षोडश माला, खंड 23, अंक 16

गुरुवार, 21 मार्च, 2002
30 फाल्गुन, 1923 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

नौवां सत्र
(तेरहवीं लोक सभा)

सत्यमेव जयते

(खंड 23 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

गुरदीप चन्द मलहोत्रा
महासचिव
लोक सभा

डा. (श्रीमती) परमजीत कौर सन्धु
संयुक्त सचिव

पी.सी. चौधरी
प्रधान मुख्य सम्पादक

शारदा प्रसाद
मुख्य सम्पादक

डा. राम नरेश सिंह
वरिष्ठ सम्पादक

पीयूष चन्द्र दत्त
सम्पादक

उर्वशी वर्मा
सम्पादक

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

विषय-सूची

[त्रयोदश माला, खंड 23, नौवां सत्र, 2002/1923 (शक)]

अंक 16, गुरुवार, 21 मार्च, 2002/30 फाल्गुन, 1923 (शक)

विषय	कॉलम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 261, 262 और 265	2–30
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 264 और 266 से 280	30–48
अतारांकित प्रश्न संख्या 2799 से 3028	48–319
सभा पटल पर रखे गए पत्र.	319–322
लोक लेखा समिति	
उनतीसवां और तीसवां प्रतिवेदन	322
सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति	
अध्ययन दौरा प्रतिवेदन	322
अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति	
विवरण	322–23
कृषि संबंधी स्थायी समिति	
विवरण	323–325
चीनी विकास निधि (संशोधन) विधेयक.	349
नियम 377 के अधीन मामले.	350–355
(एक) बीटी कपास उत्पादकों विशेष रूप से गुजरात के बी टी कपास उत्पादकों को प्रोत्साहन दिए जाने की आवश्यकता	
श्री पी.एस. गढ़वी	350
(दो) मध्य प्रदेश के बालाघाट रेलवे स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता	
श्री प्रहलाद सिंह पटेल	350

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

विषय		कॉलम
(तीन)	झारखंड के सिंहभूम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में मिनरल स्मेल्टिंग प्लांट स्थापित किये जाने की आवश्यकता	
	श्री लक्ष्मण गिलुवा	351
(चार)	मध्य प्रदेश के कटनी जिले में ओलावृष्टि और अतिवृष्टि से पान उमरिया के जिन पान उत्पादकों की फसल बर्बाद हुई है, उन्हें राहत प्रदान करने के लिए राज्य सरकार को वित्तीय सहायता दिए जाने की आवश्यकता	
	श्रीमती जयश्री बैनर्जी	351
(पांच)	संघ राज्य क्षेत्र चंडीगढ़ में पंचायती राज संस्थाओं को सशक्त बनाए जाने की आवश्यकता	
	श्री पवन कुमार बंसल	352
(छह)	पश्चिम बंगाल के करनादिघी विधान सभा क्षेत्र के सर्वांगीण विकास की आवश्यकता	
	श्री प्रियरंजन दासमुंशी	352
(सात)	बिहार के महाराजगंज संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में पावर ग्रिड स्टेशनों का निर्माण कार्य अविलम्ब कराए जाने की आवश्यकता	
	श्री प्रभुनाथ सिंह	353
(आठ)	मांस के निर्यात पर प्रतिबंध लगाए जाने की आवश्यकता	
	श्री भर्तृहरि महताब	354
(नौ)	मुस्लिम स्वीय विधि बोर्ड की संवैधानिक अथवा प्रातिनिधिक स्थिति स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता	
	डा. नीतिश सेनगुप्ता	354
(दस)	बिहार के सहरसा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में जल जमाव की समस्या के निदान के लिए राज्य सरकार को वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता	
	श्री दिनेश चन्द्र यादव	355
(ग्यारह)	बिहार के सिवान संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में उद्योग स्थापित किए जाने की आवश्यकता	
	मोहम्मद शहाबुद्दीन	355
रेल बजट, 2002—2003-सामान्य चर्चा लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2002-2003 और अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 2001-2002		356–417, 418–678
	श्री सी.के. जाफर शरीफ	359
	डा. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय	371
	प्रो. ए.के. प्रेमाजम	380
	श्री किरीट सोमैया	389

