जो आपके विभाग के पदाधिकारी चल रहे हैं, ऐसा लगता है कि वे कोयला इंजन की तरह धुक-धुक चल रहे हैं। जवाब में यह है कि अभी दो और वर्ष तक सर्वेक्षण का काम चलेगा। दो वर्ष पहले से सर्वेक्षण का काम चल रहा है और अभी दो वर्ष तक और सर्वेक्षण का काम चलाएंगे, ऐसा कौन सा काम होगा?

महोदय, मेरा आपसे कहना है कि आप अपने पदाधिकारियों को हिदायत दें कि वे कोयला इंजन की तरह न चलें। आप उसको आदेश दीजिए कि जिस तरह आप डीजल इंजन चलवाते हैं,

बिजली के इंजन से द्रुतगामी ट्रेनें चलवाते हैं उसी गति से आपके पदाधिकारी भी चलें और दीघा-सोनपुर रेल पुल को जल्दी से जल्दी बनवाने के लिए निधि आर्बिट्रि की जाए। ... (व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद (मधेपुरा): सभापति महोदय, यह इस देश के प्रधान मंत्री जी की कुर्सी के लिए और रेल मंत्री जी के लिए दुखद और हास्यास्पद बात है, चाहे जो भी रेल मंत्री रहे हों। ... (व्यवधान) मैं यहां मौजूद था, जितनी माननीय सदस्य चर्चा कर रहे हैं, दीघा-सोनपुर लाइन में नार्थ और दक्षिण-बिहार को जोड़ने की जो बात हुई थी उस समय वहां पर पूर्व प्रधान मंत्री, श्री देवेगौड़ा, रेल मंत्री और रेल विभाग के सभी पदाधिकारी थे। ... (व्यवधान) सभी लोगों ने कहा कि इसकी जांच करवा लीजिए। ... (व्यवधान)

महोदय, पूरे बिहार के साथ फ्रॉड हुआ है, आज भी वहां लिखा हुआ है—“रेलवे पुल का शिलान्यास।” प्रधानमंत्री जी, रेल मंत्री जी और जो-जो मंत्री वहां गए थे, यह स्पष्ट होना चाहिए कि इस तरह बिहार के साथ जो क्रूर मजाक हुआ करता है, इसको देखा जाएगा या नहीं या ऐसे ही हवा में लोग बातें करेंगे। जो बिहार में ली गई और जिनका शिलान्यास हुआ, अगर वे पूरे हो जाए। ... (व्यवधान) वह खेती के लिए भी अच्छा होगा। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: मंत्री जी ने आपकी बात नोट कर ली है।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): सभापति महोदय, जब अंतरिम बजट पर मार्च महीने में चर्चा हो रही थी तो उस समय भी इस बात को उठाया गया था। मुझे आश्चर्य होता है कि उस चर्चा के बाद जो उत्तर दिया गया था, उस उत्तर को माननीय सदस्यों ने सुना होगा और अगर सुनने का धोरण नहीं था तो उस सवाल को फिर से छेड़ने से पहले उस उत्तर को पढ़ लेना चाहिए था। मैंने विस्तृत उत्तर दिया था। मैं जब रेल मंत्री बना तो सबसे पहले उसके बारे में मैंने जानकारी चाही। मेरे मन में यही था कि रेल पुल के कार्य का शिलान्यास हुआ है इसलिए मैंने चाहा कि उसकी जानकारी मैं ले लूं। मैंने जब जानकारी प्राप्त करने की कोशिश की तो मुझे उनके बारे में जानकारी मिली, क्योंकि सदन में कुछ लोगों ने इस सवाल को उठाया था, रघुवंश प्रसाद सिंह जी भी बैठे हुए थे, उन्होंने भी इस सवाल को उठाया था। अब चाहे बोल कर उठाया हो या बीच में इंटरवीन करके उठाया हो। अभी जैसे लालू जी बोल रहे थे, मैंने जब उत्तर दिया था कि उस पुल के सर्वेक्षण का कार्य जारी है। सर्वेक्षण का कार्य पूरा होने के बाद उस पुल के बारे में एक मॉडल टेस्ट होगा, उसका एलाइनमेंट होगा। मैंने वहीं पर बताना दिया था, क्योंकि प्रधानमंत्री जी ने खास जगह पर

शिलान्यास कर दिया है इसलिए पुल का निर्माण वहीं होगा। लेकिन पुल की लम्बाई, उसका एलाइनमेंट, इसके बारे में तभी फैसला संभव होगा जब पूरी रिपोर्ट आ जाएगी, आप इसको जान लीजिए। पुल का मॉडल टेस्ट होने वाला है।

अपराह्न 5.00 बजे

रुड़की में मॉडल टेस्ट होगा। उसके आधार पर कम से कम दो-बार मॉडल टेस्ट करना पड़ेगा कि बरसात के दिनों में पानी के बहाव और जो पुल का एलाइनमेंट है, उसका पटना शहर पर क्या प्रभाव होने वाला है। क्योंकि यह गंगा नदी पर, बहुत बड़े शहर के पास हो रहा है, “राइट” उसके सर्वेक्षण का काम कर रहा है, सर्वेक्षण पूरा होने के बाद पुल के निर्माण का काम हो सकता है। ... (व्यवधान) आप लोग सरकार में थे, कैसे उस समय पुल का शिलान्यास किया। मैंने इस बारे में पिछली ही बार आश्चर्य कर दिया है कि पुल का निर्माण वहीं होगा। मैंने सर्वेक्षण और बाकी के कामों के लिए पूरे धन का प्रावधान किया है।

श्री लालू प्रसाद: महोदय, माननीय राज्य मंत्री जी सदन को मिस्लीड कर रहे हैं और प्रश्न से एक्सेप कर रहे हैं। ... (व्यवधान) आप रुकिए, हम लोगों के क्षेत्र का सवाल है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मंत्री महोदय ने आपको उत्तर दे दिया है

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद : एक बार एक्स रेल मंत्री माननीय मधु दंडवते जी द्वारा उस समय सर्वेक्षण का काम, पूना में सोइल टैस्टिंग का काम, सारी फैसिलिटीज का काम और उसके बाद फिर जनेश्वर मिश्रा जी का सारा सर्वेक्षण का काम पूरा होने के बाद, मैं कहना चाहता हूं कि यह देश के प्रधान मंत्री द्वारा और केन्द्र के राज्य मंत्री द्वारा किया गया था और उसमें हम भी शरीक हैं। सारी चीजें ठोक-ठाक कर यह शिलान्यास हुआ था। अब ये उस प्रक्रिया को डायलूट कर रहे हैं, डायवर्ट कर रहे हैं कि बन जाएगा, टेस्ट हो जाएगा। एक बार कर दिया है तो वहीं बनेगा। यह कोई निश्चित बात नहीं कह रहे हैं। ... (व्यवधान) ये गुमराह कर रहे हैं।

श्री नीतीश कुमार: अगर हम गुमराह कर रहे हैं तो प्रिवलेज नोटिस आप दे दीजिए। आप लोग लोगों की आंखों में धूल झाँकने के लिए जिस तरह का कार्य कर रहे हैं उसका अंजाम तो सबको भोगना ही पड़ेगा।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: लालू प्रसाद जी, कृपया माननीय मंत्री महोदय को अपनी बात खत्म करने दें।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद: हम यही कहना चाहते थे कि बिहारवासियों, यह सत्य से परे कह रहे हैं। राज्य मंत्री ने इसको पुष्ट कर दिया है। अब नये सिरे से जो करना होगा, वे करेंगे।

श्री नीतीश कुमार: राज्य मंत्री जी ने क्या पुष्ट किया है यह तो रिकार्ड देखियेगा। मैंने अंतरिम बजट की स्टेज पर ही कहा था और आज भी मैंने जो बातें कही हैं, अगर वह सदन को गुमराह करने के लिए हैं तो आप प्रिविलेज नोटिस दे दीजिए।

श्री लालू प्रसाद: अगर आपने सत्य नहीं बोला है तो क्या आप मिठाई खिलाएंगे। ... (व्यवधान) प्रिविलेज का क्यों कहते हो।

श्री नीतीश कुमार: सभापति जी, लालू जी को कहिये कि मिठाई खिलाने के बजाए रात भर रेल बजट में यही रहें। ... (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह: सभापति महोदय, हम आपके माध्यम से मंत्री जी से यही कहना चाहते हैं कि हमने उनका उत्तर भी सुना था। हमने यही कहा था कि हमने और रघुवंश प्रसाद जी ने जो प्रश्न किया था उसमें माननीय राज्य मंत्री के हस्ताक्षर से जो उत्तर दिया गया है उसमें सर्वेक्षण का समय बहुत लम्बा है। हमने सिर्फ यही अनुरोध किया था कि आप अपने पदाधिकारियों को आदेश दीजिए कि उतना लम्बा समय हम नहीं चाह रहे हैं। आप जल्दी से जल्दी सर्वेक्षण करा कर उस पुल का निर्माण कराने हेतु कार्यवाही करें।

श्री नीतीश कुमार: हम राइट्स के दफ्तर में गए थे और वहां जाकर इनफॉर्मेशन ली थी। ... (व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद: सभापति महोदय, यह हमें बनाना चाहते हैं। क्या इनकी नीयत ठीक है। ... (व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह: हम तो आपकी नीयत पर कभी शंका नहीं करते। ... (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार: हम नीयत पर शंका नहीं करते लेकिन जो प्रयास हो रहा है, आप उसको डाइल्यूट कर देते हैं। आप प्रयास देखिए। ... (व्यवधान)

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: वह गलत शिलान्यास हुआ और मंत्री जी गलत बात कह रहे हैं। इसकी पूरी छानबीन होनी चाहिए ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: प्रभुनाथ सिंह जी, अब आप खत्म करिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह: मेरा समय नीतीश बाबू, लालू जी और रघुवंश प्रसाद सिंह जी ले रहे हैं। मैं दो मिनट में एक घटना का जिक्र कर अपनी बात समाप्त कर दूंगा। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि छपरा और सिवान वाली रेल लाइन में एक जगह बंसी छपरा है। वहां आज से दो महीने पहले रेल एक्सीडेंट हो गया था। उसमें दो व्यक्ति मर भी गए थे। वहां रेल विभाग के पदाधिकारी, जिले के मजिस्ट्रेट और डी.एस.पी. गए थे। उन्होंने लिखित एग्रीमेंट किया था और कहा था कि मेरे लोगों के परिवार वालों को मुआवजा और नौकरी दी जाएगी। उन्होंने यह भी कहा था कि जहां घटना घटी थी, वहां रेल गुमटी का निर्माण जल्दी से जल्दी किया जाएगा लेकिन अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई। चूंकि वह ऐसी जगह है जहां सवारियों का आवागमन रहता है। अतः वहां एक रेल गुमटी का निर्माण शीघ्र करवाया जाए। इसमें बहुत कम लागत आएगी। आप मेरे लोगों के परिवार वालों को मुआवजा देने का काम करिए। चूंकि आप भी बेचैन हैं, इसलिए मैं अपनी बात यही समाप्त करते हुए रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री भजन लाल (करनाल) सभापति महोदय, मुझे पहले पांच मिनट बोलने का समय दे दिया जाए।

सभापति महोदय: इसके लिए पहले स्पीकर की परमिशन लेनी पड़ती है।

श्री भजनलाल: मैं पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

सभापति महोदय: आपका नाम लिस्ट में नहीं है। अगर स्पीकर की परमिशन होगी तो बोलने का समय दिया जाएगा।

श्री भजनलाल: मैं अपने क्षेत्र में हुए चुनाव के बाद आज ही आया हूँ। आप मुझे केवल पांच मिनट का समय दे दें।

सभापति महोदय: अभी आप बैठिए।

[अनुवाद]

श्री के.एच. मुनियप्पा (कोलार): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने अवसर का दिया है।

कर्नाटक में येलार्हका-बांगरपेट रेललाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य प्रगति पर है। कुल 147 किलोमीटर लम्बाई में से केवल 67 किलोमीटर रेल लाइन का कार्य ही अब तक पूरा हुआ है। शेष 80 किलोमीटर लम्बाई पर अभी कार्य होना है। अब इस कार्य को रोक दिया गया है।

मैंने चिकबल्लापुर से कोलार के बीच के शेष 80 किलोमीटर कार्य को पूरा करने के लिए अभ्यावेदन भी दिया था। इस लाइन के पूरा न होने के कारण इस क्षेत्र के लोगों में बहुत रोष है। मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूँ कि यह कार्य अभी तक पूरा क्यों नहीं हुआ है। जब तक इस लाइन का कार्य पूरा नहीं होता है तब तक इस क्षेत्र को शेष देश से जोड़ने का उद्देश्य पूरा नहीं होगा। यह मार्ग चेन्नई को जोड़ता है और लगभग 25 लाख की आबादी वाले दो तीन जिलों को कवर करता है। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण मार्ग है परन्तु इसे बीच में ही रोक दिया गया है। मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि इस रेल लाइन के सर्वेक्षण का कार्य तत्कालीन रेल मंत्री श्री सी.के. जाफर शरीफ के समय पूरा कर लिया गया था और रम्य योजना को अनुमोदित भी कर दिया गया था। इस समय केवल आवंटन किया जाना है। सरकार कुछ धनराशि तो पहले ही खर्च चुकी है। इसलिए शेष कार्य को भी पूरा किया जाना चाहिए। इसलिए मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इस कार्य के लिए धनराशि प्रदान की जाए ताकि इस कार्य को यथाशीघ्र पूरा किया जा सके।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ कि यह मार्ग मदनपल्ली से जोड़ा जाना है जहां पर तिरुपति को जोड़ने का कार्य शुरू है। यह लाइन इस क्षेत्र के लोगों के लिए बहुत लाभदायक सिद्ध होगी। मैं मंत्री महोदय से वाया टाडागढ़ और रायलपेट-मदनपल्ली के लिए सर्वेक्षण कराये जाने का अनुरोध करता हूँ।

महोदय, इस क्षेत्र की आइलैंड एक्सप्रेस और नेत्रवती एक्सप्रेस नाम की दो रेलगाड़ियों को भी इस क्षेत्र से हटा दिया गया है और सेलम लाइन पर लगाया गया है। ये गाड़ियां आरंभ से ही इसी मार्ग पर चल रही थीं। इन्हें सेलम के रास्ते कर दिया गया है। लेकिन इस मार्ग पर न तो कोई नई रेल गाड़ी चलाई है और न ही कोई अन्य रेल गाड़ी चलाई है। इसी मार्ग पर सरकारी क्षेत्र के दो उपक्रम भी पड़ते हैं। भारत गोल्डमाईन्स और भारत अर्थमूवर्स नाम के इन उपक्रमों में आने वाले कर्मचारी और यात्री तथा इस क्षेत्र में व्यापार करने वाले व्यापारियों को भी अपने गंतव्य तक पहुंचने में भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। कर्मचारियों, व्यापारियों के साथ साथ चेन्नई, कोयम्बटूर, त्रिची, एर्णाकुलम, त्रिवेन्द्रम और कन्याकुमारी जाने वाले पर्यटकों को भी भारी परेशानी

उठानी पड़ती है। मैं मंत्री महोदय से दो तीन बार यह अनुरोध कर चुका हूँ कि बंगरपेट होते हुए कन्याकुमारी के लिए एक या दो रेलगाड़ियां इसी मार्ग से चलाई जाएं। इस क्षेत्र के लोगों के लिए यह एक बहुत बड़ा अन्याय है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इस क्षेत्र के लोगों की समस्याओं को यथाशीघ्र दूर किया जाए।

मैं कोलार, बेगरपेट, मैल्लूर, कामसमुद्रम और टेकल रेलवे स्टेशनों पर आरक्षण के बारे में एक और महत्वपूर्ण मुद्दा उठाना चाहता हूँ कि इन स्टेशनों पर रुकने वाली प्रत्येक रेलगाड़ी के लिए टिकट आरक्षण की सुविधा दी जानी चाहिए। रेल मंत्रालय ने बांगरपेट और कोलार जोकि जिला मुख्यालय भी है जैसे महत्वपूर्ण स्थलों पर टिकट आरक्षण की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं कराई है। मैं मंत्री महोदय से इस ओर ध्यान देने का अनुरोध करता हूँ।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान बांगरपेट से चेन्नई और बंगलोर आने जाने वाले लगभग 10,000 लोगों की ओर भी दिलाना चाहता हूँ। इन दो रेलगाड़ियों का मार्ग बदलने से इस क्षेत्र के लोगों को भी भारी कठिनाई हुई है। इस क्षेत्र के लोगों में अत्यधिक तनाव व्याप्त है और अनेक आंदोलन भी हो चुके हैं। सभी राजनीतिक दलों ने मिलकर आंदोलन किया और तीन बार रेलगाड़ियां भी रोकें। इसके बावजूद भी रेल मंत्रालय ने इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया। उन्होंने इस मुद्दे को कभी गंभीरता से ही नहीं लिया जो कि एक दुर्भाग्यपूर्ण बात है। मैं माननीय रेल मंत्री को चार पांच बार अभ्यावेदन दे चुका हूँ। यदि सरकार इस ओर ध्यान नहीं देती है तो इस कार्य को पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठवाने हेतु मैं वहां की जनता के साथ हो लूंगा और यदि इस कार्य को नहीं किया गया तो मुझे पटरी पर जाकर बैठ जाने में कोई झिझक नहीं होगी। मुझे इस बात की खुशी है कि मंत्री महोदय ने यह आश्वासन दिया है कि वे बांगरपेट के रास्ते बंगलोर और कन्याकुमारी के लिए रेलगाड़ियां चलाने के लिए कोई रास्ता खोजेंगे।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान के.जी.एफ. से बंगलोर जाने वाली स्वर्ण एक्सप्रेस जैसी कुछ रेलगाड़ियों के रखरखाव की ओर भी दिलाना चाहता हूँ कि इनका सही ढंग से रख रखाव नहीं किया जाता है जिससे यात्रा करने वालों को भारी कठिनाई उठानी पड़ती है। मैं यह अनुरोध भी करता हूँ कि मरिक्पुयम से विश्वनाबन रेल लाइन के कार्य और मलूर से जालारपेट रेल लाइन के दोहरा करने का कार्य जो प्रगति पर चल रहा है को यथाशीघ्र पूरा किया जाए। मैसूर से तिरुपति जाने वाली तिरुपति पैसेंजर रेलगाड़ी को लोगों की सुविधा के लिए तमसमुद्रम में रोका जाना चाहिए।

जब मैं उनसे मिला तो माननीय मंत्री महोदय का रुख बहुत ही सकारात्मक था और उन्होंने मुझे वादा किया था कि इस बात

[श्री के.एच. मुनियप्पा]

पर ध्यान दिया जाएगा। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस क्षेत्र के लोगों की समस्याओं पर ध्यान देंगे और मैंने जिन परियोजनाओं का उल्लेख किया है उनको पूरा करने के लिए धनराशि मंजूर करेंगे।

श्री एम. मास्टर मथान (नीलगिरि): सभापति महोदय, इस बजट में सेलम, इरोड, कोयम्बटूर आदि जाने वाली मंगला एक्सप्रेस को बंद करके इसे कोंकण रेलवे मार्ग से कर दिया गया है, जिसके कारण अनेक यात्रियों को कठिनाई उठानी पड़ रही है क्योंकि वे वर्तमान सुविधाओं का लाभ उठाने में असमर्थ हैं। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि या तो वर्तमान पद्धति को जारी रखते हुए कोंकण रेलवे को जोड़ने के लिए एक नई रेल गाड़ी चलाई जाए अथवा इस मार्ग पर मंगला एक्सप्रेस के साथ एक नई रेल गाड़ी चलाई जाए।

नीलगिरि एक पर्यटक स्थल है जहां के लिए हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने पर्यटकों के लिए कोयम्बटूर से मैट्टयलायम और कोडैकनाल के लिए कुछ सुविधाएं प्रदान की हैं। ऊटो एक हिल स्टेशन है जहां पर अपने तरह की एक विशेष रेल लाइन है। परन्तु जो इंजन उपलब्ध है उसकी हालत बहुत खराब है। रेल मंत्री महोदय इसके लिए स्विटजरलैंड से तीन इंजन मंगाना चाहते थे और प्रत्येक इंजन की कीमत लगभग 20 करोड़ रुपए है परन्तु वित्त मंत्रालय ने अभी तक इसकी स्वीकृति नहीं दी है। इस जिले के पर्यटन के महत्व को देखते हुए मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि जो तीन इंजन अभी तक केवल कागजों तक ही सीमित हैं उन्हें स्वीकृति दे दी जाए ताकि इसका लाभ लोगों को मिल सके जिससे भीड़ भाड़ भी कम हो जाएगी और गाड़ी की रफ्तार भी बढ़ जाएगी जिसका लाभ पर्यटकों को होगा। यह एक स्वागत योग्य कदम है। मैं इस मामले को उठाने के लिए मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ।

श्री जोवाकिम बखला (अलीपुरद्वार): सभापति महोदय, वर्ष 1998-99 के रेल बजट पर मुझे बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

महोदय, विभागीय उपक्रम के रूप में भारतीय रेलवे सरकार के स्वामित्व और प्रबंधन में सबसे बड़ा वाणिज्यिक उद्यम है। यह भी देखा गया है कि भारतीय रेलवे हमारे देश की बुनियादी सुविधाओं की आवश्यकता की पूर्ति करती है। देश और देश की अर्थव्यवस्था के विकास के लिए रेलवे के नेटवर्क को आपस में जोड़ा जाना आवश्यक है। यह देखा गया है कि इस सम्माननीय सभा में प्रस्तुत किये गये रेल बजट में इस संबंध में कोई दिशानिर्देश नहीं है और इसमें दूरदर्शिता की कमी है। हमारे देश में रेलवे की शुरुआत के बाद रेलवे का बहुत धीमी गति से

विकास हुआ है। हमें रेलवे का 85 प्रतिशत नेटवर्क अंग्रेजों से विरासत में मिला था और स्वतंत्रता के बाद उसमें जो विकास हुआ है, वह नगण्य है।

विगत वर्ष के रेल बजट में पूर्व रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान ने हमें आश्वासन दिया था कि न्यू मैनागुड़ी-चंगाराबंदा-बकसिरहार-तुपनगंज के बीच गुवाहाटी को जोड़ने वाले जोगीगोपा तक नई रेल लाइन का निर्माण किया जाएगा। जोगीगोपा में हाल में नरनारायण सेतु का निर्माण किया गया है। माननीय प्रधान मंत्री जी उक्त सेतु का उद्घाटन कर चुके हैं। अतः वैकल्पिक रेल लाइन, वैकल्पिक रेल सेवा उपलब्ध कराने के लिए इस नई रेल लाइन के निर्माण के लिए सर्वेक्षण कराए जाने की आवश्यकता है। मैं रेल मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि वह इस प्रस्तावित नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य कब तक पूरा करा देंगे। मैं रेल मंत्री जी से इकलखी-बलूरघाट निर्माणाधीन परियोजना के बारे में भी जानना चाहता हूँ। जहां तक इस रेल लाइन के निर्माण कार्य में प्रगति का संबंध है, वह संतोषजनक नहीं है।

मैं रेल मंत्री जी से इस मामले पर गौर करने का अनुरोध करता हूँ। निर्माणाधीन परियोजनाओं को यथाशीघ्र पूरा करने के लिए प्रयास किये जाने चाहिए। हमने न्यू जलपाईगुड़ी-सिलीगुड़ी-मालबाजार-अलीपुरद्वार-न्यू बोंगईगांव के बीच मीटर गेज को ब्राड गेज लाइन में बदलने की मांग की थी।

वर्तमान परिदृश्य अर्थात् हमारे देश के रक्षा पहलू के साथ-साथ राजनीतिक पहलू को भी ध्यान में रखते हुए हमें अपनी राष्ट्रीय सुरक्षा के प्रति बहुत सतर्क रहना चाहिए। मैं समझता हूँ कि आप इस बात से सहमत होंगे कि इस लाइन का आमान परिवर्तन करने से एक विकल्प मिल जाएगा क्योंकि न्यू जलपाईगुड़ी न्यू अलीपुर द्वार और न्यू बोंगईगांव से होकर गुजर रही वर्तमान ब्राडगेज रेल लाइन पर रेल परियात अधिक है। अतः उक्त रेल लाइन से कुछ रेलगाड़ियों को अन्य लाइन पर चलाया जाना चाहिए। दार्जिलिंग मेल न्यू जलपाईगुड़ी से चलती है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि दार्जिलिंग मेल को सिलीगुड़ी जंक्शन तक चलाने के लिए व्यवस्था की जानी चाहिए। दार्जिलिंग के महत्व को ध्यान में रखते हुए, हमें यह सोचना चाहिए कि "टॉय ट्रेन" जो कि एक ऐतिहासिक रेल गाड़ी है, को और आकर्षक बनाया जाना चाहिए। हमें इस स्टेशन को और अधिक सुन्दर बनाने का प्रयास करना चाहिए और इस लाइन को सुधारने पर अधिक ध्यान देना चाहिए।

मैं मणिपुर और पूर्वोत्तर राज्यों के माननीय सदस्यों द्वारा व्यक्त किए गए विचारों का भी समर्थन करता हूँ। मैंने वे स्थान देखे हैं और मुझे यह कहते हुए खेद है कि वे राज्य जिन्हें हम सात बहिर्ने

(सेवन सिस्टर्स) कहते हैं, उनकी ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। उनमें रेलवे नेटवर्क का विस्तार किया जाना चाहिए ताकि क्षेत्रीय असन्तुलन दूर किया जा सके। जहां तक हमारी राष्ट्रीय सुरक्षा का संबंध है, पूर्वोत्तर क्षेत्र को उच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए। मैं वर्तमान रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे पूर्व रेल मंत्री की भांति जिन्होंने पूर्वोत्तर राज्यों को अधिक प्राथमिकता दी। हमारे राज्यों को उच्च प्राथमिकता दे और इस मामले पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करे ताकि पूर्वोत्तर क्षेत्र की सभी परियोजनाएं अविलम्ब पूरी हो सकें।

मैं यह बात रेल मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि रेलवे भर्ती बोर्ड में अत्यधिक भ्रष्टाचार व्याप्त है। मैं अलीपुरद्वार जंक्शन के बारे में जानता हूँ। नियुक्तियां गलत ढंग से की जाती हैं। वे स्थानीय युवकों को रोजगार से वंचित कर रहे हैं। स्थानीय युवकों ने 'बेकार युवा मंच' नामक एक संगठन बनाया है। वे बहुत विश्वसनीय हैं क्योंकि स्थानीय रोजगार कार्यालय कार्य नहीं कर रहा है। जब कभी भी कोई रिक्ति होती है, रेलवे अधिकारी स्थानीय रोजगार कार्यालय से युवाओं को न बुला कर राष्ट्रीय रोजगार कार्यालय से प्रत्याशी बुला रहे हैं। अतः इस तरह से स्थानीय युवाओं और लड़कियों को रोजगार से वंचित किया जा रहा है। अलीपुरद्वार जंक्शन के युवा रोजगार से वंचित हैं और वे बहुत विश्वसनीय हैं।

अलीपुरद्वार जंक्शन बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। आरंभ में इस स्टेशन पर दो लोकोशेड्स और अन्य बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध थी। यद्यपि, ये यहां पर अभी भी मौजूद हैं फिर भी रेल अधिकारी इनका समुचित उपयोग नहीं कर रहे हैं। मैं रेल मंत्री जी से अलीपुरद्वार जंक्शन पर उपलब्ध सुविधाओं का समुचित उपयोग सुनिश्चित करने का अनुरोध करता हूँ।

जहां तक सुरक्षा का संबंध है, मंत्री महोदय कह रहे थे कि कर्मचारियों को समुचित प्रशिक्षण और परामर्श दिया जा रहा है। मैं समझता हूँ कि यह पर्याप्त नहीं है क्योंकि यदि आप असम और वहां हो रहे विनाश के बारे में सोचें तो आपको महसूस होगा कि वहां पर रेल लाइनों और रेल सेवाओं को नष्ट किए जाने के महत्वपूर्ण कारण क्या हैं। अतः जो लोग बम विस्फोट करके रेल लाइनों और पुलों को उड़ा रहे हैं उनकी ओर ध्यान दिया जाना चाहिए क्योंकि वे बहुत विश्वसनीय हैं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से पृच्छना चाहता हूँ कि उन्होंने इस संबंध में क्या कदम उठाए हैं। क्या उन्होंने असम क्षेत्र में बम विस्फोटों से रेल लाइनों को उड़ाने के संबंध में राज्य सरकार से और केन्द्र सरकार से परामर्श किया है। कुछ आदिवासी छात्रों ने

एक यूनिवर्सिटी बनाई है। वे जातीय हिंसा के कारण विश्वसनीय हैं। वे दिल्ली आकर धरने पर बैठ गए हैं। वे ऐसी गतिविधियों में संलिप्त नहीं हैं। लेकिन हम भविष्य के बारे में कुछ नहीं जानते हैं, हो सकता है कि उनके पास विध्वंसकारी गतिविधियों में संलिप्त होने के अतिरिक्त कोई विकल्प न बचे। अतः यह बेहतर होगा कि उनके ऐसी गतिविधियों में संलिप्त होने से पहले निवारक उपाय किये जाएं अथवा एहतियात बरती जाए।

मैं मंत्री महोदय, से अलीपुरद्वार जंक्शन से होकर गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों में आरक्षण कोटे में वृद्धि करने का अनुरोध करता हूँ।

हम काफी समय से उत्तरी बंगाल के लिए एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी शुरू करने की भी मांग करते रहे हैं। उन्होंने एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी "नार्थ बंगाल एक्सप्रेस" शुरू की है, लेकिन मैं नहीं समझता हूँ कि यह सुपरफास्ट रेलगाड़ी है और यह रेलगाड़ी एक सप्ताह में दो दिन चलाई गई है। मंत्री जी ने राजनीतिक निर्णय लिया है क्योंकि मूलरूप से हमने मांग की थी कि यह रेलगाड़ी न्यू अलीपुरद्वार तक चलाई जाए। न्यू अलीपुरद्वार और अलीपुरद्वार असम के प्रवेशद्वार हैं। अतः नार्थ बंगाल एक्सप्रेस न्यू अलीपुरद्वार तक चलनी चाहिए, कूचबिहार तक ही नहीं। क्योंकि यह हमारी मूल मांग थी, इसलिए अलीपुरद्वार के लोग बहुत उत्तेजित हैं। अतः मैं उनसे इस रेलगाड़ी को न्यू अलीपुरद्वार तक चलाने का अनुरोध करता हूँ।

श्री टी.आर. बालू (मद्रास दक्षिण): सभापति महोदय, मैं इस बजट का विरोध करता हूँ और जिन कारणों से मैं इसका विरोध करता रहा हूँ उन पर मैं अपने भाषण के दौरान प्रकाश डालूंगा।

दूसरे, मैं अपने घनिष्ठ मित्र श्री नीतीश कुमार को बधाई देता हूँ। लेकिन इसके साथ ही यदि वह इस तरफ होते तो वह स्वयं ही इस बजट का विरोध करते। वह ऐसा क्यों करते इसका उन्हें अच्छी तरह पता है। बड़ी वेदना, व्यथा और अहंकारों के साथ उन्होंने यह बजट तैयार किया है।

अंतर्राष्ट्रीय अनुभवों और इस देश के सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धि के लिए संस्तुत गुणांक के अनुसार माल यातायात का स्तर 1.5 होना चाहिए। यात्री यातायात 1.8 के स्तर पर होना चाहिए। लेकिन यहां भारत में, रेलवे का निष्पादन अन्य अंतर्राष्ट्रीय रेलवे मानदण्डों से तुलना करने पर एक से भी कम है। गुणांक भी दिन-प्रतिदिन कम हो रहा है। अतः इस मामले में मंत्री जी को मार्केट शेयर अक्षुण्ण रखने के लिए ध्यान देना चाहिए। वर्ष 1950-51 की तुलना में माल दुलाई का मार्केट शेयर 89 प्रतिशत से घटकर 40 प्रतिशत हो गया है। वर्ष 1950-51 की ही तुलना में यात्री यातायात

[श्री टी.आर. बालू]

80 प्रतिशत से कम होकर 20 प्रतिशत हो गया है और इस मामले में मार्किट शेयर की क्षति के कारण हमारे माननीय मंत्री जी आगे कुछ भी नहीं कर सकें अथवा अपने विकासात्मक क्रियाकलाप को आगे नहीं बढ़ा सकें।

सदन की जानकारी के लिए मैं यह बताना चाहता हूँ कि स्थिति रिपोर्ट के अनुसार, पांचवीं योजना में आंतरिक तौर पर जुटाए गए संसाधन 25 प्रतिशत थे और बजटीय सहायता 75 प्रतिशत थी। छठी योजना में आंतरिक तौर पर जुटाए गए संसाधन 42 प्रतिशत थे और राजकोष से प्राप्त की गई पूंजी 58 प्रतिशत थी।

सातवीं योजना में यह 43 प्रतिशत था। सातवीं योजना के बाद से, इसकी रक्षा करने के लिए भारतीय रेल वित्त निगम (आई.आर.एफ.सी.) इसकी सहायता करता रहा है। यह आई आर एफ सी से ऋण लेता रहा है। सातवीं योजना में, आई आर एफ सी से लिया गया ऋण 15 प्रतिशत था और राजकोषीय आवंटन 58 प्रतिशत से कम होकर 42 प्रतिशत हो गया था। आठवीं योजना में संसाधनों का आंतरिक प्रबंध 58 प्रतिशत था, आई.आर.एफ.सी. से लिया गया ऋण 17 प्रतिशत था और राजकोषीय आवंटन घट कर 23 प्रतिशत हो गया था। नौवीं योजना के दौरान, वर्ष 1997-98 में आंतरिक संसाधन कम होकर 41 प्रतिशत हो गए हैं। आई.आर.एफ.सी. से लिया गया ऋण 30 प्रतिशत है और आश्चर्यजनक रूप से राजकोषीय आवंटन की पूंजी कम होकर 24 प्रतिशत हो गई है। वर्ष 1998-99 में आंतरिक संसाधनों से 46 प्रतिशत; आई आर एफ सी से 29 प्रतिशत; ऋण और राजकोषीय आवंटन 22 प्रतिशत प्राप्त होने की आशा है। राजकोष से मिलने वाली पूंजी कम हो गई है। यह 75 प्रतिशत से कम होकर 22 प्रतिशत हो गई है।

माननीय मंत्री, श्री नीतीश कुमार ने स्थिति पत्र में कुछ बातों को उजागर किया है। जापान, जर्मनी में क्या हुआ? जापानी और जर्मन रेलवे ऋण के जाल में फंस गया। जापान की सरकार ने जापानी रेलवे को संकट से उबारने के लिए 28 खरब येन का निवेश किया है और जर्मन के सरकार ने अपने रेल विभाग को संकट से बाहर निकालने के लिए 67 अरब ड्यूश मार्क का निवेश किया। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि वह क्या करने जा रहे हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या वह ऋण के जाल में फंसने जा रहे हैं अथवा उन्हें राजकोष से और अधिक आवंटन मिलेगा? आप क्या करने जा रहे हैं? राज सहायता वर्ष-दर-वर्ष बढ़ती जा रही है। माननीय मंत्री को राजकोष से उनके द्वारा पूरी की गई सामाजिक बाध्यताओं के लिए 1,000 करोड़ रु. भी नहीं मिल रहे हैं लेकिन इसके साथ-साथ कर्जा बढ़ता जा रहा है और आंतरिक संसाधन कम होते जा रहे हैं। मैं माननीय मंत्री से पूछना

चाहता हूँ कि क्या वह और कर्जा लेने जा रहे हैं जिसके फलस्वरूप रेलवे ऋण के जाल में फंसने वाला है अथवा उन्हें राजकोष से और पैसा मिलने जा रहा है अथवा वह और अधिक डिवीजन तथा जोन, इत्यादि बनाने वाले हैं? मेरा सुझाव होगा कि जोनों की संख्या 9 से बढ़ाकर 15 करने तथा डिवीजन 58 से बढ़ाकर 64 करने की बजाय अच्छा होगा यदि आप रेल बोर्ड के अध्यक्ष को धारक कारपोरेट कम्पनियों का अध्यक्ष-सह-प्रबंधक बना दें तथा सभी जोनों और डिवीजनों को कारपोरेट इकाइयों में परिवर्तित कर दें। ताकि अकेले केवल आई आर एफ सी ऋण पर निर्भर रहने की बजाय, माननीय मंत्री जी और अधिक कारपोरेट निकायों की स्थापना कर सकें और सारी प्रणाली कॉन्कण रेलवे की तरह बना सकें। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री बहुत शीघ्र पब्लिक इशू का सहारा लेने जा रहे हैं। असल में, भारतीय रेलवे को एक गौरवपूर्ण स्थान प्राप्त है। इसे 144 वर्षों का अनुभव प्राप्त है जिसमें से 94 वर्ष का अनुभव स्वतंत्रता पूर्व का है और 50 वर्ष का अनुभव स्वतंत्रता के बाद का है। रेल विभाग में 15 लाख कर्मचारी कार्यरत हैं जो प्रतिदिन 11 लाख टन माल और 11 लाख सवारियों का संचालन करते हैं लेकिन इसके साथ उपलब्धियों का वितरण सभी क्षेत्रों में बराबर-बराबर नहीं किया जाता है चाहे वह उत्तर हो अथवा दक्षिण।

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ जहां तक देश में बड़ी लाइन और मीटर लाइन की कुल मार्ग दूरी का संबंध है, यह लगभग 62,729 कि.मी. है।

जहां तक तमिलनाडु का संबंध है, बड़ी लाइन और मीटर लाइन की दूरी केवल 4005 कि.मी. है। यह राष्ट्रीय आंकड़े का केवल 6.38 प्रतिशत है।

महोदय, मैं श्री जयपाल रेड्डी से अनुरोध करता हूँ कि वह व्यवधान न डालें और रेल मंत्री को मेरी बात सुनने दें। मंत्री महोदय मेरा भाषण नहीं सुन रहे हैं। यदि वह मेरी बात सुनने के इच्छुक नहीं हैं तो मेरे बोलने का क्या फायदा? मैं मंत्री जी के समक्ष तमिलनाडु के बारे में केवल अपनी भावनाओं और अपनी चिन्ताओं को व्यक्त कर रहा हूँ लेकिन मंत्री जी मेरी बात नहीं सुन रहे हैं।

सभापति महोदय: मंत्री, जी।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): महोदय, मैं बिलकुल सुन रहा हूँ।

श्री टी.आर. बालू: महोदय, मैं कह रहा था कि समूचे भारत में बड़ी लाइन और मीटर लाइन की कुल मार्ग दूरी 62,729 कि.मी. है जबकि तमिलनाडु में बड़ी लाइन और मीटर लाइन कुल

मिलाकर 4005 कि.मी. है। यह देश के कुल मार्ग दूरी का लगभग 6.38 प्रतिशत है। इसके अतिरिक्त अभी तक भारत में कुल कितने कि.मी. लाइनों को बड़ी लाइन में बदला गया है? यह 41,971 कि.मी. है। इस संबंध में तमिलनाडु की क्या स्थिति है? केवल 1518 कि.मी.। कुल का यह लगभग 3.61 प्रतिशत है। मेरे प्रिय दोस्त, श्री नीतीश कुमार, मैं जो कुछ कह रहा हूँ उसे सुनिए। तमिलनाडु की तुलना में, पंजाब में 93 प्रतिशत बड़ी लाइन है, उड़ीसा में 93 प्रतिशत, मध्य प्रदेश के हिस्से में 76 प्रतिशत, पश्चिम बंगाल में 88 प्रतिशत, केरल में 89 प्रतिशत, आंध्र प्रदेश में 81.9 प्रतिशत, कर्नाटक में 72.4 प्रतिशत, महाराष्ट्र में 74.8 प्रतिशत और उत्तर प्रदेश में 74.7 प्रतिशत परिवर्तन बड़ी लाइनें हैं। तमिलनाडु की दशनीय दशा है, तमिलनाडु में केवल 37.9 प्रतिशत बड़ी लाइनें हैं। क्या यह सरकार के लिए शर्म की बात नहीं है? मैं अपने मित्र श्री नीतीश कुमार से मांग करता हूँ कि वह हमारी सहायता करें। स्वतंत्रता के पश्चात् भी तमिलनाडु की उपेक्षा हो रही है। मैं समझता हूँ कि रेल मंत्री हमारा उद्धार जरूर करेंगे। चेन्नई शहर में दो प्रमुख रेलवे स्टेशन हैं। एक चेन्नई सेन्ट्रल है और दूसरा चेन्नई एग्मोर है। चेन्नई सेन्ट्रल से उत्तर की ओर जाने वाली और चेन्नई एग्मोर से दक्षिण की ओर जाने वाली सभी ट्रेनें चालती हैं। माननीय रेल मंत्री देश को सामाजिक और आर्थिक, दोनों रूप से एक करने के बहुत ही इच्छुक हैं। मेरा अनुरोध है कि यदि वह राष्ट्र के एकीकरण के लिए वाकई इच्छुक हैं तो उन्हें चेन्नई सेन्ट्रल से चेन्नई एग्मोर तक एक सुपरस्ट्रक्चर रेलवे लाइन बिछाकर कश्मीर और कन्याकुमारी को जोड़ना चाहिए। साथ में उन्हें बीच से ताम्बरम तक बड़ी लाइन बनानी चाहिए। यदि ऐसा किया जाता है तो चार से पांच घंटे का समय बचेगा। यह मात्र दो से तीन कि.मी. तक की दूरी है। इसलिए मैं सरकार से मांग करता हूँ कि वह चेन्नई सेन्ट्रल और चेन्नई एग्मोर रेलवे स्टेशनों को जोड़कर कश्मीर और कन्याकुमारी को जोड़े। रेल विभाग चेन्नई के लिए महानगरीय रेल यातयात प्रणाली (एम आर टी एस) विकसित कर रहा है। 605 करोड़ रु. की लागत से परियोजना शुरू की गई है और तिरुमाईलाई से वेलचेरी तक निर्माण कार्य प्रगति पर है।

सभापति महोदय: कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री टी.आर. बालू: महोदय, मैं पांच मिनट से अधिक नहीं लूंगा। यह मेरे अपने निर्वाचन क्षेत्र का मामला है। महोदय, इसमें पांच मिनट से अधिक का समय नहीं लूंगा।

सभापति महोदय: आप पहले ही दस मिनट ले चुके हैं।

श्री टी.आर. बालू: महोदय, कृपया मुझे सहयोग दीजिए। मैं यदाकदा ही बोलता हूँ। महोदय, चेन्नई की एम.आर.टी.एस. परियोजना

के अंतर्गत एक प्रस्तावित स्टेशन तारामणि है। महाबलिपुरम में रैल प्रतिमाएं बनी हुई हैं जहां प्रतिदिन बड़ी संख्या में विदेशी आते हैं। यह एक पर्यटन केन्द्र है जहां साल भर सैलानी आते हैं इसलिए इसे तारामणि से जोड़ा जा सकता है जो एम.आर.टी.एस. के मानचित्र में है और इसकी दूरी मात्र 30 कि.मी. है और इसे चेन्नई से जोड़ा जा सकता है। मैं समझता हूँ कि इससे वहां पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। साथ ही, माननीय मंत्री यह जानते होंगे कि गोल्डन रॉक कार्यशाला क्या कर रही है। अब कार्यशाला में 7,600 कर्मचारी हैं। लेकिन उन्हें क्या काम दिया गया है? वे केवल इंजन की देखरेख करते हैं। वे केवल छोटे डिब्बे की देखरेख करते हैं। यह केवल एक छोटी कार्यशाला है। नवीं योजना के दौरान योजना आयोग ने रेलवे को 1,75,000 डिब्बों के निर्माण हेतु अनुमति दी थी। ऐसी परिस्थिति में, उन्हें प्रतिवर्ष 35,000 माल डिब्बे बनाने हैं। 35,000 माल डिब्बों में से, वैगन इंडिया लिमिटेड केवल 26,000 माल डिब्बे बना सकती है। यदि वैगन इंडिया लिमिटेड 26,000 माल डिब्बे का निर्माण कर सकती है, तो 9,000 और माल डिब्बों का निर्माण किया जाना है। अतएव, मैं सरकार से यह आग्रह करता हूँ कि बाकी 9,000 माल डिब्बों में से वह गोल्डन रॉक कार्यशाला को प्रतिवर्ष कम से कम 3,000 से 4,000 माल डिब्बे बनाने की अनुमति दे ताकी यह काम शुरू कर सके तथा उचित समय के अन्दर तथा कम मूल्य पर पूरा कर सके।

दूसरी बात जो मैं माननीय मंत्री से कहना चाहूंगा। वह यह कि उन्होंने चेन्नई के एम.आर.टी.एस. के लिए केवल 20 करोड़ रुपये प्रदान किये हैं। राज्य सरकार का अंश वहाँ है, परन्तु केन्द्र सरकार ने केवल 20 करोड़ रुपये प्रदान किये हैं। इसे उच्च प्राथमिकता दी जानी है। इसे सन् 2000 ईस्वी तक पूरा किया जाना है। यदि इसे वर्ष 2000 ईस्वी तक पूरा किया जाना है तब इस उद्देश्य के लिए आर्बिट्रट धनराशि काफी कम है।

दूसरी बात यह है कि कई टूटी हुई रेल लाइनें हैं। माननीय मंत्री ने यह घोषणा की है कि वे विलीपुरम-तंजावुर मेन लाइन का कार्य शुरू करने जा रहे हैं। तंवरन तथा तिरुचि के बीच 'काई लाइन' पूरी हो जायेगी। लेकिन मेरे निर्वाचन क्षेत्र में उपनगरीय पटरियां भी हैं। बीच से ताम्बरम तक कोई बड़ी लाइन नहीं है। अतएव, उपनगरीय विद्युत रेलगाड़ी पटरी को बड़ी लाइन में बदलें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र दक्षिण चेन्नई में टी. नगर, अलेन्दर, सैदपेट तथा ताम्बरम विधानसभा निर्वाचन क्षेत्र हैं। यदि कोई इन विधानसभा निर्वाचन क्षेत्रों में एक जगह से दूसरी जगह जाय तो वह कई रेलवे फाटक पायेगा।

श्री नीतीश कुमार: उन्होंने अपने कार्यकाल में क्या किया?

श्री टी.आर. बालु: इन फाटकों के ऊपर पैदल पार पथ का कार्य शुरू किया जाना है। मैं जानता हूँ कि माननीय मंत्री वचन के अनुसार शीघ्र ही कार्य शुरू करने वाले हैं। मेरे विचार में रेलवे बोर्ड को इन चीजों की जानकारी है। मैं जानता हूँ कि माननीय मंत्री इस मामले को उठाएंगे। उन्होंने सैदापेट बाजार रोड पैदल पार-पथ, आर.यू.वी. क्रोमपेट की मद्रास इंस्टीट्यूट ऑफ टेक्नालॉजी को काफी कम धनराशि प्रदान की है। उन्होंने सेंट थॉमस मार्गट पैदल पार पथ, पल्लवरम दरगाह पैदल पार पथ, पल्लवरम संगति रोड पैदल पार पथ, रंगराजपुरम-टी. नगर पैदल पार पथ पर कोई ध्यान नहीं दिया है। साथ ही, उन्होंने पर्याप्त धनराशि नहीं प्रदान की है। तमिलनाडु के हमारे माननीय मुख्यमंत्री ने माननीय रेल मंत्री को एक पत्र लिखा है। उन्होंने तमिलनाडु के माननीय परिवहन मंत्री को माननीय रेल मंत्री से मिलने के लिए तैनात भी किया। वे आए तथा माननीय मंत्री से मिले। मैं मानता हूँ कि उन्होंने तमिलनाडु के हमारे माननीय मुख्यमंत्री के आग्रह पर प्रतिक्रिया दिखाई। साथ ही, उन्हें इसका भी ध्यान रखना है। मंत्री आते हैं तथा जाते हैं, परन्तु जो भी आता है वह बजट आकलन में कुछ देता है और चला जाता है। हमारे माननीय मुख्यमंत्री के आग्रह पर वे करूर-सलेम, डिन्डीगुल-त्रिचि, मद्रुरै-रामेस्वरम, तंजावुर-नागौर-कराईकल, क्विलोन-टेनकासी-तिरुचेन्दूर, विरुध नगर-टेनकासी, बिल्लीपुरम-पांडिचेरी, तंजावुर-विल्लीपुरम लाइनों पर निर्माण कार्य शुरू करने पर सहमत हो गए हैं तथा विभाग ने इन कार्यों को शुरू कर दिया है। कसगुर-कोयम्बटूर के बीच दोहरीकरण का कार्य भी शुरू किया गया है। बजट प्रावधान अवश्य किए गए हैं, लेकिन काफी कम आवंटन किया गया है।

फिर उन्होंने चेंगलपेट-अरक्कोनम लाइन की उपेक्षा की है। यदि वे चेंगलपेट-अरक्कोनम लाइन को बड़ी लाइन में बदल दें तो हावड़ा से आने वाले लोग बिना किसी कठिनाई के त्रिचि चले जायेंगे तथा मुम्बई से आने वाली रेलगाड़ी आरक्कोनम-चिंगलोपेट होकर त्रिचि तक जा सकती है। यह छोटा मार्ग है।

यदि ऐसा किया जाय तो समय तथा पैसे दोनों की बचत होगी। अतएव, इस परियोजना के लिए धनराशि प्रदान की जानी चाहिए।

फिर जहाँ तक तंजावुर-नागौर लाइन का संबंध है, माननीय मंत्री ने निष्पादन प्रतिवेदन में कहा है कि ठेकेदार ने अपेक्षित स्तर तक कार्य नहीं किया है। निष्पादन प्रतिवेदन में यह कारण बताया गया है। तंजावुर-नागौर-कराईकल काफी महत्वपूर्ण लाइन है। वेलमकान्नी में एक प्रसिद्ध चर्च है, नागौर में मुस्लिम दरगाह है, तिरुवरुर के त्यागराज में एक मंदिर है। इस लाइन के लिए उन्होंने केवल 9 लाख रुपये की अल्प राशि प्रदान की है। यदि माननीय मंत्री वास्तव में धर्मनिरपेक्ष है तो उन्हें इस महत्वपूर्ण लाइन के लिए और ज्यादा धनराशि प्रदान करनी चाहिए।

महोदय, क्विलोन-तिरुनलवेली-तिरुचेन्दूर तथा टेनकासी-विरुधनगर लाइनों के लिए सांकेतिक रूप से केवल 10,000 रु. प्रदान किये गये हैं तथा रामेश्वरम-मद्रुरै लाइन के लिए भी केवल 10,000 रु. की धनराशि प्रदान की गई है, जबकि इस लाइन के लिए 24 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। विल्लुपुरम-तंजावुर लाइन के लिए माननीय मंत्री द्वारा केवल एक लाख रुपये प्रदान किये गये हैं तथा विल्लुपुरम-पांडिचेरी लाइन के लिए भी उन्होंने सांकेतिक रूप से 10,000/- रुपये प्रदान किये हैं। यह पर्याप्त नहीं है तथा मैं माननीय मंत्री से इन परियोजनाओं के लिए और धनराशि प्रदान करने का आग्रह करूँगा।

जहाँ तक कसगुर तथा कोयम्बटूर के बीच लाइन के दोहरीकरण का संबंध है, माननीय मंत्री ने केवल एक लाख रुपये प्रदान किये हैं जो पर्याप्त नहीं हैं। मैं मंत्री जी की कठिनाइयों को समझता हूँ लेकिन मैं उनसे इस परियोजना हेतु और धनराशि प्रदान करने का आग्रह करूँगा।

करूर-सलेम लाइन काफी महत्वपूर्ण लाइन है जिसके लिए उन्होंने 15 करोड़ रुपये प्रदान किये हैं। उन्हें इस लाइन के लिए और ज्यादा धनराशि प्रदान करना चाहिए था। लेकिन उन्होंने ऐसा नहीं किया है।

महोदय मेरे विचार से माननीय मंत्री तमिलनाडु के लोगों की मांगों की उपेक्षा नहीं कर रहे हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, लुज-वैलाचेरी लाइन को प्राथमिकता के आधार पर लेना चाहिए। अन्यथा, मैं यह सोचने पर विवश हो जाऊँगा कि मेरे माननीय मित्र ने मेरी उपेक्षा की है तथा मुझे मझधार में छोड़ दिया है।

[हिन्दी]

श्री अनंत गंगाराम गीते (रत्नागिरि): सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, कोंकण रेलवे को प्रधान मंत्री जी द्वारा राष्ट्र को समर्पित किया गया। यह समारोह मेरे क्षेत्र में हुआ और समारोह को पूरा करने में हमारे रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री, दोनों ने काफी मेहनत की और कोंकण रेलवे राष्ट्र को समर्पित करने का समारोह प्रधान मंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी द्वारा सम्पन्न हुआ। इसीलिए मैं उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। इस समारोह में हमारे रेल मंत्री जी द्वारा कुछ घोषणायें की गई थीं, मैं उन घोषणाओं को उनको याद दिलाना चाहता हूँ। आज दक्षिण और उत्तर को जोड़ने वाली यह कोंकण रेल सबसे व्यस्त रेल है और भी कई गाड़ियाँ इस ट्रैक पर दक्षिण से उत्तर की ओर जाती हैं। इस कोंकण रेलवे के निर्माण में उस क्षेत्र के किसानों का सहयोग

रहा है और उनके सहयोग के कारण ही यह कार्य कम से कम समय में पूरा हो पाया।

एक माननीय सदस्य: दो महीने में।

श्री अनंत गंगाराम गीते: दो महीने में नहीं, दो साल में काम पूरा हो गया, जो कि बहुत ही कम समय है। इसलिए उस क्षेत्र के किसान चाहते हैं कि इस रेल का फायदा उन्हें मिले। इस रेल के जरिये उस प्रान्त का विकास हो, कोंकण का विकास हो और इसीलिए हमारी जनता ने इस रेल का स्वागत किया।

आज यहां से कई गाड़ियां गुजरती हैं, राजधानी भी गुजरती है। उस समारोह में हमने मांग की थी कि पनवेल से लेकर सावंतवाड़ी तक, उस प्रदेश में रहने वाली जनता के लिए स्वतंत्र रेल चलाई जाए। जब रेल का निर्माण हो रहा था, वह पूरी नहीं हुई थी तब कुर्ला से सावंतवाड़ी रेल चलाई जा रही थी, दादर से सावंतवाड़ी रेल चलाई जा रही थी। अब शिवाजी टर्मिनल से रेल निकलती है और मडगांव जाती है, गोवा तक चलायी जाती है। नव रेल का निर्माण हो रहा था, पूरी नहीं हुई थी तब कुर्ला से सावंतवाड़ी रेल चलायी जा रही थी, दादर से सावंतवाड़ी चलाई जा रही थी। अब शिवाजी टर्मिनल से निकलती है, मडगांव जाती है और गोवा तक चलायी जाती है, जिसका फायदा कोंकण की जनता को नहीं मिलता है। मैं मंत्री जी से मांग करता हूं कि रेल शिवाजी टर्मिनल से सावंतवाड़ी तक चलाई जाए जिसका फायदा उस प्रदेश की जनता को होगा। उस समारोह में एक घोषणा की गई थी कि जल्द से जल्द एक नयी रेल शुरू होगी, वह रेल भी शुरू हो गई, जो कुर्ला से मंगलौर जाती है लेकिन वह भी सुपर फास्ट ट्रेन है, जो कोंकण के कई स्टेशनों पर नहीं रुकती। इसलिए हमारी मांग है कि जिस तरह कोंकण से यह रेल गुजरती है उसमें जो प्रमुख रेलवे स्टेशन हैं उन पर रुकने वाली ट्रेनें इस मार्ग पर चलाई जाएं। वहां हमने एक मांग और भी की थी, आज यदि हम मांग करते हैं तो शायद 25 या 30 साल के बाद वह मांग पूरी होगी। हमने उस समारोह में कोंकण रेल के दोहरीकरण की मांग की थी, आज उसकी बहुत आवश्यकता भी है। इस कोंकण रेलवे के मार्ग पर ज्यादा से ज्यादा रेलें चलायी जा रही हैं क्योंकि त्रिवेन्द्रम और दिल्ली, दक्षिण और उत्तर के बीच में जो दूरी थी, वह अब 23 घंटे कम हो गई, सफर कम हुआ है। कोंकण रेल के जरिए हम त्रिवेन्द्रम से दिल्ली 23 घंटे पहले आ सकते हैं। जब इतना हमारा समय बचता है तो मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं कि यदि कुछ गाड़ियां हमारे इस प्रांत के प्रमुख स्टेशनों पर रुकती हैं और इसलिए 15 या 20 मिनट का समय ज्यादा जाता है तो आपको रोकने की कोशिश करनी चाहिए। जब हम 23 घंटे बचाते हैं तो आप 15-20 मिनट के लिए वहां पर यह ट्रेनें रोकने की कोशिश करें।

हमने मांग की थी कि राजधानी रत्नागिरी में, सावंतवाड़ी में रुकती है इसी तरह से इन्द्रावती में भी रुकनी चाहिए, जो कुर्ला से मंगलौर सुपर फास्ट गाड़ी चलायी जाती है वह भी रुकनी चाहिए और एक रेल पनवेल से लेकर सावंतवाड़ी, जो कोंकण प्रांत है, ... (व्यवधान) मैं मुंबई से मांग रहा हूं, कुर्ला से मांग रहा हूं लेकिन जो कोंकण का प्रांत है, जो पनवेल से सावंतवाड़ी है वहां मैं रेल की मांग कर रहा हूं। चाहे शिवाजी टर्मिनल से या दादर से हो, ये ट्रेनें दादर या शिवाजी टर्मिनल से सावंतवाड़ी तक चलाई जाएं, जिसके चलाने से हमारे कोंकण के पिछले और पहाड़ी इलाकों की जनता और किसान को फायदा होगा। यहां मैं मंत्री जी का भाषण सुना और पढ़ा। रेल मंत्रालय ने और हमारे रेलवे ने हमेशा खेल-कूद को बढ़ावा दिया है, इसके बारे में मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं। यदि किसी खिलाड़ी को राष्ट्रीय पुरस्कार मिलता है तो मेरी जानकारी के मुताबिक रेलवे से सफर करने के लिए उसे कुछ सहूलियत दी जाती है, लेकिन जिस तरह राष्ट्रीय पुरस्कार खिलाड़ियों को दिये जाते हैं उसी तरह राज्य के पुरस्कार भी खिलाड़ियों को दिये जाते हैं।

महाराष्ट्र में छत्रपति शिवाजी पुरस्कार, द्रोणाचार्य पुरस्कार आदि नामों से राज्य स्तर पर पुरस्कार दिये जाते हैं। राज्य पुरस्कार पाने वालों में खिलाड़ियों की संख्या बहुत कम है, केवल सैकड़ों में है। मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि जिस प्रकार राष्ट्रीय स्तर पर पुरस्कार मिलने पर खिलाड़ियों को सुविधाएं दी जाती हैं, बिना मूल्य दिये हुए यात्रा करने की सहूलियत मिलती है, उसी प्रकार जो राज्य पुरस्कार पाने वाले खिलाड़ी हैं, उन्हें भी उसी तरह सुविधा मिलनी चाहिए। उससे खिलाड़ियों के अंदर एक उत्साह पैदा होगा और खेल को बढ़ावा मिलेगा। जो खिलाड़ी अपने राज्य का, अपने राष्ट्र का नाम रोशन करने के लिए खेलता है, दिल लगाकर खेलता है उन्हें भी प्रोत्साहन मिलना चाहिए।

एक मांग मैं और यहां करना चाहता हूं। जब हमारे देश में परमाणु विस्फोट हुआ तो सारा देश खुशी के मारे झूम रहा था, देश के हर कोने से परमाणु विस्फोट का स्वागत हुआ था। सारे अखबारों में परमाणु विस्फोट के बारे में जिक्र हुआ और उसी समय हमारे देश का एक जवान सुरेन्द्र अनंत चव्हाण ने एवरेस्ट पर झंडा लहराया था। मुझे गर्व है कि वह जवान मेरे क्षेत्र का है, लेकिन इससे ज्यादा मुझे गर्व है कि वह जवान हिन्दुस्तान का है। यह 8 मई की बात है, उस जवान ने एवरेस्ट पर झंडा लहराया था और प्रधान मंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी से सबसे पहले सम्पर्क किया था। लेकिन अटल जी तमिलनाडु के टीरु पर थे। उसकी बात प्रमोद महाजन से दूरदर्शन पर हुई और वह चर्चा दिखायी गयी थी।

उस नौजवान ने जब हमारा झंडा लहराया तो सबसे पहली बात कही कि "हमें गर्व होता है कि हमारे देश में परमाणु

[श्री अनंत गंगाराम गीते]

विस्फोट किया गया है"। फिर उसने सम्पर्क किया महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री से। ...*(व्यवधान)* आप सुनने का तो धैर्य रखिये। ...*(व्यवधान)* मैं रेल के संबंध में ही बता रहा हूँ। उस जवान ने चीन की ओर से एवरेस्ट पर चढ़ाई की थी। जापान के गिरिजारोहकों ने भी कोशिश की थी लेकिन वह नाकामयाब रहे। हमारे जवान ने चीन की ओर से कोशिश की थी और पहली बार में ही वह कामयाब रहा। मैं उसका सम्मान करना चाहता हूँ और मैं रेल मंत्री जी से विनती करना चाहता हूँ कि आप उस जवान को रेलवे में नौकरी देकर उसका सम्मान करें। ...*(व्यवधान)* एक बहुत बड़ा पराक्रम उस युवा ने किया, इसलिए रेलवे में नौकरी देकर उस जवान को सम्मानित करें। ...*(व्यवधान)*

श्री राजो सिंह (बेगूसराय): रेलवे में कौन सी नौकरी उनको दिलवाना चाहते हैं। चेंबरमैन बनवाना चाहते हैं या चतुर्थ श्रेणी में खलासी बनवाना चाहते हैं, कौन सी नौकरी दिलवाना चाहते हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री अनंत गंगाराम गीते: सभापति जी, यह राष्ट्र के गौरव की बात है। ...*(व्यवधान)*

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद): इस तरह का हास्य नहीं करना चाहिए। ...*(व्यवधान)* यह उस जवान का अपमान है। ...*(व्यवधान)*

अपराह्न 6.00 बजे

सभापति महोदय: यह क्या हो रहा है? आप बैठिए।

...*(व्यवधान)*

डा. शकील अहमद (मधुबनी): हमारे साथी ने ठीक बात पृच्छी है। उनके रुहने का मतलब यह था कि आप उन्हें सम्मानित करो। ...*(व्यवधान)*

श्री अनंत गंगाराम गीते: आप सुनने का धैर्य रखिए। जिस जवान ने एवरेस्ट के ऊपर इस देश का तिरंगा लहराया, देश को उस पर गर्व करना चाहिए। उनका यहां मजाक किया जा रहा है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री गीते के भाषण के अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री अनंत गंगाराम गीते: सभापति जी, इन्होंने कोई गलती नहीं की। ...*(व्यवधान)* कांग्रेस का कल्चर सदन के सामने आ गया। इसमें इनकी कोई गलती नहीं है। इनका कल्चर ही ऐसा है। एक जवान जो राष्ट्र के प्रति श्रद्धा रखता है, उस जवान के बारे में यह कहते हैं कि आप उन्हें चेंबरमैन बनाएंगे या चपरामी बनायेंगे? मुझे इस बारे में और कुछ नहीं कहना।

अपराह्न 6.04 बजे

(डा. लक्ष्मी नारायण पांडेय पीठासीन हुए)

मैं एक और बात के लिए रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ। रेल बजट से पहले रेल मंत्री ने स्टेटस पेपर सदन के सामने रखा। आज हमने विपक्ष के सदस्यों का भाषण सुना। यदि बारूद पर पानी डाल दिया जाए तो वह नाकाम हो जाती है। आज इनकी वैसी ही हालत है? रेल बजट से पहले विपक्ष के साथी सोचते थे कि हम रेल बजट के खिलाफ यहां बारूद डालेंगे लेकिन स्टेटस पेपर ने बारूद पर पानी डालने का काम किया। इससे बारूद नाकाम हो गई। स्टेटस पेपर में असलियत दी गई है। जब ये लोग सत्ता में थे, उस समय की स्थिति का स्टेटस पेपर में वर्णन किया गया है। जब ये सत्ता में थे तो रेल कहां थी? उसकी असलियत क्या थी?

सभापति महोदय: आप चेंबर को एड्रेस करिए।

श्री अनंत गंगाराम गीते: अब विपक्ष के पास रेल बजट का विरोध करने का कोई कारण नहीं रहा और इसीलिए आज अपनी कल्चर का प्रदर्शन इन्होंने यहां पर किया है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि इन्होंने एक अच्छा बजट इस सदन के सामने प्रस्तुत किया है। इन्होंने इसमें यात्रियों, कर्मचारियों तथा माल यातायात के बारे में भी सोचा है। रेल मंत्री जी ने एक बैलेंस्ड रेल बजट सदन के सामने रखा है, इसलिए मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री मनोरंजन भक्त (अंडमान और निकोबार द्वीप समूह): सभापति जी, रेल बजट पर चर्चा चल रही है, सदस्यों की बात सुनने के बाद मुझे रेल मंत्री जी पर दया आती है। क्योंकि जितने भी हमारे लोक सभा के सदस्य हैं सभी ने अपने-अपने क्षेत्र के लिए रेल लाइन या नई रेल की मांग की है, अच्छी बात है। लेकिन आज भारतीय रेल की क्या हालत है? सोवियत यूनियन का डिसइंटीग्रेशन होने के बाद दुनिया में भारतीय रेल आज सबसे बड़ी रेल व्यवस्था के रूप में सामने आयी है। 62,500 किलोमीटर हमारी रेल लाइन बिछी हुई है और उसके ऊपर पिछले दिनों कई

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

वक्ताओं ने चर्चा की कि 50 साल में इतने ही रेल पथ की बढ़त हुई है। सभी लोगों ने यह सवाल उठाया। रेल मंत्री जी, मैं कोई लम्बा भाषण नहीं दूंगा, लम्बा भाषण देना मेरा उद्देश्य नहीं है। मेरा उद्देश्य यह है कि जब देश में एक काम्प्रीहैन्सिव ट्रांसपोर्ट पालिसी आप बनाना चाहते हैं तो दुनिया में सारी जगह ऐसा ही होता है। रेल व्यवस्था, सड़क परिवहन व्यवस्था और विमान व्यवस्था, इनमें एक तालमेल होता है। वह तालमेल फेयर, समय आदि चीजों का होता है। ... (व्यवधान) हमारे देश में इस प्रकार की व्यवस्था नहीं है। हमारे देश में दूसरी चीज यह है कि अगर एक रनवे बनाना है तो सरकारी खर्च से, बजटरी सपोर्ट से वह खर्चा पूरा किया जाता है। जब सड़क बनाने की बात आती है तो कोई नहीं कहता कि आप सड़क कार्पोरेशन बनाओ और पैसा उठाओ और सड़क बनाओ। उस जगह भी बजटरी सपोर्ट से ही खर्चा होता है और अगर सरफेस ट्रांसपोर्ट में कोई बन्दरगाह बनाना है तो वह भी बजटरी सपोर्ट से होता है लेकिन जहां रेलवे की बात आती है उस समय आपको बजटरी सपोर्ट नहीं मिलेगी। आप मार्केट से कर्जा उठाइयें और रेलवे का डेवलपमेंट करिये। इस तरह से अगर भारतीय रेलवे को सब लोगों की सुख-सुविधाओं के लिए, आने वाले दिनों की अच्छी व्यवस्था करने का प्रावधान करना है, तो आपको बजटरी सपोर्ट बढ़ाने की बात करनी पड़ेगी। आज क्या प्रावधान है पिछले दिनों 70 फीसदी जो बजटरी सपोर्ट मिलती थी, वह आज घटकर 15 फीसदी पर आ गयी है। हर जगह से यही डिमांड आती है कि हमारे यहां नई रेल लाइन बना दो, ट्रेन दे दो लेकिन किसी भी सम्मानित सदस्य ने इस बात को नहीं उठाया कि रेलवे को आगे बढ़ने के लिए ज्यादा बजटरी सपोर्ट, ज्यादा रुपये का प्रावधान करें। कोई भी सदस्य वित्त मंत्री के ऊपर प्रेशर नहीं लाया, हर सदस्य ने रेल मंत्री को घेरकर कहा आप हमें नई ट्रेन दो, नई लाइन दो, लाइन का कन्वर्शन कर दो, ये सारी चीजें हम बोलते हैं, लेकिन रेल मंत्री जी कहां से करेंगे, यह सारा पैसा कहां से आएगा। इसके ऊपर कोई बात नहीं करता। अगर हम लोग सचमुच इस बात को मानते हैं कि हमें रेलवे की तरक्की करनी है और रेलवे को गतिशील बनाना है तब इस सदन के सारे सदस्य मिलकर वित्त मंत्री के ऊपर प्रेशर क्रिएट करें कि आप हमारी रेलवे के लिए और पैसे का प्रावधान करिये।

सभापति महोदय, अभी 2200 करोड़ रुपये का प्रावधान है। पिछले दफा जो पैसा देना था, उस समय कहा गया था कि कुछ एडीशनल धनराशि बैंकवर्ड एरियाज में काम करने के लिए दी जाएगी, लेकिन वह पैसा इस साल नहीं दिया गया है। मैं चाहूंगा कि रेलवे किस ढंग से चलती है, इस बारे में मंत्री महोदय अपने जवाब में अच्छी तरह से बताएं। मैं इतना ही निवेदन करना चाहता हूँ कि सदन के सभी माननीय सदस्यों को चाहिए कि रेलवे को और अच्छे ढंग से चलाने के लिए हम सभी इस बात की ओर ध्यान दें कि रेलवे के पास साधन नहीं हैं। इसलिए हमें वित्त मंत्री

महोदय के ऊपर प्रेशर क्रिएट करके रेलवे को ज्यादा धन का एलोकेशन कराना चाहिए।

श्री नीतीश कुमार: शकील अहमद जी, मैं आपसे कह रहा हूँ कि माननीय सदस्य को ध्यान से सुनिए। ये रेलवे का सही चित्रण कर रहे हैं।

डा. शकील अहमद (मधुबनी): मंत्री जी, हमने तो अपना समय माननीय सदस्य को दे दिया है।

श्री मनोरंजन भक्त: रेलवे में 16 लाख एम्पलाइज काम करते हैं। पिछले दिनों नए डिवीजन खोले गए हैं। हालांकि मैं समझता हूँ कि इतनी जल्दी करने की जरूरत नहीं थी। जब समय परमित करता, तब ये खोले जाने चाहिए थे। आज हम देखते हैं कि कहने को तो नए डिवीजन खोले गए हैं, लेकिन कहीं स्टाफ नहीं है, कहीं जगह नहीं है और कहीं बजट में एलोकेशन नहीं हुई। मैं समझता हूँ कि इन सभी कमियों की ओर मंत्री महोदय ध्यान देंगे।

सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री के ध्यान में लाना चाहूंगा कि जो केजुअल लेबर रेलवे में काम करती है, उसे केवल मात्र रीगुलर लिस्ट में लेने से काम नहीं चलेगा। आप उनको सही ढंग से नियोजित कीजिए। आज रेलवे की पूरी तरह से सर्विस उपलब्ध नहीं हो पाती है। मेरा आग्रह है कि यात्रियों को सही सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए इन केजुअल लेबर की सर्विसेस ली जानी चाहिए तभी पैसेंजर्स को सुविधा होगी।

सभापति महोदय, किताबों में, नियमों में बहुत सुविधाएं हैं। लेकिन वास्तव में जो लोग रेल में यात्रा करते हैं, उन्हें वे सुविधाएं उपलब्ध होती हैं या नहीं, यह देखने की बात है। आज तो मंत्री महोदय रेल मंत्री हैं इसलिए उन्हें हर तरह की रेल सुविधा उपलब्ध हो जानी है, लेकिन रेल मंत्री बनने से पहले जब वे सामान्य सांसद के तौर पर रेल में यात्रा करते थे, तब उन्हें जो अनुभव हुए होंगे, उनको ध्यान में रखकर रेलवे में सुधार करने की ओर विशेष पग उठाएं।

सभापति महोदय, मैं इस बारे में बहुत अधिक नहीं कहना चाहता हूँ क्योंकि समय का अभाव है, लेकिन एक बात की ओर आपके माध्यम से मंत्री महोदय और सदन का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि हम यहां दिल्ली में देखते हैं कि सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से जो भी उत्तर दिया जाता है, उसमें हमेशा कहा जाता है कि यह राज्य का मामला है और यदि राज्य से धनराशि मिलेगी, तो बाकी रकम हम देंगे, लेकिन आप सब लोग यह भूल जाते हैं कि इस देश में कुछ क्षेत्र ऐसे हैं जो केन्द्र शासित प्रदेश हैं। उनकी ओर आप कभी गलती से भी नहीं देखते जैसे वे यूनिबन टैरीटरीज इस देश का हिस्सा है ही नहीं। ऐसा व्यवहार ठीक नहीं है। मैं

[श्री मनोरंजन भक्त]

आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आपने जो ट्रैक कन्वर्शन किया है जिसके कारण मीटर गेज को ब्राड गेज बनाया है उसके कारण बहुत सारी रेल लाइनें, इंजन बोगियाँ और बहुत सा सामान आपके पास ऐसा बच गया है जिसे आप किसी अन्य देश को मुफ्त में देना चाहते हैं। मेरा निवेदन है कि अंडमान निकोबार द्वीप समूह में 250 किलो मीटर रेल लाइन बिछाकर बहुत अच्छा काम किया जा सकता है। इस बारे में एक प्रिलिमिनरी स्टडी हुई है। उसके अनुसार ऐसा किया जा सकता है।

सभापति महोदय, हमारे लोग ब्राडगेज लाइन नहीं चाहते हैं। वहाँ तो मीटर गेज लाइन ही बिछा दी जाए तो आने-जाने में बहुत फायदा हो सकता है। उस एरिया के लोगों ने रेल कभी देखी नहीं है। वहाँ के किसानों को उससे बहुत बड़ा फायदा हो सकता है। इस चीज को आप वहाँ कर सकते हैं। मेरा निवेदन है कि आपका जो टैक्नो इकनॉमिक सर्वे है और जो बाकी नियमों में प्रावधान है, उनके अनुसार वहाँ रेल लाइन बिछाने का काम कीजिए जिससे दूरदराज के द्वीपों में रहने वाले लोगों को भी यह महसूस हो कि हम भी इस देश का एक हिस्सा हैं और देश का एक सरकारी विभाग हमारे बारे में भी सोचता है, चिन्तित है और हमारा विकास करने के लिए तैयार है।

अन्त में मैं अपना बात समाप्त करने से पहले यह कहना चाहता हूँ कि आपको और अच्छे ढंग से काम करने के लिए वित्त मंत्रालय की ओर से अधिक पैसा दिया जाना चाहिए।

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि मेहताब (कटक): महोदय, आपने रेल बजट पर बोलने का जो अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका अत्यंत आभारी हूँ। भारतीय रेल, जैसा कि स्थिति पत्र में बताया गया है, एक प्रबन्धन के अंतर्गत आने वाली विश्व की दूसरी सबसे बड़ी रेल प्रणाली है। भारत की स्वतंत्रता के उपरान्त रेलवे का कई गुणा विस्तार हुआ है तथा उसका राष्ट्र के विकास में अत्यधिक योगदान रहा लेकिन कुछ क्षेत्र ऐसे भी हैं जिन पर रेलवे ने ध्यान नहीं दिया है।

मैं पिछली सरकार के कुछ फैसलों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा जिसने उपेक्षित क्षेत्रों पर ध्यान दिया था। मुझे बेहद आश्चर्य है, मेरे विचार में, इस रेल बजट में विगत चार दशकों से उपेक्षित रहे राज्यों या क्षेत्रों को उतना महत्व नहीं दिया गया है।

तुलना करते हुए मैं मूल मुद्दों पर आऊँगा। मैं पूर्वी तट की बात कर रहा हूँ। एक शताब्दी पहले मद्रास तथा कलकत्ता के बीच रेल लाइन बिछाई गई थी। उड़ीसा से होकर गुजरने वाली रेल

लाइनें अभी तक तीन ज्यामितीय तथा विकर्ण लाइनें ही हैं तथा ये मात्र उड़ीसा की दूर संधियों को स्पर्श करती हैं। वे कहते हैं, "यदि रेलवे के अभियांत्रिकी विभाग को बंगाल की खाड़ी में रेल लाइन बिछाने की दक्षता प्राप्त होती तो वे उड़ीसा राज्य से गुजरे बिना ही बंगाल की खाड़ी में रेल लाइन ले जाते।" विगत पचास वर्षों में उड़ीसा राज्य की उपेक्षा की गई है। विभिन्न राज्य सरकार बार-बार प्रतिवेदन देती रहीं हैं जिसमें कहा गया कि उड़ीसा के वर्तमान भूभाग में बिछाई गई रेल लाइनों की कुल लम्बाई 1300 कि.मी. है। भारत की स्वतंत्रता के पचास वर्षों के दौरान मात्र 749 कि.मी. रेल लाइन बिछायी गयी हैं।

मैं जान ड्राइडेन 300 वर्ष पूर्व दिये गये इस कथन की ओर सभा और विशेषकर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ जिसमें चेताया गया था "धैर्यवान व्यक्ति के उन्माद से सावधान रहो"। आज उड़ीसा में रेलमार्गों की लंबाई मात्र 2,014 कि.मी. है जो कि 19 कि.मी. प्रति एक हजार वर्ग कि.मी. के राष्ट्रीय औसत की अपेक्षा 12.86 कि.मी. प्रति एक हजार वर्ग कि.मी. ही है। निकटवर्ती बिहार राज्य में रेलमार्ग की लम्बाई प्रति एक हजार वर्ग कि.मी. पर 30 कि.मी. है तथा पश्चिम बंगाल में यह 43.10 कि.मी. प्रति एक हजार वर्ग कि.मी. है और विगत पन्द्रह वर्षों के दौरान 1980-94 के दौरान पश्चिम बंगाल में सैकड़ों कि.मी. नई रेल लाइन जोड़ी जा चुकी हैं।

आंध्र प्रदेश में 282 कि.मी. रेल लाइन जोड़ी गई हैं। मध्य प्रदेश में 151 कि.मी. जोड़ी गई हैं। तमिलनाडु में मात्र 0.2 प्रतिशत रेल लाइन जोड़ी गई हैं। इसी तरह असम में 12.7 प्रतिशत जोड़ा गया है। यदि यह उड़ीसा के प्रति उपेक्षा नहीं है तो आप 'उपेक्षा' शब्द की व्याख्या कैसे करेंगे?

अब मैं राष्ट्रीय परिदृश्य में रेलवे की अनिवार्यता की ओर आता हूँ। सर्वप्रथम, रेल यातायात, सड़क यातायात की अपेक्षा पर्यावरण के अनुकूल है। स्थिति पत्र में एक प्रतिवेदन है कि 1951-52 में रेल 89 प्रतिशत माल की दुलाई करती थी जबकि सड़क मार्ग से 11 प्रतिशत माल की दुलाई होती थी। इसी तरह 80 प्रतिशत सवारी रेल की सुविधा का उपयोग करती थी जबकि 20 प्रतिशत सड़क परिवहन प्रयोग करती थी। वर्ष 1996-97 में रेल ने 40 प्रतिशत माल दुलाई की जबकि सड़क मार्ग से 60 प्रतिशत माल की दुलाई हुई। इसी अवधि के दौरान 20 प्रतिशत सवारी सड़क परिवहन का प्रयोग कर रही थी जबकि 80 प्रतिशत रेल का उपयोग कर रही थी। इस तथ्य का उचित उल्लेख किया गया है तथा मैं माननीय मंत्री जी को यह प्रतिवेदन प्रकाशित करने के लिए बधाई देता हूँ तथा हम सभी को इस पर विचार करना चाहिए कि 'रेलवे में अधिक निवेश करके विदेशी मुद्रा की बचत की जा सकती है।' वर्तमान दर पर ही सिर्फ डीजल की बचत से

ही प्रतिवर्ष 5300 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की बचत होगी। और यह एक ऐसा विषय है जिस पर सबको विचार करना चाहिए तथा सरकार पर जोर देना चाहिए कि रेलवे में अधिक निवेश करने की जरूरत है। मुझे मंत्री महोदय पर कोई शंका नहीं है कि वह उड़ीसा की उपेक्षा नहीं करेंगे किंतु इसके साथ-साथ मेरी समझ में यह नहीं आ रहा कि ऐसा क्यों हुआ? लोग रेलमार्ग की अपेक्षा सड़क मार्ग का उपयोग करने के लिए अधिक आतुर क्यों है? इस पर भी चर्चा करनी होगी। इसके विपरीत दिशा में प्रयास किये जाने चाहिए। रेलवे पर अधिक ध्यान देना चाहिए, चाहे वे यात्री हों या माल का निपटान करने वाले व्यापारी। लोगों का विश्वास जीतने के प्रयास किये जाने चाहिए।

आज मुख्य समस्या यह है कि रेलगाड़ियां समय पर नहीं चल रही हैं। आज लोग समय की पाबंदी के प्रति सचेत हो गए हैं। वे ये नहीं चाहते हैं कि उस रेलमार्ग पर और अधिक रेलगाड़ियां चलें, वे यह भी नहीं चाहते कि विलासोपकरण से सुसज्जित रेलगाड़ियां चलें। किंतु वे यह चाहते हैं कि रेलगाड़ियां समय पर चलें, अपने गन्तव्य पर समय पर पहुंचे तथा साथ ही मालों का परिवहन भी समय पर हो।

मैं अपने राज्य से संबंधित मुद्दों पर आता हूँ। यह वहाँ बिछाया जा रही नई लाइनों से संबंधित है। कोरापुट-रायगड़ा रेल लाइन है। यह परियोजना जो 154 कि.मी. लम्बी है, एक दशक या लगभग इतनी ही अवधि पहले शुरू की गई थी। इसकी अनुमानित लागत 454.59 करोड़ रुपये हैं। इसकी आधारशिला 1995 में रखी गई थी। मालगाड़ी इस रेलमार्ग पर चल रही हैं। इस वर्ष इस पर 44.32 करोड़ रुपये खर्च होने की संभावना है। किंतु कोई भी सवारी रेलगाड़ी इस रेलमार्ग पर नहीं चल रही है। मैं तीन-चार मुद्दों की ओर सभा का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। पहला तालचेर-सम्भलपुर रेल मार्ग के बारे में है। इस रेल लाइन को इस वर्ष चालू हो जाना है। इस बजट में जिन नई सवारी रेलगाड़ियों तथा एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को चलाने की घोषणा की गई थी उन्हें इस वर्ष से चलना है। किंतु तालचेर-सम्भलपुर रेल लाइन को पूरा करने के लिए 11 करोड़ रुपये की और आवश्यकता है। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि वह यह आश्वासन दें कि यह रेल लाइन पूरी कर ली जाएगी।

खुर्धा-बोलंगीर रेल लाइन के बारे में हमारे राज्य के कई सदस्य पहले ही बोल चुके हैं। उड़ीसा की राज्य सरकार ने जमीन उपलब्ध कराने का एक प्रस्ताव दिया था ताकि काम शुरू हो सके। किंतु पर्याप्त धनराशि उपलब्ध नहीं कराई गई है।

मुझे विश्वास है कि प्रत्येक व्यक्ति पुरी के बारे में जानता है। पुरी-खुर्धा रोड लाइन दक्षिण-पूर्व रेलवे का सबसे पुराना रेलमार्ग

है। पुरी न सिर्फ एक पवित्र शहर है अपितु यहाँ प्रत्येक वर्ष लाखों पर्यटक भी आते हैं। हालांकि, पिछले वर्ष बजट पर चर्चा के दौरान कई सदस्यों ने रेलवे का ध्यान इस रेल लाइन के दोहरीकरण की अत्यधिक आवश्यकता की ओर दिलाया है फिर भी पुरी-खुर्धा रोड लाइन के दोहरीकरण का कोई उल्लेख नहीं किया गया है।

मैं एक अन्य अति महत्वपूर्ण विषय की ओर सभा का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। उड़ीसा के पत्तन पारादीप का वृहत तौर पर विकास हो रहा है। कटक-पारादीप रेललाइन के विद्युतीकरण के लिए धन उपलब्ध कराया गया है तथा उक्त लाइन के दोहरीकरण पर भी काम हो रहा है। हरिदासपुर से पारादीप तक एक अन्य रेल लाइन के निर्माण सम्बन्धी प्रक्रिया भी चालू है। पिछले वर्ष आपने 7 करोड़ रुपया उपलब्ध कराया था, भूमि अर्जन के लिए 5 करोड़ रुपये की जरूरत थी। किंतु इस वर्ष बजट से मुश्किल से 5 करोड़ रुपया उपलब्ध कराया गया है जबकि हमें भूमि के अर्जन के लिए कम से कम और 10 करोड़ रुपये की जरूरत है जिससे कि इसमें तेजी लाई जा सके।

मैं कटक रेलवे स्टेशन में टर्मिनल सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता की ओर सभा का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। कटक पत्तन तथा खानों के बीच एक प्रमुख स्थल है। यहाँ रेल की सुविधाओं के विकास से पत्तन का विकास हो सकता है। कटक के मुख्य केन्द्र होने के नाते इसका विकास न सिर्फ एक टर्मिनस के रूप में करना है अपितु एक रेलवे यार्ड भी विकसित करना है। इसे इस वर्ष सम्मिलित नहीं किया गया है। मैं मंत्री महोदय से इस पर कार्य शुरू करने का अनुरोध करता हूँ।

भुवनेश्वर तथा कोरापुट के बीच सबरी एक्सप्रेस चलाने की लम्बे समय से आवश्यकता महसूस की जा रही है। कोरापुट क्षेत्र न सिर्फ राज्य का अपितु पूरे राष्ट्र का उपेक्षित क्षेत्र है। रेल लाइन बिछायी जा चुकी है। एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी या सवारी रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता है तथा इस एक्सप्रेस रेलगाड़ी का नाम सबरी एक्सप्रेस रखना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से कोणार्क एक्सप्रेस से संबंधित मांग पर भी विचार करने का आग्रह करूँगा। आरम्भ में कोणार्क सुपरफास्ट एक्सप्रेस भुवनेश्वर तथा मुम्बई के बीच चलती थी। बाद में इसे साधारण एक्सप्रेस ट्रेन में बदल दिया गया। भुवनेश्वर से प्रतिदिन भारी संख्या में यात्री मुम्बई जाते हैं। भुवनेश्वर को मुम्बई से जोड़ने वाली यह एक मात्र रेलगाड़ी है। मैं इस रेलगाड़ी के रुट को बढ़ाकर पारादीप तथा मुम्बई के बीच चलाने का अनुरोध करता हूँ।

मेरे विचार में, दो या तीन दिन पहले जब रेल बजट पर यह चर्चा हो रही थी, तब जोनल ऑफिस खोलने के मुद्दे पर भी चर्चा की गई थी। वर्ष 1996 में पांच या छः नए जोन बनाए गए

[श्री भूतहरि मेहताब]

श्रे। तत्कालीन प्रधान मंत्री द्वारा 1996 में ईस्ट कोस्ट जोन का उदघाटन भी किया था। किंतु मुझे यह कहते हुए खेद है कि इस वर्ष ईस्ट कोस्ट जोन के लिए बजट आवंटन अत्यन्त ही कम है। हाजीपुर और अन्य जोनल कार्यालयों के लिए आवंटित राशि की तुलना में पूर्वी तट जोन के लिए आवंटित राशि बहुत कम है। यह राशि मुश्किल से 4.5 करोड़ रुपए है। यहां पर हुई चर्चा और समाचार पत्रों में छपी खबरों से पता चला है कि नए बिलासपुर जोन का उदघाटन किया जा रहा है। मैं इसका विरोध नहीं करता हूं लेकिन मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं और उनसे यह अनुरोध करता हूं कि प्रस्तावित नए बिलासपुर जोन में उड़ीसा के किसी भाग को सम्मिलित किये जाने का प्रयास नहीं किया जाना चाहिए।

मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने सभा और मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करने के लिए बोलने का समय दिया। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रशेखर साहू (महासमन्द): बिलासपुर जोन की मांग बहुत पुरानी है। प्रधान मंत्री जी ने आश्वासन दिया है माननीय मंत्री अपने जवाब में घोषणा करें यही मेरी प्रार्थना है।

सभापति महोदय: आपको जब समय मिलेगा, तब अपनी बात कहना।

डा. असीम बाला (नवद्वीप): सभापति महोदय, हमारे देश में रेलवे का सबसे बड़ा नेटवर्क है। लेकिन इसमें एमिनिटीज की कमी है। जितनी एमिनिटीज हमारे देश में रेल यात्रियों को मिलनी चाहिए, उतनी रेलवे अथोरिटी दे नहीं पाती है। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में जो रेलवे नेटवर्क है, उस पर कुछ कहना चाहता हूं। हम लोगों की बहुत ममय से मांग है कि हावड़ा से मुम्बई तक एक सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाये। यह मांग अभी तक पूरी नहीं हुई है। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि हमारी लम्बे समय से चली आ रही इस मांग को जरूर पूरा करें।

मैं कुछ बातें नई रेल लाइनों के बारे में भी कहना चाहता हूं। सियालदाह डिवीजन जो ईस्टर्न रेलवे में है, वहां कृष्णा नगर अवस्थित है। कृष्णा नगर से करीमपुर के सर्वे के आर्डर पूर्व रेल मंत्री ने दिए थे, लेकिन अचानक रेलवे अथोरिटी ने वह आर्डर वापस ले लिया। मेरा निवेदन है कि इस सर्वे को पूरा कराया जाए। यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। इसी तरह से गेज कन्वर्जन की बात है। शांतिपुर से नवद्वीप घाट का मामला है। गेज कन्वर्जन के

लिए 1993 में समीक्षा हो गई थी और समीक्षा के बाद 35 करोड़ का एस्टीमेट निकला, लेकिन यह गेज कन्वर्जन 30 किलोमीटर तक ही होगा। यह मांग बहुत पुरानी मांग है। इसलिए रेल मंत्री जी से निवेदन है कि जब समीक्षा हो गई है, तो इस काम को भी पूरा करायें।

सियालदाह डिवीजन में काली नारायणपुर से तालगोला लाइन के इलैक्ट्रिफिकेशन की मांग भी बहुत पुरानी है। इस लाइन पर पैसेंजर बहुत बढ़ गए हैं। जो लोग दफ्तर जाते हैं, वे शाम को वापिस भी आते हैं। इस लाइन पर फास्ट ट्रेन नहीं है और बिना डबल लाइन के बहुत परेशानी होती है। इस ओर भी मंत्री महोदय ध्यान दें। इसी डिवीजन में बोगांव लाइन पर भी बहुत रश है। जिस प्रकार गोदाम में माल रखते हैं, वैसे ही आदमियों को इस ट्रेन में भरा जाता है। जानवरों की तरह से आदमियों को ट्रेन में भरा जाता है। मेरा निवेदन है कि ट्रेन की फ्रिक्वेंसी को बढ़ाया जाए।

महोदय, विद्युतीकरण ट्रांसपोर्ट सिस्टम से हम बहुत खुश हैं। इसके लिए हम मंत्री महोदय को धन्यवाद देते हैं। रानाघाट गेदे-रानाघाट बोगांव लाइन को इलैक्ट्रिफाई करने के लिए 9.50 करोड़ रुपए रखे हैं। इस राशि का प्रावधान करने से हम बहुत खुश हैं, लेकिन हमें और खुशी होती, यदि इस राशि को और बढ़ाया जाता।

श्री नीतीश कुमार: खर्च होने दीजिए।

डा. असीम बाला: धन्यवाद। रेल मंत्री जी ने इस क्षेत्र में जो प्रोजेक्ट हाथ में लिया है, यह बहुत अच्छा प्रोजेक्ट है। इसके साथ ही मैं हॉकर की बात कहना चाहता हूं। हॉकर को लाइसेंस देने की मांग बहुत पुरानी है। कारखाने बन्द होने से ये लोग बेकार हो गए हैं। लाइसेंस नहीं मिलता है, तो बहुत परेशानी होती है। पुलिस इनको पकड़ लेती है। इसलिए इन लोगों को लाइसेंस देने की भी बात का आपको ध्यान रखना चाहिए। रानाघाट गेदे-रानाघाट बोगांव लाइन के इलैक्ट्रिफिकेशन से पहले डी.एम.यू. कोच लगाने की बात थी। यह मांग भी बहुत पुरानी है। इस लाइन पर दो कोच लगाने से बहुत अच्छा होगा। इस ओर भी मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए।

मैं एक बात पर ध्यान दिलाना चाहता हूं कि ताहेपुर स्टेशन पर लेडिज वेटिंग रूम नहीं है। रेलवे क्रॉसिंग नहीं है। इस काम को डी.आर.एम. नहीं कर सकता। इसलिए आपसे विनती है कि आप इस ओर ध्यान दें।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

डा. सुगुण कुमारी चल्तामेला (पेदापल्ली): माननीय सभापति महोदय, मुझे योलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूँ।

हमारे देश में रेल परिवहन का एक महत्वपूर्ण साधन है। रेलवे की हमारे देश की अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका है। हम स्वतंत्रता का पच्चासवां वर्ष मना रहे हैं लेकिन अभी भी रेलवे का आशा के अनुरूप विकास नहीं हुआ है।

वर्ष 1998-99 के रेल बजट में आंध्र प्रदेश की उपेक्षा की गई है क्योंकि दक्षिण मध्य रेलवे को विगत वर्ष आबंटित 619.19 करोड़ रुपये की भारी राशि की तुलना में इस वर्ष 227.13 करोड़ रुपये की अत्यल्प राशि आबंटित की गई है। आंध्र प्रदेश को पिछले वर्ष तीन रेलगाड़ियों की तुलना में इस वर्ष केवल दो रेलगाड़ियाँ मिली हैं। इस वर्ष आंध्र प्रदेश में केवल एक रेल लाइन की स्वीकृति दी गई है।

पेदापल्ली-करीमनगर ब्रॉड गेज नई रेल लाइन उत्तरी तेलंगाना में जो आंध्र प्रदेश का पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। सन् 1986 में इस लाइन का निर्माण करने का निर्णय लिया गया था। 30 जून, 1993 को तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री पी.वी. नरसिंह राव ने इसकी नींव रखी थी। अनुमानों से पता चलता है कि इस रेल लाइन की लम्बाई 177 किलोमीटर है और इसकी लागत 124 करोड़ रुपये है और लाइन का निर्माण कार्य 1998 तक पूरा हो जाना था। अभी तक इस पर केवल 15 करोड़ रुपये व्यय किए गए हैं तथा अधिकारियों का कहना है कि यदि इस पर 27 करोड़ रुपये और व्यय किए जाएं तो इस लाइन पर रेल यातायात शुरू किया जा सकता है और इससे इस क्षेत्र का औद्योगिक, कृषि, सामाजिक और आर्थिक विकास होगा। दुर्भाग्य से इस बजट में इसके लिए केवल 7 करोड़ रुपये आबंटित किए गए हैं। सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अपील करता हूँ कि इस रेल लाइन को यथाशीघ्र पूरा करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करें।

मैंने अपने निर्वाचन क्षेत्र में अनेक फ्लाइओवर्स का निर्माण करने का प्रस्ताव किया था। उनमें से एक पेदापल्ली रेलवे लाइन पर है। मन्थानी लोगों के अपने जिला मुख्यालय जाने के लिए इस स्थान पर रेलवे फाटक एकमात्र उस्ता है। रेलगाड़ियों की आवाबाही के कारण लोगों को घंटों तक रेलवे फाटक खुलने का इन्तजार करना पड़ता है। कई बार ऐसी घटनाएं हुई हैं कि रोगियों को बहुत देर तक रेलवे फाटक के खुलने की प्रतीक्षा करनी पड़ी जिससे कई रोगियों को अपनी जान से हाथ भी धोना पड़ा है।

नवजीवन एक्सप्रेस का मनचिरयाल स्टेशन पर, वाराणसी-तिरुपति एक्सप्रेस का पेदापल्ली स्टेशन पर और हैदराबाद-गोरखपुर एक्सप्रेस का पेदापल्ली स्टेशन पर 'हाल्ट' प्रदान करने के संबंध में मेरे चुनाव क्षेत्र से अनेक अभ्यावेदन आये हैं। रामगुंडम रेलवे स्टेशन करीमनगर जिले के प्रमुख स्टेशनों में से है। यह एक औद्योगिक क्षेत्र है और यहां रेल से यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या बढ़ती जा रही है। अतः मैं माननीय रेल मंत्री से इस स्टेशन पर अलग से आरक्षण कोटा उपलब्ध कराने की अपील करना चाहता हूँ।

संसद सदस्यों की पत्नियों अथवा पतियों को भी उसी "एक्जीक्यूटिव क्लास" में संसद सदस्यों के साथ यात्रा करने की अनुमति दी जानी चाहिए। बच्चों की भी इसकी अनुमति दी जानी चाहिए।

श्री ए.सी. जोस (मुकुन्दपुरम): यह एक बहुत अच्छा सुझाव है और इस पर विचार किया जाना चाहिए।

डा. सुगुण कुमारी चल्तामेला: बच्चों को भी छुट्टियों के दौरान यहां आने की अनुमति दी जानी चाहिए।

मेरा दूसरा अनुरोध सभी लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में चिकित्सा दल उपलब्ध कराने का है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से इन सभी मामलों पर विचार करने और तत्काल आवश्यक कदम उठाए जाने का अनुरोध करती हूँ।

[हिन्दी]

...(व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार: यह जो स्पॉटस, चिल्ड्रन की बातें हो रही हैं ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

कृपया पहले आप मेरी बात सुनें।

यह सुविधा रेल मंत्रालय द्वारा नहीं दी जा रही है। ... (व्यवधान)

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन (क्विलोन): इसे कौन दे रहा है? ... (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार: संसदीय कार्य मंत्रालय/सरकार को निर्णय करना होगा। यह मुद्दा और मंत्रालय से संबंधित नहीं है। ... (व्यवधान)

श्रीमती सूर्यकांता पाटील (हिंगोली): इसीलिए आप मंत्रिमंडल में इसकी पहल करें। ...*(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार: मैं क्यों करूँ? आप क्यों नहीं?

[हिन्दी]

सभापति महोदय: जब वह यहाँ आ जाएंगे तो देख लेंगे।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

श्री सुरेन्द्र सिंह (भिवानी): वे संसदीय कार्य मंत्री को विश्वास में ले सकते हैं और तदनुसार इस मुद्दे पर निर्णय ले सकते हैं ...*(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार: वे इस मुद्दे को किसी भी मंत्री के साथ उठाने में सक्षम हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री ए.सी. जोस: मुद्दा यह है कि संसद सदस्य को पत्नी/पति को भी उसी श्रेणी में यात्रा करने की अनुमति दी जानी चाहिए जिसमें सदस्य यात्रा करता/करती है। जब यह प्रश्न माननीय सदस्य ने उठाया था तो रेल मंत्री ने कहा था कि इस पर संसदीय कार्य मंत्री को निर्णय करना होता है।

सभापति महोदय: इसकी व्याख्या न करें। कृपया बैठ जाइए।

[हिन्दी]

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति जी, ये तो रेलवे और संसदीय कार्य मंत्री दोनों मंत्री हैं।

सभापति महोदय: रेल मंत्री जी ने सुन लिया है, रघुवंश प्रसाद सिंह जी, आप बैठ जाइए।

[अनुवाद]

श्री राम नाईक: मैं भी आपको आश्वासन देता हूँ ...*(व्यवधान)* मैंने आपकी बात सुन ली है। हम इसकी जाँच करेंगे और इस बाबत कुछ करने का प्रयास करेंगे।

[हिन्दी]

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना): सभापति जी, सदन के दोनों हाउसिज के मैम्बर्स की फेमिलिटीज, एक्स एम. पीज के बारे में जो पहले कमेटी बनी हुई थी मिसेज भिंडर की अध्यक्षता में, उसने कुछ सिफारिशों की थी। मिसेज भिंडर अब सांसद नहीं हैं और उनके स्थान पर विजय कुमार मलहोत्रा जी को चेयरमैन बनाकर हमने यह कहा है कि जल्दी से जल्दी इसकी रिपोर्ट दें। उनकी रिपोर्ट आने के बाद सहानुभूतिपूर्वक इस बात पर विचार किया जाएगा।

[अनुवाद]

श्री नीतीश कुमार: यह सम्पूर्ण पैकेज का एक हिस्सा है। आप क्यों चिंतित हो रहे हैं? कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए।

[हिन्दी]

श्रीमती रमा देवी (मोतीहारी): अध्यक्ष जी

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैंने श्री एन. डेनिस का नाम पुकारा है। आपको अनुमति नहीं मिली है। इसे कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जायेगा।

...*(व्यवधान)**

श्री एन. डेनिस (नागरकोइल): महोदय, रेल बजट पर चर्चा में हिस्सा लेने का मुझे अवसर देने के लिए धन्यवाद।

मैं रेल बजट पर अपने विचार प्रकट करना चाहता हूँ। यह देश में सबसे बड़ा सरकारी क्षेत्र का उपक्रम है। इसमें कई लाख कर्मचारी नियोजित हैं। यह हमारे देश की सामाजिक, आर्थिक और औद्योगिक गतिविधियों में मुख्य भूमिका अदा करता है। रेलवे न केवल वाणिज्यिक उद्यम हैं बल्कि सार्वजनिक सेवा संगठन भी हैं। रेलवे पिछड़े क्षेत्रों का विकास और राष्ट्रीय एकता को भी बढ़ावा देता है।

जहाँ तक रेल यात्रियों का संबंध है, द्वितीय श्रेणी में असंख्य यात्री यात्रा करते हैं लेकिन द्वितीय श्रेणी सहित किराए में चीतरफा वृद्धि हुई है। प्लेटफार्म टिकटों की कीमत को बढ़ाकर 3 रुपए कर दिया गया है। इस प्रकार से गरीब और मध्यम वर्गों पर कर लगाया गया है और इससे वे प्रभावित हुए हैं और इसलिए वे रेल बजट से खुश नहीं हैं।

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

किराए में वृद्धि करके राजस्व में बढ़ोत्तरी करने का यह एक आसान तरीका है लेकिन क्षमता और सुविधाएं बढ़ाना कठिन है। हालांकि द्वितीय श्रेणी सहित सभी किरायों में वृद्धि की गई है लेकिन सुविधाएं नहीं बढ़ाई गई हैं। सुविधाएं बढ़ाने के लिए कोई योजना अथवा कार्यक्रम नहीं है। रेल किरायों में वृद्धि करने से रेलवे को प्रतिवर्ष 540 करोड़ रुपये प्रति वर्ष प्राप्त होंगे और पेंशन की आयु सीमा बढ़ाने से इसका 1350 करोड़ रुपये प्राप्त होंगे।

लेकिन रेल बजट में विकास संबंधी प्रस्तावों में आनुपातिक वृद्धि नहीं की गई है। यह उपरोक्त के लिए दी गई अतिरिक्त धनराशि के अनुपात में नहीं है। लम्बित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त आबंटन नहीं किया जाता है।

यह अच्छी बात है कि मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। लेकिन माल यातायात को बढ़ाने का कोई प्रस्ताव नहीं किया गया है।

क्षेत्रीय असंतुलन में हुई कटौती के विषय का जिक्र करते हुए कहना है कि बजट में कटौती करने के बजाय क्षेत्रीय असंतुलन को बढ़ाया गया है। कुछ क्षेत्र बजट से पर्याप्त रूप से लाभान्वित नहीं हुए हैं। बजट में रेल सुविधाओं का साम्यिक वितरण नहीं किया गया है। तमिलनाडु के लोगों के हितों की अनदेखी की गई है। अतः वे निराश हैं। आमाम परिवर्तन हेतु समुचित धनराशि का आवंटन नहीं किया गया है। विल्लुपुरम-तंजावूर, विल्लुपुरम-पांडिचेरी तथा त्रिची-तंजावूर-नागार्-कारिकोट जैसी कतिपय परियोजनाओं को आमाम परिवर्तन हेतु शुरू किया गया है। लेकिन इन परियोजनाओं को शीघ्र पूरा किये जाने हेतु समुचित धनराशि उपलब्ध नहीं करायी गई है।

चेन्नई-विल्लुपुरम-त्रिची-डिंडीगुल लाइन के आमाम परिवर्तन कार्य को लगभग पांच वर्ष पूर्व शुरू किया गया था। इन परियोजनाओं के पश्चात् अन्यत्र-शुरू किए गए अन्य परियोजनाओं के कार्य को पूरा किया जा चुका है। लेकिन इस परियोजना को पूरा करने हेतु आबंटन अत्यधिक कम है। यह लम्बे समय से पूरा होने के लिए लंबित है। मेरा अनुरोध है कि इन महत्वपूर्ण परियोजनाओं को शीघ्र पूरा किए जाने हेतु धनराशि का समुचित आवंटन किया जाना चाहिए।

चेन्नई तथा कन्याकुमारी के बीच त्रिची, मदुरई और तिरुनलवेली जैसे महत्वपूर्ण शहर हैं। यह लाइन अन्य महत्वपूर्ण शहरों तथा स्थलों से भी जुड़ी हुई है। यह तमिलनाडु के मध्य से गुजरती है। अब इस महत्वपूर्ण परियोजना को पूरा नहीं किए जाने के कारण लोगों को अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। इस महत्वपूर्ण कार्य को पूरा किए जाने में अत्यधिक विलंब हुआ है।

कन्याकुमारी हमारे देश के सुदूर दक्षिण में अवस्थित है। इस स्थान पर दिन प्रतिदिन भारी संख्या में राष्ट्रीय तथा अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक पर्यटन हेतु आते हैं। लेकिन इस स्थल पर समुचित सुविधाएं उपलब्ध नहीं करायी गयी हैं। भारी संख्या में पर्यटक हमारे देश के सुदूर दक्षिण भाग को देखने आते हैं। वे तीन समुद्रों के संगम सूर्योदय तथा सूर्यास्त तथा विवेकानंद रॉक मेमोरियल को भी देखने आते हैं। लेकिन इस स्टेशन का समुचित विकास नहीं किया गया है।

मेरा कन्याकुमारी से देश के विभिन्न भागों में और अधिक यात्री रेलगाड़ियों को चलाए जाने का अनुरोध है। इस समय कन्याकुमारी से प्रतिदिन केवल तीन तथा एक साप्ताहिक रेलगाड़ी है जो देश के अन्य भागों से सीधी जुड़ी हुई हैं। राष्ट्रीय अखंडता को बढ़ावा देने तथा यात्रियों की आवाजाही की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु देश के विभिन्न भागों में अधिक से अधिक रेलगाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता है।

अब तिरुनलवेली तथा तिरुअनंतपुरम होकर रेलगाड़ियां चलाई जा सकती हैं। लेकिन इस बजट में कन्याकुमारी स्टेशन से एक भी रेलगाड़ी चलाए जाने की व्यवस्था नहीं है। रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाए जाने के विपरीत कन्याकुमारी से कन्नूर तथा अन्य जगहों पर चल रही रेलगाड़ियों को कन्याकुमारी-तिरुअनंतपुरम मार्ग में शामिल किया गया है। इसके परिणामस्वरूप कन्याकुमारी से चलने वाली कन्नूर एक्सप्रेस से यात्रा करने वाले यात्रियों की भारी संख्या का कठिनाई तथा अमुविधा हो रही है।

महोदय, गुवाहाटी-तिरुअनंतपुरम एक्सप्रेस को स्वामी विवेकानंद जिन्होंने कन्याकुमारी में चिंतन-मनन किया था, की याद में कन्याकुमारी से चलाए जाने का प्रस्ताव था। इस रेलगाड़ी को कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाना चाहिए।

सभापति महोदय: कृपया अब अपनी बात समाप्त करें।

श्री एन. डेनिस: महोदय, मुम्बई-नागरकोइल मार्ग पर प्रतिदिन रेल सेवा होनी चाहिए। अभी यह सप्ताह में मात्र चार दिन है। इस सेवा को बड़ी संख्या में यात्रियों ने लाभप्रद माना है तथा इसे प्रतिदिन चलाना चाहिए।

कन्याकुमारी रेलवे स्टेशन 70 एकड़ भूमि क्षेत्र में फैला हुआ है। लेकिन यह रस्ते का स्टेशन प्रतीत होता है। इसे सभी सुविधायुक्त एक राष्ट्रीय स्टेशन का रूप दिए जाने की आवश्यकता है। अभी इस स्टेशन का क्षमता से कम उपभोग किया जा रहा है।

महोदय, मैं बिना चौकीदार वाले रेलवे लेवल क्रॉसिंग से संबद्ध अपने सामान्य मुद्दे के बारे में कहना चाहता हूँ। पूर्व के

[श्री एन. डेनिस]

अवसरों पर भी तत्कालीन माननीय रेल मंत्रियों द्वारा यह घोषणा की गई थी कि बिना चौकीदार वाले रेलवे लेवल क्रासिंगों पर चौकीदार रखे जाएंगे। लेकिन अब वे बिना चौकीदार वाले रेलवे लेवल क्रासिंगों पर चौकीदार रखने की जिम्मेवारी राज्य सरकारों और स्थानीय निकायों पर थोप रहे हैं। राज्य सरकार और स्थानीय निकाय बिना चौकीदार के रेल फाटको पर चौकीदार तैनात करने की जिम्मेदारी नहीं लेंगे।

सभापति महोदय: कृपया अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री एन. डेनिस: महोदय, मैं केवल एक अथवा दो मिनट का समय लूंगा। बिना चौकीदार वाले रेलवे क्रासिंगों पर चौकीदार रखने की शीघ्रतिशीघ्र व्यवस्था करनी होगी। इन बिना चौकीदार वाले रेलवे क्रासिंगों पर नैमित्तिक श्रमिकों को रखा जा सकता है। तिरुअनंतपुरम-कन्याकुमारी रेल क्षेत्र के पलाड़ी में बिना चौकीदार का एक रेलवे लेवल क्रासिंग है। लेकिन इस संबंध में मैं यह सुझाव देना चाहूंगा कि वहाँ स्थित पैदल पथ वाले ओवर ब्रिज को चाँड़ा करके पक्का पुल बनाया जाए ताकि इस ओवर ब्रिज से वाहनों की आवाजाही हो सके। रेल विभाग लेवल क्रासिंग से वाहनों को पार होने की अनुमति नहीं दे रहा है तथा इन लेवल क्रासिंगों पर चौकीदार रखने की भी व्यवस्था नहीं कर रहा है।

सभापति महोदय: कृपया अब अपनी बात समाप्त करें। मैं एक अन्य सदस्य श्री चमनलाल गुप्त का नाम पुकार रहा हूँ।

श्री एन. डेनिस: महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री चमन लाल गुप्त (ऊधमपुर): सभापति महोदय, मैं रेल बजट प्रोपोजल्स के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। इंडियन रेलवेज को नेशंस लाइफ लाइन कहा गया है, देश की एकता और अखंडता का सबसे सक्षम साधन माना गया है, राष्ट्रीय एकता की प्रतीक तथा आर्थिक और सामाजिक प्रगति को नापने का बैरोमीटर भी कहा गया है। 1974 में जम्मू-कश्मीर में रेलवे लाइन शुरू हुई थी, उस समय जो रेलवे क्वार्टर्स या रेलवे स्टेशंस बने थे, उसके बाद किसी भी तरह की प्रगति वहाँ बहुत कम हो पाई है।

सायं 7.00 बजे

सभापति महोदय, आपने पिछले साल देखा था कि इसजैसी के दिनों में रेलवे स्टेशन पर तीन बार बम ब्लास्ट हुए। वहाँ जितने भी प्लेटफार्म हैं उनको कनेक्ट करने के लिए केवल एक पुल है। जब कभी वहाँ कोई ट्रेन आती है, उसके अंदर दो-ढाई हजार यात्री होते हैं, उन सबको जब एक ही पुल के ऊपर से क्रास

करना पड़ता है, तो आप स्वयं अंदाजा लगा सकते हैं कि लोगों को कितनी कठिनाई होती है। विशेष रूप से मेरा अनुरोध है कि जिस तरह का वहाँ माहौल है और जिस तरह की इसजैसी की स्थिति है, उसे देखते हुए वहाँ दो-तीन और रेलवे ब्रिज बनाने की तुरंत आवश्यकता है।

सभापति महोदय, जैसा मैंने कहा कि रेलवे देश की एकता और अखंडता का सबसे सक्षम साधन है और शायद इसी भूमिका के साथ पिछली बार जब वहाँ बजट पेश हुआ, उस समय कश्मीर की वैली तक रेलवे ले जाने का निश्चय हुआ और बजट के अंदर बाकायदा धन का प्रावधान किया गया। हमारे उस समय के दोनों प्रधान मंत्री महोदय-श्री देवेगौड़ा और श्री इन्द्र कुमार गुजराल साहब वहाँ गए और बारामूला, काजीकुड और ऊधमपुर के अंदर संगे बुनियाद रखी। एक प्रपोजल था कि इस पर 250 करोड़ रुपए खर्च होंगे और कश्मीर भी देश के बाकी हिस्से से जोड़ दिया जाएगा। इस प्रस्ताव से मुझे बहुत खुशी हुई और मैंने सोचा कि देर आयद दुरुस्त आयद। जम्मू कश्मीर के जितने भी नौजवान थे, वे हमेशा यह सोचते थे कि कश्मीर एक अलग देश है, परन्तु रेल के वहाँ पहुंचने से कश्मीर सही मायनों में देश की एकता के साथ जुड़ जाएगा, लेकिन मुझे थोड़ी अप्रसन्नता तब हुई जब मैंने देखा कि पिछले वर्ष जहाँ कश्मीर के लिए 75 करोड़ रुपए रखे गए और ऊधमपुर से कटरा तक की रेलवे लाइन के लिए 100 करोड़ रुपए रखे गए वहाँ इस बार हमारे लिए बजट में कुछ विशेष धनराशि का प्रावधान नहीं किया गया है। माननीय मंत्री जी ने यह जरूर कहा है कि यदि वहाँ की सरकार लैंड देगी, तो अग्रे का काम आरंभ कर दिया जाएगा।

श्री नीतीश कुमार: मैं आपको बताना चाहूंगा कि उधमपुर और श्रीनगर के लिए 75 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है।

श्री चमनलाल गुप्त: नहीं, यह पिछले साल का है।

श्री नीतीश कुमार: मैं इस वर्ष का प्रावधान बता रहा हूँ।

श्री शीश राम ओला (झुंझनू): सभापति महोदय, मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वे इस प्रकार बीच-बीच में उठकर जवाब न दें। पहले सभी माननीय सदस्यों को सुन लें, फिर एक साथ सबका जवाब दें।

श्री नीतीश कुमार: मैं जवाब नहीं दे रहा हूँ। माननीय सदस्य की जानकारी के लिए बता रहा हूँ।

श्री चमन लाल गुप्त: सभापति महोदय, मुझे इस बात की खुशी है कि इस वर्ष के बजट में हमारे लिए धन का प्रावधान किया गया है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना

चाहता हूँ कि जम्मू से ऊधमपुर तक रेलवे लाइन ले जाने का काम 1983 में शुरू हुआ था और उस समय सारा प्रपोजल सिर्फ 52 करोड़ रुपये का था। उस समय इंदिरा गांधी जी ने इस प्रोजैक्ट की बुनियाद रखते हुए यह कहा था कि मैं पांच वर्ष में इस रेलवे लाइन को कंपलीट कर दूंगी लेकिन 1983 से आज 1998 आ गया, यह रेलवे लाइन कंपलीट होनी तो दूर रही अभी इसका थोड़ा सा ही हिस्सा बना है। मेरे अंदाजे के अनुसार जम्मू से ऊधमपुर तक के 52 करोड़ रुपये के उस समय के प्रोजैक्ट पर अब तक रेल लाइन बिछाने में 350 करोड़ रुपये खर्च हो चुके होंगे और मात्र 14 किलोमीटर रेलवे लाइन ही बनी है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से विशेष रूप से यह प्रार्थना भी करना चाहता हूँ कि जम्मू से ऊधमपुर और ऊधमपुर से कटरा तक की रेल लाइन को जितनी जल्दी हो, उसे पूरा कराएँ। मेरा यह निवेदन भी है कि पैसा होते हुए भी काम क्यों आगे नहीं बढ़ रहा है, एडमिनिस्ट्रेशन में कैसे लोग बैठे हैं, जो काम को आगे नहीं बढ़ने देते, काम क्यों कंपलीट नहीं होने देते, इसकी इन्क्वायरी होनी चाहिए। मेरा निवेदन है कि इस मामले में आप जरूर देखें।

जहां तक दिल्ली से चलकर जम्मू पहुंचने का सवाल है, इस समय देश भर से लगभग 50 लाख से ज्यादा यात्री केवल माता वैष्णो देवी के दर्शन करने के लिए प्रतिवर्ष आ रहे हैं, इसलिए गाड़ियों की बहुत जरूरत है। इंसरजैसी की वजह से और बॉर्डर होने के कारण वहां आर्मी के लोगों का भी काफी जमाव है। आर्मी के लोगों की और इन यात्रियों की वजह से जिस प्रोपोर्शन में हमें रेलें बढ़ानी चाहिए, हम नहीं बढ़ा रहे हैं। विशेषकर पिछले साल बजट में यह बात उठाई गई थी और माननीय रेल मंत्री जी के भाषण में भी जालंधर से लेकर जम्मू तक के रेलवे ट्रैक को डबल करने की बात कही गई थी। इस बार उसका कहीं जिक्र नहीं आया है। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इस बात को जरूर दोहरायें, क्योंकि जालंधर तक हम पहुंच जाते हैं लेकिन जम्मू पहुंचने के लिए नार्मली जहां तीन घंटे लगने चाहिए, डबल ट्रैक न होने के कारण छः घंटे लग जाते हैं। इस कारण तेज रफ्तार की जो गाड़ियां चलनी चाहिए शायद वे भी नहीं चल पा रही हैं। केवल मात्र एक राजधानी एक्सप्रेस चलती है लेकिन वह भी सप्ताह में एक दिन चलती है।

मेरी आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में कम से कम तीन बार चलाई जाय, यह बहुत लाजिमी है। उसके अतिरिक्त कुछ तेज रफ्तार की गाड़ियां भी चलाई जाएं, जिससे कि रश कम हो सके। आज जैसे-जैसे वहां के हालात नार्मल हो रहे हैं तो हम उम्मीद करते हैं कि और भी बड़ी संख्या में लोग कश्मीर वादी में जायेंगे। स्वाभाविक

है कि अब गाड़ियों की तादाद बढ़ेगी। उनकी आवश्यकता को पूरा करने की दृष्टि से प्रोपोर्शनटली गाड़ियों की वहां पर तादाद बढ़ाई जाए, इसके लिए भी मेरी इनसे प्रार्थना है। पिछली बार भी चंडीगढ़, पंजाब और हिमाचल से जो चुने हुए एम.पी.जे. बकायदा एक पत्र लिखकर माननीय मंत्री जी से निवेदन किया था कि प्रतिवर्ष जो 50 लाख यात्री वैष्णो देवी के दर्शन हेतु जाते हैं वे सभी हरिद्वार भी जाना चाहते हैं। रिलीजियस टूरिज्म का सही मायने में अगर आप विकास करना चाहते हैं तो एक गाड़ी जम्मू से हरिद्वार तक डायरेक्ट चलाने की व्यवस्था की जाए। हमने इस बार उनसे प्रार्थना की है। मुझे उम्मीद है कि इस बार वह इस गाड़ी को जरूर चालू कर देंगे।

मैंने जैसा पहले कहा कि आर्मी के लोगों की वहां बहुत संख्या है, जो छुट्टी में भी वहां जाते हैं। नार्मली इन्डिसिप्लिन सब जगह है। आम जनता ने जो रिजर्वेशन कराया होता है उसमें आर्मी के लोग आकर अंदर घुस जाते हैं। जिससे उनको बैठने का कोई स्थान नहीं मिलता है। मेरा प्रोपोजल यह था कि सप्ताह में एक दिन आप आर्मी स्पेशल चलायें जिसमें आर्मी की सब यूनिट्स को यह पता हो कि हमारे लिए इस दिन गाड़ी चलेगी। ताकि जो साधारण यात्री हैं, उनको किसी तरह से परेशानी न हो और आर्मी के लोग आर्मी स्पेशल गाड़ी में यात्रा कर सकें।

पंकजुएलटी के बारे में भी मैं माननीय मंत्री जी से जरूर प्रार्थना करना चाहूंगा कि उनके आने के बाद बहुत सारे लोगों को यह उम्मीद थी कि गाड़ियां कुछ पंकजुएलटी से चलेंगी। परंतु अभी तक कोई ऐसी व्यवस्था दिखाई नहीं दे रही है। मैं अपना अनुभव बताता हूँ। मैं परसों जम्मू जाने वाला था, मैंने राजधानी एक्सप्रेस में बुकिंग करवाई थी। जब साढ़े आठ बजे मैं स्टेशन पहुंचा तो मुझे यह पता चला कि गाड़ी 12 घंटे लेट है। जो गाड़ी आज रात को जानी थी वह कल सुबह जायेगी। तो वर्तमान में गाड़ियों की यह स्थिति है। इसकी तरफ भी वह विशेष रूप से ध्यान दें ... (व्यवधान) मैं समझता हूँ कि हमारे दोनों मंत्री ग्रासरूट के वर्कर्स हैं। बजाए इसके कि बकायदा एडमिनिस्ट्रेशन को बताकर वह वहां चेकिंग करते हैं, तो उस समय कोई चेकिंग नहीं होती है। उस समय तो सब ठीक-ठाक होता है। मेरा यह निवेदन है कि वे कभी-कभी इस ढंग से मेकिड क्लास के डिब्बे में जाकर बैठ जायें और देखें कि वहां किस तरह की स्थिति है, रेलवे के अंदर किस तरह की ट्रैवलिंग हो रही है। विशेष रूप से जो पूजा एक्सप्रेस है, उसके अंदर सैकड़ों चोरियां होती हैं। जो लोग दिल्ली से जम्मू तक की यात्रा करते हैं, वे अपने साथ बहुत माल लेकर जाते हैं। इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना है कि उन गाड़ियों में चोरी न हो। इसके बारे में मैंने माननीय राम नाईक जी को दो बार लिखकर दिया है कि उनकी विशेष रूप से इन्क्वायरी हो ताकि यह सिलसिला वहां एकदम बंद हो।

[श्री चमन लाल गुप्त]

जम्मू में बहुत अधिक यात्री पहुंचते हैं। वहां यात्री निवास बने, इसकी बहुत अधिक आवश्यकता है। आपने जगह-जगह पर यात्री निवास बनाए हुए हैं परन्तु वहां पर 50 लाख यात्री जाने के बावजूद भी आज जम्मू में रेलवे की तरफ से कोई ऐसा स्थान नहीं है जहां किसी तरह की सुविधा यात्रियों को दे सकें।

ऊधमपुर क्षेत्र में लकड़ी आम मिल जाती है, वहां जंगल बहुत हैं। हम रां मैटीरियल प्रोवाइड कर सकते हैं। बहुत जगहों में कोचेज की कमी दिखायी देती है। जम्मू में एक कोच फैक्ट्री शुरू करें ताकि वहां कोचेज तैयार हो सकें और पूरे देश में जितनी गाड़ियों की जरूरत है, उतनी गाड़ियां चला सकें।

आखिर में इतना कहना चाहूंगा कि आज जितनी भी तेज रफ्तार की गाड़ियां चलती हैं, वे पठानकोट से पहले चक्की बेंक में रुकती हैं और उसके बाद सीधे जम्मू पहुंचती हैं यानि जम्मू और पठानकोट के बीच का लगभग सौ किलोमीटर का रास्ता है, कहीं भी गाड़ी खड़ी नहीं होती। मैं खास तौर से अपनी कौन्सिलरों से मैं चाहूंगा कि तेज रफ्तार की गाड़ियां कटुआ डिस्ट्रिक्ट सेंटर में खड़ी हों, विशेष रूप से पूजा एक्सप्रेस को वहां पर भले ही दो मिनट का स्टॉपेज दें ताकि जम्मू के यात्री यह समझ सकें कि उनको भी इस गाड़ी का लाभ मिल रहा है।

जिस तरह से मंत्री जी ने बैलेंस बजट पेश किया है, नौजवानों को राहत दी है, मजदूरों को भी राहत दी है परन्तु किसी पर ज्यादा बोझ नहीं डाला, उसके लिए मैं उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

डा. शकील अहमद (मधुबनी): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। भारतीय रेल के बारे में अक्सर कहा जाता है कि हर भारतीय रेल एक छोटा भारत है। किसी भी ट्रेन में, जो लम्बी दूरी की मैन ट्रेन है, बैठ जाएं, उसमें आपको हर जाति, हर वर्ग, हर समाज और हर सोशल स्टेट्स के लोग मिल जाएंगे। इसलिए भारतीय रेल का विकास जितना किया जाए, उतना कम है, इनमें जितनी सुविधाएं दी जाए, उतनी आवश्यक है। इसलिए मेरी पार्टी की जो सरकारें बनी हैं, 1947 से लेकर पिछले दिनों तक उन्होंने लगातार इसमें सुविधाएं प्रदान करने की, रेलों का विकसित करने का काम किया है और कोशिश की है। इससे कोई इंकार नहीं कर सकता कि कांग्रेस पार्टी की जो सरकारें हुई हैं, उन्होंने भारतीय रेलवे के विकास के लिए सतत प्रयास किया है और आज उसी प्रयास के कारण हम इस नतीजे पर पहुंचे हैं। किसी भी विकासशील देश में रेलवे की बिल्कुल समाप्त कभी नहीं होती, सुविधाओं की कोई हद नहीं होती, आज जितनी सुविधाएं हैं, हमें कल उससे ज्यादा सुविधाओं की जरूरत होगी, परसों उससे भी ज्यादा सुविधाओं की जरूरत होगी। इसलिए

रेलों का और भी विकास होना चाहिए। हमारी पार्टी की नीतियों का ही कारण है कि जहां फ्रांस की रेल बिलियनों घाटे में चल रही है, इंग्लैंड की रेल बिलियनों पाउंड घाटे में चल रही है, जर्मनी की रेल बिलियनों घाटे में चल रही है लेकिन भारतीय रेल ही एक ऐसी रेल है जिसे हम सरकार को फंड से कंट्रीब्यूट करते हैं। और इसीलिए शायद भारत अकेला देश है जहां रेलवे का बजट अलग से प्रस्तुत किया जाता है। यह परम्परा कांग्रेस सरकार की ही डाली हुई है। हमने प्रयास किया है, ...*(व्यवधान)* स्वतंत्रता के बाद कह रहा हूं, अंग्रेजों की तारीफ आप किया करते हैं, मैं स्वतंत्रता के बाद की बात कर रहा हूं। ...*(व्यवधान)* मैं बताना चाहता हूं, मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, वह उत्तर बिहार का मधुबनी जिला बहुत ही गरीब है, भारत-नेपाल सीमा पर है। वहां बाढ़ की विभीषिका से तमाम लोग त्रस्त रहते हैं और इसी कारण हर साल लाखों मजदूर, लाखों छोटे-छोटे किसान अपनी खेती बर्बाद हो जाने के कारण पलायन करके रोजगार की तलाश में महानगरों में जाते हैं। मगर हमारे यहां रेल की सुविधा बहुत कम है। दरभंगा तक कुछ सुविधा पिछले दिनों हुई थी, मगर मधुबनी तक जयनगर तक, नेपाल तक कोई सुविधा नहीं है। मैं मंत्री जी के सामने कुछ मांगें रखना चाहता हूं। मेरी पहली मांग है कि दरभंगा से लेकर मधुबनी, जयनगर तक छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कन्वर्ट किया जाये। दिल्ली से दरभंगा तक पटना होकर और समस्तीपुर होकर डायरेक्ट लाइन हो गई है, मगर दरभंगा से जयनगर तक कोई लाइन नहीं है। जयनगर हमारे देश का अंतिम स्टेशन है। वहां नेपाल का भी स्टेशन है। जयनगर का मजदूर नेपाल में और नेपाल के भी मजदूर काम करने के लिए जो राजधानी आना चाहते हैं, उन्हें आने में कठिनाइयां होती हैं। भारत के लोग तो आते ही हैं। मधुबनी और दरभंगा के जो गरीब लोग हैं, वे तो आते ही हैं, मगर जो नेपाल के भी लोग हैं, जो नौकरी की तलाश में हमारे यहां आते हैं, जो और व्यवसाय के लिए आते हैं, उन्हें भी कठिनाई होती है, इसलिए मेरा आग्रह है कि दरभंगा से जयनगर बड़ी लाइन का निर्माण शीघ्र किया जाये। उसमें मेरा एक प्रस्ताव है कि अभी जो स्कीम सैक्शन नहीं हुई है, मगर होने की बात हो रही है, जयनगर, दरभंगा और नरकटियागंज, वह अलग-अलग रूट की गाड़ी है। दरभंगा-जयनगर एक अलग रूट है, दरभंगा-नरकटियागंज एक अलग रूट है, लेकिन हमारी जो स्कीम है, उसका नाम जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज है। इसलिए रेल मंत्री जी से मेरा प्रस्ताव है, वे एक सुलझे, साफ सुथरे दिमाग के आदमी हैं, भारत सरकार के मंत्री हैं। मेरा उनसे आग्रह है कि इस स्कीम को तोड़कर छोटी बनाइये। दरभंगा जयनगर एक स्कीम होनी चाहिए और दरभंगा नरकटियागंज दूसरी स्कीम होनी चाहिए, इसलिए मैं आपसे आग्रह करूंगा कि दरभंगा जयनगर को पाट अलग करके काम करने का प्रयास किया जाये। मेरी कुछ और मांगें हैं, जैसे हमारे यहां दरभंगा से पटना तक इण्टर सिटी एक्सप्रेस चलती है।

इण्टर सिटी एक्सप्रेस बड़े फायदे की ट्रेन है। सबसे ज्यादा टिकट इण्टर सिटी एक्सप्रेस में दरभंगा से कटते हैं, मगर एक ही ट्रेन है। मेरा आपसे निवेदन होगा कि इण्टर सिटी एक्सप्रेस दरभंगा पटना कमला गंगा की संख्या बढ़ाई जाये।

जो बिजली की लाइन दरभंगा तक नहीं है, पटना से दरभंगा तक बिजली की लाइन की जाये और ई.एम.यू. सेवा चालू करने का प्रयास किया जाये। कुछ ट्रेनें हैं, जिनका समय बहुत ही गलत है। जैसे एक ट्रेन गंगासागर एक्सप्रेस है, जो स्यालदाह से दरभंगा आती है। वह ट्रेन स्यालदाह से दिन में 12 बजे खुलती है और रात के 12 बजे दरभंगा पहुंचती है। मेरा आग्रह है कि इसके समय को बदल दें। इसे शाम को 5-6 बजे कर दें, जो सुबह 5-6 बजे पहुंचे। महानगरों में आप किसी भी समय रात में जा सकते हैं, मगर जो महानगरों से ट्रेन खुलकर छोटी जगहों पर जाती हैं, वहां रात में जाना बहुत ही खतरनाक है। केवल यात्री वहीं नहीं रहते हैं, वहां से वे दूर-दूर तक जाते हैं, इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि जो स्यालदाह से गंगासागर एक्सप्रेस गाड़ी चलती है, इसका स्यालदाह से चलने का टाइम 5-6 बजे शाम को कर दें, जो सुबह ट्रेन तक पहुंच जायेगी।

एक सूत्र पटना एक्सप्रेस है, जिसका नम्बर 9047 और 9048 है। हम चाहते हैं कि इसकी सेवाएं दरभंगा तक बढ़ा दी जायें। आपसे एक आग्रह है, मिथिला को आप भी जानते हैं। हम लोग साथ ही विधायक हुआ करते थे, आप मध्य बिहार के होने के कारण अक्सर यह भाषण दिया करते थे कि रिलीफ भी उत्तरी बिहार की एक क्राप है, एक फसल है, क्योंकि बाढ़ इनके यहां नहीं जाती थी। लेकिन बाढ़ की पीड़ा हम लोग झेलते हैं। वहां बाढ़ के कारण कोई कारोबार नहीं कर सकता है, इसलिए मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि हमारी पीड़ा को आप समझिए। वह बाढ़ का क्षेत्र है, गरीबों का क्षेत्र है, गरीबी का क्षेत्र है, इसलिए कपूरथला का जैसा आपका रेलवे प्रोडक्शन का कारखाना है, उसी तरह का मधुबनी में एक रेलवे प्रोडक्शन का कारखाना बनाने का काम कीजिए।

हमारा और भी कई समस्याएँ हैं। श्रमजीवी एक्सप्रेस यहां से जाती है। दरभंगा तक यहां से कोई भी ट्रेन डायरेक्ट नहीं जाती है, इसलिए मेरा आग्रह है कि जो श्रमजीवी एक्सप्रेस दिल्ली से पटना जाती है, उसे बढ़ाकर, जैसे मगध एक्सप्रेस भागलपुर जाती है ... (व्यवधान) मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि कृपया मेरी बातों पर ध्यान दें। दरभंगा जाने के लिए दिल्ली कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है, इसलिए मेरा आग्रह है कि जो श्रमजीवी एक्सप्रेस दिल्ली से पटना तक जाती है, जैसे मगध एक्सप्रेस भागलपुर तक जाती है, उसी तरह श्रमजीवी को भी दरभंगा तक बढ़ाने की कृपा करें। यदि सम्भव न हो तो जैसे इंटरसिटी एक्सप्रेस चलती है, श्रमजीवी

एक्सप्रेस के कुछ डिब्बे उसी में लगा दिए जाएँ और दरभंगा भेज दें, जिससे दिल्ली जाने वाले यात्रियों को सुविधा हो। हमारे देश के चार महानगर हैं। इन चारों महानगरों में राज्य से काफी बड़ी संख्या में लोग आते-जाते हैं। मेरी मांग है कि इन सभी महानगरों से मिथिला क्षेत्र को जोड़ दिया जाए।

श्री लालू प्रसाद (मधेपुरा): पटना से दिल्ली के लिए कोई सीधी ट्रेन शुरू कराने की भी कहें।

डा. शकील अहमद: दिल्ली से पटना कोई सीधी गाड़ी नहीं है। एक गाड़ी है वह भागलपुर चली जाती है और राजधानी एक्सप्रेस या श्रमजीवी घूमकर जाती है इसलिए पटना से दिल्ली तक का एक सुपर फास्ट गाड़ी देने की कृपा करें। दरभंगा और मधुबनी पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, वहां बाढ़ की समस्या से लोग पीड़ित रहते हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि आवागमन की जितनी सुविधा आप हमारे क्षेत्र को देंगे, उतना ही उस क्षेत्र का विकास होगा। इसलिए जो पिछड़ा हुआ भूभाग है, आप भारत सरकार के रेल मंत्री हैं, सबके ऊपर आपकी समान दृष्टि होनी चाहिए। जो भाग विकास की दृष्टि से छूट गया है, उस पर काबीना मंत्री और रेल मंत्री जी निश्चित रूप से ध्यान देंगे।

जयनगर और दरभंगा के बीच बड़ी लाइन के कंवर्शन पर आपको सबसे अधिक ध्यान देना चाहिए। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और आपने जो समय दिया उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री शीश राम ओला (झुंझुनू): माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से 1998-99 का जो रेल बजट पेश हुआ है, उस पर अपने विचार रखना चाहूंगा। इसके साथ ही मैं आपको धन्यवाद भी देना चाहूंगा कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं रेल मंत्री जी से आग्रहपूर्वक निवेदन करना चाहूंगा कि राजस्थान को वीरों का प्रांत भी कहा जाता है। राजस्थान पाकिस्तान से लगा हुआ हिन्दुस्तान का अंतिम प्रांत है। हिन्दुस्तान कोड से लेकर कच्छ का रण राजस्थान पाकिस्तान से लगा हुआ है। राजस्थान में बहुत सारी महिलाएं और बहुत सारे ऐसे व्यक्ति हैं जिन्होंने रेल के दर्शन तक नहीं किए। इतना पिछड़ा है। लेकिन मुझे खेद है कि रेल मंत्री जी राजस्थान का नाम हिन्दुस्तान के मानचित्र पर मानते ही नहीं हैं। मैं नहीं समझता कि 11 और 13 मई को जो राजस्थान का नाम प्रधान मंत्री जी को और इस सरकार को कैसे याद आ गया, हो सकता है वे पोखरण में कुछ और परीक्षण भी कराएँ इसलिए राजस्थान को विकसित न होने दें, यह शायद उनकी मंशा रही हो। ... (व्यवधान) आप सुनने की कोशिश करें, सुनने का मादा रखें। मैं आपको डिस्टर्ब नहीं कर रहा था इसलिए आप भी मुझे न करें।

[श्री शीश राम ओला]

मैं सभापति महोदय के माध्यम से रेल मंत्री जी को निवेदन करना चाहता हूँ। राजस्थान में इन्होंने कहीं तो पुल नहीं बनने का प्रावधान किया, कहीं रुपये कम दिए, हमें तो कुछ भी नहीं दिया, एक रुपया भी बजट में रेल मंत्री जी ने नहीं दिया। राजस्थान का नाम भूल गए। मेरा निर्वाचन क्षेत्र झुंझुनू है, जो दिल्ली से 141 किलोमीटर की दूरी पर है। पूर्व रेल मंत्री, श्री सुरेश कलमाड़ा जी ने तीन बार इसके सर्वे का आदेश दिया और पासवान जी ने भी आदेश दिया। दिल्ली से वाया रिवाड़ी, राजगढ़ और हिसार बड़ी लाइन की स्वीकृति है। मैं सदन को बताना चाहता हूँ, हमारा जिला झुंझुनू आबादी के हिसाब से भारतीय सेनाओं में सबसे अधिक भागीदार है। इस जिले के सबसे अधिक आदमी खाड़ी के देशों में हैं। सबसे अधिक आदमी अपने देश में कलकत्ता में, बम्बई में, कानपुर में और मद्रास में हैं। सीआरपी में तो सबसे अधिक है। इस जिले के लोग दिल्ली तक आ जाते हैं और दिल्ली से झुंझुनू जाने के लिए उन्हें दस घंटे स्टेशन पर रुकना पड़ता है। सारा रोहिल्ला स्टेशन छोटी लाइन पर पहुँच कर यदि पाँच मिनट की भी देरी हो जाए, तो गाड़ी निकल जाती है। तांगेवाला या स्कूटर वाला पैसे के लेन-देन में देर कर दे, तो गाड़ी निकल जाती है। इसके अलावा सामान बड़ी लाइन से छोटी लाइन तक लाने पर भी भाड़ा लगता है और यह सारा बोझ जनसाधारण पर पड़ता है। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि रेल की सुविधाओं से यह क्षेत्र इस कदर वंचित है कि लोगों को परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। मेरे विचार से हिन्दुस्तान में ऐसा कोई क्षेत्र नहीं है, जिसकी इस तरह रेल सुविधाओं के मामले में उपेक्षा की गई हो।

इसी प्रकार मैं एक और बात की ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। भिवानी, महेन्द्रगढ़ और गुड़गांव-ये तीनों हिस्से हरियाणा क्षेत्र के हैं। राजस्थान के झुंझुनू, सीकर और जयपुर क्षेत्र हैं। उन छः जिलों को एक साथ जोड़ देने से लोगों को लाभ हो सकता है, किन्तु रेल विभाग कुम्भकरण की नीद में सोया हुआ है और इस पर ध्यान देने की चेष्टा नहीं की गई है। जब हम ऊपर बैठते थे, तो आप लोग बड़ी मांगें रखते थे, लेकिन अब मंत्री जी चले गए, क्योंकि वे सुनना पसन्द नहीं करते हैं। जब बैठना पसन्द नहीं करते, तो सच्चाई कैसे सुनें। ... (व्यवधान) मैं आपका आभारी हूँ कि आप विराजमान हैं और मंत्री जी भी वापिस आ जायेंगे।

महोदय, रेल मंत्री जी ने भाड़ा इतना बढ़ा दिया है कि जनसाधारण के लिए रेल में सफर करना संभव नहीं है। जनसाधारण के खिलाफ रेल मंत्री जी बजट लाए हैं। मैं मंत्री जी से निवेदन करूँगा, रेलवे के पास बहुत बड़ी सम्पत्ति जमीन के रूप में विद्यमान है, जिस पर अवैध रूप से लोगों का कब्जा हो रहा है। इस प्रकार का कब्जा सुरक्षा की दृष्टि से भी गलत है। इस जमीन पर लोगों ने पक्के मकान तक बना लिए हैं। मान लीजिए, रेल

पर कोई बम गिरा दे या पत्थर गिरा दे और किसी ने मुंह बाहर निकाल रखा हो, तो दुर्घटना घट सकती है। रेल विभाग के अधिकारी रेल सम्पत्ति को संभाल कर भी नहीं रख सकते हैं, तो रेल मंत्रालय इस राष्ट्र का कैसे विकास कर सकता है। यदि रेल मंत्रालय उस जमीन को संभाल लेता है, तो इससे रेलवे का ही विकास नहीं होगा, बल्कि उन क्षेत्रों का भी विकास हो सकता है। जिस प्रकार से आबादी दिनोंदिन बढ़ रही है, उसे देखते हुए, रेल विभाग को और जमीन खरीदने की जरूरत नहीं पड़ेगी। आज उसे बेचते हैं तो इनको इतने पैसे मिल सकते हैं कि उससे और विकास हो सकता है किन्तु इसकी कोई परवाह नहीं है। इनको जिम्मेदारी तय करनी चाहिए कि डिवीजनल कमिश्नरी के तहत रेलवे की संपत्ति पर जो नाजायज कब्जा किया गया है, ऐसा क्यों हुआ है? रेलवे स्टेशनों पर, वेटिंग रूम में जाएं तो वहाँ मक्खियाँ भिनभिनाती रहती हैं। आपने प्लेटफार्म टिकट के पैसे बढ़ा दिए लेकिन बाथरूम में इतनी गंदगी रहती है कि उसकी सफाई पर कोई ध्यान नहीं देता। एक्सीडेंट हो जाए तो कोई परवाह नहीं। रेल विभाग के अधिकारियों को जिम्मेदारी देनी चाहिए कि जिसके क्षेत्र में रेल का एक्सीडेंट होगा वह उसके लिए जिम्मेदार होगा। वह देखें कि एक्सीडेंट क्यों हुआ, किस की गलती से हुआ? आज इसकी कोई परवाह नहीं करता। चेरमैन, इसके लिए जिम्मेदार होना चाहिए।

यदि रेलवे विभाग अपनी संपत्ति का रख-रखाव ठीक से करे तो बहुत लाभ हो सकता है। आप दिल्ली, कलकत्ता, बम्बई जाकर देखें कि क्या हालत है। रेलों में बत्ती, पंखा नहीं है, भोजन की व्यवस्था ठीक नहीं है। ... (व्यवधान)

महोदय, मैं आपको दो-तीन सुझाव देना चाहूँगा, आशा है आप उन पर थोड़ा गौर फरमायेंगे। रेल का बजट और रेल के पैसे पूरे भारत के हैं, एक प्रांत या किसी एक व्यक्ति के नहीं। इसे सौभाग्य की बात कहें, दुर्भाग्य की तो मैं नहीं कह सकता, कि रेलवे का सारा आधिपत्य बिहार के पास रहा है और आपका दूसरी तरफ ध्यान नहीं जाता। आपको एक बार राजस्थान, महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश में भी जाना चाहिए। आप सभी जगह जाएं। मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: आप सुझाव लिख कर भेज दीजिए, आपको काफी समय हो गया है।

श्री शीश राम ओला : मेरा आपसे निवेदन है कि रेलवे में रख-रखाव ठीक हो, सफाई का प्रबंध ठीक हो, बिजली के जो तार टूट गए हैं उनको ठीक से जोड़ा जाए और रेलवे की संपत्ति की सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए, उसे सुरक्षित रखा जाना चाहिए। लोहारू होते हुए झुंझुनू, सीकर, रीनट, चोमू बड़ी लाईन की जाए, क्योंकि खेतड़ी कोपर प्रोजेक्ट इस राज्य के लिए महत्वपूर्ण है। एशिया में ताम्बे का प्रोजेक्ट अपने प्रकार का एक

है। वह इतना महंगा हो जाता है, छोटी लाईन की वजह से जो सामान बाहर से आता है और बड़ी लाईन से छोटी लाईन में बदला जाता है वह इतना महंगा हो जाता है कि उसको लाभ नहीं मिल पाता। ... (व्यवधान)

तांबे से तो बिजली बनती है, तांबे से एम्युनिशन बनता है।

सभापति महोदय: आपने अपना सुझाव दे दिया है।

श्री शीश राम ओला: मेरा निवेदन आपसे यह है कि वहां के फंजियों को जो दो दिन के लिए छुट्टी पर अपने घर आते हैं और दो दिन के बाद वापस चले जाते हैं। इसी तरह से खाड़ी के देशों में रहने वाले लोग जो विदेशी मुद्रा कमाते हैं, उनकी बड़ी ठगी होती है। एक लाइन की गाड़ी से दूसरी लाइन की गाड़ी में जाते हैं तो उनका सामान चोरी हो जाता है। इसलिए यह महत्वपूर्ण रेल है, इसको दिल्ली से जयपुर बड़ी लाइन में बदला जाए। लुहारू तक तो इसकी मंजूरी है, इसको लुहारू से जयपुर तक बड़ी लाइन में बदला जाए।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि रेल में एक्सीडेंट बहुत होते हैं। कहीं पर उनकी फिश-प्लेटें निकली होती हैं कहीं पर रख-रखाव ठीक नहीं होता है। इसलिए उसके रखरखाव को ठीक रखा जाए ताकि दुर्घटनाएं कम हों। कहीं पर ट्रैक पर पत्थर आ जाते हैं तो दुर्घटनाएं हो जाती हैं। मेरा भी एक्सीडेंट महेन्द्रगढ़ के पास जुलाई में हुआ था। लुहारू से जयपुर बड़ी लाइन तत्काल प्रभाव से, उसका कार्य शुरू किया जाए। यह लाइन बनाने से सही मायने में विकास शुरू होगा। मुझे उम्मीद तो कम है लेकिन मंत्री महोदय, आप बैठे हुए हैं, आप इन राष्ट्र हित के कार्यों को करोगे।

श्रीमती सुखदा मिश्र (इटवा): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट के समर्थन में बोलने का समय दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री सत्यपाल जैन (चंडीगढ़): मुझे समझ नहीं आ रहा है कि कैसे नाम एड हो रहे हैं। मुझे 6 बजे से बुलाया गया है कि आपका नाम आने वाला है। मैं दो घंटे से बैठा हूं।

सभापति महोदय: ऐसी बात नहीं है। जो दल की तरफ से सूची आई है, उसमें सुखदा मिश्रा का नाम आपके ऊपर है, मैंने उन्हें बुलाया है।

श्री सत्यपाल जैन: मुझे मालूम है, यह ठीक नहीं हो रहा है।

श्री लालू प्रसाद: जो दल के नेता हैं, वह लोगों की स्लिप ही बदल देते हैं।

श्रीमती सुखदा मिश्र: सभापति महोदय, आपने मुझे समय दिया, रेल बजट पर बोलने की स्वीकृति दी, उसके लिए आपको धन्यवाद। सबसे पहली गाड़ी 1853 में चली थी और उसके बाद सबसे पहले सवारी गाड़ी 1854 में 21 किलोमीटर चली थी और आज 21 किलोमीटर से हम 62725 किलोमीटर तक का सफर तय करके 150 साल में यहां पहुंचे हैं। लेकिन इसके साथ-साथ मैं यह भी कहूंगी कि जो 62725 किलोमीटर हम आज पहुंचे हैं उसमें 85 प्रतिशत हमें ब्रिटिश राज से मिला था, बाकी 53596 किलोमीटर हम 1950-1951 में थे, आज हम 62725 किलोमीटर पर पहुंचे हैं। यह हमारी केवल एक प्रतिशत उपलब्धि है। हमारे साथी अभी कह रहे थे कि हमने बहुत उपलब्धि प्राप्त की, हमने रेलें बहुत बढ़ाईं। इसलिए हमने आपको यह विवरण दिया है। देखा जाये तो हम 53 हजार से 62 हजार के बीच में हैं।

हमारे साथी ने जो अभी कहा, उसके पहले मैं यह कहना चाहूंगी कि 1924 में एटबर्थ ने रेल बजट को आम बजट से अलग किया था। वह इसलिए किया था कि यह बहुत अहम बजट है। 1924 से यह प्रथा चल रही है और रेल बजट अलग पेश हो रहा है।

मैंने पिछली दफा भी कहा था कि हमारा क्षेत्र इटावा जो कि एक अहम क्षेत्र है, पहली गाड़ी जिस को अभी कालका-हावड़ा मेल कहते हैं, वन अप और टू डाउन के नाम से चली थी। वह गाड़ी कलकत्ता से शुरू हुई थी। तब से इस पथ पर आज बहुत ज्यादा गाड़ियां चलती हैं। इस पथ पर जितनी तेजी और मजबूती होनी चाहिए, उतनी वह नहीं है। मंत्री जी चाहें तो रिकार्ड उठा कर देख लें। टुंडला में अक्सर डिरेलमेंट होता है। अभी पिछली दफा भी वहां एक्सीडेंट हुआ। वहां कोई न कोई एक्सीडेंट होता रहता है। हमने अक्सर यह कहा कि टुंडला में हवन करा दिया जाए जिससे कि वहां एक्सीडेंट न हो।

आपने बजट में इस पथ को मजबूत करने के लिए 284 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। पिछले बजट में 221 करोड़ रुपये रखे गए थे जो कि पहले से कम हैं। इसमें जरूर बढ़ोतरी करनी चाहिए। आपके यहां दो कोच फैक्ट्री हैं—एक कपूरथला में है और दूसरी पेरू, जिसका नाम है। कपूरथला में अब इससे ज्यादा उत्पादन नहीं हो सकता। वह उत्पादन क्षमता को पूरा कर चुका है। जैसा बिजली के क्षेत्र में हुआ, वैसा इस क्षेत्र में भी होने वाला है। अगर आप इसका उत्पादन बढ़ाने के लिए कोई फैक्ट्री नहीं खोलेंगे तो आने वाले समय में कोच की फिर कमी होने लगेगी और आप कहने लगेंगे कि हमारे पास इतनी कोच नहीं है कि हम कोई गाड़ी बढ़ा सकें। अगर आपके पास पैसा नहीं है तो आप इस क्षेत्र में प्राइवेट सेक्टर को आगे ला सकते हैं।

[श्रीमती सुखदा मिश्र]

अभी एक वक्ता गाड़ियों के रखरखाव की बात कह रहे थे। गाड़ियों का रखरखाव बहुत खराब है। मैं यह मानती हूँ कि हमारे सामाजिक वातावरण में भी गाड़ियों के रखरखाव पर ध्यान नहीं दिया जाता। छोटे यात्रियों को गाड़ियों के रखरखाव की कोई समझ नहीं है। इस कारण गाड़ियों का रखरखाव बहुत खराब है।

महोदय, उत्तर प्रदेश देश एक बहुत बड़ा सूबा है। उत्तर प्रदेश दुनिया के कई छोटे-छोटे देशों से बड़ा प्रदेश है। वहां बहुत सी लम्बे सफर वाली गाड़ियां निकलती हैं। अगर इसकी जगह छोटी-छोटी गाड़ियां बीच-बीच में चला दी जाएं तो बीच में चढ़ने वाले पैसंजनों की परेशानी भी दूर हो जाएगी। इससे लम्बी गाड़ियों पर भी असर नहीं पड़ेगा। उत्तर प्रदेश की भौगोलिक स्थिति को देखते हुए उस चीज को आप जरूर शुरू करें।

जहां तक दिल्ली-हावड़ा लाइन का प्रश्न है, वहां सुपर फास्ट गाड़ियां निकलनी हैं। कानपुर एक औद्योगिक जिला है। डटावा, वाराणसी और इलाहाबाद का अपना अलग ही महत्व है। जब इलाहाबाद में कम्भ का मेला लगता है तो गाड़ियों की कमी हो जाती है। उमा एक लाइन पर बहुत भीड़-भाड़ रहती है। आप इस पर विशेष ध्यान दें। आपने इं.एम.यू. कानपुर और शिकवाबाद के लिए शुरू की है। हम इसके लिए आपको धन्यवाद देते हैं क्योंकि हमसे शिकवाबाद, कानपुर, डटावा लाइन पर चलने वाली गाड़ियों में यात्रा भार कम हो जाएगा। इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ।

मैं एक और महत्वपूर्ण बात कहना चाहती हूँ। गाड़ियों को समय पर न चलने की आदत सी पड़ गई है। इसके साथ ही यात्रियों को भी देर से चलने की आदत पड़ गई है। उन्हें मालूम होता है कि गाड़ियां समय पर नहीं चलनी हैं इसलिए वे भी स्टेशन पर लेट आते हैं। अगर स्टेशन पर कह दिया जाए कि गाड़ी समय पर आ रही है तो भी गाड़ी आधा-पौना घंटा लेट आती है।

सभापति जी, हम आपसे आग्रह करते हैं कि यहां हमारे सब सदस्य बैठे हुए हैं जो रोजाना रेलों में यात्रा करते हैं। आप यदि दिल्ली रेलवे स्टेशन पर खड़े हो जाएं तो आप सुनेंगे कि पहले अनाउंसमेंट होता है कि अमुक गाड़ी दो घंटा लेट आ रही है, अस्वीधा के लिए खेद है। फिर अनाउंसमेंट होगा कि अमुक गाड़ी चार घंटा लेट आ रही है, अस्वीधा के लिए खेद है। फिर अनाउंसमेंट होगा कि अमुक गाड़ी अनिश्चित काल के लिए लेट है, अस्वीधा के लिए खेद है। आप लगातार दिल्ली स्टेशन पर यही सुनते रहेंगे। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि आप गाड़ियों को सही समय पर चलाने की कोशिश करें। अगर आप अपने अधिकारियों

या इंजीनियरों से बात करेंगे तो हो सकता है कि वे कहें कि लाइनों की कमजोरी है, नहीं लूप लाइन है, कहीं प्लेटफार्म खाली नहीं है। इसलिए गाड़ी बाहर खड़ी कर देते हैं-इस प्रकार के वे और भी तकनीकी जवाब दे सकते हैं। लेकिन आप किसी तरह से ऐसी व्यवस्था करें कि गाड़ियां ठीक समय पर पहुंच सकें।

1991 में माननीय जनेश्वर मिश्र जी ने डटावा के नीचे रेल पुल का शिलान्यास किया था और उस पर लगातार काम होता रहा लेकिन 6-7 साल में अभी तक वह पुल बनकर तैयार नहीं हुआ है। वहां से बहुत से नेता भंग रहे हैं और उन्होंने भी देखा है कि वह पुल तैयार नहीं है। वहां में लाइन होने की वजह से हमारा शहर बिल्कुल कटा रहता है। हम लोग पार आ-जा नहीं सकते हैं, क्योंकि हर 3-4 मिनट में वहां से गाड़ियां गुजरती हैं, जो हावड़ा जाने वाली लाइन है। मैंने बजट में भी देखा लेकिन मुझे दिखाई नहीं दिया कि आपने इसके लिए कोई प्रावधान किया हो।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम क्रियान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): आप किसकी बात कर रही हैं?

श्रीमती सुखदा मिश्र: मंत्री जी, हमारे यहां अंडरब्रिज बन रहा है, जिस पर डटावा में काम तो हो रहा है, लेकिन मैंने बजट में उसके लिए प्रावधान नहीं देखा। यह भी हो सकता है कि मुझे दिखाई न दिया हो। उसके लिए कुछ नहीं किया गया है। उस पुल का शिलान्यास 6-7 साल पहले हुआ था।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि श्री सिंधिया जी ने अपने क्षेत्र गुना से डटावा तक रेल लाइन शुरू की थी, लेकिन बहुत अरसा हो गया है, हालांकि उसका प्रावधान इसमें किया गया है, उसमें यद्यपि लिखा हुआ है कि यह योजना, जो गुना से डटावा रेल लाइन आ रही है, वह दो साल में पूरी हो जायेगी, जो कि मुझे सही नहीं लगता। उसका कारण यह है कि चम्बल पर काफी बड़ा पुल बनना है और उतना बड़ा पुल यमुना पर भी बनना है। इन नदियों पर इतने बड़े दो पुल बनाने के बाद ही आप डटावा तक पहुंचेंगे। मैं नहीं समझती कि इतने बड़े दो पुल बनाकर आप इसे दिसम्बर तक पूरा कर पायेंगे। मुझे पता नहीं है कि आपने इसके लिए कितने धन का प्रावधान किया है। पुल यदि आज भी बनने शुरू नहीं होते तो वे इतनी जल्दी कैसे पूरे हो जायेंगे। इसलिए आप इसे विशेष रूप से देख लें कि यह लाइन कैसे पूरी होगी, कैसे काम किया जाएगा।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहती हूँ कि हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी लखनऊ से आते हैं। संतोष गंगवार जी हमारे पास बैठे

हुए हैं। उन्होंने अभी खुद तो कुछ बोला नहीं लेकिन मुझसे कह रहे हैं कि बरेली की तरफ की बात भी कह दीजिए ... (व्यवधान) मैं प्रधान मंत्री जी के क्षेत्र की बात कर रही हूँ।

सभापति महोदय: आप किसी के भी क्षेत्र की बात करिये, लेकिन संक्षेप में करिए।

श्रीमती सुखदा मिश्र: प्रधान मंत्री जी के क्षेत्र लखनऊ की जो राजनीतिक गाड़ी है, उसमें लोक सभा तथा विधान सभा के सभी माननीय सदस्य यात्रा करते हैं। यह साढ़े नौ घंटे में सही समय पर पहुंचती है। वैसे यह लखनऊ मेल बरेली-मुरादाबाद दस घंटे में भी दिल्ली नहीं पहुंचती है। अतः उसकी स्पीड को बढ़ाया जाए और लखनऊ मेल वहां सही समय पर पहुंचाई जाए। लखनऊ-कानपुर के लगभग 3-4 हजार यात्री दैनिक पैसेंजर हैं जिन्हें लखनऊ से कानपुर पहुंचने में दो घंटे लगते हैं। इसलिए लखनऊ-कानपुर लाइन पर ऐसी गाड़ी चलाई जाए जो एक या सवा घंटे में पहुंच भी जाए और वापस भी आ जाए। दिल्ली-लखनऊ वाया बरेली-मुरादाबाद एक शताब्दी ट्रेन भी चलाई जाए। यह संतोष गंगवार जी का आग्रह है और मेरी भी यही प्रार्थना है कि इस लाइन पर एक शताब्दी ट्रेन चलनी चाहिए क्योंकि वहां बहुत पक्वपूर्ण स्टेशन पड़ते हैं। वैसे तो बिहार से सात-आठ रेल मंत्री हैं यह बात सही है, केदार पांडे जी, मिश्र जी, फर्नांडीज जी, आदरणीय जगजीवन राम जी और बहुत से रेल मंत्री हुए हैं। लालू जी भी बैठे हुए हैं, मैं उनसे क्षमा मांगते हुए कहना चाहती हूँ।

श्री रामानन्द सिंह (सतना): आप ललित नारायण जी का नाम भूल गईं।

श्रीमती सुखदा मिश्र: हां, मैंने ललित नारायण जी का नाम भी बोला है।

सभापति महोदय, मैं श्री लालू यादव जी से क्षमा मांगूंगी क्योंकि हम लोगों के मुंहसे अक्सर यह निकल जाता है कि यदि ट्रेन बिहार से आ रही है तो वह लेट जरूर होगी। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: आप समाप्त कीजिए।

श्रीमती सुखदा मिश्र: सभापति महोदय, यह मेरी प्रार्थना है कि दोनों गाड़ियों का समय ठीक किया जाए, इटावा के दोनों काम कराए जाएं। इटावा में प्लेटफार्म नंबर 1 पर गाड़ी नहीं जाती है। जब मैंने इसके बारे में लिखा तो जवाब मिला कि वह लूप लाइन है और उस पर गाड़ी ले जाने में डेढ़ मिनट का समय और लगता है। मेरा निवेदन है कि इसमें आने वाली बाधा को दूर किया जाए और इटावा के प्लेटफार्म नंबर एक पर गाड़ियों को रुकवाया जाए ताकि लोगों को सुविधा मिले।

सभापति महोदय, मैं विशेष रूप से एक अनुरोध और करना चाहती हूँ क्योंकि मैंने सुना है कि रेलवे में केवल एक महिला रेलवे ड्राइवर है, दूसरी कोई नहीं है। मेरा आग्रह है कि आप महिलाओं के लिए कोई ऐसा सेंटर जरूर बनाएं जहां वे ट्रेनिंग लेकर अच्छी रेल ड्राइवर बन सकें क्योंकि रेलवे की ड्राइविंग महिलाओं के लिए सेफ है और अच्छी है। मरुधर एक्सप्रेस को इटावा रोका जाए। आपने उसे हफ्ते में सात दिन कर दिया है क्योंकि अब वह लखनऊ भी जाती है। इसलिए हम चाहते हैं कि मरुधर एक्सप्रेस को इटावा पर रुकवा दिया जाए तो कानपुर और लखनऊ के यात्री भी इस गाड़ी से चले जाएंगे।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से एक बात कहना चाहती हूँ कि कुछ युवा लड़के एकदम गाड़ी पर चढ़ जाते हैं और होस पाइप काट देते हैं, तथा जंजीर खींच देते हैं। मेरा आग्रह है कि इनको रोकिए। इसके कारण गाड़ियां बहुत लेट होती हैं। उन्हें रोकने के लिए भले ही आप पुलिस की व्यवस्था करें, लेकिन ऐसी व्यवस्था जरूर होनी चाहिए जिससे ट्रेन लेट न हों।

श्री लालू प्रसाद: रेल गाड़ी के हर डिब्बे में लिखा है कि गाड़ी रोकने के लिए चैन खींचें।

[अनुवाद]

प्रत्येक सवारी डिब्बे में इस प्रकार लिखा रहता है: "गाड़ी रोकने के लिए चैन खींचें।" मैं इस घोषणा को हटा दिये जाने का सुझाव देता हूँ।

[हिन्दी]

श्रीमती सुखदा मिश्र: उसमें यह भी लिखा है कि बिना कारण के यदि चैन पुल की, तो आपको जुर्माना भी भरना पड़ेगा और जेल भी जाना पड़ेगा।

श्री लालू प्रसाद: जुर्माना सिर्फ 50 रुपए है।

सभापति महोदय: सुखदा जी आप समाप्त करिए मैं अगले आदमी को बुला रहा हूँ।

श्रीमती सुखदा मिश्र: सभापति महोदय, मैं समाप्त कर रही हूँ और अन्त में सिर्फ इतना ही कहना चाहती हूँ जो बातें मैंने कही हैं उन पर मंत्री जी ध्यान दें और उन्हें शीघ्र पूरा किया जाए।

श्री रामरघुनाथ चौधरी (नागौर): सभापति महोदय, देश के लिए रेलों का बहुत महत्व है और देश के विकास को गति देने में रेलों की बहुत अहम भूमिका है। मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि अब तक जो भी रेल मंत्री रहे हैं उन्होंने

[श्री रामरघुनाथ चौधरी]

पश्चिमी राजस्थान की तरफ देखने की न तो जरूरत समझी और न ही ध्यान दिया। यही कारण है कि पश्चिमी राजस्थान में आजादी के 50 वर्षों के उपरान्त हम देख रहे हैं कि फलोदी और जैसलमेर के बीच में केवल एक को छोड़कर कोई नई रेल नहीं बनाई गई। जो आमामान परिवर्तन हुआ है वह भी डिफेंस की जरूरत के कारण हुआ है। जब डिफेंस को जरूरत हुई, तब बाड़मेर से जयपुर और बीकानेर से सूरजपुर के लिए बड़ी रेल लाइन बिछा दी जिसके कारण पश्चिमी राजस्थान के लोगों को आज भी पहले से उपलब्ध रेल की सुविधाओं से वंचित होना पड़ा। बाड़मेर होने के कारण जो रेल हमारे जोधपुर और डेगाना होते हुए दिल्ली चलती थी वह हमेशा के लिए बंद हो गई। वहां पहले तीन रेलें चलती थीं जिनमें एक एक्सप्रेस थी और दो साधारण रेलें थीं। वे सारी बंद होकर केवल मात्र एक साधारण रेल गाड़ी रह गई है। वह भी समय से नहीं आती है। एक मात्र रेल गाड़ी डेगाना रतनगढ़ के बीच चलती है। डेगाना और रतनगढ़ व्यापारिक केन्द्र है। यह सब लोग दक्षिण भारत में, कलकत्ता में व्यापार करते हैं। सारे इस इलाके में बसे हुए हैं। उनके आने-जाने की कोई व्यवस्था नहीं है। इन सब लोगों को जयपुर में उतरना पड़ता है और वहां से वे बस में जाते हैं। मेरा निवेदन है कि जो रेल जोधपुर से डेगाना होकर चलती थी, उसको डेगाना और दिल्ली के बीच चलाया जाये और जो सुविधा आमामान परिवर्तन के कारण छीन ली गई है, वह सुविधा उन्हें उपलब्ध कराएं।

आदरणीय मंत्री जी, आपने अपने भाषण में लिखा है कि वह बहुत ध्यान से सुनेंगे, सुझावों का ध्यान से स्वागत करेंगे और स्वागत करते हुए उनको करने का प्रयत्न करेंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि जो रेल बरसात से, आजादी के बाद से चल रही है, चार साल पहले जिसका आमामान परिवर्तन हुआ है, उसको बंद करने से बहुत असुविधा हो रही है। मेरी आपसे प्रार्थना है ...*(व्यवधान)* मंत्री जी बातचीत में लगे हुए हैं, क्या करेंगे, वह अलग बात है लेकिन आप सुन तो लीजिए। आप इस रेल को पुनः शुरू कराएं। आपने डिफेंस और देश की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए आमामान परिवर्तन किया है लेकिन बीकानेर से रिवाड़ी वाया रतनगढ़, हनुमानगढ़ से रिवाड़ी और बीकानेर से रिवाड़ी, इन सबको आपने मीटरगेज में रख दिया है। वहां हालत यह है कि जो मीटरगेज की गाड़ियां चलती हैं, यदि उनके डिब्बों की मरम्मत करानी है तो उसके लिए उनको बीकानेर जाना पड़ता है और बीकानेर इस रूट पर कहीं नहीं आता है। मैं कहना चाहता हूँ कि इस मार्ग पर चलने वाले सारे डिब्बों और दूसरी मालगाड़ियों की खस्ता हालत हो गई है। जब आपने आमामान परिवर्तन किया तो उसके साथ आपको उस इलाके का भी आमामान परिवर्तन करना चाहिए था ताकि यह इलाका पिछड़ा न रहे और उनको जो रेल सुविधाएं उपलब्ध थीं, उससे वे महसूस न होते।

मेरा आपसे निवेदन है कि आपने मैड़ता रोड से मैड़ता सिटी पहले जो थोड़े डिब्बों की छोटी रेल चलती थी, उसका भी आमामान परिवर्तन कर दिया है और रेल के स्थान पर रेल बस चलानी शुरू कर दी है। मैड़ता एक बड़ा कस्बा है जिसकी संख्या लगभग डेढ़ लाख से ऊपर है। आप बताइये कि वहां रेल बस में आवागमन कैसे हो सकता है जबकि पहले पांच-छः डिब्बे चलते थे। मैंने बी.डी.आर.एम. साहब से बात की थी और उसके लिए मैं निरन्तर प्रयास कर रहा हूँ। उन्होंने हमें बताया कि हम इस जगह पुश एंड पुल ट्रेन चलाने की कोशिश कर रहे हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि मैड़ता रोड और मैड़ता सिटी के बीच पहले की तरह पांच-छः डिब्बों की छोटी रेल चलाइये ताकि वहां की डेढ़ लाख जनसंख्या वाले कस्बे को लाभ मिल सके।

इसके साथ-साथ मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आपने इस बजट में घोषणा की है कि मैड़ता रोड या मैड़ता सिटी से अजमेर की सर्वे कराई जायेगी। मैं कहना चाहता हूँ कि इस लाइन के लिए कई बार सर्वे हो चुका है और सर्वे से जनता प्रसन्न भी नहीं होती। आजकल तो सर्वे की बड़ी लेटेस्ट तकनीक हो चुकी है। हवाई जहाज से, हेलीकॉप्टर से सीधे मार्ग निकलता है। मात्र सर्वे से राहत मिलने वाली नहीं है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि पुष्कर एक धार्मिक स्थान है। इस तरह मैड़ता भी धार्मिक स्थान है, वहां मीरा का मंदिर है। पूरे भारत से ही नहीं बल्कि दुनिया भर के लोग पुष्कर और मीरा का मंदिर देखने के लिए मैड़ता आते हैं। मैं आशा करता हूँ कि आप सर्वे के साथ घोषणा करेंगे कि रेल लाइन को इसी वर्ष बजट में प्रावधान करके प्रारंभ किया जायेगा। इसके साथ ही हमारे यहां पर कोटा और जोधपुर, जयपुर से होकर जोधपुर दो मीटरगेज की गाड़ियां चलती थी जो एक दिन और एक रात में चलती थी। उसको हटाकर आपने कुछ एक्सप्रेस बढ़ाई हैं लेकिन पैसंजर गाड़ी मात्र एक कर दी है। वह कोटा और जोधपुर के बीच चलती है जिसमें छः कोचिस लगे हुए हैं। उसमें जानवरों की तरह पुरुष और महिलाओं को चढ़ना पड़ता है क्योंकि कोई जगह नहीं है। ...*(व्यवधान)* हम नये-नये चुनकर आये हैं, पुराने लोग तो बोल लेते हैं। हमें तो बोलने का मौका मिलना चाहिए ताकि हम अपनी बात कह सकें।

सभापति महोदय: आप जल्दी समाप्त करिये।

श्री रामरघुनाथ चौधरी: मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि जोधपुर से कोटा के लिए जो पैसंजर ट्रेन चल रही है उसमें आप कम से कम छः की बजाए दस कोच कराइये। एक पैसंजर गाड़ी जो 24 घंटे चलती है उससे छोटे स्टेशन पर रहने वाले लोगों को पर्याप्त सुविधा मिल सके। साथ ही यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि इंटर सिटी जोधपुर से जयपुर और बीकानेर से जयपुर चलती है। गच्छीपुरा एक जगह है जहां से ढाई सौ-तीन सौ

आदमी रोज मजदूरी करने मकरांव जाते हैं और एक नावां कस्बा है, जिसकी जनसंख्या एक लाख है, इन दोनों जगह रेल नहीं रुकती।

रात्रि 8.00 बजे

(श्री खगपति प्रधानी पीठासीन हुए)

मैंने आपको अलग से लिखकर दिया है, दुबारा भी लिखूंगा। लेकिन मैं आश्वासन चाहता हूँ कि उन जगहों पर इंटर लिंक सिटी जोधपुर से जयपुर या बीकानेर से जयपुर, इन दोनों में से किसी एक का ठहराव आप बनाएंगे ताकि उन लोगों को सुविधा मिल सके।

साथ ही यह निवेदन करना चाहता हूँ कि डेगाना से हावड़ा चलने वाली गाड़ी का अजीब हाल है। मैंने कल भी देखा था। मैं कभी सोचता हूँ कि जानवरों को जब बूचड़खाने ले जाते हैं तो ऐसे भरकर ले जाते हैं कि जानवरों को कटने से पहले कई बार मरना पड़ता है। लेकिन हावड़ा की जो गाड़ी जोधपुर से चलती है, उसका यह हाल है कि बूचड़खाना जाने वाले जानवरों को आराम से जाते हैं बनस्पत उन लोगों के, जो हावड़ा में आराम से जाते हैं। मेरा निवेदन है आप इसे महसूस करें कि जितने लोग हावड़ा में जाते हैं, उसी हिसाब से उसमें कोचेज होने चाहिए या कोई दूसरी गाड़ी चलनी चाहिए ताकि वहां के लोगों को जाने में सुविधा हो सके।

मकराना एक बहुत बड़ा नगर है और संगमरमर के हिसाब से पूरे हिन्दुस्तान में ही नहीं बल्कि दुनिया में जाना जाता है। उस कस्बे में लोग रेल लाइन के दोनों तरफ रहते हैं लेकिन आने-जाने के लिए रेलवे लाइन के ऊपर से कोई क्रॉसिंग नहीं है।

रेल मंत्री महोदय बता रहे थे कि यदि किसी पुल को सड़कों से जोड़ने के लिए निकालना है तो आधा पैसा राज्य सरकार दे लेकिन यदि रेलवे लाइन पर स्टेशन निकालना है तो उसके लिए रेलवे पैसा निकालेगी। मैं इस बात को याद दिलाते हुए निवेदन करना चाहता हूँ कि मकराना और डेगाने में रेल लाइन क्रॉस करने के लिए पुल बनाकर सुविधा उपलब्ध कराइए।

रेलवे ट्रैक के पास जो स्टेशन आए हुए हैं, उनके आने-जाने के क्रॉसिंग में कोई आदमी नहीं रहता। उनको आप बंद कर रहे हैं जिससे एक गांव से दूसरे गांव में जाने के आम रास्ते बंद हो जाएंगे और कई गांव को लोग रेलवे क्रॉस करके नहीं जा सकते। इसलिए निवेदन है कि एक गांव से दूसरे गांव में जाने के जो मुख्य मार्ग हैं, उनको बंद न करें और अपने अधिकारियों को यह आदेश दें कि गांव वालों की सुविधा को देखते हुए उसे बचाव रखें।

कुछ रेलवे स्टेशनों पर जनता और रेलवे अधिकारियों में विवाद है। रेलवे यह कहती है कि यह जगह हमारी है, जनता कहती है कि हमारे आने-जाने के लिए रास्ते नहीं हैं। जिस समय स्टेट टाइम और पश्चिमी राजस्थान में रेलें आई थीं और रेलवे स्टेशन बने थे, तब जमीन और भूमि की कोई कीमत नहीं थी। इसलिए रेलवे ने अपनी हठबंदी नहीं की। गांव वालों ने मकान बनाकर अपने रास्ते बचाव रखे। लेकिन आज जैसे-जैसे भूमि महंगी हुई तो रेलवे वालों ने अपनी हठबंदी बनाकर तार लगा दी है जिससे आने-जाने वालों को कठिनाई होने लगी है। मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री अपने अधिकारियों को इसके लिए आदेश दें कि वे जिला कलेक्टर और जनप्रतिनिधियों के साथ बैठकर उन मामलों को निपटाकर रास्ते कायम करें। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: आपके 10-12 मिनट हो गए हैं।

श्री रामरघुनाथ चौधरी: नहीं हुए हैं। मैं तो घड़ी देखकर खड़ा हुआ हूँ।

डेगाना जंक्शन पर पीने के पानी की 50 लाख रुपए की स्कीम बनाई है। लेकिन रेलवे लाइन को क्रॉस करके उधर से उधर लाने की स्वीकृति नहीं मिली है। कई बार लिखा जा चुका है इसलिए मंत्री जी से निवेदन है कि वे हमें स्वीकृति देंगे ताकि डेगाना जंक्शन पर 30-40,000 की जनसंख्या को पीने का पानी मुहैया हो सके क्योंकि पाइप लाइनें आदि पी.डब्ल्यू.डी. का कार्य पूरा हो चुका है, सिर्फ रेलवे लाइन क्रॉस करके पानी देने की सुविधा की बात है।

कोटा से जो ट्रेन हावड़ा जाती है, डेगाना एक महत्वपूर्ण जंक्शन है जहां हिन्दुस्तान के सारे व्यापारी वर्ग के लोग रहते हैं। उनको हावड़ा और दक्षिणी भाग में जाना पड़ता है और वे डेगाना जंक्शन में ही वे रेल बदलती हैं। इसलिए हावड़ा को डेगाना स्टेशन पर दो मिनट ठहराने की स्वीकृति भी प्रदान करें।

बोरावड़ी स्टेशन पर एक भिचावा और बोरावड़ की डम्बर सड़क आई हुई है जो रेलवे के औपोजिट साइड में आकर रुक जाती है। दोनों तरफ रेलवे क्रॉसिंग हैं लेकिन वहां पर रेलवे ने अपने तार लगा दिए हैं जबकि जगह बहुत है और उस सड़क को किसी भी रेलवे क्रॉसिंग से निकलने की इजाजत नहीं है। उस डम्बर की सड़क को, किसी भी एक रेलवे क्रॉसिंग से जोड़ने की इजाजत देने की कृपा करेंगे। बीकानेर जयपुर इण्टर सिटी एक्सप्रेस में पहले ए.सी. कोच लगता था, लेकिन पता नहीं आपकी क्या कृपा हुई, समझ में नहीं आता, लेकिन आपने बीकानेर और जयपुर जैसी इण्टर सिटी में ए.सी. कोच लगाना बन्द कर दिया। क्या आप

[श्री रामरघुनाथ चौधरी]

यह सोचते हैं कि बीकानेर में या जयपुर में रहने वाले लोगों की आर्थिक स्थिति इतनी कमजोर है कि उनको ए.सी. कोच की जरूरत नहीं है. आवश्यकता नहीं है या और कोई भ्रम पैदा हो गया। सभापति महोदय, फिर भी मेरा आपके द्वारा यह निवेदन है कि बीकानेर और जयपुर इण्टर सिटी के अन्दर तुरन्त प्रभाव से ए.सी. कोच जाड़ने के लिए आप उनको एक आदेश प्रसारित करें।

मैंने यह भी देखा है कि कई बार टिकट कलैक्टर लोग फुरसत के समय गाड़ियों में बैठकर शराब पीते हैं। कई बार ऐसी शिकायतें आई हैं. हमने देखा भी है। मेरे ख्याल से इससे ज्यादा और गया गुजरा कुछ नहीं हो सकता कि रेलवे के स्टाप के अन्दर बैठकर शराब पीता हो। यह बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है, इसलिए मैं चाहता हूँ कि बहुत सख्ती से इसको देखा जाये और इस तरह की शिकायत आये, उस पर सख्ती से कार्रवाई की जाये।

मैं अन्त में आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि जोधपुर से दक्षिण भारत जाने के लिए कोई रेल नहीं है, चाहे वह मद्रास को हो, नाहं बेंगलूर को हो, इसलिए जो गाड़ी जयपुर तक चलती है. उसको जोधपुर तक एक्सटेंड किया जाये। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि रेलों को जो हालत खराब हो रही है, उसको सुधारने के लिए मंत्री महोदय प्रयास करें। धन्यवाद।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी (दरभंगा): सभापति महोदय. हमारी पार्टी को तो बहुत ही कम समय मिला है।
...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री खारबेल स्वाई (बालासौर): यदि आप कुछ वक्ताओं के नाम बता दें तो बेहतर होगा। हमें इस बात की बिल्कुल जानकारी नहीं है कि हमें बोलने के लिए कब कहा जाएगा। यह बेहतर होगा यदि आप हमें यह बता दें कि कौन सा वक्ता किस वक्ता के बाद बोलेंगा ताकि हम बाहर जाकर कुछ खा पी लें। किसी को भी इस बात की जानकारी नहीं है कि उसका नाम किस वक्ता के बाद आएगा। मैं सायं 5 बजे से यहाँ बैठा हुआ हूँ। यदि आप वक्ताओं के नाम बता दें तो हमें इस बात की जानकारी मिल सकेगी कि हमें किस वक्ता के बाद बोलना है। किसी को इस बात की जानकारी नहीं है कि कौन सा वक्ता किस वक्ता के बाद बोलेंगा।

सभापति महोदय: आप अपने स्थान पर बैठ जाइए। मैं आपको बताऊंगा। मेरे पास विभिन्न दलों की सूची है। मुझे प्रत्येक पक्ष से एक सदस्य को बोलने के लिए बुलाना है।

श्री खारबेल स्वाई: किसी को यह पता नहीं है कि उसको बोलने के लिए कब मौका मिलेगा। आप मुझे कल बोलने का

मौका दे सकते हैं। मैं किसी को दोष नहीं दे रहा हूँ। मैं सायं 5 बजे से यहाँ बैठा हुआ हूँ। मैं माननीय सभापति महोदय से यह कह रहा हूँ कि वे वक्ताओं के नाम पढ़कर बता दें।

[हिन्दी]

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: बीच वालों को मौका ही नहीं मिल रहा, इधर-उधर वालों को मौका मिल रहा है।
...(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैं कुछ समय बाद आपको बुलाऊंगा।

श्री खारबेल स्वाई: आप कम से कम पांच वक्ताओं के नाम बता दें।

श्री ई. अहमद (मंजेरी): मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। क्या औ कोई माननीय सदस्य यह प्रश्न उठा रहा है? सभापति महोदय यह बतायेंगे कि वे आगे चलकर क्या करने जा रहे हैं और अगल मद कौन सी है। क्या इसकी अनुमति है?

श्री खारबेल स्वाई: मैं सभापति महोदय से यह नहीं पूछ रहा हूँ कि वे आगे चलकर क्या करने जा रहे हैं। मैं उनसे स्थिति स्पष्ट करने के लिए कह रहा हूँ। मैं सभापति महोदय को आदेश नहीं दे रहा हूँ।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: हमारे दल को अवसर नहीं मिल रहा है। आप दूसरे राजनीतिक दलों के माननीय सदस्यों को बोलने का मौका दे रहे हैं हमारे राजनीतिक दल को नहीं

सभापति महोदय: मैं आपको बोलने का मौका दे रहा हूँ

[हिन्दी]

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: जरा बीच वालों को भी मौका मिलना चाहिए, आप यहां से वहां, वहां से यहां आ रहे हैं
...(व्यवधान)

प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा (पटियाला): सभापति जी, रेल मंत्री जी ने जो हाउस में बजट पेश किया है, मैं उसके पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिसने बेरोजगार नौजवानों के लिए, जब वे नौकरी ढूँढने के लिए जाते हैं तो उनके लिए फुल कन्सेशन दिया है। ओल्ड एज लोगों के लिए 25 परसेंट से बढ़ाकर 30 परसेंट की कन्सेशन की वृद्धि

की है और कई रेलें भी दी हैं। जो किराया बढ़ाया है, आज देश की जो अर्थव्यवस्था है, उसको यदि देखा जाये तो उससे बहुत ज्यादा बोझ पड़ता दिखाई नहीं देता। रेल के बारे में हमारे देश में जो बात मानी जाती है, रेल हमारे यहां एकता की प्रतीक मानी जाती है। वहां रेल को यात्री यातायात के लिए और माल यातायात के लिए भी सबसे महत्वपूर्ण माना जाता है। मगर यह दुख की बात है कि इतना महत्व दिया जा रहा हो और उस विभाग को हम हर माल चर्चा करें, सारे सदस्य उसमें इंटेरेस्ट लें, अपनी-अपनी राय दें, फिर भी कुछ लाभ नहीं होता। मैं अभी सुन रहा था, पिछले साल भी मुन रहा तथा और पहले भी मैंने सुना है कि जितने भी हम मुझाव देते हैं, उन पर जो अमल होना चाहिए वह नहीं होता। पतनाला वहाँ का वहाँ रहता है और कोई नई बात नहीं होती। रेलवे प्रशासन पर नीकरशाहों की सोच है और ब्यूरोक्रेटिक सिस्टम बन गया है। यहां यह बोला गया कि भारतीय रेल ने बहुत तरक्की करी है। रेल मंत्री जी बोल रहे थे, जो उन्हें लिखकर दिया जाता है, वही यहां पढ़ लेते हैं; मंत्री जी कह रहे थे कि 50 वर्ष में माल यातायात जहां पहले 89 प्रतिशत था, अब 48 प्रतिशत रह गया है। इसी तरह से यात्री यातायात जहां पहले 80 प्रतिशत था, अब केवल 20 प्रतिशत रह गया है। इससे साबित होता है कि रेलवे तरक्की की है। यह हमारे लिए शर्म की बात है कि रेलवे पर पैसा खर्च होने के बाद भी स्थिति सुधरी नहीं है। सांसदों के मुझावों को रेलवे बोर्ड मानता नहीं है और वही पूरे सिस्टम का मालिक बन गया है। पोलिटिकल सिस्टम की कोई राय नहीं ली जाती। लोकतांत्रिक राय नहीं मानी जाती और एक रूटीन सिस्टम बनकर रह गया है। यही कारण है कि रेलवे आज घाटे में जा रही है। लोग चाहते हैं कि रेल सस्ती हो, सुविधाजनक हो, इसके बावजूद रेल घाटे में जा रही है और रेलवे ट्रैफिक बढ़ रहा है।

श्री लालू प्रसाद: अनप्रोडक्टिव एक्सपेंसिव ज्यादा है।

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम सिंह चन्दमाजरा: इसका एक कारण यह है कि इसको अनप्रोडक्टिव एक्सपेंसिव मान लिया गया है, जैसा कि लालू जी अभी कह रहे थे। इसके अलावा और भी कई समस्याएं हैं। अनप्रोडक्टिव एक्सपेंसिव खत्म होना चाहिए। सांसदों की कमेटी होनी चाहिए। रेलवे कितनी लाभ में जा सकती है, हम बता सकते हैं। हमें बताया गया है कि 120 रूट ऐसे हैं जो अनइकोनोमिकल हैं। पिछले साल भी बोले थे, हर साल बोला जाता है। लेकिन इस तरह ध्यान नहीं दिया जाता कि कैसे इन रूट्स को इकोनोमिकली बनाना चाहिए। कहीं चार-चार टिके खाली जाते हैं और कहीं पर लोग गाड़ियों की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं। लेकिन रेलवे

द्वारा अपने इस सिस्टम को सुधारा नहीं गया जिससे रेलवे प्राफिट में आ सके। इसलिए मेरा निवेदन है कि आप एक कमेटी बनाएं, जिसमें इस बात पर विचार हो कि अगले वर्ष कैसे इन रूट्स को लाभप्रद बनाया जा सकता है।

हमारे पंजाब में रेल जाती है। राजपुरा एक ऐसा स्टेशन है जहां से आधा पंजाब जुड़ता है और प्रदेश की राजधानी भी जुड़ती है। जब हम मेम्बर ट्रैफिक को बोलते हैं, मंत्री जी को बोलते हैं तो कहते हैं कि फिजिबिलिटी नहीं है, हमें कोई लाभ नहीं है। मेरा कहना है कि जहां इतनी बड़ी संख्या में लोग चढ़ते-उतरते हैं, वहां रेल क्यों नहीं रुकती। राजपुरा से छः जिले जुड़े हुए हैं, राजधानी भी जुड़ी हुई है, दिल्ली से शताब्दी चलकर लुधियाना रुकती है, लेकिन हमें वापस वहां से दो घंटे में राजपुरा आना पड़ता है, क्योंकि वहां उसका स्टापेज नहीं है। बिहार, उत्तर प्रदेश की लेबर वहां जाती है। पटियाला, राजपुरा, संगरूर और समाना में कई उद्योग हैं, वहां के लिए पहले लोगों को लुधियाना जाना पड़ता है और वापस इन गरीबों को यहां आना पड़ता है। यह सिस्टम ठीक नहीं है। हम कोई अपने घर के लिए स्टापेज नहीं मांगते। मुझे लालू जी माफ करेंगे, जैसा बिहार में लोग करते हैं कि जहां रुकना होता है, वहां चेन खींच देते हैं, मजबूर होकर हमें भी यह करना होगा।

श्री लालू प्रसाद: वहां पटना साहित्य में गुरुद्वारा है इसलिए वहां उतरने के लिए ऐसा करना पड़ता है।

प्रो. प्रेम सिंह चन्दमाजरा: आप ठीक कहते हैं। शताब्दी एक्सप्रेस, पश्चिमी एक्सप्रेस, मालवा एक्सप्रेस और सतखंड एक्सप्रेस गाड़ियां हैं, किंतु हमारे यहां स्टापेज नहीं है। जहां से माल यातायात हो, यात्री यातायात मिलता हो, वहां रेल की सुविधा होनी चाहिए। पंजाब ऐसा प्रदेश है जहां से अनाज दूसरे स्थानों को जाता है और पंजाब सारे देश का पेट भरता है।

पंजाब एक ऐसा राज्य है, जो अनाज देता है, चावल देता है, गेहूं देता है, लेकिन यहां का उत्पादन गोडाउन्स में पड़ा है और आस्ट्रेलिया से जो अन्न आ रहा है, उसे कटा रहे हैं। जब इस बारे में कहा जाता है, तो कह दिया जाता है कि गाड़ी नहीं मिली। यही हालत थर्मल पावर प्लांट्स की है, कोयला नहीं मिलता है। इसके बावजूद कहा जाता है कि रेल घाटे में चल रही है। इसका एक कारण यह भी है कि लोगों को रेल विभाग में विश्वास नहीं रहा। रेल विभाग में बुकिंग में धांधलियां होती हैं, सामान की चोरी होती है। इसके अलावा जिस स्थान के लिए माल बुक किया जाता है, वह उस स्थान पर न पहुंच कर दूसरे स्थान पर पहुंच जाता है। मेरे विचार से रेल विभाग को कोशिश करनी चाहिए कि रेल के प्रति लोगों में विश्वास पैदा हो और हो रहे सामान की चोरी को भी बन्द करना चाहिए।

[प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा]

जहां तक संप्टी की बात है, रेल मंत्री जी ने स्वयं अपने भाषण में कहा है कि ह्यूमन गलती के कारण 70 प्रतिशत एक्सीडेंट होते हैं। इस दिशा में रेल विभाग द्वारा कोई सुधार नहीं हो रहा है। मेरे विचार में इलेक्ट्रिक सिस्टम होने से इस समस्या का समाधान हो सकता है और इसको सुधारने का यत्न करना चाहिए। इस प्रकार सिम्प्योरिटी की बात है। हमें रेलवे स्टेशन को नजदीक के स्टेशन से जोड़ना चाहिए। मेरे विचार से इस प्रकार का सिस्टम होना चाहिए, ताकि पैसेजर्स की सुविधा हो। माननीय सदस्य शाशगम आंला जा ने बिल्कुल सही कहा कि रेलवे की जमीन पर अवैध रूप से कब्जा किया हुआ है। यदि जमीन का इस्तेमाल ठीक तरह से हो, तो समस्या का समाधान ही नहीं होगा बल्कि रेलवे को आमदनी भी हो सकती है। रेलवे कामर्शियल ही नहीं, बल्कि जनसुविधाओं के लिए है। इसलिए इसका बजटरी सपोर्ट बढ़ाना चाहिए। जहां रेल को ज्यादा जरूरत है, वहां बजट में उसके लिए प्रावधान करना चाहिए। जहां फ्रिक्वेंसी को बढ़ाने की आवश्यकता है, उसको भी बढ़ाया जाना चाहिए। इसी प्रकार मैंने एक सुझाव दिया था, एक गाड़ी 1डीजे/2डीजे दिल्ली से जाखल तक जाकर रुक जाती है। यदि उसको 25 किलोमीटर और आगे बढ़ा दिया जाए, तो आधा पंजाब इस गाड़ी के अंतर्गत आ जाएगा। लेकिन रेल विभाग द्वारा कोई कदम नहीं उठाया जाता है। इस बारे में मंत्रालय की तरफ से जवाब आता है—यह संभव नहीं है ... (व्यवधान) इस प्रकार की बात लगभग सभी माननीय सदस्य कह रहे हैं। इसी प्रकार मैंने एक सुझाव दिया था, जम्मू-तवी एक्सप्रेस को सप्ताह में पांच दिन के स्थान पर सात दिन कर दिया जाए। उसका भी यही जवाब आया—यह संभव नहीं है। मेरे विचार से इस ब्यूरोक्रेटिस सिस्टम को बदलना पड़ेगा। जब तक यह तब्दील नहीं होगा, तब तक समस्या का समाधान नहीं हो सकता है। मैंने पहले ही कहा, पंजाब देश को गेहूं देता है, चावल देता है और डिफेंस की दृष्टि से भी पंजाब राज्य अपना महत्व रखता है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि पिछले 50 सालों में पंजाब को केवल 20 किलोमीटर ही रेल लाइन मिली है और वह भी व्यास से हरगोबिन्द गढ़ तक। महोदय, बजट में लुधियाना से चंडीगढ़ को जोड़ने का प्रावधान बजट में किया गया है और इस बारे में मुख्य मंत्री जी से भी कहा गया कि काम शुरू होने वाला है, परन्तु इस लाइन पर काम शुरू होना तो दूर इस लाइन को ही निकाल लिया गया। मेरे विचार से यह लाइन इकोनोमिकल हो सकती है। मुझे खुशी है कि आजादी के पचास वर्ष मना रहे हैं और अब की बार स्वर्ण मंदिर एक्सप्रेस नाम से एक गाड़ी दी है, लेकिन साथ में यह भी कहा गया है कि यह दूसरी शताब्दी का स्थान लेगी। इसी तरह से चंडीगढ़ के लिए हमारे सांसद आते हैं

और बीच में हिमाचल प्रदेश पड़ता है। हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला है। वहां भी डिफेंस का प्वाइंट ऑफ व्यू सामने आता है। हमने कहा कि इसको डबल ट्रेक कर दो लेकिन कोई डबल ट्रेक नहीं हुआ और तीसरी शताब्दी के लिए पिछले साल बोला गया था, तीसरी शताब्दी तो क्या चलनी है बल्कि दूसरी शताब्दी भी एक-एक घंटा लेट चली। ये कहते हैं कि स्टोपेज तो हो नहीं सकते, ट्रेन टाइम पर नहीं पहुंचती, ये कहते हैं कि वह तो ठीक नहीं रहेगी। मगर अगर सुपर फास्ट ट्रेनों की दुर्दशा देखी जाए तो वह दिल्ली में एक-एक घंटा लगा देती है, कहते हैं कि लाइन, प्लेटफार्म क्लियर नहीं है। इसलिए सिस्टम इफैक्टिव बनाना पड़ेगा और सिस्टम में तब्दीली लाकर रेलवे में विस्तार लाना पड़ेगा तभी देश की भलाई हो सकती है और लोगों की भी हो सकती है।

मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है इसमें जो कोशिशें की गई हैं उसमें ऐसा कुछ दिखायी तो देता है कि इसमें कुछ न कुछ परिवर्तन लाने का यत्न सफल हो जाएगा, लेकिन जो पिछला तजुर्बा है उससे हमें डर लगता है कि कुछ हो भी जाएगा या नहीं। इसलिए सिस्टम को दुरुस्त करने के लिए जहां इकोनोमिक रूट है उनको इकोनोमिकल बनाने के लिए, जहां स्टोपेज की जरूरत है वहां स्टोपेज बनाने के लिए, जैसे रिजर्वेशन की बात है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: प्रो. चन्दूमाजरा जी, कृपया अपनी बात समाप्त करें, जिससे कि अन्य लोगों को भी मौका मिले।

प्रो. प्रेम सिंह चन्दूमाजरा: महोदय, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ।

[हिन्दी]

मैं आधे मिनट में खत्म कर रहा हूँ। रिजर्वेशन की सहूलियत सही रूप में न होने के कारण बहुत सारे लोग गाड़ी में आना नहीं चाहते और कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन सिस्टम, मैंने पहले भी बोला था कि राजपुरा में बन जाए। रेलवे से कुछ लोगों को मुश्किल भी पड़ती है, आवाजाही में रुकावट पड़ती है। जहां ओवर ब्रिज की जरूरत है, अंडर ब्रिज की जरूरत है वहां ये बनने चाहिए। हमने पिछले साल भी बोला था और अब भी बोल रहे हैं कि लेहरा और सनाम में अंडर ब्रिज बनाना चाहिए। पटियाला से जाखल वाया समाना नई रेलवे लाइन बनाई जाए। इसका सर्वे पिछले 30 वर्षों से हो रहा है, यह रेल लाइन तुरंत बननी चाहिए। शहर दो हिस्सों में बांटा जाता है। एक-डेढ़ करोड़ रुपये का काम है जिसमें आधा पैसा सेंट्रल गवर्नमेंट ने देना है और आधा हमारी सरकार देने को तैयार है। डेढ़ करोड़ के दो अंडर ब्रिज हैं वे बनने में नहीं आ रहे। ऐसे ही हमारे भटिंडा में खूनी फाटक माना जाता है, वहां हर वर्ष 10-15 लोग मारे जाते हैं। वहां कोई ओवर ब्रिज

नहीं है। मानसा में ओवर ब्रिज नहीं है। भटिंडा, मोरिडा, सरहंद और डेरावासी में ओवर ब्रिज की बातें बहुत बार हुईं परंतु वहां काम शुरू नहीं किया गया। जो बातें काम में रुकावट खड़ी करती हों और रेलों की तरक्की में रुकावट हो उनको प्रायः ही में लेना चाहिए। जब स्टेट गवर्नमेंट पैसे देने को तैयार है तो सेंट्रल गवर्नमेंट की ओर से यह काम होना चाहिए और जो सिस्टम है उसको सुधारना चाहिए।

आखिर में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो इस रेलवे बजट में नई बातें लाई गई हैं और खास कर बेरोजगार नौजवानों के लिए तथा बूढ़ों के लिए जो सहूलियतें दी गई हैं वे बहुत प्रशंसनीय हैं, इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: एक मिनट, संसदीय कार्य मंत्री कुछ घोषणा करना चाहते हैं।

[हिन्दी]

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना): जैसे मैंने सुबह कहा था कि एम.पी.ओ. और प्रेस के लिए फ्लोर पर रूम नम्बर 70 और स्टाफ के लिए रूम नम्बर 73 में भोजन का प्रबंध है।

[अनुवाद]

कक्ष संख्या 70 में सांसदों और प्रेस के लिए तथा कक्ष संख्या 73 में कर्मचारियों के लिए भोजन का प्रबंध है। सबका स्वागत है।

[हिन्दी]

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: मोर्निंग के लिए ब्रेक फास्ट का क्या होगा?