विषय कॉलम

श्री विनय कुमार सोराके 391

श्री राजैया मल्याला 395

श्री चन्द्रनाथ सिंह 398

श्री उत्तमराव ढिकले 403

श्री प्रियरंजन दासमुंशी 407

श्री पी.एस. गढ़वी 418

श्री हरिभाई चौधरी 425

श्री ए.पी. जितेन्द्र रेड्डी 426

श्री पी. कुमारासामी 429

श्री मंजय लाल 432

श्री आदि शंकर 434

श्री राजो सिंह 435

श्री डी. वेणुगोपाल 435

श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा 438

श्री राम जीवन सिंह 440

श्री माधव राजवंशी 442

श्रीमती हेमा गमांग 446

श्री सुनील खां 448

श्री भर्तृहरि महताब 452

श्री शिवाजी विट्ठलराव काम्बले 457

श्री सी. कुप्पुसामी 460

श्री चिन्तामन वनगा 464

डा. एन. वेंकटस्वामी 466

श्री जोवाकिम बखला 471

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी 472

श्री थावरचन्द गेहलोत 478

श्री रामपाल सिंह 478

श्री दह्याभाई वल्लभभाई पटेल 479

विषय कॉलम

श्री राम सिंह कस्वां 481

श्री राम टहल चौधरी 484

श्री प्रभुनाथ सिंह 486

श्री श्रीनिवास पाटील 487

श्री प्रभात सामन्तराय 490

श्री रनेन बर्मन 494

श्री रामानन्द सिंह 494

श्री सोहन पोटाई 495

श्री जी. गंगा रेड्डी 496

श्री नामदेव हरबाजी दिवाथे 498

श्री अबुल हसनत खां 499

श्री वीरेन्द्र कुमार 500

श्री सनत कुमार मंडल 504

श्री संतोष मोहन देव 506

प्रो. रासा सिंह रावत 509

श्री चन्द्र प्रताप सिंह 513

श्री विष्णुदेव साय 513

श्री पवन सिंह घाटोवार 514

श्री वी.एस. शिवकुमार 516

श्रीमती शीला गौतम 518

श्री एस. मुरुगेसन 523

श्री तूफानी सरोज 524

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय 526

श्री किशन लाल दिलेर 531

डा. सी. कृष्णन 531

श्री शिवाजी माने 532

डा. रामलखन सिंह 534

डा. रमेश चन्द तोमर 535

श्रीमती कान्ति सिंह 538

श्री रघुनाथ झा 543

विषय कॉलम

श्री वी. वेत्रिसेलवन 545

श्री सुकदेव पासवान 548

श्री दिनेश चन्द्र यादव 550

श्री निहाल चन्द चौहान 554

श्री अशोक अर्गल 555

श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन 556

श्री पुन्नूलाल मोहले 561

श्री हरीभाऊ शंकर महाले 565

श्रीमती जस कौर मीणा 566

श्री के.एच. मुनियप्पा 571

श्री पवन कुमार बंसल 574

श्रीमती रेनु कुमारी 575

श्री भान सिंह भौरा 577

श्री एन.टी. षणमुगम 579

श्री निखिल कुमार चौधरी 581

डा. (श्रीमती) सुधा यादव 586

श्री अमर राय प्रधान 588

डा. सुशील कुमार इन्दौरा 590

चौधरी तालिब हुसैन 594

श्रीमती आभा महतो 596

श्री ए. ब्रह्मनैया 598

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल 600

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला 605

श्रीमती प्रभा राव 610

श्री सुरेश कुरुप 612

श्री राम रघुनाथ चौधरी 612

श्री रमाकांत आंग्ले 616

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा 616

श्री भेरूलाल मीणा 619

श्रीमती संध्या बौरी 620

श्री ब्रह्मानन्द मंडल 622

विषय	कॉलम
श्री वैको	624
श्री अजित कुमार पांजा	628
श्री श्रीप्रकाश जायसवाल	635
डा. ए.डी.के. जयशीलन	638
प्रो. आई.जी. सनदी	639
श्री विजय कुमार खण्डेलवाल	641
श्री दलपत सिंह परस्ते	644
श्री श्रीचन्द कृपलानी	645
श्री रतन लाल कटारिया	647
श्री रामनरेश त्रिपाठी	649
श्री किशन सिंह सांगवान	651
श्री सईदुज्जमा	655
श्री शीशराम सिंह रवि	655
श्री दिलीप कुमार मनसुखलाल गांधी	657
श्री नीतीश कुमार	659
विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक, 2002.	679
विचार करने के लिए प्रस्ताव	679
श्री नीतीश कुमार	679
खंड 2, 3 और 1	680
पारित करने के लिए प्रस्ताव	680
विनियोग (रेल) विधेयक, 2002.	680–682
विचार करने के लिए प्रस्ताव	680
श्री नीतीश कुमार	680
खंड 2, 3 और 1	682
पारित करने के लिए प्रस्ताव	682
अध्यक्षपीठ द्वारा घोषणा	
सभा की बैठक के बारे में	417–418

लोक सभा

गुरुवार, 21 मार्च, 2002/30 फाल्गुन, 1923 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय *पीठासीन* हुए]

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): महोदय, मैंने प्रश्न काल के निलंबन की सूचना दी थी।

उपाध्यक्ष महोदय: मुझे आपकी सूचना प्राप्त हुई है, मुझे रामजीलाल सुमन और श्री देवगौडा की सूचनाएं भी मिली हैं। मैं 'शून्य काल' के दौरान आपको पहले बोलने का अवसर दूंगा। पहले मुझे सभा का संचालन करने दीजिए। आप इसे 'शून्य काल' के दौरान उठा सकते हैं क्योंकि 'शून्य काल' आपका ही है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: उपाध्यक्ष महोदय, गृह मंत्री को आकर 'शून्य काल' के दौरान अपना वक्तव्य देना चाहिए। गुजरात में जो कुछ हो रहा है वह सिर्फ गुजरात का ही मुद्दा नहीं है। वे पूरे राष्ट्र को जला देने का प्रयास कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: अभी प्रश्न काल आरम्भ होता है। 'शून्य काल' के दौरान मैं आपको मौका दूंगा।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदय, मैं आपके माध्यम से अनुरोध करूंगा कि संसदीय कार्य मंत्री यह सुनिश्चित करें कि गृह मंत्री आज ही इस सभा में आकर अपना वक्तव्य दें।