श्री मदन लाल खुराना: अगर आप रात को बैठेंगे तो देखेंगे।

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे (ठाणे): हमारा नाम कब आने वाला है? आप आगे के पांच नाम एनाउंस कर दें।

[अनुवाद]

सभापति महोदय, हमारा आपसे सादर निवेदन है कि श्री फातमी के दाद के पांच वक्ताओं का नाम बता दीजिए। अन्यथा हम शौचालय, चाय आदि के लिए नहीं जा सकते।

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना: आप दो-तीन नाम बता दीजिए।
...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री ई. अहमद (मंजरी): सभी प्रमुख दलों को मौका दिया गया है। आपके नेताओं ने भी बोल लिया है। छोटे दलों को भी बोलने का अवसर दिया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: सर, हमारी पार्टी से अभी कोई नहीं बोला है।

सभापति महोदय: फातमी जी बोलेंगे।

एक माननीय सदस्य: अगर कम समय देंगे तो ज्यादा से ज्यादा लोगों को बोलने का समय मिल सके।

सभापति महोदय: अभी पांच-पांच मिनट से ज्यादा समय नहीं देंगे। पांच मिनट से ज्यादा किसी को बोलना नहीं चाहिए। मिस्टर फातमी, आपको पांच मिनट से ज्यादा समय नहीं मिलेगा।

[अनुवाद]

प्रो. अजित कुमार मेहता: हम अपनी बारी का इंतजार कर रहे हैं। मगर हमें मौका नहीं दिया जा रहा है।

[हिन्दी]

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: हमारी पार्टी का बहुत समय बचा हुआ है। छः घंटे बाद मुझे मौका मिला है। ...(व्यवधान) अभी तो कल तक चलना है, पूरी रात चलना है, समय ही समय है। पिछली दफे का रिकार्ड ब्रेक करना है। सभापति जी, पिछली बार सात, सवा सात बजे तक चला था अबकी बार दस बजे तक चलाना है।

श्री लालू प्रसाद: जो लोग लिखकर दे देते हैं वह प्रोसिडिंग्स में भी चला जाता है, यह भी हुआ है। जिन सदस्यों को मौका नहीं मिलता है, लिखित टेक्सट ले भी लिया जाता है ताकि वह प्रोसिडिंग में जाए ताकि फिर इलेक्शन में छपवाकर लोग बोलेंगे कि हमने यह बात बोली थी। इसलिए उसको दिखवा लीजिए।
...(व्यवधान)

सभापति महोदय: मिस्टर फातमी जी, आप सुनिये। आपकी पार्टी से दो लोग बोल चुके हैं। श्री अजीत कुमार मेहता, श्री रघुवंश प्रसाद सिंह।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: वे नहीं बोले हैं, बैठे हुए हैं।

एक माननीय सदस्य: मेहता जी का नाम है, वह नहीं बोले हैं।

सभ्यपति महोदय: पर इसमें तो टाइम आपका खत्म हो गया। ठीक है, आप बोलिए।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: यह जो बजट रेल मंत्री जी ने रखा है, मैं इसके विरोध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रेल बजट में पूरे मुल्क के लिए जो एक रोशनी होनी चाहिए थी वह इसमें नहीं है। सारे बजटों में जब से हम सांसद हैं यह कोशिश की गई कि आम आदमी पर बोझ कम पड़े। लेकिन यह जो बजट पेश किया गया है इसमें आम आदमी पर बोझ ज्यादा पड़ा है। इसके साथ-साथ ऐसा कहीं नहीं दिखा कि कोई डैवलपमेंट के बड़े कामों को लेने का इन्होंने कोशिश की हो। साथ ही इसके अंदर बहुत सारी ऐसी चीजें हैं जिनका मैं विवरण आगे करूंगा। हमारे बहुत सारे सदस्यों ने अभी कहा कि रेल मंत्री तो बिहार का है। पहले रेल मंत्री भी बिहार के थे और उनके पहले भी कई रेल मंत्री बिहार के थे। यह टिप्पणी चारों तरफ से होती है कि बिहार में ट्रेन लेट हो जाती है, बिहार में लोग ट्रेन के ऊपर चलते हैं। इंजन के ऊपर बैठकर चलते हैं। कभी आप उसके अंदर, बात के अंदर जाने की कोशिश कीजिए। आपको मालूम पड़ेगा कि हिंदुस्तान के अंदर रेलवे के पास जो सबसे खराब बोगी होगी वह बिहार भेज दी जाती है। न उनके अंदर पंखा है, न पानी है। लोग छत पर आराम से बैठकर हवा खाते हुए जाते हैं। दूसरी तरफ अगर कोई ट्रेन चलायी भी जाती है तो धीरे-धीरे उसकी सुविधाएं खत्म हो जाती हैं। पिछले रेल मंत्री ने पटना से राजधानी चलायी। पूरे मुल्क से जो राजधानियां चल रही हैं, उनको देख लीजिए। रेल मंत्री खुद भी उसमें चलें और उसके हालात को देख लें। यह पहली मर्तबा हुआ है कि राजधानी एक्सप्रेस को लखनऊ घुमा कर दिल्ली लाया जा रहा है। इससे हमारा तीन घंटा ज्यादा लगता है। इस तरह की हमें ट्रेन दी जाती है। राजधानी को चलाने के पीछे मकसद यह था कि यह कम वक्त में नेशनल कैपिटल में आये। उसको पता नहीं क्यों घुमा कर लाया गया। उसके अंदर अगर गलती से खाना खा लीजिए तो आईदा राजधानी का नाम पटना राजधानी हो जाएगा। हमने इस बारे में मंत्री जी से लिखित में शिकायत भी की है लेकिन उसका जवाब नहीं आया। मंत्री जी हम लोगों से मिलना भी पसंद नहीं करते। पता नहीं उन्हें क्या नाराजगी है? हमने कम से कम पांच मर्तबा मंत्री जी से रिकवैस्ट किया कि हमें मिलने का समय दिया जाए लेकिन पता नहीं क्या वजह है? वह मेरे पुराने जानने वाले भी हैं, सीनियर मੈम्बर रहे हैं लेकिन वह हमसे मिलना नहीं चाहते। उन्हें मालूम है कि अगर हम मिलेंगे तो कोई न कोई बात रखेंगे। मंत्री जी यहां स्पष्ट करें कि क्या वह हमसे मिलना पसन्द नहीं करते?

जब रेल बजट यहां पेश हुआ उस दिन मैं यहां नहीं था। हम उस समय इलैक्शन में लगे थे। इसलिए नहीं आ सके। जब अखबार देखा कि बिहार के मामले में क्या कुछ किया गया है चूंकि फिर से रेल मंत्री बिहार के थे, पिछली बार पासवान जी भी बिहार के थे, हमने सोचा कि सीनियर आदमी हैं, इंजीनियर भी हैं, कुछ बिहार को स्पेशल पैकेज मिला होगा लेकिन मालूम हुआ कि बिहार के मामले में कुछ भी नहीं है बल्कि पिछले रेल मंत्री ने जो घोषणाएं की थीं, उनका जिज्ञा इसके अन्दर नहीं था। मुझे बात समझ में नहीं आई। सुनने को तो बहुत कुछ मिलता है कि बिहार के रेल मंत्री हो गए, बिहार को बहुत कुछ मिल रहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि यहां यूनिगेज का जो एलान किया गया था, उसका क्या हुआ? कहा गया था कि पूरे हिन्दुस्तान में यूनिगेज को ब्राडगेज में परिवर्तित कर देंगे। इससे एक तरह का सिस्टम सभी जगह हो जाएगा। मैं इस सदन में बराबर इस बात को लेकर लड़ता रहा हूँ। पूरे मुल्क में पांच-छः हजार किलोमीटर गेज कनवर्शन हुआ लेकिन हमारे वक्त बिहार में मात्र 50 किलोमीटर गेज कनवर्शन हुआ। उससे पहले पता नहीं कितना हुआ? हमारे रेल मंत्री ने इसमें बिहार को कुछ नहीं दिया। एक गेज कनवर्शन गोरखपुर से नरकटियागंज के बीच हुआ। उसमें बड़ा हिस्सा यू.पी. का है, बिहार का कोई हिस्सा नहीं है। इन्होंने एक नई ट्रेन स्वतंत्रता सेनानी दी है जो मुजफ्फरपुर से दिल्ली आएगी। मैंने निवेदन किया था कि एक ट्रेन दरभंगा को दे दी जाए। आज बिहार में सबसे ज्यादा टिकट दरभंगा से कटता है। आप इसको दरभंगा तक कर दें। जो श्रमजीवी ट्रेन पटना तक जाती है, उसको दरभंगा तक कर सकते थे लेकिन मैं समझता हूँ कि रेल बजट में, पता नहीं दूसरे राज्यों से शिकायत आई होगी लेकिन मैं जहां तक बिहार के मामले में जानता हूँ कि पिछली दफा दरभंगा-रक्सौल, दरभंगा, जयनगर, निर्मली सब का शिलान्यास हो गया, घोषणा हो गई, लेकिन बजट में पैसा नहीं रखा गया। राम विलास जी के करोड़ों रुपए विज्ञापन पर खर्च हो गए। हसनपुर, सकरी रेल लाइन के लिए फिर दो करोड़ रुपए दिये गए हैं। ज्यादातर जमीन के हिस्से का काम हो गया। आज हमारे जो रेल मंत्री बिहार के हैं, न जाने इससे पहले और कितने हो गए, हमारी यही तमन्ना है कि बिहार में हालात दुरुस्त हो जाए।

अभी पंजाब के साथी ने जिज्ञा किया कि लाखों गरीब लोग बिहार से रोजी रोटी के लिए मुम्बई, कलकत्ता जाते हैं लेकिन उनके जाने के लिए इंतजाम नहीं है। आज चाहे जितनी 10-20 नई ट्रेन चला दीजिए, लेकिन वे भी पूरी नहीं पड़ेंगी। आदमी ट्रेन की छत पर क्यों चढ़ेगा, जब चढ़ेगा तो मरेगा क्यों नहीं, क्या छत पर चढ़ना किसी को अच्छा लगता है? क्या कोई छत पर चढ़कर चलना चाहता है, क्या आदमी टांग फैलाकर, सोकर नहीं जाना चाहेगा, आदमी मजबूरी में छत पर चलते हैं। इसलिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि आप बिहार से हैं, बिहार की मुश्किलों को

आप जानते हैं, बिहार की तरफ आपकी निगाह जानो चाहिए। आपसे पहले जो हमारे रेल मंत्री थे, उन्होंने वहां जोनल ऑफिस खोला, पता नहीं उसमें क्या हो रहा है, उसके लिए कितना पैसा गया, बिल्डिंग कब बनेगी, कब से वहां ऑफिसर्स ठीक से बैठेंगे। गंगा ब्रिज का शिलान्यास हुआ, पता नहीं उस ब्रिज का क्या हुआ। वह कब बनना शुरू होगा।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि अपाइंटमेंट करने के लिए मुख्तलिफ जगहों पर जो आर.आर.बी. थे, बहुत सी जगह अखबारों में आया है कि उसका चेयरमैन इतने करोड़ रूपए खा गया, उनमें इतना घपला हो गया, कुछ लोगों को गलत तरह से नौकरी मिल गई। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि मेहरबानी करके ऐसे चेयरमैन के खिलाफ केस दर्ज करवाइये, उन सारी कापियों को जब्त करवाइये और जिन्हें नौकरी मिली है, उनको सजा होनी चाहिए ... (व्यवधान) अपने सामने लिखवाकर परीक्षा करवाइये और देखिये कि वे लोग इस लायक थे या नहीं। सैम्पल के तौर पर दस-बीस बुलवा लीजिए, उनसे लिखवाकर देख लीजिए। वरना मैं आपको नाम बता सकता हूं कि ये-ये लोग इस लायक नहीं हैं कि दस लाइन भी लिख सके और बड़े-बड़े पदों पर बैठे। इन जगहों के लायक नहीं हैं वे वहां जाकर कैसे बैठे गये। आपने सेंट्रल रिट्रूटमेंट बोर्ड बना दिया है, जो मुख्तलिफ इलाकों के लोगों को नौकरी मिल रही थी, अब आप डायरेक्ट यहाँ से रिट्रूटमेंट करेंगे, हम लोगों को इस पर आपत्ति है। जो दूर-दराज के लोग हैं, उनके लिए अब मुश्किल हो जायेगी। दिल्ली में आसानी हो जायेगी, दिल्ली में लिस्ट चली गई, वहीं टाइप होकर अपाइंटमेंट हो जायेगी। आपने जो सेंट्रल बोर्ड बनाया है इसमें अच्छे लोगों को चेयरमैन बनाइये। लेकिन आपने डीसैटलाइजेशन किया है, मुख्तलिफ इलाकों के जो हमारे नौजवान हैं, अब उनकी रेलवे में भर्ती नहीं हो पायेगी। पहले मुख्तलिफ इलाकों में आर.आर.बी. थे, लेकिन अब सेंट्रल बोर्ड बनाकर पूरी पावर को दिल्ली में लाने का काम हो रहा है, इसका हमारी पार्टी विरोध करती है।

एक अन्य बात मैं यह कहना चाहता हूं कि एक जमाना पहले क्रेनों की खरीददारी हुई थी, खरीददारी हुई या नहीं हुई, किस तरह से हुई और उसमें क्या-क्या चीजें हैं, मुझे आशा है कि उसको हमारे रेल मंत्री जी निश्चित रूप से उजागर करेंगे।

सभापति महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूं कि आप हिंदुस्तान के किसी भी स्टेशन पर चले जाइये। रेलवे रिजर्वेशन आज कम्प्यूटर से हो रहा है, लेकिन उसमें भी चोरी हो रही है। अब पता नहीं क्या स्कैंडल है, बड़ा स्कैम भी हो सकता है। इसलिए मैं उम्मीद करता हूं कि जब रेल मंत्री जी खुद इंजीनियर भी हैं, वह इसे देखें ताकि इसमें आम लोगों को सहूलियतें मिलें। आज पूरे देश में कोई इम्प्लायी अपनी बात कहने के लिए अगर

अफसर के पास जाता है, लेकिन अफसर उसे सुनने के लिए तैयार नहीं होता। हमारे क्षेत्र का एक आदमी रेलवे का इम्प्लायी यहाँ आया रेल मंत्री जी के सामने धरना दिया, प्रधान मंत्री जी के सामने अपनी बात रखना चाहता था, लेकिन यहाँ पर जलकर मर गया।

श्री लालू प्रसाद: उसका नाम क्या है?

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: मंत्री जी को मालूम है, यह अभी थोड़े दिन पहले की बात है। आज उसके परिवार में किसी को नौकरी नहीं मिली और जो दूसरी फैसेलिटीज मिलनी चाहिए थी, वह भी नहीं मिली। यह बड़े शर्म की बात है कि हमारे यहाँ ऐसे पदाधिकारी हैं जो अपने इम्प्लायी की बात सुनने के लिए तैयार नहीं हैं। मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वह स्वयं इस चीज को देखें और जो उसके अधिकार बनते हैं, उसके निकट संबंधी को कंपेन्सनेट ग्रांटंड पर नौकरी मिलती है, वह उसे देने का काम करें और बाकी सहूलियतें भी उसे मिलनी चाहिए।

सभापति महोदय, बिहार के लिए और भी बहुत से प्रोजेक्ट हमारे रेल मंत्री ने अनारंभ किए हैं जिनमें इलैक्ट्रीफिकेशन का, डबल लाइन का और झाझ वाले रास्ते पर रेलवे लाइन का, समस्तीपुर-गोरखपुर लाइन का प्रोजेक्ट था, उनमें कुछ नहीं हुआ है। ... (व्यवधान)

श्री अनिल बसु (आरामबाग): यह तो लालू-नीतीश का रेल बजट है।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: यह लालू-नीतीश का नहीं बल्कि सिर्फ-नीतीश जी का रेल बजट है। नीतीश जी बिहार के होने के बावजूद भी उन्होंने बिहार की तरफ ध्यान नहीं दिया है।

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, मैं माननीय सदस्य महोदय से आग्रह करूंगा कि वे पिक बुक देख लें।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: उसमें देखने के लिए क्या है। वह देख कर ही बोल रहे हैं।

श्री अनिल बसु: दूसरे सब सूबों को छोड़कर बिहार को ज्यादा धन दिया गया है।

श्री नीतीश कुमार: हम कुछ कह नहीं रहे हैं। हम तो सिर्फ इतनी रिक्वेस्ट कर रहे हैं कि जरा पिक बुक को देख लीजिए।

श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी: मैं इन सवालों को रखते हुए, मैं इस रेल बजट का विरोध करता हूं।

श्री रामदास आठवले (मुम्बई उत्तर-मध्य): सभापति महोदय यह रेल बजट नहीं यह देश के साथ बहुत बड़ा धोखा है।

सभापति महोदय यह अटल जी की सरकार पर और रेल मंत्री पर टीका-टिप्पणी करने का हमें मौका मिला है। रेलें तो आगे चल रही हैं, हमें भी आगे चलना होगा।

रेल में सर्व धर्म समभाव चल रहा है, हमें भी उसे चलाना होगा।

अपघातों को नीतियों से टालना होगा और कुछ काम के लिए हमें भी आपको बुलाना होगा।

सभापति महोदय, नीतीश कुमार जी ने जो रेल बजट इस हाउस में रखा है, उसका विरोध करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। इस रेल बजट में गरीबों की सहायता का नारा लगाने का प्रयास किया गया है, लेकिन यह गरीबों पर, मध्यम वर्गों पर बोझ डालने वाला और उनके ऊपर अन्याय करने वाला बजट है। इसमें टिकटों के रेट बढ़ाने का प्रयास किया गया है, मासिक सीजन टिकटों का रेट बढ़ाने का और प्रथम श्रेणी तथा ए.सी. कोच का किराया बढ़ाने का प्रयास किया गया है। इस बजट के माध्यम से सभी वर्गों के लोगों के साथ बहुत बड़ा अन्याय किया गया है।

सभापति महोदय, रेल गरीबों की सेवा करने का बहुत बड़ा साधन है। 145 सालों से हमारे देश में रेलें चल रही हैं और उनकी अपनी परम्परा रही है। इसमें 11 मिलियन पैसेंजर प्रतिदिन प्रवास करते हैं। हमारी रेल की लंबाई 1,07,360 किलोमीटर है। लेकिन अगर पूरे देश में हर टाउन और शहर तक रेलों को ले जाना है, तो कम से कम 2 लाख किलोमीटर लंबाई तक हमें रेलों को बढ़ाकर ले जाने की जरूरत है। आज का बजट बहुत कम है, उसे डबल करने की जरूरत है। मंत्री जी हर बार बजट में पटरियों को बढ़ाने के संबंध में अनाउंसमेंट करते हैं मगर इस सरकार के पास उतना पैसा नहीं है, यह बात भी सही है। हमारा कहना यह है कि रेल फायदे में चलनी चाहिए। ... (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य: आपके मुम्बई में तो फायदा हो गया, आपको तो बर्खास्त देनी चाहिए।

श्री रामदास आठवले: मुम्बई से राजधानी एक्सप्रेस 140 से 145 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से चलती है। अगर हमें अपने देश में कम्प्यूनिफिकेशन बढ़ाना है, तो जापान में जिस तरह बुलेट ट्रेन चलती है, उस तरह की ट्रेनें यहां चलाने पर रेल मंत्री जी को विचार करना चाहिए। अगर हमारी रेल 200 किलोमीटर प्रति घंटे की स्पीड से चलती है तो हम आठ नौ घंटे के अंदर दिल्ली पहुंच जायेंगे। पटना से चार-पांच घंटे में हम दिल्ली आ जायेंगे, लखनऊ

से चार-पांच घंटे में इधर आयेंगे और यहां से चले भी जायेंगे। इस तरह की योजना पर विचार रेल मंत्रालय को करने की आवश्यकता है।

मैं कहना चाहता हूँ कि मुम्बई की आबादी एक करोड़ से ऊपर है और वहां कई लाख लोग रोज रेल में सफर करते हैं। वहां लखनऊ, पटना, बनारस, चैन्नई और त्रिवेन्द्रम आदि से गाड़ियां आती हैं। मुम्बई में केवल चार ही पटरियां हैं। हमारी मांग है कि वहां सेंट्रल रेलवे और वेस्टर्न रेलवे को दो ट्रेक और बढ़ाने की जरूरत है, ताकि बाहर जाने वाले लोगों को कोई तकलीफ न हो। इस प्रस्ताव पर विचार भी बहुत जरूरी है। मुम्बई में जो वी.टी. स्टेशन था, उसका नाम छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनल कर दिया गया है। मैं कहना चाहता हूँ कि डा. बाबा साहेब अम्बेडकर भी वहां रहा करते थे। महाराष्ट्र में उन्होंने अपना आंदोलन चलाया था। हमारी मांग है कि मुंबई सेंट्रल रेलवे स्टेशन का नाम बाबा साहेब अम्बेडकर के नाम पर रखा जाये। वहां सायना और माटूंगा स्टेशन है, उनके बीच में धारवी नाम के स्टेशन की कई सालों से मांग है। हम चाहते हैं कि इस पर भी आप विचार करिये।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि दादर स्टेशन में प्लेटफार्म बढ़ाने की आवश्यकता है। इसी तरह लोकल सेवा में सुधार लाने के लिए मुम्बई के लिए जो कार्पोरेशन बनाया गया है, उसे ज्यादा से ज्यादा पैसे देने की जरूरत है। इसी तरह कुर्ला स्टेशन पर ब्रिज बनाने की भी आवश्यकता है। अगर कुर्ला ईस्ट से वैस्ट जाना है तो सात-आठ किलोमीटर जाना पड़ता है। इसी तरह कुर्ला स्टेशन पर ईस्ट से वैस्ट जाने के लिए ब्रिज की जरूरत है, उसे भी बनाने की जरूरत है।

सभापति महोदय, हर ट्रेन में केवल दो या तीन ही जनरल डिब्बे होते हैं। हम चाहते हैं कि हर ट्रेन में कम से कम छः या सात जनरल डिब्बे लगाने की आवश्यकता है। मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे में खाने पीने की सुविधा में भी सुधार लाने की आवश्यकता है। ट्रेन में जो चाय मिलती है, वह चाय होती है या पानी, वह भी समझ में नहीं आता। इसलिए हम चाहते हैं कि रेल में खाने-पीने की सुविधा में भी सुधार किया जाये। ... (व्यवधान) इसी तरह जो कांटेक्ट बेसिस का सवाल है, प्राइवेट कम्पनियों को कांटेक्ट देने के संबंध में आपको विचार करने की आवश्यकता है। मुम्बई बहुत बड़ा शहर है, उसका ब्यूटीफिकेशन करने की काफी आवश्यकता है।

मुम्बई में कई ऐसी कम्पनियां हैं जो हर स्टेशन का ब्यूटीफिकेशन कर सकती हैं। उनको कॉन्ट्रैक्ट देना भी जरूरी है। स्टेशन पर बहुत से नल होते हैं लेकिन उनमें पानी नहीं आता। श्री नीतीश कुमार इंजीनियर हैं, अच्छे इंसान हैं, समता पार्टी से हैं, यदि वे बी.जे.पी.

के रेल मंत्री होते तो मैं उनसे ज्यादा उम्मीद नहीं करता। हमें उनसे अपेक्षा है कि वे रेलवे में ठीक ढंग से सुधार करने के संबंध में विचार करेंगे।

रेलवे में 15 लाख से भी ज्यादा कर्मचारी परमानेंट हैं लेकिन जो टैम्पेरी हैं, कॉन्ट्रैक्ट पर काम करने वाले खलासी हैं, उन सबको परमानेंट करना और कॉन्ट्रैक्ट सिस्टम को हमेशा के लिए ऐबोलिश करना जरूरी है।

अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के जो कर्मचारी हैं, उनका वैकलॉग भरने के संबंध में भी आप विचार करें। मुम्बई से बनारस के लिए सुपरफास्ट ट्रेन शुरू होनी चाहिए। मुम्बई से गोरखपुर एक ट्रेन शुरू होनी जरूरी है। लखनऊ, पटना के लिए भी ट्रेन जरूरी है। ... (व्यवधान) मुम्बई से नागरपाइला ट्रेन को भी शुरू करनी चाहिए।

मैं रेल मंत्री जी से उम्मीद करता हूँ कि जो सुझाव मैंने रखे हैं, आप जब तक हैं तब तक उस पर ठीक ढंग से विचार करेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं धन्यवाद देता हूँ।

श्री सत्यपाल जैन (चंडीगढ़): सभापति महोदय, मैं वर्तमान रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने बहुत ही वास्तविकताओं पर आधारित बजट हमारे सामने पेश किया है। इस बार के दोनों बजट, रेलवे बजट और जनरल बजट से पहले आम जनता को लग रहा था कि शायद बहुत ज्यादा टैक्स लगेगे और आम आदमी पर बहुत भारी बोझ पड़ेगा। लेकिन मुझे इस बात की खुशी है कि नीतीश कुमार जी ने आम जनता की आकांक्षाओं को दूर करते हुए एक अच्छा बजट पेश किया है और जो पैसा निकालने की कोशिश की है, वह भी बड़े आदमी की जेब से निकालने की कोशिश हुई है, छोटे आदमी को आपने छोड़ा है, इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। एक और बात के लिए बधाई देना चाहता हूँ। अभी यहां माननीय फातमी जी ने जिक्क किया, और भी बहुत से माननीय सदस्यों ने इसका जिक्क किया। पिछले पचास सालों में राजनीतिक कारणों से घोषणाएं होती रहीं, नीम पत्र रखे जाते रहे, उद्घाटन होते रहे, लाखों-करोड़ों रुपये अखबारों में विज्ञापन के नाते खर्च होते रहे लेकिन काम वहीं के वहीं रहे, काम शुरू नहीं हुए। इसके संबंध में आपने सारे देश के सामने जो जानकारी रखी है, जो वास्तविक स्थिति लोगों को बताई है कि कहां-कहां 20-20 साल से पहले नीम पत्र रख दिए गए, उद्घाटन कर दिए गए, करोड़ों रुपये खर्च कर दिए गए लेकिन वास्तविक काम नहीं हुआ। उसके लिए भी आप बधाई के पात्र हैं।

रेलवे में सफर करते समय कई कर्मचारी नेताओं से मिलने का मौका मिलता है। हमें बताया गया है, हमें मालूम नहीं है, आप

कन्फर्म कर सकते हैं, इस समय रेलवे की जो स्पीड है, यदि उसमें पांच से दस किलोमीटर तक प्रति घंटा की रफ्तार में तेजी कर पाने में सफल हो पाते हैं तो आपका बहुत सारा खर्च बच सकता है और बहुत सारी समस्याओं का समाधान हो सकता है। मेरा निवेदन है कि आप इस संबंध में विचार करवाने की कोशिश करें।

कर्मचारियों के संबंध में यह कहना चाहता हूँ कि बहुत सारे ऐसे पद हैं जो रिक्त पड़े हुए हैं। प्रमोटी और डायरेक्ट रिट्रूट्स के संबंध में भी बहुत समय से विवाद चल रहा है। मेरा निवेदन है कि खाली पदों को भरने का प्रयास हो और प्रमोटीज और डायरेक्ट रिट्रूट्स का जो रेशियो है, उसके संबंध में बैलेंस को मेन्टेन किया जाए।

श्री राम विलास पासवान के समय में एक सुझाव आया था जो बाद में कहीं खो गया।

वह सुझाव यह था कि जो रेलवे स्टेशंस हैं, उनकी देख-रेख के लिए ऐसी समितियों का गठन किया जाये, जिसमें वहां के जो सांसद हैं, जिनके निर्वाचन क्षेत्र में वह स्टेशन आता है, उसके वे अध्यक्ष हों और उसके साथ कुछ जुड़े हुए लोग, सभी दलों के लोग हों, या और कुछ आफिसर्स की टीम बनाई जाये, जो वहां की देख-रेख के संबंध में जानकारी करे। बाद में वह प्रस्ताव लागू नहीं हुआ। मेरा आपसे निवेदन है कि अगर रेलवे मिनिस्ट्री में वह कहीं पेंडिंग है तो उस पर आप विचार करके इसकी दिशा में वह कदम आप उठावें।

चण्डीगढ़ एक केन्द्र शक्ति प्रदेश है, यूनियन टैरिटी है और सीधे केन्द्र सरकार के अंतर्गत आता है। हमारे बिहार से, राजस्थान से, उत्तर प्रदेश से लगभग हर प्रान्त से लाखों की तादाद में हमारे यहां लोग रहते हैं। वहां से सीधे न बिहार के लिए, न उत्तर प्रदेश के लिए, न साठव इंडिया के लिए कहीं के लिए कोई ट्रेन नहीं है। मैंने कई बार निवेदन किया है कि आप इस संबंध में केन्द्रीय रेलवे मंत्रालय एक ट्रेन चलाये, जो चण्डीगढ़ में हमारे मजदूर भाई आते हैं, उनको पटना में, लखनऊ में, साठव इंडिया में लेकर जाने की व्यवस्था करें। एक मेरा सुझाव और भी था, जो मैं फिर दोहराना चाहता हूँ। लालू जी ने भी उसका जिक्क किया है। गुरु गोविन्द सिंह जी का पटना में जन्म हुआ और आनन्दपुर साहिब में उन्होंने खालसा पंथ की स्थापना की थी। 1999 में हम सिख पंथ का 300वां साला दिवस मना रहे हैं। मेरा निवेदन है कि अगर आप एक ट्रेन चलाएं, जो पटना साहिब से आनन्दपुर साहिब तक जाये और आनन्दपुर साहिब से पटना साहिब तक आये तो मैं समझता हूँ कि इसको आप खालसा एक्सप्रेस के नाम से या गुरु गोविन्द सिंह जी के नाम से, कोई भी ऐसा नाम आप उसको दे

सकते हैं। यह ट्रेन दोनों स्थानों को अगर जोड़ती है तो इससे उनको श्रद्धांजलि भी होगी और यह एक बहुत अच्छा कार्यक्रम हमारे लिए हो सकता है।

चंडीगढ़ लुधियाना रेलवे लाइन है। चंडीगढ़ पंजाब की भी राजधानी है, लेकिन चंडीगढ़ सीधे पंजाब से जुड़ा हुआ नहीं है, हरियाणा की भी राजधानी है। चंडीगढ़ हरियाणा से जुड़ा है, लेकिन पंजाब से जुड़ा हुआ नहीं है। चंडीगढ़ लुधियाना का वास्तव में जो काम होना है, वह 25 किलोमीटर का ट्रैक बनना है। चंडीगढ़ मोहाली खरड़ मुरिण्डा, मुरिण्डा से आगे रेलवे लाइन लगी हुई है। बहुत लम्बे अर्से से यह मामला पेंडिंग है। इस बार प्रश्नोत्तर में भी मुझे बताया गया है कि इसको 1998-99 के बजट में शामिल किया गया है। कुछ आवश्यकताएं हैं, कुछ मंजूरीयां हैं, जो ली जानी हैं। मेरा निवेदन है कि वे मंजूरीयां जल्दी लेकर इस काम को शुरू किया जाना चाहिए। चंडीगढ़ न सिर्फ केन्द्र शासित प्रदेश की जो आवश्यकताएं हैं, उनको पूरा करता है, बल्कि लगभग आधा हिमाचल, जो परवाणु से शुरू होकर शिमला, किन्नौर, लाहौल स्फीति तक चले जायें, वहां के लोग भी इसी माध्यम से आकर अपने-अपने गंतव्य स्थानों तक जाते हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि जो रेलवे मंत्रालय ने चंडीगढ़ रेलवे स्टेशन को टर्मिनल पाइंट बनाने का प्रस्ताव रखा था, उसे लागू किया जाना चाहिए। हमें प्रश्नोत्तर काल में बताया गया था, मुझे लिखित उत्तर आया था कि इसके लिए छह करोड़ रुपया मंजूर हो चुका है, काम शुरू होने वाला है, छह लाइन का वहां रेलवे स्टेशन होगा। मेरा निवेदन है कि उस संबंध में निर्णय जल्दी किया जाये और उसको लागू किया जाना चाहिए।

दिल्ली से लेकर लगभग लुधियाना तक और अम्बाला तक सारी रेलवे लाइन का इलैक्ट्रिकेशन हो गया है, लेकिन अम्बाला से चंडीगढ़ और कालका, अभी यह इलैक्ट्रिकेशन का काम शुरू नहीं हुआ। मेरा आपसे निवेदन है कि इसको शुरू किया जाना चाहिए। मुंबई के लिए हमारे यहां से कोई सीधी ट्रेन नहीं है और बहुत सारे लोग, जैसा मैंने कहा साउथ इंडिया जाना चाहते हैं, उनके लिए भी बेंगलूर, मुंबई आदि की तरफ से नई ट्रेनें शुरू की जानी चाहिए। कुछ देर पहले रेलवे विभाग में किसी एक आफिसर का बयान आया था कि चंडीगढ़ और दिल्ली के बीच में एक सुपर फास्ट शताब्दी एक्सप्रेस चलाने की बात कर रहा है और वह बयान सारे अखबारों में छपा, लोगों ने फ्रंट पेज पर उसको छपा और कहा गया कि जो शताब्दी एक्सप्रेस चंडीगढ़ और दिल्ली की दूरी तीन घंटे में कवर करती है, यह ट्रेन दो या सवा दो घंटे के अन्दर उस सफर को तय कर लेगी। उसके बाद उस प्रस्ताव का कुछ मालूम नहीं हुआ कि क्या हुआ। मेरा निवेदन है कि उस प्रस्ताव को लागू किया जाना चाहिए।

मैं रेल मंत्री जी से एक और बात करना चाहता हूं। शताब्दी एक्सप्रेस एक चंडीगढ़ और दिल्ली के बीच में और इण्ट्रोड्यूस हो, उसकी बहुत आवश्यकता है, उससे कोई इंकार नहीं कर सकता, लेकिन इसके साथ-साथ गरीब आदमी के लिए भी हमें सुपर फास्ट ट्रेन चलाने की बात करनी चाहिए। जो आदमी 400 रुपये खर्च नहीं कर सकता है, जो कहीं कर्मचारी है, मालू है, बेलदार है, पियन है, उस व्यक्ति को भी ट्रेन चाहिए। उसके लिए भी हम सुपर फास्ट ट्रेन दिल्ली और चंडीगढ़ के बीच में चलायें तो मैं समझता हूं कि इससे आम आदमी को भी आसानी होगी और उसका भी कम पैसे में समय बच सकेगा। इस समय जो हिमालयन क्वीन चंडीगढ़ और दिल्ली के बीच में चल रही है, यह लगभग पांच घंटे का समय चंडीगढ़ से लेती है। मेरा उनसे निवेदन है कि इसमें समय कम किया जाना चाहिए और जो एयरकंडीशंड कोच हैं, इसके अन्दर डेढ़ कोच लगता है। वहां लगातार लगभग 100-125 लोग वेटिंग लिस्ट में रहते हैं। मेरा निवेदन है कि जैसे पहले एयरकंडीशंड के दो या तीन डिब्बे होते थे, उनको बहाल किया जाये और इसका समय कम किया जाये। पहले तीन डिब्बे होते थे, ताकि इसमें समय कम हो और आम आदमी इसके अन्दर ज्यादा आ सकें।

पठानकोट से दिल्ली की बात मैं करना चाहता हूं। पठानकोट से भी, जैसा मैंने कहा, आधा हिमाचल वाया कालका चंडीगढ़ आता है और लगभग आधा हिमाचल वाया पठानकोट यहां आता है। उसके आसपास आर्म्ड फोर्सों के कैम्प्स हैं, 50 हजार के करीब आर्मी पर्सोनल है, जिन्हें पठानकोट से जाना होता है।

रात्रि 9.00 बजे

लेकिन पठानकोट से कोई सीधी गाड़ी दिल्ली के लिए नहीं है। इस संबंध में भी सांसदों ने लिखकर दिया है कि कोई शताब्दी एक्सप्रेस या सुपर फास्ट गाड़ी पठानकोट से दिल्ली के लिए चलाई जानी चाहिए। इसके साथ ही पठानकोट में आरक्षण की सुविधा भी होनी चाहिए। अभी वहां के लोगों को आरक्षण कराने के लिए जम्मु जाना पड़ता है, जिससे उनके दो-ढाई घंटे वेस्ट होते हैं। मैं समझता हूं कि मंत्री जी इस संबंध में ध्यान देंगे, जिससे वहां के लोगों को सुविधा हो सकेगी।

सभापति महोदय: कृपया शार्ट करें। अगर सभी सदस्य पांच-पांच मिनट में अपनी बात समाप्त करेंगे तो सभी को मौका मिल जाएगा।

श्री सत्यपाल जैन: मैं अभी समाप्त करता हूं। रेल मंत्री जी ने अपने बजट में सीनियर सिटीजंस को 25 प्रतिशत से बढ़ाकर 30 प्रतिशत का टिकट में कंसेशन दिया है, उसके लिए हम इनको धन्यवाद देते हैं। मेरी मांग है कि इसे बढ़ाकर 50 प्रतिशत किया

जाना चाहिए, जिससे 65 साल और इससे ऊपर के लोगों को और सुविधा हो सके।

जहां तक ओवर ब्रिज का सवाल है, चंडीगढ़ से दिल्ली आते हुए डेराबस्सी के लिए रेल लाइन जाती है। वहां फाटक बंद होने से हजारों की तादाद में ट्रेफिक कभी-कभी तो आधा घंटे तक जाम रहता है, क्योंकि वहां कोई ओवर ब्रिज नहीं है। इस कारण लोगों का बहुत सा समय वेस्ट होता है। यह एक ऐसा पाइंट है जहां पर ओवर ब्रिज बनाने पर रेल मंत्रालय को जरूर विचार करना चाहिए, ताकि लोगों का समय बच सके।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं आशा करता हूँ कि जिस रफ्तार के साथ रेल मंत्री जी इस विभाग को चला रहे हैं और माननीय प्रधान मंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में जो एहसास जनता को कराया गया है, उससे हम विकास के रास्ते पर और आगे तक बढ़ेंगे। मैं पुनः इस रेल बजट का स्वागत करता हूँ।

रात्रि 9.03 बजे

सभा की बैठक के बारे में घोषणा

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मुझे एक घोषणा करनी है। सभा की बैठक तब तक जारी रहेगी जब तक सभी सदस्य बोल नहीं लेते। इसीलिए मेरा सभी सदस्यों से अनुरोध है कि वे अपने-अपने भाषण पांच मिनट में समाप्त कर लें ताकि सभी को मौका मिल सके। कल केवल माननीय मंत्री अपना उत्तर देंगे और कोई भी सदस्य इस पर नहीं बोलेंगे।

श्री नीतीश कुमार: महोदय, मुझे यह अवश्य बताया जाना चाहिए कि उत्तर किस समय देना है।

सभापति महोदय: आप उत्तर कल देंगे।

श्री नीतीश कुमार: कृपया समय के बारे में मुझे बताइए।

सभापति महोदय: मैं समझता हूँ कि यह प्रश्न काल के बाद होगा।

श्री नीतीश कुमार: मैं समझता हूँ कि इस पर पहले ही निर्णय किया जा चुका है। लेकिन यदि इसकी घोषणा इस समय कर दी जाती है तो बेहतर होगा।

श्री ई. अहमद (मंजेरी): महोदय, बड़ी पार्टियों के सभी सदस्यों को बोलने का एक-एक मौका दिया जा चुका है और

उनका दूसरा दौर भी पूरा हो चुका है। लेकिन छोटी पार्टियों के सदस्यों को बोलने का एक भी मौका नहीं दिया गया है।

सभापति महोदय: सूची में आपकी बारी आने वाली है। आपको बहुत जल्द मौका मिलेगा।

श्री अनिल बसु (आरामबाग): महोदय, मैं समझता हूँ कि मंत्री के उत्तर के समय को लेकर सभा में भ्रम है।

सभापति महोदय: वह कल उत्तर देंगे।

श्री अनिल बसु: महोदय, यदि वह यहां सारी रात भी बैठें तो वह प्रश्न कल के बाद कैसे उत्तर दे सकते हैं? उत्तर देने से पहले उन्हें पूरे वाद-विवाद का अध्ययन करना होगा।

श्री नीतीश कुमार: महोदय, मुझे उत्तर किस समय देना है, इसकी घोषणा अध्यक्षपीठ द्वारा सभा में की जानी चाहिए।

सभापति महोदय: घोषणा कर दी गई है। सभा की बैठक मध्य रात्रि अथवा प्रातःकाल अथवा उससे पहले किसी भी समय तक जारी रहेगी। सभा की बैठक तभी स्थगित होगी जब सभी माननीय सदस्य बोल चुके होंगे। माननीय रेल मंत्री जी कल अपराह्न 2 बजे अपना उत्तर देंगे। कल किसी भी सदस्य को बोलने की अनुमति नहीं होगी। बस यही बात है। माननीय सदस्यों को इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि कोई भी सदस्य पांच मिनट से अधिक न बोलें।

अब मैं श्री बीर सिंह महतो को बोलने की अनुमति देता हूँ।

रात्रि 9.05 बजे

रेल संबंधी स्थिति-पत्र पर विचार करने के बारे में प्रस्ताव बजट (रेल)-1998-99-सामान्य चर्चा

और

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल)-1995-96-जारी

[अनुवाद]

श्री बीर सिंह महतो (पुरुलिया): सभापति महोदय, पिछले रेल बजट के दौरान माननीय रेल मंत्री ने सदन में यह आश्वासन दिया था कि पुरुलिया से बर्दवान तक ई.एम.यू. कोच चलेगी। मैं माननीय रेल मंत्री को इस बात का धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने अपने बजट भाषण में यह बात दोहराई है कि पुरुलिया से बर्दवान तक नई रेल चलेगी।

[श्री बीर सिंह महतो]

इसी सदन में जरगांव से पुरलिया तक की रेल लाइन का सर्वेक्षण करने की भी घोषणा की गयी थी, परन्तु बजट में केवल 5 लाख रुपये की ही अल्प राशि आवंटित की गई है।

महोदय, हावड़ा से पुरलिया तक की एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए क्योंकि पुरलिया और बांकुरा जिलों में पुरलिया से हावड़ा तक की केवल एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी चल रही है। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि हावड़ा-पुरलिया के बीच सुबह की एक रेलगाड़ी शुरू की जाए। मेरा यह भी अनुरोध है कि टटानगर से धनबाद तक एक नई एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाई जाए। उत्तर बिहार के ये दो इस्पात नगर हैं। इस क्षेत्र में इस रेलगाड़ी की बहुत मांग है।

न्यू मैनागुड़ी से जोगीघोषा तक नयी रेल लाइन बिछाई जानी चाहिए। सर्वेक्षण कार्य पहले ही पूरा हो चुका है और इसका प्रतिवेदन विभाग में उपलब्ध है। यह अति महत्वपूर्ण रेल लाइन है। महोदय, आप यह जानते हैं कि आठ बार से अधिक बार बम विस्फोट हुए हैं और रेल लाइन को क्षति पहुंची है। बोडो क्षेत्र को शामिल नहीं करने के लिए, राष्ट्रीय हित में नई रेल लाइन बिछाई जानी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री संदीपान धोरात (पंडरपुर): सभापति महोदय, रेल बजट पर आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, मैं सबसे पहले मंत्रालय द्वारा जो स्टेटस पेपर प्रस्तुत किया गया है, उसके बारे में कहना चाहता हूँ। इस पेपर के पृष्ठ 18 पर लिखा है-

[अनुवाद]

“निर्वाचित प्रतिनिधि संसद के भीतर और बाहर दोनों जगह अपने चुनाव-क्षेत्र में नई रेल लाइनें बिछाने, संकरी लाइन और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने, वर्तमान लाइनों के दोहरीकरण, रेल मार्गों के विद्युतीकरण, रेलमार्गों पर सड़क उपरि-पुलों, महानगरों में उपनगरीय/मेट्रो रेल प्रणाली, यात्री सुविधाओं और सेवाओं में सुधार, अधिक संख्या में और तेज रेलगाड़ियों की जरूरत बताते हैं और इन सभी सुविधाओं को वर्तमान लागत में उपलब्ध कराने के लिए असंभव बड़ी मात्रा में संसाधनों की मांग कर सकेंगे।”

[हिन्दी]

मंत्री महोदय, आपने स्टेटस पेपर में लिखा है, हमारा स्टेटस यह होगा कि हाउस में बोलने के बावजूद भी अगर कुछ नहीं

यनंगा, ऐसे ही आपने हमारा स्टेटस पेपर बना दिया है तो यहां बोलने का क्या मतलब है। आपके पास अगर रिसोर्सेस नहीं हैं तो यहां पूरी रात बैठने के बाद और भाषण देने के बाद हमारे पल्लू में क्या पड़ेगा, हमारा स्टेटस आपने अपने स्टेटस पेपर में बता दिया है, इसके लिए आपको जरा सोचना पड़ेगा। यहां लोग बैठे हैं, जो लोग यहां अपने सुझाव देते हैं तो उन सुझावों पर आप गौर करेंगे, उन पर ध्यान देंगे, जितना ज्यादा पैसा उसके लिए आप प्रोवाइड करेंगे, उतना करेंगे, ऐसा एश्योरेंस अगर स्टेटस पेपर में दिया होता तो मैं आपको धन्यवाद दे सकता था। मैं बहुत दिनों से आपके भाषण सुन रहा हूँ, जब हम वहां बैठते थे और आप इधर बैठते थे, मैं आपका भाषण मन लगा कर सुनता था। मगर यह जो स्टेटस आपने हमारा बना दिया, यह बहुत बुरी बात की, खैर ठीक है। ... (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार: यह हमने नहीं बनया। हमने सच्चाई को सदन में रखा है।

श्री संदीपान धोरात: यह जो हमारा स्टेटस है, यह आपने बना दिया है, यह दुख की बात है। चलो, ठीक है। आप योग्य हैं, उधर बैठे हैं, आप जो करेंगे वही सही होगा। ... (व्यवधान)

महोदय, मेरी कांस्टीट्यूएंसी में गेज परिवर्तन करने के बारे में तय हुआ है, उसमें आपने जो राशि रखी है वह बहुत कम है। 359 किलोमीटर का यह ट्रेक है और उसके लिए आपने सिर्फ 25 करोड़ की राशि रखी है, यह बहुत कम है। इसको बढ़ाने के लिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करता हूँ, क्योंकि यह जो ट्रेक है वहां बहुत बड़ा केन्द्र है। आपके यहां जैसे बौद्ध-गया है वहां विट्टल जी का बड़ा तीर्थस्थल है और वहां पूरी दुनिया से यात्री आते हैं, वहां आने के लिए बिल्कुल सुविधा नहीं है। अगर यह कंवर्जन का काम आप 25 करोड़ के हिसाब से करेंगे तो कम से कम 20 साल तो लगेंगे। इसके लिए मैं आपसे दरखास्त करता हूँ कि यह राशि बढ़ा दें और टाइम बाउंड प्रोग्राम करके जितना जल्दी कर सकते हो उतना जल्दी करें, यह हमारा सुझाव है। वहां बहुत से यात्री आते हैं, पूरी दुनिया से यात्री वहां आते हैं, जैसे अपने कोंकण रेलवे के लिए राशि जमा की और पब्लिक से फंड्स निर्माण किए, उसी तरह अगर आप विट्टल बांड निकालेंगे तो बहुत लोग परचेज करेंगे और आपके पास भी राशि जमा होगी और आप उससे उस लाइन को पूरा कर सकते हैं, ट्रेक को पूरा कर सकते हैं। वहां बहुत सी शुगर फैक्ट्रियां हैं, स्पीनिंग मिल्स हैं इनके लिए उस ट्रेक का होना बहुत जरूरी है, इसलिए इसको जल्दी करने के लिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करता हूँ। वहां कुरुड़वाड़ी बड़ा जंक्शन है। वहां जो मीटरगेज थी वह अब ब्रोडगेज बन रही है। वहां मीटरगेज का एक बड़ा वर्कशाप था अब वह वर्कशाप बंद होने लगा है। ... (व्यवधान)

वह वर्कशॉप कोच-फैक्टरी में कन्वर्ट करनी चाहिए। भारत में कोच फैक्टरी आपकी केवल दो ही हैं। कोच फैक्टरी के लिए दस साल पहले जो सर्वे हुआ था उसके मुताबिक बेरोच-लातूर लाइन पर वह फैक्टरी बनने वाली थी, जो कपूरथला चली गयी। देश हित में हमने वह मान लिया था। लेकिन अब मेरी रिक्वेस्ट है कि वहां की वर्कशॉप को कोच फैक्टरी में बदला जाना चाहिए। हमारे पास उसके लिए बिल्डिंग वगैरह सब इंफ्रास्ट्रक्चर है।

शोलापुर से मुम्बई जाने के लिए एक ट्रेन है। शोलापुर से पूना के लिए एक स्पेशल ट्रेन चलाने के लिए आपसे रिक्वेस्ट कर रहा हूं। अंत में मैं प्रार्थना करूंगा कि कुरुड़वाड़ी ताल्लुका है और शोलापुर डिस्ट्रिक्ट है। शोलापुर में कुरुड़वाड़ी तक के लिए एक लोकल ट्रेन शुरू करें, यह हमारी मांग है।

[अनुवाद]

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन (क्विलोन): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत वर्ष 1998-99 के रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

इस बजट से आम आदमी पर अधिक आर्थिक बोझ पड़ेगा। क्योंकि माननीय मंत्री आम जनता के घनिष्ठ मित्र हैं, फिर भी मंत्री किराये की वृद्धि से आम जनता पर अधिक भार पड़ रहा है।

महोदय, उन्होंने बजट भाषण खण्ड-दो, में अत्यन्त मृदु और संयत शब्दों का प्रयोग किया है। यदि हम बजट की पूर्ण जांच करें तो यह बिलकुल स्पष्ट हो जाएगा कि एक आदमी पर अधिक भार पड़ रहा है। प्रस्तावित बढ़ी हुई किराया-दर के अनुसार, त्रिवेन्द्रम से नई दिल्ली पहुंचने वाले यात्री को 70 रुपये अधिक भुगतान करने पड़ेंगे। सभी क्षेत्रों अर्थात् साधारण द्वितीय श्रेणी, शायिका श्रेणी, मासिक सीजन टिकट, मेल और एक्सप्रेस रेलगाड़ियों, राजधानी और शताब्दी रेलगाड़ियों, आरक्षण शुल्क, सुपर फास्ट रेलगाड़ियों के लिए पूरक शुल्क, प्लेटफार्म टिकटों में भारी वृद्धि हुई है, तथा माल-भाड़े में भी थोड़ी वृद्धि की गई है। अतः यह दर्शाता है कि इस बजट से आर्थिक बोझ बढ़ रहा है और यह आम लोगों विशेषकर लंबी दूरी के यात्रियों पर अधिक आर्थिक बोझ डाल रहा है तथा यह विशेषकर केरल की जनता के विरुद्ध है क्योंकि इस प्रस्तावित वृद्धि से वे सबसे ज्यादा प्रभावित होंगे।

अब मैं इस बजट से संतुलित विकास के मुद्दे पर आ रहा हूँ। हमने देखा है कि प्रायः पिछले सभी वर्षों में रेल के क्षेत्र में विकसम के लिए कोई क्षेत्रीय संतुलन नहीं रखा जा रहा है। इस साल भी यही हुआ। जहां तक केरल का संबंध है, उसके साथ काफी भेदभाव बरता जा रहा है।

हम माननीय मंत्री को धन्यवाद देते हैं कि बजट पेश करने के बाद उन्होंने रेल भवन में एक बैठक बुलाई थी। सभी पांचों

प्रमुख मुद्दों पर चर्चा हो चुकी है और हम माननीय मंत्री के उत्तर से प्रसन्न और संतुष्ट हैं। एक मांग पहले ही स्वीकार की जा चुकी है तथा इसकी सिफारिश भी की गई है। अतः केरल के संसद-सदस्यों के सम्मेलन में पहले चर्चा किये गये पांच मुद्दों के अतिरिक्त मैं कुछ और मामलों का उल्लेख करूंगा जिनका केरल की जनता पर बहुत प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है। मैं कुछ और मुद्दों का उल्लेख करना चाहूंगा जिनका संबंध मुख्यतः केरल के लोगों से है।

इनमें से पहला मुद्दा आमाम परिवर्तन का है। गत कुछ वर्षों में भारतीय रेल ने एकरूप आमाम प्रणाली को अत्यधिक प्राथमिकता दी है। केरल में सबसे पुरानी रेल लाइन क्विलोन से विरुद्ध नगर तक है। यह एक छोटी रेल लाइन है और पिछले कुछ वर्षों के बजट में सांकेतिक प्रावधान के रूप में इसके लिए एक लाख रुपये रखे गए हैं। इस वर्ष इस राशि को घटाकर 10,000 रु. कर दिया गया है और इस पर काम शुरू करने के लिए कोई विशेष प्रस्ताव नहीं है। इस छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित किया जाना है। भारतीय रेल को इस कार्य को प्राथमिकता देनी है।

महोदय, मुझसे पहले कई माननीय सदस्य लाइनों के दोहरीकरण और नई रेल लाइनों को बिछाने के बारे में बोल चुके हैं इसलिए मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ।

मैं माननीय सदस्य को यह सुझाव देना चाहता हूँ कि यदि क्विलोन आने वाली 727-बंगलौर एक्सप्रेस को कायनकुलम अथवा अल्लेप्पी तक बढ़ा दिया जाए तो इस क्षेत्र के अधिकांश यात्रियों को लाभ पहुँचेगा। अतः उक्त प्रस्ताव पर भी विचार किया जाए।

मैं एक और सुझाव देना चाहता हूँ। हमारे राज्य में डीजल चालित कोई भी रेलगाड़ी नहीं है। यदि ऐसी रेलगाड़ियाँ हमारे राज्य में भी चलाई जाएं तो हम लोगों को लाभ पहुँचेगा। उस रेलगाड़ी में लगभग 200 से 300 यात्री एक समय यात्रा कर सकते हैं और इसे बड़े रेलवे स्टेशनों पर आने-जाने के लिए चलाया जा सकता है। यदि संभव हो, तो डीजल चालित रेल सेवा क्विलोन और कायनकुलम के बीच शुरू की जाए जहां दोहरी रेल लाइन को बिछाने का काम पूरा किया जा चुका है। जहां तक पुश एंड पुल रेलगाड़ी पी.पी. 18 का संबंध है, यह रेलगाड़ी कायनकुलम से चलती है। इसे क्विलोन तक बढ़ाया जाए।

जहाँ तक नई रेलगाड़ियों को शुरू करने का संबंध है, हमने संसद सदस्यों के सम्मेलन में माननीय मंत्री महोदय के सम्मुख यह प्रस्ताव रखा था कि नई दिल्ली और त्रिवेन्द्रम के बीच एक नई रेलगाड़ी शुरू की जाए। मैं यह सुझाव देना चाहूंगा कि कोंकण रेलवे मार्ग की बजाए पालघाट के रास्ते नई दिल्ली से त्रिवेन्द्रम के लिए एक नई रेलगाड़ी शुरू की जाए क्योंकि यदि इस मार्ग पर

[श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन]

रेलगाड़ी चलायी जाती है तो झांसी, इटारसी, भोपाल और नागपुर में रहने वाले कई केरलवासियों को लाभ पहुँचेगा।

महोदय, क्विलोन में केवल एक इंजन शेड है। यह केरल का एक बड़ा रेलवे स्टेशन है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि इस इंजन शेड को डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण डिपो में तबदील किया जाए। ये मेरे निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित मुद्दाव हैं।

महोदय, मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि केरल के लिए अलग से एक पृथक रेलवे जोन स्थापित किया जाए जिसके अंतर्गत कन्याकुमारी से मंगलौर, शोरनपुर से कोयम्बटूर और क्विलोन से विरुडनगर को शामिल किया जाए। जहाँ तक केरल का संबंध है, भारतीय रेलवे विशेष रूप से रेलवे बोर्ड इसके साथ भेद-भावपूर्ण व्यवहार करता है और मंडल मुख्यालय का भी इसके साथ भेदभावपूर्ण व्यवहार है क्योंकि इसका मंडल मुख्यालय चेन्नई में है। मैं मंडल मुख्यालय के विरुद्ध कोई विशेष आरोप नहीं लगा रहा हूँ लेकिन जहाँ तक केरल में रेलवे के विकास का संबंध है, वे इस ओर कोई विशेष ध्यान नहीं दे रहे हैं। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे केरल के संबंध में एक पृथक रेलमंडल स्थापित करने के बारे में इस प्रस्ताव का विचार करें।

इस वर्ष के नजदीक आवंटनों के संबंध में हमें जानकर खुशी हुई है कि मंत्री महोदय ने हमें यह आश्वासन दिया है कि चालू वर्ष के दौरान चाहे कितनी भी राशि व्यय हो, उसे मंगलौर और शोरानुर तथा त्रिवेन्द्रम और क्विलोन रेल लाइन का दोहरीकरण करने के लिए आवंटित किया जाएगा।

महोदय, मैं एक और मुद्दे को ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूँगा। हम इस बात से सहमत हैं कि जब हम योजनागत परिषद में की गई कुल वृद्धि पर एक नजर डालते हैं तो वित्तीय आवंटन में मामूली सी वृद्धि हुई है। चालू वर्ष के दौरान, भारतीय रेलवे को अपने कर्मचारियों की सेवा-निवृत्ति की आयु 58 वर्ष से बढ़ाकर 60 वर्ष करने के फलतः पेंशन संबंधी लाभों का भुगतान न करने से लगभग 4400 करोड़ रुपये की बचत हुई है। रेलवे को किराया में वृद्धि करने से 450 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त हुआ है। इसके अतिरिक्त नई रेल लाइनों को बिछाने के लिए आवंटित राशि में 35 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। रेल लाइनों को दोहरा करने संबंधी कार्य के लिए 88 प्रतिशत की भी वृद्धि की गई है।

जहाँ तक हमारे राज्य में रेलवे का विस्तार करने का संबंध है, कुल योजनागत परिषद के संबंध में कोई अनुपातिक वृद्धि नहीं की गई है। इसलिए हम पुनः यह अनुरोध कर रहे हैं कि मंगलौर और शोरानुर तथा त्रिवेन्द्रम और क्विलोन के बीच रेल लाइनों के

दोहरीकरण संबंधी कार्य के लिए और वित्तीय राशि आवंटित की जाए। त्रिवेन्द्रम और क्विलोन के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण संबंधी कार्य के लिए 47 करोड़ रुपये से अधिक व्यय होने का अनुमान है लेकिन इस कार्य के लिए 40 करोड़ रुपये आवंटित किये गए हैं। यदि इस कार्य के लिए कुछ और राशि आवंटित की जाए तो इसे इस वर्ष के भीतर पूरा किया जा सकता है। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि मंगलौर और शोरानुर के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण संबंधी कार्य के लिए 100 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की जाए।

महोदय, मैं माल भाड़े और यात्री भाड़े की दरों में की गई वृद्धि के संबंध में एक और महत्वपूर्ण मुद्दे पर आपका ध्यान दिलाना चाहूँगा। हमारे देश की आधारभूत आवश्यकताओं के अनुरूप भारतीय रेलवे में सुधार कार्य करने की आवश्यकता है। मुख्य प्रश्न पर यह विचार करने की आवश्यकता है कि क्या भारतीय रेलवे हमारे देश के लोगों की जरूरतों को पूरा करने में सक्षम है। इसका उत्तर नहीं है। अतः मैं यह सुझाव देता हूँ कि भारतीय रेलवे को अपनी क्षमता बढ़ाने को अधिक प्राथमिकता देनी चाहिए। जब हम पिछले कुछ वर्षों के माल भाड़े और यात्री भाड़े की दरों पर अपनी नजर डालते हैं तो हम यह देखते हैं कि वर्ष 1960-61 से माल भाड़े और यात्री भाड़े की प्रतिशतता दर 89 प्रतिशत थी।

अब यह प्रतिशत 30 से कम यानी 20 प्रतिशत पर आ गया है। इस प्रकार कुल यातायात की तुलना में भारतीय रेलवे में यातायात की कुल प्रतिशत दर में गिरावट आई है। अतः इसे बढ़ाने की आवश्यकता है। इसे कैसे बढ़ाया जा सकता है? मैं मालभाड़े में कम से कम पांच प्रतिशत की वृद्धि का सुझाव देना चाहूँगा। मैं यह भी अनुरोध करता हूँ कि खर्चों में कटौती की जाए। मैं एक और सुझाव देना चाहूँगा।

मुझे याद है कि पिछले वर्ष भी कई प्रमुख दैनिक समाचार पत्रों में कई विज्ञापन छपे थे। जब कभी कोई नई रेल सेवा शुरू की जाती है तो समाचार पत्र के पूरे पन्ने पर विज्ञापन दिया जाता है और इस प्रकार विज्ञापनों पर कई करोड़ रुपये खर्च किए जाते हैं। अतः इनमें कटौती की जाए।

जहाँ तक रेलवे में काम करने वाले ग्रेड 'ग' के मकैनिक आपरेटरों का संबंध है, उनकी हालत बड़ी ही शोचनीय है। उन्हें अलग से कोई सीट अथवा स्थान नहीं दिया जाता है। इस बात पर भी विचार किया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ, मैं एक बार पुनः इस बजट का विरोध करता हूँ क्योंकि इससे हमारे देश के अमम लोगों को काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि केरल राज्य से संबंधित मुद्दों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए।

[हिन्दी]

श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): माननीय सभापति जी, आदरणीय रेल मंत्री जी ने 1998-99 का रेल बजट का जो प्रस्ताव सदन के समक्ष रखा है, मैं उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। माननीय मंत्री जी ने पिछले कई वर्षों का रेलवे डिपार्टमेंट का लेखा-जोखा, उसकी आर्थिक स्थिति, कार्यशैली की क्षमता सारा विवरण अपने प्रस्ताव में पेश किया है। उसमें कुछ सुधारवादी कदम भी उठाये गये हैं। उसमें यह भी स्वीकार किया गया है कि रेलवे का अब तक का जो पिछला इतिहास है वह बहुत ज्यादा संतोषजनक नहीं है। 35 हजार करोड़ रुपये का जो रेलवे डिपार्टमेंट का प्रोग्राम था, वह अधूरा पड़ा है, अधूरा क्या शुरू ही नहीं हुआ है। इस प्रस्ताव में यह भी है कि पिछले 12 साल से लगातार रेलवे डिपार्टमेंट लोन लेकर अपना काम चला रहा है। अगर यही आर्थिक स्थिति रही तो जितने भी माननीय सदस्य अपनी समस्याएं सदन के समक्ष रख रहे हैं, वे कहां से पूरी होंगी, कहां से हम लोगों की इच्छाओं की पूर्ति होगी। यह सारी की सारी जिम्मेदारी पिछली सरकारों की है, उनकी कार्यशैली की है। उनकी कार्य-प्रणाली की वजह से, उनकी नेगलीजेंस की वजह से है। हमारे प्रदेश में एक पुरानी देहात की कहावत होती है—रेल की हजे की बीमारी और आलू की तरकारी, ये खुशहाल, भाग्यवान आदमियों को मिला करती हैं। ... (व्यवधान) हजे की बीमारी में तत्काल मीत होती है। यह भाग्यवान आदमियों को मिला करती थी। लेकिन आज बिल्कुल इसका उल्टा गियर लग गया है। आज रेलवे डिपार्टमेंट बिल्कुल असुरक्षित है। सबसे नेगलीजेंट है, सबसे ज्यादा गंदगी रेलवे स्टेशनों पर है, सबसे ज्यादा रेलें लेट होती हैं। जैसे कि माननीय सदस्या ने बताया था इसकी कोई कार्यशैली ठीक नहीं है। इसमें सबसे ज्यादा कमी यह है कि जितने भी जनता के प्रतिनिधि हैं, जो दैनिक यात्री हैं, उनकी समस्याओं को कोई सुनने वाला नहीं है।

सभापति महोदय, हमारा हरियाणा प्रदेश दिल्ली जोन में लगता है जहां डिवीजनल मैनेजर बैठते हैं। हमारे बहुत सारे दैनिक यात्री संघ हैं। वे रोजाना इनके सामने अपनी समस्याएं रखते हैं। मैंने स्वयं भी लिखित रूप में उनकी समस्याएं रखी हैं टेलीफोन भी बहुत बार किए हैं, लेकिन कोई सुनने वाला नहीं है। कोई टेलीफोन अटेंड नहीं करता। कभी साहब मिलते ही नहीं हैं। यदि कभी सीभास से साहब मिल भी जाते हैं, तो वे कहते हैं कि ठीक है देख लेते हैं, लेकिन वे क्या देखते हैं, यह पता नहीं लगता, क्योंकि हमारी कोई भी समस्या हल नहीं होती है। यहां नीतीश कुमार जी नहीं हैं, लेकिन हमारे सीनियर साथी श्री राम नाइक जी बैठे हैं। मेरा उनसे अनुरोध है कि यदि रेलवे को आपने ठीक प्रकार से चलाना है, तो ब्यूरोक्रेट्स के ऊपर आपको अंकुश लगाना पड़ेगा। उन्हें आपको जनता के दरबार में बैठाना होगा। आज स्थिति

यह है कि वे एयरकंडीशन कमरा में बैठकर अपना टाइम पास कर लेते हैं। हमारे हरियाणा में चौ. देवी लाल ने जितने भी ब्यूरोक्रेट्स थे, सबको सप्ताह में एक दिन खुले आसमान के नीचे डिवीजनल हैडक्वार्टर पर जाकर जनता के बीच बैठकर उनकी समस्याएं सुनने के लिए मजबूर कर दिया। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि यदि रेलवे को जनता के बीच अच्छा काम करना है, तो आपके अधिकारियों को जनता के बीच जाना होगा। वैसे ये जाते हैं, लेकिन जनता को नहीं बुलाते। यह ब्यूरोक्रेसी की बहुत बड़ी कमजोरी है कि वह जनता को फंस करने से डरते हैं। हमारा वास्ता तो दिल्ली के जनरल मैनेजर से ही ज्यादा पड़ता है। उनके बारे में मैं कह सकता हूँ कि वे शायद ही कभी दिल्ली से बाहर जाते होंगे।

सभापति महोदय, यदि ब्यूरोक्रेट ठीक प्रकार से जनता की समस्याएं सुनकर उनके ऊपर काम करें, तो बहुत से मामले मंत्री तक जाएं ही नहीं क्योंकि वे बहुत छोटे-छोटे मामले होते हैं, उनमें मंत्री जी को कुछ नहीं करना होता। वे स्थानीय स्तर के अधिकारी ही हल कर सकते हैं। जैसे हमें किसी ट्रेन को किसी रेलवे स्टेशन पर एक या दो मिनट को रोकना है या कहीं पर टाइमिंग की कोई एडजस्टमेंट करनी है, इसमें कहीं भी धन के प्रावधान की कोई बात नहीं है। ऐसे मामले मंत्री जी तक जाने की जरूरत नहीं है। ऐसे मामलों को तं. जनरल मैनेजर के लेवल पर ही हल कर दिया जाना चाहिए। इसलिए सबसे बड़ा मेरा सुझाव यह है कि ब्यूरोक्रेट्स के ऊपर लगाम लगाएं। वे जनता के सेवक हैं, जनता के शासक नहीं हैं। आप उनकी ड्यूटी लगाएं कि पब्लिक में जाकर उससे मिलें, हर स्थान पर जाने का टाइम और दिन फिक्स करें, जनता दरबार लगाएं और लोगों की समस्याओं को हल करें।

सभापति महोदय, हमारे हरियाणा प्रदेश की समस्याएं तो बहुत हैं। जब वाजपेयी जी ने इस सदन में विश्वास का मत हासिल किया था तब भी मैंने कहा था कि दिल्ली को हमारे हरियाणा ने तीन तरफ से घेर रखा है। यहां पर हरियाणा से प्रति दिन 10 लाख लोग आते हैं। कोई दूध लेकर आता है, कोई सब्जी लेकर आता है, बड़ी संख्या में कर्मचारी और बहुत से दूसरे लोग आते हैं। मेरा आपसे आग्रह है कि आप कभी भी सरप्राइज चैक बहादुरगढ़, सोनीपत अथवा पानीपत रेलवे स्टेशन पर जाकर कर लें तो आपको मालूम हो जाएगा कि इलेक्ट्रिक ट्रेनों में भी लोग डिब्बों की कमी की वजह से छत पर चढ़ कर आते हैं, लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती है। हमने ये सब बातें उस समय भी कहीं थीं और प्रचलन मंत्री जी को लिखकर भी भेजी थीं, लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ। नीतीश कुमार जी के सामने भी समस्याएं रखी थीं कि कुछ कंपार्टमेंट बढ़ा दिए जाएं, कहीं पर कुछ टाइम की एडजस्टमेंट कर दी जाए, लेकिन कुछ नहीं हुआ।

[श्री किशन सिंह सांगवान]

सभापति महोदय, दिल्ली देश की राजधानी है और इसमें हरियाणा से तीन तरफ से लोग आते हैं। जब उनकी कोई इच्छत रेलवे की दृष्टि में नहीं है, तो फिर हम किस बूते पर पूर्वोत्तर राज्यों और बिहार की बातें करते हैं, यह मेरी समझ में नहीं आता है। दिल्ली के आसपास के लोग तंग हैं और हम दिल्ली से हजारों किलोमीटर दूर के लोगों को सुख देने की बात करते हैं। मेरा आपके माध्यम से मंत्री महोदय से आग्रह है कि आप दिल्ली के चारों ओर 100 किलोमीटर की परिधि में इलैक्ट्रिक ट्रेनों का प्रबन्ध करें, कंपार्टमेंटों का प्रबंध करें, उनके टाइमिंग की एडजस्टमेंट करें ताकि हरियाणा के लोगों को दिल्ली आने-जाने में तकलीफ न हो। ये तो जनरल बातें हैं, इनके अलावा हरियाणा प्रदेश की हमारी कुछ समस्याएं भी हैं। आज तक आजादी के 50 वर्षों में हरियाणा में कहीं एक-दो किलोमीटर रेलवे लाइन को छोड़कर कोई भी नई रेलवे लाइन नहीं बनी है।

हमारा प्रदेश बिल्कुल उपेक्षित रहा है। रेल विभाग की तरफ से हमारे प्रदेश में कोई ध्यान नहीं दिया गया है। रेलवे डिपार्टमेंट के नक्शे में हमारा प्रदेश ही नहीं है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि हमारी समस्याओं को देखते हुए हरियाणा में पांच-सात कुछ नये ट्रेक बनाये जायें, जो कि मैं आपके नोटिस में लाना चाहता हूं। हमारी एक मांग है। एक नई रेलवे लाइन सिरसा-फतेहाबाद-अग्रोहा-हिसार तक बिछाई जाये।

दूसरा, कुरुक्षेत्र से यमुना नगर का नई रेल लाइन से कनेक्शन किया जाये। तीसरी हमारी मांग यह है कि जौंद, गोहाना, सोनीपत को जोड़ दिया जाये ताकि हमारा दिल्ली से सीधा वास्ता हो जाये। इसी तरह रिवाड़ी ... (व्यवधान) से झज्जर और रोहतक को मिलाया जाये। ये सारे डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्स हैं, जो कि एक दूसरे से मिले हुए नहीं हैं। हिसार, जौंद, कनाल को मिलाया जाये, मैं जो बता रहा हूं, ये 30-40 किलोमीटर के डिफरेंस के टुकड़े हैं। ये बहुत लम्बी लाइनें नहीं हैं। दिल्ली को जाखला से मिला दिया जाये ताकि पंजाब से शार्ट कट रास्ता बन जाये। इसी तरह एक एडीशनल ट्रेक लाइन सब्जी मंडी दिल्ली से सोनीपत के लिए मांग है क्योंकि बहुत ज्यादा रश होने की वजह से बहुत लोग सब्जी मंडी तक भारी मुश्किलों का सामना करके आते हैं।

दूसरी इस लाइन पर कुछ नई ट्रेन चलाई जायें क्योंकि पिछली सरकारों ने किसी भी नई ट्रेन का प्रावधान नहीं किया है। हमारी एक एडीशनल शटल ट्रेन सोनीपत से नई दिल्ली के लिए है क्योंकि सोनीपत हरियाणा का औद्योगिक केन्द्र है और इतने बड़े शहर के अंदर बहुत समस्याएं हैं जिनकी कोई सुनवाई नहीं है। एक शटल ट्रेन पानीपत-गोहाना-रोहतक-दिल्ली के लिए हमने मांग की है। एक नई ट्रेन जयपुर-हिसार-लुधियाना-जाखला की मांग की है। एक लखनऊ-दिल्ली-भिवानी ट्रेन है। ये सारी लिंक ट्रेन हैं।

हमने सिर्फ ट्रेनों की मांग की है। एक नई ट्रेन दिल्ली से पानीपत के लिए सुबह 8 बजे की मांग की है और एक रोहतक से लेकर जौंद अप एंड डाउन सवा सात बजे की समस्या है। दूसरी हिसार से लुधियाना होकर जम्मू के लिए पंजाब-हरियाणा-जम्मू का सीधा रास्ता बनता है। इसमें कोई एडीशनल लाइन की जरूरत नहीं है। एक सात डाउन डी.पी.एम. पुरानी दिल्ली से सोनीपत के लिए जाती थी पता नहीं किस कारण अधिकारियों ने उसे बंद कर दिया है। पुरानी दिल्ली से नई दिल्ली होकर पानीपत जानी थी। ... (व्यवधान) हमारे हरियाणा में कभी कुछ नहीं हुआ। हम केवल अपनी मांगें तो आपके सामने रख सकते हैं। ... (व्यवधान) सारी आ जायेंगी। आप करो या नहीं लेकिन यह हमारी ड्यूटी है कि हम अपनी समस्याओं को रखें।

सभापति महोदय: आप जल्दी समाप्त करिये क्योंकि और भी बहुत से लोग बोलने वाले हैं।

श्री किशन सिंह सांगवान: 7.40 पर जो चलती थी, वह बंद कर दी गयी है। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि वह इस पर गौर फरमाकर उस ट्रेन को दुबारा चालू करायें। कुछ ओवर ब्रिज है। पिछले 50 साल में हरियाणा में केवल दो ओवरब्रिज बने हैं। इसलिए भी हमारी मांग है कि एक डबवाली के अंदर जो बहुत बड़ा शहर है, एक सिरसा के अंदर, हिसार में ... (व्यवधान) डबल फाटक के ऊपर है। एक हमारा सोनीपत में ओवरब्रिज की मांग है यानी आप जाकर देखो कि ओवरब्रिज की कमी की वजह से दो-दो घंटे ट्रेफिक जाम हो जाता है। मैंने इसके बारे में मंत्री जी को रिटन में भी दिया है और मैं अब भी दे दूंगा क्योंकि समय के अभाव की वजह से आप हमें समाप्त करने के लिए प्रेशर डाल रहे हैं। हमारी यह मांगें इस प्रकार की हैं। अंत में आपको धन्यवाद देते हुए मैं मंत्री जी से विशेष अनुरोध करता हूं कि यदि आपने रेलवे डिपार्टमेंट को ठीक करना है तो आप अपने अधिकारियों पर लगाम लगाओ ताकि वह जनता के सेवक बन सकें, वह शासक न बनें और उनकी समस्याओं का अविलम्ब समाधान करें। वह कहते हुए मैं आपको धन्यवाद करता हूं।

[अनुवाद]

श्री ई. अहमद (मंजरी): सभापति महोदय, धन्यवाद, यह सच है कि मैं दोनों ही रेल मंत्रियों का मित्र हूँ। मैं ऐसे अवसर की प्रतीक्षा कर रहा था जब मैं उनकी प्रशंसा कर सकूँ। परन्तु सभापति महोदय, क्षमा कीजिए कि यह रेल बजट है जहाँ बधाई देने अथवा प्रशंसा करने का कोई कारण नहीं है। इस रेलवे बजट ने सभी को निराश किया है। इसके लिए मेरे पास कोई शब्द नहीं है। सिवाए इसके कि रेलवे मंत्री महोदय ने उन क्षेत्रों के लिए जो कुछ किया जो बेहद उपेक्षित हैं, अपना क्रोध और पीड़ा व्यक्त

करने के बारे में प्रस्ताव

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) 1995-96

कर सकूँ।

महोदय, हमारी रेलवे के अंतर्गत 7500 यात्री गाड़ियां एक दिन में चलती हैं और 4005 मालगाड़ियां 62,725 किलोमीटर लम्बा रास्ता तय करके 6984 स्टेशनों पर प्रतिदिन आती-जाती हैं। रिकार्ड से यह भी पता चलता है कि 11 मिलियन यात्री प्रतिदिन यात्रा करते हैं। 1.2 मिलियन टन माल ढोया जाता है और भारतीय रेलवे में 1.6 मिलियन कर्मचारी ये काम करते हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि 7500 यात्री गाड़ियों में से कितनी गाड़ियां विशेषकर देश के दक्षिणी क्षेत्र—केरल में जाती हैं? निश्चय ही वहां मालगाड़ियां तो जाती हैं। यह इसलिए है क्योंकि अगर माल नहीं मिलेगा तो रेलवे नुकसान में रहेगी। इसलिए वहाँ के लिए मालगाड़ियां हैं। परन्तु केरल में कितनी यात्री गाड़ियां हैं? यदि आप केरल जैसे राज्य को देखें तो वहां पर विमान यात्रा करने वाले यात्रियों में वृद्धि हो रही है। मोटर वाहनों में भी वृद्धि हो रही है। जनसंख्या के आधार पर भी केरल में मोटर वाहनों का अधिकतम संख्या में उपयोग हो रहा है। चूंकि हमारे पास रेलगाड़ियां नहीं हैं इसलिए हम उनसे यात्रा नहीं कर सकते हैं। मैं नहीं जानता कि केरल जैसे राज्य के साथ यह अन्याय क्यों किया गया है।

दय, केरल के लिए योजनागत आबंटन भी अधिक नहीं है। मैं समयाभाव के कारण ज्यादा ब्यौर में नहीं पढ़ना चाहता। परन्तु मैं यह कहना चाहता हूँ कि बजटीय समर्थन ज्यादा न होने के कारण सरकार को बधाई नहीं दी जा सकती। वर्ष 1996-97 में रेलवे का बजटीय समर्थन 1,439 करोड़ रुपये था जबकि वर्ष 1997-98 में 1,831 करोड़ रुपये है। यह केवल 400 करोड़ रुपये अधिक है। निस्सन्देह, वे आन्तरिक साधन बना रहे हैं। यदि वे इसे पूरा कर सकें तो यह सरकार के लिए सफलता का विषय है। परन्तु मैं यह कहना चाहता हूँ कि वर्ष 1996-97 में नई रेलवे लाइनों के लिए 369 करोड़ रुपये प्रदान किए गए थे और इस वर्ष, इसमें 497 करोड़ रुपये की मामूली सी बढ़ोतरी की गई है। इसलिए यह वृद्धि 35 प्रतिशत है। जबकि इसमें 35 प्रतिशत की वृद्धि की गई है फिर भी केरल जैसे राज्य को रेलवे ने पूरी तरह से उपेक्षित क्यों किया। क्या नई रेलवे लाइनों में भागीदारी के लिए हम हकदार नहीं हैं? क्या सरकार और रेलवे ने केरल जैसे राज्य को कम से कम एक लाइन दी है? नहीं।

रेलवे लाइनों के दोहरीकरण के मामले में भी यही बात है। पूरे देश में रेलवे लाइनों के दोहरीकरण में वृद्धि हुई है परन्तु हमें उसमें से कितना हिस्सा दिया गया? यह तो कुछ भी नहीं है। मेरे अन्य माननीय साथियों ने इसके बारे में बहुत कुछ कहा है और मैं बार-बार इस मामले का उद्धरण नहीं देना चाहता हूँ। मैं केवल एक बात कहना चाहता हूँ। अंग्रेजों ने 50 वर्ष पूर्व इस देश का छोड़ दिया था। 150 वर्ष पूर्व जब वे पश्चिमी तट पर आये तो

उन्होंने शोरानूर से नीलाम्बूर तक पहली बड़ी लाइन आरम्भ की। मैं माननीय रेलवे मंत्री को वह लाइन देखने के लिए आमंत्रित करता हूँ। अंग्रेजों के इस देश को छोड़कर चले जाने के बावजूद यहां कुछ भी परिवर्तित नहीं हुआ है। जो लाइन 150 वर्ष पहले थी वही अब भी वैसी ही है। सरकार उस पिछड़े क्षेत्र की ओर ध्यान क्यों नहीं देती जहां सुधार किया जा सकता है?

दूसरी शोरानूर-मंगलौर लाइन है। हमने हमेशा इसका जिक्र किया है। परन्तु कुछ भी नहीं किया गया। क्या यह सरकार का अन्याय नहीं है जो केरल जैसे राज्य की उपेक्षा कर रहा है, जिसने कोंकण रेलवे में हिस्सा लिया है?

कोंकण रेलवे में महाराष्ट्र, कर्नाटक, गोवा और केरल भागीदार हैं परन्तु यह गोवा, महाराष्ट्र और कर्नाटक के आर-पार जाती है और यह मंगलौर में समाप्त हो जाती है। मैं माननीय रेल मंत्री से एक प्रश्न पूछना चाहता हूँ। कोंकण रेलवे कारपोरेशन में 48 करोड़ रुपये की भागीदारी होने के बावजूद, क्या केरल राज्य को केवल एक भी किलोमीटर रेलवे लाइन दी गई है? नहीं। कोंकण रेलवे मंगलौर में समाप्त हो जाती है। परन्तु जब हम कोंकण रेलवे का लाभ उठाने के लिए मंगलौर-शोरानूर रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए कहते हैं और जब हम यह कहते हैं कि मंगलौर से शोरानूर तक की रेलवे लाइन के दोहरीकरण का कार्य कोंकण रेलवे को सौंप दिया जाये, तो तकनीकियों और समस्याओं का प्रश्न उठने लगता है।

तथापि, मैं इसे नीति बनाने वाले लोगों पर छोड़ देता हूँ। परन्तु यह केरल जैसे राज्य की उपेक्षा का स्पष्ट मामला है। हमने ऐसा कौन-सा अपराध किया है? इसमें कोई संदेह नहीं है कि मंत्री जी ने मेहरबानी करके एक नई रेलगाड़ी, मंगला एक्सप्रेस जो निजामुद्दीन से चलती है को कोंकण होते हुए एर्नाकुलम तक बढ़ाने की बात कही है। परन्तु मैं यह पूछना चाहूंगा कि इसका क्या फायदा है। कोंकण रेलवे द्वारा दूरी तो कम की जानी थी। जहां तक यात्रा समय का संबंध है वर्तमान मंगला एक्सप्रेस को निजामुद्दीन से पिछले रूट से होते हुए मंगलौर तक 52 घंटे लगते हैं। इसमें कोंकण से होते हुए भी इतना ही समय और दूरी सगेगी। यह सब इसलिए क्योंकि यह गाड़ी राजधानी एक्सप्रेस के रास्ते से होकर नहीं जाती है। राजधानी एक लाइन से जाती है और मंगला एक्सप्रेस दूसरी लाइन से होकर जाती है। इसका यह परिणाम है कि निजामुद्दीन से यात्रा करने वाले यात्रियों को मंगलौर और एर्नाकुलम पहुंचने के लिए पहले की तरह 52 घंटे प्रतीक्षा करनी होगी। मंगला एक्सप्रेस रेलगाड़ी को राजधानी एक्सप्रेस के रास्ते से होकर क्यों चलाया नहीं जा सकता है? मैं इसका कारण समझ नहीं पा रहा हूँ।

[श्री ई. अहमद]

एक दूसरी गाड़ी केरल एक्सप्रेस जो त्रिवेन्द्रम से चलकर एर्नाकुलम और पालघाट होते हुए नई दिल्ली तक की दूरी 52 घंटे में तय करती है। मंगला एक्सप्रेस गाड़ी भी 52 घंटे लगाती है। आप मालाबार की जनता के समक्ष कठिनाइयां और परेशानियां क्यों उत्पन्न कर रहे हैं। मैं मंत्री जी से इस पर उत्तर चाहूंगा।

कई तरह की बातें हैं। इन सभी बातों पर विस्तारपूर्वक बताने में समय की कमी हो बाधक है। मैं तो सिर्फ माननीय मंत्री मेरे अच्छे मित्र श्री राम नाईक से कुछेक प्रश्न पूछना चाहता हूँ। हम दोनों मंत्रियों श्री नीतीश कुमार और श्री राम नाईक के अत्यंत आभारी हैं कि उन्होंने केरल के संसद सदस्यों को गहन चर्चा के लिए आमंत्रित किया था। हालांकि मैं इस बजट का विरोध कर रहा हूँ तथापि मैं आपके द्वारा प्रदर्शित अच्छे संकेत को भुला नहीं सकता।

फिर भी मैं यह कहना चाहूंगा कि आपने कई बातों को भुला दिया है। कुट्टीपुरम-गुरुवायूर परियोजना का शिलान्यास जिस मंत्री महोदय ने किया, वे इस समय सभा में नहीं हैं, वे हार गए हैं। मैं यह पूछना चाहूंगा कि क्या कुट्टीपुरम-गुरुवायूर परियोजना छोड़ दी गई है। इसके बारे में बजट में कोई उल्लेख नहीं है। एक अन्य इडुपल्ली-थानूर रेल लाइन एक नई रेल लाइन है जिससे एर्नाकुलम से मालाबार क्षेत्र तक 35 से 40 कि.मी. तक का क्षेत्र लाभान्वित होगा। यह परियोजना भी शुरू कर दी गई है। मेरे बल देने पर एक अन्य फरोक-निलम्बूर रेल लाइन का कार्य आरम्भ किये जाने की उम्मीद थी परन्तु यह कार्य तो अभी तक कागजों में ही सीमित है। यदि सर्वेक्षण के अनुसार इसमें परिवर्तन की आवश्यकता पड़े तो भी इसे आरम्भ करना होगा। हम मंत्री जी से कर्नाटक और तमिलनाडु होते हुए निलम्बूर से नन्जनुड तक सर्वेक्षण करने के लिए बार-बार अनुरोध कर चुके हैं। परन्तु इस मामले में कोई कार्य नहीं हुआ है। आपने केरल के लिए क्या किया है? यह एकमात्र ऐसी लाइन है जिसका कार्य लगभग सौ वर्ष पूर्व आरम्भ किया गया था। मेरे निर्वाचन क्षेत्र की ओर से नए फरोक रेल स्टेशन के लिए सदैव आग्रह किया जाता रहा। एक माननीय मंत्री मेरे अनुरोध पर उस रेलवे स्टेशन तक भी आए। मैं इन सभी मंत्री जनों को अपने निर्वाचन क्षेत्र बुलाकर उन्हें कुछ रेलवे स्टेशन दिखाने का कष्ट नहीं देना चाहता हूँ। उनकी अपनी कठिनाइयां हैं। हमारे रेलवे स्टेशनों का अब तक आधुनिकीकरण नहीं किया गया है। 'फरोक' रेलवे स्टेशन पर कोई मरम्मत कार्य भी नहीं किया गया है। उनका कहना है कि नया पुल बनने दीजिए। यह कब तक बन जाएगा? इसका कार्य पांच-छः वर्ष पहले आरम्भ किया गया था।

फरोक पुल के बारे में आपको प्राप्त रिपोर्टों के अनुसार इसका आधे से अधिक कार्य पूरा हो चुका है। मैं इसके बारे में नहीं

जानता हूँ। ये सभी मामले केरल राज्य से संबंधित हैं इन सभी मामलों में हम कहां जाएं और किससे शिकायत करें?

वर्तमान स्थिति क्या है? सभी पुराने सवारी टिब्बे केरल की ओर भेज दिये जाते हैं। मानसून के दौरान हम सवारी टिब्बों में छाते का इस्तेमाल करने के लिए बाध्य हैं। वहां ऐसी हालत बन गई है। रेलवे स्टेशन अर्द्ध निर्मित हैं और ऊपर छत भी नहीं है। ऐसी स्थिति में यात्री अपनी गाड़ी की प्रतीक्षा कैसे करेंगे? अतएव मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री केरल की यात्रा पर जाएं और देखें कि उन्होंने केरल विशेषकर मालाबार क्षेत्र को किस प्रकार से उपेक्षित किया है। जबकि वह क्षेत्र गत कई वर्षों से रेलवे की आवश्यकताओं को पूरा करता रहा है। यह शताब्दियों के बाद भी रेलवे के इतिहास की यादगार बनकर रह जायेगा। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री इस पर थोड़ा ध्यान देंगे और केरल राज्य के साथ न्याय करेंगे।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री और योजना और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): श्री अहमद, क्या आपने बजट के आंकड़े नहीं देखे हैं। पिछले वर्ष हमने नई रेल लाइन बिछाने, आमाम परिवर्तन और दोहरीकरण करने के लिए 31 करोड़ रुपये दिए थे; जबकि इस वर्ष हमने 88 करोड़ रुपये की राशि उपलब्ध करायी है।

श्री ई. अहमद: मेरी यह शिकायत है कि इस दर पर हमें दस वर्ष लग जायेंगे।

श्री राम नाईक: क्या आप इस बात से संतुष्ट नहीं हैं कि हमने पिछले वर्ष की 31 करोड़ रुपये की राशि के मुकाबले इस वर्ष 88 करोड़ रुपये उपलब्ध कराये हैं?

श्री ई. अहमद: कोंकण रेलवे का हमारे लिए भला क्या उपयोग है? आपके द्वारा ऐसे कदम उठाए जाने पर भी इस दर से दस वर्ष लग जायेंगे। ... (त्र्यवधान) यदि सरकार अतिरिक्त राशि उपलब्ध नहीं करायेगी तो रेलवे क्या कर सकेगा?

[हिन्दी]

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा): माननीय सभापति जी, मैं प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि पहली बार उन्होंने लीक से हटकर एक व्यावहारिक और वस्तुपरक रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं लीक से हटकर इसलिए कह रहा हूँ कि पहली बार ऐसा बजट पेश किया गया है जिसमें केवल रोग के लक्षण को देखकर दवा करने की बात नहीं की गई है, बल्कि रोग

के कारणों का निदान किया गया है, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। रेल मंत्री जी और मैं कभी नौजवानों के आंदोलन में साथ रहे हैं। उन्होंने पहली बार रेल बजट में बेरोजगार नौजवानों के लिए आवेदन पत्र और बुलावा पत्र दिखाने पर दूसरे दर्जे में मुफ्त यात्रा करने की छूट का प्रावधान किया है। इसके साथ ही उन्होंने वृद्धों के लिए कंसेशन की सीमा जो 25 प्रतिशत थी, उसे बढ़ाकर 30 प्रतिशत करने का निर्णय लिया है, मैं उसका स्वागत करता हूँ। पहली बार रेल मंत्री जी ने दुलाई पर लगातार जो किराया बढ़ाया जाता है, उसे नहीं के बराबर बढ़ाया गया है। उसके बजाय उन्होंने प्रत्यक्ष कर लगाने का हल्का प्रयास किया है। दुलाई पर लगातार बोझ बढ़ने के कारण दुलाई प्रभावित हो रही थी और उससे महंगाई भी बढ़ रही है।

सभापति महोदय, चूंकि समय कम है इसलिए मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता। कभी मैं और रेल मंत्री जी मिलकर आंदोलन चलाया करते थे कि रेल के डिब्बे एक समान हों। आज तक यह समस्या ज्यों की त्यों है। आज भी ए.सी. और प्रथम दर्जे का खात्मा नहीं हो सका। इसलिए आप कम से कम एक व्यवस्था तो यह है कि जो डिब्बे बढ़ाए जा रहे हैं, उनमें द्वितीय श्रेणी के डिब्बे भी व्यवस्था हो, जिससे गरीब घर का आदमी आराम से सामान्य डिब्बे में, स्लीपर कोच में आराम से यात्रा कर सके। अभी हालत यह है कि इन डिब्बों में गरीब आदमी मवेशी की तरह चलते हैं। इसलिए मंत्री जी कम से कम सामान्य डिब्बों की संख्या बढ़ाने का प्रयास करें और उनमें भी पीने के पानी की व्यवस्था हो। जब मधु दंडवते जी रेल मंत्री थे, उस समय सैकेंड क्लास के डिब्बों में पीने के पानी की व्यवस्था की गई थी। इसी के साथ प्लास्टिक के गिलास और भोजन के पैकेट के स्थान पर मिट्टी का कुल्हड़ और पत्तल का प्रचलन आरंभ करें।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर दिलाना चाहता हूँ। मेरा निर्वाचन क्षेत्र रीवा बहुत ही पिछड़ा हुआ है। इस क्षेत्र में 1980 तक रेल लाइन नहीं थी। हर चुनाव में सत्तारूढ़ दल के स्नेह जाते थे और कहते थे कि अगर हमको वोट देंगे, तो हम रेल लेकर आ जायेंगे। हमारे यहां रेल आई और दो गाड़ियां चलती भी हैं। उन दो में से एक गाड़ी रीवा से जबलपुर शटल चलती है। जब हम लोग चुनाव लड़ रहे थे, तो हमने वायदा किया कि अगर हमारी सरकार बन गई, तो रीवा से दिल्ली तक गाड़ी की व्यवस्था करायेंगे। इस गाड़ी की व्यवस्था करना तो दूर, जो गाड़ी रीवा से जबलपुर के लिए चलती थी, उसके शौचालययुक्त कोच बंदकर बिना शौचालय के डिब्बे चलाने का निर्णय लिया गया। अनेक प्रयासों के बाद वह गाड़ी पुनः उसी रूप में शुरू की गई। इसके लिए हम रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहते हैं। इसके साथ ही हमने रेल मंत्री जी से निवेदन किया था कि प्रयागराज एक्सप्रेस को रीवा तक बढ़ा दिया जाए, लेकिन मंत्री

जी ने कहा कि यह संभव नहीं है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि दो गाड़ियां जो-महाकौशल एक्सप्रेस और महामाया एक्सप्रेस जबलपुर से दिल्ली के लिए करीब-करीब एक ही समय पर चलती हैं, इनमें से पहली गाड़ी महाकौशल एक्सप्रेस को रीवा तक बढ़ा दिया जाए, जिससे रीवा के लोगों की समस्याओं का समाधान हो सके। लेकिन इसके लिए भी कहा गया कि यह नहीं हो सकता। यदि यह भी संभव नहीं है, तो कम से कम प्रयागराज एक्सप्रेस को रीवा-इलाहाबाद लिंक ट्रेन से जोड़ दिया जाए। मैं यह भी कहना चाहता हूँ, वाराणसी से कुरला जो गाड़ी प्रस्तावित है, उसको रीवा, दमोह और सागर होते हुए चलाया जाए। इस बारे में हमारी डी.आर.एम., जबलपुर के साथ हाल ही में बैठक हुई थी, जिसमें सतना, दमोह और सागर क्षेत्र के सांसद भी थे। यदि वाराणसी-कुरला गाड़ी को सतना, दमोह और सागर होते हुए चलायेंगे, तो इन क्षेत्रों की जनता को भी इससे लाभ होगा।

महोदय, इसी प्रकार एक गाड़ी रेवांचल एक्सप्रेस रीवा-भोपाल के लिए चलाई जाती है। इस गाड़ी को इन्दौर तक बढ़ा दिया जाए। यह गाड़ी 6 बजे पहुंचती है और रात साढ़े नौ बजे रीवा के लिए लौटती है। अगर इस गाड़ी को इन्दौर तक बढ़ा दिया जाए, तो समस्या का समाधान हो सकता है। मैं आप से कहना चाहता हूँ कि सीधी जिला और आधा शहडोल जिला रेल लाइनों से विहीन है, अगर रीवा-इलाहाबाद लिंक ट्रेन को इस भूभाग से जोड़ दिया जाए, तो हमारे लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी और संभाग सदैव आपका आभारी रहेगा।

अंतिम बात, जनता पार्टी के जमाने में ललितपुर-सिंगरीली रेलवे लाइन के सर्वेक्षण का काम हुआ था। मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि इस प्रस्तावित बजट में सिंगरीली-ललितपुर रेलवे लाइन के बारे में कोई बात नहीं कही गई है। कृपया उसका प्रावधान किया जाए। डभौरा में सभी एक्सप्रेस गाड़ी के स्टोपेज की मैं मांग करता हूँ और साथ ही मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रीवा में जीआरपी धाने की स्थापना स्वीकृत है, उस काम को पूरा किया जाए। नीतीश कुमार जी तो मेरी बात नहीं सुन रहे हैं, लेकिन राम नाईक जी उपस्थित हैं और मैं उनसे निवेदन करना चाहता हूँ कि वे इन कामों को पूरा करेंगे। यदि इस दिशा में कदम उठाए जाते हैं, तो हम सभी विन्ध्य भूभाग के निवासी उनकी भूरि-भूरि प्रशंसा करेंगे और उनके प्रति कृतज्ञता ज्ञापित करेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

[अनुवाद]

श्री राम चन्द्र मलिक (जाबपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया इसलिए मैं आपको

[श्री रामचन्द्र मलिक]

धन्यवाद देता हूँ। मुझे रेलवे के अधिकारियों, इंजीनियरों, रेलवे बोर्ड के सदस्यों तथा कर्मचारियों को भी धन्यवाद देना चाहिए जो देश के कल्याण के लिए अत्यन्त ही गम्भीरतापूर्वक अपना सर्वोत्तम योगदान कर रहे हैं। किंतु मैं रेल मंत्री को बधाई नहीं देने जा रहा हूँ क्योंकि उन्होंने उड़ीसा राज्य की उपेक्षा की है। उड़ीसा राज्य में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति तथा पिछड़े लोगों की संख्या काफी है। इनमें से कुछ काफी निर्धन हैं। माननीय मंत्री जी का नाम श्री राम नाईक है तथा मेरा नाम राम चन्द्र मलिक है; वह मेरे मित्र हैं।

रात्रि 10.00 बजे

किंतु मैं उन्हें बधाई नहीं दे रहा हूँ क्योंकि उन्होंने उड़ीसा राज्य की उपेक्षा की। इस बार वह 12 नई एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाने जा रहे हैं। किंतु इसमें से एक भी उड़ीसा के लिए नहीं है। यह एक शर्मनाक बात है। ... (व्यवधान) कृपया मेरी आत्मा सुनिए। कृपया व्यवधान मत डालिए। उन्होंने कहा कि वह सम्बलपुर सवारी रेलगाड़ी चलाने जा रहे हैं, किंतु यह रेललाइन अभी बिछाई जा रही है, इसके बिछाने का काम पूरा नहीं हुआ है। मैं नहीं जानता कि इसमें कितने दिन लगेंगे तथा यह कब प्रारम्भ होगा। ... (व्यवधान) महोदय, वह क्यों नहीं सुने? मैं नहीं चाहता कि व्यवधान पड़े। कांग्रेस सरकार वहाँ सब कुछ करने की इच्छुक है जबकि माननीय मंत्री जी उड़ीसा के लिए कुछ भी नहीं कर रहे हैं। कांग्रेस सरकार उड़ीसा में बहुत बढ़िया कर रही है और यही कारण है कि वह उड़ीसा राज्य में कुछ नहीं कर रही है। रेल मंत्री सौतेला व्यवहार कर रहे हैं।

मैं जरूर कहूँगा कि रुपरा बोंगरी-पासी छोटी लाइन का अभी तक आमाम परिवर्तन नहीं किया गया है। रेल मंत्री और प्रधान मंत्री मयूरभंज तथा बालेश्वर गए। बालेश्वर, रुपरा से मयूरभंज बोंगरी-पासी तक छोटी लाइन है। 'सबरी एक्सप्रेस' को भुवनेश्वर से चलना चाहिए। उड़ीसा के संसद सदस्य यह मांग कर रहे हैं कि भुवनेश्वर से कोरापुट के बीच 'सबरी एक्सप्रेस' चलाई जाए। किंतु वह उड़ीसा राज्य के लिए कुछ भी नहीं करने जा रहे हैं।

मैं जाजपुर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। यहाँ दूसरा इस्पात संयंत्र है-मेस्को इस्पात समूह का इस्पात संयंत्र, नीलांचल इस्पात निगम तथा भूषण कंपनी। इन इस्पात संयंत्रों में उत्पादन शुरू हो गया है। किंतु हुआ क्या? तत्कालीन रेल मंत्री ने डेकानाल से डबरी-जाखापाड़ा तथा पारादीप तक रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव किया था। किंतु अभी उन्होंने उसके लिए कुछ भी नहीं किया है, वह तालचेर-सम्बलपुर रेल लाइन के बिछाए जाने के काम को पूरा करने के लिए धन नहीं दे रहे हैं।

मैं तीसरी लोक सभा का 1962 से 67 तक सदस्य था तथा मैं छठी लोक सभा का भी सदस्य था। मैं कहना चाहता हूँ कि मैं अपने संसदीय क्षेत्र जाजपुर में जखापुर-बानापानी रेल लाइन के बिछाए जाने की मांग कर रहा था। वह लाइन अभी तक पूरी नहीं हुई है। मैं कहूँगा कि भाजपा सरकार सदैव मंदिर तथा गणेश के बारे में बात करती है। मुझे जाजपुर शहर में स्थित विरजा मंदिर की अवश्य चर्चा करनी चाहिए।

“अष्टंग दीनम् बासन कासी, दीनम् एकम्,
पुरुषोत्तम तद्द फल समते, श्री विरजा मुखदर्शने।”

यदि आपको काशी में आठ दिनों तक ठहरना हो तथा पूरी पुरुषोत्तम में एक दिन रहना हो, यदि आप भगवान विरजा का दर्शन कर लेते हैं तो उसका भी फल उतना ही होगा। जाजपुर उड़ीसा की पुरानी राजधानी है। ब्रिटिश शासन के दौरान जाजपुर रोड या वैतरणी रोड से विरजा मंदिर तक रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव था। किंतु उड़ीसा में बाढ़ के दौरान, मेन लाइन बह गया और इसलिए वह प्रस्ताव छोड़ दिया गया। आपने रामेश्वरम, धनुषकोटि, वृन्दावन तथा मथुरा में रेल लाइन बिछा दी। अतएव, आपको जाजपुर शहर तक भी एक रेल लाइन बिछाना होगा। मैं कहना चाहता हूँ कि उड़ीसा सरकार जाजपुर शहर का विकास कर रही है। जाजपुर रोड के लिए लोग क्योंझर, डेकानाल, केन्द्रपाड़ा तथा जाजपुर से आते हैं, और वे जाजपुर रोड रेलवे स्टेशन पर निर्भर हैं। प्लेटफार्म पर कोई छत नहीं है। पिछले दस वर्ष से हम उपरिपर पुल बनाने की दलील दे रहे हैं, और मैं नहीं जानता कि यह कार्य कब होगा।

तत्कालीन रेल मंत्री ने घोषणा की थी कि राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में दो बार की बजाए तीन बार चलेगी। मुझे यह कहते हुए खेद है कि यदि मुझे राजधानी एक्सप्रेस से आना है तो पहले मुझे भद्रक या जाजपुर से भुवनेश्वर क्योंझर रोड से कटक जाना होगा। यह बारास्ता हावड़ा चलती हैं। इसलिए, उड़ीसा के लोगों को राजधानी नई दिल्ली आने के लिए कलकत्ता आना पड़ता है।

अतः सरकार को उड़ीसा की राजधानी भुवनेश्वर और राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली के बीच बारास्ता आसनसोल एक राजधानी एक्सप्रेस शुरू करनी चाहिए।

महोदय, हमने अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाखोपुर और जेरापुर के बीच ब्राह्मणी नदी पर पुल के निकट यात्री गाड़ियों को रुकवाने की मांग के समर्थन में धरना दिया था और रेल रोको आंदोलन भी किया था। मुझे रेलवे बोर्ड के निदेशक (यातायात वाणिज्य) द्वारा जारी इस संबंध में परियोजना मंजूर किये जाने का पत्र भी मिला है। रेलवे बोर्ड ने ब्राह्मणी नदी पर बने रेलवे पुल के निकट

करने के बारे में प्रस्ताव

पैसेंजर हाल्ट बनाने की परियोजना मंजूर कर ली है। मैं इसके लिए रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को बधाई देता हूँ।

महोदय, मुझे मालूम नहीं है कि आप स्वतंत्रता सेनानी हैं या नहीं लेकिन इस क्षेत्र की जनसंख्या बहुत अधिक है और इस क्षेत्र में लगभग दस स्वतंत्रता सेनानी रहते हैं। उन्होंने रेल मंत्री जी से यह पैसेंजर हाल्ट खोलने का अनुरोध किया है। अतः मैं श्री राम नाईक-मैं भी राम चन्द्र मालिक हूँ-से इस परियोजना को मंजूर करने का अनुरोध करता हूँ। रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने इस परियोजना के लिए पहले ही मंजूरी दे दी है। सरकार का लगभग चार लाख रुपए श्रमदान देने का विचार है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के स्वतंत्रता सेनानियों ने इस परियोजना के संबंध में रेल मंत्री महोदय और माननीय प्रधान मंत्री जी से अनुरोध किया है। स्थानीय जनता और स्वतंत्रता सेनानी अपेक्षित श्रमदान अथवा धन देने में असमर्थ हैं। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से अनुरोध करता हूँ कि इसमें श्रमदान से छूट दी जानी चाहिए। ब्राह्मणी नदी पर पैसेंजर हाल्ट खोला जाना चाहिए। वहां एक अन्य पवित्र चैतरणी नदी भी है।

मंत्री महोदय से पुरी धाम में जगन्नाथ मंदिर की यात्रा अनुरोध करता हूँ। बिहार और देश के अन्य सभी भागों से पुरी आते हैं। रेल बजट में खुर्दा रोड और पुरी रेल लाइन का दोहरीकरण किये जाने के संबंध में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। कृपया भगवान जगन्नाथ के दर्शनार्थ पुरी जाइए। कृपया मेरे निर्वाचन क्षेत्र जाजपुर में लिंगराज, कोणार्क और विरजा मंदिरों को देखने जाएं।

श्री राम नाईक: हम आपके साथ जाएंगे।

श्री राम चन्द्र मलिक: महोदय, वहां आने के लिए मैं आपका स्वागत करता हूँ। मैं आपको उड़ीसा आने के लिए निर्मात्रित करता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी आप जब तक उड़ीसा में लोगों, विशेषरूप से अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के कल्याण के कुछ नहीं करते हैं तब तक हम इस सरकार का समर्थन नहीं करेंगे। आप मुस्करा रहे हैं। चेहरा मन का दर्पण है। ऐसा हो सकता है कि आप उड़ीसा के लिए कुछ न करें क्योंकि वहां पर कांग्रेस की सरकार है। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि कृपया इन सभी बातों पर गौर करें।

महोदय, जाखोपुर और बनासपानी रेल लाइनों का निर्माण शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। हरिदासपुर और पारादीप पत्तन भी मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में पड़ते हैं। उड़ीसा सरकार ने हरिदासपुर-पारादीप रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए कुछ भूमि आवंटित की है। तीन इस्पात संयंत्र अर्थात् मेसको स्टील ग्रुप, द निलांचल इस्पात निगम और भूषण इस्पात संयंत्र शीघ्र पूरे होने वाले हैं। राज्य की

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) 1995-96

अर्थव्यवस्था और राज्य के सम्पूर्ण विकास तथा अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों एवं अन्य पिछड़े वर्गों के कल्याण को ध्यान में रखते हुए सरकार को इस क्षेत्र में रेलवे लाइनों के विकास के लिए कुछ और धनराशि आवंटित करनी चाहिए।

महोदय, सरकार को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि राजधानी एक्सप्रेस जाजपुर और बालेश्वर में रुके। अन्यथा वर्तमान परिस्थितियों में जाजपुर भद्रक और बालेश्वर के लोगों को राजधानी एक्सप्रेस पकड़ने के लिए कटक जाना पड़ेगा जो 300 किलोमीटर दूर है। अतः जाजपुर रोड और बालेश्वर में राजधानी एक्सप्रेस का कम से कम एक मिनट का स्टॉपिज होना चाहिए ताकि उस क्षेत्र के लोग और संसद सदस्य राजधानी एक्सप्रेस से आ सकें। इसकी एक दो या तीन बार नहीं बल्कि कई बार मांग की गई है। मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि सरकार ने कई एक्सप्रेस रेलगाड़ियां शुरू की हैं लेकिन उड़ीसा के लिए इनमें से एक भी रेलगाड़ी नहीं दी गई है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री राम चन्द्र मलिक: महोदय, मैं तीसरी और छठी लोक सभा का सदस्य था और इस लोक सभा का भी सदस्य हूँ। इस बार मुझे मिले मतों का अन्तर 91,865 था। मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनता ने अपने प्रेम और सदभाव के साथ मुझे लोक सभा में भेजा है। अतः मैं अपने क्षेत्र के गरीब लोगों, अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और सभी अन्य लोगों की ओर से मांगे रख रहा हूँ।

मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गों के कल्याण के लिए उस क्षेत्र के लोगों के रेलवे में भर्ती के लिए कुछ सुविधाएं दी जाएं।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी का नाम श्री नीतीश कुमार है। उड़ीया भाषा में नीति का अर्थ न्याय और अनीति का अर्थ अन्याय होता है। उन्होंने उड़ीसा के लोगों के साथ अन्याय किया है। उनका अंतिम नाम 'कुमार' है लेकिन मैं जानता हूँ कि वह 'गजकुमार' या 'प्रिंस' नहीं हैं। मुझे पता चला है कि वह एक स्वतंत्रता सेनानी के पुत्र हैं। लेकिन वह उड़ीसा के लोगों के साथ केवल 'अनीति' या 'अन्याय' कर रहे हैं।

महोदय, अब दोनों माननीय मंत्री यहां पर उपस्थित हैं। मैं उनसे अनुरोध करता हूँ कि भगवान जगन्नाथ के दर्शन करें, चैतरणी नदी में पवित्र स्नान करें ताकि आप के सभी पाप धुल सकें।

सभापति महोदय, इसी के साथ मैं आपको, रेलवे बोर्ड सचिवालय के अधिकारियों और माननीय सदस्यों को मेरी बात

[श्री रामचन्द्र मलिक]

सुनने के लिए-धन्यवाद देता हूँ। मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया।

[हिन्दी]

श्री रामानन्द सिंह (सतना): सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को इसलिए बधाई दे रहा हूँ कि उन्होंने बजट प्रस्तुत करने से पहले एक स्थिति पत्र प्रस्तुत किया। इससे स्पष्ट होता है कि रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री की इच्छा विभाग को ठीक से समझने की और समझ कर चलाने की है। उन्होंने जो बजट प्रस्तुत किया, वह बजट समूचे देश की दृष्टि को सामने रख कर बनाया गया है। उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम समूचे देश की सोच रेल मंत्रालय के दिमाग में रही है। इसलिए मैं रेल मंत्री को बधाई देता हूँ। बजट की कमी के कारण और रेल की स्थिति के कारण स्टेट्स पत्र में आए। आर्थिक कठिनाइयाँ देश के सामने हैं। उनको रेल मंत्री ने सब के समक्ष रख दिया।

रात्रि 10.23 बजे

[श्री के. येरननायडू पीठासीन हुए]

मैं रेल मंत्री महोदय का ध्यान राज्य पुनर्गठन आयोग की उस अनुशंसा की ओर दिलाना चाहता हूँ जब 1956 में मध्य प्रदेश जैसे विशाल राज्य का पुनर्गठन हुआ तो राज्य पुनर्गठन आयोग ने एक अनुशंसा की कि मध्य प्रदेश बहुत बड़ा प्रदेश बन गया है और इसमें रेलों के विस्तार की बड़ी आवश्यकता है। जब राज्य पुनर्गठन आयोग यह अनुशंसा करता है कि मध्य प्रदेश जैसे विशाल राज्य को रेलों और सड़क यातायात से जोड़ा जाए, मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि आज भी मध्य प्रदेश का वह इलाका जो केरल राज्य से बड़ा है और जहाँ एक भी रेल नहीं जाती। अगर रेल राज्य मंत्री राम नाईक जी कभी बस्तर का दौरा करें और वहाँ के लोगों का हाल देख लें तो उन्हें मालूम हो जाएगा कि बस्तर की आदिवासी महिलाएँ आज भी कमर से घुटने तक ही वस्त्र पहनती हैं। आज भी उनका शेष सारा शरीर नंगा रहता है। यह आज उनका हाल है। मैं मध्य प्रदेश शासन में मंत्री रहा और मैंने उस राज्य का व्यापक दौरा करके देखा कि 16वीं शताब्दी का पिछड़ापन आज भी मध्य प्रदेश में मौजूद है। अभी भी बस्तर में रेल लाइन नहीं गई। जिस तरह पिछली सरकारों ने क्षेत्रीय असंतुलन योजनाओं के चलते उत्पन्न किया, उसके कारण आज वनांचल, उत्तरांचल और पृथक छत्तीसगढ़ राज्य की मांग हो रही है। अगर यही स्थिति रही तो ललितपुर से सिंगरौली रेलवे लाइन जो मोरारजी भाई के प्रधानमंत्री काल में जब प्रो. मधु दंडवते रेल मंत्री थे, सर्वे हुआ था। यह कहा गया था कि अगली पंचवर्षीय योजना में इसका काम लगेगा। सुश्री उमा भारती इस सरकार में मानव संसाधन विकास राज्य मंत्री हैं। अभी दस दिन पहले उनका बयान आया

कि प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन का शिलान्यास करने वाले हैं। लेकिन मंत्री जी मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि इस बजट में भिंड के इस पिछड़े इलाके का जहाँ सिंचाई पूरे हिन्दुस्तान में 37 प्रतिशत है, मध्य प्रदेश में 23 प्रतिशत है। लेकिन सतना, रीवा, सीधी, शहडोल, पन्ना, छत्तरपुर में केवल 3 प्रतिशत है। इस सूखे और पिछड़े इलाके में बुंदेलखंड का आज भी ललितपुर सिंगरौली की रूपरेखा का बजट में प्रावधान नहीं रखा गया है।

श्री राम नाईक: टोकन एक करोड़ रुपया रखा गया है।

श्री रामानन्द सिंह: ठीक है, आपने एक करोड़ रुपए रखा है। लेकिन पूरा बजट में शायद आप इस रेल मार्ग को लेने की कृपा करेंगे। मेरे पास समय कम है लेकिन मैं आपको कुछ सुझाव अपने क्षेत्र के बारे में देना चाहूँगा। जबलपुर-गोंदिया छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की कृपा करें। प्रयागराज एक्सप्रेस में कुछ बोगियाँ लगाकर रीवा तक बढ़ाने की कृपा करें। ताप्ती-गंगा जो सूरत तक जाती है, उसे सतना तक बढ़ाने की कृपा करें ताकि सतना के व्यापारियों को अहमदाबाद जैसे व्यापारिक केन्द्र से सीधी रेल लाइन से जोड़ा जा सके। जबलपुर मंडल में मैहर एक धार्मिक और सांस्कृतिक स्थल हैं, यह मां शारदा के नाम से विख्यात है। इतना ही नहीं संगीत सम्राट उस्ताद अलाउद्दीन खां की वह कर्मस्थली है और उनके नाम पर अलाउद्दीन अकादमी की ओर से साल में एक बार वहाँ पर सांस्कृतिक संगीत समारोह होता है, लाखों लोग वहाँ जाते हैं। मैं प्रार्थना करूँगा कि मैहर के ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए और रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म का विस्तार किया जाए, अभी वहाँ कैन्टीन की व्यवस्था नहीं है और प्रथम श्रेणी का वेटिंग रूम बनाकर यात्रियों को सुविधा दी जाए। इसी तरह से सतना शहर में जो ऑयल डिपो है, वह बिल्कुल बीच सिटी में है। पिछले वर्ष वहाँ आग लग गई थी और सारे शहर में भगदड़ मच गई थी। कृपा करके उस ऑयल डिपो को आबादी वाले सतना शहर से दस किलोमीटर दूर जैतवाड़ा रेललाइन सगमा स्टेशन के पास स्थानांतरित कर दिया जाए। इसी तरह से मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों में जनरल बोगी बढ़ाने की बात है। मैं आशा करता हूँ कि इस पर निश्चित रूप से क्रियान्वयन होगा, ताकि गरीब यात्रियों को सुविधा मिल सके। मैं यह भी प्रार्थना करूँगा कि कुछ गाड़ियों में वेटिंग लिस्ट और आर.ए.सी. की बड़ी लम्बी सूची होती है। पता नहीं, इसका कोई साइंटिफिक आधार है अथवा नहीं। कृपा करके इस वेटिंग लिस्ट और आर.ए.सी. को थोड़ा कम करने की कोशिश करें जिससे लोगों को सुविधा मिल सके। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय, सतना रेलवे स्टेशन का विस्तार करने की आवश्यकता है और सतना में तीसरा प्लेटफार्म बनाने की बात है।

इन तीनों प्लेटफार्म पर पीने का पानी बुक स्टाल और कैंटीन की व्यवस्था करके सतना की गिरी हुई हालत को सुधारा जाये। इतना ही नहीं, सतना रेलवे स्टेशन में एक छोटे अंडरब्रिज की कोतवाली की तरफ से बहुत पुरानी मांग है। आठवीं पंचवर्षीय योजना में मेहर का ओवरब्रिज और अंडरब्रिज था लेकिन खेद की बात है कि पिछली सरकार ने इसमें कोई काम नहीं लगाया। कृपया इसको पूरा करने की कृपा करें। मझगामा-चित्रकूट एक धार्मिक स्थल का प्रवेश द्वार है। वहां पर रेलें रुकती हैं लेकिन मेरी प्रार्थना है कि वहां एक्सप्रेस और मेल गाड़ियों को रोका जाये क्योंकि मझगामा ब्लाक हैडक्वार्टर भी है, हायर सैंकेंडरी स्कूल, तहसील और थाना भी है। एक दो मिनट के लिए कुतुब एक्सप्रेस और फॉस्ट गाड़ियां वहां रोकी जायें। चित्रकूट के यात्रियों को सतना से फिर चित्रकूट जाना पड़े, इसमें बड़ी कठिनाई होती है। कृपया करके मझगामा स्टेशन पर इन गाड़ियों को रुकवाने की व्यवस्था करें।

में एक और महत्वपूर्ण बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि रेलवे अभी संचालन पर ज्यादा ध्यान देता है लेकिन संरक्षा पर कम ध्यान देता है। मेरी प्रार्थना है कि संरक्षा को मजबूत किया जाये जिससे जो रेलों के एक्सीडेंट होते हैं, वे रुक सकें। श्री राम विलास पासवान जी के जमाने में इतने एक्सीडेंट हुए, कम से कम लाख से ऊपर आदमी मारे गये। मंत्री जी आप भाग्यशाली हैं कि अभी आपके सपय में ऐसी दुर्घटनायें नहीं हुई। केवल एक मालगाड़ी की दुर्घटना हुई जिसमें जनहानि नहीं हुई। लेकिन संरक्षा के विभाग में जो गाड़ी चलाने वाले होते हैं, वही लोग उसके प्रभारी बना दिये जाते हैं।

सभापति महोदय, मेरा आग्रह है कृपा करके संरक्षण का प्रभार और जिम्मेदारी वरिष्ठ अधिकारियों को दीजिए और एक्सीडेंटों की जवाबदारी भी उनके ऊपर डालिए और यदि फिर भी एक्सीडेंट हो, तो उनके विरुद्ध सख्त कार्रवाई कीजिए। रेलों में इस प्रकार के नरसंहार को स्वीकार नहीं किया जा सकता है। मेरा आग्रह है कि मॉडर्निस की परवाह न करके संरक्षा की तरफ ज्यादा ध्यान दिया जाए ताकि रेलों में होने वाले एक्सीडेंटों को रोका जा सके।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): रामानन्द जी, लोहिया जी क्या कहते थे, वह तो बता दीजिए।

श्री रामानन्द सिंह: सभापति महोदय, डा. लोहिया कहते थे कि सभी सांसदों को तृतीय श्रेणी के टिकटों में 10 यात्राएं अनिवार्य कर दी जाएं। सभी मंत्रियों को पांच यात्राएं अनिवार्य होनी चाहिए।

संसदीय कार्य मंत्री तथा पर्यटन मंत्री (श्री मदन लाल खुराना): 5 क्यों, 10 क्यों नहीं?

श्री रामानन्द सिंह: पांच ही कर लीजिए। मंत्रियों का तो पांच यात्राएं ही काफी हैं। सांसद और मंत्री तथा सरकार के अधिकारी लोग फर्स्ट क्लास और ए.सी. कोच में बैठकर सीकेंड क्लास के यात्रियों का तो ध्यान ही नहीं रखते हैं। इसलिए मेरा आग्रह है कि सांसदों को साल में कम से कम 10 यात्राएं, मंत्रियों को कम से कम 5 यात्राएं और रेलवे के अधिकारियों को भी कम से कम 10 यात्राएं साल में द्वितीय श्रेणी में अनिवार्य कर दी जाएं। मंडल स्तर के अधिकारियों को महीने में नहीं, तो कम से कम साल में दो बार द्वितीय श्रेणी से यात्रा करना अनिवार्य कर दिया जाए ताकि रेलवे में गुणात्मक सुधार लाया जा सके।

सभापति महोदय तृतीय श्रेणी की तीन लाइनों में से एक लाइन हटाकर द्वितीय श्रेणी करने से रेलवे में सुधार नहीं होगा और न इस प्रकार से काम चलेगा। हमारे राम नाइक जी, बहुत वरिष्ठ सदस्य और मंत्री हैं। मुझे उनसे पूरी आशा है कि वे रेलवे में गुणात्मक सुधार अवश्य लाएंगे। रेल मंत्री जी ने रेलों की स्थिति पर जो स्टेटस पेपर सदन में प्रस्तुत किया उससे रेलों की स्थिति सारे देश के सामने स्पष्ट हो गई है, लेकिन उस स्टेटस पेपर के बाद भी आपकी जिम्मेदारी कम नहीं होगी। मेरा आपसे आग्रह है कि आप सप्लीमेंट्री बजट में प्रस्ताव लाइए, यह पूरा सदन आपका सहयोग करेगा और वित्त मंत्रालय से आपको सप्लीमेंट्री बजट में ज्यादा धन दिलाने के लिए सारा सदन एक मत से आपका समर्थन करेगा। मेरा अन्त में आग्रह है कि रेलों में गुणात्मक सुधार लाने के लिए प्रयास करें और रेल यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधाएं देने के लिए पूरा ध्यान दें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए, अन्त में यह विश्वास व्यक्त करता हूँ कि मंत्री और सांसदों को साल में कम से कम 10 रेल यात्राएं अनिवार्य करने पर मंत्री जी जरूर ध्यान देंगे।

[अनुवाद]

डा. रवि मल्लू (नगरकुरनूल): महोदय, मैं एक मुद्दा उठाना चाहता हूँ, हम माननीय रेल मंत्री तक अपने विचार पहुंचाने के लिए यहाँ पर रुके हुए हैं। हमें यह भी खुशी है कि हमारे रेल राज्य मंत्री यहाँ बैठे हुए हैं। लेकिन कम से कम यदि हमारे कैबिनेट मंत्री यहाँ होते तो वे एक या दो मुद्दों पर विचार कर सकते थे। इस बात की ओर ध्यान दिए बिना कि उसे कोई नोट कर रहा है या नहीं। हम आपस में ही चर्चा कर रहे हैं ... (व्यवधान) मैं माननीय कैबिनेट मंत्री से आने और यहाँ बैठने का अनुरोध कर रहा हूँ क्योंकि इस समय दूसरे सदन अर्थात् राज्य सभा की कार्यवाही नहीं चल रही है।

सभापति महोदय: डा. मल्लू, राज्य मंत्री यहाँ बैठे हैं वे माननीय सदस्यों द्वारा कही गई हर बात को नोट कर रहे हैं। वे कैबिनेट मंत्री को सूचित करेंगे।

...(व्यवधान)

डा. रवि मल्होत्रा: माननीय रेल मंत्री कल उत्तर दे रहे हैं। माननीय संसदीय कार्य मंत्री यहाँ उपस्थित हैं। मैं बहुत आभारी रहता यदि कैबिनेट मंत्री यहाँ उपस्थित होते और हमारी बात सुनते। हम चाहते हैं कल, माननीय रेल मंत्री कुछ विशेष मुद्दों पर विचार करें। ... (व्यवधान) मैं जानता हूँ कि माननीय रेल राज्य मंत्री यहाँ उपस्थित हैं। यदि कैबिनेट मंत्री भी होते तो बहुत अच्छा होता।

सभापति महोदय: माननीय राज्य मंत्री प्रत्येक बात का ध्यान रखेंगे।

...(व्यवधान)

श्री तथागत सत्यधी (डेंकनाल): सभापति महोदय, आज सदन में बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूँ।

हम अक्सर भारत के राष्ट्रीय राजमार्गों में यह लिखा देखते हैं कि "कभी न पहुँचने से विलम्ब से पहुँचना बेहतर है।" इसलिए, महोदय, यह मेरी किस्मत है कि आप अध्यक्षपीठ को सुशोभित कर रहे हैं, मुझे बोलने का अवसर मिला है। मैं एक बार फिर आपको धन्यवाद देता हूँ।

मैं श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट का स्वागत करता हूँ क्योंकि वे पूर्व रेल मंत्री द्वारा किए गए गलत कार्यों के बोझ के नीचे दबे हुए हैं।

इसलिए, उन्हें ऐसी स्वतंत्रता नहीं मिली है जिससे वे भारत के आम नागरिकों जिन्हें एक क्रांतिकारी बजट की आवश्यकता थी, को कुछ राहत दे सकते। लेकिन सम्भवतः आपको याद होगा कि बीजू जनता दल से हम ही ऐसे पहले व्यक्ति थे जो उस समय सदन से उठकर बाहर चले गए थे जब रेल मंत्री ने अपना बजट भाषण पढ़ना शुरू किया था क्योंकि हमने महसूस किया था कि उड़ीसा की पहले भी और इस बार फिर लगातार उपेक्षा की गई है। हमने महसूस किया था कि हमारी बुरी तरह से उपेक्षा की गई है। हम एक मुद्दा उठाना चाहते थे कि धैर्यवान व्यक्ति का गुस्सा खतराक होता है। इसलिए धैर्यवान व्यक्ति के क्रोध से सावधान रहें।

महोदय, उड़ीसा में, रेलवे को बंगाल-नागपुर रेलवे के नाम से जाना जाता है। लेकिन अब गत अनेक दशकों से इसे बिहार राष्ट्रीय रेल के नाम से जाना जाता है। मुझे अपने पड़ोसी राज्य बिहार से कोई ईर्ष्या या शत्रुता नहीं है। बिहार के लोगों के साथ मेरी शुभकामनाएँ हैं। लेकिन दुर्भाग्य से, केन्द्र स्तर पर रेल मंत्री बिहार से हो रहे हैं, इसलिए पड़ोसी राज्यों की काफी उपेक्षा की जाती रही है।

महोदय, आप स्वयं भी इस बात से सहमत होंगे कि दक्षिण बंगाल के क्षेत्र; सम्पूर्ण उड़ीसा और उत्तरी आंध्र प्रदेश के हिस्सों में वस्तुतः कोई रेल सेवा विद्यमान नहीं है। हम कुछ हद तक ब्रिटिश युग की कलकत्ता प्रेसीडेंसी और मद्रास प्रेसीडेंसी के बीच में पड़े लगते हैं। इसलिए, हमारे लिए तट के साथ-साथ उत्तर से दक्षिण तक एक रेल पटरी बनाई गई थी। इसके अलावा यहाँ बहुत कम रेल लाइनें थीं। उदाहरण के लिए, उड़ीसा में, केवल एक अन्य लाइन तलचर से थी जो कि कोयला बेल्ट है वह भी इसलिए थी क्योंकि अंग्रेजों को उस क्षेत्र से कोयले की आवश्यकता थी। इसलिए, उन्होंने एक रेल पटरी भी बिछाई थी। लेकिन गत 50 वर्षों में स्वतंत्रता के पश्चात्, उड़ीसा की अत्यंत उपेक्षा की जाती रही है। उड़ीसा में लौह अयस्क, बाक्साइट आदि खनिजों के प्रचुर भंडार हैं और यहां तक रेअर अर्थ, बालू के भी यहां भण्डार हैं जिससे गुरु जल का उत्पादन किया जाता है जिसके परिणामस्वरूप हमने परमाणु परीक्षण सफलतापूर्वक किए, उड़ीसा में यूरेनियम की भी काफी खानें हैं। तलचर ही वह स्थान है जहाँ गुरु जल का उत्पादन किया जाता है। लेकिन दुर्भाग्य से, उड़ीसा का हक इसे नहीं मिला है।

महोदय, मैं काफी लम्बे समय तक नहीं बोलूंगा। कई माननीय सदस्यों को जो मुझे वरिष्ठ हैं, उन्हें भी बोलना है। मैं व्यक्तिगत रूप से यह अनुभव करता हूँ कि अब समय आ गया है जब रेलवे आत्म-अनुशासन विकसित करे, क्योंकि अभी ऐसा लगता है कि रेलवे में अनुशासनहीनता बहुत बढ़ गई है। मुझे खुशी है कि मंत्री जी वापस आ गए हैं क्योंकि हमने जब बहिर्गमन किया था तब वह कुछ खिन्न हो गए थे।

श्री राम नाईक: लेकिन वह आ गए हैं।

श्री तथागत सत्यधी : हम उनका स्वागत करते हैं।

महोदय, केवल रेलवे को ही आत्म-अनुशासन अपनाने की जरूरत नहीं है बल्कि रेलवे को ऐसे कदम उठाने चाहिए ताकि यात्रियों में भी अनुशासन की भावनाएँ विकसित हो सकें क्योंकि मुझसे पहले भी कई माननीय सदस्यों ने, यह शिकायत की है कि डिब्बे में लाईट अथवा पंखा नहीं है। कई लोगों ने इस बारे में शिकायत की है। लेकिन वास्तव में, यदि हम देखें तो पाएंगे कि लाइट यात्रियों द्वारा चुरा लिये जाते हैं तथा बाथरूम वे ही गंदा कर देते हैं। हम केवल रेलवे पर ही दोषारोपण नहीं कर सकते हैं। हमें अपनी गलती भी देखनी होगी। यह इसलिए कि हम लोगों के प्रतिनिधि अथवा जनता के नेता ने अपना कार्य ठीक ढंग से नहीं किया अथवा लोगों को ठीक ढंग से नहीं समझा पाए कि राष्ट्रीय सम्पत्ति का किस तरह उपयोग किया जाना चाहिए।

महोदय, उड़ीसा जिसका तट 480 किलोमीटर लंबा है, पूरे पूर्वी क्षेत्र में फैला है, जो विशाखापत्तनम से बोकारो तक है, तथा नौ इस्पात संयंत्रों में से वह इस क्षेत्र में है। लेकिन लौह अयस्क तथा कोयला, जो इसके लिए मुख्य घटक हैं वह दक्षिण बिहार तथा उत्तरी उड़ीसा में मिलते हैं। लेकिन उन्हें तटवर्ती क्षेत्रों से जोड़ने के लिए कोई रेल लाइन नहीं है जहाँ से इन्हें इस्पात संयंत्रों को ले जाया जा सके। मैं इसके लिए केवल रेलवे को दोषी नहीं मानूंगा वरन् यह भी कहूंगा कि इसके लिए कई राज्य सरकारों जिम्मेदार हैं। विशेषरूप से इसके लिए उड़ीसा सरकार को काफी हद तक दायी माना जाना चाहिए क्योंकि गत सरकार में तत्कालीन रेल मंत्री ने पूर्वी तटीय जोनल रेलवे मंजूर किया था। लेकिन राज्य सरकार आज तक कार्यालय तथा पूर्वी तटीय जोनल रेलवे के अनुपंगी भवनों के निर्माण हेतु भूमि देने में असफल रही है।

उसी प्रकार एक महत्वपूर्ण तथा अर्थक्षम मार्ग है उंगोसुखिन्दा जो तलचेर बेल्ट से परादीप पत्तन तक कोयला ढोने में सहायक होगा नाकि उन्हें चेन्नई तथा अन्य स्थानों पर ले जाया जा सके जहाँ वे उड़ीसा से विद्युत उत्पादन हेतु कोयला खरीदते हैं। उस मार्ग के लिए भी राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण नहीं किया है जिसके लिए रेल मंत्री ने कोई मंजूरी भी नहीं दी है या प्रायंटन नहीं किया है जिससे भूमि खरीदी जा सके।

महोदय, हमें यह बताया गया है कि रेलवे की माल दुलाई में कमी हो रही है। यह एक नया मुद्दा है जिसके ऊपर विचार किया जाना है। रेलवे द्वारा माल दुलाई में क्यों कमी हो रही है? यदि आप एक डिब्बा यहाँ से हैदराबाद ले जाने के लिए कार चुक करें तो आप देखेंगे कि इसमें एक महीना से कम समय नहीं लगता है यद्यपि यहाँ से हैदराबाद के लिए कई दैनिक गाड़ियाँ हैं। ऐसा भी हो सकता है कि जिस डिब्बे में आप हैदराबाद के लिए कार ले जाने के लिए चुक करते हैं, वह नागपुर चला जाए अथवा पुणे, तिरुवनन्तपुरम पहुँच जाए, और तब वापस हैदराबाद आए। अतएव, अक्षमता एक प्रमुख समस्या है जिसके कारण रेलवे की माल दुलाई में कमी आ रही है। इस वर्ष के बजट में माल दुलाई की लागत में इस कारण वृद्धि नहीं की गई कि शायद माल दुलाई में वृद्धि होगी। लेकिन मुझे दुखपूर्वक यह कहना पड़ रहा है कि रेलवे द्वारा माल दुलाई में तब तक वृद्धि नहीं होगी जब तक कि रेलवे अपना कुशलता में वृद्धि नहीं करता है तथा सामान को देखभाल नहीं करता है। यह इसलिए कि हम सभी जानते हैं कि भारत के कई स्थानों पर डिब्बा तोड़ना एक प्रमुख समस्या है तथा इस संबंध में कोई सुरक्षा नहीं है। रेलवे की भूमि किसी की भी नहीं होती है। रेलवे की सुरक्षा का दायित्व राज्य सरकार का है तथा रेलवे सुरक्षा बल पर भी सुरक्षा का दायित्व है, इसीलिए जो व्यापारी अपना माल रेलवे के माध्यम से ले जाते हैं या यात्री जो

परेशानी में पड़कर सहायता की मांग करते हैं डब्बकी सहायता के लिए कोई आगे नहीं आता है।

महोदय, समय की कमी को देखते हुए मुझे एक या दो सुझाव देने हैं। रेलवे में महत्वपूर्ण एक कमी सफाई की है—डिब्बे तथा प्लेटफार्म की सफाई। मेरा सुझाव है कि डिब्बे की सफाई का काम ठेके पर सुलभ जैसी संस्था में या अन्य व्यक्तियों को दी जानी चाहिए जो डिब्बे की देखभाल कर सकें। रेलगाड़ी में सफर कर रहे यात्री भी डिब्बे की सफाई कर सकते हैं। रेलवे प्लेटफार्म को भी सफाई तथा रख-रखाव के लिए पट्टे पर दिया जाना चाहिए तथा वह कम्पनी जो रेलवे प्लेटफार्म लेती है वह प्लेटफार्म टिकट या विज्ञापनों के माध्यम से राजस्व कमा सकती है।

उड़ीसा के लिए, मैं केवल यह उल्लेख करना चाहता हूँ कि राजधानी एक्सप्रेस जो भुवनेश्वर से दिल्ली तक की है, वह कलकत्ता भी जाती है।

महोदय, पता नहीं किस कारण से यह कलकत्ता जाती है लेकिन यह कलकत्ता जाती है। कलकत्ता से वास्तव में यह राजधानी एक्सप्रेस बनती है तथा त्वरित मार्ग से दिल्ली आती है। लेकिन हावड़ा तक, हमारे साथ साधारण यात्रियों जैसा व्यवहार किया जाता है। अतएव, महोदय, मेरा आग्रह है कि सप्ताह में दो बार चलाने के बजाय इसे सप्ताह में चार बार चलाया जाये। इसे बिहार से न ले जाकर आसनसोल खडगपुर मार्ग पर सीधे दिल्ली छोटे से छोटे मार्ग से लाया जाना चाहिए।

महोदय, अगला मुद्दा यह है कि हमारे पास पूर्वी तट के साथ-साथ केवल एक मार्ग है जोकि दक्षिण-पूर्वी मार्ग है। आप जानते हैं कि पूर्व रेलवे तथा दक्षिण पूर्व रेलवे भारतीय रेल का अधिकतम आय वाला मार्ग है। लेकिन जहाँ तक गाड़ियों तथा नई लाइनों बिछाने का काम है, यह पूरी तरह उपेक्षित है। यह भारतीय रेल के लिए 60% राजस्व कमाती है। लेकिन इन दो क्षेत्रों में कोई संतुलित निवेश नहीं किया गया है। अतएव, महोदय, मैं यह चाहूंगा कि उड़ीसा के सुदूर क्षेत्रों में भी रेलवे पहुँचे। हम व्यक्तिगत रूप से मंत्री से मिले थे और उन्होंने कहा था कि अंगुल-सभलपुर लाइन 15 अगस्त तक पूरी हो जायेगी। लेकिन मैंने इसकी जांच की है। वास्तविक रूप से, इस लाइन को पूरा करने तथा 15 अगस्त तक एक रेलगाड़ी चलाना असंभव है क्योंकि 30 किलोमीटर से अधिक दूरी तक यह लाइन पूरी नहीं है। माननीय मंत्री इस मुद्दे की ओर ध्यान दें। जो उड़ीसा के विकास तथा इसकी बहुमूल्य धातुओं को ले जाने के लिए पूर्व से पश्चिम लाइन कुर्द-बोलांगीर लाइन आवश्यक है। दापवारी-बासपानी मार्ग के बारे में कई सदस्यों ने पहले भी बोला है। यह भारत का सबसे अधिक लाभप्रद मार्ग है। लाभप्रदता प्रतिवर्ष 26 प्रतिशत आंकी गई है। इसका मतलब है कि चार वर्षों के समय में इस मार्ग पर निवेश

[श्री तक्षगत सत्यधी]

राशि वापिस आ सकती है। अमरीका के एग्जिम बैंक ने इस परियोजना के वित्तपोषण में दिलचस्पी दिखाई थी। लेकिन कुछ भी शुरू नहीं किया गया। अब, मैं नहीं जानता कि प्रतिबंध लगाए जाने के बाद एग्जिम बैंक उसमें रुचि दर्शाता है या नहीं। लेकिन जब इसने रुचि दिखाई। तब रेलवे ने कोई प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं की। अतएव, इस बात पर ध्यान देना होगा।

एक अन्य अंगुल-सुखिन्दा मार्ग काफी अर्थक्षम मार्ग है क्योंकि यह पारादीप पत्तन पर कोयला ले जाता है। यह पारादीप के अन्तर्देशीय क्षेत्रों के विकास में सहायक होगा।

जहाँ तक विद्युतीकरण का प्रश्न है, यह मजाक बन गया है। यदि आप भारतीय रेल के विद्युतीकरण मानचित्र को देखें तो पाएंगे कि कलकत्ता से खड़गपुर तक ऐसा है। फिर पूरे उड़ीसा में यह नहीं है तथा फिर विजिनग्राम से चेन्नई तक विद्युतीकरण है। अतएव, महोदय केवल उड़ीसा वह स्थान है जो छोड़ दिया गया है। मैं माननीय मंत्री से आग्रह करता हूँ कि अब भी देर नहीं हुई है वह धनराशि का समायोजन करें तथा देखें कि एक निश्चित अवधि के दौरान खड़गपुर से विजिनग्राम मार्ग तक विद्युतीकरण किया जा सके।

और अंतिम बात भुवनेश्वर-मुम्बई कोणार्क एक्सप्रेस के बारे में है। यह गाड़ी प्रतिदिन भुवनेश्वर से शाम को लगभग छह बजे चलती है और हैदराबाद-सिकन्दराबाद जाती है तथा फिर उत्तर-पश्चिम की ओर अर्थात् पुणे और मुम्बई जाती है। हमारा अनुरोध है कि पश्चिमी भारत को उड़ीसा से जोड़ने वाली यह अकेली रेलगाड़ी है इसलिए भुवनेश्वर-मुम्बई कोणार्क एक्सप्रेस को संभावित लघुतम मार्ग अर्थात् अंगुल-सम्बलपुर मार्ग पर चलाया जाए। जब यह पूरा हो जायेगा तो नागपुर होकर जाने वाला यह वही मार्ग होगा जिस मार्ग से गीतांजली एक्सप्रेस जाती है और मुम्बई पहुंचने के लिए यह सबसे छोटा मार्ग होगा। धन्यवाद।

श्री चेंगारा सुरेन्द्र (अदूर): माननीय सभापति जी, मैं रेलवे बजट पर होने वाली चर्चा में भाग लेना चाहता हूँ।

इस संबंध में मैं सम्माननीय सभा को यह बताना चाहता हूँ कि देश के दक्षिण भाग में स्थित मेरे केरल राज्य की लंबे अरसे से की जाती रही मांगों के बारे में कोई उल्लेख ही नहीं किया गया है। मैं पहली बात तो यही कहना चाहता हूँ कि केरल के बारे में कुछ भी नहीं कहा गया है। केन्द्र में सत्ता में आई सभी सरकारों ने आवधिक रूप से अथवा जानबूझकर केरल की उपेक्षा की है। यह बजट भी अधिकांशतः पिछले बजट की नकल मात्र

है। अन्य राज्यों की तुलना में केरल देश के उन प्रमुख राज्यों में से है जिससे रेलवे को सभी तरह की आमदनी प्राप्त होती है।

मुझे यह कहते हुए गर्व है कि हम बड़े सत्यनिष्ठ और ईमानदार होते हैं चूंकि अन्य राज्यों की तरह हम केरल के लोग बगैर टिकट के यात्रा नहीं करते हैं अथवा हम बिना प्लेटफार्म टिकट लिए प्लेटफार्म पर नहीं जाते हैं। सच्चाई यह है कि रेलवे बजट में कोई नई बात ही नहीं कही गई है। आज भी केरल के कई भीतरी क्षेत्रों विशेषकर इडुडुकी जिले को रेलवे के मानचित्र में कोई स्थान प्राप्त नहीं है।

प्रतिवर्ष देश के अनेक भागों विशेषकर आंध्र प्रदेश, कर्नाटक और तमिलनाडु से सबरीमलाई स्थित श्रावस्ती मंदिर को देखने के लिए हजारों श्रद्धालु आते हैं। लेकिन मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि इस स्थान पर पहुंचने के लिए रेलगाड़ी ही नहीं है। मेरा विनम्र अनुरोध है कि साबरी रेल के लिए आवंटन में वृद्धि की जाए और इस परियोजना को अविलंब पूरा किया जाए।

मेरी अगली मांग यह है कि मंगलोर से शोरानूर रेलवे लाईन को दोहरा करने और एर्णाकुलम से टुमकूर जाने वाली रेल लाईन के विद्युतीकरण का कार्य अविलंब पूरा किया जाए।

मेरे केरल राज्य ने कोंकण रेलवे के कार्य को पूरा करने में भी मदद की है। इस परियोजना के पूरा हो जाने के बावजूद हम इस सुविधा का उपयोग नहीं कर सकते क्योंकि मंगलोर और कोचीन के बीच एकल लाइन है। इसलिए हमारी लंबे समय से चली आ रही मांग को मंगलोर-कोचीन रेल लाईन को दोहरा करने से ही पूरा किया जा सकता है।

मेरा राज्य उपभोक्ता परक राज्य है जहां पर हर रोज तमिलनाडु और आंध्र प्रदेश से अनेक चीजें आती हैं। हमारी समस्या यह है कि क्विलोन और चेंगोर के बीच एकल छोटी लाइन है। इसलिए मेरी आपसे विनती है कि क्विलोन और चेंगोट के बीच स्थित छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदल दिया जाये और इसके साथ ही सामान के लाने ले जाने और यात्रा को सुविधाजनक बनाने के लिए इस लाईन को दोहरा भी कर दिया जाये।

एक और महत्वपूर्ण मांग केरल में रेल डिब्बा कारखाना खोलने के बारे में कदम उठाने की है। यह हमारी लंबे समय से की जाती रही मांगों में से एक है। मेरा यह भी अनुरोध है कि केरल राज्य में आने वाली सभी गाड़ियों में खानपान सेवा भी शुरू की जाए।

हमारे केरल राज्य की सभी केन्द्र सरकारों द्वारा उपेक्षा की गई है। मेरा अनुरोध है कि हमारे राज्य के साथ हो रहे अन्याय को

रोकने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएं। हमारे राज्य को नई स्लेगाड़ियों की भी पर्याप्त और संतोषजनक सुविधा नहीं दी जा रही है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि टिकट लेने में होने वाली देरी को रोकने के लिए केरल राज्य के सभी रेलवे स्टेशनों पर कंप्यूटरीकृत बुकिंग सेन्टर खोले जाएं।

दूसरा मुद्दा यह है कि कायानकुल से अदूर होते हुए क्विलोन संबंधी सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुकी है। वर्ष 1997 में इस परियोजना के लिए दस लाख रुपए आवंटित किए गए थे। पर आज इस रेल लाइन का कहीं कोई अंता पता नहीं है।

कोल्लम जिले में अवनोशपुरम स्टेशन पर प्लेटफार्म निर्माण कार्य बंद कर दिया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि कोल्लम जिले के कहुथीरुथी रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म के निर्माण के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित की जाए।

श्री जी. मंगल रेड्डी (निजामाबाद): महोदय, बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं आंध्र प्रदेश के उत्तरी तेलंगना क्षेत्र से हूँ। आजादी प्राप्त होने से लेकर आज तक किसी ने भी तेलंगना क्षेत्र की सुधि नहीं ली है। अपने पड़ोसी राज्य के श्री राम नायक को देखकर मुझे प्रसन्नता हुई है। मैं समझता हूँ कि वह हमारी समस्याओं को अच्छी तरह जानते हैं।

हालांकि नौवीं पंचवर्षीय योजना में गत पचास वर्षों से उपेक्षित छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का प्रावधान किया गया है। फिर भी हमने इसे विकसित नहीं किया है। आजादी प्राप्त कर लेने और निजाम के शासक से मुक्त हो जाने के बावजूद भी हम त्रस्त हैं। निजामाबाद और सिकन्दराबाद के बीच रेल लाइन के विकास कार्य के लिए 283 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है।

लेकिन रेल मंत्रालय ने छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य के लिए केवल 5 करोड़ रुपए ही प्रदान किए हैं। आखिर हम और कितना इंतजार करें? हम पहले ही पचास वर्षों तक परेशानी उठा चुके हैं। क्या हमें इस रेल लाइन को बदलने के कार्य के लिए पचास बरस और इंतजार करना पड़ेगा? इसके कारण हमारे किसानों को परेशानी उठानी पड़ रही है। यहां तक कि हमें समय पर उर्वरक भी नहीं मिल रहे हैं। हमें अपनी फसलों का लाभकारी मूल्य भी नहीं मिल रहा है। महाराष्ट्र की सीमा तक यह लाइन है। दोनों मंत्री महोदय यहां पर उपस्थित हैं और मैं आशा करता हूँ कि वे लोकतांत्रिक ढंग से इस बात पर विचार करेंगे।

लंबे समय से की जाती रही मांग के अनुरूप तेलंगाना में पैदापल्ली-करीम नगर-निजामाबाद बड़ी लाइन की शुरुआत की गई थी। मैं समझता हूँ कि स्वतंत्रता के पश्चात् यही अकेली रेल लाइन शुरू की गई है। लेकिन मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि इसका निर्माण कार्य चिंटी की रफ्तार से चल रहा है।

वर्ष 1992 से इस कार्य पर केवल सोलह करोड़ रुपए ही खर्च किए गए हैं जबकि इस परियोजना कार्य की अनुमानित लागत 259 करोड़ रुपए हैं। हमारी एक के बाद एक सिफारिशों के बावजूद इस वर्ष भी मात्र 7 करोड़ रुपए की मामूली राशि आवंटित की गई है जो बहुत ही कम राशि है। मुझे यह कहते हुए दुःख हो रहा है कि पेडाल्ली से करीमनगर और करीम नगर से निजामाबाद खण्डों में कार्य के समय अधिकारियों द्वारा भी अन्याय किया गया है। यहां तक कि चुनावों के पश्चात भी भूमि अधिग्रहण कार्यालय को करीम नगर से स्थानान्तरित कर दिया गया जोकि दुर्भाग्यपूर्ण है। हम टी.डी.पी. के छह संसद सदस्य हैं और हम इसी कारण से सभा का बहिष्कार करना चाहते थे परन्तु हमने वैसा नहीं किया। ऐसा इसलिए है कि हमने एक तरफ यह सोचा कि जब हम इस सरकार का समर्थन कर रहे हैं तब हम सदन का बहिष्कार क्यों करें? अनुशासन बनाए रखने, लोगों के हितों की रक्षा करने तथा अपने प्यारे नेता आंध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री श्री चंद्रबाबू नायडू की सलाह पर हम इस सरकार के साथ कोई धोखाधड़ी नहीं करना चाहते हैं तथा हम इस सरकार के साथ निकट भविष्य में भी कोई गलत कार्य नहीं करेंगे। लेकिन हमें आशा है कि हमें न्याय मिलेगा।

महोदय, हमारा राज्य बिहार की तरह है। एक तरफ हमारा क्षेत्र नक्सलवाद से ग्रसित है तथा दूसरी तरफ स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात भी केन्द्र सरकार द्वारा हमारे क्षेत्र में रेल सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु कोई कदम नहीं उठाया जा रहा है। अन्य क्षेत्रों में भी उन्होंने लोगों के कल्याण के लिए कोई कदम नहीं उठाया है। अतः मैं माननीय मंत्री महोदय से इस पर पुनर्विचार करने तथा हमारे क्षेत्र हेतु न्याय करने का अनुरोध करता हूँ।

अब मैं कतिपय अन्य उपायों का सुझाव देता हूँ। प्रस्तावित यात्री किराये से मध्यमवर्गीय लोगों को कठिनाई होने की संभावना है तथा द्वितीय श्रेणी और द्वितीय श्रेणी शयनयान से यात्रा करने वाले लोगों के संबंध में बड़ोत्तरी को समाप्त किया जाना चाहिए। प्रथम श्रेणी के डिब्बों के स्थान पर टू-टियर और त्री टियर वातानुकूलित डिब्बे लगाये जा सकते हैं जिससे यात्रियों की संख्या अधिक होने के कारण रेलवे को अधिक राजस्व की प्राप्ति होगी। दिल्ली सहित कई महत्वपूर्ण स्टेशनों का खराब ढंग से रखरखाव किया जा रहा है। मीटर गेज लाइन में यह स्थिति अत्यधिक खराब है तथा इस तरफ कोई भी ध्यान नहीं दे रहा है। अब हमें परिवहन

[श्री जी. गंगा रेड्डी]

सुविधाओं की अधिक से अधिक आवश्यकता महसूस होती है। अतः मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि मालगाड़ियों में सुधार लाया जाए ताकि उपभोक्ताओं के लिए परिवहन अधिक लाभप्रद हो सके। मैं रेल मंत्री से विशेषरूप से कहना चाहूंगा कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर उपरिपुलों पर कोई ध्यान नहीं दे रहा है। अतः इस समस्या का समाधान करने की आवश्यकता है।

कतिपय रेल लाइनों के संबंध में हमारे मुख्यमंत्री ने सुझाव दिया है कि राज्य सरकार मुक्त रूप से भूमि देगी ताकि वे भू-कार्य कर सकें। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे केवल नयी प्रकृति के बजट के बारे में ही न सोचें बल्कि रेलवे की कठिनाइयों पर भी ध्यान दें। वे व्यवहारिक रूप से सोचें तथा कुछ ऐसा करें जो पिछड़े इलाकों के लिए लाभप्रद हो ताकि लोकतंत्र के पचास वर्षों के बाद जनता खुशाल हो। मुझे विश्वास है कि रेल मंत्रालय मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों पर ध्यान देगा तथा विशेषकर तेलंगाना क्षेत्र के प्रति न्याय करेगा।

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर): मुझे अपने प्रथम भाषण के लिए अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं इस सभा का एक नया सदस्य हूँ। मैं इस बजट का समर्थन कर रहा हूँ। मैं इस बजट का इसलिए समर्थन कर रहा हूँ क्योंकि नए रेल मंत्री द्वारा इस बजट को अत्यधिक कठिन परिस्थिति में तैयार किया गया है। वह एक बहुत ही विचित्र स्थिति में हैं। यदि आप प्रत्येक सदस्य द्वारा दिए गए भाषणों पर ध्यान दें तो आप पायेंगे कि इस बजट से सभी असंतुष्ट हैं।

श्री शीश राम ओला ने कहा कि राजस्थान की उपेक्षा की गई है; बीजू जनता दल से संबंध हमारे मित्रों, जो अभी उपस्थित नहीं हैं, ने टेलीविजन पर भी कहा कि उड़ीसा की उपेक्षा की गई है, अब केरल के सदस्य यह कह रहे हैं कि उनके राज्य की उपेक्षा की गई है, बिहार को छोड़कर हर व्यक्ति यह कह रहा है कि उसके राज्य की उपेक्षा की गई है। यहाँ बिहार के भूतपूर्व मुख्य मंत्री बैठे हुए थे, अब श्री रघुवंश प्रसाद सिंह बैठे हुए हैं। वे कह रहे हैं कि बिहार की भी उपेक्षा की गई है। अतः मैं यह नहीं जान पा रहा हूँ कि वास्तव में किसकी उपेक्षा की गई है। हर व्यक्ति यह कह रहा है कि उसके राज्य की उपेक्षा की गई है।

मैं आपको बताऊँगा कि यह विचित्र स्थिति क्यों उत्पन्न हुई है। यह पूर्व के सरकारों द्वारा चलाई गई गलत नीतियों के कारण हुआ है। कांग्रेस के सदस्य यह कह रहे थे कि पूर्व के कांग्रेस दल की सरकारों द्वारा यह सुनिश्चित किया गया कि रेलवे अपना बजट अलग से तैयार करें। क्या आपको मालूम है कि उन दिनों इनके द्वारा किस प्रकार से बजट तैयार किया जाता था। प्रत्येक वर्ष वह नई परियोजनाओं की घोषणा करते थे तथा इसे बीच में ही

समाप्त करते थे। मैंने दो मर्दों पर मोटा एक अनुमान लगाया जिस पर रेलवे द्वारा सबसे अधिक व्यय किया गया है; एक, आमाम परिवर्तन जिस पर काफी धन व्यय किया गया है तथा दूसरे, नई रेल लाइनों के निर्माण पर, इस पर भी काफी व्यय होता है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि इन दो मर्दों पर यदि चल रही परियोजनाएं आज के दर पर पूरी की जाएं तो आपको 24,403 करोड़ रुपए का व्यय करना होगा। रेल मंत्री इतना धन कहाँ से लायेंगे।

मुझे आश्चर्य है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के किसी सदस्य द्वारा अपने क्षेत्र की विचित्र स्थिति के बारे में क्यों नहीं कुछ कहा गया है। डिब्रूगढ़ तथा न्यू बैंक लाइन को जोड़ने वाली रेल लाइन के बोर्गीबिल में ब्रह्मपुत्र नदी पर पुल बनाए जाने के बारे में किसी ने कुछ नहीं कहा है। क्या आपको मालूम है कि इस पुल की लागत परिव्यय कितनी है। यह 1,000 करोड़ रुपए है। लेकिन इस वर्ष इस पुल के लिए 2 करोड़ रुपये दिए गए हैं।

अब लोग यह कह सकते हैं कि इसे पूरा होने में पांच सौ वर्ष लग सकते हैं। क्या आप इस तरीके से बहस कर सकते हैं? मैं रेल मंत्री से पूछ रहा हूँ कि किसी लाइन अथवा पुल का निर्माण किये जाने के संबंध में किसने वायदा किया है, 1000 करोड़ रुपए का प्रावधान किसने किये है। उन्होंने पहले ही काफी कुछ वायदा किया है लेकिन 1,000 करोड़ रुपया कहाँ से आयेगा। मैं यही जानना चाहता हूँ।

एक अर्थ में परिवहन भी उत्पाद है। रेलवे द्वारा इसे बेचा जा रहा है। लेकिन हमने क्या किया है? रेलवे द्वारा इससे प्राप्त लाभ को बिना जोड़े हुए पूंजी लगायी जा रही है। पूर्व में, किसी आमाम परिवर्तन संबंधी परियोजना को पूरा किये जाने का औसत समय 2 वर्ष 6 महीने था। अधिकारीगण हमें सूचित करें कि अब इसमें कितना समय लगेगा। माननीय मंत्री महोदय ने मात्र तीन माह पूर्व कार्य भार ग्रहण किया है। वे शायद इसमें लिए गए समय के संबंध में जानकारी देने की स्थिति में नहीं होंगे। अधिकारीगण कह सकते हैं कि इसमें 9 वर्ष से 14 वर्ष का समय लगता है। अतः हम क्या कर रहे हैं? हम पूंजी को अवरुद्ध कर रहे हैं तथा इस पर ब्याज का भुगतान कर रहे हैं।

रेलवे ने लगभग 65,000 करोड़ रुपए का ऋण लिया है तथा इस पर प्रति वर्ष 17 से 18 प्रतिशत की दर पर ब्याज का भुगतान किया जा रहा है। इसके द्वारा अभी कतिपय लाइनों का उपयोग बंद कर दिया गया है, तथा छिटपुट रूप से धन का व्यय किया गया है लेकिन कई वर्षों से कोई परियोजना पूरी नहीं हुई है। मैं अपने राज्य का एक उदाहरण दे रहा हूँ। रायगढ़-कोरपेट लाइन को पहली बार 1982-83 में शुरू किया गया था तथा इसमें अब तक

15 वर्ष लग चुके हैं। तालचेर-संभलपुर लाइन की 1984-85 में मंजूरी हो गई तथा इसमें 13 से 14 वर्ष लग चुके हैं। इस प्रकार हमने पूंजी को अवरुद्ध किया है तथा इस पर ब्याज का भी भुगतान कर रहे हैं।

मुझे खुशी है कि माननीय रेल मंत्री द्वारा भारतीय रेल के इतिहास में पहली बार साहस तथा दूरदर्शिता दिखायी गयी है। उन्होंने रेल बजट को एक नई दिशा प्रदान की है तथा यह दिखाया है कि वे किसी दबाव के अधीन कार्य नहीं करेंगे। उन्होंने नयी परियोजनाओं की घोषणा करने की बजाय निर्माणाधीन लाइनों को पूरा करने की कोशिश की है। नई परियोजना के संबंध में घोषणा करने में पैसा नहीं लगता है। इसके विपरीत ऐसा करना आसान है परन्तु रेलवे इतना पैसा कहाँ से लाएगी? अतएव, मेरा माननीय मंत्री से आग्रह है कि 'हीरो' बनने की कोशिश न करें, प्रत्येक व्यक्ति को कुछ-न-कुछ वचन न दें। कृपया यह देखें कि पहले कम से कम निर्माणाधीन परियोजनाएँ पूरी की जायें। उसके बाद ही हम किसी अन्य परियोजनाओं के लिए हाथ बढ़ायें। अन्यथा इससे हमारे अपने-पैसों की बर्बादी होगी तथा ब्याज भी अदा करना पड़ेगा।

क्या इस देश में हमारे यहाँ कोई परिवहन नीति है? हमने सड़क परिवहन क्षेत्र को रेलवे के साथ प्रतिस्पर्धा करने की अनुमति दी है! स्थिति पत्र में यह उल्लेख किया गया है कि 1950-51 में माल ढुलाई 89 प्रतिशत थी जो 1996-97 में घटकर 60 प्रतिशत हो गयी है। ऐसा इसलिए हो रहा है क्योंकि हमने सड़क परिवहन क्षेत्र को थोक में वस्तुओं को लंबी दूरी तक ढोने की अनुमति दी है। मेरा सुझाव है कि हमारे माननीय प्रधानमंत्री को इस बात का पता होना चाहिए। हमारे पास राष्ट्रीय परिवहन नीति होनी चाहिए जो यह निर्धारित करे कि रेलवे तथा सड़क क्षेत्र कितने-कितने माल की ढुलाई करेंगे। यह निर्णय किया जाना चाहिए क्योंकि अगर थोक में वस्तुएँ रेलवे द्वारा ढोई जायेंगी तो प्रति इकाई लागत कम होगी। उदाहरण के तौर पर अधिकतर डीजल सड़क क्षेत्र द्वारा, ट्रकों द्वारा ढोया जा रहा है। इसलिए हमें ढुलाई में भारी घाटा हो रहा है। यदि रेलवे डीजल ढोएँ, तो हमें उम पर कम खर्च करना पड़ेगा।

रात्रि 11.00 बजे

इस गलत नीति के कारण, जिसके अन्तर्गत हम परिवहन क्षेत्र यथा ट्रक तथा ट्रक मालिकों को गलत प्राथमिकता दे रहे हैं जिसके कारण रेलवे को राजस्व की हानि हो रही है। माननीय रेल मंत्री इस पहलू को देखें।

मेरा अगला मुद्दा अवमूल्यन के संबंध में है। प्रतिवर्ष रेलवे भारत सरकार को सात प्रतिशत की दर से ऐसे अवमूल्यन दे रहा

है मानो भारत सरकार अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष या विश्व बैंक हो- क्योंकि उसने रेलवे को धनराशि दे रखी है। रेलवे सामान्य बजट के लिए प्रतिवर्ष ब्याज दे रहा है। यह काफी विचित्र बात है। मेरे अनुसार इस वर्ष इसने 1,700 करोड़ रुपये अवमूल्यन के रूप में दिए हैं। इसे पचास से गुणा कर दीजिए। इसलिए गत पन्द्रह वर्षों से रेलवे ब्याज दे रहा है। मेरे विचार से यह अवश्य ही उस पूंजी, धन से अधिक हो गया होगा जो केन्द्र सरकार ने रेलवे को मूल रूप से दिया था। मेरे विचार से इसे समाप्त किया जाना चाहिए। भारत सरकार साहूकार की तरह व्यवहार कर रही है और यह रेलवे को निचोड़ती जा रही है।

अब मैं परिचालन अनुपात पर आऊँगा। इस वर्ष यह अनुपात 91.2 है। लेकिन 1996-97 के दौरान परिचालन अनुपात 86.2 था। यह क्यों बढ़ रहा है? कृपया यह देखें कि परिचालन अनुपात न बढ़े। अब मैं उड़ीसा के संबंध में उल्लेख करना चाहूँगा। इस संबंध में, मैं माननीय रेल मंत्री का बहुत आभारी हूँ। वर्तमान परिस्थिति में उन्होंने उड़ीसा राज्य को अधिकतम धनराशि दी है जो उड़ीसा राज्य के लिए संभव है। इस वर्ष चालू परियोजनाओं के लिए उन्होंने 226 करोड़ रुपये प्रदान किए हैं जबकि गत वर्ष 145 करोड़ रुपये प्रदान किए गए थे। इसका मतलब यह हुआ कि उन्होंने 81 करोड़ रुपये और ज्यादा प्रदान किए हैं। इसलिए मैं कह रहा हूँ कि उन्होंने अच्छा काम किया है।

नई लाइन के निर्माण हेतु 496 करोड़ रुपये की कुल आबंटित राशि में से उन्होंने उड़ीसा को 83 करोड़ रुपये दिए हैं जो पूरे देश को दी गई राशि का 16.5 प्रतिशत है। दोहरीकरण के क्षेत्र में भी उन्होंने पूरे देश को प्रदान की गई कुल राशि में से 14 प्रतिशत राशि प्रदान की है। मैं जानता हूँ कि तलचेर-संभलपुर लाइन पूरी कर ली गई है। मैंने उस संबंध में पूछताछ कर ली है। मुझे रेल मंत्रालय के अफसरों द्वारा बताया गया कि 30 जून से इस पर माल ढोने का कार्य किया जा सकता है तथा अक्टूबर माह से इस पर यात्री यातायात को ढोया जा सकता है। अफसरों द्वारा मुझे यह बताया गया।

मैं एक आग्रह करना चाहूँगा। यदि रायगढ़-कोरापुट लाइन पूरी कर ली जाये तो शबरी एक्सप्रेस भी चलाई जा सकती है। चूँकि सुरक्षा आयुक्त ने अपनी मंजूरी नहीं दी है और रेलगाड़ी अभी नहीं चल रही है। मैं अफसरों से यह आग्रह करूँगा कि वे सुरक्षा आयुक्त से मंजूरी ले लें ताकि यह लाइन भी चालू हो सके।

अब मैं पूर्व तटीय रेलवे के संबंध में आपको कुछ कहना चाहता हूँ। यह काफी विचित्र तथा नाजुक विषय है। यह निर्णय लिया गया था कि पूर्व तटीय रेलवे के तीन डिवीजन होंगे। वे खुर्दा रोड डिवीजन, वर्तमान पूर्व तटीय रेलवे सीमा, सम्भलपुर

[श्री खारबेल स्वाई]

डिवीजन तथा वाल्टेयर डिवीजन होंगे। अब वाल्टेयर डिवीजन के कर्मचारी आन्दोलन करके यह मांग कर रहे हैं कि उनके डिवीजन को पूर्व तटीय रेलवे के साथ नहीं मिलाया जाये। वे दक्षिण मध्य रेलवे में मिलना चाहते हैं। विशाखापत्तनम से भुवनेश्वर के बीच दूरी केवल 400 कि.मी. है तथा विशाखापत्तनम से हैदराबाद के बीच दूरी केवल 700 कि.मी. है। सिविल सेवा परीक्षा में बैठने वाले विशाखापत्तनम के सभी विद्यार्थी, भुवनेश्वर आते हैं और वे हैदराबाद नहीं जाते हैं। वाल्टेयर डिवीजन का पैतालीस प्रतिशत कि.मी. मार्ग उड़ीसा के अंतर्गत आता है जबकि पैतालीस प्रतिशत कि.मी. मार्ग आंध्र प्रदेश के अंतर्गत आता है। क्षेत्रीय विचारों के अनुसार नहीं बनाए गए हैं। तेलुगू बोलने वाले कर्मचारी यह नहीं कह सकते हैं वे केवल आंध्र प्रदेश में रहेंगे। उसी प्रकार, उड़ीया बोलने वाले कर्मचारी यह नहीं कह सकते हैं कि वे केवल उड़ीसा में ही रहेंगे। रेलवे में ऐसा कभी नहीं होता है।

खुर्दा रोड डिवीजन में लगभग 60 प्रतिशत कर्मचारी तेलुगू भाषी हैं। यदि वे यह कहें कि वे केवल दक्षिण मध्य रेलवे में जाएंगे तो उन तेलुगू कर्मचारियों का क्या होगा जो खुर्दा रोड डिवीजन में रह रहे हैं तथा कार्य कर रहे हैं? अतएव, मैं आपसे अपील करता हूँ कि माननीय मंत्री क्षेत्रीय विचारों से प्रभावित न हों। आप पुरानी प्रतिबद्धता पर कायम रहें ताकि वाल्टेयर डिवीजन को पूर्व तटीय रेलवे में मिलाकर आप यह दिखा सकें कि वह क्षेत्रवाद तथा अन्य सभी चीजों से ऊपर है।

माननीय रेल मंत्री महोदय, मैंने आपकी बहुत प्रशंसा की है। मैं आपके समूह का हूँ। अतएव, कृपया हमारे ऊपर ध्यान दें। संभवतः मैं पहला सदस्य हूँ जिसने सभा के अन्दर आपका पक्ष लिया है। उड़ीसा सरकार कांग्रेस द्वारा चलाई जाती है। हमारे बीजू जनता दल के मित्र खिन्न हैं। उन्होंने कहा है कि हरिदासपुर तथा पारादीप लाइन पर निर्माण कार्य नहीं हो रहा है। मैं आपको सूचना दे रहा हूँ। राज्य सरकार ने अब तक मंजूरी नहीं दी है, इसने रेल लाइनों ट्रेकों और पुलों की योजना को मंजूरी नहीं दी है। इसलिए अभी रेल लाइन नहीं बनाई जा रही है। श्री रामचन्द्र मल्लिक अपनी पूरी आवाज के साथ चिल्ला रहे थे तथा कह रहे थे कि यह सब कांग्रेस सरकार ने किया है। अब मैं देख रहा हूँ कि एक माननीय सदस्य, श्री रंजीब बिस्वाल जो उड़ीसा के उपमुख्यमंत्री के पुत्र हैं, यहाँ बैठे हैं। उनके माध्यम से मैं अपील करता हूँ, वे मुख्यमंत्री से अपील करें, यह उनके निर्वाचन क्षेत्र में आता है। कम से कम वे मुख्यमंत्री से मंजूरी हेतु अपील करें ताकि रेल लाइन का निर्माण हो सके।

अंत में, मैं कहूँगा कि बालासोर रेलवे स्टेशन पर एक छोटा सा भूमिगत पारपथ बनाये जाये। क्योंकि वहाँ 'फ्लाई ओवर' है; सभी लोग अपनी साइकिलें अपने कंधों पर उठाते हैं तथा रेल

लाइनें पार करते हैं इस तरह से कई लोग मारे जा चुके हैं। अतएव, एक छोटा सा पैदल पार पथ बनाया जाये। सुबह के समय, जलेश्वर से भुवनेश्वर को एक डी एम यू रेलगाड़ी भी होनी चाहिए। यह मेरी छोटी सी अपील है। कृपया इन चीजों पर विचार करें। मुझे बोलने का मौका देने के लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

डा. रवि मल्लू (नगर कुरनूल): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ क्योंकि इसमें सभी श्रेणियों के किराये और माल भाड़े में वृद्धि की गई है। परन्तु मैं माननीय रेल मंत्री को आलोचना करने का साहस नहीं कर सकता क्योंकि इस माननीय सदन में वे पहली बार बजट पेश कर रहे हैं।

रेलवे राष्ट्रीय एकता का सूचक है। जहाँ-जहाँ रेल लाईन गई है वहाँ-वहाँ उस क्षेत्र का विकास हो रहा है और वहाँ के लोग निरन्तर लाभान्वित हो रहे हैं। इस प्रकार रेलवे पिछड़े क्षेत्रों का विकास कर रहा है।

स्थिति पत्र यह दर्शाता है कि माननीय मंत्री ने चर्चा शुरू होने के पूर्व हमें सभी आंकड़े उपलब्ध कराये हैं। हमें एक बात ख़ुशी है। जब श्री नीतीश कुमार विपक्ष में थे तो वे हमारे स्रोत थे और वे पिछड़े क्षेत्रों में सभी सुविधाएँ उपलब्ध व मांग करते थे। वे नायक थे और इस सभा में सबसे राजनीति से हटकर बात करते थे। यह स्थिति पत्र प्रस्तुत कर उन्होंने वही कार्य किया है।

इस बजट की अवधारणाओं के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि मैं बजट से असहमत हूँ, परन्तु मैं बजट में निहित नीतियों अथवा अवधारणाओं से सहमत हूँ। उन्होंने सभा में पहली बात कही कि वह बजट में पारदर्शिता लाना चाहते हैं। यह बिलकुल साफ है कि वे रेल प्रणाली में कुछ कर दिखाने के लिए प्रतिबद्ध हैं। उन्होंने दूसरी बात यह कही है कि उन्होंने पिछड़े क्षेत्रों में रेल लाइनें बिछाई हैं अथवा उन क्षेत्रों के विकास के लिये उन्होंने कुछ बजट सहायता प्रदान की है।

महोदय, यद्यपि मैं रेल मंत्री के विचारों की प्रशंसा करता हूँ, तथापि मैं यह कहना चाहता हूँ कि संभवतः बजट प्रावधानों के अभाव में, वह आंध्र प्रदेश राज्य के अत्यन्त पिछड़े क्षेत्रों में नई रेल लाइन बिछाने के लिए बजट सहायता नहीं दे सके। मेरे मित्र, श्री गंगा रेड्डी ने इस सभा में रेल बजट पर बोलते हुए यह उल्लेख किया है कि आजादी के बाद विशेषकर रेलवे के परिप्रेक्ष्य में तेलंगाना क्षेत्र की उपेक्षा की गयी है।

महोदय, जैसा कि आप जानते हैं कि तेलंगाना क्षेत्र प्रायः हमेशा सूखाग्रस्त रहता है और यह उग्रवादी गतिविधियों का केन्द्र

भी है। हाल ही में हमने आंध्र प्रदेश के तेलंगाना क्षेत्र में ही आत्महत्या के कारण ढिंङ्गनों की हुई मौतों पर चर्चा की है। अब तेलंगाना क्षेत्र, विशेषकर मेरे संसदीय चुनाव क्षेत्र नगर कुरनूल पिछले दस वर्षों से सूखाग्रस्त है। इस वर्ष भी सूखा पड़ा, गत वर्ष भी पड़ा था और उससे पहले भी पड़ा था। यह क्षेत्र बड़े पैमाने पर उग्रवादी तथा नक्सलवादी गतिविधियों का भी केन्द्र रहा है। मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस क्षेत्र के पिछड़ेपन की ओर आकृष्ट कर रहा हूँ क्योंकि वे इस बात के लिए काफी सचेष्ट हैं कि देश में कोई भी पिछड़ा क्षेत्र रेल संबंधी आधारभूत सुविधा की दृष्टि से उपेक्षित न रहे।

महोदय, पिछड़े क्षेत्रों को महत्व देने के सिलसिले में माननीय रेल मंत्री ने इस क्षेत्र के सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्र फतुहा-इस्लामपुर के लिए नई रेल लाईन बिछाने का प्रावधान किया है। पहले यह लाईन संभव नहीं थी। इस बार शायद इस क्षेत्र के पिछड़ेपन के कारण इसे यह सुविधा प्राप्त हुई है। इस क्षेत्र के पिछड़ेपन की तुलना में मेरा संसदीय चुनाव क्षेत्र कहीं अधिक पिछड़ा है। माननीय रेल मंत्री से मेरा निवेदन है कि पिछड़ेपन को ध्यान में रखकर रायचूर-पंचेरला रेल लाइन के प्रस्ताव पर विचार किया जाए। इस लाइन बिछाये जाने का प्रस्ताव आजादी के पहले और इसके बाद भी अन्तःसदस्यों ने परवर्ती रेल मंत्रियों से इस रेल लाइन को बिछाने का अनुरोध किया। बेशक, आंध्र प्रदेश राज्य से भी एक रेल मंत्री हुए। हम उनके पास भी अपनी समस्या को लेकर गये थे। परन्तु अब हमारे पास ऐसी मंत्री हैं जो हमारी समस्या समझते हैं और यह चाहते हैं कि पिछड़े क्षेत्र के हितों का ध्यान रखा जाए तथा उन्होंने कुछ विचार भी रखे हैं। भले ही वे अन्ततः इस लाइन की मंजूरी न दें—मुझे इसकी चिंता नहीं है—परन्तु मुझे इस बात की खुशी है कि उन्होंने पिछड़े क्षेत्रों की जरूरतों की पहचान करने की एक अवधारणा विकसित की है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री ने दूसरी अवधारणा पर्यटन को बढ़ावा देने की सृजित की है। उन्होंने पर्यटन के उद्देश्य से कुछ नई रेलगाड़ियां आरम्भ की हैं। परन्तु वे बोधगया आदि स्थानों तक जाती हैं। यद्यपि ये पिछड़े क्षेत्र हैं और वहाँ कोई अन्य सुविधा उपलब्ध नहीं है, फिर भी इन स्थानों पर ये गाड़ियां तो चलाई गई हैं। परन्तु, आंध्र प्रदेश राज्य को तो कुछ भी नहीं मिला है। वहाँ इस प्रकार का एक स्थान नागार्जुन सागर है, लेकिन वह भी बुद्ध से संबंधित है। पहले भी, नई पर्यटक रेलगाड़ियां चलाई गयी थी, किन्तु आंध्र प्रदेश में नहीं चलाई गईं। पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए अधिकांश रेलगाड़ियां दिल्ली के आस-पास हैं। ये रेलगाड़ियां पिछड़े क्षेत्रों और पिछड़े राज्यों को जाती हैं। परंतु यह अवधारणा आंध्र प्रदेश में भी लागू होनी चाहिए ताकि यहां के पिछड़े क्षेत्र के लोग भी ऐसी अवधारणा में लाभान्वित हो सकें।

महोदय, रेलगाड़ियां राष्ट्रीय एकता के लिए अदर्रा हैं। वे भिन्न-भिन्न भाषाओं और धर्मों के लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाती हैं। भारत क्या है? जिन-जिन स्थानों को रेलगाड़ियां जाती हैं, वे भारत के भाग हैं। रेलगाड़ियां हमारे देश के विभिन्न भागों को जोड़ती हैं। अतः सरकार से मेरा अनुरोध है कि वह यह सुनिश्चित करे कि इस संबंध में हमारे राज्य की उपेक्षा न हो।

हर वर्ष यह देखा गया है कि राज्यों के लिए बजट प्रावधान में कम से कम 10 करोड़ रुपये से 100 करोड़ की वृद्धि की जाती है। परन्तु इस वर्ष की तुलना में गत वर्ष आंध्र प्रदेश के लिए बजट प्रावधान अधिक था। नई लाइनों के आमान-परिवर्तन, रेल लाइनों के विद्युतीकरण आदि के संबंध में गत वर्ष की तुलना में बजट प्रावधान कम रहा है।

माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि जिन बातों का मैंने यहां उल्लेख किया है, उनमें से कुछ को पूरक बजट प्रस्तुत करते समय शामिल किया जाये ताकि लोगों को यह विश्वास हो कि मंत्री महोदय आंध्र प्रदेश की उपेक्षा नहीं कर रहे हैं। तेलुगु देशम सहित सरकार का समर्थन करने वाले सभी राजनीतिक दलों ने माननीय मंत्री का ध्यान इस तरफ आकृष्ट किया है। अतः आंध्र प्रदेश के लिए बजट प्रावधान बढ़ाकर कम से कम गत वर्ष के बजट प्रावधान के बराबर कर दिया जाए।

माननीय मंत्री ने नैमित्तिक श्रमिकों अथवा नाविकों के रूप में काम करने वाले लड़कों का ध्यान रखा है और उन्हें चिकित्सा सुविधा प्रदान की है। हम माननीय मंत्री के इस प्रयास का हार्दिक समर्थन करते हैं। इससे पहले वे लोग बहुत उपेक्षित महसूस करते थे, परन्तु अब माननीय मंत्री महोदय ने उनकी सुधि ली है।

माननीय मंत्री के भाषण में हमने यह पाया है कि उन्होंने जन-कल्याण पर केवल ध्यान ही नहीं दिया है, अपितु डिबीबन, जोन आदि सभी स्तरों पर अन्य पिछड़े वर्ग की एसोसिएशनों को मान्यता दी है। हम सचमुच इस बात की प्रशंसा करते हैं कि उनकी समस्याओं का समाधान कर रेलवे की कार्यक्षमता बढ़ायी जा रही है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस बात की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा कि पूर्व रेल मंत्री ने सामान्य एसोसिएशनों के समान अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति की एसोसिएशनों को अनेक सुविधाएं प्रदान करने के कुछ आदेश दिए थे। मुझे यह बताया गया कि ये आदेश पहले ही दिए जा चुके हैं। परन्तु मेरी जानकारी के अनुसार इन्हें अभी तक लागू नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध करता हूँ कि वे यह सुनिश्चित करें कि ये आदेश

[श्री खारबेल स्वाई]

लागू हों और अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति एसोसिएशनों के पदाधिकारियों का स्थानान्तरण किया जाए।

मेरा यह भी अनुरोध है कि पदोन्नति में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों से भेदभाव दूर करने के लिए उनको गोपनीय रिपोर्टों के आधार पर दिए जाने वाले अंकों को घटाया जाए। महोदय, माननीय मंत्री से मेरा आग्रह है कि विशेष अभियान के द्वारा रेलवे में रिक्त पड़े बकाया पदों को भरा जाए। ऐसा करते समय अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों की अर्हता संबंधी नियमों में संशोधन के लिए कार्मिक विभाग को निर्देश दिए जाएं।

मुझे ज्ञात हुआ है कि पूर्व माननीय मंत्री ने पहले ही इस संबंध में निर्देश दिए थे। परन्तु उनको लागू नहीं किया जा रहा है। अतः माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि आंध्र प्रदेश राज्य, विशेषकर नगर कुर्नूल संसदीय चुनाव-क्षेत्र के लोगों के कल्याण के लिए जो भी संभव हो, किया जाए।

श्री नीतीश कुमार: आंध्र प्रदेश के लिए इस वर्ष का परिव्यय 199.724 करोड़ रुपए है और गत वर्ष यह राशि 141.02 करोड़ रुपए थी। अब माननीय सदस्य ही इसका निर्णय करें कि हमने आंध्र प्रदेश के लिए क्या किया है।

डा. रवि मल्हू: महोदय, मैं अपने पास उपलब्ध आंकड़े प्रस्तुत कर रहा था।

अब हमें रेल दुर्घटनाओं पर चर्चा करनी चाहिए। बार-बार होने वाली दुर्घटनाओं के कारण सदन में रेलवे पर अमानक ही कई बार चर्चा होती है। मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे का दुर्घटना निवारक प्रकोष्ठ होना चाहिए जो चालकों तथा रेलगाड़ी चलाने से संबंधित सभी लोगों को प्रशिक्षण दे। यदि हम दुर्घटना के कारणों पर देखें तो अधिकांश मामलों में ये दुर्घटनाएं माननीय भूलवश हुई हैं। इसे रोकने के लिए, हमें एक अलग संगठन बनाना चाहिए जो हमेशा प्रशिक्षण इत्यादि दे तथा दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सभी आवश्यक सावधानी बरते।

अब मैं रेलवे में स्वच्छता की चर्चा करूँगा। मैं रेल मंत्री से आग्रह करूँगा कि वे यात्री डिब्बों में सफाई सुनिश्चित करें क्योंकि इसके बारे में रेलगाड़ी के यात्रियों की आम शिकायत रहती है।

सुपरफास्ट रेलगाड़ियों में सामान्य (अनारक्षित) डिब्बों जिसमें आम जनता यात्रा करती है तथा जिसके लिए कोई आरक्षण नहीं होता है, की संख्या अत्यन्त कम है। अपने देश में गरीब जनता की जनसंख्या को देखते हुए ये अपर्याप्त हैं। अतएव मैं माननीय रेलमंत्री से अनुरोध करूँगा कि इन रेलगाड़ियों में अभी लगाए जा

रहे अनारक्षित डिब्बों को बढ़ा कर दो-तीन और अनारक्षित डिब्बे लगा दिए जाएं जिससे कि आम जनता किसी परेशानी के बिना इन रेलगाड़ियों में यात्रा कर सके।

महोदय, माननीय मंत्री ने प्लेटफार्म टिकट का मूल्य दो रुपये से बढ़ाकर तीन रुपये कर दिया है।

मैं माननीय महोदय से प्लेटफार्म टिकट का मूल्य 2 रुपये ही रहने देने के लिए अनुरोध करूँगा। इसके बढ़ाने का कोई कारण नहीं है क्योंकि हम लोगों को प्लेटफार्म पर प्रवेश की अनुमति नहीं देने जा रहे हैं। अधिकांश अवसरों पर प्रभावशाली व्यक्ति टिकट नहीं खरीदते हैं तथा वे रेलवे के कानून का नित्य उल्लंघन कर रहे हैं। यदि आप इन लोगों को रेलवे के कानूनों का उल्लंघन करने देंगे, तो किसी समय वे रेलगाड़ी में बेटिकट यात्रा करेंगे क्योंकि वे प्लेटफार्मों पर नहीं पकड़े गए थे। अतएव, प्लेटफार्म टिकट का दाम नहीं बढ़ाना बेहतर है।

मैं आपसे रायचूर से मछेरला के बीच रेललाइन बिछाने का पुनः अनुरोध करूँगा। महोदय, आप रायचूर से गडवाल तक रेल लाइन बिछाने के लिए पहले ही मंजूरी दे चुके हैं तथा इस बजट में इस रेल लाइन के लिए 23 करोड़ रुपये का प्रावधान भी किया है। दूसरी बात जो आपने की है वह यह है कि आपने मछेरला से नलगोंडा तक रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण करने को कहा है। मेरा क्षेत्र नलगोंडा तथा गडवाल के बीच आता है। यह वास्तव में नक्सली प्रभावित क्षेत्र है। यदि आप राज्य सरकार से भी कोई जानकारी प्राप्त करना चाहते हैं तो वे यह कहेंगे कि यह क्षेत्र सर्वाधिक पिछड़ा क्षेत्र है। वे इस रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण नहीं कर रहे हैं। उन्हें यह सर्वेक्षण कार्य काफी पहले कर लेना चाहिए था। उस समय यह व्यावहारिक नहीं पाया गया था। किंतु मुझे पूर्ण विश्वास है कि अब लोग रेलवे के महत्व के प्रति जागरूक हैं। वे सी फीसदी सकारात्मक मत प्रकट करेंगे जिससे इस रेल लाइन के लिए हम व्यवहार्यता प्रतिवेदन प्राप्त कर सकते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूँगा कि वे कृपया इस पर ध्यान दें जिससे कि इस रेल लाइन की घोषणा अनुपूर्वक बजट में कर दी जाए। यह रायचूर और मछेरला के बीच रेल लाइन के बारे में है। मैंने अपना अभ्यावेदन दिया था और आपने सभापति जी तथा माननीय सदस्यों को संबोधित करने की कृपा की। ... (व्यवधान)

श्री राम नाईक: क्या यह मछेरला-नलगोंडा रेल लाइन के बारे में है? ... (व्यवधान)

डा. रवि मल्हू: आपने मछेरला से नलगोंडा तक रेललाइन के सर्वेक्षण के लिए कहा है। ... (व्यवधान)

श्री राम नाईक: हम लोगों ने इस बार सांकेतिक प्रावधान किया है।

डा. रवि मल्लू: क्या यह सर्वेक्षण कार्य के लिए है?

श्री राम नाईक: यह इस रेल लाइन को शुरू करने के लिए है।

डा. रवि मल्लू: यह मछेरला से नलगोंडा तक रेल लाइन के लिए है। मेरा संसदीय क्षेत्र गडवाल तथा नलगोंडा के बीच है। इस रेल लाइन के सर्वेक्षण या लाइन बिछाने का काम शुरू नहीं किया गया है। आपने रायचूर से गडवाल तथा मछेरला से नलगोंडा तक रेल लाइन की स्वीकृति दी है। रेल लाइन के इस भाग को छोड़ दिया गया है। इस संबंध में लोग यह सोच रहे हैं कि सदस्य माननीय मंत्री या संबंधित अधिकारियों से अनुरोध तक नहीं कर रहे हैं। वास्तव में मैं पर्याप्त कदम उठा रहा हूँ। इस संबंध में सबसे पहली बात जो मैंने की थी वह यह है कि मैंने माननीय रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार से भेंट की। उन्होंने मुझे एक अवसर दिया ... (व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार: हम इस पर बाद में चर्चा करेंगे।

डा. रवि मल्लू: यह सबसे अधिक परेशान करने वाला विषय है। मैंने जो भी भाषण दिए थे उनमें से अधिकांश भारत के लोगों के लिए थे। किंतु जब यह मेरे संसदीय क्षेत्र पर आता है, मैं सोचता हूँ यह एक चीज है जो मुझे ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: माननीय सदस्य इसी वर्ष सर्वेक्षण के लिए अनुरोध कर रहे हैं।

डा. रवि मल्लू: वास्तव में मैं दसवीं लोक सभा में आपका सहकर्म था तथा मुझे उस समय अपने विचारों का आदान-प्रदान करने का अवसर मिला था। यदि इस रेल लाइन पर विचार किया जाएगा तो मैं आपका अत्यधिक आभारी रहूँगा।

प्रो. ए.के. प्रेमाजम (बडागरा): सभापति महोदय, मुझे बोलने का अवसर देने के लिए धन्यवाद।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत पहले रेल बजट के विरोध में खड़ा हुआ हूँ। मैं इस बजट का विरोध इसलिए नहीं कर रहा हूँ कि मैं विपक्ष में हूँ अपितु इसलिए कि इस बजट की कोई दिशा तथा दृष्टि नहीं है तथा यह जनविरोधी भी है।

दूसरी बात जो मैं इस सभा के सामने लाना चाहता हूँ वह यह है कि इसने क्षेत्रीय असंतुलन को कम करने की बजाए उसको बढ़ाने का काम किया है जैसाकि कुछ ही पहले सत्ता पक्ष के सदस्यों द्वारा कहा गया है।

महोदय, आपने अपने बजट में ठीक ही कहा कि हमारे देश का रेल नेटवर्क राष्ट्रीय एकता का एक माध्यम है। हम सभी उस वक्तव्य से सहमत हैं। किंतु जहाँ तक केरल का संबंध है, रेलवे के मानचित्र से राज्य का नाम मिट गया है। मैं एक वक्तव्य देना चाहता था कि इस बजट में राष्ट्रीय एकता की भावना को आत्मसात् नहीं किया गया है। ऐसा इसलिए कि केरल सुदूर दक्षिणवर्ती क्षेत्र है। जिससे रेलवे को भारी मात्रा में राजस्व की प्राप्ति हो रही है किंतु इसे रेल बजट में बिल्कुल ही जगह नहीं दी गयी है। अतएव, मैं रेल बजट का विरोध करता हूँ और इसलिए भी कि इसमें दिशा तथा दृष्टि दोनों का अभाव है।

अब, माननीय मंत्री ने संसाधन जुटाने के लिए आम आदमी पर अत्यधिक कर-भार डाल दिया है। इसीलिए मैं इस बजट को जन-विरोधी बजट कह रहा हूँ। उन लोगों जो अधिक दर पर भी कर चुका सकते हैं पर भार डालने की बजाय उन्होंने गरीबों तथा आम जनता सभी पर बढ़े हुए भाड़े का बोझ डाल दिया है क्योंकि मैं देखता हूँ कि द्वितीय श्रेणी के साधारण टिकटों तथा स्लीपर क्लास के भाड़े में भी वृद्धि कर दी गई है तथा यह वृद्धि 10 रुपये से लेकर 540 रुपये तक है। यदि सिर्फ उच्च दर्जा में ही भाड़े की वृद्धि की गई होती तो इसको समुचित रूप से उचित ठहराया जाता। मैं द्वितीय श्रेणी तथा शयनयान श्रेणी जिसे आम जनता मुख्यतः प्रयोग करती है, के यात्री किराए में वृद्धि किए जाने का कोई औचित्य नहीं समझ पा रहा हूँ और जहाँ तक द्वितीय श्रेणी और शयनयान श्रेणी का प्रश्न है इसमें कोई सुधार कार्य नहीं किया गया है।

मेरे राज्य केरल के संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूँगा कि वे रेल डिब्बों की स्थिति को स्वयं आकर देखें। श्री ई. अहमद ने इससे पूर्व कहा है कि वर्षा के मौसम में यात्रियों को डिब्बे में छाने का इस्तेमाल करना पड़ता है। मैं बढ़ा-चढ़ाकर नहीं बोल रहा हूँ। इसे देखने हेतु आपका स्वागत है। अधिकांश द्वितीय श्रेणी और शयनयान श्रेणी के डिब्बों की यही स्थिति है। कोई सुरक्षा व्यवस्था नहीं है। खिड़कियाँ टूटी हुई हैं। यह अनुचित है कि ऐसे श्रेणियों का किराया बढ़ाया जा रहा है।

महोदय, आपका नाम नीतीश कुमार है और आपने न्याय नहीं किया है। 'नीति' का अर्थ 'न्याय' होता है। मुझे आशा है कि मैं सही बोल रहा हूँ। आपने हमारे प्रति न्याय नहीं किया है। मैं माननीय रेल मंत्री की केरल के सभी संसद सदस्यों को बुलाने और उन्हें कतिपय आश्वासन देने हेतु प्रशंसा करता हूँ। हम इसकी प्रशंसा करते हैं लेकिन साथ ही साथ इस बजट से हमारी किसी न किसी रूप में अनदेखी की गई है। मैं नहीं जानता कि ऐसा क्यों हुआ है। क्या यह राजनीतिक प्रतिक्रिया है? यदि मैं गलत हूँ तो मुझे माफ कर दें। जहाँ तक मेरे राज्य का प्रश्न है, मैं अनुरोध

[प्रो. ए.के. प्रेमाजम]

कहूंगा कि इस पर और अधिक विचार किए जाए; मैं पूर्व में मालाबार के नाम से प्रसिद्ध केरल के उत्तरी भाग में स्थित अपने पिछड़े निर्वाचन क्षेत्र की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। जहाँ तक मालाबार का प्रश्न है, इस क्षेत्र से शोरनूर-मंगलोर रेल लाइन इस क्षेत्र से गुजरती है। माननीय मंत्री महोदय ने निःसन्देह यह वायदा किया था कि जैसे ही आर्वाटि धनराशि का उपयोग कर लिया जाता है वे निश्चितरूप से और अधिक धनराशि देंगे। मुझे विश्वास है कि जहाँ तक केरल के लोगों का प्रश्न है वे अपना वायदा पूरा करेंगे। हमने कोंकण रेल निगम के लिए 48 करोड़ रुपये का व्यय किया है क्योंकि हम चाहते थे कि कोंकण रेल निगम का लाभ हमारे राज्य को भी मिले। लेकिन जब हमारे माननीय प्रधान मंत्री द्वारा कोंकण रेल निगम का प्रारंभ किया गया था तब वास्तव में हमें उपलब्ध सभी सुविधाओं से वंचित कर दिया गया क्योंकि अब रेल लाइन पर और अधिक दबाव है तथा केरल के उत्तरी भाग अर्थात् मालाबार क्षेत्र के लोगों को विशेषरूप से अपने जीवनकाल की आधी अवधि रेलवे के "लेवल क्रॉसिंगों" पर गुजारनी पड़ती है। ये रेल फाटक अधिकांश समय घंटों तक बंद रहते हैं—मैं बड़ा चढ़ाकर नहीं कह रहा हूँ, और इसके परिणामस्वरूप हमें अपने जीवन काल की बड़ी अवधि इन रेलवे के फाटकों पर गुजारनी पड़ती है।

मुझे इस माननीय सदन को सूचित करने में प्रसन्नता हो रही है कि केरल की एल.डी.एफ. सरकार लोगों के हितों की रक्षा करने वाली सरकार है। उन्होंने वायदा किया है कि जहाँ तक पुलों का प्रश्न है, वे इस पर उचित ध्यान तथा आर्थिक सहयोग देने हेतु तैयार हैं।

हमारे पास केरल के पूर्वोत्तर भाग में 80 किलोमीटर की दूरी में दस रेल फाटक हैं।

महोदय, जब मैंने यह कहा कि हमें अपने जीवनकाल का आधा भाग रेल फाटक पर गुजारना पड़ता है तो क्या आप समझते हैं कि मैं बड़ा-चढ़ा कर बोल रहा हूँ? यह सच है। जहाँ तक इन रेल फाटकों का प्रश्न है, तीन पर केरल राज्य सरकार द्वारा पहलू से ही कार्य आरम्भ कर दिया गया है और एक अर्थात् राष्ट्रीय राजमार्ग पर स्थित कोरोड उपरिपुल के संबंध में भूमि अधिग्रहण संबंधी कार्यवाही समाप्त होने वाली है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे इस पर विशेष ध्यान दें ताकि जहाँ तक केरल के उत्तरी भाग में उपरिपुलों के निर्माण का प्रश्न है उसमें कोरोड उपरिपुल के निर्माण कार्य को प्राथमिकता दी जा सके क्योंकि भूमि अधिग्रहण संबंधी प्रक्रिया समाप्त होने वाली है तथा राज्य सरकार रेल मंत्रालय द्वारा इस पर शीघ्रताशीघ्र कार्य शुरू किए जाने का इच्छुक है।

मैं कालीकट में राजधानी एक्सप्रेस के ठहराव को मंजूर किये जाने हेतु माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ। निःसन्देह मैंने इस मामले को नियम 377 के अधीन उठाया था। लेकिन मैं माननीय मंत्री महोदय को स्मरण कराना चाहूंगा कि इसके लिए कालीकट से कोई आरक्षित कोटा नहीं है। जब तक यह उपलब्ध नहीं होता है तब तक केरल के उत्तरी क्षेत्र के लोगों को अतिरिक्त धन व्यय करना पड़ेगा क्योंकि इसके लिए उन्हें या तो कोचीन अथवा तिरुअनंतपुरम के लिए टिकट खरीदना होगा। कालीकट हेतु कोई विशेष कोटा नहीं है। मुझे विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री इस पर ध्यान देंगे तथा केरल के लोगों के वास्ते किए गए इस छोटे से अनुरोध पर अपनी स्वीकृति देंगे।

पूर्व में तेल्लिचेरी-मैसूर तथा निलाम्बूर-नन्जन्नोड रेल लाइन का सर्वेक्षण शामिल था। लेकिन अब इसे हटा दिया गया है। वे ऐसी दो-रेल लाइनें हैं जिससे रेलवे के राजस्व में वास्तविक रूप से अत्यधिक लाभ होगा। क्योंकि यह कर्नाटक के मैसूर, बंगलोर से गुजरते हुए तमिलनाडु को भी जोड़ती है। माननीय मंत्री महोदय ने बजट में कहा है कि जहाँ तक रेलवे का प्रश्न है, पर्यटन को त्वरित गति प्रदान की जायेगी। अतः मुझे विश्वास है कि इन लाइनों का सर्वेक्षण कार्य शुरू किया जायेगा। यह निश्चित रूप से लाभकारी रेल मार्ग होगा क्योंकि इस क्षेत्र में अच्छी संख्या में पर्यटक आते हैं। जैसाकि श्री ई. अहमद द्वारा पहले ही कहा जा चुका है कि यदि मंगला एक्सप्रेस को राजधानी एक्सप्रेस के मार्ग पर चलाया जाए तो हमें 8 से 10 घंटे की बचत होगी तथा यह केरल राज्य के लिए अत्यधिक लाभप्रद होगी।

महोदय, मैं अनुरोध करूंगा कि केरल राज्य के लिए अलग से एक विशिष्ट जोन की स्थापना की जाए क्योंकि वर्तमान रेलवे जोन ब्रिटिश सरकार के काल से ही चल रहा है तथा केरल में वर्तमान स्थिति के मद्देनजर हम पूरे केरल राज्य के लिए अलग से एक रेलवे जोन चाहते हैं। जहाँ तक रेलवे का प्रश्न है, यह अत्यंत ही लाभप्रद तथा व्यवहार्य होगी। रेल डिब्बा निर्माण कारखाने की स्थापना भी एक अन्य लाभप्रद प्रस्ताव है तथा इससे भी रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी। इससे रेलवे को कभी हानि नहीं होगी।

मैं रेलवे के सेवानिवृत्त स्टाफ के संबंध में एक अनुरोध करना चाहूंगा। रेलवे के सेवानिवृत्त स्टाफ को रेल पास मिलने में अत्यधिक कठिनाई हो रही है क्योंकि ये पास उसी मंडल द्वारा जारी किये जाने हैं जहाँ से वे सेवानिवृत्त हुए हैं। लेकिन इसक बदले यदि सेवानिवृत्त स्टाफ को उनके निकटतम स्टेशनों जहाँ वे सेवानिवृत्ति के पश्चात् रह रहे हैं, से पास जारी किये जाने की व्यवस्था की जाती है तब इससे रेलवे तथा सेवानिवृत्त स्टाफ की कई कठिनाइयाँ दूर होंगी।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से संसद सदस्यों के पति/पत्नी को पास जारी किये जाने के संबंध में एक अनुरोध करना चाहता हूँ। यदि कम से कम संसद सदस्य के संबंधित राज्य में उसके पति/पत्नी को संसद सदस्य के साथ यात्रा करने हेतु पास जारी किया जाता है तो यह उपयुक्त होगा। इसे मैं सभा के विचारार्थ रख रहा हूँ।

श्री नीतीश कुमार: श्री खुराना इस मामले पर गंभीरतापूर्वक विचार कर रहे हैं।

[हिन्दी]

श्रीमती जयाबहन भरतकुमार ठक्कर (बड़ोदरा): सभापति महोदय, रेल मंत्री जी का अभिनन्दन करते हुए, मैं आपको धन्यवाद देती हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

श्री नीतीश कुमार: धन्यवाद।

श्रीमती जयाबहन भरतकुमार ठक्कर: मंत्री जी ने बहुत ही नीति और नियमबद्ध रेल बजट सदन में प्रस्तुत किया है। पिछले बजट न तो नीतिपूर्ण दिखाई देते थे और न ही नियमबद्ध। खोदा निकली चुहिया—पिछले जो बजट प्रस्तुत किए, उनमें बहुत वायदे किए गए, लेकिन परिणाम कुछ नहीं निकला। इस बार जो हिम्मत और आदर्श बजट में प्रस्तुत किया गया है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देती हूँ।

दूसरा धन्यवाद मैं इसलिए देना चाहती हूँ कि रेल मंत्रीजी ने गुजरात के लिए राशि 19.1 करोड़ से बढ़ाकर 80.01 करोड़ तक की है। बजट में इस राज्य के लिए बड़ा ही ध्यान रखा गया है। महोदय, मैं ज्यादा समय न लेते हुए, अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित कुछ बातें मांग के तौर पर रखना चाहती हूँ। बड़ोदा के पास बाजवा एक स्थल है, जिसके इर्द-गिर्द पांच पब्लिक सैक्टर हैं—गुजरात स्टेट फर्टिलाइजर, गुजरात रिफाइनरी, गुजरात अल्कलीज और पेट्रोकेमिकल फर्टिलाइजर। ये सारे पब्लिक सैक्टर्स बाजवा गांव में हैं। यह पूरा क्षेत्र व्यापार का केन्द्र रहा है। माल को लाने-ले-जाने की सुविधा को लेकर मैं मांग करती हूँ कि वहां पर एक्सप्रेस ट्रेन का स्टापेज दिया जाए। वहां से ग्यारह किलोमीटर की दूरी पर एक स्टाप है, लेकिन मेरी मांग है कि इस क्षेत्र में एक स्टाप दिया जाए। एक अन्य मांग भी इसी क्षेत्र से संबंधित है। यह क्षेत्र बड़ा ही हवी ट्रैफिक वाला है। यहां पर एक रेलवे फाटक है, जोकि 10 मिनट से लेकर 30 मिनट तक बन्द रहता है। इस फाटक को लेकर लोग कहते हैं—फाटक खुला है तो खुला है और बन्द है तो बन्द। खुला मिलेगा, तो तुम्हारा नसीब भी खुला है। इस प्रकार माना जाता है। मेरी मांग है कि यहां अंडरग्राउन्ड ब्रिज दिया जाए, जिससे वहां के लोगों को सुविधा हो सके।

अब मैं एक अन्य समस्या की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहती हूँ। यहां इस क्षेत्र में बिहार और उत्तर प्रदेश से कर्मचारीगण और अधिकारीगण काम कर रहे हैं। उत्तर प्रदेश के तो कई हजार लोग काम कर रहे हैं। उनके लिए एक एक्सप्रेस ट्रेन अहमदाबाद-पटना वाया बड़ोदरा चलाई जाए। मुझे आशा है, मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ।

[अनुवाद]

***श्रीमती संज्या बीरी (विष्णुपुर):** माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं बंगला में बोलूंगी। वर्ष 1998-99 का रेल बजट प्रस्तुत किया गया है और मुझे खेद है कि विगत वर्षों की भांति इस वर्ष भी मेरे राज्य पश्चिम बंगाल की काफी पुरानी मांगों की पूरी तरह से उपेक्षा की गई है। पूरे भारत को रेल नेटवर्क के माध्यम से जोड़ने का विचार भी सफल नहीं हुआ है। महोदय, खेद की बात है कि पश्चिम बंगाल की बहुत लम्बे समय से उपेक्षा की गई है और जहां तक रेलवे का संबंध है चाहे आमजन परिवर्तन हो, आवृत्ति हो अथवा नई रेल लाइन का निर्माण करने की बात हो, स्वतंत्रता के 50 वर्ष बाद भी हम बंचित ही हैं। निर्माणाधीन परियोजनाओं के शीघ्र कार्यान्वयन के लिए किया गया आवंटन भी पर्याप्त नहीं है। यद्यपि दस वर्ष पहले शुरू की गई लक्ष्मीकान्त नमखाना परियोजना के लिए आबंटन दोगुना कर दिया गया है फिर भी यह परियोजना इस वर्ष पूरी नहीं की जा सकी। तामलुक दीघा-हावड़ा-आमरा परियोजना के लिए किए गए अत्यल्प आवंटन से यह परियोजना पूरी नहीं होगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से हमारे रेल मंत्री जी का ध्यान मेरे जिले बांकुरा के संबंध में एक महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। महोदय, बी.डी.आर. रेलगाड़ी ग्रामीण क्षेत्रों से होकर गुजरती है और उस क्षेत्र के ग्रामीणों की आवश्यकता की पूर्ति करती है। यह रेलगाड़ी रद्द कर दी गई थी तथा इसे संयुक्त मोर्चा सरकार ने फिर से शुरू किया था। कुछ रेल बसें उपलब्ध कराने की परिकल्पना की गई थी। तदनुसार एक बस उपलब्ध कराई गई थी लेकिन यह सेवा शुरू नहीं की जा सकी क्योंकि रेल लाइन की मरम्मत नहीं की गई थी। आज तक रेल बसों की संख्या नहीं बढ़ाई गई है। इस योजना का क्या हुआ कुछ पता नहीं और बांकुरा की जनता इस योजना के कार्यान्वयन की प्रतीक्षा कर रही है। वर्तमान बजट के अनुसार बांकुरा की मीटर गेज लाइन को ब्राड गेज लाइन में बदला जाएगा। इस काम के लिए केवल 1000 रुपए आबंटित किए गए हैं। मैं इस परियोजना के बारे में वास्तविक स्थिति जानना चाहता हूँ। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वह यह स्पष्ट करें कि रेल बसों के

[श्रीमती संध्या बारी]

संबंध में क्या योजना है और इतने कम आबंटन से आमामान परिवर्तन करने का कार्य कैसे पूरा किया जायेगा।

महोदय, बांकुरा का हावड़ा से सीधा रेल सम्पर्क नहीं है। बांकुरा और अनेक संगठनों के लोग काफी समय से बांकुरा से हावड़ा के लिए पहली यात्री गाड़ी चलाने की मांग कर रहे हैं। इस समय लोगों को सुबह 7.30 बजे पुरलिया-हावड़ा एक्सप्रेस पकड़नी पड़ती है। यह गाड़ी दोपहर में 12.30 बजे या 1 बजे हावड़ा पहुंचती है और हावड़ा से दोपहर बाद 4.30 बजे वापिस आती है। लोग विभिन्न कार्यों के लिए कलकत्ता जाते हैं। चूंकि लॉग इतने समय में अपने काम नहीं निपटा पाते हैं इसलिए उन्हें रात्रि बस से लौटना पड़ता है। रात में यात्रा के दौरान वे डकैती और दुर्घटनाओं के शिकार हो जाते हैं और कभी-कभार डकैत उनकी हत्या भी कर देते हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए मैं रेल मंत्री जी से बांकुरा से हावड़ा तक रेल सेवा शुरू करने का अनुरोध करता हूँ और इस रेलगाड़ी का समय ऐसा होना चाहिए कि लोग सुबह बांकुरा से निकल कर अपना कार्य समाप्त करने के बाद शाम को वापस आ सकें। यह बांकुरा के लोगों की चिरस्थायी मांग है। महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह मांग पूरी करने की अपील करता हूँ।

दूसरी चिरस्थायी मांग बांकुरा से टाटा तक बरास्ता झिलीमिली रेल लाइन का निर्माण करने की है। यह जनजातीय क्षेत्र है और आदिवासियों ने अभी तक अपने क्षेत्र में रेलगाड़ी नहीं देखी है। रेलगाड़ी पकड़ने के लिए उन्हें बांकुरा आना पड़ता है। जनजातीय लोग और अन्य संगठन लम्बे समय से रेल लाइन के लिए आंदोलन करते रहे हैं। बांकुरा से टाटा के लिए बरास्ता खटरा झिलीमिली यह रेल सेवा शुरू करने से बांकुरा से टाटा तक की दूरी कम हो जाएगी। इससे आदिवासी क्षेत्रों के लोगों को भी लाभ होगा।

महोदय, यह पिछड़ा और गरीबी से ग्रस्त क्षेत्र है। इस क्षेत्र के विकास पर कभी भी पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। यद्यपि, अंग्रेजों ने देश में रेलों की शुरुआत की थी लेकिन इस क्षेत्र के लोगों को कभी भी रेल सम्पर्क का लाभ नहीं मिला। हाल ही में यहां कुछ विकास परियोजनाएं शुरू की गई हैं। समुचित संचार के लिए रेल लाइन बहुत आवश्यक है। इस उपेक्षा के कारण लोग उत्तेजित हैं। अतः मेरा अनुरोध है कि इस क्षेत्र के गरीब और जरूरतमंद जनजातीय लोगों के लिए रेल सम्पर्क की इस चिरस्थायी और न्याय संगत मांग को कार्यान्वित किया जाये।

मैं कलकत्ता के लिए अनेक योजनाओं का उल्लेख करना चाहती हूँ। टॉलीगंज से गरिया तक सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है और दम-दम से बैरकपुर तक इसके विस्तार के लिए

अध्ययन कार्य चल रहा है। प्रिंसेपघाट से मेजरलाट तक परिक्रमा रेलवे के विस्तार के लिए सर्वेक्षण कार्य चल रहा है। दम-दम से टाटा जंक्शन और राणाघाट गेडे तथा रानाघाट बोंगांव खण्डों पर विद्युतीकरण का कार्य शुरू किया गया है। बारासाट-हसनाबाद खण्ड का विद्युतीकरण भी बजट में शामिल किया गया है। इन योजनाओं के लिए आबंटन इतना कम किया गया है कि मैं नहीं जानता कि ये योजनाएं कब और कैसे पूरी की जाएंगी। इन योजनाओं का त्वरित कार्यान्वयन कलकत्ता और पश्चिम बंगाल की जनता के लिए बहुत आवश्यक है। मैं रेल मंत्री जी से इन योजनाओं पर ध्यान देने और उनके शीघ्र कार्यान्वयन के लिए आबंटन में वृद्धि करने का अनुरोध करती हूँ।

महोदय, जहां तक रेल डिब्बों के रख-रखाव का संबंध है, मेरा यह कहना है कि रेल डिब्बों में समुचित प्रकाश व्यवस्था समुचित सफाई हेतु स्टाफ-सुधरे शौचालय तथा यात्रियों की विशेष रूप से महिलाओं और वृद्ध यात्रियों और बच्चों की सुरक्षा पर ध्यान दिया जाना चाहिए। वृद्धों और बीमार लोगों द्वारा अंधेरे डिब्बों में यात्रा करना कठिन है। महिला रेल यात्रियों की सुरक्षा पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

महोदय, बांकुरा में कथजूरीडांगा और केथरडांगा में दो उपरि पुलों का निर्माण किया जाना अत्यन्त आवश्यक है। कथजूरीडांगा बाजार है और इस मार्ग पर बसें भी चलती हैं। यह क्षेत्र बहुत भीड़-भाड़ वाला क्षेत्र है। रेलगाड़ी गुजरने के कारण जब कभी रेल फाटक बंद रहता है उस समय अत्यधिक ट्रैफिक के कारण लोगों को काफी असुविधा होती है। कभी-कभार रेल लाइन पार करने वाले लोग दुर्घटना के शिकार हो जाते हैं। यही स्थिति केथरडांगा में भी है। अतः ट्रैफिक की भीड़-भाड़ को दूर करने के लिए दो रेलवे उपरि पुलों का निर्माण किया जाना बहुत आवश्यक है। मैं इस मांग पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने और इन पुलों के निर्माण को वित्त पोषित करने के लिए धन मंजूर करने का अनुरोध करती हूँ।

मुख्य मंत्री श्री ज्योति बसु ने राज्य की कुछ परियोजनाओं में सहायता करने के लिए राज्य के बजट से कुछ धनराशि मंजूर की है। यदि रेल बजट से भी कुछ धनराशि आबंटित की जाए तो राज्य की निर्माणाधीन परियोजनाओं को पूरा किया जा सकता है। मैं रेल मंत्री से इस निवेदन पर विचार करने का आग्रह करती हूँ ताकि काफी लम्बे समय से लंबित निर्माणाधीन परियोजनाओं को शीघ्र पूरा किया जा सके।

मुझे बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूँ और इस रेल बजट का विरोध करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ।

श्रीमती मिनाती सेन (जलपाईगुड़ी): सभापति महोदय, रेल बजट पर वाद-विवाद में मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूँ। लम्बे समय से भारतीय रेलवे ने अपनी विकास योजनाओं में पश्चिम बंगाल के एक हिस्से उत्तरी बंगाल की उपेक्षा की है।

मैं उत्तरी बंगाल के विकास के लिए कुछ विशिष्ट प्रस्ताव रखना चाहूँगी।

कटिहार से न्यू बोंगाईगांव तक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है।

बरसोल से राधिकापुर बंगलादेश सीमा तक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है।

जैसाकि आप जानते हैं कि हमारे माननीय सदस्य श्री बसुदेव आचार्य यह प्रस्ताव पहले ही रख चुके हैं।

मेरी बात यह है कि न्यू मैनागुड़ी से चंगराबंधा, माथाभंगा से विहार, तुफानगंज, गोलकगंज और बेलाशीपारा होते हुए जोगांधापा तक नई रेल लाइन बिछायी जानी चाहिए। इसका सर्वेक्षण कार्य पहले ही कर लिया गया है। यह लाइन पूर्वोत्तर क्षेत्र को जोड़ने वाली वर्तमान रेल लाइन का वैकल्पिक मार्ग होगा। जैसाकि आप जानते हैं कि बोडो उग्रवादियों द्वारा अशांति फैलायी जा रही है और इसके कारण यात्री स्वयं को सुरक्षित महसूस नहीं करते हैं। अतएव, वैकल्पिक रेल लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता है।

हाल ही में नार्थ बंगाल एक्सप्रेस नामक नई रेलगाड़ी शुरू की गई है परन्तु इस तथ्य के बावजूद कि जलपाईगुड़ी उत्तर बंगाल डिविजन का प्रशासकीय मुख्यालय है। इस रेलगाड़ी में जलपाईगुड़ी रेलवे स्टेशन के लिए वातानुकूलित श्री टायर अथवा द्वितीय श्रेणी श्री टायर के लिए एक भी कोटा निर्धारित नहीं किया गया है। जलपाईगुड़ी रोड स्टेशन पर इस रेलगाड़ी के लिए ठहराव की अनुमति नहीं दी गई है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से इस रेलमार्ग में द्वितीय श्रेणी श्री टायर के लिए 50 शायिकाओं वातानुकूलित श्री टायर के लिए पांच शायिकाओं का कोटा निर्धारित करने और जलपाईगुड़ी रोड स्टेशन पर इसका ठहराव भी रखने का अनुरोध करती हूँ।

चौथी बात यह है कि मैं माननीय मंत्री का ध्यान तीस्तातोर्षा की खराब हालत की ओर विशेषतः आकर्षित करती हूँ। प्रकाश के अभाव और अपर्याप्त जलापूर्ति के कारण यात्रियों को अत्यधिक कठिनाइयों और समस्याओं का सामना करना पड़ता है। पांचवीं बात यह है कि अलुवाबारी रोड स्टेशन पर कंचनजंगा एक्सप्रेस का

ठहराव बनाया जाना चाहिए। मैं माननीय रेल मंत्री से सिलीगुड़ी कस्बे में रेल फाटक संबंधी अड़चन को दूर करने और वहाँ फ्लाई ओवर का निर्माण करने का अनुरोध करती हूँ। अंततः मैं यह कहूँगी कि सरकार उत्तरी बंगाल के सिलीगुड़ी और जलपाईगुड़ी में विकास और वाणिज्यिक प्रयोजनार्थ नगर महापालिका में फ़सल रेल लाइन का उपयोग करना चाहिए।

अंततोगत्वा मैं इस रेल बजट का विरोध करती हूँ क्योंकि यह भारतीय जनता की उम्मीदों पर खरा नहीं उतरता है।

[हिन्दी]

श्रीमती शीला नैतम (अलीगढ़): आदरणीय सभापति जी, पहले तो मैं थोड़ी शिकायत कर दूँ। शुक्रवार को हम लोग नौ बजे तक बैठे थे। आपने कहा था कि जो लोग यहाँ बैठे हैं, उनका सोमवार को पहला नम्बर होगा। पहला नम्बर छः बजे के बाद अब आ रहा है।

पहले मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई देना चाहती हूँ कि उन्होंने एक संतुलित बजट पेश किया है। वह अपने में एक मायने रखता है। हमारे ऑपोजिशन के भाइयों ने उसको अपोज भी किया है लेकिन इसके बाद भी जिस तरह का बजट आया है, उसको जनता ने बहुत सराहा है। कई नई ट्रेन्स चलायी गई हैं, कई स्थानों पर मीटरगेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया गया है। मैं इसके विस्तार में नहीं जाऊँगी। लिखा बहुत है लेकिन समय कम होने की वजह से मुझे शार्ट में अपनी बात कहनी पड़ेगी। आपने जिस तरह से वृद्धों को किरायों में राहत दी है, उससे उनको हर श्रेणी में आने-जाने की सुविधा होगी। इस तरह की चीजें पहली बार मंत्री जी के द्वारा हुई हैं। इसलिए वह बधाई के पात्र हैं। स्वर्ण जयंती वर्ष में कॉकज रेलवे का उद्घाटन करके हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी ने जो लोकार्पण किया है, वह भी अपने में मायने रखता है।

मैं अलीगढ़ से आती हूँ। अलीगढ़ स्टेशन दिल्ली और कलकत्ता के बीच पड़ता है। उसमें ट्रेनें तो बहुत हैं लेकिन वह एक औद्योगिक शहर भी है। व्यापारियों को कलकत्ता जाने के लिए दिल्ली आना पड़ता है और यहाँ से हवाई जहाज का टिकट लेकर वहाँ जाना पड़ता है। इसलिए मैंने कई बार लिखा कि वहाँ दो मिनट के लिए राजधानी रोक दी जाए तो व्यापारियों को आसानी हो जाएगी। अब जिस तरह से किराया बढ़ा है, हवाई जहाज का किराया और रेल के ए.सी. फ़र्स्ट क्लास के किराए में अधिक अन्तर नहीं पड़ने वाला है।

मेरा एक और सुझाव है और वह यहाँ पर अभी तक किसी ने कहा नहीं है। वह बहुत महत्वपूर्ण सुझाव है। नार्थ साहब

[श्रीमती शीला गौतम]

इसको जरा ध्यान से सुन लें। सुझाव यह है कि पहले स्टेशनों पर बाल्टी में सैकिंड क्लास और इंटर क्लास में पानी पिलाने वाले आते थे। अब आपने वह व्यवस्था खत्म कर दी है। अब बोतलें मिलने लगी हैं जिन का दाम 12 रुपए है। उसमें साढ़े सात सौ ग्राम पानी आता है। बड़े आदमी तो उसे खरीद सकते हैं लेकिन आम जनता 12 रुपए की एक बोतल खरीदने में असमर्थ है। यदि आप आज भी सैकिंड क्लास में बाल्टी के द्वारा पानी की व्यवस्था हर स्टेशन में करा दें कि गाड़ी आए और बाल्टी लेकर गरीब आदमी चार-आठ आने में पानी पिला दे, तो उनको भी सुविधा हो जाएगी और कई आदमियों को रोजगार भी प्राप्त हो जायेगा। आज आप देखिए सात रुपए का एक लीटर तो दूध आता है और 12 रुपये की साढ़े सात सौ ग्राम पानी की बोतल आती है।

दोनों की तुलना में हमें बहुत तकलीफ हो रही है कि गरीब आदमी जो सैकिंड क्लास में यात्रा करता है, जैसा कि अभी इन्होंने कहा कि संसद सदस्यों को भी दस यात्राएं सैकिंड क्लास में करनी चाहिए। मैंने ई.एम.यू. में बहुत यात्राएं की हैं। मैं उससे परिचित हूँ उनमें पानी की बहुत दिक्कत होती है। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि यदि उनमें पानी की व्यवस्था हो जाए तो बहुत अच्छा होगा। आपको यह जानकर हर्ष होगा कि अलीगढ़ से तीन ई.एम.यू. ट्रेनें चल रही हैं जिनमें सुबह दिल्ली में काम करने वाले यात्री आते हैं, वे समय पर आ जाते हैं। लेकिन आपने कभी यह भी सोचा है कि उन यात्रियों को जो तकलीफ होती है, वह तो ठीक है, लेकिन दिल्ली में मकान की समस्या, बच्चों की पढ़ाई आदि ये सब अलीगढ़ में तो हो जाता है जिससे दिल्ली की आबादी इतना नहीं बढ़ती, जितनी कि बढ़नी चाहिए। ई.एम.यू. ट्रेनों के बारे में मैं कहना चाहती हूँ कि छोटी-छोटी जगहों जैसे मेरठ या हाथरस हैं, यहां से ई.एम.यू. ट्रेनें बराबर चलती रहें तो उसमें बहुत लोगों को राहत मिल जायेगी। आदमी दिल्ली में आकर मकान नहीं खोजेगा, बच्चों के दाखिले के लिए परेशान नहीं होगा। मंत्री जी अलीगढ़ से कलकत्ता जाने के लिए अभी दो ट्रेक हैं, उन पर दो सौ ट्रेनें जाती हैं, जिसके कारण उस ट्रेक पर इतना ज्यादा लोड पड़ता है। इसलिए मेरी मांग है कि ई.एम.यू. के लिए एक अलग से ट्रेक देने की कृपा करें, यह मेरी बहुत ही जायज मांग है, इसको आपको पूरा करना चाहिए। अलीगढ़ में कंप्यूटर से बुकिंग तो हो जाती है लेकिन वापसी की बुकिंग नहीं होती है जिसकी वजह से बहुत असुविधा होती है। आदमी दिल्ली आता है और यहां से वापसी की बुकिंग कराकर जाता है। वहां पर बुकिंग तो है लेकिन वापसी की नहीं है, यदि ये दोनों चीजें हो जाएं तो बहुत अच्छा होगा। यदि आप मद्रास से वापिस आना चाहें तो आपको बुकिंग नहीं मिलेगी। अतः यह सुविधा भी आपको देनी चाहिए। पिछले रेल मंत्री जी ने एक ट्रेन चलायी थी, दिल्ली से

अलीगढ़ होते हुए मुम्बई के लिए यह गाड़ी है जो हफ्ते में एकदिन जाती है, यदि आप इसको हफ्ते में तीन बार कर दें तो यात्रियों को इसमें बड़ी सुविधा मिल जायेगी। इसी तरह से मद्रास के लिए एक और महत्वपूर्ण ट्रेन की मांग बहुत दिनों से लम्बित पड़ी हुई है, यदि उसे भी देख लिया जाए तो बहुत अच्छा हो।

सभापति महोदय, ट्रेनों में बिस्तर तो हर सीट पर मिलने लगे हैं लेकिन उनके रख-रखाव का प्रबंध ठीक नहीं है। दोनों बाथरूम के बीच में चादर डाल देते हैं, बाथरूम के अंदर तकिये रख देते हैं, उनकी शेष भी अच्छी नहीं होती है, वे गिलाफ चढ़ाकर बहुत सुन्दर लगते हैं, लेकिन जिस समय फेंक दिये जाते हैं तो यह तबीयत नहीं होती है कि इस बिस्तर को हम इस्तेमाल करें। इसके लिए एक केबिन टाइप बना दिया जाए जिसमें ये बिस्तर रखे जा सकें तो हाइजेनिक भी होगा और अच्छा भी रहेगा। अलीगढ़ एक औद्योगिक क्षेत्र है। नीतीश जी, अब मैं अपनी बात पर आ रही हूँ। वहां नरौरा परमाणु विद्युत गृह भी है, गैस बॉटलिंग प्लान्ट भी है और अलीगढ़ तालानगरी भी है। मेरा आपसे यह अनुरोध है कि आप वहां शताब्दी और राजधानी का दो मिनट का स्टॉपेज दे दें, यह आपकी दया पर निर्भर है, आप इसके लिए मना तो कई बार कर चुके हैं। लेकिन जनता की सुविधा के लिए आप इसको देने की कृपा करें। आरक्षण की बात यहां बहुत उठाई गई है। लेकिन एक चीज की परेशानी जरूर है कि जो ट्रेनें यहां से चलती हैं उनमें आरक्षण हो जाता है लेकिन जो थोड़ी दूरी के पैसंजर होते हैं, उनको आने-जाने में बड़ी असुविधा होती है। वे उनमें घुस नहीं सकते चूँकि वे आरक्षित होती हैं। इसलिए उनके लिए दिन में कम से कम आठ बजे से रात के आठ बजे तक ऐसी व्यवस्था कर दी जाए कि उन सीटों पर कम से कम चार आदमी बैठ सकें। वैसे तो दो आदमियों के लिए वे सीटें होती हैं। लेकिन यदि वे चार के लिए कर दी जाएं तो दिन के यात्रियों को उसमें सुविधा हो जायेगी।

मध्यरात्रि 12.00 बजे

सभापति महोदय, आरक्षण के डिब्बे तो मंत्री महोदय बढ़ाने की बात कर ही रहे हैं, लेकिन जो बिना आरक्षण के जाना चाहें, उनके लिए भी कुछ सुविधा दी जाये, इसका थोड़ा ध्यान रखा जाए। मैं एक निवेदन और करना चाहती हूँ और वह यह है कि हमारे अलीगढ़ रेलवे स्टेशन पर पी.सी.ओ. एक भी नहीं है। वहां पर रेल यात्रियों को रेलों की प्रतीक्षा दो-दो और तीन-तीन घंटे करनी पड़ती है। वहां प्लेटफार्म भी बहुत लंबा है। इसलिए मेरा आग्रह है कि अलीगढ़ प्लेटफार्म पर कम से कम दो पी.सी.ओ. लगाने की इजाजत दे दें, तो जनता को कुछ सुविधा मिल जाएगी।

सभापति महोदय, चूँकि समय कम है और आप बहुत बार घंटी बजा चुके हैं इसलिए मैं बहुत सारी चीजों को छोड़ रही हूँ।

अन्त में माननीय मंत्री जी को समर्थन देते हुए मैं अनुरोध करना चाहती हूँ कि आप राजधानी और शताब्दी के दो-दो मिनट के स्टापेज अलीगढ़ पर दे दीजिए। सभापति महोदय, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे (ठाणे): सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री और रेल मंत्रालय में राज्यमंत्री दोनों को ही दो कारणों से बधाई देना चाहता हूँ। पहला कारण यह है कि उन्होंने अपनी निष्ठा से मुम्बई उपनगरीय रेल निगम की स्थापना की है। दूसरा कारण यह है कि पचास वर्षों के बाद उन्होंने हमारी रेलवे की वास्तविक स्थिति व्यक्त की है, अर्थात् उनके चलने की वास्तविक स्थिति।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र हमारे राष्ट्र का सबसे बड़ा क्षेत्र है जिसमें लगभग 28,70,000 मतदाता हैं। हमारी जनसंख्या एक करोड़ के आसपास है और इसकी 70 प्रतिशत जनता रेलवे द्वारा यात्रा करती कई समस्याएँ हैं जिन्हें हम कई वर्षों से उठाते रहे हैं। खेदपूर्वक कहना पड़ रहा है कि प्रशासन ने उनकी पूरी तरह से उपेक्षा की है।

कामरा लाइन पर गुरुवली में स्टेशन रखने की एक साधारण-सो मांग पिछले बीस वर्षों से रही है न कि दो वर्षों से। आस-पास के गांवों के कई लोग सब्जियों और फूलों की खेती करते हैं। वे अपने उत्पादों को उपनगरीय क्षेत्रों के बाजार में लाते हैं। चूँकि वहाँ रेलवे स्टेशन नहीं है वहाँ के ग्रामीणों को 20 से 25 किलो का बोझ लेकर लगभग पांच किलोमीटर तक पैदल चलाना पड़ता है।

00.04 बजे

[श्री पी.एम. सइद पीठासीन हुए।]

इस संबंध में एक योजना और अनुमान तैयार किया गया था। इस पर 67 लाख रुपये की लागत आने का अनुमान लगाया गया था। परन्तु रेलवे प्रशासन ने यह महसूस किया कि यह तकनीकी रूप से व्यवहार्य नहीं था। इससे पहले पंजाब के एक माननीय सदस्य ने भी इसका उल्लेख किया था। जब कभी भी हम यात्रियों की सुविधा के लिए कोई सुझाव देते हैं तो वातानुकूलित कमरों में बैठे रेलवे प्राधिकारी मात्र एक वाक्य में 'यह तकनीकी तौर पर व्यवहार्य नहीं है।' लिखकर अपने काम से छुटकारा पा लेते हैं। हम डम यात को समझ नहीं पाए हैं। माननीय मंत्री से मैं

विनम्रतापूर्वक अनुरोध करता हूँ कि वे अपने उत्तर में गुरुवली स्थान पर रेलवे स्टेशन तत्काल बनाये जाने की घोषणा करें। यह मांग बीस वर्षों से लम्बित है।

मैंने दो वर्ष पूर्व एक सुझाव दिया था जिस पर अमल करते हुए महाराष्ट्र राज्य सरकार ठाणे मुलुंद के बीच एक अतिरिक्त स्टेशन बनाने के लिए 25 एकड़ भूमि देने के लिए तत्काल तैयार हो गई थी। इस 25 एकड़ भूमि में से, यदि आप 15 एकड़ भूमि पर व्यावसायिक भवन बनाते हैं, तो छः लाख एफ एस आई उपलब्ध होगी जिससे रेलवे करोड़ों रुपये अर्जित कर सकता है। पिछले दो वर्षों में, रेलवे ने यह बताने का कोई प्रयास नहीं किया है कि उस प्रस्ताव पर क्या कार्रवाई की गई है। पन्द्रह दिन अथवा तीस दिन पूर्व रेलवे के महाप्रबन्धक ने मुझे यह सूचित किया था कि तकनीकी दृष्टि से यह व्यवहार्य नहीं है। मैंने उनसे यह कहा कि वे लिखित रूप में बताएं कि वे ऐसी कौन सी तकनीकी कठिनाइयाँ हैं जो उन्हें अतिरिक्त स्टेशन का निर्माण करने से रोकती हैं। लेकिन रेल प्राधिकारी समय-समय पर मुझे यह लिखकर बता रहे हैं कि अतिरिक्त स्टेशन संभव नहीं है। वे यह पढ़ने का भी कष्ट नहीं करते हैं कि संसद सदस्य क्या चाहते हैं। जब कभी भी हम उन्हें कोई पत्र लिखते हैं, तो वे उसका उत्तर यह कहकर देते हैं "तकनीकी रूप से व्यवहार्य नहीं है।"

महानगरों में समय ही धन है। ठाणे से मुलुंद जाने में केवल तीन मिनट का समय लगता है। लेकिन अन्यत्रवासी कर्मचारियों को टिकट खरीदने के लिए लाइन में आधे घंटे तक खड़ा रहना पड़ता है। मैंने टिकट वेंडिंग मशीन का एक विस्तृत डिजाइन दिया है। इसकी लागत एक लाख रुपये से अधिक नहीं है। पिछले पंद्रह दिनों से, राज्य मंत्री के अनुरोध के बावजूद भी हमें कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। मैं एक कदम और बढ़ गया हूँ और मैंने यह सुझाव दिया है कि मैं अपने संसद सदस्य कोष से यह धनराशि खर्च करूँगा। मैंने उनसे केवल यह अनुरोध किया है कि वे मेरे निर्वाचन क्षेत्र में इन मशीनों को लगाने के लिए अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी करें ताकि मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के लिए दस मशीनें खरीद सकूँ। मैं रेलवे को धन खर्च करने के लिए नहीं कह रहा हूँ। मैं उनसे केवल सहयोग और प्रिंटिंग रोल के लिए अनापत्ति प्रमाणपत्र देने के लिए कह रहा हूँ। लेकिन उन्होंने इस बारे में अब तक कोई कार्रवाई नहीं की है। मुझे यह कहते हुए खेद हो रहा है कि यदि हम कुछ करना भी चाहें तो भी बहुत कठिनाई है क्योंकि जो लोग वातानुकूलित कमरों में बैठे हुए हैं, को रेलगाड़ी से कात्र करने वाले लोगों को सुविधा प्रदान करने की कोई चिन्ता नहीं है। और भी कई मांगें हैं जिनके बारे में पिछले कई वर्षों से कहा जा रहा है। उदाहरणार्थ, कुछ स्थानों पर हम निशुल्क आवास चाहते हैं। इस कार्य के लिए मैं अपने संसद सदस्य कोष से धन व्यय करने के लिए तैयार हूँ और राज्य सरकार भी कुछ धनराशि व्यय

[श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे]

करने के लिए तैयार है। हमने उन्हें निःशुल्क आवास का डिजाइन तैयार करने और उसकी लागत बताने के लिए कहा है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि मैंने जुलाई, 1996 में मुम्बरा में पारसिक सुरंग पर एक निःशुल्क आवास बनाने के लिए पहला चैक दिया था लेकिन आज तक उसका निर्माण कार्य पूरा नहीं किया गया है। ये कुछ बातें जिनके संबंध में रेलवे अधिकारी हमारे साथ न्याय नहीं कर रहे हैं। हम कहाँ जाएं? हम रेल बजट में नई-नई योजनाएँ बनाने की बात करते हैं। लेकिन उनके कार्यान्वयन की क्या स्थिति है? अधिकारियों की कोई जवाबदेही नहीं है। उन्हें अच्छा-खासा वेतन मिल रहा है, छूट मिल रही है और उन्हें सभी प्रकार की सुविधाएँ मिल रही हैं। क्या वे उन लोगों को जो रेलगाड़ी से यात्रा करते हैं, को जवाब देने के लिए तैयार हैं? मैं यह उल्लेख करना चाहूँगा कि वांगनी, वसोन और बदलापुर स्टेशनों पर निःशुल्क आवास बनाने की आवश्यकता है।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र सबसे बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है जो कुल उत्पाद शुल्क का 22 प्रतिशत जुटाता है। ठाणे बेलापुर यात्री रेलगाड़ी को यथासंभव शीघ्र चलाया जाए। लेकिन रेल प्राधिकारियों ने इसके लिए कोई समयबद्ध कार्यक्रम तैयार नहीं किया है। वे केवल इतना कह देते हैं कि यह कार्य कर दिया जाएगा और उसके बाद काम पूरा न होने के लिए कई हजार कारण देते हैं। लेकिन उच्च अधिकारियों को समय पर काम पूरा न करने के लिए कोई कारण बताओ नोटिस नहीं जारी किया जाता है। हम कहते हैं "हमारे पास जनादेश है"। लेकिन यदि आप अन्यत्रवासी कर्मचारियों के साथ न्याय करना चाहते हैं, तो माननीय मंत्री द्वारा रेलवे के उच्चतम अधिकारी को काम पूरा न करने के लिए कारण बताओ नोटिस जारी करने का कोई प्रावधान होना चाहिए। जब कभी भी वे रेल पटरी की ऊंचाई बढ़ाते हैं, यह सहज बुद्धि की बात है कि उन्हें प्लेटफार्म की भी ऊंचाई बढ़ानी चाहिए। अन्यथा, स्कूली बच्चों, महिलाओं और बूढ़े लोगों के लिए रेलगाड़ी से उतरना बहुत मुश्किल हो जाएगा। बार-बार मैंने महाप्रबन्धक को संबंधित अधिकारियों को भेजने के लिए अनुरोध किया है कि मैं उन्हें दिखा सकूँ कि कहाँ पर प्लेटफार्म की ऊंचाई बढ़ानी है। उनका जवाब मिलता है। "श्री परांजपे जी, नहीं, हम पर भरोसा कीजिए। हम यह कार्य कर देंगे"।

लेकिन पिछले तीन माह से बार-बार अनुरोध करने के बावजूद उन्होंने हमें यह सूचित नहीं किया है क्या उन्होंने कार्य पूरा कर दिया है अथवा क्या उन्होंने कार्य पूरा किया है या कम से कम शुरू कर दिया है।

सभापति महोदय: अब आपको अपनी बात खत्म कर देनी चाहिए।

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे: मैं केवल दो मिनट और बोलूँगा। मेरा निर्वाचन क्षेत्र सबसे बड़ा है।

सभापति महोदय: मुझे इसकी जानकारी है। इसलिए आपको बोलने के लिए इतना समय दिया गया है। अन्यथा, आपको यह न मिलता।

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे: यदि आप हमें इस सभा में बोलने का मौका नहीं देंगे तो हम न्याय के लिए कहाँ जायेंगे?

हम रेलवे को प्लेटफार्मों पर शोड बनाने के लिए कह रहे हैं। रेलगाड़ियों में महिलाओं के अधिकांश डिब्बे या तो प्लेटफार्म के आगे खड़े होते हैं अथवा पीछे और वहाँ पर कोई शोड नहीं है। हम उन्हें शोड लगवाने के लिए कह रहे हैं जो वे नहीं लगवा रहे हैं। इस बारे में लोगों से कई शिकायतें प्राप्त हो रही हैं।

रेलवे ने प्लेटफार्म टिकट का मूल्य बढ़ाकर तीन रुपए कर दिया है। मेरा यह अनुरोध है कि इसे केवल दो रुपए के मूल्य पर ही बेचा जाए। पहले तो हमें तीन रुपए का सिक्का तो मिले फिर उसके बाद हमें यह निर्णय लेना होगा कि इसका मूल्य बढ़ाया जाए अथवा नहीं।

मेरा यह भी सुझाव है कि भीड़-भाड़ के समय के दौरान डबल डेकर रेलगाड़ियाँ चलाई जाएं। जब हम ठाणे से पुणे तक डबल डेकर रेलगाड़ियाँ चला सकते हैं तो हम भीड़-भाड़ के समय करजत और कसारा से वीटी तक तो कम से कम डबल डेकर रेलगाड़ियाँ चला सकते हैं जो निश्चित रूप से संभव है।

दूसरे, मैंने अपना अनुरोध लिखित रूप में भी दिया है। कई माननीय सदस्यों ने अपने पत्र/पत्रियों का जिक्र किया है। अब जब सरकार ने हमें सरकारी तौर पर निजी सचिव रखने की अनुमति दी है इसलिए मेरा यह कहना है कि वह अलग से यात्रा नहीं कर सकता है क्योंकि रेलवे के नियमों में यह कहा गया है कि जब संसद सदस्य यात्रा कर रहा हो, उसे अपने साथ एक व्यक्ति को निःशुल्क यात्रा करने की अनुमति दी जा सकती है। मैं अनुरोध करता हूँ कि अपने निर्वाचन क्षेत्र से दिल्ली आने-जाने के लिए संसद सदस्य के निजी सचिव को, जिसे सरकारी तौर पर घोषित किया गया हो, पास दिया जाना चाहिए।

अन्त में मैं यह सुझाव देना चाहूँगा जिस पर इस सम्माननीय सभा में बैठे मेरे साथी सहमत न हों। हम सब विभिन्न पहलुओं जैसे कि भाड़ा, किराया आदि की दरों में वृद्धि करने का समर्थन कर रहे हैं। मेरा यह सुझाव है कि रेलवे द्वारा संसद सदस्यों को जो कुछ मुफ्त दिया जाता है वह बन्द कर देना चाहिए। रेलवे मुफ्त पास दे रहा है। मेरा यह सुझाव है कि यदि संसद सदस्य

भी यात्रा करें तो उससे भी कम से कम 10 प्रतिशत किराया वसूल किया जाए क्योंकि "किसी भी अच्छे काम की शुरुआत घर से होती है।" ...*(व्यवधान)*

श्री दिग्विजय सिंह (बांका): संसदीय कार्य मंत्रालय रेलवे को भुगतान कर रहा है। रेलवे कुछ भी मुफ्त नहीं दे रहा है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: वह अपना सुझाव दे रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे: यह मेरा सुझाव है। रेलवे कई लोगों को पास जारी कर रहा है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: वे अपना सुझाव दे रहे हैं। यह आवश्यक नहीं है कि उसे स्वीकार कर लिया जाए।

...*(व्यवधान)*

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे: यदि दस प्रतिशत किराया हम ने जेब से दे दें तो क्या कठिनाई है? ...*(व्यवधान)*। जब हम आम आदमी की जेब में से पैसे ले रहे हैं तो हम भी किराया दे सकते हैं। हम अपनी जेब से किराए का भुगतान क्यों न करें? ...*(व्यवधान)*

श्री दिग्विजय सिंह: केवल दस प्रतिशत ही क्यों? संसदीय कार्य मंत्रालय रेलवे को शत प्रतिशत किराए का भुगतान करता है। मुफ्त यात्रा करने का प्रश्न ही कहाँ उठता है? ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: वे सुझाव दे रहे हैं। उन्हें अपने विचारों को स्वतंत्र रूप से व्यक्त करने दीजिए। यह सरकार पर निर्भर करता है कि वह उन्हें मानें अथवा न मानें।

...*(व्यवधान)*

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे: जो कुछ भी मुफ्त दिया जा रहा है उसे बन्द किया जाए क्योंकि मंत्री महोदय ने अपने दस्तावेज में यह नहीं बताया है कि वे राजस्व और व्यय के अंतर की किस प्रकार भरपाई करेंगे। अतः हमें राजस्व को बढ़ाने, कर्जों को कम करने और कर्जों पर लगने वाली ब्याज राशि को कम करने के रास्ते खोजने होंगे।

मैं कुछ और सुझाव देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय: आप अपने सभी सुझाव उन्हें लिखित रूप में दे सकते हैं।

श्री प्रकाश विश्वनाथ परांजपे: लोकतांत्रिक व्यवस्था में मेरा मानना है कि संक्षिप्तता में ही सौंदर्य छिपा है और इसलिए मैं अपनी बात समाप्त करते हुए कहना चाहता हूँ कि इस महत्वपूर्ण सभा में मुझे अपने विचारों को व्यक्त करने के लिए अवसर प्रदान किया इसके लिए मैं आपका अति आभारी हूँ।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री अनिल बसु कृपया संक्षेप में और मधुरता से अपनी बात कहें।

श्री अनिल बसु (आरामबाग): मैंने तो अभी अपनी बात शुरू भी नहीं की।

सभापति महोदय: मैं तो केवल आपको सावधानी बरतने के लिए कह रहा हूँ। मैं तो केवल माननीय सदस्य को अपने निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में अपनी समस्याओं और मुद्दों के बारे में सुझाव देने के लिए कहा है।

श्री अनिल बसु: महोदय मैं आपका बहुत शुक्रगुजार हूँ कि आपने ठीक आधी रात के पश्चात् मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया।

[हिन्दी]

सभापति महोदय, जब 28 मई को माननीय श्री नीतीश जी और श्री राम नाईक ने सदन में स्टेटस पेपर पेश किया था, मैंने सोचा था कि किसी नई दिशा में, कोई नया तरीका निकाला जा रहा है। लेकिन जब देश की आम जनता के लिए रेल बजट पेश किया गया तब मैंने देखा कि इस रेल बजट का कोई हिसाब नहीं है, कोई लक्ष्य नहीं है। इसलिए मैं इसका विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। लगता है कि यह रेल बजट ऐमलैस पैडेस्ट्रियन है जिसका कोई लक्ष्य नहीं है, जो इधर-उधर घूम रहा है, के माफिक है।

यह भी लगता है कि बम विस्फोट के बाद धमाके के चलते जो आम जनता विस्मित थी, उसके ऊपर यह नीतीश जी और राम नाईक जी ने रेल बजट थोप दिया। यह भी लगता है कि इस नीतीश-राम बजट में इन्होंने बिहार और मुंबई को ही देखा है, लेकिन बंगाल को बिल्कुल नहीं देखा गया। नीतीश जी ने बताया कि बंगाल को भी कुछ मिला, लेकिन जितना एलोकेशन ...*(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार: आप बसुदेव आचार्य से पूछिए।

श्री अनिल बसु (आरामबाग): जितना धन आपके पास उपलब्ध है, जिसका आबंटन रेल बजट में किया है, उसमें बंगाल का शेयर बहुत कम है। यह सवाल है। मेरे सीनियर कलीग बसुदेव आचार्य जी के भाषण में उन्होंने उमकी सारी चर्चा की। रेल के पालिसी में भी थोड़ा सा बोलना चाहता हूँ।

आपका जो रिसोर्स मोबीलाइजेशन की प्लानिंग है, यह बात तो ठीक है कि बजटरी सपोर्ट ज्यादा मिलनी चाहिए, क्योंकि यह बहुत महत्वपूर्ण इन्फ्रास्ट्रक्चर सेक्टर है, लेकिन बजटरी सपोर्ट आपको बहुत कम मिलती है। जो मार्केट बोरोइंग्स आपने ली हैं और जो मार्केट बोरोइंग्स आपको मिलती हैं, उसमें कुछ उपलब्ध नहीं होता है और वह सारा रोपेमेंट में चला जाता है। इसका बर्धन आने वाले वर्ष में ज्यादा बढ़ जायेगा, इसका भी आपके रिसोर्स मोबीलाइजेशन के ऊपर एक बहुत गम्भीर असर पड़ेगा। यह सारी चर्चा जो हो रही है, इसमें मैं दो-तीन सुझाव देना चाहता हूँ।

जैसे लोक अदालत हैं, जितनी सारी कोर्ट हैं, उनके पास जितने केस विचार के लिए जाते हैं, उनका तुरन्त डिस्पोजल करने के लिए लोक अदालत हैं, इसलिए रेलवे की भी लोक अदालत के माफिक कांड रिड्रैमल सिस्टम होना चाहिए और यह डिवाइजल लेवल पर होना चाहिए, जहां पब्लिक जा सकती है, पब्लिक का रिप्रिजेंटेटिव भी जा सकता है और दोनों के बीच में बात करके जो छोटे-छोटे मुद्दे हैं, जो छोटे-छोटे सवाल हैं, उनका समाधान उस लेवल पर किया जा सकेगा। इस तरह का एक तरीका निकालना चाहिए। यह बात भी सच है जो किसी-किसी माननीय सदस्य द्वारा उठाई गई। जो सैकण्ड क्लास में रेलवे के वरिष्ठ अधिकारियों को कभी-कभी सफर करना जरूरी है। रेलवे की इतनी हालत खराब हो गई है, लेकिन उसको कोई देखता नहीं है कि कैसी हालत है, क्या एमिनिटीज हैं और यह बहुत दुख की बात है।

[अनुवाद]

महोदय, महाप्रबंधक स्तर पर भी कोई संसाधन नहीं हैं। महाप्रबंधक के पास भी छोटी-छोटी सदस्याओं का समाधान करने के लिए कोई कोप नहीं है। यह तो वर्तमान स्थिति है। यहाँ तक कि महाप्रबंधक एक पैसा भी नहीं खर्च कर सकता। उनके पास कांड भी कोप उपलब्ध नहीं है। कुछ वर्ष पहले महाप्रबंधक के पास रेलवे स्टेशन पर सुविधाएं प्रदान करने के लिए 3 से 5 करोड़ रुपये तक का प्रावधान था। रेलवे स्टेशन पर यात्रियों को सुविधाएं प्रदान करने के संबंध में माननीय संसद सदस्यों से सुझाव मांगे जा रहे हैं जो कि महाप्रबंधकों को भेजे जायेंगे। जिन पर विचार किया गया। महाप्रबंधकों को यह राशि कुछ वर्ष पहले उपलब्ध करावी गयी थी। परन्तु फिर वह प्रणाली समाप्त कर दी गई। कुछ राशि

महाप्रबंधकों को दी जा सकती है ताकि छोटे-छोटे निर्माण कार्य अथवा छोटी-छोटी समस्याओं का समाधान किया जा सके अथवा माननीय संसद सदस्यों अथवा स्थानीय प्रतिनिधियों के सुझावों के अनुसार यात्रियों के लिए सुविधाएं प्रदान की जा सकें।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की बात करूंगा।

सभापति महोदय (श्री पी.एम. सईद): बहुत विलम्ब से चल रहा है।

श्री अनिल बसु: यह बहुत दुःख की बात है। मैं कुछ उन संसद सदस्यों के निर्वाचन क्षेत्र की बात कर रहा हूँ कि आज स्वतंत्रता के 50 वर्ष पूरे होने के पश्चात् भी क्षेत्र में आधा किलोमीटर रेलवे लाइन भी नहीं बनी। महोदय, आपका क्षेत्र तो एक टापू है और मेरा क्षेत्र मुख्यभूमि से संबंधित है। पश्चिम बंगाल के केन्द्रीय स्थान के बीच में इस्पात शहर और कलकत्ता पत्तन के बीच में आरामबाग निर्वाचन क्षेत्र स्थित है। यह क्षेत्र घनी आबादी वाला क्षेत्र है और यह व्यापार और कारोबार का एक उभरता हुआ क्षेत्र है। यहां पर यात्रियों और व्यापार की काफी संभावनाएं उपलब्ध हैं। यह प्रश्न मैं पिछली 3-4 लोक सभाओं में उठा चुका हूँ परन्तु दुर्भाग्यवश, मैं सोचता हूँ कि आरामबाग के लिए रेलवे लाइन बड़ी दूर की बात है।

वर्ष 1996 में तब के माननीय रेलवे मंत्री ने अतारंकित प्रश्न संख्या 3134 के उत्तर में कहा कि "इसी वर्ष सर्वेक्षण कार्य पूरा कराए जाने के प्रयास किये जा रहे हैं।" माननीय मंत्री के बजट भाषण तक भी वह प्रयास पूरा नहीं हो पाया। वर्ष 1996 में तब के रेलवे मंत्री श्री राम विलास पासवान ने इसी सभा में यह घोषणा की थी कि उनकी भावनाओं का आदर करते हुए "तारकेश्वर से आरामबाग तक विस्तार का स्वयं-सर्वेक्षण का आदेश दिया था" परन्तु उस सर्वेक्षण का दर्जा क्या है? मैंने माननीय प्रधान मंत्री और माननीय रेल मंत्री को लिखा है। श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने 16 अप्रैल को उत्तर दिया था कि मुझे दिनांक 31 मार्च का आपका पत्र प्राप्त हुआ जो कि तारकेश्वर से आरामबाग तक नई रेलवे लाइन के निर्माण के संबंध में था मैं यह पत्र रेल मंत्रालय को भेज रहा हूँ।"

श्री नीतीश कुमार और श्री राम नाईक दोनों ही सदन के विशिष्ट माननीय सदस्य हैं। भारतीय जनता पार्टी के साथ जुड़े होने के अलावा वे इस सभा के सम्माननीय, विशिष्ट और विद्वान माननीय सांसद हैं। श्री नीतीश कुमार ने लिखा है कि "मुझे आपका 29 मार्च का लिखा हुआ पत्र प्राप्त हुआ जिसमें तारकेश्वर से आरामबाग तक नई रेलवे लाइन परियोजना का निर्माण कार्यक्रम

1998-99 में शामिल किया गया है। मैं इस मामले की जांच कर रहा हूँ। वह अन्त है। मुझे नहीं पता माननीय मंत्री ने क्या पता लगाया है क्योंकि रेल बजट पेश किया गया है और इसमें तारकेश्वर-आरामबाग रेल लाइन का कोई जिक्र नहीं है।

माननीय मंत्री ने आज मुझे केन्द्रीय कक्ष में आश्वासन दिया कि वह इस प्रस्ताव पर विचार कर सकते हैं। अगर यह सही है तो मैं समझता हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र तथा आस-पास के क्षेत्रों के पचास लाख लोग खुश होंगे क्योंकि स्वर्ण जयंती वर्ष के यावज्जट मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक किलोमीटर रेल लाइन नहीं है।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र आरामबाग ने राजा राम मोहन राय, पंडित विद्यासागर, गुरुदेव राम कृष्ण देव तथा अन्य कई सपूतों को जन्म दिया है तथा इस क्षेत्र ने देश की आजादी के आंदोलन में भी बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। परन्तु दुर्भाग्यवश इस क्षेत्र में रेल लाइन बिछाये जाने की कोई सम्भावना नहीं है और इसके कारण संपूर्ण जनता को परेशानी हो रही है। अतः मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि तारकेश्वर-आरामबाग रेल लाइन का जल्द जल्द निर्माण करने के बारे में सोचें। कम से कम इसे रेलवे 25 वर्ष के कार्यक्रमों में शामिल किया जाना चाहिए।

महोदय, कुछ अन्य पहलुओं पर दो-तीन सुझाव हैं। रेलवे सुरक्षा के संबंध में बहुत कुछ कहा गया है। कुछ दिन पहले एक प्रश्न का उत्तर देते हुए उन्होंने कहा "दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है।" उन्होंने इसके दूसरे पहलू का जिक्र नहीं किया कि दुर्घटनाओं में मरने वालों की संख्याओं में अत्यधिक वृद्धि हुई है। इसका क्या कारण है?

महोदय, हालांकि रेल बुनियादी ढांचे तथा नेटवर्क का विकास हुआ है मगर रख-रखाव के आवंटन में काफी कमी की जा रही है। दूर-संचार और संकेत प्रणालियों का विकास किया जा रहा है मगर प्रति वर्ष रख-रखाव हेतु आवंटन में कमी आ रही है।

यह भी दुर्घटनाओं का एक कारण है। रख-रखाव उचित प्रकार से नहीं किया जाता। रख-रखाव हेतु मानव शक्ति में भी काफी कमी की गई है। केबिन से केबिन के बीच, ड्राइवर से केबिन तक एवं गार्ड तथा ड्राइवर के बीच संचार की कोई व्यवस्था नहीं है। मैंने देखा कि मेरे क्षेत्र में त्रिसूला स्टेशन में, जो हुबली जिले का मंडल मुख्यालय है, वहां अंग्रेजों के समय का घुमाने वाला एक पुराना टेलीफोन है। जो अब भी इस्तेमाल हो रहा है।

सभापति महोदय: कृपया अब अपना भाषण समाप्त करें। आपने दस मिनट से ज्यादा समय ले लिया है।

श्री अभिलष बसु: इसके लिए थोड़े ही निवेश की आवश्यकता है। केबिन से केबिन या केबिन से स्टेशन तक संचार प्रणाली की व्यवस्था आप कर सकते हैं। ऐसी प्रणाली उपलब्ध है। कम निवेश से आप ऐसी प्रणाली को स्थापित कर सकते हैं।

राजधानी एक्सप्रेस जैसी महत्वपूर्ण रेलगाड़ी में भी गाड़ी आधीशक, गार्ड एवं ड्राइवर के बीच कोई उचित संचार प्रणाली नहीं है। हमारे पास अभी भी पुराना टेलीफोन उपकरण है जो उपयोगी नहीं है। गार्ड, ड्राइवर और रेलगाड़ी परिचालक के बीच संचार हेतु आप संचार प्रणाली की व्यवस्था क्यों नहीं करते? महोदय, आप बहुत आसानी से कम निवेश द्वारा इसे कर सकते हैं। जब आपने राजधानी एक्सप्रेस का किराया 20 प्रतिशत बढ़ा दिया है तो आप इस तरह की प्रणाली क्यों नहीं स्थापित करते हैं जिससे कि गार्ड, ड्राइवर तथा रेलगाड़ी परिचालक आसानी से संपर्क कर सकें।

दूसरा मुद्दा रेलगाड़ियों में डकैती का है। जब श्री नीतीश कुमार विपक्ष में थे तो वह बिहार में रेलगाड़ियों में डकैती की घटनाओं पर बहुत जोर-शोर से बोलते थे। एक महत्वपूर्ण कारण यह है कि रेल यात्रियों की देख-भाल के लिए कोई नहीं है। रेलवे सुरक्षा बल, रेल संपत्ति की रक्षा हेतु है। मगर रेल यात्रियों की सुरक्षा पर ध्यान देने वाला कोई नहीं है। मेरा सुझाव है कि रेलवे सुरक्षा बल के कुछ कर्मचारियों को लेकर रेल यात्री सुरक्षा समूह का गठन किया जाए जिसे यात्रियों की सुरक्षा की जिम्मेदारी दी जा सकती है।

महोदय मेरे राज्य से एक प्रस्ताव था। राज्य में रेल नेटवर्क के विस्तार हेतु राज्य 25 करोड़ रुपये का अंशदान देने पर सहमत है। कलकत्ता में उपनगरीय (मैट्रो) रेल नेटवर्क के विस्तार हेतु 15 प्रतिशत अतिरिक्त अंशदान के लिए भी मेरा राज्य सहमत है। मेरे विचार से रेल मंत्री ने उस संबंध में कुछ नहीं कहा है। उत्तर देते समय उन्हें बताना चाहिए कि वह इस मांग को स्वीकार करेंगे या नहीं, यदि नहीं, तो कारण भी बताएं। वह यह भी बताएं कि क्या अन्य राज्यों से भी उन्हें ऐसे कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। तथा यह भी बताएं कि अगर पश्चिम बंगाल सरकार यह अंशदान तथा इतनी ही राशि (अंशदान) देने पर सहमत होती है तो क्या वह पश्चिम बंगाल में रेल नेटवर्क का विस्तार करेंगे। उन्हें इस मुद्दे को स्पष्ट करना होगा।

अंतिम मुद्दा रेलवे में माफिया की नियुक्ति का है। रेलवे में माफिया की नियुक्ति पर श्री नीतीश कुमार और श्री राम नाईक कार्यवाही करने पर उत्सुक हैं। इसमें हेरा-फेरी, धोखाधड़ी और भ्रष्टाचार किया गया है। मुझे नहीं पता वह इसे कैसे सुलझाएंगे। रेलवे में समूह 'ब' की नियुक्तियों के दौरान साक्षात्कार समिति या

[श्री अनिल बसु]

चयन समिति में माननीय सदस्यों को शामिल किया जा सकता है जिससे कि भ्रष्टाचार समाप्त किया जा सके और चयन न्याय संगत किया जा सके।

सभापति महोदय: श्री बसु कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री अनिल बसु: उन्हें उनके पदों से हटाया नहीं गया है। मुझे पता चला है कि कुछ लोगों ने समूह 'घ' में नौकरी हेतु 25,000 रुपये दिए हैं। यह हो रहा है। ...*(व्यवधान)* अतः मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि इस समस्या पर भी ध्यान दिया जाए। ...*(व्यवधान)*

महोदय तीन 'आर.ओ.बी.' बहुत महत्वपूर्ण हैं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: मैं आपको और अधिक समय नहीं दे सकता।

...*(व्यवधान)*

श्री अनिल बसु: तीन आर.ओ.बी. महत्वपूर्ण हैं। पहला लिलुआ से संबंधित है। इसकी स्वीकृति दे दी गई थी मगर कार्य अभी आरंभ नहीं हुआ है। दूसरा कमरकुन्डू में है और तीसरा मोगरा में है। मैं यह चताना चाहूंगा कि वहां रेल यातायात बहुत ज्यादा है। अगर उन्हें निजी पार्टियों को दिया जाए तो वो 'आर.ओ.बी.' का निर्माण करके टैक्स वसूल कर सकेंगे ऐसा प्रस्ताव किया जा सकता है। ये तीनों आर.ओ.बी. बहुत महत्वपूर्ण हैं। इस पर विचार किया जाना चाहिए।

समय की कमी के बावजूद आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन (कन्नानूर): महोदय, वर्ष 1998-99 के रेल बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। चूंकि समय बहुत कम है अतः मैं इस महान सदन का अधिक बहुमूल्य समय नहीं लेना चाहता। मैं अपनी बात बहुत संक्षेप में कहूंगा।

महोदय, यदि हम भारतीय रेल के समस्त विकास पर नजर डालें तो यह कहने को बाध्य होंगे कि एक के बाद एक आई सरकारों द्वारा हमारे देश के कतिपय क्षेत्रों की पूरी-पूरी उपेक्षा की गई है। हमारे कुछेक पूर्व रेल मंत्रियों का दृष्टिकोण बहुत ही संकीर्ण और पक्षपाती था। उनके द्वारा तैयार किये गये बजटों में क्षेत्रीय असंतुलन और पिछड़ेपन का कोई उल्लेख नहीं किया गया। पूर्व रेल मंत्रियों में से अनेक अपने क्षेत्र और निर्वाचन-क्षेत्र से बाहर कुछ देख ही नहीं पाए। इसके परिणामस्वरूप केरल जैसे कतिपय राज्य रेल विकास के मामले में काफी पीछे रह गए।

महोदय, चालू वर्ष के बजट में भी केरल की उपेक्षा के कारण केरल राज्य के लोगों में बहुत निराशा और आक्रोश है। चाहे यह नई सवारी गाड़ियों को चलाने का मामला हो, रेल मार्गों के दोहरीकरण का मामला हो, मौजूदा रेलगाड़ियों की बारम्बारता और उनकी दूरी बढ़ाने का मामला हो, रेल अधिष्ठापनाओं को खोलने अथवा यात्री सुविधाओं में सुधार करने, इत्यादि का मामला हो, केरल राज्य की केन्द्र सरकार द्वारा पुनः पूर्णतया उपेक्षा की गई है।

हमें इस बात की खुशी है कि कोंकण रेल लाइन को इस मई दिवस पर माननीय प्रधान मंत्री द्वारा औपचारिक रूप से खोल दिया गया। यद्यपि केरल ने महाराष्ट्र, कर्नाटक और गोवा के साथ मिलकर परियोजना में अत्यधिक योगदान दिया था फिर भी केरल के लोग इस कोंकण रेलवे लाइन से पूरा फायदा नहीं उठा सके।

पूर्व रेल मंत्री ने अपना बजट प्रस्तुत करते समय कहा था कि मंगलूर-शोरनूर के बीच और कुछ करने की गुंजाइश नहीं है तथा इस लाइन पर भारी यातायात के कारण नई रेलगाड़ियां नहीं चलाई जा सकतीं और कोंकण रेलवे चालू होने के साथ ही अनेक नई रेलगाड़ियों का मार्ग परिवर्तन कर उन्हें इसी मार्ग पर चलाये जाने के कारण नई रेलगाड़ियों का चलाया जाना इस मार्ग पर संभव नहीं है। इसलिए मेरा यह विनम्र अनुरोध है कि माननीय मंत्री जी को मंगलूर-शोरनूर रेलवे लाइन की ओर अपना ध्यान केन्द्रित करना चाहिए। ...*(व्यवधान)* शोरनूर से मंगलूर के बीच 305 कि.मी. लम्बे मार्ग का दोहरीकरण पहले ही शुरू किया जा चुका है। लेकिन इस परियोजना का कार्य अत्यंत धीमी गति से चल रहा है।

महोदय, पूर्व रेल मंत्रियों ने वायदा किया था कि मंगलूर और शोरनूर के बीच दोहरीकरण का काम 2000 ई. तक पूरा कर लिया जायेगा। इस बजट में 40 करोड़ रु. की मामूली राशि इस काम के लिए आवंटित की गई है। यदि काम इसी गति से चलता रहा तो इस परियोजना को पूरा होने में 15 वर्ष और लग जाएंगे। इसलिए मेरा माननीय मंत्री से विनम्र निवेदन है कि इस परियोजना को पूरा करने के लिए पर्याप्त निधियों का आवंटन किया जाये। इस परियोजना को निर्धारित समय के भीतर अवश्य ही पूरा किया जाना चाहिए। 2000 ई. से पहले यह कार्य अवश्य ही पूरा किया जाना चाहिए।

महोदय, चूंकि माननीय मंत्री जी स्वयं हमारे देश के सबसे पिछड़े राज्यों में से एक राज्य से हैं; अतः वह पिछड़े क्षेत्रों के लोगों के समक्ष आ रही समस्याओं से भलीभांति अवगत हैं। क्षेत्रीय असंतुलन और पिछड़ापन हमेशा देश में कुंठा और असंतोष को जन्म देता है। मालाबार एक ऐसा क्षेत्र है जिसकी उपेक्षा एक के

बाद एक सभो सरकारों ने की है। इस क्षेत्र के लोगों में भारी असंतोष और गहरा आक्रोश है।

महोदय, 1853 में अंग्रेजों द्वारा भारत में पहली रेलगाड़ी चलाने के शोध बाद चेन्नई से मंगलौर के बीच के रेल मार्ग पर काम शुरू कर दिया गया था। अंग्रेजों ने भारत में इस मार्ग पर सबसे पहला मेल सेवा शुरू की थी। इस लाइन को बिछाने के बाद से अब तक मंगलौर से शारनौर के बीच इस खण्ड में विकास के नाम पर कभी भी कुछ भी नहीं किया गया है।

महोदय, तेल्लीचेरी-मैसूर मार्ग के लिए चल रहा सर्वेक्षण मालाबार के समग्र विकास की दृष्टि से असाधारण रूप से महत्वपूर्ण है। लगभग एक शताब्दी पूर्व, अंग्रेजों की दक्षिण भारतीय रेल कंपनी ने इस मार्ग पर पहला सर्वेक्षण शुरू किया था। लेकिन दुर्भाग्य से पहला विश्व युद्ध छिड़ जाने के कारण अंग्रेजों को यह परियोजना बीच में ही छोड़नी पड़ी। उसके बाद अंग्रेजों द्वारा चार सर्वेक्षण किए गए थे। इन सभी सर्वेक्षणों से पता चलता है कि यह मार्ग आर्थिक रूप से कितना लाभप्रद होने जा रहा है और इसका कितना अधिक महत्व है। इसके अतिरिक्त यह मार्ग समूचे भारत में सर्वाधिक लाभप्रद मार्गों में से एक होने जा रहा

पूर्ववर्ती मैसूर राज्य और मद्रास प्रेसीडेंसी ने इस परियोजना की जोरदार सिफारिश की थी। पूर्व रेल मंत्रियों, लाल बहादुर शास्त्री और बानू जगजीवन राम ने तेल्लीचेरी का दौरा किया था और वहां पर उन्होंने विशाल रैलियों को सम्बोधित किया था। उस समय उन्होंने मालाबार क्षेत्र के लोगों को आश्वासन दिया था कि यदि केन्द्र सरकार द्वारा किसी नए रेल मार्ग का निर्माण कार्य शुरू किया जाता है, तो इस रेल मार्ग को सर्वाधिक महत्व दिया जायेगा। उसके बाद श्री सी.एम. पूनाचा ने रेल मंत्री का पदभार संभाला था। उन्होंने भी स्पष्ट रूप से कहा था कि इस रेल मार्ग को सर्वाधिक प्राथमिकता प्रदान की जायेगी। लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है।

महोदय, इस सड़क पर तेल्लीचेरी से कर्नाटक के बीच रोज मकड़ों, ट्रक, लारीयां और बसें चलती हैं। इस मार्ग पर अनेक स्थान ऐसे हैं जो पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण हैं और कर्नाटक तथा केरल के इस भाग में पर्यटन की व्यापक संभावनाएं हैं।

महोदय, कर्ग, व्यानाड, कन्नानौर और मैसूर नकदी फसलों के मामले में काफी संपन्न हैं और हमारा देश इन नकदी फसलों के निर्यात के जरिए भारी मात्रा में विदेशी मुद्रा अर्जित करता है। चूंकि केरल एक उपभोक्ता राज्य है केरल में अन्य राज्यों से उपभोग की सभी आवश्यक वस्तुएं उसी मार्ग से लानी पड़ती हैं। अतः यह मेरा

विनम्र निवेदन है कि सरकार द्वारा इस रेल लाइन को सर्वाधिक अवश्य ही महत्व दिया जाना चाहिए।

अभी की स्थिति यह है कि जो लोग तेल्लीचेरी से मैसूर की यात्रा करते हैं, उन्हें घूमकर अर्थात् वाया जोलारपेट होकर आना जाना पड़ता है जिससे उन्हें लगभग 600 कि.मी. की अतिरिक्त दूरी तय करनी होती है। इस रेल मार्ग का निर्माण कम करके इस मार्ग की दूरी 200 कि.मी. तक की जा सकती है। मैं माननीय मंत्री से गंभीरतापूर्वक अपील करता हूँ कि यदि केरल राज्य को कोई नई रेल लाइन दी जाती है तो इस विशेष लाइन पर तत्काल विचार किया जाना चाहिए। यह मेरा विनम्र अनुरोध है।

महोदय, यदि कुर्ग होते हुए तेल्लीचेरी से मैसूर तक रेल लाइन बिछा दी जाती है तो मैसूर व्यानाड के बीच रेल लाइन का आसानी से निर्माण किया जा सकता है।

महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग-17 पर कन्नानौर से कालीकट के बीच 80 कि.मी. की दूरी के भीतर आठ रेलवे फाटक हैं। ये रेलवे फाटक सड़क यातायात के लिए बाधा पैदा करते हैं। कोंकण रेलवे शुरू होने के साथ ही रेलगाड़ियों को आवाजाही बढ़ गयी है और अक्सर ये सभी रेलवे फाटक बन्द होते हैं तथा सैकड़ों की संख्या में वाहन फाटक के दोनों तरफ खड़े रहते हैं जिसके फलस्वरूप आने-जाने वालों को अत्यन्त कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। माननीय मंत्री से यह मेरा विनम्र निवेदन है कि वह केरल राज्य को रेल उपरिपुलों के निर्माण के लिए पर्याप्त निधियों का आवंटन अवश्य करें। केरल सरकार पहले ही यह प्रस्ताव कर चुकी है कि वह इस रेल लाइन के निर्माण का आधा खर्चा स्वयं वहन करेगी। अतः केरल में रेलवे फाटकों के स्थान पर उपरिपुलों के निर्माण की ओर ध्यान शीघ्र दिया जाना चाहिए।

महोदय, दक्षिण में केवल केरल ही ऐसा राज्य है जहां कोई रेल कारखाना नहीं है जबकि तमिलनाडु में पांच, कर्नाटक और आंध्र प्रदेश में दो-दो कारखाने हैं। केरल में कोई भी रेल कारखाना नहीं है। जब श्रीमती इंदिरा गांधी जीवित थीं तो उन्होंने केरल के लोगों से वायदा किया था कि वह केरल राज्य में एक कोच फैक्ट्री लगाने जा रही हैं। दुर्भाग्य से कुछ बाह्य कारणों से वह कोच फैक्ट्री वहां से हटाकर कपूरथला में स्थापित कर दी गई। मुझे उससे कोई ईर्ष्या नहीं है। लेकिन इस तथ्य को दुष्टिगत रखते हुए कि केरल में बड़ी संख्या में शिक्षित नवयुवक हैं, मैं माननीय मंत्री से विनम्र अनुरोध करता हूँ कि वह केरल राज्य में एक कोच फैक्ट्री अथवा रेलवे से संबंधित अन्य कोई भी कारखाना स्थापित करें।

महोदय, केरल ने पी.टी. ऊबा, एम.डी. बालसम्मा और अन्य एक से बढ़कर कई एचलीट तथा खिलाड़ी दिए हैं। अनेक ओलंपिक

[श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन]

खिलाड़ी, जिन्होंने फुटबाल तथा हाकी के खेल में काफी नाम कमाया, केरल में कन्नानूर के हैं। कन्नानूर भारतीय फुटबाल के मक्का के रूप में जाना जाता है। केरल के खेल प्रेमियों की ओर से मेरा माननीय मंत्री से विनम्र निवेदन है और यह उपयुक्त भी होगा कि कन्नानूर में एक नया स्पोर्ट्स कॉम्प्लेक्स स्थापित किया जाए।

केरल के समग्र विकास के लिए अलग से जोन बनाया जाना अत्यधिक आवश्यक है और मैं माननीय मंत्री का इस महत्वपूर्ण पहलू की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।

महोदय, जैसाकि आप जानते हैं, चेन्नई से मुम्बई तक मार्ग बहुत व्यस्त है। यहाँ चेन्नई से मंगलौर तक कोई सुपरफास्ट रेलगाड़ी नहीं है। इसलिए मैं, माननीय मंत्री से शताब्दी एक्सप्रेस की तरह सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलाने का अनुरोध करता हूँ। एक ममर होलीडे स्पेशल रेलगाड़ी चेन्नई से गोवा के बीच चल रही है इस रेलगाड़ी को नियमित किया जाना चाहिए।

महोदय, कोचीन से कन्नानूर तक सुबह के समय एक अन्य सुपर फास्ट रेलगाड़ी चलाए जाने की भी तत्काल आवश्यकता है। कन्नानूर एक्सप्रेस के प्रस्थान के बाद एर्णाकुलम से कन्नानूर के बीच घंटों बाद तक कोई रेलगाड़ी नहीं है। मेरा यह अनुरोध है कि इस प्रस्ताव की ओर माननीय मंत्री को तत्काल ध्यान देना चाहिए।

हमें खुशी है कि कोकण रेलवे की स्थापना के बाद मुम्बई से मंगलौर के बीच एक नई रेलगाड़ी शुरू की गई है। मैं माननीय मंत्री से इस रेलगाड़ी को शोरनूर तक चलाने का अनुरोध करता हूँ ताकि मालाबार के लोग भी इसका लाभ उठा सकें। अब, नेत्रवती एक्सप्रेस जो एर्णाकुलम से मुम्बई के बीच चल रही है, बहुत भीड़भाड़ वाली रेलगाड़ी है। इस रेलगाड़ी में आरक्षण करा पाना बहुत मुश्किल है।

मंगलौर से शोरनूर तक काफी रेलवे स्टेशन पड़ते हैं जिन्हें अधिकांशतः माऊथ इंडियन रेलवे कम्पनी द्वारा बनाया गया है। ये सभी स्टेशन खस्ता हालत में हैं इसलिए मेरा अनुरोध है कि इन रेलवे स्टेशनों का तत्काल नवीकरण और आधुनिकीकरण किया जाए और इस संबंध में कन्नानूर और कालीकट स्टेशनों को उच्च प्राथमिकता दी जाए।

हालांकि मंगलौर से शोरनूर रेल लाइन पर यात्री और मालभाड़े का संचालन बहुत अधिक होता है फिर भी इस मार्ग पर एक कि.मी. रेलवे लइन का भी विद्युतीकरण नहीं किया गया है। कोकण रेलवे के शुरू होने के बाद यात्री और मालगाड़ी दोनों की बारम्बारता इस क्षेत्र में बढ़ेगी। मैं माननीय मंत्री से इस रेल मार्ग

का अविलम्ब विद्युतीकरण कराए जाने की ओर ध्यान देने की अपील करता हूँ।

अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं माननीय मंत्री के ध्यान में एक बात और लाना चाहता हूँ कि केरल में मालाबार क्षेत्र में आंदोलन हो सकता है। यहाँ की जनता अपनी ज्वलंत समस्याओं के प्रति पहले की सरकारों के उपेक्षापूर्ण दृष्टिकोण से बहुत अधिक निराश और हतोत्साहित हैं। यही एक ऐसा समय है जब उनकी वास्तविक समस्याओं का समाधान करने के लिए सरकार द्वारा कुछ तत्काल कदम उठाए जा सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री सुभाष महारिया (सीकर): माननीय सभापति जी, मैं रेल बजट के समर्थन में सबसे पहले रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी और रेल राज्य मंत्री श्री राम नाइक जी को इस लिहाज से धन्यवाद ज्ञापित करना चाहूंगा कि निम्न वर्ग और मध्यम वर्ग के ऊपर रेल बजट में बहुत ही कम भार डाला गया है। इसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। मैं राजस्थान के क्षेत्रफल और जनसंख्या के लिहाज से मैं यह कहना चाहूंगा कि मूल बजट में राजस्थान को जो राशि दी गई है वह क्षेत्रफल और जनसंख्या के लिहाज से कम दी गई है। खास तौर से मैं मंत्री महोदय का ध्यान राजस्थान के उस क्षेत्र की ओर दिलाना चाहूंगा कि शेखावाटी अंचल जो राजस्थान का एक-चौथाई हिस्सा है, जिसमें मेरा संसदीय क्षेत्र सीकर भी आता है, उसे रेल बजट में छुआ तक नहीं गया है। कृपया राजस्थान का जो एक-चौथाई हिस्सा है इसे भी भारतीय रेल के नक्शे में अवश्य देखें, यह बहुत महत्वपूर्ण है। सीकर संसदीय क्षेत्र वह क्षेत्र है जहां के प्रवासी पूरे देश भर में फैले हुए हैं। यह धार्मिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है। यहां पचास लाख के करीब यात्री सालासर धान, श्याम जी के धान, जीवन माता के धान आदि स्थानों पर दर्शन के लिए आते हैं। सीकर शेखावाटी का सबसे बड़ा शहर है और इस शहर के बीच में एक रेल का फाटक बना हुआ है, जिसे नवलगढ़ फाटक के नाम से पुकारा जाता है। सीकर संसदीय क्षेत्र के ठीक सेंटर में यह फाटक है जो करीब दस घंटे तक बंद पड़ा रहता है। यह बहुत समय से चला आ रहा है। मैं इस फाटक के लिए आर.ओ.बी. बनाने के लिए अपनी ओर से पुरजोर निवेदन करता हूँ। इससे सीकर ही नहीं बल्कि झुंझुनू-चुरू और दिल्ली तक के क्षेत्र के जो प्रवासी तथा देश के कोने-कोने से दर्शन और पर्यटन के लिए आते हैं, वहां ओवरब्रिज बनाना अति आवश्यक है। मैं मंत्री महोदय, का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि जयपुर से सीकर और सीकर से लोहारू तक की लाइन को ब्रोड गेज से जोड़ दिया जाए तो प्रवासी राजस्थानी जो कि जयपुर से मुम्बई और कलकत्ता से सूरत के लिए जाते हैं, उनको सुविधा हो जायेगी। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि जयपुर से जो गणगीर

एक्सप्रेस चलती है उस गाड़ी में भी 50 फीसदी से ज्यादा लोग

शेखावाटी अंचल के होते हैं। यदि मंत्री महोदय जो नई रेल चलाने जा रहे हैं, उसमें एक रेल अगर सीकर से कलकत्ता और एक सीकर से मुम्बई के लिए चला दें तो शेखावाटी के लोगों तथा अरब के उन लोगों के लिए जो कि आज सबसे ज्यादा हमारे इलाके के हैं, के लिए बहुत ही अच्छा होगा। सीकर संसदीय क्षेत्र के लोग रक्षा पट्टी के लोग हैं। चाहे सी.आर.पी.एफ. हो या बी.एस.एफ. हो या अन्य सर्विसेज हों, उनमें सबसे ज्यादा सीकर, झुंझुनू के लोग इन सर्विसेस में हैं और देश की रक्षा के लिए हरदम तैयार रहते हैं। इसलिए वहां पर ब्राड गेज लाइन का होना अति आवश्यक है, इसके लिए मैं आपसे पुरजोर निवेदन करूंगा। मैं मंत्री महोदय, का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहूंगा कि सैनिक एक्सप्रेस नाम की जो गाड़ी सीकर-दिल्ली के बीच चलती थी, वह सराय रोहिल्ला स्टेशन तक आती थी, अब वह रेवाड़ी तक कर दी गई है। कृपया उस ट्रेन को रेवाड़ी की बजाय सीकर से दिल्ली तक किया जाए। इसके साथ ही मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी दिलाना चाहूंगा कि शेखावाटी एक्सप्रेस जो दिल्ली-सीकर के बीच में एक ही ट्रेन है, जो दिल्ली तक आती है उसमें दस प्लेकट डिब्बे हैं, लेकिन आठ डिब्बे ही लगातार चलते आ रहे हैं। कृपया उसमें स्वीकृत दस डिब्बे तो किये ही जाएं साथ ही आठ और डिब्बों के लिए अपनी ओर से अनुरोध करता हूं।

सभापति महोदय, मेरे राजस्थान के अपने संसदीय क्षेत्र सीकर के तीन विधान सभा क्षेत्र आज भी रेल की किसी भी लाइन से नहीं जुड़े हैं वे हैं—दाहोद, खांडला, दादा रामगढ़। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि देश की आजादी की इस स्वर्ण जयंती के अवसर पर इन तीनों स्थानों को छोटी रेलवे लाइन से अवश्य जोड़ा जाए।

सभापति महोदय, मेरे सीकर में रंगस रेलवे बाईपास पुल बनकर तैयार हो गया है। काम पूरा हो गया है। कहीं एक-दो टैक्नीकल काम रह गए हैं। मेरा आग्रह है कि उनको भी पूरा करा कर उस रेल पुल को चालू कराया जाए। इस पुल के लिए तो रेल मंत्री धन्यवाद के पात्र हैं। मेरा अपना क्षेत्र नीम का थाना दिल्ली से लगभग 135 किलोमीटर दूर है और नीम का थाना तथा दिल्ली के बीच में किसी भी प्रकार की कोई रेलवे सुविधा उपलब्ध नहीं है। मेरा आग्रह है कि उसका सर्वे कराएं और रेल लिंक उपलब्ध कराने का प्रयास करें।

सभापति महोदय, शेखावाटी अंचल इस क्षेत्र में जहां धार्मिक दृष्टि से, पर्यटन की दृष्टि से, प्रवासियों की दृष्टि से, सैनिकों की दृष्टि से, किसी भी दृष्टि से देखें वह क्षेत्र पीछे नहीं है, लेकिन रेलवे के विकास में वह पीछे है और क्षेत्र की जनता रेलवे के विकास की दृष्टि से इस क्षेत्र की अनदेखी कतई बताई नहीं

कोगी) इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि भारत की आजादी के इस स्वर्ण जयंती वर्ष में इस क्षेत्र में कुछ न कुछ रेलवे की सीगात देकर हमें अनुग्रहीत करें, ऐसी मैं आपसे अपेक्षा करता हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। धन्यवाद।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदय, रेल हिन्दुस्तान का बहुत महत्वपूर्ण महकमा है। हरेक सदस्य की इसमें रुचि है और हरेक सदस्य इस पर बोलना चाहता है। इस पर हो रही डिबेट में भाग लेना चाहता है। मैं एक मिनट के लिए भी हाउस से एबसैंट नहीं रहा। जब पिछली बार भी हाउस रात भर चला था, तब मैं ही सरकारी पक्ष की ओर से अकेला बैठा था। इसलिए मैं हटने वाला नहीं हूँ, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब माननीय सदस्यों की इतनी रुचि है, तो फिर क्यों नहीं इसको तीन-चार दिन चलने देते हैं। यह क्या बात हुई कि एक ही रात में बैठकर इसको समाप्त कर दें। यह तरीका ठीक नहीं है। मैं चाहूंगा कि इस पर एक ही रात में बहस कराने का सिस्टम खत्म होना चाहिए। जब यह इतना महत्वपूर्ण विषय है, तो इस पर दिन में बहस हो और एक दिन की बजाय तीन-चार दिन बहस कराइए ताकि पूरा देश भी इस बहस को देख सके, सुन सके। मेरी बात को स्पीकर साहब और संसदीय कार्य मंत्री महोदय के ध्यान में लाया जाए। रेल बजट पर बहस चले, लेकिन ज्यादा से ज्यादा रात के 9.00 बजे तक। उसके बाद फिर दूसरे दिन बहस हो, ताकि पूरा देश देख और सुन सके।

सभापति महोदय, हम देख रहे हैं कि बार-बार माननीय सदस्य, जिज्ञाशावश आसन की ओर जाते हैं और अपने बोलने की बारी के संबंध में दरयापत करते हैं कि हमारा नाम लिस्ट में कितना ऊपर या नीचे है तथा हमारा बोलने का नंबर कब आएगा। यह प्रथा भी समाप्त होनी चाहिए।

सभापति महोदय, तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि सदन के तमाम सदस्यों को बहुत गलतफहमी हो गई है और रेल बजट को सब लोग बिहार का बजट बोल रहे हैं, लेकिन इसको साबित करने के लिए किसी ने कोई सबूत नहीं दिया। मैं समझता हूँ कि शायद लोगों में भ्रम पैदा हो गया है कि बिहार को सब कुछ मिल गया है। यह ठीक है कि रेल मंत्री बिहार से हैं, लेकिन रेल मंत्री के बिहार से होने के बावजूद बिहार को कुछ नहीं मिला। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि बिहार में आजादी से पूर्व अंग्रेजों के जमाने में भी फतुहा-इस्लामपुर रेल चलती थी। इसी प्रकार से सहरसा-आरा रेल चलती थी, लेकिन आज ये दोनों रेलें नहीं चलती हैं। हिन्दुस्तान के ज्यादातर रेल मंत्री बिहार से हुए हैं, लेकिन बिहार में रेल की सुविधा बढ़ाने की बजाए घट रही है। मुझे मालूम नहीं कि लोग कैसे कहते हैं कि बिहार को रेल का

[श्री रघुवंश प्रसाद सिंह]

सारा बजट चला गया। मैं कहना चाहता हूँ कि गलतफहमी में ही सही, लेकिन बिहार की उपेक्षा होती रही है और बिहार के रेल मंत्री के चलते तो बिहार की और भी उपेक्षा होती रही है। मैं बताना चाहता हूँ कि बिहार में सारे हिन्दुस्तान की आबादी का 10वाँ हिस्सा आबादी रहती है। बिहार में भले ही और कुछ हो, लेकिन हम देश के रेल के कुल बजट का 1/10 भाग से ज्यादा हिस्सा लेने वाले नहीं हैं। बिहार में भले ही देश की सबसे ज्यादा गरीबी हो सकती है, लेकिन बिहार में रोजनलिप्ति नहीं है। बिहार से स्व. बाबू जगजीवन राम से लेकर अभी नीतीश कुमार जी तक रेल मंत्री रहे हैं, लेकिन उन सबकी यही कोशिश रही कि हिन्दुस्तान का कोई भी हिस्सा पीछे न छूटे। और पिछड़ा क्षेत्र हो जाये इसलिए आप कुछ मदद कीजिए। इस वजह से बिहार हरेक मामले में पीछे पड़ रहा है। मैंने अभी एक उदाहरण दिया कि पहले रेल लाइन थी लेकिन अब वह रेल लाइन उखड़ गयी है। मैं कहना चाहता हूँ कि अंग्रेजी राज्य में रेल लाइन थी और उसके कुछ वर्षों बाद भी थी लेकिन अब वह रेल लाइन उखड़ गयी है। लोग नई जगह पर रेल लाइन बनाने की बात करते हैं। पटना के पुल के विषय में कई राज बात चली। जब श्री मधु दण्डवते जी थे तब लालू जी कह रहे थे कि उस समय सर्वेक्षण हुआ। फिर शिलान्यास नहीं हुआ। अब यह कहते हैं कि वह जाली शिलान्यास था, अमली शिलान्यास नहीं था।

श्री नीतीश कुमार: हमने नहीं कहा। आप ही बार-बार कह रहे हैं। मैंने कभी नहीं कहा।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: सभापति महोदय, हम आपको मानते हैं और आपका फेमला हमें शिरोधार्य है। उस मीटिंग में लाख आदमी थे। प्रधान मंत्री ने शिलान्यास किया। शिलान्यास का क्या मतलब होता है। जब पुल बनना शुरू होगा तो क्या उसका नाम शिलान्यास होगा? जब सर्वे हुआ ही नहीं, माडल टैस्ट हुआ ही नहीं और जो भी औपचारिकतायें हैं, वे सब नहीं हुईं तब क्या शिलान्यास हुआ? क्या इस पर दफा 420 नहीं चलेगी? ... (व्यवधान) नहीं, शिलान्यास लिखा हुआ है।

श्री नीतीश कुमार: उस सरकार के आप मंत्री थे।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: हम शामिल थे लेकिन मैं उसके बारे में क्या जानता हूँ। प्रधान मंत्री जी ने शिलान्यास किया। उस मीटिंग में लाख आदमी थे। अब यह कहते हैं कि उसकी जांच, सर्वेक्षण और माडल टैस्ट बाकी है, दो वर्ष और लगेंगे। हम इसकी असलियत माने या उस समय की बात को असलियत मानें। वह तो कोई पंच, थर्ड पर्सन, जांच कमेटी या सभापति महोदय आप फैसला कर सकते हैं। आप जो भी फैसला करेंगे उसको हम मान लेंगे। अगर वह बात गलत है तो उसे जनता के साथ फ्राड कहा

जायेगा। यदि उस बात को छपाकर कहें कि हम देर करें, तो फिर हम इधर आयेंगे। अब हम नहीं जानते कि इसमें क्या फैसला होना चाहिए लेकिन बिहार की जनता जान गयी है कि प्रधान मंत्री ने वहां शिलान्यास किया है। अगर अब देरी होगी तो वहां लोग यही कहेंगे कि श्री नीतीश कुमार जी रेल मंत्री हो गये, इसी वजह से देरी हो रही है। अब यह मामला फंस गया है और वह पुल हुए बिना कोई उपाय नहीं है। इसलिए मेरा कहना है कि आप उस काम को तेज करायें जिससे वह पुल जल्दी बन जाये।

इन्होंने कहा है कि हम बुद्ध सर्किट में रेल चला रहे हैं, तो सर्किट की परिभाषा तो गोल होनी चाहिए, सेमी सर्किट को सर्किट कैसे कह रहे हैं। इन्होंने तो सारनाथ से शुरू किया और बोध गया और राजगीर में अटक गये। लेकिन राजगीर से जब तक वैशाली और सुगौली होकर चक्कर नहीं बनेगा तब तक वह चक्कर कैसे होगा। बुद्ध सर्किट पूरा नहीं होगा। तत्कालीन रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान जी ने 17 फरवरी 1997 को कपूरी ठाकुर जी की जयंती पर शिलान्यास किया। सर्वेक्षण का शिलान्यास किस रेल लाइन का किया—हाजीपुर, लालगंज, वैशाली, सरईया, देवरिया, साहेबगंज, अररिया और सुगौली को जोड़ने के लिए उन्होंने शिलान्यास किया। उन्होंने कहा कि आमतौर पर नौ महीनों में सर्वेक्षण का काम पूरा हो जाता है लेकिन मैं विशेष ख्याल कर रहा हूँ। इसलिए छः महीने में हो जायेगा। इस बात को 16 महीने हो गये हैं लेकिन अभी तक उसका सर्वेक्षण नहीं हुआ। मैं नहीं जानता कि उसका सर्वेक्षण कब होगा और फिर कब उसमें हाथ लगेगा। 1998 के कागज में कुछ टारगेट लिखे हुए हैं लेकिन इसमें हमें कुछ गड़बड़ी लगती है। इसकी मांग 1904 में शुरू की गई थी और जो-जो महान पुरुष वहां गये क्योंकि वैशाली विश्व गणतंत्र, तीन हजार साल पहले वहां डेमोक्रेसी थी, उसके बाद दुनिया में सबसे पहले डेमोक्रेसी पैदा हुई। भगवान बुद्ध की कर्मभूमि, भगवान महावीर की जन्मभूमि, इस तरह का इतिहास वहां का है। इन सारी चीजों के होने के कारण वहां रेल लाइन बिछाने की बात कही गयी है लेकिन वह काम नहीं हुआ। मैं कहना चाहता हूँ कि वह काम हो जाना चाहिए। पटना जंक्शन पर उसका एक्सपेंशन हो सकता है तो करना चाहिए। हम देख रहे हैं कि उस पर प्रैशर है।

01.00 बजे

पटना से कुर्ला जो गाड़ी जाती है, उसमें पेंट्री कार नहीं है। पटना से चेन्नई जो गाड़ी जाती है, उसमें भोजन की व्यवस्था नहीं है, खाने वाले लोग रास्ते में छटपटा जाते हैं। बलरसा स्टेशन में गाड़ी देर से पहुंचती है, लोग बासी भोजन पर टूट पड़ते हैं। उसमें पेंट्री कार क्यों नहीं है। लम्बी दूरी की गाड़ियों को ए.सी.-3 या ए.सी. साधारण स्लीपर क्यों नहीं बनाते। उसमें एक-भी ए.सी. स्लीपर नहीं है। जो दूर जाने वाली गाड़ियाँ हैं, उनमें ए.सी. स्लीपर होना

चाहिए। हमारे यहां मुजफ्फरपुर में वैशाली गाड़ी जाती है। उसमें गरीब पैसेंजर टेलकर बैठते हैं। उसमें कम्पार्टमेंट की कमी है। इसलिए टिकट के हिसाब से कम्पार्टमेंट बढ़ने चाहिए। हमारे यहां रोज 10-20 आदमी आकर कहते हैं कि रिजर्वेशन के लिए दस्तखत कर दीजिए। उनको जगह नहीं मिलती, 104-105 वेटिंग लिस्ट होती है। प्लेटफार्म टिकट का दाम क्यों बढ़ाया है, यह हमारी समझ में नहीं आता। हम जानना चाहते हैं कि प्लेटफार्म टिकट के दाम बढ़ाने का क्या औचित्य है, आपने उसका दाम तीन रुपया कर दिया है, उसमें आपका क्या खर्च लगता है। प्लेटफार्म पर जाने में क्या आपकी बिजली खर्च होती है। उसी तरह से जो भाड़ा बढ़ाया है, वह साइंटिफिक नहीं है, इकोनोमीकल नहीं है, व्यवहारिक भी नहीं है। हमने पता लगाया है, ...*(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार: मैथमेटिक्स के विद्यार्थी हैं, प्रोफेसर भी हैं लेकिन लगता है कि गलत सोहबत के चलते पूरा मैथमेटिक्स भूल गए हैं।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: हमको मैथमेटिक्स याद है इसलिए

हम आपको पकड़ रहे हैं कि प्लेटफार्म के टिकट के दाम बढ़ा दिए हैं। ए.सी. 2 में पांच गुना ज्यादा किराया लगता है। ए.सी. स्लीपर में 76 आदमी बैठते हैं लेकिन उसका दाम उससे ढाई गुना ज्यादा रखा हुआ है, उसमें भी 43 आदमी बैठते हैं। फिर यह है कि फर्स्ट क्लास में अकेले चलना है, कह रहे थे कि उस समय सदस्य थे। हम भी सदस्य थे, दोनों आदमी जा रहे थे, कहने लगे कि अकेले जाने वाला कानून ठीक नहीं है, कानून बदलना चाहिए।
यों नहीं कानून बदल रहे हैं। फर्स्ट क्लास में अकेले चलिए और ए.सी. 2 में दो आदमी जाएं, इसका क्या मतलब है। क्या इसका कोई साइंटिफिक तर्क है कि फर्स्ट में जाएं तो अकेले जाएं, ए.सी. 2 में जाएं तो दो आदमी जाएं, पत्नी हो तो एक बार ही जाएं-जाएँ? इस पर कहते हैं कि यह हमारा विषय नहीं है। ...(व्यवधान)* हम उस पर तर्क जानना चाहते हैं कि ए.सी. 1 में आप अकेले चलने के लिए क्यों कहते हैं। मान लें यदि हमारे साथ कोई आदमी आ जाए तो वह कहाँ जाएगा। ...*(व्यवधान)**

श्री राम नार्डक: आप समाजवादी विचारधारा के हैं, कितना ए.सी. को यात कर रहे हैं।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: समाजवादी विचारधारा के हैं इसलिए तो कह रहे हैं कि साधारण आदमी पर से किराया हटा दीजिए, ऊंचे क्लास वाले लोगों के लिए किराया बढ़ा दीजिए। रामानंद सिंह लोहियावादी हैं, वे भाषण में सैकिंड क्लास में पांच दिन जाने के लिए कह रहे थे, हम कहते हैं कि एक बार ही सैकिंड क्लास में जाकर देख लें कि किस हालत में लोग जा रहे हैं। ...*(व्यवधान)* हम आर्डिनरी जेल में भी रहे हैं, डिवाजन वाली जेल में भी रहे

हैं। उसी तरह से ट्रेन में आम आदमी के साथ भी चढ़ जाते हैं, फर्स्ट में भी चढ़ जाते हैं, सैकिंड में भी चढ़ जाते हैं। हमने तो सबमें जाकर देखा है इसलिए तो अनुभव की बात बता रहे हैं। लेकिन एक बात में हम इनके पक्षधर हैं कि रेल में बजट जरूर बढ़ना चाहिए और इस सदन के मार्फत प्रधान मंत्री, योजना आयोग या फाईनैस वाले, जो भी महकमा संभालते हैं, उनसे हमारा आग्रह है कि रेल के महत्व व आम जनता की आकांक्षा की आपूर्ति के लिए रेल बजट का ज्यादा उपबंध होना चाहिए चाहे अन्य बजट की कटौती भी करनी पड़े।

अन्य बजट में कटौती भी करनी पड़े, लेकिन इसका ज्यादा उपबंध होना चाहिए, इसमें हम इनको मजबूत करते हैं, लेकिन उसके बाद जो पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, जो दबा हुआ क्षेत्र है, जो रेल के मामले में उपेक्षित हिन्दुस्तान भर की बात में कहता हूँ, क्योंकि सभी राज्य के लोग कहते हैं कि हम नैग्लिक्टड हैं, हम नैग्लिक्टड हैं, इसलिए उन सब को न्याय विधान के हिसाब से उनका जो हक हिस्सा है, मिलना चाहिए। इसकी तो कोई साइंटिफिक कमेटी भी होनी चाहिए कि कहाँ रेल की जरूरत है, कहाँ ज्यादा कम्पार्टमेंट की जरूरत है, कहाँ ए.सी. फर्स्ट क्लास, सैकिण्ड, थर्ड, स्लीपर लगाने की जरूरत है, किस-किस ट्रेन में क्या सहुलियतें होनी चाहिए, इन सब का प्रबन्ध यदि हो तो रेल और ज्यादा सतुपयोगी होगी और रेल से और ज्यादा देश और समाज की सेवा हो सकती है और रेल हमारे लिए ज्यादा उपयोगी हो सकती है, यही सब हम इनको सुझाव देना चाहते हैं।

वैसे भी हम मिलकर सुझाव बताते हैं, लेकिन मौका मिल गया तो इसमें हमने सुझाव दिया। आगे मैं इतना कहने के साथ ही कि जो और सब ऑन गोंग प्रोजेक्ट्स या शिलान्यास वगैरह चौड़ीकरण वाला, ब्राडगेज करने वाला, सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर, फिर दरभंगा से नरकटियागंज जो दोहरी लाइन करनी है, ब्राडगेज करना है, इन सब को प्राथमिकता से देखें।

अंत में बहाली वाला एक पाइंट कहना चाहता हूँ। इनके एक चेयरमैन जेल गये, सी.बी.आई. ने एक जगह जांच की थी, लेकिन अन्य जगह क्यों जांच नहीं करवाते? एक लाख रुपये, डेढ़ लाख रुपये घूस दे देकर बहाली हुई, वहाँ काउण्टर खुले हुए थे, स्टेशन मास्टर, असिस्टेंट स्टेशन मास्टर, टी.टी., किरानी सब की जो बहाली हुई है, उसमें घूसखोरी हुई है, इसमें ये जांच नहीं कराएंगे तो ये धरे नहीं जायें, इसलिए हम सुझाव देते हैं कि जो सत्ता में बहाली हुई और घूस लेकर बहाली हुई, उसकी भी जांच करावें। उसकी कापी बदलकर हेराफेरी की, एक आदमी जेल में कापी बदलने में बन्द है, हमको भी चिन्ता है कि कहीं धरा न जाये, इसलिए जांच करवाइये। सब में जितनी जाली बहाली हुई है, घूस ले लेकर बहाली हुई है, रिक्तमैट के काउण्टर खुले हुए थे,

[श्री रघुवंश प्रसाद सिंह]

उसकी जांच कराओ और सदन को बताओ। जो क्रेन खरीद में घोटाला हुआ, उसकी जांच कराओ, जो सीमेण्ट वाले स्लीपर में घोटाला हुआ, उस सब की जांच कराओ, यह सब पुराना किया हुआ पाप है, हमको चिन्ता है कि इनके माथे पर कहीं न आ जाये, इसलिए आगे ही उसको जांच कराकर उसको ठीक कराइये, नहीं तो फंस जाइएगा और फिर फेरा में पकड़े जाएंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ रेल महकमे में बजट उपबंध बढ़े और आम सम्माननीय सदस्यों ने जो सवाल उठाये हैं, उनके क्षेत्र की उपेक्षा न हो, इतनी बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री नरेश पुगलीया (चन्द्रपुर): माननीय सभापति जी, रेल बजट पर पिछले तीन दिन से चर्चा चल रही है और इसमें काफी सम्माननीय सदस्यों ने रुचि भी ली है, क्योंकि भारत की रेल यह सर्व-साधारण जनता से संबंधित है ...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुदयाल कठेरिया (फिरोजाबाद): मेरा एक अनुरोध था, हमारी पार्टी की ओर से अगर कोई मੈम्बर अवेलेबल नहीं था तो दूसरे मੈम्बर बैठे हुए थे, आप दूसरे मੈम्बर को बुलाते। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अब तो सब लोग बैठे ही हैं न।

श्री प्रभुदयाल कठेरिया: वह सब तो ठीक है, पर इधर के जो मੈम्बर बैठे हुए हैं, अगर 30 नम्बर पर मੈम्बर नहीं है तो दूसरे नम्बर पर एवलेबल हैं।

सभापति महोदय: इसी तरह देते हैं, ऐसी बात नहीं है। अब आप बैठें।

श्री नरेश पुगलीया: अब रात के एक बजे क्यों पार्टी की बात करते हो?

श्री प्रभुदयाल कठेरिया: नहीं, ऐसी कोई बात नहीं, आप चालें। हमारी पार्टी के मੈम्बर नहीं हैं।

श्री नरेश पुगलीया: हमारे विषय में नाराजगी है तो हम बैठ जाते हैं।

सभापति महोदय: हम लोगों को यहां बैठना है। कठेरिया जी, अभी तो हमको बैठना है, 5-10 मिनट में खत्म करें।

श्री नरेश पुगलीया: सभापति जी, इस महत्वपूर्ण सब्जेक्ट पर जो हमारे दोनों मंत्री हैं, रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री, नीतीश कुमार जी और राम नाईक जी, जिन्हें लोक सभा का भी अनुभव है और विधान सभा का भी काफी अनुभव है। इनसे हमारी अपेक्षा थी कि ये राजनीति से ऊपर उठकर जनता के हित में और

खासकर देश के पिछड़े हुए एरिया के हित में जहां वनस्पति सम्पदा, खनिज सम्पदा और दूसरी सम्पदाएं हैं, उस एरिया के लिए बजट में कुछ न कुछ प्रावधान करेंगे, किन्तु हमें इससे निराशा ही हुई है। अभी बिहार के सदस्य बोल रहे थे, उन्होंने नीतीश कुमार जी का बचाव करने की कोशिश की। लेकिन मैं संसद सदस्य होने के नाते कहना चाहूंगा कि इसमें राजनीति हुई है। बिहार के अंदर कुछ भाग के लिए काफी प्रावधान किया गया है। उसमें भी कुछ सलेक्टेड सदस्यों को या एरिया को महत्व दिया है और कुछ को छोड़ दिया है। राम नाईक जी महाराष्ट्र से आते हैं, उनसे अपेक्षा थी कि वे अपने राज्य के लिए काफी कुछ करेंगे, लेकिन उन्होंने सिर्फ मुम्बई, ठाणे और कोंकण के अलावा कुछ नहीं किया।

श्री राम नाईक: बारामती भी है।

श्री नरेश पुगलीया: यह छोट-मोटा प्रावधान किया है। महाराष्ट्र इतना बड़ा राज्य है, उसके लिए जितनी अपेक्षा थी, उतना प्रावधान आपने नहीं रखा है, केवल मुम्बई, ठाणे और कोंकण को छोड़कर अधिक प्रोविजन इस रेल बजट में महाराष्ट्र के लिए नहीं है। मैं कहना चाहूंगा रेल मंत्रालय एक महत्वपूर्ण मंत्रालय है। इसका बजट भी बहुत बड़ा होता है। यह एक कमर्शियल आर्गेनाइजेशन है। इसके अंदर जिस प्रकार से वार्षिक बजट होता है, उसमें विकास के लिए जितना पैसा रखना चाहिए, उससे ज्यादा खर्च प्रशासनिक व्यय में ही हो जाता है। पिछले दो-तीन वर्षों में भारत में स्थायी सरकार नहीं होने की वजह से भी अधिकारियों को लगता है कि पता नहीं रेल मंत्री या सरकार कितने दिन रहेगी और कौन सा मंत्री या सरकार आएगी इसलिए वे भी उतना ध्यान नहीं दे रहे हैं, जितना देना चाहिए। इसलिए यह हमारे लिए चिन्ता का विषय बना हुआ है।

हमारे कई माननीय सदस्य रात के एक बजे के बावजूद बाहर लॉबी में आराम कर रहे हैं, इस आशय से कि उन्हें अभी इस पर बोलना है। वे सब लोग गम्भीरता से इस बजट पर विचार करेंगे। इसलिए मंत्री जी को चाहिए कि वे गम्भीरता से उन सुझावों को नोट करें। मैं आरोप नहीं लगा रहा हूँ, लेकिन मैंने देखा है कि मंत्री जी नोट नहीं कर रहे हैं।

श्री रघुवंश प्रसाद सिंह: उनके हाथ में कलम है। राम नाईक जी लिखते रहते हैं।

सभापति महोदय: पुगलीया जी, आप चेयर को एड्रेस करें।

श्री नरेश पुगलीया: सभापति महोदय, मैं आपसे कहना चाहूंगा कि चाहे नई रेल लाइन का मामला हो, चाहे नए कोचेज का मामला हो, चाहे इंफ्रास्ट्रक्चर का मामला हो, जितना प्रावधान इस बजट में इन चीजों के लिए होना चाहिए, उतना प्रावधान नहीं है।

पिछले पचास साल में देश ने तरक्की करके रेलवे ने इंफ्रास्ट्रक्चर खड़ा किया है। लेकिन हम उसी गाय का दोहन करते जा रहे हैं, इंफ्रास्ट्रक्चर को और विकसित नहीं कर रहे हैं। रेलवे लाइन के रिनोवेशन का काम पिछले चार-पांच साल से तेजी से चला था, लेकिन हाल ही के दो साल से उसमें कमी आई है। उसका कारण यह है कि रेलवे स्लीपर बनाने वाले जितने कारखाने देश में हैं, उनका प्रोडक्शन आपने आधा कर दिया है। इसका मतलब यह है कि आपको रेलवे स्लीपर की आवश्यकता नहीं है। इसलिए आपने फैक्ट्रीज को आदेश दे दिया कि उत्पादन 50 प्रतिशत कर दो। यह रेलवे और देश के हित में नहीं है। रिनोवेशन पर पूरा ध्यान देना चाहिए। देश के अंदर कई ऐसी लाइनें हैं जो इकोनोमिकली वाएबल हैं, उनमें इवैस्टमेंट होता है तो उससे डिस्टेंस कम हो सकता है। मेरे राज्य में चन्द्रपुर से गोदिया और गोदिया से जबलपुर नैरोगेज को ब्राडगेज बनाया गया है, नार्थ टू साउथ का काम पूरा हो गया है, एक जुलाई को स्टार्ट हो जाएगा। इसके पूरा होने पर 100 किलोमीटर दूरी कम हो जाएगी। यह नेशनल सेविंग है। जगदलपुर जो मध्य प्रदेश में आता है, वहां से मलेरियाल में एक रोड नम्बर 16 नेशनल हाईवे मंजूर हुआ है। उसके कारण मध्य प्रदेश, उड़ीसा, नार्थ इंडिया और साउथ इंडिया को जोड़ने वाली किलोमीटर की कमी होने वाली है। वह रोड लाइन गर्दाचरोली डिस्ट्रिक्ट सिरोंचा से जा रही है। यह क्षेत्र नक्सलाइट प्रभावित क्षेत्र है और मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आता है। आंध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र—इन तीनों राज्यों में 5-7 डिस्ट्रिक्ट नक्सलाइट से प्रभावित हैं। वहां रेल लाइन न होने की वजह से विकास नहीं हो रहा है। अगर आप नार्थ-साउथ को जोड़ने का काम करते हैं, तो 250 किलोमीटर की बचत होगी और नक्सलाइट से प्रभावित क्षेत्र का विकास होगा। मुझे आशा है, मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे। इसी प्रकार से मंगला एक्सप्रेस वाया बल्लारशाह-नागपुर होकर दिल्ली आती है। आप इस ट्रेन को डाइवर्ट करके नई मुम्बई, कोंकण से बंगलौर ले जाना चाहते हैं। मेरा आपसे सुझाव है कि आप इसमें चार राज्यों के पैसेंजर्स के हक को मार रहे हैं। यह ट्रेन आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश के कुछ भागों से होकर दिल्ली आती है। अगर राज्य मंत्री को ट्रेन चलानी है, कोंकण जो आपके क्षेत्र में पड़ता है, उसके लिए एक नई ट्रेन चलायें, लेकिन इस ट्रेन को आप क्यों डाइवर्ट कर रहे हैं? आपने घोषणा की है, मुम्बई-नागपुर डीलक्स एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन चलेगी। लेकिन इस ट्रेन को चन्द्रपुर डिस्ट्रिक्ट से बल्लारशाह-नागपुर-मुम्बई तक करने की मांग हम लोगों की कई सालों से रही है। मुम्बई के लिए नागपुर से कई ट्रेन्स हैं। इसके पहले विदर्भ एक्सप्रेस चालू हुई थी, उसको नागपुर के बजाए गोंदिया तक एक्सटेंड किया गया। इससे भंडारा डिस्ट्रिक्ट के लोगों को फायदा हुआ। दिलकस ट्रेन को कुर्ला नागपुर के बजाए बल्लारशाह तक एक्सटेंड किया जाए और इससे चन्द्रपुर-गढ़चिरौली, आंध्र प्रदेश का

आदिलाबाद जिला, वर्धा, यवतमाल जिला को भी फायदा मिलेगा। इस ट्रेन को सप्ताह में एक दिन नहीं, तीन दिन किया जाए। मैं आपको यह भी बताना चाहता हूँ, चन्द्रपुर-बल्लारशाह जिले में कोयला है, सीमेंट है और अन्य फैक्ट्रियां होने के नाते और यह 150 से 200 करोड़ रुपये का रैवेन्यू रेलवे को देता है, इसलिए इस रेलवे स्टेशन को सुधारने की आवश्यकता है। यदि आपने समय रहते सुधार नहीं किया, इंफ्रास्ट्रक्चर को डवेलप नहीं किया, तो जिस पर एयर लाइन्स का प्राइवेटाइजेशन हो रहा है, कोल माइन्स का प्राइवेटाइजेशन हो रहा है, एक समय आएगा कि हम इसी संसद में बैठकर रेलवे के प्राइवेटाइजेशन के बारे में सोचेंगे। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे के अधिकारी और माननीय रेल मंत्री जी रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाने के बारे में ध्यान दें।

मुझे उम्मीद है, माननीय मंत्री जी जो मैंने दो-तीन सुझाव दिए हैं, उन पर आप गौर करेंगे। साथ ही जिस प्रकार से मुम्बई रेलवे सबरबन के लिए कारपोरेशन बनाया है, उसी प्रकार आप बंगाल की मेट्रो रेल का कारपोरेशन बनाने की मांग है, उसको भी पूरा करेंगे तथा देश के बड़े-बड़े शहरों में भी इस प्रकार की व्यवस्था करेंगे।

इतना कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

स्वकाइन लीडर कमल चौधरी (होशियारपुर): सभापति महोदय, रेल बजट पर अपने विचार रखने के लिए मुझे दिए गए अवसर के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूँ कि पिछले कुछ मंत्रियों द्वारा रेलवे की हालत बिगाड़ने के बावजूद भी उन्होंने संतुलित और अच्छा बजट पेश किया है।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री की इस बात की प्रशंसा करना चाहता हूँ कि उन्होंने मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में साधारण द्वितीय श्रेणी, प्रथम श्रेणी, स्लीपर श्रेणी में बहुत कम किराया द्वितीय स्लीपर श्रेणी का बढ़ाया है और गरीब तथा मध्यम वर्ग के लोगों को प्रभावित नहीं किया है तथा मासिक सीजनल टिकट में कम वृद्धि की है तथा राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों में 20 प्रतिशत तक किराए में वृद्धि की है। मेरे विचार से यह वृद्धि काफी अधिक है। संपन्न वर्ग के लोग कम दूरी की यात्रा कार से तथा लम्बी दूरी की यात्रा हवाई जहाज से कर सकते हैं। राजधानी तथा शताब्दी रेलगाड़ियों में सुलभ सुविधाओं के कारण वे इन रेलगाड़ियों में यात्राएं कर रहे हैं। वे एक तरह से पहले से भी

[स्ववाइन लीडर कमल चौधरी]

भीड़भाड़ वाली सड़कों पर दबाव कम कर रहे हैं और इसके साथ ही प्रदूषण कम होता है। मैं समझता हूँ कि राजधानी तथा शताब्दी रेलगाड़ियों के किराए में बढ़ोतरी को 5-10 प्रतिशत तक कम किया जाना चाहिए।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री की इस बात के लिए प्रशंसा करना चाहता हूँ कि उन्होंने सभी रेलगाड़ियों की सभी त्रेणियों में वरिष्ठ नागरिकों के लिए 20-30 प्रतिशत रियायत की तथा बेरोजगार युवकों को माश्रात्कार देने वाले समय पूरी किरायायत देने की घोषणा की है। सभी सुपरपास्ट रेलगाड़ियों में तत्काल बुकिंग सेवा संबंधी कदम स्वागतपूर्ण कदम है। मैं यहाँ यह सुझाव देना चाहता हूँ कि माननीय रेल मंत्री को इस सुविधा का विस्तार सभी डाक और एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में भी करना चाहिए। शायद वे इसकी घोषणा कल कर दें। चूँकि यह कार्य प्रक्रिया में है और रेलवे उन लोगों को यह सुविधाएँ देगा जो आपातकाल में टिकट लेना चाहते हैं और इससे रेलवे को भी अतिरिक्त पैसा मिलेगा। इससे कालाबाजार में बिकने वाली टिकटों का धंधा भी समाप्त हो जाएगा। यह अतिरिक्त धन इन बुकिंग कार्यालयों के चलाने में प्रयुक्त किया जा सकेगा और साथ ही इससे तत्काल बुकिंग सेवा को प्रोत्साहन मिलेगा।

01.22 बजे

[श्री बसुदेव आचार्य पीठासीन हुए]

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री की इस बात के लिए भी तारीफ करना चाहता हूँ कि उन्होंने 95% रेल आरक्षण का कम्प्यूटरीकरण कर दिया गया है। मैंने होशियारपुर रेलवे स्टेशन पर यह सुविधा उपलब्ध कराने की मांग की थी। होशियारपुर रेलवे स्टेशन पर यह सुविधा शुरू करने के लिए मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूँ। हालाँकि इस समय वहाँ केवल एक ही ऐसा बूथ है। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि होशियारपुर रेलवे स्टेशन पर दो और कम्प्यूटरीकरण आरक्षण केन्द्र शुरू करवाएँ।

महोदय, तोड़ गति वाली तथा विशेष सुविधाओं से युक्त एक नई रेलगाड़ी चलाई जा रही है जो रेलगाड़ी अमृतसर, जहाँ स्वर्ण मंदिर स्थित है, से दिल्ली तक होगी और इसे स्वर्ण शताब्दी एक्सप्रेस के नाम से जाना जाएगा। यह रेलमार्ग अत्यधिक आधुनिक सुविधाओं से युक्त होगा तथा यह लगभग 130 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार से चलेगी। मैं इस बात के लिए भी माननीय रेल मंत्री की तारीफ करता हूँ। इसके साथ ही मैं यह बात उनके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि यह बड़े दुख की बात है कि जो एच-11 रेलगाड़ी होशियारपुर और जालंधर के बीच मात्र 42 कि.मी. की दूरी को ढाई घंटे में तय कर रही है। यह रेलगाड़ी 20 कि.मी.

प्रति घंटा की रफ्तार से चल रही है तथा इसमें एच.डी.एस. 4 माडल का इंजन है।

श्री अनिल बसु: ऐसा क्या हो रहा है।

स्ववाइन लीडर कमल चौधरी: ऐसा इसलिए हो रहा है कि रेल लाइन की क्षमता केवल 70 पाँड है और इसे 90 पाँड तक बढ़ाए जाने की जरूरत है। यह बात कुछ महीने पहले मेरे तब ध्यान में आई थी जब कुछ साइकिल सवार होशियारपुर से जालंधर गए थे। उन्होंने साइकिल पर यह दूरी दो घंटे में तय कर दी थी। धीरे-धीरे चलने वाला व्यक्ति एक कि.मी. की दूरी लगभग 12 मिनट में तय कर लेता है और एक साइकिल सवार एक कि.मी. दूरी को तय करने में लगभग 3 मिनट लेता है। जबकि इस गाड़ी से यात्रा करते हुए मुझे जालंधर पहुँचने में 2 घंटे और 30 मिनट लग गए। यह गाड़ी तो साइकिल से भी धीरे चलती है। रेलगाड़ी की औसत गति 16 कि.मी. प्रति घंटा होती है। जबकि जे.एच.-4 रेलगाड़ी दो घंटा और दस मिनट लेती है।

मैं इस बात को स्पष्ट नहीं करना चाहता कि ऐसा क्यों किया जा रहा है। यह हमारे एक रेलमंत्री की साजिश थी जिन्होंने होशियारपुर से दिल्ली वाया जालंधर 4034 और 4033 जम्पू-जालंधर-दिल्ली मेल को बंद करने का प्रयास किया था।

माननीय मंत्री ने यह बताया है कि मालभाड़े में वृद्धि नहीं की गई है और उन्होंने इसे अर्थव्यवस्था के लिए अच्छा बताया है। जबकि माननीय मंत्री ने यह कहकर रेलवे की प्रशंसा की है कि "रेलवे द्वारा मध्यम और लम्बी दूरी तक यात्रियों और माल की दुलाई निश्चित रूप से अभी भी सस्ती है अतः भारतीय रेल को राष्ट्रीय परिवहन ढांचे में गौरवपूर्ण स्थान हासिल करना चाहिए"। साथ ही उन्होंने यह भी कहा है कि "रेलवे में यात्री परिवहन का हिस्सा 1950-51 में 89 प्रतिशत की तुलना में कम होकर 1998 में 40 प्रतिशत हो गया और मालभाड़े में रेलवे का हिस्सा 80 प्रतिशत से कम होकर 20 प्रतिशत हो गया है।"

माननीय मंत्री के भाषण के पाँचवें पृष्ठ में उन्होंने उल्लेख किया है कि "मुझे यह सूचना देते हुए खुशी हो रही है कि वित्तीय वर्ष 1997-98 जो अभी-अभी समाप्त हुआ है, में रेलवे ने 430 मिलियन टन लक्ष्य की तुलना में लगभग 425.30 मिलियन टन माल की दुलाई की है।" जबकि रेलवे के कुल हिस्से में 80 से 20 प्रतिशत तक कमी आई है; वह अभी भी रेलवे की इस बात के लिए प्रशंसा कर रहे हैं कि पिछले तीन-चार वर्षों में रेलवे ने 20 मिलियन टन का अधिक लक्ष्य हासिल किया है। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री महोदय आधारभूत सुविधाएँ प्रदान करने में उत्पन्न होने वाली बाधाओं को कम करके और यात्रियों को बेहतर

सुविधाएं प्रदान करने के लिए रेल भाड़े में मामूली वृद्धि कर सकते हैं।

मैं सदन का बहुत अधिक समय बर्बाद नहीं करूंगा। मैं होशियारपुर और जालंधर के बीच यातायात में सुधार हेतु कतिपय सुझाव देना चाहूंगा। होशियारपुर जिला मुख्यालय है। एक तरफ जहाँ यह होशियारपुर के यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करता है वहीं दूसरी तरफ यह बरास्ता होशियारपुर जाने वाले यात्रियों की आवश्यकताओं को भी पूरा कर रही है। होशियारपुर हिमाचल प्रदेश का प्रवेश द्वार भी है। होशियारपुर हिमाचल प्रदेश तथा पंजाब की सीमाओं के मध्य में स्थित है।

श्री सत्यपाल जैन ने आनंदपुर साहिब को पटना साहिब से जोड़ने का उल्लेख किया है तथा कुछ अन्य सदस्यों ने पठानकोट का उल्लेख किया है। उत्तर-पश्चिम तथा दक्षिण-पूर्व क्षेत्र के लिए ये दो-प्रवेश तथा निकास स्थल हैं। तथापि होशियारपुर ठीक मध्य में स्थित है तथा पंजाब और हिमाचल प्रदेश का अधिकांश यातायात होशियारपुर होकर गुजरता है। यह विश्वप्रसिद्ध ज्योतिषी भृगुसंहिता त्रिश्वेश्वरानंद वैदिक अनुसंधान संस्थान नामक संस्कृत विश्वविद्यालय का मुख्यालय भी है। अतः होशियारपुर में भारी यातायात में अति विशिष्ट व्यक्तियों की आवाजाही होती है लेकिन उपलब्ध सुविधाएं अपर्याप्त हैं। अब होशियारपुर और जालंधर के बीच रेलों की बारम्बारता की बात लीजिए। होशियारपुर और जालंधर के बीच 7 जोड़ी रेलगाड़ियां चल रही हैं। वहां कम से कम 12 जोड़ी रेलगाड़ियां होनी चाहिए तथा दो रेलगाड़ियों के बीच 1 घंटा 30 मिनट से अधिक का अंतर नहीं होना चाहिए। पहली रेलगाड़ी होशियारपुर से पांच बजे सुबह चलनी चाहिए तथा जालंधर से आने वाली अंतिम रेलगाड़ी रात्रि 9 बजेकर 30 मिनट के बाद आनी चाहिए ताकि इससे जालंधर सिटी से चलने वाली शताब्दी एक्सप्रेस का संपर्क हो सके।

होशियारपुर, जालंधर और हावड़ा के बीच 3005 तथा 3006 रेलगाड़ियों में एक नियमित रेल डिब्बा होना चाहिए। इसे जालंधर सिटी में जोड़ा तथा हटाया जा सकता है।

अगली बात वी.आई.पी./आपातकालीन कोटे के बारे में है। मैं इसे संक्षेप में कहूंगा। मैं सिर्फ इतना कहूंगा कि इसके अंतर्गत जालंधर जाकर सीटों की व्यवस्था करना कठिन है। मैं इन रेलगाड़ियों का नाम लूंगा। ये हैं 5208 डाउन होशियारपुर-बरोनी; 1078 डाउन होशियारपुर-पुणे; 2926 डाउन होशियारपुर-मुम्बई; 4648 डाउन होशियारपुर-मिर्जापुर; 2030 डाउन होशियारपुर-नई दिल्ली; 2014 डाउन होशियारपुर-नई दिल्ली 330 डाउन जालंधर/होशियारपुर-देहरादून और 2715 डाउन होशियारपुर-नान्देड़ रेलगाड़ियां।

होशियारपुर में कोई विश्राम गृह नहीं है। मैं होशियारपुर में यात्रियों के लिए 4 विश्राम गृह उपलब्ध कराने का अनुरोध करता हूँ।

सभापति महोदय: कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

स्वभाइत लीडर कमल चौधरी: रेल बजट के संबंध में विगत तेरह वर्ष के दौरान मेरा यह पहला भाषण है। सामान्यतया मैं काम करवाने के लिए रेल मंत्री अथवा तकनीकी स्टाफ से संपर्क करता हूँ। मेरा अनुरोध है कि इसे कम से कम कार्यवाही कृतांत में शामिल किया जाए। सामान्य रूप से मैं सभा का समय बर्बाद नहीं करता हूँ। इन तेरह वर्षों के दौरान मैंने सदन में शायद ही भाषण दिया है।

अब मैं अगली बात पर आता हूँ। यह माल दुलाई वाले प्लेटफार्म और मुख्य प्लेटफार्म के लिए शेड के बारे में है। मुख्य प्लेटफार्म के लिए शायद ही किसी हिस्से में शेड लगाया गया है। मैं इसका विस्तार किए जाने का अनुरोध करूंगा। होशियारपुर स्टेशन से ब्लाक-रेक की दुलाई होती है। यहां सीमेंट और यूरिया के रैकों का लदान होता है। यह कीमती माल बारिश में भीगने और धूप लगने के कारण खराब हो जाता है। इसलिए मैं माल रखने वाले प्लेटफार्म के ऊपर शेड लगाने का अनुरोध करूंगा।

अब मैं रेलपथ के उन्नयन की बात पर आता हूँ। मैं इसका पहले ही उल्लेख कर चुका हूँ कि यह 70 पाउंड का ट्रैक है। पिछले पचास वर्षों से इस ट्रैक का कभी उन्नयन नहीं किया गया। इस समय इसका उन्नयन किया जा रहा है। यह भी पिछले बारह अथवा इससे अधिक वर्षों के दौरान मेरे प्रयासों के कारण ही सम्पन्न हो पाया है। अतएव मैं इस उन्नयन कार्य में तेजी लाने का अनुरोध करता हूँ और साथ ही यह रेलगाड़ी डी डब्ल्यू एस-4 इंजन की बजाय उच्च शक्ति वाले डीजल इंजन से चलाया जाए।

ऊना और जालंधर की दूरी मात्र 75 किलोमीटर है। :थापि, यदि यात्रियों को रेल से यात्रा करनी हो तो उन्हें 250 किलोमीटर की दूरी तय करनी होगी। यदि यह ऊना-होशियारपुर लाइन को जोड़ दिया जाए—जो मात्र लगभग 35 किलोमीटर की दूरी है—तो इससे अमृतसर जाने वाले हिमाचल प्रदेश के लोग लाभान्वित होंगे और इससे यह भाग देश के अन्य भागों के साथ भी जुड़ जाएगा।

दिल्ली-लुधियाना सुपरफास्ट रेलगाड़ी है। इसे जालंधर शहर तक बढ़ाया गया था। यद्यपि, जालंधर में रेल गाड़ी खड़ी करने की कोई जगह नहीं है। वहां पर दो लम्बे रेक्स हैं। इन रेक्स को एक दिन छोड़ कर पार्किंग के लिए अमृतसर जाना पड़ता है। मेरा अनुरोध है कि 60 किलोमीटर दूर ले जाने की बजाय यदि इन रेक्स को होशियारपुर में पार्क किया जाए तो होशियारपुर से दिल्ली जाने वाले लोगों को भी सीधी रेल गाड़ी की सुविधा उपलब्ध हो जाएगी।

मेरा अगला प्रश्न पूर्वी और पश्चिमी पट्टी मार्गों की मरम्मत और प्रकाश व्यवस्था के बारे में है। इन सड़कों पर गहरे गड्ढे

[स्वाक्छेन लीडर कमल चौधरी]

हैं और उन पर रोशनी बिल्कुल भी नहीं है। मैं आपसे वहां पर यह सुविधा उपलब्ध कराने का अनुरोध करता हूं।

अंत में मैं जालंधर कैंट जिसे रामामन्डी कहा जाता है और जिसे तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री आई.के. गुजराल ने शुरू किया था, में उपरि पुलों का निर्माण करने का अनुरोध करता हूं। यह कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। यह सड़क बहुत पहले लोगों के लिए खोली गई थी तथा वहां पर बहुत सी दुकानें हैं और वहां पर लोग रह रहे हैं; यह पूरी तरह से अवरुद्ध है। इन लोगों को इस सुविधा से वंचित नहीं किया जाना चाहिए। इस सड़क को निर्वाध रखा जाना चाहिए और इस उपरिपुल को यथाशीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए माननीय रेल मंत्री जी को एक बार फिर बधाई देता हूं।

[हिन्दी]

श्री रामशेट ठाकुर (कुलाबा): अध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूं और आपको बहुत-बहुत बधाई भी देता हूं कि आपने इतनी सुबह सदन में बोलने का मौका दिया है। रेल बजट के पहले रेल मंत्री महोदय ने स्टेटस पेपर सदन के सामने रखे इससे वास्तविकता की जानकारी हुई कि कम से कम 35 या 40 करोड़ रुपये की ज्यादा आवश्यकता है। यदि यह तात्कालिक रूप से मिल जाता है तो पुराने काम आगे बढ़ सकते हैं। तीन दिन से मेरे सांसद मित्रों ने जो सुझाव दिये हैं, इनको अगर उसमें एड किया जाए तो मुझे लगता कि कम से कम एक लाख करोड़ की और जरूरत पड़ेगी। इसका मतलब है कि सब काम अपने हाथ में लेकर शुरू करना असंभव लगता है और इसके लिए मैं आशा करूंगा कि माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार जी या श्री राम नाइक जी जितने काम शुरू करेंगे वे सब काम पूरे किये जायेंगे और ऐसे के कारण जो बीच में रुकावट आ जाती है, और रुकावट नहीं आने देंगे। मैं अपने रेल मंत्री जी को जरूर धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने मुम्बई की रेलों की हालत सुधारने के लिए ठीक तरह से न्याय किया है। लेकिन यह नहीं होना चाहिए कि जिस तरह से बिहार के बारे में बहुत बात हो रही है, उसी तरह मुम्बई की पूरी रेल सिर्फ वसई और विरार का काम ज्यादा जोर से चले और उनके आसपास का जो एरिया है, जैसा कि मेरे मित्र श्री नरेश पुगलीया ने बताया उस हिसाब से महाराष्ट्र के बाकी हिस्सों में भी उसका दुर्लक्ष हो जाए। नवीं मुम्बई और रायगढ़ जिला भी वसई-विरार के ठाणे के पास ही है। वहां पर भी कुछ ऐसे जरूरी काम हैं जिनके ऊपर ध्यान देना महत्वपूर्ण है। पिछले साल ठाणे तुर्शे-नेरूल-वाशी रेल के लिए 1995-96 में 131 करोड़ 47 लाख रुपये की मंजूरी दी थी और काम सिर्फ तीन करोड़ रुपये का हुआ। इसी

तरह से न्यू मुम्बई रेलवे के लिए 1996-97 में 25 करोड़ रुपये की प्रोविजन की गई थी। लेकिन इस योजना का बाद में क्या हुआ, इसके बारे में कुछ पता नहीं है। इसी तरह से पनवेल और बेलापूर रेल लाइन है उसको डबल लाइन करने के लिए इस साल क्या व्यवस्था की गई है इसका कुछ पता नहीं चल रहा है। पनवेल-करजत रेलवे लाइन के बारे में पूर्व मंत्री श्री कलमाड़ी साहब और अंतुले साहब ने बड़ी धूमधाम से मुहूर्त करवाया। खर्चा 16 लाख का किया गया। मैं आशा करता हूं कि इस साल भी पनवेल-करजत रेलवे लाइन का काम शुरू होने जा रहा है और वह पूरा किया जायेगा और जल्दी ही करजत के लिए पनवेल से रेल शुरू हो जायेगी। जो कि बीच में रायगढ़ जिले में जो वाशी-जेलापुल से रेल पनवेल और करजत जायेगी तो दिवा-कल्याण से जाने वाली ट्रेन का टाइम बच जायेगा।

सभापति महोदय, अब मैं अपने रायगढ़ डिस्ट्रिक्ट के बारे में बताना चाहूंगा वहां उरण की तरफ मालगाड़ी जाती है। वहां पैसंजर गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता है। वहां के लोगों की कई सालों से इसके बारे में मांग चल रही है। उसी प्रकार से वाशी-करजत, मुंबई-ठाणे के पास मधेरान एक हिल स्टेशन है, जो बहुत अच्छा हिल स्टेशन है, वहां के लिए नैरोगेज गाड़ी चलती है। वहां की एक इंजन की मांग बहुत पुरानी है, पिछले 10 साल से वह मांग चली आ रही है, लेकिन उसे अभी तक उपलब्ध नहीं कराया गया है। इसके कारण लोगों को लोनेवाला, महाबलेश्वर तक दौड़ना पड़ता है।

सभापति महोदय, कोंकण रेलवे का नाम पूरे भारत में बड़े गर्व से लिया जाता है, लेकिन जिस क्षेत्र से वह लाइन गुजरती है, जिसमें रायगढ़, रत्नागिरी और सिंधुदुर्ग जिले पड़ते हैं, उनके पेन कोल्हाड़, रोहा और माणगांव स्टेशनों पर वह ट्रेन नहीं रुकती है। मैं चाहूंगा कि कोंकण रेलवे उन स्टेशनों पर भी जरूर रुकनी चाहिए। मुंबई से सावंतवाड़ी तक नई रेल शुरू होनी चाहिए। इसी प्रकार से उन स्टेशनों पर स्थानीय लोगों की स्टाल देने की मांग है, मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय, मेरी उन सभी मांगों की ओर ध्यान दें और उन्हें पूरा करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री नृपेन गोस्वामी (नीगांव): सभापति महोदय, मेरा नाम सूची में शामिल है। मैं बोलने के लिए बहुत समय से प्रतीक्षा कर रहा हूं। मैं पहली बार चुन कर आया हूं। मेरा नाम अब तक नहीं पुकारा गया है।

सभापति महोदय: आपका नाम सूची में है। कृपया प्रतीक्षा कीजिए। आपको थोड़ी देर बाद अवसर मिलेगा।

श्री भुवनेश्वर कालिता (गुवाहाटी): सभापति महोदय, मुझे रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। अंत में रेलगाड़ी अब पूर्वोत्तर तक पहुंच गई है और तीन दिन तक चर्चा के बाद अब मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर मिला है।

महोदय, मैं असम में नरनारायण सेतु के उद्घाटन के लिए माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। इस सेतु का उद्घाटन माननीय प्रधान मंत्री जी ने किया था और रेल मंत्री जी तथा रेल राज्य मंत्री जी दोनों उनके साथ गए हुए थे। मुझे इस बात की भी प्रसन्नता है। अपनी गुवाहाटी यात्रा के दौरान उन्होंने गुवाहाटी-गोलपाड़ा रेल लाइन के निर्माण का जो वायदा किया था उसे भी रेल बजट में शामिल किया गया है। अतः मैं इसके लिए दोनों रेल मंत्रियों और माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, यद्यपि यह हमारे लिए एक बहुत अच्छी खबर है फिर भी मैं बहुत खेद के साथ क्षेत्रीय असंतुलन के बारे में एक दो बातों का उल्लेख करता हूँ। जैसा कि आप जानते हैं पूर्वोत्तर रेल सुविधाओं से वंचित है और कुछ राज्यों में अभी भी रेल नहीं हैं। मैं यह अपेक्षा कर रहा था कि अरुणाचल प्रदेश और ब्रह्मपुत्र रंगिया-मूरकंगसालेक रेल लाइन पर दोहरीकरण के कार्य संबंधी प्रस्ताव को इस वर्ष के रेल बजट में शामिल किया जाएगा। इस वर्ष के रेल बजट में उन स्थानों और राज्यों के नाम शामिल नहीं हैं जिनकी हम अपेक्षा कर रहे थे।

महोदय, दूसरी दुखद बात यह है कि रेलवे में किराया बढ़ाकर लम्बी दूरी के यात्रियों पर अत्यधिक बोझ डाल दिया है। यदि संभव हो तो कृपया इसकी समीक्षा करें क्योंकि इससे आम आदमी और यहां से गुवाहाटी अथवा लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले द्वितीय श्रेणी के यात्रियों पर प्रभाव पड़ेगा।

महोदय, इस बजट में मुख्य बात जिस पर मैं जोर देना चाहता हूँ वह है सुरक्षा का पहलू। यद्यपि बहुत थोड़े से लोगों ने इस विषय पर अपने विचार व्यक्त किए हैं फिर भी मैं रेलवे बजट में सुरक्षा को सबसे महत्वपूर्ण पहलू समझता हूँ। आपने देखा कि तोड़-फोड़ की घटनाएं हुईं, रेल दुर्घटनाएं हुईं, विस्फोटों से रेल पुल उड़ा दिए जाने जैसी अनेक घटनाएं हुईं। अतः हमें रेलगाड़ियों और यात्रियों की सुरक्षा के पहलू को और अधिक महत्व देना होगा। मुझे बड़े खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि यह सब पहली बार नहीं हो रहा है बल्कि पहले भी हो चुका है। यह तथ्य विदित है कि रेल दुर्घटनाएं तोड़-फोड़ के कारण होती हैं। जब यह सब हो रहा है तो हमने उचित प्रबंध क्यों नहीं किया है? रेल सुरक्षा के मुद्दे पर हम अब भी क्यों आंखे मूंदे हुए हैं? अनेक सदस्यों ने रेलों के मार्ग परिवर्तन करने और नई लाइनों के निर्माण

का उल्लेख किया है क्योंकि सुरक्षा के मुद्दों को उतना उचित महत्व नहीं दिया गया है जितना उन्हें पहले ही दिया जाना चाहिए था।

अब, मैं भर्ती संबंधित दूसरे महत्वपूर्ण विषय पर बोलना चाहता हूँ। जैसा कि आप जानते हैं कि पूर्वोत्तर क्षेत्र से बहुत ही कम लोग रेलवे में हैं। उनके रोजगार का प्रतिशत बहुत ही कम है। रेलवे बोर्ड में सुधारात्मक उपाय उठाने के लिए मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूँ। रेल बोर्ड में भ्रष्टाचार कम करने के लिए उन्होंने कुछ उपाय किये हैं। मेरे पास, पूर्वोत्तर सीमांत रेल के लिए गुवाहाटी में गठित रेलवे बोर्ड द्वारा किए गए भ्रष्टाचार के अनेक उदाहरण हैं। पैसा प्राप्त होने पर ही उन्हें नौकरी दी गई। कंप्यूटर के परिणामों में कां गई हेरा-फेरी की जानकारी मैंने रेल मंत्री को दी थी। उन्हीं लोगों का चयन किया गया। मैंने समस्त कागजात दे दिए थे। मैंने रेल मंत्रालय एवं रेलवे अधिकारियों को वे सभी उदाहरण बता दिए थे। अतः मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि रेलवे में पूर्वोत्तर क्षेत्र की भर्ती में संतुलन रखा जाए।

महोदय, दूसरा पहलू जिस पर ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है वह है रेलगाड़ियों का रद्द किया जाना तथा विलंब से चलाया जाना। रेलगाड़ियां कुछ घंटों के विलंब से नहीं बल्कि कई दिनों के विलंब से चलती हैं और कुछ रेलगाड़ियों को अंत में रद्द कर दिया जाता है। अतः इस पहलू को अधिक महत्व दिया जाना चाहिए।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की कुछ मांगों पर आता हूँ जिनका जिक्र मैं पहले ही मंत्री से कर चुका हूँ। गुवाहाटी के लिए राजधानी एक्सप्रेस की बारम्बारता बढ़ाई जानी चाहिए तथा इसे सप्ताह में पांच दिन चलाया जाना चाहिए। मेरा अनुरोध है कि एक नई रेल लाइन का निर्माण किया जाना चाहिए। गुवाहाटी मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। इसे शहरी निर्वाचन क्षेत्र माना जाता है। मगर मैं आपको बता दूँ कि दस में से छः भागों में अब तक कोई रेल लाइन नहीं है मुझे खुशी है कि गुवाहाटी से गोलपारा नई रेल लाइन के पूरा हो जाने पर यह कम से कम मेरे निर्वाचन क्षेत्र के तीन हिस्सों से होकर गुजरेगी। मैंने प्रस्ताव किया है कि हाजो-मुकालमुआ/सरथेबारी से होते हुए अमिनगांव से बारपेटा रोड तक एक नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए। दुर्घटना, तोड़-फोड़ या अन्य क्षेत्र में कुछ गड़बड़ी होने पर इससे हमें एक वैकल्पिक लाइन उपलब्ध होगी। इससे रेल सेवाएं बाधित नहीं होंगी क्योंकि हम वैकल्पिक लाइन इस्तेमाल कर सकते हैं। तो यह है मेरा प्रस्ताव।

मैंने आपको लिखित में दिया है और कम से कम सर्वेक्षण आदेश इस बजट सत्र के दौरान ही दिया जाना चाहिए।

[श्री भुवनेश्वर कालिता]

महोदय, एक अन्य प्रस्ताव जिसके बारे में मैंने मंत्रालय से विचार-विमर्श किया था वह गुवाहाटी शहरी क्षेत्र, जहां बहुत भीड़-भाड़ है, में रेल लाइन को ऊंचा उठाने के बारे में है। मैंने माननीय मंत्री और रेलवे अधिकारियों से इस पर विस्तृत चर्चा की है और जब तक रेल लाइन को ऊंचा नहीं उठाया जायेगा तब तक शहर में भीड़-भाड़ की समस्या बनी रहेगी।

महोदय, मैं फ्लाईओवर और उपरिपुलों के निर्माण संबंधी एक और बात कहना चाहता हूं। मैं फ्लाईओवर और उपरि पुलों के निर्माण का कोई नया प्रस्ताव पेश नहीं कर रहा हूं। चांगसारी रेलवे क्रॉसिंग पर फ्लाईओवर और उपरिपुलों के निर्माण के प्रस्ताव पहले से ही थे। शहर के अठगांव क्षेत्र में एक फ्लाईओवर और उपरिपुल के निर्माण का प्रस्ताव पहले से ही था। ये प्रस्ताव पहले से थे। मगर मुझे नहीं पता कि उन्हें अब तक क्रियान्वित क्यों नहीं किया गया है।

मेरी अन्तिम बात जो मैं कहना चाहता हूं वह वी.आई.पी. कोटा से संबंधित है। यहां रेल भवन में सांसदों के पत्रों को तो सम्मान दिया जाता है। मगर मेरे निर्वाचन क्षेत्र गुवाहाटी में उन्हें कोई सम्मान नहीं दिया जाता है। लोग हमारी चिट्ठी लेकर जाते हैं मगर उन्हें आरक्षण नहीं मिलता है। अतः वे वापस आकर कहते हैं कि महोदय, वे आपके पत्र को अधिमान नहीं दे रहे हैं। कृपया इस पर गौर करें।

श्री मुस्लापल्ली रामचन्द्रन (कन्नानूर): महोदय, यही हाल हर जगह है। कृपया इस पर गौर करें।

श्री सुरेश कुरुप (कोट्टायम): ये स्थायी अनुदेश दिये जायें कि सांसदों के पत्रों पर ध्यान दिया जाये।

सभापति महोदय: श्री एस. अरुमुगम, अगर आप की तबीयत ठीक नहीं है तो आप अपना भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं। अगर अन्य सदस्य भी अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं तो वे रख सकते हैं।

श्री एस. अरुमुगम (पांडिचेरी): मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहता हूं।

सभापति महोदय: आपको ऐसा करने की इजाजत दी जाती है।

*श्री एस. अरुमुगम: माननीय सभापति महोदय चूंकि मुझे मिरदर्द है। मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

रेल विकास के मामले में पांडिचेरी को काफी समय से उपेक्षा की गई है। पांडिचेरी के रास्ते टिंडिवनाम और कुड्डालोर के बीच

एक नई बड़ी लाइन बिछायी जानी चाहिए। प्रस्ताव को पिछले वर्ष शामिल किया गया था। मगर भूमि का सर्वेक्षण नहीं किया गया।

विल्लुपुरम और पांडिचेरी के बीच विद्यमान छोटी लाइन को बड़ा लाइन में परिवर्तित किया जाना चाहिए। 30 करोड़ रुपये की आमान परिवर्तन की इस योजना को पिछले रेल बजट में शामिल किया गया था। यह राशि बहुत ही कम है। इस वर्ष पर्याप्त राशि आवंटित नहीं की गई है।

पांडिचेरी-विल्लुपुरम रेल लाइन के बीच विलियानूर रेलवे स्टेशन को कुछ वर्ष पूर्व बन्द कर दिया गया था। विलियानूर के लोगों की मांग है कि यहां रेल गाड़ियों को फिर से रोका जाए।

पांडिचेरी में पर्यटन का विकास हो रहा है। पांडिचेरी फ्रांसीसी सभ्यता का झरोखा है। अरविले नगर अंतर्राष्ट्रीय केन्द्र है जो पांडिचेरी के नजदीक है। चूंकि पांडिचेरी का औद्योगिक विकास हो रहा है माल के आवागमन हेतु रेल का विकास आवश्यक है।

कराइकल, पांडिचेरी का एक अन्य हिस्सा है। कराइकल और नागोर के बीच दस किलोमीटर की नई बड़ी लाइन अवश्य बिछायी जानी चाहिए। यह तनजाबुर-नागोर रेल लाइन का विस्तार होगा।

कराइकल-नागोर रेल लाइन पर 29.5 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत का प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के समक्ष लंबित है तथा रेलवे बोर्ड को भूमि अर्जन की मंजूरी देनी चाहिए।

कराइकल और मयिलादुतुराई के बीच रेल लाइन के एक हिस्से को परित्यक्त कर दिया गया है और रेल लाइन के एक हिस्से का इस्तेमाल किया जा रहा है। इस लाइन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन किया जाना चाहिए।

कराइकल कृषि प्रधान क्षेत्र है यहां से धान और चावल के बोरे रेल द्वारा अन्य स्थानों को भेजे जाते हैं। अनेक उद्योग आरंभ किये गये हैं और माल को भेजना पड़ता है। गैस आधारित एक विद्युत संयंत्र भी स्थापित किया गया है। कराइकल के पास तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग की इकाई भी है।

थिरूनल्लार, हिन्दुओं का धार्मिक स्थल है और यह कराइकल क्षेत्र में है। नागोर और बेलानगणी कराइकल के नजदीक है और ये क्रमशः मुस्लिम और ईसाईयों के धार्मिक स्थल हैं।

भारत के विभिन्न हिस्सों से पर्यटक और तीर्थयात्री इन स्थानों पर आते हैं।

माहे पांडिचेरी का एक और क्षेत्र है जो पश्चिम तट पर स्थित है। माहे कोंकण रेल लाइन में स्थित है। माहे रेलवे स्टेशन का विकास अवश्य किया जाना चाहिए। व्यापारियों, अधिकारियों और

पर्यटकों की सुविधा हेतु वेस्ट कोस्ट एक्सप्रेस एवं कुरला एक्सप्रेस को माहे रेलवे स्टेशन पर अवश्य ही रोका जाना चाहिए।

पांडिचेरी का यनाम क्षेत्र आंध्र प्रदेश सीमा में है और यहां भी उद्योगों का विकास हो रहा है। काकिनाडा से यनाम तक 20 किलोमीटर की दूरी में रेल लाइन का विकास अवश्य होना चाहिए।

पांडिचेरी में रेलवे के विकास की अधिक आवश्यकता है।

[हिन्दी]

श्री आदित्यनाथ (गोरखपुर): सभापति महोदय, मैं भारतीय जनता पार्टी की गठबंधन वाली सरकार की ओर से इस प्रथम रेल बजट के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यातायात की दृष्टि से विश्व के सबसे बड़े नेटवर्क के रूप में भारतीय रेल का अपना एक महत्वपूर्ण स्थान है यानी केवल आर्थिक एवं सामाजिक दृष्टि से उत्तर से दक्षिण तक, पूर्व से पश्चिम तक सम्पूर्ण राष्ट्र को एकता और एकात्मकता के सूत्र में बांधने का एक महत्वपूर्ण प्रतीक भारतीय रेल रहा है। यदि हम भारतीय रेल के 145 वर्षों के विकास पर नजर डालें तो हमें तमाम उतार-चढ़ाव नजर आते हैं। उसमें भी यदि पिछले 50 वर्षों की आजादी को देखा जाये तो भारतीय रेल ने जो उतार-चढ़ाव तय किये हैं, 50 वर्षों में जो सरकारें आयी हैं, उनकी गलत नीतियों के कारण, नीतियों के गलत नियोजन के कारण, उनके द्वारा फैलाये गये भ्रष्टाचार के कारण ऐसी स्थिति पैदा हुई है। जहां हम रेल को यातायात की दृष्टि से सुरक्षित, आरामदायक एवं कम खर्चीला समझते थे, वहीं आज भारतीय रेल असुरक्षित तथा खर्चीली हो रही है। लेकिन साथ ही आज भी अन्य सड़क यातायात की तुलना में, पर्यावरण की दृष्टि से भारतीय रेल सर्वश्रेष्ठ साबित हुई है। पिछली सरकार की गलत नीतियों के कारण ऐसा हुआ है। 1950-51 की तुलना में माल, यातायात और यात्री जो 79-80 प्रतिशत था, वह घटकर 20 से 40 प्रतिशत रह गया है।

निश्चित ही मैं अपने रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने पिछली सरकारों के द्वारा जो भ्रष्टाचार फैलाया गया था, जो नीतियां बनाई गई थीं, जो गलत नियोजन हुए थे, उनको सुधारने के लिए फिजूलखर्चों पर रोक लगाना, रेल सम्पत्ति को चोरी पर रोक लगाना, रेल दुर्घटनाओं को कम करना, बिना टिकट यात्रा पर अंकुश लगाना आदि का कार्य किया है, निश्चित ही वह सराहनीय है।

इसके साथ-साथ जिन विषय परिस्थितियों में हमारी सरकार ने यह बजट पेश किया है, निश्चित ही इस राष्ट्र के सामने एक चुनौती थी और इस देश की जनता टंग रही थी कि कुछ

आशंकाएं थीं कि जिन विषय परिस्थितियों में बजट पेश हो रहा है और उसमें भी जैसा कि सामान्य श्रेणी के किराये में कोई बढ़ोतरी न करके, माल-भाड़े में वृद्धि न करके आम जनता के हितों की रक्षा की, उनको राहत की सांस दी, निश्चित ही यह भी सराहनीय है। पिछले 50 वर्षों में किसी भी सरकार ने इस देश के बेरोजगार नीजवानों के बारे में नहीं सोचा था और इसका परिणाम था कि इस देश का शिक्षित बेरोजगार रोजगार की तलाश में भटकते-भटकते इस देश में अलगाववादियों, आतंकवादियों और उग्रवादियों के हाथों का खिलाना बन जाता था, लेकिन यह एकमात्र सरकार है, जिसने रेल बजट में प्रावधान किया है, चाहे उसने उन बेरोजगार नीजवानों को, जब ये साक्षात्कार करने जायें तो उनको निःशुल्क यात्रा की सुविधा हो। चाहे रेलवे भर्ती बोर्ड में व्याप्त भ्रष्टाचार को दूर करने के लिए रेल भर्ती नियंत्रण बोर्ड की स्थापना करके तथा अन्य सुविधाएं देकर के जो प्रावधान किया है, निश्चित ही इस देश के बेरोजगार नीजवानों के लिए एक आशा की किरण हमारे रेल मंत्रालय ने उन्हें दी है। यात्रियों को बेहतर सुविधाएं देने तथा रेलवे आरक्षण को पूरी तरह कम्प्यूटरीकृत करने का संकल्प माननीय रेल मंत्री जी ने लिया है। इससे निश्चित ही जो कालाबाजारी टिकटों की होती थी, जो भ्रष्टाचार वहां पर था, वह इससे दूर होगा।

इसके साथ-साथ वरिष्ठ नागरिकों को 25 प्रतिशत से बढ़ाकर 30 प्रतिशत छूट बढ़ाने का जो कार्य किया है, वह भी सराहनीय है। जो विभिन्न जगह देखा जाता था कि गाड़ियों में बहुत ज्यादा सवारियां हो जाती थीं, उन्होंने एक कार्य किया है कि 10 डिब्बों की जगह 24 डिब्बे लगाने का कार्य किया है। निश्चित ही 25 प्रतिशत अधिक यात्रियों को इससे अधिक ले जाया जा सकता है। इसके साथ-साथ सभी सुपरफास्ट गाड़ियों में तत्काल आरक्षण स्कीम लागू करने, प्लेटफॉर्म पर जूते चप्पल फालिसु करने वाले लड़कों के लिए रेलवे अस्पतालों में आउटडोर रोगी के रूप में सुविधा प्रदान करना महत्वपूर्ण है। सरकार का यह कार्य प्रशंसनीय है, सराहनीय है।

इसके साथ-साथ सरकार से कुछ अपेक्षाएं भी इस देश की जनता की हैं। मैं जिस क्षेत्र से चुनकर के आया हूँ, वह क्षेत्र बराबर पिछली सरकारों की उपेक्षा का शिकार हुआ है। अभी उस क्षेत्र में जहां पिछली सरकारों ने, जो भी सरकारें आईं, उन्होंने किसी न किसी रूप में उस क्षेत्र का शोषण किया। उस क्षेत्र में हर प्रकार से जो भी वहां सुविधाएं दी गई थीं ... (स्वयंभावन)

सभापति महोदय: अभी समाप्त कीजिए।

श्री आदित्यनाथ: सभापति जी, मैं पहली बार बोल रहा हूँ।

सभापति महोदय: ठीक है। आप पहले भी बोले हैं, अभी समाप्त कीजिए।

श्री आदित्यनाथ: मैं नया मैम्बर हूँ, मैं नया चुनकर आया हूँ, सब लोग बोलते हैं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: हम जानते हैं, लेकिन बहुत सारे मैम्बर हैं, सब को 5-5 मिनट बोलना है।

...*(व्यवधान)*

श्री आदित्यनाथ: लेकिन गोरखपुर में 1988-89 में रेल कोच फैक्टरी स्वीकृत हुई थी। ...*(व्यवधान)* पिछली सरकारों ने उस फैक्टरी को वहां से ट्रांसफर कर दिया।

श्री दिग्विजय सिंह (बांका): सदस्यों की स्पीच ले करवा दें।

सभापति महोदय: मैंने कहा था कि जो देना चाहें, ले कर सकते हैं।

श्री आदित्यनाथ: फिर सरकार आई उसने पूर्वोत्तर रेलवे के एक भाग को वहां से ट्रांसफर कर दिया। एक और सरकार आई, उसने गोरखपुर के लोकोओवर स्टाफ को भंग करके दूसरी जगह ट्रांसफर करने की मांजिश रची। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि पंचम वंतन आयोग की सिफारिशों में तकनीकी कर्मचारियों के साथ जो भेदभाव हुआ है, रेल मंत्री जी को उसे भी देखना चाहिए। बौद्ध परिक्रमा रेलगाड़ी को सारनाथ बौद्ध गया और राजगीर तक जोड़ने का काम किया है। भगवान बुद्ध की जन्मस्थली लुम्बिनी है और उनका निवाणस्थली कुशीनगर है, मेरी मांग है कि लुम्बिनी और कुशीनगर को भी इससे जोड़ा जाए।

सभापति महोदय: ठीक है, अब समाप्त करें।

श्री आदित्यनाथ: गोरखपुर क्षेत्र की कई समस्याएँ हैं, मैं एक-एक लाइन में कहूंगा। गोरखपुर में धर्मशाला बाजार में ओवर ब्रिज बनाया जाए। गोरखपुर-सहजनवा के बीच दोहरी लाइन बिछाई जाए। गौहिणी और राप्ती नदी पर रेलवे पुल के साथ-साथ पैदल यात्रियों तथा हल्के वाहनों के लिए पट्टी बनाने का प्रावधान किया जाए। गोरखपुर से नौतनवा-गोंडा लाइन का आमान परिवर्तन किया जाए। गोरखपुर से परताल होते हुए महाराजगंज को जिला मुख्यालय से जोड़ने का काम किया जाए। गोरखपुर से दक्षिण में बाजगांव, नादगांव, दोहरीघाट को जोड़ने का काम होना चाहिए। नई दिल्ली से गोरखपुर तक वैशाली ट्रेन के साथ-साथ एक अन्य सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाए। गोरखपुर जंक्शन पर यात्रियों के भारी दबाव को कम करने के लिए रेलवे स्टेशन के ऊपर की ओर प्रवेश द्वार और बुकिंग काउंटर बनाना जाए।

हम देखते हैं कि जिन विषय परिस्थितियों में यह बजट पेश किया गया है, यह सब कार्य सम्भव तो नहीं है, लेकिन फिर भी हम रेल मंत्री जी से अनुरोध करेंगे कि प्राथमिकता के आधार पर कुछ कार्य देकर निश्चित ही एक कार्य संस्कृति को जन्म देंगे। जिस क्षेत्र की उपेक्षा हुई है, भेदभाव हुआ है, निश्चित ही न्याय करेंगे।

इसी के साथ मैं पुनः रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

*श्री एस. अजय कुमार (ओट्टापलम): सभापति महोदय, मैं रेल बजट का विरोध करता हूँ क्योंकि इससे देश की आम जनता के कंधों पर भारी बोझ पड़ा है। रेल मंत्रालय ने इस बजट के माध्यम से 450 करोड़ रुपए की अतिरिक्त राशि जुटाने का निर्णय लिया है लेकिन यह सब कुछ आम आदमी को बोझ तले दबा कर किया जाएगा। हम जानते हैं कि इस राशि का बड़ा हिस्सा रेल कर्मचारियों के वेतन पर खर्च किया जाता है लेकिन जो लोग खान-पान विभाग में काम कर रहे हैं, न तो उन्हें कोई उचित मान्यता ही दी गई है और न ही उनकी सेवा संबंधी शर्तों को विनिर्दिष्ट ही किया गया है। इस बजट ने उन्हें अंधेरे में रख दिया है और इससे पता चलता है कि सरकार का आम आदमी की समस्याओं के प्रति कितना उदासीन रवैया है। पूर्व सरकार ने खान-पान विभाग के कर्मचारियों के लिए एक कल्याण कोष और एक समिति स्थापित करने का निर्णय किया था लेकिन इस बजट में उनके बारे में कुछ भी नहीं कहा गया है।

केरल के मेरे माननीय साथियों ने कोंकण रेल लाइन के बारे में शंका व्यक्त की है और अभी भी हमारे दिमाग में इसके बारे में संदेह व्याप्त है। यदि केरल को कोंकण रेल लाइन का लाभ पहुँचाया जाना है तो शोरुनूर-मंगलौर रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य पूरा किया जाए। शोरुनूर-कुट्टीपुरम रेल लाइन जो इस रेल लाइन का अंतिम छोर होगा को दोहरा बनाने के बारे में कुछ भी नहीं कहा गया है। केरल के संसद सदस्यों द्वारा लगातार दबाव डालने और संसद सदस्यों द्वारा बार-बार अनुरोध करने पर, माननीय मंत्री महोदय ने कुछ 'समायोजन' करके इस कार्य को पूरा करने का आश्वासन दिया है। लेकिन हमें उस 'समायोजन' के वास्तविक स्वरूप की जानकारी नहीं है।

महोदय, मुझे यह कहने की अनुमति दी जाए कि रेल मंत्रालय के अधिकारियों ने जब कुट्टीपुरम-गुरवायूर रेल लाइन को दोहरा करने का प्रस्ताव किया था तब उनके इरादे ठीक नहीं थे। 11वीं लोक सभा में मेरे प्रश्न के उत्तर में मुझे यह बताया गया था कि प्रस्तावित कुट्टीपुरम-गुरवायूर उप-लाइन को रद्द किया जा रहा है।

*मूलतः मलयालम में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

और उसके स्थान पर रेलवे तानूर-गुरुवायूर रेल लाइन का निर्माण करने जा रहा है।

इसलिए अब इस बजट में रद्द कर दी जाने वाली मार्ग दोहरीकरण परियोजना के लिए 10 लाख रुपये का आवंटन किया गया है। यह मजाक और छल प्रपंच के अलावा कुछ नहीं है।

इसके अलावा हमें तो प्रस्तावित दोहरीकरण परियोजना की वास्तविक प्रकृति और इसके मार्ग के संबंध में भी संदेह है। रेल मंत्रालय को यह स्पष्ट करना चाहिए कि यह प्रस्ताव कुट्टीपुरम-गुरुवायूर मार्ग को दोहरा करने के लिए है अथवा त्रिसूर और शोरनूर होकर जाने वाले कुट्टीपुरम-गुरुवायूर मार्गों के लिए है।

शोरनूर-मंगलौर रेल लाइन और शोरनूर-त्रिवेन्द्रम रेल लाइनों के विद्युतीकरण के मामले में केरल राज्य के साथ घोर अन्याय किया गया है। इतना ही नहीं इस राज्य में तो पैसैंजर गाड़ी तक शुरू नहीं की गई। मंत्री महोदय ने मंगलौर-पालघाट मेलगाड़ी को तो त्रिचनापल्ली तक बढ़ा दिया परन्तु केरल के लोगों द्वारा कोवई एक्सप्रेस को पालघाट तक बढ़ाने संबंधी लम्बे समय से की जा

मांग को अनसुना कर दिया। केरल से मुम्बई अथवा केरल नई दिल्ली के लिए नई रेलगाड़ी चलाने संबंधी कोई प्रस्ताव नहीं है। मेरे राज्य के लोग पिछले कुछ दिनों से रेलवे डीविजनल कार्यालय को पालघाट से हटा दिये जाने के निर्णय से बहुत दुखी हैं और इस संबंध में मेरा यह कहना है कि जब हम लोग स्वतंत्रता की प्रचासवीं वर्षगांठ मना रहे हैं, ऐसे में केरल राज्य के साथ अन्याय किया जा रहा है और हमारी मांगों की उपेक्षा की जा रही है।

मुझे क्रोध और क्षोभ में यह कहना पड़ रहा है कि दक्षिण रेलवे द्वारा स्थानीय रेलगाड़ी के लिए नए हाल्ट के अनुरोध को भी नहीं माना जा रहा है तथा कन्नूर और अलेपी के बीच पैसैंजर गाड़ियों की कमी के कारण लतापिल्लै तालुक के मुख्यालय वड्डवकन चेरी में रेलगाड़ी का कोई स्टॉप नहीं है। समय की कमी के कारण मैं इसी प्रकार किये जा रहे भेदभावों की चर्चा नहीं कर सकता। इसलिए मैं अंत में केरल राज्य की रेल संबंधी समस्याओं को हल करने के लिए मंत्री महोदय से केरल राज्य में रेलवे का जोनल कार्यालय स्थापित करने का अनुरोध करता हूँ।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री नीतीश कुमार: मैं यहां पर एक बात स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि डिबीजनल मुख्यालय को पालक्कड़ से कहीं और ले जाने संबंधी कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्री मुल्ला पल्ली रामचन्द्रन: कुछ मलयाली समाचार-पत्रों में इस आशय के समाचार प्रकाशित हुए थे। इसीलिए उन्होंने यह मुद्दा उठाया है।

श्री नीतीश कुमार: इन समाचारों का खण्डन करना आपका काम है। हमें इसके बारे में कुछ पता नहीं है। कुछ माननीय सदस्यों ने सभा में इस मामले को उठाया था। मैं उनका धाषण ध्यान से सुन रहा था। इसीलिए मुझे यह स्पष्ट करना पड़ा कि रेल मंत्रालय में पालक्कड़ स्थित डिबीजनल मुख्यालय को कहीं और ले जाने संबंधी कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्री नृपेन गोस्वामी (नीगांव): सभापति महोदय, आपने मुझे इस सम्मानीय सदन में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। गुवाहाटी से सीधा यहां आकर मैं तीन बजे से अपनी बारी का इंतजार कर रहा हूँ ताकि इस सभा में मैं भी दो शब्द बोल सकूँ जो कि मेरा पहला धाषण होगा। सबसे पहले मैं यह कहना चाहता हूँ कि असम की न केवल रेल के मामले में बल्कि हर प्रकार से उपेक्षा की जा रही है। अंग्रेजों ने ऊपरी असम पहुंचने के लिए असम के लोगों के कल्याण के लिए रेल लाइन नहीं बिछाई थी बल्कि इस राज्य से यहां की सम्पत्ति को बाहर खींच ले जाने के लिए बिछाई थी। वर्तमान रेल लाइन किसी भी जिला मुख्यालय से नहीं गुजरती है। यह ज्यादातर जंगली रास्ते से गुजरती है ताकि वहां से लकड़ी की ढुलाई में आसानी हो सके। यह केवल लकड़ी, चाय और तेल की ढुलाई के लिए ही बिछाई गई थी। यदि किसी को जिला मुख्यालय जाना हो तो उसे सड़क मार्ग से डिब्रूगढ़ होते हुए तिनसुकिया जाना पड़ेगा और यदि वह रेल मार्ग से जाना चाहे तो उसे तिनसुकिया होते हुए डिब्रूगढ़ जाना पड़ेगा क्योंकि यह रेलमार्ग सभी चाय बागानों से गुजरते हुए लंबा मार्ग तय करता है क्योंकि इस रेलमार्ग का निर्माण ही इस क्षेत्र से चाय की पत्ती, लकड़ी और तेल को ले जाने के लिए किया गया था।

कोई भी रेल मार्ग नीगांव, शिवसागर, जोरहाट और डिब्रूगढ़ के रास्ते जिला मुख्यालय को नहीं जाता है। तिनसुकिया और गुवाहाटी होते हुए जाने वाली एक अतिरिक्त वैकल्पिक रेलमार्ग की जरूरत है। शायद असम ही अकेला ऐसा राज्य है जहां केवल एक ही रेल मार्ग है। यहां पर अतिरिक्त रेल लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता है। ताकि कोई दुर्घटना हो जाने की स्थिति में उस वैकल्पिक रेलमार्ग का उपयोग किया जा सके।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 37 की लम्बाई 689 किलोमीटर है। जोगीघोषा से तिनसुकिया तक दो उपरिपुल बनाए जाने की जरूरत है। जिला नीगांव में चांगचेरी और ठेकरगुरी नाम के स्थानों पर ही केवल दो रेलवे फाटक हैं। चांगचेरी नीगांव शहर के बाहरी हिस्से में स्थित है और ठेकरगुरी रेलवे फाटक नीगांव शहर से पहले पड़ता है। ये दोनों महत्वपूर्ण रेलवे फाटक हैं और इन दोनों स्थानों पर तुरंत ही उपरिपुल बनाये जाने की आवश्यकता है क्योंकि गाड़ियों के आते-जाते समय अनेक वाहनों को इन फाटकों पर ही ठहरना पड़ता है। चांगचेरी रेलवे फाटक गुवाहाटी शहर से कुछ

[श्री नृपेन गोस्वामी]

किलोमीटर की दूरी पर श्री भुवनेश्वर कालिता के संसदीय निर्वाचन क्षेत्र गुवाहाटी में स्थित है। उपरिपुल वहां के लोगों की जरूरत है जोकि पूरे देश के लोगों की भी जरूरत है। ठेकरागुरी रेलवे फाटक के बारे में मैं आपको पत्र लिख चुका हूँ और आपने अविलम्ब यह उत्तर दिया था कि इस मामले पर विचार चल रहा है। वर्ष 1991 में इस पर विचार किया गया था तथा एक अनुमान भी तैयार किया जा रहा था। किन्तु इसी बीच छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदलने तथा तेल प्रतिष्ठानों संबंधी समस्याओं के परिणामस्वरूप इस पर कोई विचार नहीं किया जा सका था। इस मामले पर केवल पिछले वर्ष ही विचार हो पाया था। इसलिए इसका पुनर्मूल्यांकन किये जाने की आवश्यकता है। इस पर कार्य हो रहा था और इसे असम राज्य सरकार के लोक निर्माण विभाग के पास भेजा जा रहा है। इन दो स्थानों पर विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है जहां पर दो रेल उपरिपुल बनाए जाने की आवश्यकता है।

श्री कालित और अन्य माननीय सदस्यों ने बताया है कि माननीय संसद सदस्यों की रेलवे में शायिकाओं के आरक्षण के अनुरोध को भी स्वीकार नहीं किया गया है।

गुवाहाटी और दिल्ली के मामले में मेरा भी यही अनुभव रहा है। हमारे चुनाव क्षेत्रों से अनेकों लोग यहां आते हैं।

श्री नीतीश कुमार: मेरे विचार से दिल्ली में तो कोई समस्या नहीं होनी चाहिए।

श्री नृपेन गोस्वामी: कुछ दिन पहले मैंने आपको ऐसा निवेदन किया था जिसे अस्वीकार कर दिया गया।

श्री नीतीश कुमार: एसा ग्रीष्मावकाश के कारण यात्रियों की भीड़ के कारण हुआ।

श्री नृपेन गोस्वामी: सदस्यों के अनुरोध को तो प्राथमिकता मिलनी ही चाहिए।

श्री नीतीश कुमार: लेकिन इसके लिए एक प्रक्रिया अपनाई गई है। माननीय सदस्यों के अनुरोध को प्राथमिकता दी जाती है। उनकी सिफारिशों को मुख्यालय कोटे के साथ समायोजित कर दिया जाता है।

श्री नृपेन गोस्वामी: मेरे एक अनुरोध को अस्वीकार कर दिया गया है। तभी मैं आपके ध्यान में यह बात ला रहा हूँ। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों ने मुझसे अपनी शायिकाएं आरक्षित कराने संबंधी पत्र लिखने का अनुरोध किया और मैंने इसके आरक्षण के लिए आपके नाम पत्र लिख दिया तथा मुझे बाद में पता चला कि

इसे स्वीकार नहीं किया गया और जे लोग उस रेलगाड़ी से यात्रा करने से वंचित रह गए। इसी बीच मैं गुवाहाटी से चल चुका था।

गुवाहाटी जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस की बारम्बारता में वृद्धि की जानी चाहिए। आजकल यह गाड़ी सप्ताह में तीन दिन चलती है। इसे सप्ताह में पांच दिन चलाया जाना चाहिए। गुवाहाटी से दादर के लिए भी सप्ताह में एक दिन गाड़ी चलती है। पूर्वोत्तर क्षेत्र में गंधीर किस्म की बीमारियों विशेषकर कैसर के इलाज की विशेष सुविधा उपलब्ध नहीं है। जिसके कारण रोगियों को चेन्नई, मुम्बई अथवा दिल्ली आना पड़ता है। इसलिए भी इस रेलगाड़ी की बारम्बारता को बढ़ाया जाना चाहिए। इसे सप्ताह में कम से कम तीन दिन बढ़ाया जाना चाहिए।

राजधानी एक्सप्रेस में अधिकांश सीटें पटना के लिए आरक्षित होती हैं। अधिक लंबी दूरी की गाड़ियों में लंबी दूरी के यात्रियों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इसलिए इस राजधानी एक्सप्रेस में अधिकांश सीटें गुवाहाटी आने-जाने वाले यात्रियों के लिए उपलब्ध कराई जानी चाहिए क्योंकि पूर्वोत्तर के अन्य राज्यों में जाने वाले यात्री केवल गुवाहाटी होकर ही जाते हैं। शिलांग, अरुणाचल प्रदेश, मेघालय, मिजोरम और त्रिपुरा को जोड़ने के लिए और कोई गाड़ी नहीं है। इसलिए जो यात्री इन राज्यों में जाना चाहते हैं वे पहले गुवाहाटी जाते हैं और फिर बस पकड़ते हैं।

अतएव इस विशेष रेलगाड़ी में अधिकतम संख्या में सीट उस क्षेत्र के लोगों के लिए आरक्षित की जानी चाहिए। यदि आप उस रेलगाड़ी से यात्रा करें तो आप पाएंगे कि आधी रेलगाड़ी पटना में ही खाली हो जाती है।

कुछ माननीय सदस्यों ने तो इसे बिहार नेशनल रेल तक कह डाला। मैं उस दृष्टि से बात नहीं कर रहा हूँ। मैं तो उनसे सिर्फ इतना ही अनुरोध कर रहा हूँ कि गुवाहाटी तथा पूर्वोत्तर के लिए अधिकतम संख्या में सीट उपलब्ध करायी जायें। मैं अपना यह अनुरोध भी दुहराना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र में दो पुलों के बनाए जाने की तत्काल आवश्यकता है।

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बेतूल): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं रेल मंत्री को बधाई और कॉम्प्लिमेंट्स देता हूँ कि उन्होंने बोल्ड और डायनमिक रूप से सही परिस्थिति का आकलन स्टेटस पेपर के माध्यम से इस सदन के सामने और देश के सामने रखा। देश के सामने रेल की आज क्या परिस्थिति है, इसके लिए कौन जिम्मेदार है, आज रेल को इस हालत पर किस ने पहुंचाया है, 50 साल में देश का क्या हुआ,

ये बातें जनता तक पहुंचनी चाहिए। 50 साल में देश में किस ने राज किया, कौन सत्ता में था? क्या यह बात सच नहीं है कि आज रेल की जो व्यवस्था है, उसका 85 प्रतिशत हिस्सा हमें ब्रिटिश शासन से विरासत में मिला। इस 50 साल में सिर्फ 9125 किलोमीटर रेलवे लाइन का विस्तार हुआ। प्रतिवर्ष के हिसाब से देखा जाए तो वह 8.5 परसेंट की रफ्तार से हुआ है। यही नहीं, उन्होंने कई चीजों के संबंध में खुली बात की है और वह बात यह की है कि घोषणाएं तो बहुत हो जाती हैं, लेकिन उनका कितना परिपालन होता है? आज 35000 करोड़ रुपये के ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट्स हैं। कहां से पैसा आएगा? सुझाव सब जगह से आ जाते हैं, सब जगह से आलोचना भी हो जाती है पर लोग वास्तविकता से दूर भागते हैं। इसलिए रेल मंत्री जब यह कहते हैं कि मेरी प्राथमिकताएं उन प्रोजेक्ट्स को पूरा करने की रहेंगी जो शीघ्र खत्म होने वाली होंगी, या जिन्हें पूरा करने पर रेलवे को आय होने लगेगी तो उसको लेकर बहुत शोर मचाया जाता है। उन्होंने यह भी कहा कि हम उन प्रोजेक्ट्स को नहीं लेंगे जिन पर रुपया हर साल लगता जाएगा, सालों तक उस रुपए पर ब्याज भी देना पड़ेगा, इससे न प्रोजेक्ट पूरे होंगे, फिर इस सदन को यह आश्वासन देकर कि अगले साल एक-दो करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट दिया जाएगा। हम तरह-तरह एक दूसरे प्रदेश को बढ़ाई देकर तालियां बजाने के नहीं हैं। रेल मंत्री इसके लिए भी बढ़ाई के पात्र हैं। उन्होंने कहा है कि मेरे सामने भविष्य में एक मुद्दा यह है कि इलैक्ट्रिफिकेशन की ओर सबसे ज्यादा ध्यान दिया जाए। दूसरी बात उन्होंने बड़ी नदियों पर ब्रिज बनाने की बात कही है। उन्होंने कहा है कि राजधानी की स्पीड बढ़ायी जायेगी और कहा कि कम्प्यूटर रिजर्वेशन को बढ़ाया जायेगा। ये सब चीजें जो कि स्टेटस पेपर में आई हैं, वे बजट में भी परिलक्षित होती हैं। वह इसलिए बजट में होती हैं कि प्लान आउट-ले 1997-98 में 8300 करोड़ रुपए था। वह बढ़ा कर 9500 करोड़ रुपए कर दिया गया जो कि 14.5 परसेंट ज्यादा है। इसमें से बजट सपोर्ट का 2200 करोड़ है और 2900 करोड़ मार्किट से बोराइंग और 4400 करोड़ रुपया रेलवे खुद अपने साधनों से पैदा करेगी। यह बात यहां बहुत ध्यान देने की है कि अगर रेलवे लगातार कर्ज के जाल में फंस जाएगी तो निकल नहीं पाएगी। इसलिए रेलवे को खुद अपने साधनों से और मितव्ययिता से यूटीलाइजेशन का ज्यादा उपयोग करना पड़ेगा। आज मार्किट रेट से रेलवे पैसा लेती है और वह 16 से 19 परसेंट के हिसाब से लेती है। उसका रिटर्न 8 से 9 परसेंट आता है। इतना ज्यादा कर्जा होगा तो हर साल 8 परसेंट का घाटा आएगा ही। यह कहां से पूरा होगा? इसकी कोई सम्भावना नहीं दिखायी देती और इसलिए रेलवे को अपने साधनों से अपनी आय को बढ़ाने की बाबत सोचना चाहिए। क्या आज कैपेसिटी का यूटीलाइजेशन हो रहा है, क्या माल की दुलाई प्रोपर हो रही है, क्या लोडिंग, अनलोडिंग प्रोपर हो रहा है और अभी भी जो टारगेट दिया है कि

अगले आने वाले साल में पांच परसेंट पैसेंजर ट्रैफिक में बढ़ोत्तरी होगी और 430 मीट्रिक टन से 450 मिलियन टन माल की दुलाई होगी, यह भी कोई बहुत अच्छा टारगेट नहीं है। इस दृष्टि से इन सारी परिस्थितियों को ध्यान में रखकर बजट में जो कार्य किया गया है उसके लिए वे बढ़ाई के पात्र हैं। आज उन्होंने कहा है कि तत्काल रिजर्वेशन सुपर फास्ट ट्रेनों में चालू होगा और अनइम्प्लायड को यदि वह इंटरव्यू देने के लिए जा रहा है तो सैकिंग क्लास में यात्रा करने की सुविधा प्राप्त होगी। ट्रेन में 24 डिब्बे तक लगाये जायेंगे और आगे चलकर 26 डिब्बे लगाये जायेंगे, 25 परसेंट कैपेसिटी बढ़ायी जायेगी। यहां मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि ये सुविधाएं सैकिंग क्लास के वे पैसेंजर जो अनरिजर्वड कंपार्टमेंट में ट्रेवल करते हैं, जिनको रिजर्वेशन नहीं मिलता है उन्हीं के लिए यह उपलब्ध होना चाहिए। चूंकि जब ट्रेन में जब जाते हैं तो ट्रेन दो मिनट रुकती है और जब घुस जाते हैं तो जगह भी रहती है तो कंडक्टर कहता है कि तुमने हमसे पूछा नहीं, बैतूल से नागपुर की चालीस रुपये की टिकट पर उनसे चार्ज करके 70 रुपये उससे पैन्टली ले ली जाती है। कम से कम सुबह आठ बजे से रात के आठ बजे तक जो छोटे स्टेशनों पर यह सुविधा प्राप्त होनी चाहिए कि पैन्टली चार्ज नहीं होनी चाहिए। यदि आप पैन्टली चार्ज करने के प्रावधान को नहीं हटा सकते तो आप अनारक्षित कोच बढ़ाएं। लेकिन आज जो सुपर फास्ट ट्रेनों में 25 परसेंट सुविधाएं बढ़ायी जा रही हैं ये सुविधाएं अनरिजर्वड कंपार्टमेंट में होनी चाहिए और जनता को इनका लाभ मिलना चाहिए। इस पर बहुत आलोचना हुई कि किराया बढ़ाया गया। लेकिन अगर इसकी बाबत विचार करें तो डायरेक्ट टैक्स जो लगता है तो लोगों को लगता है कि उनकी पाकेट से पैसा निकाल लिया गया। साढ़े चार सौ करोड़ रुपये बढ़ाये गये, जिसमें चार सौ करोड़ रुपये पैसेंजर फेयर में बढ़ाये गये। 50 करोड़ रुपये रिवीजन ट्रैफिक में रेट्स का बढ़ाया गया। यह पहली मर्तबा एक नई पद्धति के लिए माल भाड़े द्वारा सवारी यातायात की प्रति सहायता को कम करने का प्रयास किया गया और पहली बार बजट में ट्रैफिक के ऊपर कोई रेट नहीं बढ़ाये गये हैं। यह एक बोल्ट स्टैप है। जो लोग ट्रेवल करेंगे उन्हीं को ज्यादा पैसा देना पड़ेगा। परंतु अगर फ्रेट का रेट बढ़ता तो पेट्रोलियम महंगा होता, फर्टीलाइजर महंगा होता, पी.डी.एस. में मिलने वाला गेहूं और गल्ला महंगा होता और उसका असर देश की सारी जनता पर पड़ता। इसका असर केवल जो लोग ट्रेन में सफर करेंगे उन्हीं पर पड़ेगा। इसलिए यह एक उचित कदम है जो मंत्री महोदय के द्वारा उठाया गया है। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि पैसेंजर्स को जो एमेनिटीज हैं, उनको वह नहीं मिलती हैं।

सभापति महोदय: कृपया खत्म कीजिए। समय नहीं है, बहुत सारे मيم्बर्स हैं, सबको बोलना है।

श्री विजय कुमार खंडेलवाल: सभापति महोदय, मुझे थोड़ा सा टाइम दीजिए। ये तो ऐसा हो गया कि जो कम किराया देते हैं वे पैसेन्जर ट्रेन में ज्यादा देर सफर करते हैं परन्तु यहां जो ज्यादा देर से बैठे हैं वे कम बोलें, छः घंटे बैठे हो तो कम बोलो; दो घंटे बैठे तो एक घंटा बोलेंगे।

सभापति महोदय: अगर कोई माननीय सदस्य अपनी स्पीच को ले करना चाहते हैं, वे अपनी स्पीच ले कर सकते हैं।

श्री विजय कुमार खण्डेलवाल : सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र में सबसे ज्यादा रेलवे स्टेशन पड़ते हैं, लेकिन ट्रेन बहुत कम रुकती हैं। रैवेन्यू की दृष्टि से भी रेलवे को सबसे ज्यादा रैवेन्यू मिलता है, लेकिन जब भी मैं रेलवे को पत्र लिखता हूँ, तो उनका वही एक घिसा-पिटा जवाब, जैसे कोई साइक्लोस्टाइल किया हुआ हो आ जाता है कि इस लाइन पर इतने जोड़ी गाड़ियां चल रही हैं। वहां पर यदि गाड़ियों को रोका गया, तो गति धीमी हो जाएगी, इसलिए वहां पर और गाड़ियों को नहीं रोका जा सकता।

सभापति महोदय, मैं एक ही उदाहरण देना चाहता हूँ कि ट्रेन जब नागपुर से चलती है, तो घोड़ा डोंगरी स्टेशन पर नहीं रुकती है। मेरा आग्रह है कि वहां हाल्ट होना बहुत जरूरी है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: जो सदस्य सभा पटल पर अपना भाषण रखना चाहते हैं वे ऐसा कर सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री प्रभुदयाल कठेरिया (फिरोजाबाद): सभापति महोदय, यदि आपको अनुमति हो, तो मैं आपसे एक निवेदन करना चाहता हूँ कि जितने भी माननीय सदस्य यहां बैठे हैं, उनको कम से कम अपनी-अपनी कांस्टीट्यूएंसी की बात तो कह लेने दीजिए। हम से पहले बोलने वाले एक-एक घंटा बोले हैं।

श्री छत्रपाल सिंह (बुलन्दशहर): सभापति महोदय, मेरा भी अनुरोध है कि माननीय सांसदों को अपने चुनाव क्षेत्र की बात तो कह लेने दीजिए।

[अनुवाद]

श्री नेपाल चन्द्र दास (करीमगंज): सभापति महोदय,
...(व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री नेपाल चन्द्र दास के भाषण के अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जाएगा।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: सभी कांस्टीट्यूएंसी की बात बोल रहे हैं। आप समय क्यों नष्ट कर रहे हैं। बैठिए। आप बोलते जा रहे हैं, लेकिन रिकार्ड पर तो कुछ भी नहीं जा रहा है।

श्री विजय कुमार खंडेलवाल: सभापति महोदय, मुझे सिर्फ दो सेंटेंस बोलने दीजिए।

सभापति महोदय: ठीक है, सिर्फ दो सेंटेंस में अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री विजय कुमार खंडेलवाल: सभापति महोदय, कुछ एक्सप्रेस ट्रेनों का हाल्ट घोड़ा डोंगरी स्टेशन पर दिया गया है। उसके परिणामस्वरूप जहां पहले रेलवे को वहां से 73 लाख की वार्षिक रैवेन्यू मिलती थी, अब 84 लाख की रैवेन्यू हो गई है। उसी लाइन पर चलने वाली ट्रेन जो कोचीन-वाराणसी, तिरुपति-वाराणसी, चेन्नई-पटना-चेन्नई हफ्ते में अलग-अलग दिन चलती हैं, उनको घोड़ा डोंगरी स्टेशन पर अवश्य स्टापेज दिया जाए।

***श्री गंगा चरण राजपूत (हमीरपुर) (उ.प्र.):** सभापति महोदय, मैं अपनी स्पीच ले करना चाहता हूँ।

माननीय अध्यक्ष जी, मेरा निम्नलिखित भाषण कार्यवाही में शामिल किया जाए।

1. ताज एक्सप्रेस ग्वालियर से महोबा तक बढ़ाना।
2. बुन्देलखंड एक्सप्रेस वाराणसी-ग्वालियर को निजामुद्दीन तक बढ़ाना।
3. झांसी से चित्रकूटधाम तक रेल बस सेवा प्रारम्भ करना।

नई रेलवे लाइन

1. महोबा से खजुराहो तक 50 कि.मी. तक नई रेलवे लाइन का निर्माण प्रारम्भ करना।
2. छपरा-ग्वालियर एक्सप्रेस को दिल्ली तक बढ़ाना।

ट्रेनों का रुकना

महाकौशल एक्सप्रेस को कुलपहाड़ में रोका जाए।

सर्वे

उर्रा महोबा वाया राठ सर्वे लाइन को बढ़ाकर भिण्ड-उरई से महोबा वाया राठ किया जाए।

सुझाव

1. ट्रेनों का समय से चलना।
2. ट्रेनों की सफाई।
3. रेलवे स्टेशनों की सफाई व खान-पान की शुद्धता।

आय का बढ़ाना

1. प्लेटफार्म की नीलामी, या
2. ट्रेनों की नीलामी।
3. प्राइवेट सैक्टर में रेल लाइन बनाना व ट्रेन चलाना।

माननीय रेल मंत्री जी चित्रकूटधाम कर्वी से झांसी तक एक रेल बस चलाने की महती आवश्यकता है। सारे भारत से चित्रकूट तीर्थयात्री आते हैं। झांसी बुन्देलखंड का प्रमुख शहर है जो रेल के नक्शे में प्रमुख स्थान पर है।

कृपया बुन्देलखंड के अति पिछड़े क्षेत्र में चित्रकूटधाम कर्वी स्टेशन से झांसी तक रेल बस चलाने का आदेश देने का कष्ट करें।

[अनुवाद]

श्री नेपाल चन्द्र दास (करीमगंज): अध्यक्ष महोदय, इस सम्माननीय सभा के समक्ष बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूँ।

महोदय, अपने भाषण में माननीय रेल मंत्री ने सदन को सूचित किया कि माल दुलाई तथा यात्री यातायात में रेलवे का बाजार अंश 1950-51 के क्रमशः 89 प्रतिशत तथा 80 प्रतिशत से घटकर अब 40 प्रतिशत तथा 20 प्रतिशत हो गया है। इसका अर्थ यह हुआ कि सड़क परिवहन ने अब क्रमशः 60 प्रतिशत तथा 80 प्रतिशत बाजार अंश पर कब्जा कर लिया है जो पहले 19 प्रतिशत तथा 20 प्रतिशत था। रेल मंत्री, वर्तमान 40 प्रतिशत तथा 20 प्रतिशत के रुझान को रोकना तथा विपरीत दिशा में ले जाना चाहते हैं, परन्तु ऐसा किस प्रकार किया जायेगा, इसका उल्लेख नहीं किया गया है। यहाँ तक कि उन्होंने एक भी शब्द वर्तमान स्थिति में सुधार लाने के बारे में नहीं कहा है। लेकिन महोदय, बजट प्रावधान का सावधानीपूर्वक अध्ययन करने के बाद, मुझे दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि माल दुलाई तथा यात्री यातायात में क्रमिक ह्रास की बीमारी का उचित रूप से निदान नहीं किया जा सका है।

महोदय, बिना उचित निदान के उचित इलाज कैसे संभव है? माल दुलाई तथा रेल द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में कमी मुख्य रूप से परिचालनात्मक अकुशलता, असुरक्षा, भ्रष्टाचार, रेल प्रशासन में उच्च कार्यालयों में लोगों की कथित सांठ-गांठ के कारण हुई है। निश्चय ही, लंबी दूरी तक माल ले जाने के लिए व्यापारियों को सड़क परिवहन की तुलना में रेल परिवहन सस्ता पड़ता है लेकिन लंबी अवधि तथा असुरक्षा की भावना के कारण अधिकांश व्यापारी सड़क परिवहन को ही वरीयता देते हैं। रेलवे द्वारा माल दुलाई तथा यात्रा दोनों में ही ह्रास हुआ है। माननीय रेल मंत्री कृपया इस मामले को देखें।

महोदय, भारतीय रेल ने आमाम परिवर्तन का कार्यक्रम आरम्भ किया है। गुवाहाटी-डिब्रूगढ़ और गुवाहाटी-लामडिंग रेलमार्गों को पहले ही बड़ी लाइनों में परिवर्तित कर दिया गया है। महोदय, गुवाहाटी-लामडिंग लाइन गुवाहाटी-जिरीबाम मार्ग का एक छोटा सा भाग है। यह एक छोटा भाग है। लामडिंग से जिरीबाम तक इस मार्ग के बड़े हिस्से में बड़ी लाइन नहीं है। अधिकांश व्यापारी और यात्री परिवहन के दूसरे साधनों का प्रयोग कर रहे हैं क्योंकि जब वे रेल परिवहन का उपयोग करते हैं तो उन्हें अपने सामान को अन्य परिवहन साधनों से लामडिंग ले जाना पड़ता है। इसी कारण वे रेल यात्रा से कतराते हैं।

दक्षिणी असम, मणिपुर, मिजोरम और त्रिपुरा के बड़े क्षेत्रों में रेल यात्रा में परेशानियाँ होती हैं।

रेल मंत्रालय ने उदारतापूर्वक कई क्षेत्रों में विकास परियोजनाएं प्रदान की हैं लेकिन मुझे खेद है कि दक्षिणी असम, त्रिपुरा, मणिपुर और मिजोरम में ऐसी किसी परियोजना का कोई उल्लेख नहीं है।
...(व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री नेपाल चन्द्र दास: महोदय, मैं अपने चुनाव क्षेत्र से संबंधित मांगों पर आ रहा हूँ। गुवाहाटी-डिब्रूगढ़ और गुवाहाटी-लामडिंग का आमाम परिवर्तन पहले ही पूरा हो चुका है। तथापि, लामडिंग-जिरीबाम रेलमार्ग में बड़ी लाइन अभी भी नहीं है।

महोदय, मैं बता सकता हूँ कि 1996-97, 1997-98 में लामडिंग-सिलचर के आमाम परिवर्तन हेतु 38 करोड़ रुपये का बजट प्रावधान था। लेकिन बजट संबंधी व्याख्यात्मक टिप्पणी से स्पष्ट होता है कि मात्र 2.06 करोड़ रुपये व्यय किये गये हैं। बजटीय राशि को व्यय क्यों नहीं किया जा सका? किये गये कार्य की प्रगति क्या है? ...(व्यवधान)

सभापति महोदय: दास जी, कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री नेपाल चन्द्र दास: मेरे क्षेत्र के लोगों की बहुत सी मांगें हैं। समय कम है अतः मैं दक्षिणी असम के लोगों की काफी समय से चली आ रही कुछ मांगों का उल्लेख करूँगा। एक बहुत महत्वपूर्ण मांग है कि बदरपुर में रेलवे डिविजन हो। तथापि, सरकार द्वारा इस पर आज तक विचार नहीं किया गया है। अतः, मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि बदरपुर में रेलवे डिविजन हेतु विचार करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं परिचर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री राघवेंद्र सिंह (शाहाबाद): महोदय, रेल बजट पर परिचर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

मैं रेल बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय मंत्री जी द्वारा बजट में किए गए प्रस्तावों का स्वागत करता हूँ।

वर्तमान स्थिति का मुख्य कारण रही है पिछले 50 वर्षों के दौरान पूर्व सरकारों की असफलता। इस अवधि के दौरान अधिकांशतः कांग्रेस पार्टी की सरकार सत्ता में रही और इस समय हम जिस संकट का सामना कर रहे हैं उसके लिए मुख्यतः वही जिम्मेदार है। रेलवे का अधिकांश कार्य ब्रिटिश राज के दौरान किया गया था और स्वतंत्रता के पश्चात् इसकी विकास दर लगभग नगण्य रही है। आरम्भ में यह दर 0.6 प्रतिशत थी और जनता को इसमें बढ़ोत्तरी की आशा थी, किन्तु 70 के दशक में श्रीमती इंदिरा गांधी के शासन काल में यह आश्चर्यजनक रूप से गिरकर 0.2 प्रतिशत तक पहुँच गई।

और तो और श्री नरसिंह राव के शासनकाल में विकास दर लगभग शून्य हो गई। इन सब समस्याओं के बावजूद माननीय रेल मंत्री जी ने जनता पर अधिक बोझ डाले बिना कई विकास संबंधी प्रस्ताव तैयार किए हैं और मैं उन्हें इसके लिए बधाई देता हूँ।

महोदय, भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम की स्थापना का प्रस्ताव वास्तव में समय का तकाजा है। मैं समझता हूँ कि विपक्ष के माननीय सदस्य यह तो मानेंगे कि खानपान सेवा की गुणवत्ता में गत कुछ वर्षों के दौरान तेजी से गिरावट आई है। इस निगम की स्थापना से रेलवे की इस आवश्यक सेवा में काफी सुधार होगा।

महोदय, अधिकांश विपक्षी दलों के सदस्यों ने रेल किराये में वृद्धि की आलोचना की है जो कि नगण्य वृद्धि है। आपकी अनुमति से मैं वर्तमान बजट में की गई वृद्धियों का उल्लेख कर

रहा हूँ। द्वितीय श्रेणी के किराये में 500 कि.मी. तक 5 रुपये की वृद्धि की गई है जो क्रमशः बढ़ते हुए 2,501 कि.मी. और उससे अधिक के लिए 25 रुपये की वृद्धि रखी गई है। यह लगभग नगण्य है। इतनी दूरी तक रेलवे से रोज कितने व्यक्ति यात्रा करते हैं? यदि कोई व्यक्ति एक महीने में एक या दो बार यात्रा करता है तो 5 रुपये या 10 रुपये की वृद्धि उसके लिए नाममात्र का बोझ है और इसके लिए माननीय सदस्यों द्वारा सभा में इतना शोर-शराबा किया गया है। सम्भवतः इस वृद्धि की आलोचना करने वाले माननीय सदस्य गत 10 वर्षों के दौरान उनके दलों द्वारा प्रस्तुत किए गए बजटों को भूल गए हैं जिनमें रेल किरायों में वृद्धि वर्तमान बजट में की गई वृद्धि की तुलना में कहीं अधिक थी। वर्तमान बजट में आम आदमी पर नहीं के बराबर बोझ पड़ा है और वृद्धि नगण्य है।

गत 50 वर्षों के दौरान मालभाड़े में रेलवे का बाजार शेयर 89 प्रतिशत से गिरकर 40 प्रतिशत हो गया है और लम्बी दूरी के लिए मालभाड़े की दरों को कम किया गया है ताकि रेलवे का बाजार में हिस्सा बढ़ सके। वस्तुतः मालभाड़े में रेलवे के बाजार में हिस्से में गिरावट मालाडिब्बों की कुव्यवस्था के कारण हुई है। सामान्यतया जब व्यावसायियों को आवश्यकता होती है तब रेल मालाडिब्बे उपलब्ध नहीं होते और यही कारण है कि मालभाड़े में रेलवे का हिस्सा कम हो गया है। यदि उचित समय पर मालाडिब्बे उपलब्ध कराए जाएँ और उनकी उचित व्यवस्था की जाए तो मालभाड़े में रेलवे का हिस्सा निश्चित रूप से बढ़ेगा।

किराये में वर्तमान वृद्धि इस बजट में अधिकांश योजना शीर्षों में वृद्धि के कारण भी हुई है। योजना शीर्ष 25 प्रतिशत से बढ़ाकर 88 प्रतिशत कर दिए गए हैं और इससे निश्चित रूप से कुछ बजटीय आबंटन की आवश्यकता होगी और इसीलिए थोड़ी सी वृद्धि की गई है।

अब मैं उन समस्याओं पर आता हूँ जिनका जनता को सामना करना पड़ रहा है। उनमें से कुछ का उल्लेख अन्य माननीय सदस्य भी कर चुके हैं। मैं केवल उन समस्याओं का उल्लेख करूँगा जो सभा के समक्ष पहले प्रस्तुत नहीं की गई हैं।

महोदय, मुख्य समस्या तो पेयजल की है। रेलवे स्टेशनों पर पीने के पानी की कोई व्यवस्था नहीं है? यद्यपि अधिकांश स्टेशनों पर कूलर्स हैं परन्तु वे भी चालू हालत में नहीं हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि सभी स्टेशनों पर पीने का पानी उपलब्ध होना चाहिए।

सभापति महोदय: कृपया एक मिनट में अपनी बात समाप्त कीजिए। प्रत्येक सदस्य को बोलने के लिए केवल पांच मिनट का ही समय दिया जा रहा है।

श्री राघवेंद्र सिंह: महोदय, मैं अपनी बात सिर्फ दस मिनट में ही समाप्त करूंगा। एक और मुद्दा जिस पर मैं सभा का ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि अधिकतर स्टेशनों के प्लेटफार्मों की लम्बाई पिछले समय के दौरान बढ़ाई नहीं गई है। जबकि अधिकतर गाड़ियों में सवारी डिब्बों की संख्या में बढ़ोत्तरी हुई है। इससे विशेषकर बूढ़े और निर्बल लोगों को अधिक परेशानी होती है।

कम से कम महत्वपूर्ण गाड़ियों के छह या सात सवारी डिब्बे प्लेटफार्म के बाहर ही खड़े रहते हैं। यह बड़ी चिन्ता का विषय है और मेरा माननीय रेलवे मंत्री से यह अनुरोध है कि प्लेटफार्मों की लम्बाई का विस्तार किया जाये।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दो जिले आते हैं—हरदोई और लखीमपुर। गोला भी मेरे निर्वाचन क्षेत्र का एक हिस्सा है जिसका अपना धार्मिक महत्व है। यह एक औद्योगिक क्षेत्र भी है जहाँ पर एक बहुत पुरानी चीनी फैक्ट्री है और जो कि चावल उत्पादन क्षेत्र में है। उस क्षेत्र के व्यापारियों को भी चावल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजने में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। गोला को शाहजहांपुर से जोड़ने के लिए काफी पुरानी मांग है।

एक सर्वेक्षण भी हुआ है। भूतपूर्व रेल मंत्री श्री राम रामवान ने भी वर्ष 1997-98 में रेलवे बजट की चर्चा के दौरान कहा था कि 20 वर्ष पहले भी एक सर्वेक्षण हुआ था। परन्तु गोला को शाहजहांपुर तक जोड़ने के संबंध में कोई कार्य नहीं हुआ।

सभापति महोदय: कृपया बैठिए। आपने पहले ही दस मिनट ले लिए हैं। अब श्री पी.सी. थामस बोलेंगे।

श्री राघवेंद्र सिंह: महोदय, जब तक इसको जोड़ने का कार्य नहीं हो जाता तब तक आपसे एक अनुरोध है कि कम से कम लखीमपुर में एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र जरूर खोला जाना चाहिए क्योंकि लोगों को पहले शाहजहांपुर आरक्षण के लिए जाना पड़ता है और दुबारा फिर गाड़ी पकड़ने के लिए जाना पड़ता है।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री राघवेंद्र सिंह: महोदय, माननीय सदस्य श्री रघुवंश प्रसाद सिंह ने कहा कि सभा की बैठक अधिक देर तक नहीं होनी चाहिए क्योंकि सदस्यों को अपनी बात कहने के लिए अनुमति नहीं होती।

महोदय, अब मुझे अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति प्रदान करें।

*सभापति महोदय, सीतापुर और शाहजहांपुर के बीच में जहानी खेड़ा नाम का रेलवे स्टेशन था। यह स्टेशन हाल ही में हाल्ट स्टेशनों में बदल दिया गया है। अब, यहाँ पर महत्वपूर्ण गाड़ियाँ नहीं रुकती हैं जिसके परिणामस्वरूप मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अधिकांश लोगों को सीतापुर अथवा शाहजहांपुर से गाड़ी पकड़ने के लिए 50 किलोमीटर अधिक यात्रा करनी पड़ती है। यह बड़ा ही आश्चर्य का विषय है कि जब आज हम परमाणु युग में प्रवेश कर रहे हैं तो बजाए इसके कि उसका विस्तार और उन्नयन किया जाये हम उसे हाल्ट स्टेशन में बदल रहे हैं। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि जहानी खेड़ा रेलवे स्टेशन के पुराने दर्जे को पुनः बहाल किया जाये।

महोदय, कई हजार दैनिक यात्री हरदोई और बरेली के बीच प्रतिदिन यात्रा करते हैं। दैनिक यात्रियों के लिए वहाँ कोई गाड़ी नहीं है। मेरा माननीय रेलवे मंत्री महोदय से अनुरोध है कि लखनऊ उत्तर बरेली के बीच नई अन्तर्राज्यीय एक्सप्रेस सेवा शुरू की जाये। दैनिक यात्री कई तरह की दिक्कतों का सामना कर रहे हैं। परन्तु दैनिक यात्रियों को शयनयान श्रेणी में असुविधा होती है। अतः माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि नई गाड़ी शुरू होने तक स्टेशनों के बीच चलने वाली कम से कम दो गाड़ियों में दैनिक यात्रियों के लिए कुछ यात्री डिब्बे जोड़े जायें।

महोदय, सहारनपुर एक्सप्रेस और नैनीताल एक्सप्रेस हरदोई पर नहीं रुकती है जबकि यह जिला मुख्यालय है। ये दोनों ही गाड़ियाँ जिला मुख्यालय पर रुकती हैं। हरदोई से नैनीताल तक के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है।

मैं माननीय मंत्री महोदय से विनम्र प्रार्थना करता हूँ कि वे इन गाड़ियों को हरदोई रेलवे स्टेशन पर रोकने का आदेश दें और हरदोई स्टेशन के लिए सभी श्रेणियों में इन दोनों गाड़ियों में आरक्षण कोटा प्रदान करें।

वर्तमान बजट में 500 किलोमीटर तक के रूट का विद्युतीकरण करने का सुझाव है। लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है। कानपुर और लखनऊ के बीच और लखनऊ और वाराणसी के बीच विद्युतीकरण नहीं हुआ है। मैंने माननीय रेलवे मंत्री महोदय से प्रार्थना की है कि चालू वित्तीय वर्ष में विद्युतीकरण कार्यक्रम में इन दोनों रूटों को विद्युतीकरण में शामिल कर लिया जाये।

महोदय, मैं रेलवे भर्ती बोर्ड की स्थापना के लिए सुझाव का स्वागत करता हूँ परन्तु इसके बनाने से भी कोई फर्क नहीं पड़ेगा क्योंकि यह भी अफसरशाही का प्रतिनिधित्व ही करेगा। मेरा यह सुझाव है कि संसद सदस्यों को इस बोर्ड का सदस्य और चेयरमैन बनाया जाए तभी इसको बनाने का प्रयोजन सफल होगा जिसके लिए इसकी स्थापना की गई है।

[श्री राघवेंद्र सिंह]

महोदय, मैं अपनी बात करने से पहले मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे उत्तर देते समय यहां उठाये गये इन सभी मुद्दों को शामिल कर लें। गत वर्ष के रेलवे बजट की चर्चा के दौरान माननीय मंत्री महोदय ने ऐसे ही विचार व्यक्त किए थे। इन शब्दों के साथ मेरी सभी सदस्यों से विनम्र प्रार्थना है कि वे रेलवे बजट का समर्थन करें और महोदय, मैं एक बार आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे मेरा पहला भाषण देने का अवसर प्रदान किया।

सभापति महोदय: अगर कोई माननीय सदस्य अपनी स्पीच ले करना चाहे तो कर सकता है।

[हिन्दी]

*श्री सुरेंद्र प्रसाद यादव (झंझारपुर): सभापति महोदय, मैं रेल बजट पर अपनी स्पीच सभा के पटल पर रखता हूँ।

सभापति महोदय, मैं मांग करता हूँ कि दरभंगा से निर्मली बड़ी लाइन की जाए। दरभंगा से निर्मली तक एक पैसेंजर ट्रेन चलाई जाए। इसी तरह से दरभंगा से नई दिल्ली एक सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाए। झंझारपुर रेल लाइन में कमला नदी के रेल पुल को रेलवे अपने अधीन लेकर उसके संरक्षण का कार्य स्वयं करें। झंझारपुर रेलवे स्टेशन का सौंदर्यकरण कराया जाए।

निर्मली से भवटीआही नई रेल लाइन बनाई जाए। घोघरडीहा रेलवे स्टेशन का भी सौंदर्यकरण किया जाए। परसा बखुआरी हाल्ट को रेलवे स्टेशन में परिणत किया जाए। हाजीपुर-मुजफ्फरपुर सड़क में दिग्घो और एंकारा गुमटी पर रेल ओवर ब्रिज बनाया जाए।

साधारण दर्जे का रेल किराया घटाया जाए। पटना से नई दिल्ली राजधानी गाड़ी को सीधे चलाया जाए जिससे 12 घंटे के अंदर पटना से दिल्ली पहुंचा जा सके।

रेल यात्रा में सुरक्षा और सेफ्टी की व्यवस्था को प्राथमिकता दी जाए। रेल में भोजन की व्यवस्था में ठेकेदारों का लाभ अधिक होता है और भोजन खराब मिलता है इसे दुरुस्त किया जाए।

[अनुवाद]

श्री पी.सी. धामस (मुवतुपुजा): महोदय, इस विलंब से चल रही रेल गाड़ी में यात्रा करना अर्थात् रेल बजट पर चर्चा में भाग लेना सौभाग्य की बात है। आज रात्रि 3.00 बजे बोलना भी मेरा सौभाग्य है। मैं अधिक समय नहीं लूंगा। मैं यह उम्मीद करता हूँ कि हमारे देर तक बैठने से यह सुनिश्चित हो सकेगा कि पूरे देश में रेल गाड़ियां समय से चलें। यदि हम ऐसा कर सकें तो मैं समझता हूँ कि यह हमारा बेहतरीन प्रयास होगा। अतः मेरा प्रश्न

*भाषण सभापटल पर रखा गया।

यह है कि हमारी रेलगाड़ियां समय पर चलनी चाहिए। मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि हमें सरकार और मंत्रियों की मजबूरियां मालूम हैं उन्होंने गरीब लोगों पर थोड़ा कम, अमीर लोगों पर कुछ अधिक भार डालकर अच्छा काम किया है। मेरा तीसरा प्रश्न यह है कि मेरे राज्य केरल की कुछ गंभीर शिकायतें हैं। हमें प्रसन्नता है कि रेल बजट प्रस्तुत करने के बाद माननीय रेल मंत्री जी ने केरल के संसद सदस्यों को बुलाया और हमने चर्चा की और चर्चा में कुछ बातों का ध्यान रखा गया।

महोदय, मैं केरल से संबंधित मामलों पर ही बोलूंगा। मैं, मेरे राज्य केरल के विद्वान मित्रों ने पहले जो कुछ भी कहा है मैं उसका समर्थन करता हूँ। पहले जो कुछ कहा गया है मैं उसमें केवल एक-दो बातें और जोड़ना चाहता हूँ। मैं कुछ भी दोहरा नहीं रहा हूँ। मैं केवल उनका समर्थन कर रहा हूँ।

सभापति महोदय: अधिकांश बातों पर चर्चा हो चुकी है।

श्री पी.सी. धामस: मैं एक पहलू पर चर्चा करना चाहता हूँ। भारत में रेल लाइनों की लम्बाई 62,500 किलोमीटर है। यदि आप देश की जनसंख्या 90 करोड़ मानें तो देश में प्रति व्यक्ति रेल लाइन का हिसाब इस प्रकार लगाया जा सकता है अर्थात् भारत में 14,240 लोगों के हिस्से एक किलोमीटर रेल लाइन का हिसाब बैठता है। दुर्भाग्य से हमारे केरल राज्य में 1,445 किलोमीटर रेल लाइनें हैं और हमारे राज्य की जनसंख्या तीन करोड़ है। यदि आप इसका प्रतिव्यक्ति भाग निकालें तो यह एक प्रति किलोमीटर 28,722 व्यक्ति बैठता है जो राष्ट्रीय औसत का आधा है। अतः मेरा निवेदन है कि जहां तक केरल का संबंध है नई लाइनों के संबंध में हमें राष्ट्रीय औसत के बराबर आने के लिए राज्य में प्रति व्यक्ति रेल लाइन की दूरी दोगुनी किए जाने की आवश्यकता है। मैं केवल यही कहना चाहता हूँ।

श्री पी.एम. सईद (लक्षद्वीप): यह एक महत्वपूर्ण प्रश्न है।

श्री पी.सी. धामस: नई रेल लाइनों के निर्माण के संबंध में विचार करते समय आपको यह प्रति व्यक्ति रेल लाइन का हिसाब ध्यान में रखना होगा।

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि अंगमलाई से साबरीमाला को एक रेल लाइन जाती है जिसकी लम्बाई 136 किलोमीटर है। 18 मई, 1994 को इस रेल लाइन के सर्वेक्षण का आदेश दिया गया था और रेलवे ने इस सर्वेक्षण रिपोर्ट का अनुमोदन किया था। सरकार ने रेल लाइन के लिए मंजूरी दे दी थी और इस लाइन का निर्माण करने का निर्णय लिया गया था। इसे पिछले रेल बजट में शामिल किया गया था और लोक सभा ने इसे पारित किया था। यह कहा गया था कि कुछ औपचारिकताएं पूरी की जानी हैं, इसे

आर्थिक मामलों संबंधी मंत्रिमंडलीय समिति में उठाया जाएगा और समिति द्वारा इसे पारित किये जाने के बाद और धनराशि आबंटित की जाएगी। यद्यपि, अब इसके लिए केवल सांकेतिक राशि ही आवंटित की जा सकती है और हमें मालूम है कि इस स्थिति में और अधिक धनराशि मंजूर नहीं की जा सकती है। मैं केरल की जनता की ओर से मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि कृपया इस मामले को मंत्रिमंडल की आर्थिक कार्यों संबंधी समिति में उठाया जाए और इसे पारित करवाएं ताकि इसके लिए धन आबंटित किया जा सके और इस लाइन का निर्माण कार्य शुरू किया जा सके। इस तरह से प्रति व्यक्ति रेल लाइन के संबंध में जो अन्याय हुआ है उसका कुछ हद तक ध्यान रखा जाए।

03.00 बजे

आपने केरल के संसद सदस्यों को आश्वासन दिया था कि इस रेल लाइन के निर्माण को उच्च प्राथमिकता दी जाएगी। महोदय, मैं मंत्री जी का कृतज्ञ रहूंगा यदि वह सभा को आश्वासन दें ताकि यह जनता के लिए आश्वासन हो। जहां तक हमारे राज्य का संबंध है यह एक बहुत बड़ी बात होगी। क्या मैं मंत्री महोदय से ऐसे आश्वासन की अपेक्षा कर सकता हूँ?

श्री नीतीश कुमार: मैंने केरल के अपने मित्रों को जो भी आश्वासन दिया है वह सभा में दिया गया आश्वासन है।
...(व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री पी.सी. धामस: मैं आशा करता हूँ कि मंत्री जी इस काम को उच्च प्राथमिकता देंगे।

श्री नीतीश कुमार: जी, हां।

श्री पी.सी. धामस: चूंकि मंत्री महोदय ने आश्वासन दे दिया है इसलिए अब मैं एक मिनट भी और नहीं लूंगा। मैं यह आश्वासन देने के लिए मंत्री महोदय का धन्यवाद करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री द्वारका प्रसाद शैरवा (टोंक): माननीय सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने जो 1998-99 का बजट सदन में रखा है मैं इसका विरोध करता हूँ, क्योंकि इस बजट में राजस्थान की घोर उपेक्षा की गई है। आप भलीभांति जानते हैं कि राजस्थान के अंदर 21 परसेंट ही ब्रोडगेज लाईन है। वहां खनिज की विपुल संभावना है और यह ऐसी धरती है जहां वीरों का इतिहास है तथा यहां पर ही न्यूक्लियर टेस्ट होता है लेकिन मंत्री जी ने रेल के नाम पर, रेल की तरक्की, उन्नति, क्षेत्रफल और लोगों की पापुलेशन को

देखते हुए कुछ भी घोषणाएं नहीं की हैं। आप जानते हैं कि राजस्थान एक ऐसा पिछड़ा हुआ प्रदेश है जहां मात्र पांच परसेंट ही इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ है। राजस्थान में 80 परसेंट नेशनल और इंटरनेशनल टूरिस्ट आते हैं। उसके बावजूद राजस्थान में अभी तक इलैक्ट्रिफिकेशन से रेल को नहीं जोड़ा गया है, राजस्थान की घोर उपेक्षा की गई है।

महोदय, मेरा निवेदन है कि मैं जहां से चुन कर आया हूँ, आजादी के 50 वर्ष बीत चुके हैं लेकिन आज तक वहां रेल नाम की कोई चीज नहीं है। वहां जिला मुख्यालय है, लेकिन आज तक वहां रेल को नहीं जोड़ा गया। मैं इस बार मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इन्होंने टोक, जो जिला हैडक्वार्टर है उसको रेल से जोड़ने के लिए सर्वेक्षण का प्रोविजन रखा है।
...(व्यवधान) मेरी आपसे विनती है कि सर्वे का कार्य कहीं ठंडे बस्ते में न रह जाए, इस कार्य को कारगर रूप में प्रारम्भ किया जाए, जिससे लोगों को राहत मिले, क्योंकि वहां गरीबी, बेकारी भुखमरी से लोग पीड़ित हैं, किसान दुखी हैं। वहां आज भी इंडस्ट्री नाम की कोई चीज नहीं है। वह इतना पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, आप वहां जाकर देखिए कि वहां के लोगों की क्या स्थिति है।

03.04 बजे

[श्री रघुवंश प्रसाद सिंह पीठासीन हुए]

टोंक जिले में अंग्रेजों के समय से जयपुर से फागी-मालपुरा-टोडाराय सिंह मीटरगेज रेलगाड़ी चलती थी लेकिन पांच साल पहले न जाने क्यों उस मीटरगेज को भी उखाड़ दिया गया और आज भी वहां करोड़ों रुपये की संपत्ति बेकार पड़ी है। कई छोटे-मोटे स्टेशन बेकार पड़े हैं, उसके पीछे न जाने क्या ज़ींचित्य था, किन अधिकारियों की लापरवाही थी। हमने मीटरगेज को ब्रोडगेज में कन्वर्ट होते देखा है। लेकिन मीटर गेज को उखाड़ते नहीं देखा है। यह इस जिले के साथ बहुत बड़ा अन्याय हुआ है। टोंक जिले के पड़ोस में निवाई तहसील है जहां की ब्रोडगेज लाइन से सुपर-फास्ट ट्रेनें चेन्नई, हावड़ा, मुम्बई के लिए गुजरती हैं। जब तक आपका सर्वे का कार्य पूरा नहीं होता और रेल प्रारम्भ नहीं होती है तब तक आप कम से कम दो मिनट का वहां पर इन ट्रेनों का हाल्ट तो रखिए, जिससे लोगों को रेल की सुविधा मिल सके। इसके अलावा मेरे भी लोक सभा क्षेत्र में आज से दो साल पहले सामर, फुलेरा, रैनवाल आदि में चार रेलगाड़ियां चलती थीं। पता नहीं उनको क्यों बंद कर दिया गया। उनमें से कम से कम एक रेलगाड़ी तो आप चलाइये जिससे हजारों किसान जो रेल से बंधित हो गये हैं, उनको सुविधा मिल सके। वहां लोग और किसान बड़े दुखी हैं। मैं आपको राजस्थान के बारे में एक सुझाव देना चाहता हूँ। अगर आप राजस्थान की तरक्की चाहते हैं, तो आप दिल्ली

[श्री द्वारका प्रसाद बैरवा]

से जयपुर तक के इलाके में जो भिवाड़ी, निमरानी, कोटपुतली, जयपुर, टोंक आदि पड़ते हैं, तो आप टोंक तक एक नयी रेलगाड़ी चलाएं जिससे व्यापारियों को भी लाभ होगा और इंडस्ट्रियल डैवलपमेंट भी होगा।

रेल के फाटक वहां बंद पड़े रहते हैं दस-दस, पन्द्रह-पन्द्रह गांव के लोग कई मील घूमकर आते हैं, शाम को चौकीदार फाटक बंद करके भाग जाते हैं। कोई बीमार आदमी भी फाटक से निकल नहीं सकता है, साथ ही वहां के किसानों को इससे बड़ी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

अंत में आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि आप टोंक का सर्वे शीघ्र से शीघ्र करवा कर वहां के लोगों को लाभान्वित करें और हमारे जिले पर कृपा करें, जिससे हमारे जिले की तरक्की हो।

सभापति महोदय: कृपया पांच मिनट से ज्यादा समय न लें।

श्री प्रभुदयाल कठेरिया (फिरोजाबाद): सभापति जी, मैं आपके आदेश का पालन करूंगा और ठीक तरीके से अपने क्षेत्र की बात कहूंगा, भाषण नहीं करूंगा। जिस प्रकार से मंत्री जी यह संतुलित रेल बजट लाए हैं, उसको सारे देश ने सराहा है और मैं भी इसकी सराहना करता हूं। महोदय, मेरे तीन सुझाव हैं। एक सुझाव तो यह है कि मैं अपने मंत्री और सख्तार से अनुरोध करना चाहता हूं कि पिछली सरकार की मिनिस्ट्री ने माननीय सदस्यों को जिस प्रकार से उनके पत्रों का उत्तर दिया, उस रिप्लाई की मैं घोर निंदा करता हूं। सन् 1991 में जब मैं चुनकर आया था तो रेल मंत्रालय ने जो मुझे सबसे पहले उत्तर दिया वह यह है— “प्रिय प्रभु दयाल कठेरिया जी, आपका पत्र प्राप्त हुआ। आपका पत्र कार्यवाही हेतु अग्रसारित कर दिया है”। फिर मैंने 1992 में पत्र लिखा और फिर वही रिप्लाई मुझे दिया गया। इसका उत्तर मैंने 1994 में दिया। एक-एक पत्र मेरे पास हैं जो मिनिस्टर्स को मैंने लिखे हैं, वे सब मेरी फाइल में लगे हुए हैं।

सभापति महोदय: आपका क्या सवाल है, वह बता दीजिए।

श्री प्रभुदयाल कठेरिया: वही बता रहा हूं। मैं अपने मंत्री और सरकार के बारे में बता रहा हूं।

सभापति महोदय: अपनी बात कहिये कि किस विषय के लिए पत्र लिखा।

श्री प्रभुदयाल कठेरिया: हमारे दोनों ही मंत्री रिस्पॉसिबल मंत्री हैं।

सभापति महोदय: आपका विषय क्या है, उसे क्यों नहीं बताते हैं आप।

श्री प्रभुदयाल कठेरिया: मान्यवर, मैं विषय पर आ रहा हूं।

सभापति महोदय: क्या प्रश्न है आपका। रेल लाइन का है, ट्रेन चलने का है।

श्री प्रभुदयाल कठेरिया: इस प्रकार के रिप्लाई माननीय सदस्यों को दिये जाते हैं। जो कार्यवाही होती है, उसकी दोबारा रिप्लाई देनी चाहिए।...(व्यवधान) अगर आप बार-बार टोका-टाकी करेंगे तो मैं कैसे अपनी बात कह पाऊंगा। आप शान्त रहिए। मैं इस हाउस में शाम से बैठा हूं। मैं कोई नया मੈम्बर नहीं हूं। मैं पिछले तीन बार से इस लोक सभा में हूं।

सभापति महोदय: आपने ही सुझाव दिया था कि माननीय सदस्य अपने निर्वाचन क्षेत्र की बात कहें। आप अभी तक दो मिनट बोले हैं लेकिन आपने एक बार भी अपने निर्वाचन क्षेत्र का नाम नहीं लिया। आप अपने सुझाव से दूर भाग रहे हैं।

श्री प्रभुदयाल कठेरिया: जब वी.पी सिंह की सरकार थी, उस समय आगरा टू फतेहाबाद वाया बटेश्वर फरेरा लाइन का सर्वे कराया गया था। गुना से जो रेल लाइन आ रही है, उसे उत्तर प्रदेश की सीमा से जोड़ने के लिए 1989 में इस लाइन का सर्वे हुआ। फिर 1992 में सर्वे हुआ। 1996 में पासवान जी जब रेल मंत्री थे उन्होंने भी इस लाइन का सर्वे कराया। तीन बार सर्वे कराने पर भारत सरकार का लाखों रुपया व्यय हुआ। बार-बार हाउस में आश्वासन दिया गया कि सर्वे कराने के बाद इसे बजट में एक्सीट कर लिया जाएगा। देश के जितने भी प्रधान मंत्री बने उन्होंने अपने-अपने क्षेत्र की चिन्ता की—चाहे वह नरसिंहराव जी हों या देवगौड़ा जी हों। उन्होंने कुछ न कुछ अपने क्षेत्र में कराया। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की बात कर रहा हूं। यह इतना महत्वपूर्ण क्षेत्र है कि तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी की जन्मभूमि बटेश्वर है। वहां की रेल लाइन का मामला कई बार आ चुका है। मैंने पूरी तैयारी की थी। मैं चाहता तो आंकड़े दे सकता था। मैम्बरों ने यहां सारी रात गुजारी है। हमारे यहां नई रेल लाइन के लिए जो सर्वे हुआ है, उसके लिए मैं दोनों मंत्रियों से अनुरोध करना चाहता हूं कि अटल जी की गरिमा को देखते हुए इस लाइन पर काम प्रारम्भ करवाया जाए। एक मैम्बर जो कि लगातार दस साल से प्रयास कर रहा है, उसको आप पूरा करवाएं। अगर इस बजट में नहीं हो सकता तो सप्लीमेंटरी बजट में एक्सीट किया जाए, जिसकी इस देश की जनता सराहना करेगी।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आगरा और फिरोजाबाद में विश्व भर से पर्यटक आते हैं। वहां शताब्दी को 1988 में चलाया गया था। पैसेंजर्स से किराया उतना ही लिया जा रहा है लेकिन उस गाड़ी का रखरखाव ठीक तरीके का नहीं है। वहां न भोजन की व्यवस्था ठीक प्रकार से है। आप उसमें खाने के लिए 75 रुपए चार्ज कर

रहे हैं। एक आदमी का पेट 20 रुपए में भर सकता है। कोई भी व्यक्ति 50 रुपए में आगरा पहुंच सकता है। आज वह साढ़े पांच सौ रुपए रेलवे को दे रहा है। हमारी सरकार आज सत्ता में है। मेरा सुझाव है कि इस गाड़ी में रखरखाव की ठीक से व्यवस्था की जाए। जिस तरह से रेलवे चार्ज कर रही है, उसके हिसाब से ठीक व्यवस्था होनी चाहिए।

फिरोजाबाद इंडस्ट्रियल एरिया है। वह सुहाग नगरी के नाम से जाना जाता है। पूरे हिन्दुस्तान के व्यापारी फिरोजाबाद में आते हैं। वहां से पुरी के लिए कोई गाड़ी नहीं है। मैं तीन बार आपसे प्रार्थना कर चुका हूं। सारे पत्र इस समय मेरे पास हैं। हमारे क्षेत्र की जनता आभारी रहेगी अगर आप पुरी के लिए एक डीलक्स गाड़ी के दो मिनट के ठहराव की व्यवस्था करा दें। हावड़ा-जोधपुर गाड़ी जो चल रही है, वह बहुत अच्छी गाड़ी है, अगर उसका भी दो मिनट का ठहराव हो जाए तो मैं आपका बहुत आभारी रहूंगा और मेरे क्षेत्र की जनता आपकी आभारी रहेगी। 1996 में जब पासवान जी रेल मंत्री थे, मैं उस समय सुबह पौने बजे बोला कि फिरोजाबाद में कम्प्यूटर की व्यवस्था करायी जाए। आपने 339 स्टेशनों में कम्प्यूटर की व्यवस्था करने की बात कही है। मुझे मालूम नहीं फिरोजाबाद कैसे छूट गया? हमें आश्वासन दिया गया था कि फिरोजाबाद में कम्प्यूटर से रिजर्वेशन की व्यवस्था कर दी जाएगी। आप यहां कम्प्यूटर की व्यवस्था करा दें। मैं दो बातें और कहना चाहता हूं। ओवर ब्रिज बनाने के लिए राज्य सरकार का प्रोजेक्ट रेल विभाग में आ गया है। सुखावा ओवर ब्रिज मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आता है। मैंने अपने निर्वाचन क्षेत्र के अलावा कोई दूसरी बात नहीं कही है।

ओवर ब्रिज के लिए सारे प्रोजेक्ट्स आपके यहां कम्प्यूट पड़े हैं। राज्य सरकार ने जगह देने के लिए भी कह दिया है। मैंने मान्यवर कल्याण सिंह जी से भी अनुरोध किया था कि आप पी.डब्ल्यू.डी. विभाग से इसकी व्यवस्था कराइये। सभापति महोदय, सैंया नेशनल हाइवे जो दिल्ली से मुम्बई जाता है, वहां पर कम से कम 30-30 मिनट तक जाम रहता है, वहां बहुत बड़ा जाम लग जाता है। इस जाम के कारण ऐसे कई केसिज वहां पर हुए हैं कि जो डिलेवरी वाली महिलाएं होती हैं, जिनके लिए इमरजेंसी ट्रीटमेंट की जरूरत होती है, समय पर दवा न मिलने के कारण वहां पर तीन-चार महिलाओं की मौत हो गई है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि शिकोहाबाद ओवरब्रिज और सैंया ओवरब्रिज दू आगरा, वहां पर ओवरब्रिज होना चाहिए और एक चनमार गेट की पुलिया फिरोजाबाद में हो जाए तो बहुत अच्छा हो। मैं यहीं अपनी बात को समाप्त करता हूं और मंत्री जी से हाथ जोड़कर प्रार्थना करता हूं कि वे अब की बार इसे स्वीकार कर लें। धन्यवाद।

इंजीनियर शंकर पन्नु (श्रीगंगानगर): माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से आदरणीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह एक सही बजट नहीं है, इसलिए मैं उसका विरोध करता हूं, मैं इस बजट का इसलिए विरोध करता हूं कि राजस्थान को इसमें कोई सुविधा प्रदान नहीं की गई है। राजस्थान का उत्तर-पश्चिमी हिस्सा जो भारत-पाक सीमा से लगता हुआ है, वहां पर कोई सुविधा प्रदान नहीं की गई है। बहुत पहले मिलिट्री की वजह से जो कुछ लाइनें वहां ब्राड गेज बनाई गईं, उसके बाद वहां कोई नई लाइन नहीं दी है। एक लाइन जो सुरुपसर-गंगानगर है वह पहले से मंजूरशुदा है, उस लाइन को भी जो बजट दिया गया है वह 1997-98 में मात्र एक लाख रुपया और 1998-99 में मात्र दस हजार रुपये का बजट का प्रावधान किया गया है। इस तरह से यह काम कब पूरा होगा, इस पर शंका पैदा होती है। मैं इसलिए मंत्री जी से चाहता हूं कि यह क्षेत्र जो रेलवे के मामले में एक प्रकार का टापू बन चुका है, वहां पर इरीगेशन की वजह से जो मंडिया डेवलप हुई थी, उनकी स्थिति आज ऐसी भयानक हो चुकी है कि सारे के सारे लोग वहां से पलायन कर रहे हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि इस मीटर गेज को शीघ्र ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जाए। इसी तरह से दिवारी-सादुलपुर की आमाम परिवर्तन की जो स्वीकृति की है, उसके लिए इस वर्ष में बहुत मामूली सा बजट दिया गया है, उसके लिए भी बजट की मैं और मांग करता हूं। इसी तरह से गंगानगर से जयपुर, जयपुर राजस्थान की राजधानी है और गंगानगर सामरिक दृष्टि से बहुत मजबूत एरिया है, जहां पर सबसे ज्यादा गेहूं पैदा होता है, सबसे ज्यादा वहां कपास पैदा होती है, पूरे देश में वहां से कपास और गेहूं जाता है। लेकिन ब्रॉड गेज न होने की वजह से ट्रकों से माल जाता है, किसान को उसका लदान का ज्यादा पैसा चुकाना पड़ता है, जो कि किसान के अनुकूल नहीं है। इसलिए इस लाइन को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करना चाहिए। मैं मंत्री महोदय को एक नई लाइन का सुझाव देना चाहता हूं कि गंगानगर से अनूपगढ़ की लाइन बन जायेगी और अलौंग द इंदिरा गांधी नहर प्रोजेक्ट एक लाइन बनाई जाए तो गंगानगर-अनूपगढ़-फलोदी जी अनूपगढ़ से फलोदी होते हुए जैसलमेर, बाड़मेर होती हुई मेहसाना तक जुड़ जायेगी। इससे अमृतसर से मुम्बई और कांडला तक का शार्ट कट का मार्ग हो जायेगा, जिससे कि माल का लदान भी सस्ता होगा तथा यात्रियों को भी सुविधा हो जायेगी। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस नई लाइन का सर्वे किया जाना चाहिए। मैं एक और निवेदन करूंगा कि अनूपगढ़ से दिल्ली के लिए एक इंटरसिटी रेलगाड़ी चालू की जाए। क्योंकि सूरतगढ़ में एक थर्मल प्रोजेक्ट है, एयरफोर्स तथा थलसेना का एक बहुत बड़ा केन्द्र है। इसके अलावा यह कृषि का एक बहुत बड़ा केन्द्र है। इसलिए यहां से एक रेल लाइन भटिंडा होते हुए दिल्ली के लिए चलाई जानी चाहिए। गंगानगर से सादुलपुर होते हुए एक नई फ़ास्ट ट्रेन चालू की जानी चाहिए।

[इंजीनियर शंकर पन्नु]

सभापति महोदय, मैं निवेदन करना चाहूंगा कि गंगानगर से जयपुर जो एक रेलगाड़ी चलती है वह सिर्फ 502 किलोमीटर की दूरी 13 घंटे में पूरी करती है। मेरे ख्याल से हिन्दुस्तान में ऐसी कोई गाड़ी नहीं होगी जो 13 घंटे में मात्र 502 किलोमीटर का सफर तय करे। जयपुर हमारे राजस्थान की राजधानी है। वहां हमें काम रहता है। हर व्यक्ति को काम रहता है। इसलिए मैं चाहूंगा कि एक इंटरसिटी एक्सप्रेस रेल गाड़ी गंगानगर से जयपुर के लिए चलाई जानी चाहिए।

सभापति महोदय, इसके अलावा सूरतगढ़, गंगानगर और हनुमानगढ़ के जो प्लेटफार्म हैं वे अधूरे बने हैं। उनके ऊपर छत नहीं है और वहां पानी की जन सुविधा भी नहीं है। वे प्लेटफार्म पूर्णरूप से नहीं बने हैं। मेरा निवेदन है कि उनको सुधारा जाए और वहां सभी सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं।

सभापति महोदय, हनुमानगढ़ और गंगानगर नेशनल हाइवे नं. 15 पर बहुत यातायात रहता है। वहां पर हर वक्त पंजाब और राजस्थान से गाड़ियां आती-जाती रहती हैं। वहां पर ओवर ब्रिज बनाए जाने की जरूरत है। इसके अलावा मेरा एक और सुझाव है कि रेलवे लाइन के साथ-साथ जितनी भी फालतू जमीन पड़ी हुई है, उसे किसानों को दे दिया जाए जिससे वे उसमें अनाज पैदा कर सकें। यदि ऐसा किया जाएगा, तो हजारों टन अनाज हमारे देश में ज्यादा पैदा हो सकेगा। सभापति जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल (वाराणसी): सभापति महोदय, मैं आपका अनुसरण करने जा रहा हूं। आपको बहुत-बहुत धन्यवाद जो आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। नीति-ईश-नीतीश। यानि नीति का भगवान और इस नाते इस शासन की ओर से ऐसा रेल बजट प्रस्तुत किया जिसमें "यथा नाम तथा गुण" वाली कहावत चरितार्थ होती है। इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रिया अदा करता हूं और इस बजट का समर्थन करता हूं और इस बजट का समर्थन करता हूं।

सभापति जी, मंत्री महोदय ने वाराणसी-दुबई के लिए एक ट्रेन दी है। मरुधर एक्सप्रेस जो सप्ताह में चार दिन चलती थी, उसे सात दिन किया है। इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। मालभाड़े में वृद्धि न करके, उन्होंने बुद्धिमत्ता का परिचय दिया है। रेलवे में उद्योग और कृषि को राहत देने के लिए चूना पत्थर इत्यादि के वर्गीकरण के लिए एक श्रेणी कम कर के गणना करने का जो प्रस्ताव किया है, उससे बहुत राहत मिलेगी। उसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। उन्होंने 12 नई रेलगाड़ियों को चलाने का

निश्चय किया है। 11 गाड़ियों के फेरे बढ़ाने का निश्चय किया है और तीन गाड़ियों के चालन क्षेत्र को बढ़ाने का प्रस्ताव किया है; इन सब कार्यों के लिए वे बधाई के पात्र हैं। इन कार्यों के लिए तो हमारे विरोधी दलों को भी उन्हें बधाई देनी चाहिए और रेल बजट की प्रशंसा करनी चाहिए। ऐसा बजट पिछले 50 वर्षों में नहीं आया। पिछले वर्ष से 1200 करोड़ अधिक का बजट यहां प्रस्तुत किया गया है।

माननीय सभापति जी, आप भी उस गंध या दुर्गंध से जरूर प्रभावित हुए होंगे जो पिछली सरकार के समय में रेल की भर्ती में फैली थी। पूरे भारत में रेल की भर्ती में इतनी अनियमितता और किस प्रकार से भ्रष्टाचार का बोलबाला था, ये सब बातें सबके सामने आ चुकी हैं। माननीय नीतीश के मंत्री बनते ही, हमें इस सरकार को धन्यवाद देना चाहिए कि उन्होंने भ्रष्टाचार और अनियमितता को समाप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड के तहत रेल भर्ती बोर्ड की स्थापना की है। जिसके अंतर्गत सभी भर्ती बोर्ड इस नये बोर्ड के अधीन काम करेंगे। सवारी गाड़ियों के डिब्बे बढ़ाने के लिए रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष का हमने बयान पढ़ा है जिसमें लिखा है कि जिस गाड़ी में 19 डिब्बे हैं उसे भी वह 24 डिब्बे करेंगे और आगे चलकर उन डिब्बों को बढ़ाकर 24 की जगह 26 डिब्बे करेंगे। यह सुविधा यात्री सवारियों को ढोने और गरीब लोगों को ढोने में राहत देगी। इस नाते भी यह सरकार धन्यवाद की पात्र है। नई लाइन को बिछाने, छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने, लम्बी दूरी की रेल गाड़ी के फेर बढ़ाने आदि जो सारे काम हैं, उसकी जितनी प्रशंसा की जाये, वह कम है। इसी तरह बेरोजगारों को साक्षात्कार के लिए मुफ्त यात्रा दी जायेगी। "जाके पांव न फटे बवाई, वह क्या जाने पीर पराई"। मैं स्वयं जानता हूं कि गरीबी क्या होती है? पैसे के अभाव में साक्षात्कार न दे पाने वाले परिवार में से मैं एक सदस्य हूं। इस नाते मैं उन तमाम बेरोजगारों की ओर से इस सरकार को धन्यवाद देने के लिए खड़ा हुआ हूं। इसी तरह इस सरकार ने वृद्धों को टिकट पर रियायत दी है। उनकी दुआयें भी इस सरकार को मिलेंगी और रेल मंत्री को भी उनकी दुआयें लगेगी।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि माल की ढुलाई की हालत बहुत खराब है। पहले 60 बाई 40 का अनुपात था और 60 प्रतिशत माल रेल ढोता था और 40 प्रतिशत सड़क मार्ग ढोता था लेकिन आज स्थिति यह है कि 40 प्रतिशत रेल ढो रहा है और 60 प्रतिशत सड़क मार्ग से ढुलाई हो रही है। इस नाते सरकार ने माल भाड़े में वृद्धि नहीं की है, उसमें सुधार लाने का जो कार्य किया है, इससे रेल की आय बढ़ेगी। मैं सुझाव देना चाहता हूं।

सभापति महोदय: कृपया समाप्त करिये।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल: सभापति जी, माल से लदे ट्रकों को मालगाड़ियों द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाने की व्यवस्था को लागू करें। रेलवे का फालतू भूभाग व्यावसायिक इस्तेमाल में लायें और रेल को विज्ञापन का माध्यम बनाकर धन अर्जित करने का काम करें। जहां मैंने इतनी प्रशंसा की बात कही है तो वहां मैं एक छोटी सी बात भी कहना चाहता हूं। मैं अपनी कांस्टीट्यूएन्सी वाराणसी से आता हूं और वाराणसी में हमने दो ओवरब्रिज बनाने के लिए लिखा था। इसके लिए हमने स्टेट गवर्नमेंट ने रेल विभाग को भी पत्र भेजा है। मड्डुआडीह और धमहापुर लोइता के पास ओवरब्रिज की तत्काल स्वीकृति प्रदान की जाए; मुगलसराय, वाराणसी से इलाहाबाद लाइन का विद्युतीकरण। विद्युतीकरण के लिए आपने बजट में बहुत धन रखा है। मुगलसराय-वाराणसी-इलाहाबाद लाइन का विद्युतीकरण लगभग 100 किलोमीटर है और इसको आप करने का कष्ट करें।

अंत में मैं यह कहना चाहता हूं कि मुगलसराय वाराणसी में शटल ट्रेन चलती है जो 24 घंटे में केवल दो बार चलती है। केवल एक वर्ष के लिए जब तक श्री लाल बहादुर शास्त्री सेतु जाता। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: आप समाप्त करिये।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल: मैं केवल एक दो मिनट और लूंगा। आप हमारी परिपाटी के हैं इसलिए जरा ध्यान रखें। मुगलसराय-वाराणसी शटल ट्रेन प्रति घंटा एक वर्ष के लिए चला दें क्योंकि शास्त्री जी सेतु दिसम्बर महीने में चालू होने वाला है, उसके बाद उसकी आवश्यकता कम हो जायेगी। हावड़ा से चलकर गया, वाराणसी, शाहगंज, आजमगढ़, बलिया एक एक्सप्रेस ट्रेन गरीबों को देने की आवश्यकता है। पटना से नई दिल्ली चलने वाली राजधानी सप्ताह में दो दिन वाराणसी होकर जाती है, उसे प्रतिदिन किया जाये। अगर आप यह न कर सकें तो वाराणसी से दिल्ली तक एक तेज ट्रेन रात्रि में चले जिसका नाम काशीराज एक्सप्रेस रखा जाये। अगर आप यह भी न कर सकें तो प्रयागराज एक्सप्रेस को वाराणसी से चलाकर वाराणसी तक वापस लायें। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: आपका हो गया है। आप बैठ जाइये।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल: अगर आप इसे भी न कर सकें तो मगध और तिनसुखिया ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: जो बचा है वह सुझाव मंत्री जी को दे दीजिए।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल: दोनों ट्रेन जो मिर्जापुर से 1-2 घंटे के अन्तर में जाती है तो एक ट्रेन वाया वाराणसी से कर दें जिससे वाराणसी के लोगों को यह ट्रेन मिल जाये।

सभापति महोदय: आपने सुझाव दे दिया है। अब आप बैठ जाइये।

श्री शंकर प्रसाद जायसवाल: बहुत महत्वपूर्ण बात है। वाराणसी से गुजरने वाली सभी ट्रेनों में रिजर्वेशन की व्यवस्था और उसका कोटा पर्याप्त किया जाये। वाराणसी से बंगलौर, यह रेशम व्यवसाय और सिल्क व्यवसाय का केन्द्र है। इसके लिए भी मैं सीधी ट्रेन की मांग करता हूं। आगरा और वाराणसी दोनों पर्यटक केन्द्र हैं और दोनों को जोड़ना चाहिए। इस नाते वाराणसी से आगरा और आगरा से वाराणसी सीधी ट्रेन चलाई जाए ... (व्यवधान) एक ट्रेन चलाई जाये। वाराणसी में एक बड़ा मुसाफिरखाना बनाया जाए इसकी अति आवश्यकता है। किसानों के लिए, जिसके आप भ प्रतिनिधि हैं, डी.रे.क. के विस्तार हेतु 1986-87 में ग्राम कंचनपुर वाराणसी की अधिगृहित भूमि से प्रभावित किसानों, जिनकी जमीं ली गई थीं, और जिनसे वादा किया गया था कि उनके परिवार के एक-एक व्यक्ति को नौकरी में लिया जाएगा। लेकिन आज तब नहीं लिया गया। उनके बच्चे छोटे थे लेकिन आज बालिग हो गए हैं, उनको नौकरी में जरूर लेना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं सरकार के रेल बजट का समर्थन करते हुए मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं।

श्री रामपाल ठपाध्याय (भीलवाड़ा): सभापति महोदय, 9 जून को ब्रह्म महूरत में मुझे इस लोक सभा में जीवन में पहली बार बोलने का मौका मिला, इसके लिए मैं आभारी हूं। मैं न्यू एज आफ द चाइना ट्रेन' से अपनी बात शुरू करना चाहता हूं कि चाइना में जिस तरह से ट्रकों और फ्यूल जैसे डीजल वगैरह जो जलता है, को डिस्करेज किया जा रहा है, इससे स्पष्ट है कि यहां पर 20 प्रतिशत पौलूशन रेल से होता है, वहां पर 80 प्रतिशत ट्रकों और दूसरे वाहनों से होता है। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: आप क्या चाहते हैं, सुझाव दीजिए।

श्री रामपाल ठपाध्याय: मैं अपने विषय पर बात कर रहा हूं। आप वहां विराजे थे तब तो फरमा रहे थे और अभी हमको एक मिनट भी नहीं बोलने देते।

सभापति महोदय: आप कौन सी बात बोलना चाहते हैं।

श्री रामपाल ठपाध्याय: मैंने जो सोचा है, वह सारी बात कहना चाहता हूं। मैं यह दावा करता हूं कि एक भी माननीय सदस्य ने जो बात नहीं की, वह मैं कहना चाहता हूं।

सभापति महोदय: इसलिए तो हम पूछ रहे हैं।

श्री रामपाल उपाध्याय: मैं कह रहा हूँ लेकिन आप बीच-बीच में कह रहे हैं कि यहां एक, यहां दो, यहां तीन। आप फरमाएं तो मैं बैठ जाता हूँ।...(व्यवधान)

सभापति महोदय: क्या कहना चाहते हैं, बताइए।

श्री रामपाल उपाध्याय: मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पचास वर्षों में रेलवे संचालन की जो सोच है, उसमें आमूलचूल परिवर्तन की आवश्यकता है। संक्षेप में मैं तमिलनाडू, महाराष्ट्र सरकार और अभी-अभी प्रस्तावित वैस्ट बंगाल सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वे रेलवे में सौ-सौ करोड़ और 25 करोड़ का सहयोग कर रहे हैं।

मेरा पहला सुझाव यह है कि हिन्दुस्तान के जो तमाम स्टेट्स हैं, क्योंकि ट्रांसपोर्टेशन केवल केन्द्र सरकार का नहीं है, यह राज्यों का भी है, इसलिए सारे पौलूशन को कम करने की दृष्टि से रेलवे के जितने माननीय सदस्य मांग कर रहे हैं, सही कर रहे हैं क्योंकि रेलवे का नाम विकास है, रेलवे का नाम औद्योगिक प्रगति है। मैं निवेदन करना चाहता हूँ, जैसे चीन में कर रहे हैं, वैसे हमको करना चाहिए। मुझे यह जानकर दुख हुआ कि चौथी योजना में रेलवे बजटरी सपोर्ट 72 प्रतिशत था, पांचवीं योजना में 75 प्रतिशत था और 1995-96 में 18 प्रतिशत रह गया। यह एक तकलीफ की बात है। हमारा आज जितना ट्रांसपोर्टेशन होता है, उसका 80 प्रतिशत रेलवे से होता है, 20 प्रतिशत ट्रकों से होता है। लेकिन 20 प्रतिशत ट्रकों से होने में 80 प्रतिशत पौलूशन होता है और 80 प्रतिशत रेल से होने में 20 प्रतिशत पौलूशन होता है। यदि आप एक मिनट का समय दें तो मैं आंकड़े प्रस्तुत करना चाहता हूँ। आज का रेलवे का पौलूशन एक घंटे में 6-7 रेल सिंगल लाइन चलती है और रोड लाइन 15 चलती हैं। उतना ही ज्यादा डीजल और पौलूशन जलता है। इसी तरह से फ्यूल कंजमशन है, जहां पर 23,419 रेलवे में होता है वहां 1,80,711 लीटर ट्रकों में होता है। एयर पौलूशन 860 रेलवे में होता है और 6,365 ट्रकों से होता है। मेरा निवेदन है कि कम से कम हमको ट्रकों को डिस्क्रेज करना चाहिए और इसके लिए पर्यटन विभाग को रेलवे विभाग की मदद करनी चाहिए। इसी तरह से जो हमारा भूतल विभाग है, इसको इनकी मदद करनी चाहिए। केन्द्रीय सरकार को अपने बजट में से इसको सहायता देनी चाहिए, क्योंकि यह समय की मांग है। रेल हमारा भविष्य निर्माण करने वाली है। समय थोड़ा कम है, इसलिए मैं अपनी कांस्टीट्यूेंसी भीलवाड़ा पर आ रहा हूँ। मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूँ कि उन्होंने अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़ और उदयपुर की जो 300 किलोमीटर लम्बी लाइन है, उसका गेज परिवर्तन करने के लिए 1995-96 और 1996-97 में 5.01 करोड़ रुपया दिया, लेकिन उसमें से केवल 50 लाख रुपया खर्च हुआ। अभी उन्होंने इसके लिए 20 करोड़ रुपया दिया है, मैं

इसके लिए व्यक्तिशः उनका आभारी हूँ। मैं उनसे निवेदन करना चाह रहा हूँ कि अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़-उदयपुर इतनी महत्वपूर्ण लाइन है, उसके दो-तीन आंकड़े रखना चाहता हूँ। भीलवाड़ा को टैक्सटाइल में मानवैस्टर ऑफ इंडिया कहते हैं। अजमेर-चित्तौड़ का जो आमाम परिवर्तन है, यह 180 किलोमीटर है। इस 180 किलोमीटर में 24 किलोमीटर नसीरुबाद का डिफेंस का एरिया है। अजमेर से नसीरुबाद डिफेंस का, मिलिट्री का सबसे बड़ा मैण्टर है, वह इसके अन्दर आया है।

आज देश में जितना कपड़ा बनता है, उसका 20 परसेंट अकेले भीलवाड़ा में बनता है। आज देश में जितने मिनरल्स हैं, जिंक है, लेड है, सिल्वर है, उसका करीब-करीब 40 परसेंट अकेले भीलवाड़ा जिले के रामपुरा आगूचा में निकलता है और रामपुरा दरीबा में निकलता है, वहां पर इतने बड़े-बड़े मिनरल्स के भंडार हैं। इसी तरह से 500 टन कोयला रोज भीलवाड़ा में आता है। एक हजार टन जो हमारा जिंक, लेड है यह आगे चित्तौड़ जाता है। इसी तरह से अन्तर्देशीय कंटेनर डिपो भीलवाड़ा में स्वीकृत हुआ है, वह भी उसके अभाव में सारा खराब हो रहा है।

सभापति महोदय: अब कन्कलूड कीजिए।

श्री रामपाल उपाध्याय: मुझे दो-तीन मिनट तो दे दें।

सभापति महोदय: नहीं, एक मिनट। आप तो अपनी भूमिका बांध रहे हैं। हमने कहा कि बन्द करें।...(व्यवधान)

श्री रामपाल उपाध्याय: एक मिनट में भी कोई बोला जायेगा, मुझे बोलने दें। मैं हाथ जोड़कर मंत्री जी को निवेदन कर रहा हूँ, आप करने दीजिए। अभी आप वहां दूसरी बात फरमा रहे थे, यहां दूसरी बात फरमा रहे हैं। खनिज आदि भीलवाड़ा में काफी मात्रा में जाता है। दो करोड़ मीटर कपड़ा भीलवाड़ा से बाहर प्रतिवर्ष जाता है। हिन्दुस्तान जिंक में...(व्यवधान)

सभापति महोदय: कपड़े में भीलवाड़ा बहुत महत्वपूर्ण है तो रेल का क्या होना चाहिए?

श्री रामपाल उपाध्याय: वहां पर रेल का जो गेज परिवर्तन होता है, इस पर अभी 20 करोड़ रुपए खर्चा है। मैं विनम्र भाव से प्रार्थना करता हूँ कि कृपा करके उसमें वृद्धि की जाये। दूसरे, जब आप बोलने नहीं दे रहे हैं तो मैं अपनी बात वैसे ही कर दूँ कि जो टूरिज्म का पाइंट है, उसके आधार पर मैं आपसे यह बात कह रहा हूँ कि एक दिन एक बस में 50-60 विदेशी टूरिस्ट मुझे पूछते-पूछते भीलवाड़ा आये, क्योंकि यह बड़ी लाइन अजमेर जाकर रुक गई, वहां छोटी मीटर गेज लाइन है।...(व्यवधान) इसलिए मैं यह कह रहा हूँ कि वहां गेज परिवर्तन आप करिये,

जिससे चित्तौड़, उदयपुर और भीलवाड़ा का सारा भला हो। आज हम थोड़ी राजस्थान की भी बात कर लें। राजस्थान की पाकिस्तान की सीमा से जुड़ी सीमा है। जैसा अभी माननीय सदस्य ने कहा कि पोखरण, बाड़मेर और गंगानगर को बड़ी लाइन में बदला जाये। दौसा, गंगापर सिटी, आगरा फोर्ट-बांदीकुई, कोटा, चम्बल पुल डबलिंग, लूणी-बाड़मेर, श्रीगंगानगर-स्वरूपसर कैनाल, अलवर-मथुरा रेल लाइन को बड़ी लाइन से जोड़ने का मेरा अनुरोध है। लास्ट में रतलाम-बांसवाड़ा, डूंगरपुर-बांसवाड़ा एक ऐसा जिला है, जो पूरा का पूरा आदिवासी जिला है, वह जिला आज दिन तक रेल से वंचित है। मेरी प्रार्थना है कि वहां पर उस एरिया को भी इसके अन्दर शामिल किया जाये और अजमेर-चित्तौड़-उदयपुर लाइन को डूंगरपुर होते हुए आगे अहमदाबाद के लिए बढ़ाया जाये। उदयपुर-मारवाड़ को भी ब्राडगेज में परिवर्तित किया जाये। मेरा आखिरी निवेदन है कि नाथद्वारा से टोडारायसिंह का 1986-87 में सर्वे हुआ, लाइन का सर्वे तो हो गया, 74.73 करोड़ रुपये का उसका एस्टीमेट भी बन गया, लेकिन वह लाइन विचाराधीन है, वह लम्बित है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि उस पर भी विचार करें। वैसे माननीय मंत्री महोदय बड़े कृपालु हैं, वे भीलवाड़ा की योजना को स्वीकार कर रहे हैं। वहां के स्टेशन वगैरह के लिए मैं उनसे सारी कुछ बात करूंगा। धन्यवाद।

श्री अशोक प्रधान (खुर्जा): सभापति जी, मैं केवल अपने क्षेत्र का बात कहना चाहूंगा। मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं रेल मंत्री जी को इतना अच्छा बजट पेश करने के लिए भी धन्यवाद देता हूं। ऐसा बजट पिछले पचास सालों में पहली बार देखने में आया है। रेल मंत्री जी ने इस बजट के द्वारा पिछले पचास सालों की सरकारों की पोल खोल कर रख दी है।

मैं जिस क्षेत्र से चुनकर आता हूं, उसकी कुछ समस्याओं की तरफ रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। मैंने पहले भी 1996 में उस समय के रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान के सामने अपनी बात रखी थी। पासवान जी ने मुझे आश्वासन भी दिया था, लेकिन कुछ नहीं हुआ। मेरा संसदीय क्षेत्र खुर्जा है, जो कि पॉटरी का विश्व में प्रख्यात सेंटर है। पूरी दुनिया उस क्षेत्र के बारे में जानती है। वहां पर पॉटरी की बहुत बड़ी मार्केट है और वहां से निर्यात भी होती है। लेकिन वहां किसी भी एक्सप्रेस ट्रेन का हाल्ट नहीं है। मेरी मांग है कि वहां एक मिनट का एक्सप्रेस ट्रेन का हाल्ट दिया जाए। इसी तरह से बुलंदशहर, जो मेरा जनपद जिला है, वहां से लखनऊ के लिए एक भी गाड़ी नहीं जाती। एक ट्रेन बुलंदशहर से लखनऊ के लिए चालू की जाए। मेरे ही संसदीय क्षेत्र में नोएडा और ग्रेटर नोएडा औद्योगिक शहर आते हैं। ये दोनों शहर एशिया के मशहूर नगर हैं, लेकिन वहां कोई ट्रेन नहीं है। मेरी मांग है कि वहां रेल सुविधा का प्रावधान किया जाए। पिछली

बार मैंने यह बात रखी थी कि जैसे दिल्ली में मेट्रो रेलवे पैटर्न शुरू हो रहा है, उसी तरह से वहां भी मेट्रो लाइन शुरू की जाए और नोएडा तथा ग्रेटर नोएडा को इससे जोड़ा जाए। मुझे इस बात आश्वासन दिया गया था कि इनको जोड़ा जाएगा। इसका सर्वे हो चुका है। दो महीने पहले कहा गया कि सर्वे हो चुका है और काम शुरू होने वाला है। मेरी मांग है कि इस पर जल्द कार्यवाही करके इनको मेट्रो रेलवे से जोड़ा जाए। वहां पर लाखों की तादाद में मजदूर रोजाना आते-जाते हैं। वहां के उद्योगपतियों को भी आना-जाना पड़ता है, क्योंकि वहां कई उद्योग लगे हुए हैं और बहुराष्ट्रीय कम्पनीज के भी उद्योग तथा दफ्तर हैं।

इसी तरह से एक ट्रेन मेरठ से खुर्जा होते हुए बुलंदशहर होते हुए, जेवर होते हुए, पलवल के लिए चलाई जाए। जिससे जेवर और पलवल, हरियाणा और उत्तर प्रदेश, जुड़ जाएंगे।

अंत में मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मैंने कई बार लिखकर भी दिया है इसलिए मेरी इन बातों पर ध्यान दिया जाए।

सभापति जी, भारतीय जनता पार्टी के नेतृत्व वाली सरकार के माननीय रेल मंत्री जी द्वारा इस सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसकी हम प्रशंसा करते हैं तथा इसके लिए मैं माननीय प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी और माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी को हार्दिक बधाई देता हूं। इस रेल बजट से न केवल विशेष वर्ग के लोगों को ही लाभ मिलेगा बल्कि सभी आम लोगों को राहत मिलेगी।

मुझे प्रसन्नता है कि रेलवे बजट की चर्चा में मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया गया है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण समस्यायें सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में लाकर उनका निराकरण कराए जाने हेतु निवेदन करना चाहूंगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र खुर्जा दिल्ली से बिल्कुल सटा हुआ है। मेरे संसदीय क्षेत्र में प्रतिदिन बड़ी संख्या में लोग रेल के माध्यम से ही दिल्ली आते-जाते हैं। इसी बात को दृष्टिगत रखते हुए खुर्जा सिटी में सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव प्रदान किये जाने की मांग मेरे क्षेत्र की जनता द्वारा की जा रही है तथा खुर्जा जंक्शन से चलने वाली दिल्ली शटल को भी खुर्जा जंक्शन के स्थान पर खुर्जा सिटी से चलाए जाने की मांग की जा रही है। किन्तु अब तक इस संबंध में कोई ठोस प्रगति नहीं हुई है।

मेरी सरकार से मांग है कि वह खुर्जा सिटी में सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव प्रदान किये जाने हेतु और खुर्जा सिटी से दिल्ली शटल को चलाए जाने के संबंध में शीघ्र समुचित कारगर कदम उठाएं।

[श्री अशोक प्रधान]

बुलन्दशहर/खुर्जा से लखनऊ तक सीधी रेल सेवा शुरू कराए जाने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र के निवासी पिछले काफी समय से मांग करते चले आ रहे हैं और मैं भी उनकी इस मांग को सदन में उठा चुका हूँ। किन्तु आज तक उनकी इस महत्वपूर्ण मांग को स्वीकार नहीं किया गया है, जिस कारण मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता में काफी आक्रोश उत्पन्न है क्योंकि बुलन्दशहर/खुर्जा के नागरिकों को लखनऊ जाने के लिए या तो हापुड़ आना होता है या फिर दिल्ली आना होता है, जिसमें उनको काफी आर्थिक क्षति तो होती ही है। साथ ही समय की भी बर्बादी होती है। इसलिए यह जरूरी है कि माननीय रेल मंत्री जी मेरे संसदीय क्षेत्र की इस महत्वपूर्ण मांग पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके बुलन्दशहर/खुर्जा को लखनऊ से सीधे जोड़ने हेतु समुचित कदम उठाएं।

नोएडा/ग्रेटर नोएडा जो मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आता है और दिल्ली से बिल्कुल सटा हुआ है, को रेलवे नेटवर्क से जोड़ने हेतु सर्वे हो चुका है और इसकी सर्वेक्षण रिपोर्ट सरकार के विचाराधीन है किन्तु इसमें अनावश्यक विलम्ब होने से वहां के निवासियों को बड़ी असुविधा हो रही है। मेरी सरकार से मांग है कि कृपया वह इस सर्वेक्षण रिपोर्ट पर तुरन्त कार्यवाही करें और नोएडा/ग्रेटर नोएडा को रेलवे नेटवर्क से जोड़कर वहां पर रिग रेलवे की व्यवस्था करायें।

मेरठ-बुलन्दशहर-खुर्जा-जेवर-पलवल के लिए नई रेल लाइन बिछाए जाने हेतु सर्वे हो चुका है, किन्तु सर्वे के बाद अब तक इसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। मेरी सरकार से मांग है कि सरकार उपरोक्त रेल लाइन को शीघ्र बिछाए जाने हेतु समुचित कार्यवाही करने की कृपा करें।

खानपुर रेलवे स्टेशन जो मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा के अंतर्गत ही आता है, वहां पर टिकट वितरण की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है, जिस कारण वहां के रेल यात्रियों को बड़ी असुविधा हो रही है। सरकार खानपुर रेलवे स्टेशन पर टिकट वितरण की सुविधा शीघ्र उपलब्ध करवाने की कृपा करें।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा का जनपद बुलन्दशहर देश का सबसे ज्यादा दुग्ध उत्पाद वाला जिला है। इस जनपद से भारी मात्रा में दिल्ली में दुग्ध की आपूर्ति की जाती है किन्तु इस जनपद से दिल्ली के लिए रेलगाड़ियों की समुचित सुविधा उपलब्ध नहीं है। यदि चोला स्टेशन को जंक्शन बनाकर दुग्ध विक्रेताओं के लिए दिल्ली आने हेतु नई रेलगाड़ियां चलायी जायें तो इससे न केवल दिल्ली में दुग्ध की आपूर्ति सुनिश्चित हो सकेगी बल्कि मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा के जनपद बुलन्दशहर के दुग्ध उत्पादकों को भी काफी राहत मिलेगी।

महोदय, मैं अब सदन का ज्यादा समय न लेकर पुनः भाजपा सरकार को बधाई देना चाहूंगा कि उसके नेतृत्व वाली सरकार के माननीय रेल मंत्री जी ने एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है और मैं उम्मीद करता हूँ कि मेरे द्वारा माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में जो समस्यायें लायी गयी हैं, उन पर सहानुभूतिपूर्वक गौर करके उनका निराकरण कराया जायेगा। इसके लिए मैं और मेरे पूरे संसदीय क्षेत्र की जनता भाजपा सरकार की ऋणी रहेगी। धन्ववाद।

श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी (बांदा): सभापति महोदय, प्रार्थियों ने जिस क्रम में नाम दिए हैं, क्या उस क्रम में नाम नहीं पुकारे जा रहे हैं, इसका क्या मानदंड है? मैं पहली बार इस सदन में आया हूँ इसलिए इस संबंध में आपका मार्गदर्शन चाहता हूँ, क्योंकि मेरी समझ में नहीं आ रहा है कि किस क्रम में नाम पुकारे जा रहे हैं।

सभापति महोदय: आप कृपया बैठें। जो छपी हुई सूची है उसके मुताबिक मैं नाम बोल रहा हूँ।

श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी: इधर सत्तापक्ष के प्रार्थियों के नाम पुकारे गए हैं या नहीं पुकारे गए हैं, कृपया इसको भी आप देखें।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: धन्ववाद।

श्री साई प्रताप अन्नाय्यागरी	-	अनुपस्थित
श्री वेंकटरामी अनन्त रेड्डी	-	अनुपस्थित
श्री के.सी. कोंडय्या	-	अनुपस्थित
श्रीमती उषा मीणा	-	अनुपस्थित
श्री माणिकराव होडल्या गावीत	-	अनुपस्थित
श्री नरेश पुगलिया	-	अनुपस्थित
श्री रंजीब बिस्वाल।		

श्री रंजीब बिस्वाल (जगतसिंहपुर): माननीय अध्यक्ष महोदय, इस सम्माननीय सभा में प्रस्तुत किए गए 1998-99 के बजट में ऐसा मालूम होता है कि नई रेल लाइनों के निर्माण से लेकर खेलकूद तक के सभी मुद्दों को शामिल किया गया है परन्तु इसमें परियोजनाओं तथा कार्यक्रमों का तर्कसंगत वितरण प्रदर्शित नहीं हुआ है। मैं नहीं कह सकता कि अन्य राज्यों में इस बजट की क्या प्रतिक्रिया है। लेकिन जहाँ तक उड़ीसा का संबंध है, यह काफी निराशाजनक है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री को एक बात याद दिलाना चाहूंगा कि जब वे बजट संबंधी भाषण दे रहे थे तब बी.जे.डी. के लोगों ने बहिर्गमन किया था। मुझे मालूम नहीं कि उसके बाद क्या हुआ। वे किन कारणों से अब इस सरकार का समर्थन कर रहे हैं? ...*(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार: मेरे युवा मित्र आप किस बात से संतुष्ट होंगे। हमने आपको इतना कुछ दिया है। प्रतिशतवार, उड़ीसा के लिए यह सर्वाधिक आवंटन है।

श्री रंजीब बिस्वाला: मेरे क्षेत्र को कुछ नहीं दिया गया है। मैं आपको अभी इस बारे में बताऊंगा। मैं उड़ीसा के तटीय क्षेत्र जगतसिंहपुर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। पारादीप पत्तन मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आता है। मैं आपको बताना चाहूंगा कि जहाँ तक पारादीप पत्तन का संबंध है इसमें कतिपय बातें शामिल नहीं की गई हैं। कटक-पारादीप रेल संपर्क के रघुनाथपुर-गोरखनाथ-रहमा भाग जिसकी लम्बाई 28.4 किलोमीटर हैके दोहरीकरण कार्य को पूरा करने हेतु 28.4 करोड़ रुपये की आवश्यकता है किंतु इसके लिए केवल 16 करोड़ दिया गया है। मैं समझता हूँ इसे पूरा करने के लिए एक और बजट की आवश्यकता

पारादीप पत्तन में रेल संपर्क हेतु कभी का एक अन्य उदाहरण बिरूपा तथा महानदी नदी पर दो रेलवे पुलों के निर्माण हेतु की गई अपर्याप्त धनराशि का प्रावधान है। इन दोनों पुलों के निर्माण की अनुमानित लागत राशि 93.10 करोड़ रुपये है। तथापि, वर्तमान बजटीय प्रावधान 17.18 करोड़ रुपये है। इस प्रकार इन्हें पूरा करने में पांच से अधिक वर्ष लगेंगे।

श्री राम नाईक: गत वर्ष कितना प्रावधान किया गया था। ...*(व्यवधान)*

श्री रंजीब बिस्वाला: इसे कब पूरा किया जायेगा। ...*(व्यवधान)*

श्री राम नाईक: यह इस प्रकार नहीं है। ...*(व्यवधान)* अंततः 1 करोड़ रुपये दिए गए हैं तथा अब कार्य शुरू होगा। यदि 17 करोड़ रुपये का 1 वर्ष में व्यय किया जाता है तब इस धनराशि को इसके बाद भी बढ़ाना कठिन होगा। लेकिन 17 करोड़ रुपये खर्च किये जाने चाहिए।

श्री रंजीब बिस्वाला: जहाँ तक इन दो पुलों का प्रश्न है इसकी अनुमानित लागत 93.10 करोड़ है। लेकिन आपने सिर्फ 17.18 करोड़ रुपये दिए हैं। आगामी दो वर्षों के लिए कितना बजटीय प्रावधान होगा?

श्री राम नाईक: आधारभूत कार्य करने में समय लगता है। ...*(व्यवधान)*

श्री रंजीब बिस्वाला: उड़ीसा में अंतिम चरण में चल रहे कार्यों के लिए अत्यधिक कम प्रावधान किया गया है। ये मामले तेलचर-संबलपुर, दैतारी-बंसपानी तथा लंगीगढ़ से जूनागढ़ से संबंधित हैं। इसकी अनुमानित लागत 100 करोड़ रुपये है लेकिन चालू वर्ष में बजटीय प्रावधान 2 करोड़ रुपये का है। ये परियोजनाएं कब शुरू होंगी। दो करोड़ रुपये की अत्यधिक कम धनराशि से कार्य आरंभ करना संभव नहीं है। इन्हें पूरा करने में कितना वर्ष लगेगा। ...*(व्यवधान)*

इसी प्रकार रूपसा-बांगरीपोसी मार्ग पर 89 किलोमीटर रेल लाइन के आमाम-परिवर्तन हेतु बजट में 60 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। अब तक मात्र 1.88 करोड़ रुपये का व्यय किया गया है। माननीय मंत्री महोदय द्वारा यही बजटीय प्रावधान किया गया है।

पिछली बार भूतपूर्व रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान ने सुकिंडा-बुडापंक-रेल लाइन की आधारशिला रखी थी। लेकिन बजट में इस रेल लाइन हेतु कोई प्रावधान नहीं है।

उड़ीसा राज्य में कोई भी रेलवे मुख्यालय नहीं है। भारत सरकार से वर्षों अनुरोध करने तथा कतिपय आंदोलनों के पश्चात् पूर्व तटीय रेल-जोन नामक जोन की राज्य में स्थापना किए जाने पर सहमति हुई है। बजट में इसकी अनुमानित निर्माण लागत 41.23 करोड़ रुपये दर्शायी गई है तथा चालू वर्ष के लिए 4.50 करोड़ रुपये का प्रावधान है। इस पूर्व तटीय रेल जोन में वल्टीर-संबलपुर मार्ग को शामिल किए जाने संबंधी कोई अधिसूचना नहीं की गई है। बिना किसी अधिसूचना के कोई जोन कैसे कार्य करेगा? मैं माननीय मंत्री महोदय से इन सभी प्रश्नों का जवाब चाहता हूँ।

वर्तमान में राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन चल रही है। हमारी मांग है कि इसे सप्ताह में चार दिन चलाया जाए। लेकिन यह अब तक नहीं किया गया है तथा यह सप्ताह में दो दिन चल रही है। मेरे संसदीय क्षेत्र में प्रसिद्ध सूर्य मंदिर स्थित है। कोणार्क एक्सप्रेस नामक रेलगाड़ी भुवनेश्वर से मुम्बई के बीच चल रही है। लेकिन कोणार्क में अभी तक रेल लाइन का निर्माण नहीं किया गया है। कोणार्क उड़ीसा के महत्वपूर्ण पर्यटन स्थलों में से एक है लेकिन वहाँ रेल लाइन नहीं है।

अंत में, एक खिलाड़ी के रूप में मैं माननीय मंत्री महोदय को भारतीय रेल द्वारा खेलकूद के क्षेत्र में प्राप्त की गई सफलता हेतु बधाई देता हूँ। साथ ही साथ, मैं जानना चाहूंगा कि उन्होंने रेलवे द्वारा नियोजित प्रावधान किया है तथा चालू वर्ष में वह इस बजट में कितनी बजटीय वृद्धि करने वाले हैं।

[हिन्दी]

श्री रमेश चन्द्र द्विवेदी (बांदा): सभापति जी, संसार के सबसे बड़े लोकतंत्र के सर्वोच्च सदन में मुझे पहली बार आने पर आपने अपनी बात रखने का, इस महत्वपूर्ण रेल बजट पर अवसर दिया, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। प्रधान मंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी के कुशल निर्देशन पर रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट के समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस बजट का समर्थन मैं इसलिए भी करने के लिए खड़ा हुआ हूँ कि बिना गरीबों पर कोई बोझा लादे हुए पहली बार ऐसा लोकप्रिय बजट प्रस्तुत किया गया, जिसमें अनेक अच्छे-अच्छे कदम उठाए गए हैं और जो बेरोजगारों के लिए कदम उठाया गया है, उन्हें जो मुफ्त यात्रा का अवसर दिया गया है वह बहुत सराहनीय कार्य है। भारतीय रेलें हमारे जीवन का एक महत्वपूर्ण अंग बन गई हैं, जो हमारी विविधता में एकता का संचार करती हैं। इस अच्छे रेल बजट के साथ ही जो प्लेटफार्म टिकट का दाम बढ़ाया है उस पर आप थोड़ा पुनः विचार कर लें। वैसे ही बहुत से लोग प्लेटफार्म टिकट नहीं लेते हैं और जब दाम बढ़ा दिया गया है तो ऐसी हालत में बहुत कम लोग टिकट लेंगे।

महोदय, आप भी वातानुकूलित द्वितीय श्रेणी शयनयान में जाते होंगे। आज भी इस शयनयान में जो बिस्तर मिलते हैं उनकी हालत बंद से बदतर है। फटे, मटमैले चादर और जब तकिया सामने आता है तो ऐसा लगता है कि जैसे नवजात शिशु के लिए कोई मां छोटा तकिया बनाती है, ऐसे तकिए का दर्शन होता है। इसके पूर्व रेलवे विभाग द्वारा जब ठेकेदारी की प्रथा नहीं थी उस समय जो तकिया सप्लाई होता था उस समय क्या स्थिति थी और आज क्या है। मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि वातानुकूलित द्वितीय श्रेणी शयनयान में आप भी कभी जाएं और इनको देखें और उपयुक्त विस्तार उपलब्ध कराने की व्यवस्था के निर्देश दें। मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें रखना चाहता हूँ। दिल्ली से झांसी होकर, वाराणसी-लखनऊ होकर दो पर्यटक गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है। मैं मांग करता हूँ कि महोबा, जो खजुराहो के पास है तथा चित्रकूट धाम, कर्बी और मानिकपुर होकर, इसे इलाहाबाद तक चलाया जाए। इसी प्रकार से इलाहाबाद से हरिद्वार तक नई ट्रेन मानिकपुर-झांसी होकर चलाई जाए और उसका नाम चित्रकूट धाम एक्सप्रेस रखा जाए। तुलसी एक्सप्रेस, इलाहाबाद से कुर्ता तक सप्ताह में दो दिन चित्रकूट धाम से झांसी होकर चलती है, इसे प्रतिदिन किया जाये और इस ट्रेन का ठहराव अतरा रेलवे स्टेशन पर नहीं है, अतरा उस क्षेत्र का शिक्षा केन्द्र है इसलिए वहां इसका ठहराव निश्चित किया जाए और इस स्टेशन पर आरक्षण का कोटा बढ़ाया जाए। महाकौशल एक्सप्रेस, जो हजरत निजामुद्दीन से चलती है और यही एक गाड़ी है जो हमीरपुर-बांदा सांसदों के लिए दिल्ली से जाने के लिए है और इसका टाइम ठीक नहीं है। वह 11 बजे के बाद दिल्ली

पहुंचती है और सदन में हम इस ट्रेन से नहीं पहुंच सकते हैं। अतः इसका समय ठीक किया जाए कि 7 और 8 बजे प्रातः निजामुद्दीन पहुंच जाएं।

इसलिए इसको ऐसे किया जाए कि हम सदन में समय से पहुंच सकें। मान्यवर अंतरा रेलवे स्टेशन से मैं इस ट्रेन को पकड़ता हूँ। वहां से वातानुकूलित द्वितीय श्रेणी में आरक्षण का कोई कोटा नहीं है। इसलिए माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि वहां से भी इसका कोटा रखने का कष्ट करें।

चम्बल एक्सप्रेस, ग्वालियर-हावड़ा के बीच सप्ताह में चार दिन चलती है। मैं चाहता हूँ कि इसे प्रतिदिन कर दिया जाए और इसे दिल्ली तक बढ़ा दिया जाए। इसी प्रकार मानिकपुर जंक्शन में गंगा-कावेरी, ज्ञान-गंगा एवं तिरुपति एक्सप्रेस नहीं रुकती हैं, इनका ठहराव कायम किया जाए तथा बरगड़ स्टेशन पर बुन्देलखंड और चम्बल एक्सप्रेस को रोका जाए।

लखनऊ-जबलपुर चित्रकूट एक्सप्रेस चलती है बांदा और चित्रकूट धाम से लखनऊ की अकेली गाड़ी है। पहले बांदा तक थी लेकिन बाद में इसको बढ़ाकर जबलपुर तक कर दिया गया है। आधी रात को यह बांदा और साहूजी नगर जनपदों से गुजरती है और यह दस्यु प्रभावित इलाका है। उस समय स्टेशन पर जाना नागरिकों का मुश्किल हो जाता है। इसका टाइम बहुत खराब है। इसका कुछ ऐसा टाइम किया जाए कि यह सात बजे प्रातः तक लखनऊ पहुंच जाए।

इसी प्रकार से बांदा, झांसी शटल 1523-1524 और बांदा-कानपुर शटल 1511-1512 इन्हें चित्रकूट धाम तक पहुंचने के लिए मानिकपुर से चलाया जाए। मानिकपुर जंक्शन है और वहां से मुम्बई की लाइन की भी ट्रेनों से यह जुड़ जाएगी।

महोबा से खजुराहो अति निकट है, अतः एक रेल लइन महोबा से खजुराहो तक बनाई जाए। इसी प्रकार महर्षि नामदेव की नगरी बांदा में जो रेलवे स्टेशन है उसका विकास आवश्यक है। दोनों प्लेटफार्मों के बीच पुल नहीं है और चित्रकूट धाम कर्बी के स्टेशन में भी एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म तक जाने का कोई रास्ता नहीं है। लाखों यात्री चित्रकूट जाते हैं और वहां बहुत भीड़ होती है, इसलिए पुल का बनना आवश्यक है। अंतरा रेलवे स्टेशन भी विकास चाहता है। उसमें शौचालय तक की सुविधा नहीं है। कोई महिला अगर शौच के लिए जाना चाहे तो वहां कोई व्यवस्था नहीं है।

इसी प्रकार इलाहाबाद में, सूबेदार गंज में, चौफटका पर एक ओवरब्रिज पांच-छः वर्षों से बन रहा है और वह अधूरा पड़ा हुआ है। उसके न बनने से पहले से भी बदतर स्थिति हो गयी है और

नागरिकों को कई किलोमीटर का चक्कर लगाना पड़ रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि इस पुल को शीघ्र पूरा किया जाए। कंक्रीट स्लीपर फैक्टरी इलाहाबाद में बनायी गयी थी। अब उसको प्राइवेट करने की योजना है। मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि वहां के कर्मचारी बेरोजगार हो जाएंगे, इसलिए उसका निजीकरण न करके उसे वैसे ही रहने दिया जाए। यही मेरे सुझाव हैं। मैं बजट का पूर्ण समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री सुरेश कुरुप (कोट्टायम): महोदय, जैसाकि हम सभी जानते हैं कि रेलवे मात्र माल और यात्री वाहक ही नहीं है अपितु यह एक बहुत बड़ी सुविधा भी है। इससे उद्योगों के विकास में, प्रगति में और इन सबसे ऊपर राष्ट्रीय एकता बनाए रखने में सहायता मिलती है।

महोदय, केरल राज्य का देश के अन्य भागों के साथ सम्पर्क रेलवे के उद्गम के बाद अत्यधिक प्रभावी हुआ। इसकी शुरुआत ब्रिटिश शासन काल के दौरान हुई और यह बड़े दुख की बात है स्वतंत्रता के बाद थोड़ी प्रगति होने के बावजूद केरल में रेल में समग्ररूप से नगण्य प्रगति हुई। केरल की जनता की पुरानी मांग है कि रेल बजट में हर समय केरल राज्य की नितांत आवश्यकताओं की बार-बार उपेक्षा की गई। मैं उन मुद्दों को दोहरा नहीं रहा हूँ जिनका मेरे प्रबुद्ध सहयोगी पहले ही उल्लेख कर चुके हैं। जैसाकि माननीय मंत्री द्वारा आयोजित सम्मेलन में उल्लेख किया गया था कि केरल की सर्वाधिक महत्वपूर्ण मांग शोरुवण्णूर-मंगलौर रेल लाइन के दोहरीकरण की है। इसे प्राथमिकता प्रदान की जानी चाहिए। इसके बाद मैं यह कहना चाहूंगा कि अलेप्पी और कोट्टायम दोनों ओर से होते हुए एर्नाकुलम-तिरुवनन्तपुरम लाइन के दोहरीकरण को सर्वाधिक प्राथमिकता प्रदान की जानी चाहिए। रेल प्राधिकारियों ने यह संदर्शी विचार प्रस्तुत किया कि एर्नाकुलम-अलेप्पी तिरुवनन्तपुरम रेल लाइन के चालू हो जाने के बाद इस क्षेत्र की दोहरीकरण की कोई आवश्यकता नहीं है।

प्रातः 04.00 बजे

परन्तु ऐसी स्थिति नहीं है। केरल राज्य के समग्र विकास के लिए इस लाइन का दोहरीकरण किया जाना सर्वाधिक महत्वपूर्ण है। इससे पहले इसे इस मामले को थोड़ी प्राथमिकता प्रदान की गई थी। परन्तु अब मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे प्राधिकारियों ने अब इस मामले को सबसे कम प्राथमिकता प्रदान की है। इसलिए इस मामले को गम्भीरता से लिया जाना चाहिए।

दूसरा मुद्दा लाइन के विद्युतीकरण के बारे में है। इसके लिए बजट में अत्यल्प राशि की व्यवस्था है। इस मामले को भी महत्व दिया जाना चाहिए। अगला मुद्दा यह कि रेल के खस्ता हाल और एक्सप्रेस सवारी डिब्बे केरल जाने वाली रेलगाड़ियों में ही लगा दिए जाते हैं। माननीय मंत्री किसी दिन केरल आकर इन रेलगाड़ियों का निरीक्षण कर सकते हैं। सवारी गाड़ियों की हालत बहुत खराब और दयनीय है। आप उन गाड़ियों में यात्रा नहीं कर सकते। अतएव मैं केरल की रेलगाड़ियों में अच्छे सवारी डिब्बों को लगाने का अनुरोध करता हूँ। रेलवे प्राधिकारियों को खस्ताहाल सवारी डिब्बों को केरल की रेलगाड़ियों में लगाना बंद करना चाहिए।

महोदय, कोट्टायम-इरेमेली लाइन जैसाकि मेरे मित्र श्री पी.सी. थामस ने उल्लेख किया है और अंगमालि-इरेमेली रेल लाइन महत्वपूर्ण हैं। मद्रै कोट्टायम रेल लाइन के सर्वेक्षण कार्य को बजट में शामिल करने के लिए मैं माननीय मंत्री का धन्यवाद करता हूँ। इससे इन ऊंचे क्षेत्रों और मध्य ट्राबनकोर क्षेत्र के विकास में भी सहायता मिलेगी।

ये प्रमुख मुद्दे हैं जिन्हें मैं रखना चाहता हूँ। मैं रेल बजट में कोट्टायम लाइन के दोहरीकरण, कोट्टायम-अलेप्पी होते हुए एर्नाकुलम-तिरुवनन्तपुरम रेल लाइन के दोहरीकरण को प्राथमिकता देने के बारे में अपनी मांग दोहराना चाहूंगा।

सभापति महोदय: श्री सुनील खां।

...(व्यवधान)

श्री सुरेश कुरुप: श्री खां, आप ऐसा बर्ताव नहीं कर सकते।

श्री मुस्लापल्ली रामचन्द्रन: यह ठीक नहीं है। यह उचित नहीं है।

श्री सुनील खां (दुर्गापुर): मैंने दो दिन पहले सूचना दी है।

श्री मुस्लापल्ली रामचन्द्रन: आपकी कोई शिकायतें हो सकती हैं, लेकिन उन्हें इस प्रकार व्यक्त करने का यह कोई तरीका नहीं है।

श्री सुरेश कुरुप: आपका इस प्रकार का आचरण करना अच्छा नहीं है।

श्री सुनील खां: मुझे इसके लिए खेद है।

श्री मुस्लापल्ली रामचन्द्रन: आपको पीठासीन अधिकारी का सम्मान करना चाहिए।

श्री नीतीश कुमार: श्री खां, पहले आप शांत हो जाइए, और मुस्कुराइए।

श्री सुनील खां: मैंने उनसे एक बार कहा था। उस समय उन्होंने बताया कि वे दो सदस्यों के बोलने के बाद मुझे बुलाएंगे।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: सभी सदस्यों को जल्दी है लेकिन मैं तो क्रम से ही चलाऊंगा।

[अनुवाद]

श्री सुनील खां: सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा वर्ष 1998-99 के लिए 29 मई को प्रस्तुत किए गए बजट में भारत की जनता के लिए कोई दिशा प्रदान नहीं की गई है। श्री नीतीश कुमार के बजट में कोई नीति नहीं है। दूसरी श्रेणी के यात्री-किराये में वृद्धि की गई है। इसमें आज के पूर्वोत्तर राज्यों से दक्षिण पूर्वी राज्यों तक के लिए रेल परियोजनाओं का कोई उल्लेख नहीं है। अतः मैं इस बजट का विरोध करता हूँ।

जहां तक पश्चिम बंगाल का संबंध है, आपने बहुत समय से लम्बित परियोजनाओं जैसे—एकलाखी, बेलूरघाट, दीघा, तामलुक, हावड़ा, अमटा, प्रिंसेपघाट से माजरहाट तक के लिए सरकुलर रेल लाइन का विस्तार, जिसका सर्वेक्षण राइट्स (रेल इंडिया टेक्नीकल एण्ड एक्नॉमिक्स सर्विसेज लिमिटेड) द्वारा 1996 में किया गया था, टालीगंज से गारिया और दमदम से बैरकपुर तक मेट्रो रेल के विस्तार के लिए कोई धनराशि आवंटित नहीं की गई है।

19 मई, 1998 को प्रधान मंत्री के साथ पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री की बातचीत हुई थी। पश्चिम बंगाल में रेल परियोजनाओं के लिए चालू वित्त वर्ष के दौरान 25 करोड़ रुपये देने के लिए पश्चिम बंगाल के वित्त मंत्री ने रेल मंत्री को एक पत्र लिखा था और उन्हें यह आशा थी कि रेल मंत्रालय द्वारा पर्याप्त धनराशि दी जाएगी, परन्तु इस बजट में राज्य सरकार के इस प्रस्ताव का कोई उल्लेख नहीं है और न ही रेलवे की तरफ से ऐसा कोई प्रयास किया गया है।

जहां तक पूर्वी भारत का संबंध है, एक-तिहाई रेल माल-भ्रष्टा पूर्वी भारत से प्राप्त होता है जबकि पश्चिम बंगाल में रेल मार्ग का विस्तार नहीं हो रहा है। जनसंख्या की दृष्टि से मुम्बई के बाद कलकत्ता बड़ा शहर है जबकि कलकत्ता उपनगरीय क्षेत्र में 881 रेलगाड़ियां और मुम्बई में 1880 रेलगाड़ियां हैं। अतः पश्चिम बंगाल के साथ सौतेला व्यवहार हो रहा है।

जैसा कि आप जानते हैं मैं पश्चिम बंगाल के दुर्गापुर निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधि हूँ। आरम्भ में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि दुर्गापुर के वर्तमान औद्योगिक नेटवर्क जिसका विस्तार देश की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए किया जा रहा है, को पूर्वी भारत का रूरह कहा जाता है। यह विशाल ग्रामीण क्षेत्र से घिरा है और सड़क मार्ग से जाने के लिए यह चार जिलों बांकुरा, पुरूलिया, बीरभूम और वर्दवान के लिए जंक्शन है। यह स्वाभाविक है कि आवश्यक आधारभूत सुविधाएं प्रदान करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा इस क्षेत्र की तरफ विशेष ध्यान दिये जाने की जरूरत है।

डी.एस.पी., ए.एस.पी., एम.ए.एम.सी., एच.एफ.सी., फिलिप्स कार्बन, ए.बी.बी., इन्डो-अमेरिकन, बी.ओ.जी.एल, डी.पी.एल., डी.सी.एल., ताप विद्युत परियोजनाओं और अनेक छोटी फैक्ट्रियों में एक लाख से अधिक व्यक्ति नौकरी कर रहे हैं। इन चार जिलों के विभिन्न स्थानों से कामगार रोज यात्रा करते हैं। अतः आसनसोल-दुर्गापुर-बर्दवान को उपनगरीय क्षेत्र घोषित किया जाए और दुर्गापुर से हावड़ा तक एक नई सुपरफास्ट रेलगाड़ी तत्काल शुरू की जाए क्योंकि वहां यात्रियों की बहुत भीड़ हो जाती है। प्रत्येक इ.एम.यू. रेलगाड़ी में कम से कम 12 डिब्बे होने चाहिए और हर एक घंटे में आसनसोल से बर्दवान तक के लिए एक इ.एम.यू. रेलगाड़ी होनी चाहिए ताकि उस क्षेत्र के लोगों की जरूरतों को पूरा किया जा सके। मैं माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करता हूँ कि गाड़ी की बारम्बारता बढ़ायी जाए ताकि मयूराक्षी फास्ट पैसेंजर गाड़ी ठीक 10.30 बजे प्रातः हावड़ा पहुँच जाए। बर्दवान-पुरूलिया के बीच एक नई इ.एम.यू. रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। यदि इ.एम.यू. कोच के समय में किसी परिवर्तन की जरूरत हो, तो इस ओर स्थानीय संसद सदस्य और दैनिक यात्री एसोसिएशन का ध्यान आकृष्ट किया जाए। दुर्गापुर, अंडाल होकर जाने वाली तीस्ता-तोरशा एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाई जाए क्योंकि अंडाल-सूरी मार्ग पर कोई दूसरी रेलगाड़ी नहीं है। दुर्गापुर स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए क्योंकि वहां अनेक नए उद्योग स्थापित किये जाने वाले हैं। वहां पहले ही अनेक उद्योग हैं।

स्टेशन के प्रवेश द्वार की दशा इतनी बुरी है कि वहां मिनी बसों और टैक्सियों की भीड़ के कारण यात्रियों को अन्दर प्रवेश करना कठिन हो जाता है। स्टेशन के प्रवेश द्वार के निकट स्थित बस स्टाप पर अनेकानेक दुकानें हैं। अतः मेरा निवेदन है कि इन सभी दुकानों को रेलवे स्टेशन के अपने कुछ खाली पड़े स्थानों में अन्तर्गत किया जाए।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री सुनील खां: जी हां, महोदय, मैं अभी अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ।

महोदय, बी.डी.आर. बांकुरा के आमाम परिवर्तन के लिए केवल 1,000 रुपये आवंटित किए गए हैं। यह सभी राजनैतिक दलों के सदस्यों, शिक्षकों, विद्यार्थियों, कर्मिकों, कर्मचारियों, किसानों और अन्य लोगों की सदस्यता वाली संयुक्त अभिसमय समिति (च्वाइंट कन्वेंशन कमेटी) की बहुत दिनों से यह मांग है। बी.डी.आर. को तारकेश्वर तक तथा बेलियाटोर से दुर्गापुर तक बढ़ाया जाए। मुझे उम्मीद है कि बी.डी.आर. की कुल परियोजना लागत रेलवे के पूरक बजट में दृष्टिगोचर होगी।

माननीय मंत्री से मेरा यह भी निवेदन है कि माल-डिब्बों और रेल यात्री डिब्बों के क्रयादेश बर्न स्टैंडर्ड और जेसाप को दिए जाएं ताकि इन उद्योगों का रुग्णता से पुनरुद्धार कर उन्हें फिर से चालू किया जा सके।

मैं माननीय मंत्री से अपील करता हूँ कि इंजन और रेल डिब्बों के आयात की अनुमति नहीं दी जाए और सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों को क्रयादेश दिए जाएं ताकि इससे न केवल उद्योगों को फिर से चालू किया जा सकेगा, बल्कि हमारे देश की जनता भी आत्मनिर्भर हो सकेगी।

सभापति महोदय: श्री सुनील खां, कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री सुनील खां: जी हां, महोदय, अपनी अंतिम बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ।

आसनसोल के हमारे प्रिय कवि काजी नजरूल इस्लाम की जन्मशती के उपलक्ष्य में हावड़ा एक्सप्रेस का नाम बदलकर काजी नजरूल इस्लाम एक्सप्रेस कर दिया जाए। मैं इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री लरंग साय (सरगुजा): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। दोनों रेल मंत्रियों को भी बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूँ। उन्होंने बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है। दोनों बहुत अनुभवी, सहनशील और सहानुभूति रखने वाले हैं।

सभापति महोदय, मैं सिर्फ तीन सुझाव देना चाहता हूँ। नंबर एक म.प्र. के सरगुजा जिले में विश्रामपुर तक रेलवे लाइन चली गई है। उस रेलवे लाइन को वहां से 23 किलोमीटर और आगे अंबिकापुर जिला मुख्यालय तक पहुंचाएँ, क्योंकि वहां की जनता इसके लिए बहुत दिनों से इंतजार कर रही है। अगर इस बार यह रेल लाइन अंबिकापुर मुख्यालय तक नहीं गई, तो आप यह बात

पक्की समझिए कि सरगुजा से जो बहुत बड़ी मात्रा में कोयला आता है, वह कोयला वहां की जनता द्वारा रोक दिया जाएगा। मेरा दूसरा सुझाव यह है कि विश्रामपुर से महेन्द्रगढ़ तक एक गाड़ी चलती है और वह महेन्द्रगढ़ में खड़ी रहती है। उसे अनूपपुर तक चलाया जाए और उस गाड़ी में दो बोगियां जोड़ी जाएं एक भोपाल के लिए जो म.प्र. की राजधानी है और दूसरी दिल्ली के लिए जो भारत की राजधानी है। अनूपगढ़ में अमरकंटक में भोपाल के लिए जोड़ दी जाए और दूसरी बोगी दिल्ली के लिए संभलपुर एक्सप्रेस में जोड़ दी जाए। तीसरी बात मैं दोनों मंत्री महोदयों से निवेदन करूंगा कि आप योजना आयोग को स्ट्रींगली पत्र लिखें। आप गरीबों के साथ, आदिवासियों के साथ मेलमिलाप और सहानुभूति रखने वाले मंत्री हैं। विश्रामपुर से अंबिकापुर तक यदि रेल लाइन इस बार नहीं बनाई गई, तो मैं फिर कहूंगा कि वहां के लोग कोयला नहीं आने देंगे। मेरा आग्रह है कि आप क्षेत्र की जनता के कोप का भाजन न बनें। इतनी जहमत न उठाएं। इसलिए योजना आयोग को इस रेल लाइन की स्वीकृति और धन दिए जाने के लिए बहुत जोरदार तरीके से पत्र लिखें ताकि इसकी स्वीकृति योजना आयोग से मिल सके और इस रेलवे लाइन का काम प्रारंभ हो सके।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं दोनों मंत्रियों को अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए और आपको मुझे बोलने का समय देने के लिए धन्यवाद प्रकट करता हुआ अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री किशनलाल शिलेर (हाबरस): माननीय सभापति जी, मैं केवल सुझाव देकर पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। आपने मुझे बोलने का जो समय दिया, उसके लिए मैं आभार व्यक्त करता हूँ।

श्री नीतीश कुमार जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह बड़ा प्रशंसनीय है। उसके लिए मैं उनको भी बधाई देता हूँ। 1997-98 के बजट में 8300 करोड़ रुपये के मुकाबले 9500 करोड़ रुपये बजट की घोषणा की है, वह जनता के फायदे के लिए है। इस बजट में कुछ नुकते हैं जैसे बेरोजगारों के लिए मुफ्त यात्रा का जो प्रावधान किया है, वह एक ऐतिहासिक कदम है। वृद्ध लोगों के लिए 25 से 30 प्रतिशत रियायत की जो घोषणा की है, वह भी प्रशंसनीय है। माननीय मंत्री जी ने यह घोषणा की है कि 12 नई रेल लाइनों और 11 गाड़ियों के फेरे वह बढ़ा रहे हैं। इसके अलावा उन्होंने डिब्बों में बढ़ोत्तरी की बात की है, वह भी एक सराहनीय कार्य है। इसके साथ मैं अपने क्षेत्र की समस्या आपके सामने रखना चाहता हूँ। मेरा संसदीय क्षेत्र हाबरस जंक्शन उत्तर प्रदेश में संपाद संख्या 95 ए, के स्थान पर ऊपरी पुल के निर्माण कार्य की मांग काफी समय से लम्बित पड़ी हुई है, जिससे

[श्री किशन लाल दिलेर]

यहां की जनता को काफी परेशानी उठानी पड़ती है। सिकन्दराराऊ और हाथरस के बीच बहुत बड़ा बवाल खड़ा हो जाता है, जिससे लोगों को कई घंटे खड़ा रहना पड़ता है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन है कि आप इस पुल का निर्माण करने की कृपा करें तथा इसके लिए प्रदेश सरकार को भी लिख दें तो अच्छा होगा।

श्री नीतीश कुमार: हम लिख देंगे।

श्री किशनलाल दिलेर: एक अहम मसला है, इसे भी आप नोट कर लें तो बड़ी कृपा होगी। ... (व्यवधान) उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। आपने मुझे आश्वासन दिया है कि हम लिखेंगे। हम भी लिख देंगे और आप भी प्रदेश सरकार को लिखकर आधा बजट वहां से दिला दें। मैं भी उनसे निवेदन करूंगा और आपसे तो मैंने निवेदन किया ही है। इसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। हाथरस किला से एक एस.के.डी. अलीगढ़ होते हुए दिल्ली को जाती है। उसमें पार्सल बुक हाथरस से होते थे। अब वह हाथरस न होकर एक एजेंसी द्वारा होने लगे हैं जो कि पूंजीपतियों ने कांग्रेस के कार्यकाल में बनाई थी। वह बुकिंग वहां से बंद कर दी गई है और अब वह हाथरस जंक्शन से होने लगी है। हाथरस एक व्यावसायिक केन्द्र है। वहां पर बहुत बड़ी मंडी है। इससे वहां के व्यापारी बहुत परेशान हैं। लोगों को बहुत तकलीफ हो रही है। मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि हाथरस जंक्शन पार्सल बुक कराने के बजाए हाथरस सिटी किला से बुक कराये जायें जो कि सिटी में पड़ता है। इससे व्यापारियों को काफी राहत मिलेगी।

इसी तरह एक गाड़ी मुरादाबाद से अलीगढ़ एक घंटे के लिए खड़ी हो जाती है। अगर उसको थोड़ा सा बढ़ाकर हाथरस के लिए कर दिया जाये तो हाथरस के लोगों को बड़ी राहत मिलेगी क्योंकि वहां से एक ही गाड़ी चलती है। मेरी आपसे यह भी मांग है कि गोमती एक्सप्रेस जाती है। महामाया हाथरस जंक्शन में आ गया है। वह जिला अलग हो गया है। गोमती एक्सप्रेस को भी वहां दो मिनट की रोकने की कृपा करें। यह हमारी महत्ती मांग है, इससे जनता को राहत होगी।

मंत्री जी ने जो बजट रखा है, उसमें बड़ी शालीनता के साथ घोषणाएं तो बहुत होती रही हैं लेकिन उन घोषणाओं के बारे में यहां चर्चा होती रही है, लालू जी ने कहा कि हमारे यहां इतनी बड़ी घोषणा हुई है, हम चिंतित हो गए, किसानों के पास खेत जोतने के लिए जमीन नहीं रहेगी।

मंत्री महोदय ने संतुलित बजट रखा है। मुझे उम्मीद और आशा है कि जैसा उन्होंने कहा, यह कार्य पूरा होगा और वे इसे पूरा करके दिखाएंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

प्रो. अजित कुमार मेहता (समस्तीपुर): सभापति महोदय, जो बजट लाया गया है, उसमें दावा किया गया है कि यह बजट परम्परा की लीक से हटकर है। आने वाले दिनों में देखना है कि इसका क्या परिणाम होता है। इसलिए मैं कार्यकलापों से देखूंगा, इसका विरोध या समर्थन कुछ नहीं करूंगा। आपने रेल भाड़ा बढ़ाकर साढ़े चार सौ करोड़ रुपये अर्जित कर लिए लेकिन इसमें हमारी आशंका है क्योंकि माल दुलाई ही आय का सबसे बड़ा स्रोत है और माल दुलाई की जो हालत है, सब लोगों ने स्वीकार किया है कि उसमें पिछले दिनों निरंतर कमी आती गई है। जब तक आप क्षमता नहीं बढ़ाएंगे, माल दुलाई अधिक नहीं कर सकेंगे और आय भी नहीं बढ़ेगी। मुझे आशंका है कि आप 4,440 करोड़ अर्जित कर पाएंगे।

[अनुवाद]

क्षमता बढ़ाने के लिए 'नई रेल लाइनों का बिछाया जाना, रेल लाइनों का विस्तार, आमान-परिवर्तन, प्रचालन कुशलता में वृद्धि, वैकल्पिक मार्गों का विकास तथा आधुनिकीकरण।' इतने उपाय हैं जिनमें मौडर्नाइजेशन से ही आपको तुरंत लाभ मिलने की उम्मीद है। मौडर्नाइजेशन के लिए शक्तिशाली रेल इंजनों और बेहतर डिब्बों का प्रयोग, रेलगाड़ियों के विशेषकर मालगाड़ियों की गति में वृद्धि, अत्याधुनिक सिगनल उपकरणों का लगाया जाना, माल डिब्बों तथा उनके धुरी के डिजाइन को बेहतर बनाना तथा उपयुक्त रेल लाइन बिछाना।

[हिन्दी]

मौडर्नाइजेशन में हमने जो सुझाव दिए हैं, हमारी समझ से वे कारगर होंगे। इस संबंध में मैं यह कहना चाहूंगा कि समस्तीपुर में एक बहुत पुराना रेलवे कारखाना है। उसने पिछले विश्व युद्ध में प्रशस्ति भी अर्जित की है। हम चाहेंगे कि उस कारखाने की क्षमता बढ़ाएं और उसमें नए डिजाइन के वैगन लगाएं जिससे आप अधिक माल ढो सकें।

अपने क्षेत्र के बारे में सुझाव देने से पहले मैं कहना चाहूंगा कि आपकी परिवहन नीति व्यापक होनी चाहिए।

रेल परिवहन और सड़क परिवहन दोनों में सामंजस्य होना चाहिए। रेल परिवहन और सड़क परिवहन एक दूसरे के प्रतिद्वंदी नहीं होने चाहिए, बल्कि एक दूसरे के पूरक होने चाहिए। इस तरह की एक व्यापक नीति आपको बनानी चाहिए। इसके फायदे होंगे। अभी सड़क परिवहन में बहुत अधिक वृद्धि हो जाने के

कारण तेल की खपत बहुत अधिक बढ़ गई है और इसके कारण पर्यावरण भी प्रदूषित हो रहा है और हमारी जेब से पैसा भी अधिक लग रहा है।

सभापति महोदय: कन्क्लूड किया जाये।

प्रो. अजित कुमार मेहता: मैं दो-तीन मिनट लूंगा। एक बात और कहना चाहूंगा कि पारदर्शिता की बड़ा चर्चा हुई। ठीक है, पारदर्शिता होनी चाहिए, मैं इसमें आपका समर्थन करूंगा, लेकिन दो बातें हैं, मेरी दो आशंकाएं हैं। एक तो पिछले दिनों जो पटरी की खरीद हुई है, उसमें हमारी आशंका है कि उसमें भारी घोटाला हुआ है। एक कंक्रीट की पटरी के विभिन्न आपूर्तिकर्ताओं को अलग-अलग दर दी गई है। सबसे अधिक चिन्ता की बात यह रही है कि सुप्रीम कोर्ट के फैसले के विरोध में यह किया गया। सुप्रीम कोर्ट ने यह कहा था कि लकड़ी की कटाई या वन की कटाई बहुत आवश्यक हो जाने पर ही की जानी चाहिए। लेकिन रेलवे ने अगले दस साल में कितनी आवश्यकता होगी, उतने स्लीपर्स का आर्डर दे दिया, जो कि मैं समझता हूँ कि सुप्रीम कोर्ट के फैसले का दुरुपयोग किया गया, इसको आप दिखावा लें, जांच

दूसरी बात, अभी हाल में दानापुर हावड़ा ट्रेन में दुर्घटना हुई। उस दुर्घटना में आपका बयान था कि इसके लिए राज्य सरकार दोषी है, कानून व व्यवस्था की स्थिति ठीक नहीं है, सबोटज हुआ है, परन्तु मेरी सूचना के अनुसार ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: अब आप समाप्त करें। आपने दुर्घटना का प्रश्न पूछा था, उसका तो उत्तर मिला हुआ है। उस प्रश्न का उत्तर आया है।

प्रो. अजित कुमार मेहता: उस प्रश्न का उत्तर तो आया है, लेकिन यहां भी होना चाहिए। आप अपनी प्रयोगशाला जमालपुर को टैस्ट सर्टिफिकेट नं. जी.एम./एम/82/579 दिनांक 14.5.1998 को देखें। आपकी अपनी प्रयोगशाला ने कन्क्लूजन दिया है:

सभापति महोदय: अब आपका समय समाप्त हुआ, अब आप कागज दे दीजिए।

प्रो. अजित कुमार मेहता: इसका मतलब यह हुआ कि आपका जो मैटीरियल है, जो मैटीरियल रेलवे ने इस्तेमाल किया है, वह सब-स्टैंडर्ड है और स्पेसिफिकेशन से बिल्कुल नीचे है। अब आप यह पता लगायें कि इन चीजों की खरीदारी में किनका दोष है और उनको दण्ड मिलना चाहिए। बिहार सरकार और आपके झगड़े से पैसेजर्स को लेना-देना नहीं है, पैसेजर्स तो मुफ्त में मरे जाएंगे। पारदर्शिता का लाभ रेल के पैसेजर्स को मिलना चाहिए, मैं इसका अनुरोध करूंगा। इसके साथ-साथ मेरी 3-4 मांगें और हैं।

सभापति महोदय: वह लिखित है वो देना चाहिए।

प्रो. अजित कुमार मेहता: बस एक मिनट पढ़ने में लगेगा। लोको शेड के स्थान पर समस्तीपुर में डीजल शेड का प्रपोजल दिया गया। पिछले बजट में भी उसका प्रावधान किया गया और इस बजट में भी है, परन्तु इतने दिनों के बाद भी दो लाख रुपया उसके शिलान्यास में खर्च हुआ, लेकिन जी.एल. शेड के नाम पर एक भी ईंट नहीं रखी गई, इसका मुझे अफसोस है कि एक साल में कोई काम नहीं हुआ। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप इस काम को शुरू करवा दें।

समस्तीपुर मंडल का पुनः परिसीमन कराएँ। मुझे दुख होता है जब मैं समस्तीपुर शहर के अंदर वोट मांगने जाता हूँ, तो मुंह चिढ़ाता हुआ सोनपुर मंडल आपका स्वागत करता है। यह बड़ी हास्यास्पद स्थिति होती है इसलिए इसका पुनः परिसीमन कराया जाए।

समस्तीपुर स्टेशन पर एक और रेलवे पुल बनाना चाहिए, क्योंकि स्टेशन का काफी विकास हुआ है और अधिक गाड़ियां चलने लगी हैं। सहरसा से समस्तीपुर तक जितनी भी गाड़ियां हैं, उनमें भीड़ बहुत अधिक होती है, बोगियों की संख्या कम है इसलिए इनकी संख्या बढ़ायी जाये। पूसा रोड स्टेशन आम का बहुत बड़ा बाजार है, यहां से आम बाहर भेजा जाता है, अंगार घाट पर गाड़ी को रोका जाना चाहिए। बस्सी सराय रेलवे स्टेशन का सौंदर्यकरण का मामला बहुत दिनों से लटका हुआ है, इसकी तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। उसके नजदीक आसपास रेलवे की बहुत जमीन खाली पड़ी हुई है। खाली रहने के कारण उस पर अतिक्रमण होता है इसलिए उसका सदुपयोग होना चाहिए। जनसेवा एक्सप्रेस बरीनी से प्रतिदिन कर दी जाए। दरभंगा से जय नगर तक बड़ी लाइन होनी चाहिए। इसकी मांग बहुत लम्बे समय से की जा रही है। जय नगर इंटरनेशनल बोर्डर है इसलिए इसको करना अत्यंत आवश्यक है।

इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री रामपाल सिंह (हुमरियागंज): सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ, जिसको हमारे नीतीश कुमार और राम नाईक जी ने बनाया है। यह देश के लिए बहुत उपयोगी बजट है। दसवीं लोक सभा में मैंने बराबर गोरखपुर से गोंडा रेल लाइन के आमाम परिवर्तन के लिए कहा था। मुझे तत्कालीन रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ द्वारा यही आश्वासन मिलता था कि यह अगले साल शुरू होगा, यह अगले साल शुरू होगा। मैं नीतीश कुमार जी को बधाई देना चाहता हूँ कि इन्होंने इस साल के बजट में इसको लिया है। इसकी स्वीकृति पहले आ गई और योजना आयोग की मंजूरी के बाद आपने कहा है कि इसका कार्य

[श्री रामपाल सिंह]

शुरू हो जायेगा। टोहरीघाट-सहजनवा-फैजाबाद-रामपुर और खलीलाबाद-बलरामपुर रेल लाइन का भी सर्वे हो चुका है। लेकिन अभी तक कुछ कार्यवाही नहीं हुई। यह रेल लाइन हमारी कई विधान सभाओं को जोड़ती है। गोरखपुर, खलीलाबाद, डुमरियागंज को जोड़ती है इसलिए इसका निर्माण कार्य शुरू कराया जाए।

रेल मंत्री जी ने गरीबों और वृद्धों के लिए सहायता योजना लागू की है। उसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ। मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। गोरखपुर से दिल्ली के लिए एक सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाए। वैशाली एक्सप्रेस आती है, लेकिन भीड़ इतनी अधिक होती है कि लोग गाड़ी की छत पर बैठकर यात्रा करते हैं। इसलिए वैशाली एक्सप्रेस में और बोगियां लगाई जाएं और गोरखपुर से एक और ट्रेन चलाई जाए। लखनऊ से गोरखपुर के बीच एक इंटरसिटी चलाई जाए, जैसे लखनऊ से बनारस और इलाहाबाद के लिए चलती है। दिन में श्री टायर में आरक्षण रहता है, उसमें बैठने का व्यवस्था की जाए। जिससे जो डेली के पैसेंजर हैं उनको बैठने की सुविधा मिले। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ।

श्री हरिकेवल प्रसाद (सलेमपुर): महोदय, रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है, पूरे देश में जो रेल की संपत्ति, रेल की कारगुजारी देश की जनता के सामने रखने का काम और एक हिस्से को नहीं बल्कि सभी हिस्सों को सामान्य रूप से प्रगति की ओर ले जाने का काम किया है, इसके लिए मैं उन्हें मुबारकबाद और बधाई देना चाहता हूँ। मुझे एक बात की जरूर तकलीफ है। आज जो रेल पर बहस चल रही है, इस समय पूरे देश के लोग सो रहे होंगे और यहां पर कार्य मंत्रणा समिति ने जो बहस के लिए प्रक्रिया शुरू की, हजारों ऐसे कर्मचारी होंगे जिनको अतिरिक्त भार भी देना पड़ेगा। मैं यह चर्चा केवल इसलिए करना चाहता हूँ कि आगे जब भी कभी रेल का बजट आए तो यह जो रात को बहस करने की ही एक परम्परा बन गई है, अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में जो सरकार बनी है वह सरकार लोगों को एहसास कराए कि हम परिवर्तन लाना चाहते हैं, परिवर्तन के रूप में सरकार है। पूरा देश सो रहा है और हम यहां बहस कर रहे हैं।

महोदय, मैं दो-तीन चीजें आपके सम्मुख रखना चाहता हूँ। जब बजट आया था तो मंत्री जी की तारीफ की गई थी। जहां उत्तर प्रदेश, बिहार की चर्चा की गई वहीं उत्तर प्रदेश की उपेक्षा पिछले बजट में कर दी गई थी। हम मंत्री जी को मुबारकबाद और बधाई देंगे कि कम से कम बिहार ही नहीं बल्कि आंध्र से लेकर, बम्बई से लेकर हर राज्य को कुछ न कुछ देने का काम किया है और अनेक लोगों को राहत देने की तमाम योजनाएं बनाई हैं। मैं मंत्री जी का ध्यान एक बात की ओर दिलाना चाहूंगा, उनके बजट के पैरा 76 में जो लिखा गया है—अनुसूचित जाति, जनजाति,

पिछड़े वर्ग और अल्पसंख्यकों की जो समिति बनेगी उसको ये अधिकार देंगे लेकिन जो रेलवे बोर्ड है, वह मनुवादी विचार के लोग, यहां का जो आफिसर है वह तानाशाह है। पिछली बार इस तरह की कमेटियां बनाई तो गईं लेकिन उनको कोई अधिकार नहीं दिया गया। आपने अपने भाषण में कार्यक्रम में रखा है तो उस कमेटी को पूर्ण रूप से अधिकार देने का भी काम करें। आपने भर्ती बोर्ड में भी परिवर्तन का प्रयास किया है, हमें उस पर कुछ नहीं कहना है। उम्मीद है कि देश की जनता को आप यह एहसास कराएं कि भर्ती में कहीं कोई धांधली नहीं होगी। लोगों का विश्वास खत्म हो गया है और वे कहते हैं जिसने जितना पैसा दिया है उसी के अनुसार वह पास हो गया। आपको एहसास कराना है कि योग्यता के आधार पर चयन का काम होगा। आपने अभी कहीं नियुक्ति का काम नहीं किया है लेकिन मुझे जानकारी है, आपके पास भी आई होगी, आपके नाम पर नियुक्तियों की जा रही हैं और कहा जा रहा है कि मंत्री जी ने सूची भेजी है। मैं आपको जानकारी के लिए कहना चाहता हूँ कि सफाई वाले की जगह पर सवर्ण लोगों की भर्ती लखनऊ में की गई। आपके समय में नहीं, पिछले सत्र में, 200 सफाई वालों की जगह पर सवर्णों की भर्ती कर दी गई। मैंने एक चिट्ठी लिखी।

कम से कम उस चिट्ठी को मंगवाकर देख लिया जाए। सवर्ण जो हैं, सफाई का काम कर रहे हैं। ठीक उसी तरह से आपके यहां ट्रांसफर की कोई नीति तो बननी चाहिए। यहां जो 20-20 सालों से रेलवे बोर्ड में एक कुर्सी पर बैठे हैं। सांसदों का, जनप्रतिनिधियों का जब चिट्ठी जाता है तो उसका उत्तर अपने मन से बना कर देते हैं। उसका उत्तर चला जाता है। जिसको चाहे अपना कोप-भाजन बना दें। जो छोटा कर्मचारी है वह मारा जाता है। हम यह चाहते हैं कि ट्रेन के अंदर जो तमाम लोग काम करते हैं। ऐसे भी पड़े हैं जिनकी सेवा के आधार पर नियुक्ति होनी चाहिए, उनकी उपेक्षा कर दी गयी है।

मृतक का आश्रित दर-दर की ठोकर खाता है कि उसकी नियुक्ति हो जाए, लेकिन बिना पैसे के उसकी नियुक्ति नहीं होती है। हम चाहेंगे कि इस पर आपकी प्राथमिकता हो। फिर ठीक उसी तरीके से जो रेल सुरक्षा बल है, उसे अपना संपन्न बनाने हेतु जार्ज साहब और जेनेश्वर साहब मंत्री हुए तो पहल की परन्तु उस सदन के प्रस्ताव को आज तक रेलवे बोर्ड के अधिकारियों ने बनाने के लिए आज तक उसे पूर्ण रूप से लागू नहीं करने दिया। हम चाहेंगे कि उन्हें भी अधिकार देने चाहिए।

उसी प्रकार से रेलवे मजदूर यूनियन की बात है। पूरे रेलवे में एक ही मजदूर यूनियन मजबूत है। लेकिन उसको मान्यता अब तक नहीं दी गयी है। हम चाहते हैं कि आप उसको मान्यता प्रदान करने का काम करें।

ठीक उसी प्रकार से समान काम के लिए समान वेतन देने की बात है। प्रमोटिव अधिकारी एसोसिएशन ने यह मांग किया है कि समान काम के लिए समान वेतन प्रणाली लागू किया जाए। लेकिन हो यह रहा है कि एक आदमी को एक वेतन तो दूसरे को दूसरा वेतन दिया जा रहा है। उसमें नियम की मांग है कि उन्हें पदोन्नति में 50 प्रतिशत निर्धारित कोटे को पूरा किया जाए।

ठीक उसी तरह से मान्यवर, अब लखनऊ से सीवान के बीच अनेक बार दुर्घटनाएं हो जाती हैं। कुछ-कुछ जगहों पर दोहरी लाइन का काम शुरू है लेकिन पूरा नहीं हुआ है। हम चाहते हैं कि आप लखनऊ से लेकर सीवान तक दोहरीकरण का काम करवा दें। अनेक सदस्यों ने कहा कि जब हम गोरखपुर से चलते हैं दिल्ली के लिए तो वैशाली की छत पर लोग भरे रहते हैं। उसके समान एक दूसरी गाड़ी चलाने की बात पिछली बार हुई थी। लेकिन वह नहीं हो पाई। हम चाहते हैं कि कम से कम इस समय उसकी प्रक्रिया हो जाए। गोरखपुर जैसे जगह में आकर के गाड़ियां खड़ी हो जाती हैं। एक प्लेटफार्म न बनने के कारण गाड़ी इधर भी खड़ी, उधर भी खड़ी, रुक जाती है। ... (व्यवधान) मेरे क्षेत्र में भटनी में काफी रेल भूमि है। मैं आदरणीय मंत्री जी से मांग चाहता हूँ कि पूर्वांचल का एक पिछड़ा इलाका है जहां उत्तर और उत्तर प्रदेश का एक स्थल, एक कोना है, वहां पर रेल के छोटे-छोटे पुर्जे बनाने के कलकारखाने की स्थापना की जाए।

जो बरहज रेलगाड़ी है, उस लाइन का आमान परिवर्तन पिछले वर्ष ही हुआ है। लेकिन यह आमान परिवर्तन केवल बरहद से भटनी तक हो गया। उस गाड़ी को गोरखपुर तक और दुर्ग तक रेल गाड़ी को चलाने की मांग मैं सदन में करता हूँ। मैं मंत्री जी को बधाई दूंगा कि जब वे मऊ में गये तो बेलथरा रोड स्टेशन पर उन्होंने ऊपरी पुल की घोषणा की। हमें उम्मीद है और विश्वास है कि जिन चीजों को बजट में दिखाया गया है, एक तो रोक लगाने का काम, दूसरा अधिकारियों के ट्रांसफर की नीति और मृतक आश्रित जो घूम रहे हैं उनकी भी नियुक्ति के बारे में और जो बैठे हुए हैं, उनको भी अवसर देने का काम करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि पूरा सदन कम से कम अगले सदन में जब बहस हो तो रात्रि वाली बहस की प्रक्रिया को बंद करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम क्रियान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नाईक): आपने यहां सुझाव दिया कि जो अधिकतर सदस्य यहां बोलें, वे अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में ही बोलें। यह नियम लक्षद्वीप के लिए भी लागू होगा जहां रेल गाड़ी नहीं है लेकिन मुझे लगता है कि आप अध्यक्ष पद के आसन पर बैठने वाले हैं, इसलिए आप भी इसके लिए बाध्य हैं।

[अनुवाद]

श्री पी.एम. साईद (लक्षद्वीप): आदरणीय सभापति महोदय, आपको आश्चर्य हो सकता है कि मैं इस समय बोलने के लिए क्यों खड़ा हुआ हूँ। सभापति महोदय मैं आपके जाने से पहले अपना भाषण पूरा करना चाहता हूँ। ... (व्यवधान)

आदरणीय सभापति जी, मेरे परम मित्र राम नाईक जी और नीतीश जी दोनों सुलझे हुए व्यक्ति हैं। उन्होंने रेलवे का काम सम्भाला है। उन्होंने बहुत अच्छे तरीके से रेल बजट पेश किया है। आदरणीय राम नाईक जी ने कहा कि दूसरे सदस्यों को अपने क्षेत्र के बारे में और रेलवे के बारे में अपनी बात कहनी चाहिए। मैं भी उतनी ही बात कहूंगा। उससे ज्यादा नहीं कहूंगा। वह इस बात को जानकर हैरान होंगे कि भारतवर्ष में ऐसी कई जगहें हैं, जहां अभी तक एक किलोमीटर रेल नहीं जा सकी। जैसा कि हमारा क्षेत्र है, जैसा कि हमारे परम मित्र मनोरंजन भक्त जी का क्षेत्र अंडमान निकोबार है। इंदिरा जी ने ऐसे क्षेत्रों के लोगों और उनके बच्चों को दिखाने के लिए एक सर्कुलर टॉय ट्रेन और इस तरह का एक स्टेशन लक्षद्वीप में बना कर हमारे क्षेत्र को कवर अप किया था। जब इंदिरा जी लक्षद्वीप आईं तो उन्होंने यह ट्रेन हमें भेंट की थी।

मैं आपको अच्छा बजट पेश करने के लिए धन्यवाद देता हूँ। मैं ऐसा समझता हूँ कि हमारे देश में रेल का सबसे बड़ा कंटीब्यूशन इंटीग्रेटी का है। रेल ने लोगों को जोड़ने का काम किया है। वह एक सराहनीय कार्य है। यही एकमात्र मुद्दा मैंने माननीय नीतीश जी और राम नाईक जी को बताया कि वे कम से कम इमोशनल इंटीग्रेशन अंडमान, लक्षद्वीप और सिक्किम में पहुंचाएं। वहां के लोगों को भारत के किसी हिस्से में आने-जाने के लिए एक गाड़ी अंडमान एक्सप्रेस के नाम से दें जो कि दिल्ली से कलकत्ता तक, दिल्ली से कोचीन तक लक्षद्वीप एक्सप्रेस के नाम से, दिल्ली से सिक्किम सिक्किम एक्सप्रेस के नाम से दें। इससे वहां के लोगों को यह महसूस होगा कि हमारे नाम से भारत की रेलवे भारत की राजधानी के लिए चलती है। उनकी भावनाओं को जोड़ने की बात जब मैंने उनके सामने रखी तो उन्होंने बहुत ही सिम्फैटिक कंसिडरेशन से मेरी बात मानी। कल उनके भाषण से मुझे पूरी जानकारी मिलेगी। मैं उनसे इतना ही दरखास्त करूंगा कि उनको धीरे-धीरे इसका लाभ उठाना चाहिए।

मैंने जो सुझाव दिया वह भारत के लोगों को समझने का भी एक मौका दें कि यह एक अच्छा सुझाव था। मैंने तथा हमारे साथी श्री मनोरंजन भक्त ने श्री नीतीश कुमार जी से बात की थी। इसलिए मैं उनको एडवांस में धन्यवाद देता हूँ। ... (व्यवधान) रेल बुकिंग की आपने शुरुआत तो की है। पिछले रेल डिसकॉन्ट में

[श्री पी.एम. सईद]

मेरे पास यहां आकर बात करने का मौका भी नहीं था। मैंने उधर से ही बैठकर परम्परा तोड़कर बताया कि कम मे कम रेल बुकिंग की उनको सुविधाएं दे दें। उन्होंने एकाध जगह आइलैंड में की है, लेकिन और कहां-कहां ये सुविधाएं देनी आवश्यक हैं आप जरा इसका भी ध्यान रखें। आपने एक-दो आइलैंड में शुरूआत तो की है, यदि यह चार-पांच आइलैंड में शुरू हो जाए तो अंडमान और लक्षद्वीप के लोगों का भला होगा। इस ओर आपका ध्यान आकर्षित करते हुए आपके मेडन बजट पर आपको दिल से बधाई देता हूं। धन्यवाद।

श्री गौरी शंकर चतुर्भुज बिसेन (बालाघाट): माननीय सभापति जी, इस पारदर्शी सरकार का यह पारदर्शी बजट है। यह सरकार की नीति और नियति दोनों को स्पष्ट करता है। इस सरकार ने भारतीय रेल का स्थिति पत्र इस सदन के माध्यम से पूरे भारतवर्ष की जनता के सामने प्रस्तुत किया है, यही अपने आपमें एक बहुत बड़ा प्रमाण है कि हमारी सरकार किस तरह पारदर्शी स्थिति को स्पष्ट रखना चाहती है। यह एक इतना बड़ा दस्तावेज है, इस पर सदन के सारे माननीय सदस्यों ने अपने लम्बे विचार यहां रखे हैं, अब यह इस हाउस के माध्यम से पूरी दुनिया की प्रोपर्टी बन चुका है। चूंकि हमारे देश की रेल का संबंध अकेले भारत के विकास से नहीं है बल्कि इससे हम दुनिया के अन्य देशों के मार्ग तक हम पहुंचते हैं और उनके छोर तक पहुंचने का यह एक अच्छा माध्यम है। सबसे पहले मैं हमारी सरकार के माननीय मंत्री जी को उदार हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूं। मेरा लोक सभा क्षेत्र दक्षिण पूर्व रेलवे में आता है। जिसमें कि 17 नवम्बर, 1997 को तांबड़तोड़ जब सरकार का अंतिम चरण था, पासवान जी आये और वहां शिलान्यास का पत्थर रख दिया और उसमें सिर्फ टोकन बजट रखा हुआ था। आप देखेंगे इसमें टोकन बजट में दो करोड़ रुपये का प्रावधान है। यह दक्षिण-पूर्व रेलवे का सबसे बड़ा आमान परिवर्तन है। इसकी दूरी बहुत है। जबलपुर से गोंदिया और बालाघाट से कटंगी, जिसकी कुल दूरी 285 किलोमीटर है। गोंदिया महाराष्ट्र में है और जबलपुर महाकौशल की कमिश्नरी है। इसमें बालाघाट, मंडला, सिवनी और नेरो गेज का पूरा नैनपुर वाला जोन इससे लाभान्वित होने वाला है। रेल बजट में रेलवे के अधिकारियों ने इसके लिए सिर्फ 22 करोड़ मांगा था। पिछले वर्ष जो करोड़ दिया गया वह भी खर्च नहीं हो सका। क्योंकि उसके बाद जो परिस्थितियां आई वे हमारे सामने हैं। जब अनुपूरक बजट आया था, तब मंत्री जी को मैंने इंटरप्ट किया था और पत्र भी लिखा। मंत्री जी ने काफी गंभीरता से उस पर विचार किया। मैं इस सदन के माध्यम से दोनों मंत्रियों को धन्यवाद देना चाहता हूं कि रेलवे विभाग ने जो 22 करोड़ की मांग की, इस बजट में 20 करोड़ का प्रावधान है। मैंने इस बारे में पत्र लिखा था कि 50 करोड़ दिया जाए, लेकिन जब मैंने अधिकारियों से बात की जो कि गेज कनवर्शन

के वहां के प्रभारी हैं, उनका नाम श्री मृत्युंजय कुमार है, उन्होंने कहा कि हमें इस वर्ष सिर्फ 22 करोड़ की जरूरत है। क्योंकि यह वर्ष हमारे लिए सर्वे का है, एस्टीमेट वगैरह बनाने का है, टेंडर काल करने का है और जो गेज उखाड़ने हैं उनके टेंडर काल करने का है अगले वर्ष हमें और अधिक बजट लगेगा।

सभापति महोदय, इसकी जो वर्तमान लगत है वह 386.30 करोड़ रुपए की है और मैं समझता हूं कि इस योजना को चरणबद्ध तरीके से चलाकर 5 वर्षों में पूरा किया जाना है। यह नौवीं पंचवर्षीय योजना का दक्षिण पूर्व रेलवे का सबसे बड़ा आमान परिवर्तन है। इससे हमारे बालाघाट जिले का एक प्रकार से महाराष्ट्र का विदर्भ, म.प्र. का छत्तीसगढ़ और म.प्र. का महाकौशल, इस बीच में सिमटा हुआ है, जिसका कहीं अता-पता नहीं था, जिसको इस सरकार ने गंभीरता से लिया है। इसके लिए मैं बालाघाट सहित, जबलपुर संभाग और विदर्भ की जनता की ओर से साधुवाद देना चाहता हूं और धन्यवाद देना चाहता हूं।

सभापति महोदय, मुझे ज्यादा नहीं बोलना है। सिर्फ मैं यह कहना चाहता हूं कि बालाघाट से कटंगी तक आमान परिवर्तन होना चाहिए। यहां तक छोटी लाइन है। कटंगी से तिरोड़ी तक 12 किलोमीटर है और तिरोड़ी से तक का 12 किलोमीटर का टुकड़ा यदि जुड़ जाता है, तो पूरे आमान परिवर्तन का लाभ क्षेत्र को मिलेगा। इसका जब शिलान्यास हुआ था, तब मैं वहां मौजूद था और मैंने शिलान्यास समारोह में ही मंत्री जी से आग्रह किया था, तो मंत्री जी ने उसी समय सर्वे कराने की विशेष घोषणा कर दी। मेरा आग्रह है कि आप उस 12 किलोमीटर का सर्वे करा दें। मैं इस सदन के माध्यम से आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि इस कार्य में मैं और मेरे क्षेत्र की जनता पूरा सहयोग देगी। मैं कलैक्टर या अन्य राजस्व अधिकारियों से मिलकर इस काम के लिए जितनी जमीन की आवश्यकता होगी, उसको दिलाने का प्रयास करूंगा। निजी लोगों से यदि भूमि लेने की आवश्यकता होगी, तो वह भी किया जाएगा। वह काम दोनों तरफ से शुरू हो रहा है। बालाघाट से कटंगी 45 किलोमीटर का वर्क है। इसमें यदि 12 किलोमीटर का कार्य और जोड़ दिया जाता है, तो हम इसको तुमसर से आगे नागपुर तक जोड़ सकेंगे।

सभापति महोदय, जब यहां पूर्व सत्ता पक्ष के श्री पी. उपेन्द्र भाषण दे रहे थे, तो मैं उनके भाषण को बड़े गौर से सुन रहा था, लेकिन जब उन्होंने रेल बजट को दिशाहीन बजट कहा और कहा कि इससे महंगाई बढ़ेगी, तो मुझे लगा कि वे राजनीति से प्रेरित होकर बोल रहे हैं। रेल की योजनाओं को पूर्ण करने के लिए 35 हजार करोड़ रुपये की व्यवस्था होनी चाहिए, लेकिन जैसे-तैसे करके, छोटे-छोटे कराधान करके 450 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। आखिर पैसा कहां से आएगा। इसके लिए कुछ

व्यवस्था तो करनी ही पड़ेगी। मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि इस आजाद भारत के 50 सालों में यह सबसे सफलतम बजट है। इसकी जितनी प्रशंसा की जाए, उतनी कम है। मैं तो इस बजट की अच्छाई के लिए शब्दकोष में से शब्दों का चयन ही नहीं कर पा रहा हूँ। यह इस देश की रेलवे का अब तक का सबसे अच्छा बजट है। इसके लिए मैं दोनों मंत्रियों को साधुवाद देना चाहता हूँ, धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं इतना ही निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे पिछड़े क्षेत्र की तरफ ध्यान देते हुए उसके विकास के लिए ज्यादा रुचि रखेंगे। मैं खासकर नाइक जी से कहना चाहता हूँ क्योंकि वे महाराष्ट्र से आते हैं। हमारे क्षेत्र के बाद ही महाराष्ट्र का क्षेत्र लग जाता है और भंडारा जिला पड़ता है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए आपको और मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

डॉ. सी.पी. ठाकुर (पटना): सभापति महोदय, हमारे रेल मंत्री जी ने बहुत ही ईमानदारीपूर्वक भारतीय रेल की वस्तुस्थिति को सदन के सम्मुख रखकर सारे देश के सामने रखा है। इसलिए वे धन्यवाद के पात्र हैं। जो बजट है वह भी बहुत अच्छा है। भारतीय रेल बहुत खामियों के बावजूद यदि हम इसकी तुलना जर्मनी या यूरोपीय देशों की रेलों से करें या चीन से करें, तो भारतीय रेल की परफार्मेंस उन देशों की रेलों की तुलना में खराब नहीं है। मैं विभाग को भी धन्यवाद देता हूँ, लेकिन मैं एक बात कहना चाहता हूँ। जब जर्मनी ने अपनी रेलवे को प्राइवेट कर दिया, क्योंकि पहले वह उतनी लाभकारी नहीं थी, तो उसको तीन भागों में बांटा—पैसेंजर विभाग, फ्रेट और तीसरा इन्फ्रास्ट्रक्चर।

प्रातः 5.00 बजे

उससे वे लोग सोचते हैं कि उनको इससे ज्यादा लाभ होगा। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि आप भी उसी तरह से भारतीय रेल को भी रखने की कोशिश करें जिससे अधिक से अधिक लाभ हो सके और उनकी एफ्रीशेंसी भी बढ़े क्योंकि भारतीय रेल पर बहुत बड़ा उत्तरदायित्व है। सबसे बड़ा पब्लिक सैक्टर होने के नाते ज्यादा प्राफिटेबल हो, ज्यादा एफ्रीशियेंट हो, तो पब्लिक सैक्टर के जो सिद्धांत हैं, वे सिद्धांत मरने नहीं देंगे। इसलिए रेलवे पर एक बहुत बड़ी जिम्मेदारी है। मैं एक बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा कि जापान की रेलवे को देखने से लगता है कि साईस एंड टेक्नोलॉजी का इनपुट रेलवे में बहुत ज्यादा है जबकि हम रेल बजट में साईस एंड टेक्नोलॉजी की बात ही नहीं करते हैं। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस बात की ओर दिलाऊंगा कि बिहार में एक बहुत पुराना और अच्छा इंस्टीच्यूट जमालपुर में है। बीच में तो लगता था कि वह बंद जायेगा। अगर उसको रेलवे रिसर्च इंस्टीच्यूट में कन्वर्ट कर दिया जाये तो वह रेलवे के लिए लाभदायक होगा।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे में जो क्राइम्स होते हैं तो उसके लिए रेल विभाग कहता है कि यह राज्य सरकार का काम है और राज्य सरकार कहती है कि यह रेल विभाग का काम है। इस पर भी विचार होना चाहिए। यात्रियों की सुरक्षा की व्यवस्था रेल विभाग करे। तीसरा, रेलवे में एक्सीडेंट बहुत होते हैं। चार-पांच साल के ग्राफ, स्टेटस पेपर और अन्य पेपर देखकर ऐसा लगता है कि आदमी ज्यादा दोषी है। अगर आदमी दोषी है तो वह आदमी किस किस्म का है, जो ज्यादा एक्सीडेंट करता है, उसके लिए कोई विचार और स्टडी करने के लिए रेल विभाग को विचार करना चाहिए।

प्रातः 5.02 बजे

[श्री पी.एम. साईद पीठासीन हुए]

पटना बिहार की राजधानी है। बिहार की राजधानी और इस देश के दो बड़े औद्योगिक नगर मुम्बई और अहमदाबाद को कोई सुपरफास्ट ट्रेन से नहीं जोड़ा हुआ है। इसलिए मेरा निवेदन है कि पटना को अहमदाबाद और मुम्बई से दो सुपर फास्ट ट्रेनों से जोड़ा जाये। तीसरा, मद्रास और कोचीन पटना से गाड़ी जाती है उसके लिए वहां के लोगों की बहुत डिमांड है कि इसकी फ्रिक्वेंसी को बढ़ाया जाये। पटना के जो भी रहने वाले हैं, वह देखते होंगे कि जैसे चिरेयाटार पुल और दीदारगंज की जो क्रासिंग है, उसमें बहुत देर हो जाती है। इसलिए वहां बीटा में थिरेयाटार और दीदारगंज में अविलम्ब ओवरब्रिज बनाया जाये। इसी तरह पटना के नजदीक जल्ला क्षेत्र है। उस जल्ला क्षेत्र में क्रासिंग हो जाये तो 25-30 गांवों के लोगों को वहां जाने में सुविधा होगी। इसलिए उसकी भी व्यवस्था हो। मंत्री जी ने कहा है कि पटना से कन्टेनर सर्विस शुरू करेंगे। इसके लिए भी हम धन्यवाद देते हैं। इससे व्यापारिक चीजों को भेजने में पटना से सहायता होगी और बिहार के लोगों को भी सहायता होगी। इस तरह से यह सुविधा वहां पर बढ़ाई जाये। इसी तरह राजेन्द्र नगर के नजदीक रेल की दुलाई होती है जिस कारण वहां काफी पानी जमा हो जाता है। रेल विभाग कहता है कि हम नहीं हटायेंगे और राज्य सरकार कहती है कि हम नहीं हटायेंगे। इससे वहां की जनता बहुत परेशान है। इसलिए उसकी भी व्यवस्था होनी चाहिए। वहां इंजीनियर लोग देखेंगे कि कैसे पानी के जमाव को हम समाप्त कर सकते हैं। इन्हीं शब्दों के साथ जो रेल बजट है, वह बहुत उम्दा बजट है। मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

[अनुवाद]

श्री आनन्द पाठक (दाजिलिंग): सभापति महोदय, मैं रेल बजट पर कुछ शब्द बोलने का अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। महोदय, मैं बजट के सभी पहलुओं के विस्तार

[श्री आनन्द पाठक]

में जाना नहीं चाहता हूँ। किंतु उत्तरी बंगाल की कुछ विशेष समस्याओं तथा संपूर्ण रेल व्यवस्था से जुड़े कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों पर बोलना चाहता हूँ।

महोदय, मैं इस बात को वलपूर्वक रहना चाहता हूँ कि देश में रेलवे सबसे बड़ा उद्योग है। यह देश तथा इसकी जनता को बहुमूल्य सेवा प्रदान कर रहा है।

यह बड़ी संख्या में लोगों को रोजगार प्रदान कर रहा है तथा यह माल-भाड़ा एवं यात्री किराये से भारी राजस्व भी कमा रहा है। किंतु कर्मचारियों की दशा सोचनीय है तथा इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

रेल देश के लोगों के बीच एकता तथा अखण्डता को बढ़ावा देती है। रेल देश के एक कोने से दूसरे कोने में तथा अलग-अलग राज्यों में जाती है तथा इस प्रकार देश के विभिन्न भाषाई समूहों, प्रजातियों, जाति तथा समुदायों के विभिन्न लोगों के बीच एकता तथा अखंडता को बढ़ावा देती है। अतएव उन विभिन्न स्थानों जहाँ रेल लाईन नहीं है इसके पहुंचाने तथा नए क्षेत्रों, पहाड़ी इलाकों तथा दुर्गम तराई क्षेत्रों में रेल सुविधा पहुंचाने पर जोर देना चाहिए। इस आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए मैं सिक्किम जैसे सीमा क्षेत्रों तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र के राज्यों में रेल सेवा शुरू करने का सुझाव देता हूँ।

दार्जिलिंग हिमालयन रेल "टॉय ट्रेन" नाम से लोकप्रिय खूबसूरत छोटी रेलगाड़ी चलाती है जो विदेशी तथा हमारे भारतीय पर्यटकों को दार्जिलिंग पहाड़ी की हरियाली से मनोरंजन कराती है। किंतु इसकी दिन-प्रतिदिन उपेक्षा की जा रही है तथा पुराने इंजनों एवं सवारी डिब्बों को नहीं बदला जा रहा है। यहाँ तक कि रेल लाइनों को भी नहीं बदला जा रहा है। अतएव, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ जिससे कि दार्जिलिंग पर्वतीय क्षेत्र की इस प्रतिष्ठित रेल लाईन का समुचित रखरखाव किया जाए।

महोदय, इसके आधुनिकीकरण एवं सौन्दर्यीकरण की आवश्यकता है जिससे की पर्वतीय क्षेत्रों के सौन्दर्य को देखने के लिए अधिक से अधिक लोग आकर्षित होकर वहाँ जाएँ। दार्जिलिंग मेल समय पर नहीं चलती और यात्रियों को अनेक असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है। अतः मैं मंत्री से आग्रह करता हूँ कि इन परेशानियों और दिक्कतों को दूर करें। दार्जिलिंग मेल के अलावा कामरूप, कंचनचंगा, तीसता टोरसा, महानंदा जैसी रेलगाड़ियों तथा गुवाहाटी और न्यू जलपाईगुड़ी को कलकत्ता तथा नई दिल्ली से जोड़ने वाली अन्य रेलगाड़ियों की भी हालत बहुत खराब है। इन परेशानियों के मद्देनजर मैं मंत्री से अनुरोध करूंगा कि न्यू जलपाईगुड़ी होते हुए कलकत्ता और कूचबिहार के बीच एक सुपर फास्ट रेलगाड़ी आरंभ की जाए।

महोदय, कलकत्ता और विभिन्न पूर्वोत्तर राज्यों के बीच अनेक नई रेलगाड़ियाँ चलाई जानी चाहिए।

सरायबाट एक्सप्रेस सप्ताह में तीन बार चलती है। इस रेलगाड़ी को रोज चलाया जाना चाहिए जिससे कि अधिक लोग इस सुविधा का लाभ उठा सकें। सिलिगुड़ी में एक रेलवे फाटक है जो व्यवस्थित यातायात में बाधक है ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री पाठक, आपके शेष भाषण को सभा पटल पर रखा जा सकता है।

श्री आनन्द पाठक: उत्तर-सीमांत रेल के अंतर्गत मालदा से गुवाहाटी तक, विद्युतीकरण परियोजनाएं आरंभ की जानी चाहिए।

उत्तर-सीमांत रेल के अंतर्गत चलने वाली सभी रेलगाड़ियों की सीटों एवं शयनयानों के आरक्षण कोटे में वृद्धि की जानी चाहिए। सभी रेल गाड़ियों में यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं में वृद्धि की जानी चाहिए।

अंतिम मुद्दा खान-पान सेवा प्रणाली के बारे में है। इन रेलगाड़ियों में खान-पान सेवा ठेकेदारों द्वारा प्रदान की जाती है। मगर यह खस्ता हाल में है। अतः मेरा आपसे अनुरोध है कि खान-पान सेवा पर उचित ध्यान दिया जाए जिससे कि यात्रियों को अच्छा खाना उपलब्ध हो सके।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री बासवराज पाटील सेडाम (गुलबर्गा): मान्यवर सभापति जी, मैं सबसे पहले सरकार के इस रेल बजट को धन्यवाद देते हुए कुछ चीजें सरकार के ध्यान में लाना आवश्यक समझता हूँ। उन दो-तीन बातों को वे ध्यान में रखें। सबसे पहले रेलवे पुलिस और टी.टी., इन दोनों के बीच में आजकल कुछ छोटा-मोटा झगड़ा, जो कुछ राज्य सरकार की पुलिस के लोग रात के समय ड्यूटी पर आते हैं, वे कई बार तो राक्षसों के समान यात्रियों के साथ व्यवहार करते हैं और उनसे मनमाने पैसे लूटते हैं, यहाँ तक कि उनकी छाती पर पिस्तौल लगाते हैं। ये आइंदा शायद और खतरनाक स्थिति में जायेंगे। मैं ज्यादातर जब कभी भी 4-5 साल में के.के. एक्सप्रेस से दिल्ली आता हूँ तो मध्य प्रदेश और आंध्र प्रदेश, दोनों जगह इसका मैं अनुभव करता हूँ। यात्री बड़ा दुख अनुभव करते हैं। ऐसा जो गैरकानूनी ढंग अपनाते हैं, जो रक्षा के लिए आते हैं, वे राक्षसों की तरह व्यवहार करते हैं, ऐसी चीजों के बारे में सरकार ध्यान दे, मैं इसकी मांग करता हूँ।

दूसरी बात, मैं बचपन से जब छोटा था तो रेलवे और पोस्ट आफिस के बारे में बड़ा अभिमान इनकी क्वालिटी ऑफ वर्क के बारे में करता था। गत सात वर्षों में मैं जो दक्षिण भारत में रेलवे का काम देख रहा हूँ, एक ग्राम पंचायत के घटिया काम से भी गिरा हुआ काम किसी रेलवे प्लेटफार्म के अन्दर मैं देखता हूँ तो पैसे तो मनमाने खर्च हो रहे हैं, लेकिन काम और उसकी क्वालिटी में बड़ी गिरावट आई है, जिसके कारण सिर झूम से झुकता है। अगर इसमें थोड़ा भी सुधार सरकार करेगी तो इसके अन्दर हजार करोड़ रुपया बचाकर उसको अन्य कार्य में लगाया जायेगा, नहीं तो ये पैसे किसी की पाकेट में चले जायेंगे, इसके बारे में मैं सरकार से आग्रह करूँगा।

इसीलिए सरकार ने जो स्टेटस पेपर तैयार किया है, शायद मैं इसे राजनीति के लिए नहीं कहना चाहता हूँ कि इस प्रकार की जो लीकेज हो रही है, कम से कम इण्टरनल स्टेटस पेपर तैयार करें, ताकि भविष्य में तो ऐसी चीज नहीं हो। अगर ऐसा सरकार करेगी तो और अच्छी प्रकार की सेवा जनता को सरकार दे सकती है। साथ ही साथ मैं यहां पर अपने क्षेत्र के बारे में आता हूँ। मेरे जिले में ट्रेन जो काजीपेट से बैंगलूर जाने वाली है, वह ट्रेन जून से दूसरे रूट से जाने वाली है, लेकिन उत्तरी कर्नाटक के गुलबर्गा जोदर इन भागों के लोगों के लिए बड़ा संकट होगा, उसके लिए आल्टरनेटिव ट्रेन जोड़नी चाहिए और उसी तरह का काम करना सर्वे होना चाहिए। आजकल कम्प्यूटाइजेशन होने के बाद गुलबर्गा जैसे एक बहुत बड़े डिवीजन केन्द्र से जो रिजर्वेशन होते हैं, वे पूरे बम्बई वाले ही ले लेते हैं।

यहां के लोगों को असुविधा हो रही है। रोज कम से कम पांच सौ लोग संध्या के समय बंगलूर की तरफ जाते हैं। मंत्री जी कृपया इस समस्या के निवारण के लिए चिंता करेंगे, ऐसी मैं उम्मीद करता हूँ। बंगलूर से दिल्ली की दूरी 301 किलोमीटर कम हो सकती है, यदि गुलबर्गा से बीदर और परभनी से पूर्णा को जोड़ दिया जाए। जब यह बजट पेश हुआ तो मैं अपने क्षेत्र में गया। वहां की प्रसिद्ध दैनिक पत्रिका की हैडलाइन थी कि 242 करोड़ रुपये की इस लाइन के लिए केवल दस हजार रुपये दिये गये हैं। मेरा अनुरोध है कि सरकार इस बारे में सोचे। इसके पूरा होने से डीजल और समय की बचत हो सकती है। वहां से दिल्ली के लिए जो वर्ष में तीन लाख लोग के. के. एक्सप्रेस से जाते हैं वे यहां 12 बजे पहुंचते हैं। इसके पूरा हो जाने पर सात-आठ बजे पहुंचेंगे और रात को वापस चले जाएंगे। इससे कम से कम 150 करोड़ रुपये की बचत होगी। सरकार अन्य माध्यम से पैसा लेकर इसे पूरा करे, सरकार का यह पैसा दो साल में वापस आ सकता है। इसलिए सरकार को इस पर तीव्रता से ध्यान देना चाहिए। जब हम छोटी-छोटी चीजों के लिए सरकार को लिखते हैं तो वे जारी नहीं होती। इस पर भी सरकार को ध्यान देना चाहिए। ऐसे ही

ईसापुर नाम का रेलवे स्टेशन है जो कर्नाटक का दूसरा सबसे बड़ा तालुका का मुख्यालय है। उसके आसपास में छोटे स्टेशनों पर हसन सागर नाम की गाड़ी रुकती है, लेकिन वहां नहीं रुकती है। वहां के लोगों की पिछले दो साल से मांग है कि इस गाड़ी का वहां भी स्टापेज होना चाहिए। इस पर भी ध्यान देना चाहिए।

सभापति जी, आपने मुझे समय दिया उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री सालखन मुर्मु (मयूरभंज): माननीय सभापति जी, मैं बहुत संक्षेप में अपने चुनाव क्षेत्र की जो समस्या है और इस रेल बजट से संबंधित है, उसकी ओर रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। पहले तो मैं दोनों मंत्रियों को प्रगतिशील और संतुलित बजट बनाने के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ। मेरे चुनाव क्षेत्र में अजीबो-गरीब स्थिति बन गई है। मुझे उम्मीद है कि दोनों मंत्री महोदय मेरी बात को सुनकर उस पर ध्यान देंगे।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री, संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा योजना और कार्यक्रम क्रियान्वयन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम नईक): आपके चुनाव क्षेत्र का नाम क्या है?

श्री सालखन मुर्मु: मेरे चुनाव क्षेत्र का नाम मयूरभंज है। यह उड़ीसा का आदिवासी क्षेत्र है और अत्यंत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। वहां करीब 90 किलोमीटर नैरोगेज लाइन है। इस नैरोगेज लाइन को ब्राडगेज में कन्वर्ट करने की बात इसी वर्ष 15 जनवरी को जब अटल बिहारी वाजपेयी वहां गए थे, तो उन्होंने लाखों लोगों के सामने खुलकर वादा किया था कि अगर हमारी सरकार बनती है तो हम इसी वर्ष इस काम को दिखा देंगे। गत वर्ष इस योजना पर तीन करोड़ रुपये अलाट हुए थे, जबकि इस वर्ष दो करोड़ रुपये ही अलाट किए गए हैं। 'इंडियन एक्सप्रेस' अखबार में यह भी छप गया था कि कुछ नहीं दिया गया। इस खबर से वहां के लोगों में बड़ी सरगमी से विचार होने लगा। पहले भी दो बार जाफर शरीफ जी इस योजना का शिलान्यास कर चुके हैं, लेकिन काम पूरा नहीं हुआ। अबकी माननीय प्रधान मंत्री जी बोलकर आए, लेकिन तब भी कुछ नहीं हुआ। यह बड़े आश्चर्य की बात है। यह रेल लाइन जिस जिले में होकर ब्राडगेज में परिवर्तित होगी, टाटा बादामपहाड़ रेल लाइन पहले से ही है, उससे जोड़ी जाती है, तो उस जिले में लोहे का जो खनिज है, वहां से टाटा स्टील लगभग पचास साल से लोहे का परचर लेकर लोहा बनाता रहा है, वह महत्वपूर्ण जिला और विकास कर पाएगा। मुझे उम्मीद है कि दोनों मंत्री जो विद्वान हैं, अनुभवी हैं, सहानुभूतिपूर्वक इस योजना को ठीक रकम देने में कोताही नहीं करेंगे, ताकि अटल जी की बात भी अटल रहे तथा लोगों में उनके प्रति जो सम्मान और विश्वास है, उसको भी ठेस नहीं पहुंचे।

इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री रामशकल (राबट्सगंज): माननीय सभापति जी, रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट लाया गया है मैं उसके समर्थन में, अपने क्षेत्र की प्रमुख मांगों को लेकर सदन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। भारतीय रेल, जहां इस देश की सबसे बड़ी पूंजी है, जहां लाखों लोगों को रोजगार मिला है, इस देश में यातायात में रेलवे का बहुत बड़ा योगदान है लेकिन जब बजट बनता है तो हमारे सुदूर क्षेत्र छूट जाते हैं। जैसे इस देश में गरीब और अमीर की खाई है—अमीर, अमीर होते चले जाते हैं और गरीब, गरीब रहता है वैसे आज भी हम देखते हैं कि जो हमारे बड़े शहर हैं उनके लिए हर प्रकार की सुविधाएं हैं, नई गाड़ियां चालू कर दी जाती हैं। उनके सौन्दर्यकरण के लिए, शहरों में तो इनके लिए तमाम रुपया खर्च कर दिया जाता है लेकिन जो हमारे गांव के क्षेत्र हैं वे आज भी वंचित रह जाते हैं। मैं जिस क्षेत्र का रहने वाला हूँ, जहां भारत सरकार के, उत्तर प्रदेश सरकार की तमाम परियोजनाएं चलती हैं, वाराणसी से शक्तिनगर, आज भी कोई रेलवे लाइन नहीं है। जहां लाखों लोग काम करते हैं, वहां अगर कोई बीमार पड़ जाता है तो वह कैसे जाए, क्योंकि हर आदमी कार से नहीं जा सकता, तमाम परेशानियां होती हैं। वाराणसी से शक्तिनगर के लिए वर्षों से मांग चल रही है कि वहां एक ट्रेन चलाई जाए जिससे लाखों लोगों को रेल की सुविधा मुहैया करायी जा सके। जो चोपन स्थित जंक्शन है उसको मंडल कार्यालय के लिए हम बराबर मांग करते रहे हैं। यह सोम नदी के किनारे पर स्थित है, वहां रेलवे की 90 एकड़ जमीन है, प्रशासनिक भवन है, हर प्रकार की सुविधाएं हैं। पिछली बार संयुक्त मोर्चा की सरकार थी, कांग्रेस का समर्थन था, उस समय अर्जुन सिंह जी के दबाव में हमारे पूर्व रेल मंत्री जी ने जाकर सिंगरौली को मंडल कार्यालय की घोषणा की थी। हमारा कहना है कि अगर चोपन को मंडल कार्यालय बनाया जाए तो रेलवे का करोड़ों रुपया बचाया जा सकता है। 90 एकड़ जमीन है, सोम नदी के किनारे है, हमारी मंत्री जी से मांग है कि चोपन को मंडल कार्यालय घोषित किया जाए।

महोदय, चुनार एक ऐतिहासिक जगह है, वहां मिट्टी के बर्तन बहुत प्रसिद्ध हैं। वाराणसी से मिर्जापुर, पूरे बिहार और मध्य प्रदेश के क्षेत्र को हम जोड़ते हैं, वहां तमाम गाड़ियां जाती हैं उनको चुनार में रोका जाए और चुनार में आवागमन की दृष्टि से ओवर ब्रिज न होने की वजह से बड़ी कठिनाई होती है इसलिए वहां ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए। रेलवे की योजना भी है कि सभी जिला केन्द्रों को कम्प्यूटरीकृत किया जाए। हमारा जो संसदीय क्षेत्र है, हम जब कभी यहां आरक्षण कराने की बात करते हैं तो कम्प्यूटरीकृत न होने की वजह से कठिनाई होती है। इसलिए मंत्री जी से हमारी मांग है कि जो हमारे जिला हैडक्वार्टर हैं इनको

कम्प्यूटरीकृत कराया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री बिक्रम देव केशरी (कालाहांडी): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। रेल मंत्री ने एक बहुत ही संतुलित बजट प्रस्तुत करने का भरसक प्रयास किया है। उन्होंने इस बात का भरसक प्रयास किया है कि बजटीय प्रावधान सभी 9 जोनों में पहुंचे। और इसी के साथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ कि छह जोनों में से, जिनका नया सृजन किया गया है पूर्वी तटीय जोन वास्तव में कार्य नहीं कर रहा है क्योंकि विशेषकर इस जोन के लिए बजटीय आवंटन मुश्किल से 4 करोड़ रुपये ही है।

मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब माननीय मंत्री महोदय पूरक मांगों को प्रस्तुत करें तो इस व्याख्यात्मक ज्ञापन में किये गये प्राक्कलनों का प्रावधान होना चाहिए। सभी 9 जोनों के लिए आकलन किया गया है परन्तु उसका बजट में अथवा व्याख्यात्मक ज्ञापन में कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए जब वह अनुदान की पूरक मांगों को प्रस्तुत करेंगे तो मुझे आशा है कि पूर्वी तटीय जोन और अन्य सभी जोनों को रेल मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज में किया गया जायज प्रावधान प्राप्त होगा।

मैं इस बात पर प्रकाश डालना चाहता हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कुछ रेलवे विकास परियोजनाएं चल रही हैं। मैं कालाहांडी निर्वाचन क्षेत्र से हूँ जो कि देश का सबसे पिछड़ा निर्वाचन क्षेत्र है। माननीय मंत्री का शुक्रिया कि लोजीगढ़-जूनागढ़ लाइन मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। जूनागढ़ मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पड़ने वाला विधानसभा क्षेत्र में है। इस लाइन के लिए बजटीय आवंटन बहुत कम है। इस लाइन का विकास करके इसे अम्बागूढ़ा से लेकर कोटावाल्सा तक जोड़ा जाये ताकि यह बैलाडिला से लौह अयस्क लेकर विशाखापत्तनम तक जा सके। इसके लिए एक सर्वेक्षण कराया गया था जो आज ठण्डे बस्ते में पड़ा है। पहले इस पर प्राथमिक कार्य तो आरम्भ हुआ था लेकिन इसका बजटीय आवंटन इतना कम है कि इस परियोजना को पूरा करने के लिए कम से कम 50 वर्ष लगेंगे। इसलिए माननीय मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इस लाइन के लिए और अधिक बजटीय प्रावधान किया जाये ताकि यह अम्बागूढ़ा में किरानौल-कोटावाहसा लाइन से जुड़ सके और उड़ीसा क्षेत्र के बाक्साइट भण्डारों को निकालने का कार्य शुरू किया जा सके।

उड़ीसा में खनिजों का काफी भण्डार है परन्तु उड़ीसा के रेलवे नेटवर्क का मानचित्र पूरी तरह से खाली है। रेलवे नेटवर्क

करने के बारे में प्रस्ताव

अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) 1995-96

उड़ीसा की सीमा से होकर जाता है परन्तु उड़ीसा के आन्तरिक भाग की रेलवे ने पूरी तरह से उपेक्षा की है। पिछले पचास वर्षों में जितनी भी सरकारें आईं सभी का इस क्षेत्र के लिए तटस्थ दृष्टिकोण ही रहा। इसलिए उड़ीसा पिछड़ा रहा।

मैं एक बार पुनः कहना चाहता हूँ कि तीतलागढ़-लौंडीगढ़ लाइन के दोहरीकरण के अलावा लौंडीगढ़-जूनागढ़ लाइन पर ज्यादा ध्यान दिया जाना चाहिए ताकि मुख्य परियोजना वाले नदी पर आ सके। मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस दोहरी रेल लाइन पर सड़क एवम् रेल पुल का भी निर्माण किया जाये और इसके लिए धनराशि भी मुहैया करायी जाये।

इसके अतिरिक्त यह भी देखा गया है कि उड़ीसा राज्य में केसिंगा रेलवे स्टेशन जो मेरे ही निर्वाचन क्षेत्र में आता है और उन 8 जिलों की सेवा करता है जिनमें कोई रेलवे लिंक नहीं है। कोरापुट, मल्कानगिरी और नौरंगपुर इसी रेलवे स्टेशन पर निर्भर है। केसिंगा रेलवे स्टेशन ही उड़ीसा में दक्षिणी आदिवासी जिलों का मुख्य द्वार है। इसलिए विशेषकर रेलवे स्टेशन को विकसित करने बल देना चाहिए और अहमदाबाद-पुरी एक्सप्रेस अथवा बोकारो इस्पात सिटी एक्सप्रेस में और अधिक यात्री डिब्बे लगने चाहिए क्योंकि इस इस्पात संयंत्र के बहुत से यात्रियों को इस रेलवे स्टेशन पर आना पड़ता है। ये इस्पात संयंत्र राउरकेला इस्पात संयंत्र, दुर्गापुर संयंत्र, विशाखापत्तनम संयंत्र और भिलाई इस्पात संयंत्र हैं। ये सभी इस्पात संयंत्र इसी रेलवे लाइन से जुड़े हुए हैं जो कि कोसिंगा रेलवे स्टेशन से होकर जाती है।

हम यह नहीं जानते हैं कि रेलवे के संबंध में उड़ीसा की स्थिति क्या है। मुख्य समस्या हाल ही में सम्बलपुर डिवीजन खुलने से हुई है। इसके लिए कोई बजटीय आबंटन नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त इस डिवीजन के बनने में बहुत सी कमियां हैं। उदाहरण के लिए, चक्रधरपुर डिवीजन में राउरकेला और गोंडामाला रेलवे यादों को सम्बलपुर डिवीजन के अंतर्गत लाया जाना चाहिये और उसमें भुवनेश्वर के पूर्वी तटीय जोन को शामिल किया जाना चाहिए। इसी तरह इस डिवीजन को बनाने में बहुत सारी कमियां रह गई हैं। इसलिए माननीय मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि भुवनेश्वर के इस पूर्वी जोन रेलवे क्षेत्र को विकसित करने के लिए आवश्यक कदम उठाये।

इन शब्दों के साथ मैं एक बार फिर आपको धन्यवाद देता हूँ।

[हिन्दी]

श्री इन्द्रजीत मिश्र (खलीलाबाद): मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हूँ। भारतीय रेल इस

देश की एक बहुत बड़ी रेल है, जिसकी संसार की रेलों में गणना है। जिसकी लम्बाई 10,7,360 किलोमीटर है जिसमें 15,83,600 कर्मचारी काम करते हैं, 7500 यात्री गाड़ियों सहित 11000 गाड़ियां चलती हैं, 12 लाख टन माल की दुलाई और एक करोड़, एक लाख यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक रेल ले जाती है।

मान्यवर, इतना बड़ा बजट बनाने के लिए स्वाभाविक रूप से हमारे मंत्री महोदय को बड़ा परिश्रम करना पड़ा है। पिछले मंत्री महोदय ने 250 अरब का उद्घाटन और शिलान्यास कर रखा है, उसको भी इनको झेलना था और उसके बाद इतना संतुलित बजट बना है, इसके लिए हम दोनों मंत्रियों को धन्यवाद और बधाई देते हैं। मान्यवर, मैं जिस क्षेत्र से आया हूँ, खलीलाबाद गोरखपुर-लखनऊ मुख्य मार्ग पर पड़ता है। इस समय संत कबीर नगर जिला बन गया है। यह रेलवे लाइन बहुत पुरानी है। रेलगाड़ियां बढ़ती जा रही हैं, पुरानी लाइनों के कारण डिरेलमेंट होता है। मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि गोरखपुर से लखनऊ तक की लाइन को दोहरा कर दिया जाए। कुछ जगह तो प्रावधान हुआ है। जैसे गोरखपुर-सहजनवा है, गोंडा रो भी प्रावधान हुआ है लेकिन मेरा आग्रह है कि इसको पूरा किया जाए। बाराबंकी-लखनऊ बन गयी है, इसलिए पूरा गोरखपुर से लेकर लखनऊ तक इसको दोहरी लाइन में बदल दिया जाए। साथ ही साथ जो बिहार से गाड़ियां आती हैं, उन्हीं गाड़ियों पर हम लोगों को जगह मिलती है। वहां पर छत से लेकर फर्श तक लोग बैठे रहते हैं। ऐसी स्थिति में मेरा माननीय मंत्री से आग्रह है कि उन गाड़ियों में डिब्बे द्वितीय श्रेणी के बढ़ा दिए जाएं और उसमें आरक्षण जो सीक्रेट क्लास का होता है, उसमें दिन के समय कोई आरक्षण न हो तो लोगों के आने-जाने की सुविधा हो जाए। साथ ही साथ मेरा आग्रह यह है कि खलीलाबाद अब संत कबीर नगर के नाम से जिला हो गया है। साथ ही साथ वह ईटलूम की बहुत बड़ी मार्किट है इस देश की, जहां मद्रास, सुधियाना, मेरठ से लोग जाते हैं। मेरा आग्रह है कि गोरखपुर से जो गाड़ियां चलती हैं जैसे गोरखपुर-कोचीन, गोरखपुर-हैदराबाद, गोरखपुर-जम्मू-तबी, गोरखपुर-देहरादून गाड़ियों का स्टॉपेज अब संत कबीर नगर केन्द्र पर होना चाहिए। पहले दो गाड़ियां चलती थी। एक तो शाने-अवध चलती थी, वह आमामन-परिवर्तन के बाद हट गयी। फिर इसके बाद इंटर-सिटी चलती थी वह दोनों बंद हो गयीं। अगर यह गोरखपुर-हैदराबाद और गोरखपुर-कोचीन खलीलाबाद रुक जाए तो उसका लाभ यह होगा कि खलीलाबाद के लोग लखनऊ और कानपुर दस-साढ़े दस बजे तक पहुंच जाएंगे और शाम को अपने घर लौट सकते हैं। इसलिए मेरा आग्रह है कि अब तो जिला केन्द्र भी हो गया है इसलिए गाड़ियों को खलीलाबाद रोकना चाहिए। साथ ही साथ बहुत पहले जब वहां शिवनारायण जी और महावीर प्रसाद जी राज्य मंत्री और डिप्टी मिनिस्टर थे उस समय ही एक सर्वे हुआ था दोहरीघाट-

[श्री इन्द्रजीत मिश्र]

सहजनवा और सहजनवा से बलरामपुर, लेकिन वह सर्वे ठंडे बस्ते में पड़ा हुआ है। माननीय मंत्री से मैं आग्रह करूंगा कि यहां भी सर्वे कराया जाए और इस लाइन के लिए भी धन आवंटित किया जाये।

दूसरी बात, अयोध्या में रेलवे का पुल बन रहा है। कटरा से बस्ती में भी रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कराया जाना चाहिए। मैं आग्रह करता हूं कि गोरखपुर-बलरामपुर जो लूप लाइन है उसका आमाम परिवर्तित करके बड़ी लाइन में बदल दिया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं और आपको भी धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे अवसर दिया।

डा. विजय सोनकर शास्त्री (सैदपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं बजट के समर्थन में बोलना चाहूंगा। सबसे पहले मैं इस अच्छे बजट के लिए अपने दोनों मंत्रियों को धन्यवाद देता हूं। उन्होंने बड़ी कुशलता के साथ प्लानिंग, आर्गनाइजिंग, कोऑर्डिनेशन और कंट्रोल करते हुए बजट को अच्छे ढंग से रखा। प्रतिपक्ष ने इस बजट पर चिंता व्यक्त की लेकिन मेरा मानना है कि चिन्ता की जगह बजट पर चिंतन करने की आवश्यकता थी क्योंकि इसमें हमारे मंत्रियों ने बहुत कुशलता के साथ विकास के सारे आयामों को रखा है।

महोदय, मैं सैदपुर से चुनकर आया हूं। पूर्वांचल का अत्यंत पिछड़ा हुआ क्षेत्र सैदपुर है। यह भिन्न-भिन्न जिलों में आता है। इसमें वाराणसी का देहात क्षेत्र, जौनपुर का अत्यंत पिछड़ा क्षेत्र और गाजीपुर भयंकर नदियों से गिरा हुआ क्षेत्र आते हैं। इस क्षेत्र के पिछड़ेपन के अनेक कारण हैं। उसमें एक प्रमुख कारण रेल है। यहां रेल की व्यवस्था बहुत अच्छी नहीं है। मेरे से पहले तमाम पार्टी के सदस्यों ने इस मामले को उठाया था। औरिहर और जौनपुर रेल मार्ग ऐसा मार्ग है जिस पर पूरे संसदीय क्षेत्र का दबाव रहता है लेकिन वह बहुत छोटी लाइन है। पिछली सरकार की तमाम योजनाओं के तहत हमें यह भी एक हास्यास्पद योजना देखने को मिली कि चारों तरफ बड़ी लाइनें हैं और बीच में 58 किलोमीटर औरिहर से जौनपुर छोटी लाइन है। मैं नहीं समझता कि प्लानिंग के लोग इस छोटी लाइन पर कौन सी ट्रेन चलाना चाहते हैं। चारों तरफ बड़ी लाइनों की ट्रेनें चल रही हैं और बीच में 58 किलोमीटर जो छोटी लाइन के नाम पर छोड़ दिया गया है, उस पर कौन सी ट्रेन आ सकती है? क्या बड़ी लाइन की ट्रेन छोटी लाइन पर आ सकती है? मैं मांग करता हूं कि औरिहर से जौनपुर के मार्ग को तत्काल सप्लीमेंटरी योजना में जोड़ा जाए और इस रेल मार्ग को बड़ी लाइन में बदला जाए।

वाराणसी में एक कैसर अस्पताल है। यह उत्तर भारत का ही नहीं बल्कि भारतवर्ष का एक बहुत बड़ा कैसर संस्थान है। वहां देश भर के लोग कैसर का इलाज कराने के लिए आते हैं। कैसर अस्पताल के बारे में मेरी कई बार मंत्री जी से बात हो चुकी है कि कैसर अस्पताल में डायरेक्टर का पोस्ट रिक्त है। रजिस्ट्रार का पोस्ट सीनियारिटी के हिसाब से लिया जाता है। लेकिन पांचवें वेतन आयोग की सिफारिश के अनुसार वहां स्पेशलिस्ट का सीनियर डाक्टर को डायरेक्टर रखा जा सकता है लेकिन इसके बारे में सोचा नहीं जा रहा है। वहां गायनॉकालिजी के एक्सपर्ट को लाकर रखा जा रहा है। इससे उस संस्थान के विकास और संवर्धन के बारे में क्या आशा की जा सकती है? इसके बारे में सोचा जाना चाहिए। यह एक चिन्तनीय व्यवस्था है। वहां एक और पोस्ट रजिस्ट्रार की है जिसके लिए मैम्बर स्टाफ ने 1994 में वहां जाकर यह रिकमेंड किया था कि जब तक यू.पी.एस.सी. से नियुक्ति नहीं होती है तब तक वहां टैम्पोरेरी और एडहॉक बेसिक पर ये पद भर दिये जाएं, क्योंकि ऐसे पद बहुत महत्वपूर्ण पद हैं। इनको खाली रखने से संस्थान के बारे में, उसके विकास के बारे में, उसकी कार्यक्षमता के बारे में बहुत असर पड़ रहा है। कृपया इसको तत्काल कर लिया जाए।

सभापति महोदय, मेरा अगला एक सुझाव यह है कि अयोध्या एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है, वहां तमाम मेल एक्सप्रेस गाड़ियां आती जाती है, लेकिन कोई गाड़ी रुकती नहीं है। मैं चाहूंगा कि जितनी भी गाड़ियां वहां जाएं कम से कम अयोध्या जैसे स्टेशन पर ज़रूर रुकें और देश के अन्य भागों से भी मंत्री जी वहां के लिए कुछ ट्रेनें चलाने पर विचार करेंगे। पूर्वांचल के पिछड़ेपन को दूर करने के लिए भी मैं फिर कहना चाहूंगा कि वहां कोई बड़ी औद्योगिक इकाई लगाई जाए। यदि ऐसा किया गया तो मैं आपको विश्वास के साथ बतला रहा हूं कि सैदपुर संसदीय क्षेत्र का पूर्ण विकास हो जाएगा। संसदीय क्षेत्र सैदपुर एक ऐसा क्षेत्र है जहां राज्य सरकार और केन्द्र सरकार की एक भी यूनिट नहीं लगी है। मैं चाहूंगा कि कोई ऐसा एकाध उद्योग वहां लगाया जाए जो उस क्षेत्र के विकास, बेरोजगारी उन्मूलन में योगदान दे सके।

सभापति जी, अंत में मैं बताना चाहूंगा कि एक पालिसी बनाई जाती है उसके तहत अंतिम लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए मंत्री महोदय ने बीच की स्ट्रेटजी के तौर पर कुछ सप्लीमेंटरी प्रोग्राम भी बनाये हैं। यह बहुत अच्छा प्रोग्राम है, इसके तहत हमारे संसदीय क्षेत्र सैदपुर, जो कि अत्यंत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, उसके लिए भी कुछ व्यवस्था करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं, मंत्री जी हमारे बड़े भाई जैसे हैं, वे हमारे बड़े भाई के साथ भी रहे हैं, मैं आशा करता हूं कि वे मेरे इन कार्यों पर विशेष रूप से ध्यान देंगे और इनको पूरा करने में अपनी अभिरुचि भी प्रदर्शित करेंगे।

[अनुवाद]

श्री सुधीर गिरि (कोन्टाई): सभापति महोदय, हमारे लिए इतनी प्रतीक्षा करने हेतु मैं आपको और माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। रेल बजट मुझे इस डकिये जैसा लगता है जिसके पास मेरे प्रियजन का पत्र है जिसके लिए मैं उत्सुकता से प्रतीक्षा कर रहा था। मुझे अपेक्षा थी कि बजट में दीघा-तुमलुक रेल लाइन के निर्माण हेतु पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था होगी। किन्तु मुझे निराशा हुई है।

महोदय, बचपन से मैं ये खबरें सुन रहा हूँ कि दीघा-तुमलुक रेल लाइन का निर्माण शीघ्र ही किया जाएगा। मुझे पता नहीं है कि इस 'शीघ्र ही' से क्या तात्पर्य है क्योंकि इस रेल लाइन का निर्माण कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है। मैं 1980 में इस माननीय सदन में आया था। तब से मैं सरकार से आग्रह करता रहा हूँ कि दीघा-तुमलुक रेल लाइन का निर्माण कार्य पूरा कराएँ। यह परियोजना सम्भवतः 1984 में आरम्भ हुई थी। इस रेल लाइन के निर्माण से क्षेत्रीय आर्थिक विकास में सहायता मिलेगी।

महोदय, आज मैं केवल अपने चुनाव क्षेत्र की समस्याओं की चर्चा करूँगा। मैं अन्य मामलों की चर्चा नहीं करूँगा अन्यथा महत्व कम हो जाएगा।

सभापति महोदय: अब समय नहीं है।

श्री सुधीर गिरि: महोदय, सम्भवतः मैं ही अंतिम वक्ता हूँ अतः मुझे कुछ और समय मिलना चाहिए।

सभापति महोदय: नहीं, नहीं। दो या तीन और वक्ता बाकी हैं। मुझे जल्दी है।

श्री सुधीर गिरि: महोदय, दीघा-तुमलुक रेल लाइन के निर्माण कार्य को तत्काल पूरा कराए जाने की आवश्यकता है। इस परियोजना को तत्काल पूरा करने के लिए एक कारण यह है कि दीघा समुद्र तट पर एक सुन्दर सैरगाह है।

प्रतिदिन, विशेषकर जाड़ों में, हजारों पर्यटक दीघा जाते हैं। वहां बसों के अलावा और कोई परिवहन साधन नहीं है। पर्यटकों और दैनिक यात्रियों को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। आन्दोलन चल रहे हैं। सैकड़ों भक्तजन दीघा के निकट उड़ीसा के बालासोर जिले में चन्दनेश्वर के 'शिव' मन्दिर जाते हैं। अतः कल्पना कीजिए कि लोगों को कितनी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। इस रेल लाइन से क्षेत्र के 20 लाख लोगों को लाभ पहुंचेगा।

भक्तजनों और यात्रियों के अतिरिक्त परियोजना की अनुमानित लागत 73,71,00,000 रुपये होगी; 1997-98 तक अपेक्षित परिव्यय 34,79,95,000 रुपये है। इस वर्ष 4 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है और 34,91,05,000 रुपये अभी शेष हैं।

गत वर्ष रेल मंत्रालय ने मुझे बताया था कि परियोजना को नौवीं पंचवर्षीय योजना में लागू किया जाएगा। इस हेतु पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान मंत्रालय ने 9,90,00,000 रुपये का प्रावधान किया था जो एक वर्ष में अब तक की सर्वाधिक राशि है। इसी आधार पर मैंने वर्तमान मंत्री माननीय नीतीश कुमार जी से बजट में पर्याप्त राशि का प्रावधान करने की अपील की थी ताकि परियोजना को नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान लागू किया जा सके। मैंने यह भी सुझाव दिया था कि वित्तीय दबाव के कारण पहले चालू परियोजनाएं पूरी की जाएं और तब नई परियोजनाएं आरम्भ की जाएं। लेकिन ऐसा लगता है कि मेरी अपील माननीय मंत्री जी ने अनसुना कर दिया है।

तथापि, वर्तमान परिस्थितियों में मैं श्री नीतीश कुमार जी और श्री राम नाईक जी से पुनः अपील करता हूँ कि चालू वित्तीय वर्ष में 25 करोड़ रुपये तक का प्रावधान किया जाए ताकि परियोजना को विलम्ब के कारण होने वाली लागत वृद्धि का सामना न करना पड़े और नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान परियोजना पूरी करने का रेल मंत्रालय का वचन भी पूरा हो जाएगा। मैं एक बार फिर से यह सुझाव देता हूँ कि पहले चालू परियोजनाएं पूरी की जाएं जिससे राजस्व प्राप्त होगा और सरकार के लिए नई परियोजनाएं आरम्भ करना आसान होगा। मैं एक अन्य महत्वपूर्ण मुद्दे का जिक्र करना चाहता हूँ। दक्षिण-पूर्व रेल के अंतर्गत मचेदा रेलवे स्टेशन से बड़ी मात्रा में पान के पत्ते देश के विभिन्न स्थानों को भेजे जाते हैं। पान के पत्ते जल्दी खराब हो जाते हैं और अगर इन्हें जल्दी नहीं भेजा जाता तो व्यापारियों को हानि उठानी पड़ती है। मचेदा से यह समान भेजने हेतु पर्याप्त संख्या में डिब्बे उपलब्ध नहीं हैं। मैं श्री नीतीश कुमार एवं श्री राम नाईक से अनुरोध करता हूँ कि मचेदा में पर्याप्त संख्या में डिब्बे उपलब्ध कराए जाएं जिससे कि पान के पत्तों के व्यापारी अपना व्यवसाय सुचारू रूप से कर सकें जिससे किसान भी संतुष्ट हों।

[हिन्दी]

श्री एच.पी. सिंह (आर): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। इस ऐतिहासिक बजट पर मैं अपनी पार्टी और अपनी तरफ से समर्थन देता हूँ। इस बजट के गुणों का वर्णन नहीं किया जा सकता, इसके लिए मैं दोनों मंत्रियों का स्वागत करता हूँ। मैं ज्यादा बातों में न जाकर एक अपील करना चाहता हूँ। एक अब्दुलबारी पुल सोन पर है, जो

[श्री एच.पी. सिंह]

पश्चिमी और पूर्वी प्रदेशों को जोड़ता है, ऊपर से रेल-गाड़ियां जाती हैं, नीचे से दूसरे वाहन चलते हैं। उस पुल से लाखों लोग रोज आते-जाते हैं। उस पुल की आयु समाप्त हो चुकी है, वहां कोई और विकल्प नहीं है। हावड़ा और कलकत्ता को जोड़ने के लिए गंगा पर तीन-चार पुल हो गए हैं, जमुना में पांच पुल हो गए हैं तो पूरे प्रदेश को जोड़ने वाले पुल के लिए हम रेल मंत्री जी से अपील करेंगे कि उस पर पुनः विचार करके जल्दी से कोई कार्यवाही की जाए नहीं तो वह कभी भी ऐक्सीडेंट में ध्वस्त हो सकता है।

पूरे कलकत्ता शहर की पचास किलोमीटर की दूरी से जो लोकल गाड़ियां चलाई जाती हैं, उससे गरीबों को यह राहत मिलती है कि वे जो भी रोजगार करते हैं जैसे सब्जी, दूध आदि, वे उसे शहर में पहुंचा देते हैं। हमारा पूरा बिहार स्कूल, कालेज के मामले में पिछड़ा हुआ है, वहां के सब छप्पर भी गिर रहे हैं। इसलिए स्कूल, अस्पताल की हालत खराब है, सड़कों की हालत खराब है। रेल ही एकमात्र ऐसी है जिसके बारे में यह कहा जाता है कि हर प्रदेश में एक बराबर मिलेगा। इसलिए यदि रोड की जगह रेलवे की व्यवस्था हो जाए, खास तौर पर बिहार के लिए, तो वह उग्रवाद से लेकर बाढ़ के क्षेत्रों को कवर करेगी। बिहार में सबसे ज्यादा बेकार और गरीब बसते हैं, उनका पलायन हर प्रदेश और देश के बाहर होता है। उनको ट्रेन में, बस में निन्दा की दृष्टि से देखा जाता है। इसलिए अपील करेंगे कि इस पर विचार किया जाएगा।

मैं ट्रेड यूनियन लीडर हूँ। बहुत से सदस्यों ने कहा है, जो लोग खान या दूसरी जगहों पर काम करते हैं, वे अपने ठेकेदारों के शोषण का शिकार तो होते ही हैं, आम पब्लिक को भी इससे कठिनाई हो रही है। इसलिए सुप्रीम कोर्ट की साल भर पहले एक जजमेंट निकली कि आजादी के पचास साल बाद भारत में ठेकेदारी प्रथा कहीं नहीं रहनी चाहिए, यह बड़ा धिनौना कार्य है। मेरी अपील है कि उस पर विचार किया जाए कि जहां भी किसी कर्मचारी को कार्य करते हुए 240 दिन हो जाएं, उनको फौरन पक्का कर दिया जाए।

श्री राम विलास पासवान, भूतपूर्व रेल मंत्री ने आरा से सासाराम के लिए जमीन एक्वायर करने के लिए एक लाख रुपये दिए थे। कहावत है—ऊंट के मुंह में जीरा। इसलिए वह जमीन एक्वायर नहीं हुई। आज मंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं जिन्होंने उसके लिए पांच करोड़ रुपये दिए हैं। आपके पहले अध्यक्ष, जिनसे हम अपील करने जा रहे थे, अपनी ही राज्य सरकार है, इसमें भागीदारी लेकर जल्दी से जल्दी जमीन एक्वायर करा देंगे जिससे यह कार्य शुरू हो जाए।

इसके साथ ही मैं पुनः पूरे सदन के लोगों, सभी अधिकारी और कर्मचारियों का, जो दूसरे दिन भी यहां बैठे हुए हैं, स्वागत करता हूँ। जयहिन्द।

[हिन्दी]

*डा. रामकृष्ण कुसमरिया (दमोह): सभापति जी, मैंने अपना भाषण लिखकर तो टेबिल पर दिया है, लेकिन मैं धन्यवाद स्वरूप आपको बहुत-बहुत धन्यवाद दे रहा हूँ कि आपने...(व्यवधान)

सभापति महोदय: इनकी स्पीच के आगे यह जोड़कर वह पूरी कर दीजिएगा।

डा. रामकृष्ण कुसमरिया: जो ऐतिहासिक और संतुलित बजट इन्होंने प्रस्तुत किया है, इसके लिए मैं बार-बार इन्हें धन्यवाद देता हूँ। मेरी एकमात्र मांग है और वह यह है कि अभी माननीय मंत्री महोदय ने बनारस से कुर्ला तक जो एक गाड़ी दी है, उसका रूट में चाहता हूँ कि हमारे क्षेत्र का रूट हो जाये, क्योंकि वहां की जनता 50 वर्ष से बाट देख रही है। बार-बार जो रिपोर्ट जाती है कि यह 150 किलोमीटर दूर पड़ता है और 200 किलोमीटर दूर पड़ता है और टैक्नीकली उसको बार-बार रिजैक्ट कर दिया जाता है और वहां की जनता उससे वंचित है। मेरी माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि उस क्षेत्र को वे सुविधाएं देने के लिए इस गाड़ी को निश्चित रूप से उस रूट पर चलायें।

दूसरा जबलपुर से दमोह और पन्ना, ये बुन्देलखंड के सबसे बैकवर्ड इलाके हैं। शुरू से यह इलाका डकैतीग्रस्त रहा है, इसलिए वहां विकास नहीं हो पाया। अब वहां डकैतों की समस्या खत्म हो गई है, इसलिए इस मार्ग का सर्वेक्षण करा दें और वहां की जनता को एक लाइन देकर वहां के विकास में माननीय मंत्री महोदय एक ऐतिहासिक कदम उठायें, इतना ही उनसे निवेदन है।

सर्वप्रथम मैं रेल बजट का स्वागत करता हूँ और समर्थन करता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी ने बरोजगारों को रोजगार देने का जो प्रावधान किया है वह सराहनीय है। इरुसे जहां एक ओर बरोजगार नवयुवकों को कार्य मिलेगा, वहीं दूसरी तरफ उनके कार्य से रेल की क्षमता बढ़ेगी तथा रेल सुविधाओं और सेवाओं में सुधार आएगा। इसके साथ ही मंत्री जी ने ओनगोइंग प्रोजेक्ट्स को हाथ में लेकर उनको पूरा करने का संकल्प लिया है, जिनका भविष्य अनिश्चय के गर्त में था।

सुपरफास्ट तथा अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों में सामान्य डिब्बों को लगाने का संकल्प निश्चित रूप से उन तमाम गरीब एवम् साधारण

लोगों को यात्रा करने के सुविधाजनक द्वार खोलेंगा। इन्हीं सब बातों के आधार पर मुझे ऐसा भरोसा है कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में रेल की सुविधाओं में इजाफा होगा। मेरी माननीय रेल मंत्री से अपेक्षा है कि दमोह पन्ना क्षेत्र जो कि बुंदेलखंड का सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है, उसे सुविधाएं प्रदान करेंगे।

बनारस से कुर्ला जो नयी यात्री गाड़ी चलाने का प्रावधान किया है उसे रीवा, सतना, कटनी, दमोह, सागर, बीना, भोपाल होकर चलाने की कृपा करें, क्योंकि इस मार्ग पर मुंबई को जाने की सुविधा नहीं है। पूर्व में बोगी लगाकर बिलासपुर और भोपाल गाड़ी द्वारा बीना से पंजाब मेल जाती थी, वह सुविधा भी खत्म कर दी गई है। लगभग एक करोड़ की आबादी वाला यह हिस्सा मुंबई जाने की सुविधा से वंचित है। अतः इस मांग को जो देलखंड के पिछड़े इलाके की एकमात्र मांग है, पूरा करें। मुझे मालूम है कि आपका रेलवे बोर्ड एवम् बड़े अधिकारी अनेक बहाने बनाकर इस सुविधा में विघ्न डालने का प्रयास करेंगे, लेकिन आप अपने विवेक से इस मामले में दिलेरी के साथ निर्णय करें। मैं आपको जानकारी देना चाहता हूँ कि जबलपुर होकर अनेक गाड़ियां मुंबई पर चल रही हैं इसलिए बनारस-कुर्ला दमोह-सागर से मुंबई महामाया सुपर एक्सप्रेस को पूरा जबलपुर से चलाएं तथा पुरसिया में स्टापेज दिया जाए। हीराकुंड निजामुद्दीन से सम्बलपुर एक्सप्रेस को रोजाना चलाया जाए। रीवांचल गाड़ी को रोजाना दमोह-सागर से चलाया जाए। रीवांचल एक्सप्रेस को मुंबई तक बढ़ाया जाए। रेक पाइंट दमोह से समाप्त कर दिया गया है, जो कि पूर्व में माल का लदान होने की सुविधा थी, उसे भी खत्म कर दिया गया है, अतः इसको पुनः चालू किया जाए।

चिरमिरी गाड़ी चिरमिरी से आकर कटनी में रुकती है तथा 12 बजे से सुबह छः बजे तक कटनी में हॉल्ट करती है उसे दमोह तक बढ़ाया जाए। कोटा-कटनी शटल जो कि पूर्व में दमोह तक चलती थी, उसे कटनी तक एक्सटेंड किया गया है, जो कि व्यावहारिक नहीं है। इससे जनता को कोई लाभ नहीं है, अधिकारी मनमाने ढंग से बिना जनप्रतिनिधियों की सलाह के चलते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि उस गाड़ी को यथावत दमोह तक सीमित रखा जाए और इस बात के लिए आपने सहमति भी जताई है।

सभापति महोदय, ललितपुर-सिंगरोली मार्ग वाया खजुराहो, पन्ना, देवेन्द्रनगर, सतना और रीवा होकर जो जाता है, उसका सर्वेक्षण हो चुका है। जिसके निर्माण की स्वीकृति भी हो चुकी है। मेरी मांग है कि उस पर धन का प्रावधान करें एवम् उसका निर्माण कार्य शुरू कराएं। जबलपुर से दमोह-पन्ना नए रेलमार्ग का सर्वेक्षण करने का प्रावधान भी करें। यह सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है। इसके विकास के लिए रेल सुविधा आवश्यक है।

अंत में पुनः आपसे अनुरोध है कि बनारस से कुर्ला ट्रेन वाया कटनी, दमोह, बीना, भोपाल होकर चलाई जाए तथा महामाया एक्सप्रेस को पथरिया स्टेशन पर रोका जाए।

सभापति महोदय: श्री मोहन रावले, संक्षिप्त रूप में बोलें। आप तो यहां नहीं थे। आपको तो आते ही मौका मिल गया।

श्री मोहन रावले (मुंबई दक्षिण-मध्य): सभापति जी, मैं रेल मंत्री नीतीश कुमार जी और राम नाईक को खासकर धन्यवाद देना चाहता हूँ कि मुंबई में उन्होंने महाराष्ट्र सरकार के साथ एम.ओ.यू. साइन किया है और वे नया बोर्ड बनाने जा रहे हैं। हम उनसे मांग कर रहे हैं कि स्वतंत्र बोन भी आप बनायें और जैसे कॉकण रेलवे में हमने बाण्ड जारी किये थे, वैसे ही अगर मुंबई के लिए उन्होंने पैसे की मांग की तो उनसे मैं मांग कर रहा हूँ। लेकिन साथ-साथ मुंबई के लोगों का सहयोग भी उनको मिल सकता है, अगर वे बाण्ड इश्यू करेंगे तो मुंबई उपनगरी के लोग बाण्ड ज्यादा से ज्यादा ले सकते हैं।

मैं मेरे क्षेत्र की 2-4 बातें रखना चाहता हूँ। एक महालक्ष्मी पुल है, जैसे अभी मुंबई से राम नाईक जी आये हुए हैं, कई सालों से अभी तक वह पुल बन रहा है, लेकिन उस पर से लोग नहीं जा सकते हैं, अभी लोगों को घूमकर जाना पड़ता है। उस पुल की ठीक तरह से मरम्मत की जाये और जल्दी से जल्दी वह पुल चालू किया जाये। मेरे क्षेत्र में लोअर परेल स्टेशन है, लोअर परेल से लेकर ढिलाई रोड एरिया है, वहां लोग मारे गये, वहां भी जनता के लिए पुल बनाया जाये। दूसरी तरफ से ब्रिज बनाया जाये तो लोगों को जाने की सुविधा हो सकती है। सैण्ट्रल रेलवे में चिंचपोकली में भी रेलवे स्टेशन है, इस स्टेशन पर ढिलाई रोड से जिमखाना तक एक पुल बनाकर इसको जोड़ा जाये तो लोगों को वहां भी अच्छी तरह से सुविधा हो सकती है। मेरे क्षेत्र में हार्बर लैंड में सैण्ट्रल रेलवे में सिवड़ी स्टेशन है। सिवड़ी स्टेशन पर ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता है। वहां बहुत से एक्सीडेंट होते हैं, उसकी भी मैं मांग कर रहा हूँ।

मेरे क्षेत्र में डाकिया रे रोड है, भायखला पुल है, उसकी भी बहुत प्रॉब्लम है, उसको भी मैं छुड़ाने की मांग कर रहा हूँ। कॉकण रेलवे आपने शुरू की लेकिन कॉकण रेलवे कॉकण के लोगों की है या नहीं, पता नहीं लग रहा है। कॉकण रेलवे कॉकण के लोगों की है, लेकिन वे लोग वहां से नहीं जा सकते हैं। मैं आपसे विनती कर रहा हूँ कि वहां एक सामन्तवाड़ी स्टेशन है, उस सामन्तवाड़ी स्टेशन के लिए मैं मिनिस्टर साहब को बर्खास्त देना चाहता हूँ। मिनिस्टर वहां गये थे और हमारे यहां के पर्यावरण मंत्री श्री सुरेश प्रभु ने मांग की थी कि यहां सामन्तवाड़ी स्टेशन पर गाड़ी रुकनी चाहिए। गाड़ी रुकने के लिए लोग प्रयत्न कर रहे हैं,

[श्री मोहन रावले]

लेकिन वह रुक नहीं सकती। मेरी ऐसी मांग है कि स्पेशल सामन्तवाड़ी के लिए ट्रेन चलनी चाहिए।

राम नाईक जी को पता है, मुंबई में एक एक्सीडेंट हुआ था। मुंबई के लिए हमने मांग की थी। मैंने और राम नाईक जी ने मुंबई नाम दिये जाने के लिए ज्यादा मांग की थी। एक लेडी स्पेशल ट्रेन में बहुत बड़ा हादसा हुआ था! 13 अक्टूबर, 1993 को जो रेलवे ट्रेन चली थी, उससे धुआं बाहर आ गया। धुआं बाहर आने से महिलाओं को लगा कि ट्रेन में आग लग गई है। आग लगने के कारण महिलाएं ट्रेन से कूद पड़ीं और उसकी वजह से 37 से ज्यादा महिलाएं मर गईं, लेकिन उसका कम्पेंसेशन अभी तक नहीं दिया गया। हमारे यहां एक ... (व्यवधान)

प्रातः 06.00 बजे

सभापति महोदय: मि. रावले, आप सीनियर मेम्बर हैं, यह सब मुआवजे का मामला है, लिखकर दे दें।

श्री मोहन रावले: मैंने पासवान जी से भी मांग की थी, मैंने जाफर शरीफ जी से भी मांग की थी, मैं उस समय के प्रधान मंत्री जी से मिला था और उनसे भी मांग की थी। अब हमारी सरकार आई है, राम नाईक जी यहां बैठे हुए हैं, उनसे भी मैंने मांग की थी। मैं फिर उनसे अनुरोध कर रहा हूँ।

सभापति महोदय: वे भी नहीं दे रहे हैं।

श्री मोहन रावले: वे अभी आए हैं। जो महिला गुजर गई, उसके परिवार वालों को मुआवजा दिया जाए। मुम्बई और मेरे क्षेत्र में तेलुगू लोग ज्यादा हैं। उनको नादेड़ तक जाने के लिए दो बार ट्रेन बदलनी पड़ती है। मुधगेड़ से निजामाबाद से रेल मार्ग, जो मीटरगेज है, उसे ब्राडगेज में बदला जाए। इस बारे में मुम्बई प्राच्य पद्मचली महासभा ने रेलवे अधिकारियों से अनुरोध भी किया है। हमारे मंत्री जी मुम्बई आए थे तो उनसे भी निवेदन किया था। मैं

चाहता हूँ कि वहां से ट्रेन शुरू हो जाए। महाराष्ट्र सरकार ने आपके पास रेल विभाग की जो योजनाएं भेजीं, उस पर जल्दी क्रियान्विति होनी चाहिए। महाराष्ट्र सरकार को आपने 50 करोड़ रुपये देने हैं। जो पुलिस का एग्रीमेंट महाराष्ट्र शासन और रेल मंत्रालय के बीच हुआ है उस पैसे का भुगतान जल्दी से जल्दी करें, ऐसी मेरी मांग है। पूरे हिन्दुस्तान में जहां-जहां क्षेत्रीय भाषाएं हैं, उनको प्राथमिकता मिलनी चाहिए। जो आपके सर्कुलर होते हैं, वे क्षेत्रीय भाषा में होने चाहिए। अभी हमारे यहां वैस्टर्न रेलवे और कॉकण रेलवे में क्षेत्रीय भाषा का प्रयोग नहीं हो रहा है। इससे लोगों को तकलीफ हो रही है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि क्षेत्रीय भाषा को और हमारे यहां मराठी भाषा को प्राथमिकता मिलनी चाहिए।

श्री राम नाईक: सभापति महोदय, अभी सुबह के छः बजे रहे हैं। आप चेयर पर रहे और अन्य मान्यवर भी बैठे हैं, मैं आप सबको धन्यवाद देता हूँ कि आपने बड़ा धैर्य दिखाया। साथ ही साथ जो सदस्य अंत तक बैठे रहे उनको भी मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ। यहां का स्टाफ और प्रैस छः बजे तक काम करते रहे, यह अपने आप में इतिहास बन गया है। 12वीं लोक सभा का एक ऐतिहासिक दिन है कि हमने यह कार्य किया, इस सबके लिए मैं सभी को धन्यवाद देता हूँ और आपसे प्रार्थना करता हूँ कि सदन आज के लिए ही एडजोर्न करके प्रातः 11 बजे बुलाएं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: सूची में दर्ज सभी वक्ता बोल चुके हैं। मंत्री महोदय आज अपराह्न 2.00 बजे उत्तर देंगे।

प्रातः 06.04 बजे (9.6.1998)

तत्पश्चात् लोक सभा पूर्वाह्न 11.00 बजे तक
के लिए स्थगित हुई।