उपाध्यक्ष महोदय: मैं आपको समय दूंगा।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदय, मैं आपके निर्देशों का पालन करूंगा। सरकार से मेरा निवेदन है कि गृह मंत्री को आज ही इस सभा में आना चाहिए और गुजरात मुद्दे पर वक्तव्य देना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय: अब, मुझे सभा की कार्यवाही का संचालन सुचारू ढंग से करने दीजिए।

पूर्वाह्न 11.02 बजे

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

अधिमान्य आवंटन का दुरुपयोग

***261. श्री किरीट सोमैया: क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रोमोटर्स कम दर पर अधिमान्य आवंटन कर रहे हैं और जब बाजार में मूल्य अधिक होता है, तब उसे खुले बाजार में बेच रहे हैं;

(ख) क्या वर्तमान पूंजी बाजार घोटाले में इस तरीके का दुरुपयोग किया गया है;

(ग) क्या इस तरीके का दुरुपयोग विदेशी अधिग्रहणकर्ताओं के लिए अधिमान्य आवंटन करने में भी किया जा रहा है;

(घ) क्या विभाग को संसद सदस्यों और निवेशक संघ से शिकायतें और सुझाव प्राप्त हुए हैं;

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में विभाग के निष्कर्ष और टिप्पणियां क्या हैं; और

(च) क्या मंत्रालय अधिमान्य आवंटन प्रणाली के दुरुपयोग को रोकने के लिए कानून में संशोधन करने पर विचार कर रहा है?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (ग) कम्पनियां कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 81(1क) के अंतर्गत तथा निम्नतम कीमत लगाने, शेयरधारकों को प्रकटीकरण और यदि वे स्टॉक एक्सचेंजों पर सूचीबद्ध करना चाहें तो अधिमानी आधार पर आवंटित शेयरों को लॉक-इन करने जैसी सेबी द्वारा लगाई गई शर्तों के अनुपालन में शेयरधारकों के एक विशेष प्रस्ताव को प्रस्तावित करके अधिमानी आवंटन कर सकती है। कंपनियां समुद्रपार स्वामित्वों सहित व्यक्तियों को ऐसे अधिमानी निर्गम कर रही हैं। अधिमानी वण्टितों के द्वारा अपेक्षाओं के लॉक-इन के अतिरिक्त खुले बाजार में शेयरों की बिक्री पर कोई प्रतिबंध नहीं है।

(घ) से (च) सेबी/कम्पनी कार्य विभाग को सांसदों से प्रश्नावली/सुझाव प्राप्त हुए हैं। सेबी ने अन्य बातों के साथ-साथ, यह अनुबंध करते हुए कि अधिमानी शेयर सूचीबद्ध करने के लिए तभी योग्य होंगे यदि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रकटीकरण किए

जाएं, शेयरों को लॉक-इन किया जाए तथा लब्धि आवंटन पर पूर्णत: प्रदत्त हो, अगस्त, 2000 में अधिमानी शेयरों के लिए दिशानिर्देशों को सुदृढ़ किया है।

[हिन्दी]

श्री किरीट सोमैया: सम्माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी से प्रश्न पूछा गया है।

[अनुवाद]

वह है, प्रवर्तकों और बहुराष्ट्रीय कंपनियों द्वारा जोड़-तोड़,

[हिन्दी]

पिछले छ: साल में मल्टीनेशनल कम्पनियों में प्रीफ्रेंशियस अलॉटमेंट रूल का मिसयूज और एब्यूज करके 5000 करोड़ रुपए का शेयर्स का फायदा उठाया।

[अनुवाद]

उदाहरणस्वरूप, कैस्ट्रोल इंडिया ने अपनी मूल कंपनी के लिए प्रीफ्रेंशियल आवंटन 110 रु. की दर पर प्राप्त किया था जब बाजार में तत्कालीन मूल्य 1,050 रु. था। कोलगेट इंडिया को 60 रु. की दर पर प्रीफ्रेंशियल आवंटन मिला था जब तत्कालीन बाजार मूल्य 700 रु. था। इसी तरह से, कैडबरी, कलर केमिकल्स, हैक्स, एच.एल.एल. प्रौक्टर एंड गैम्बल, ग्लैक्सो,

[हिन्दी]

इन सब कम्पनियों में लगभग 5000 करोड़ रु. का स्माल इनवेस्टर को घाटा हुआ है। इस चीज को ध्यान में रख कर पेरेंट कम्पनी, फॉरेन कम्पनी, मल्टीनेशनल कम्पनी, इस रूल का मिसयूज कर रही हैं उसे रोकने के लिए मिनिस्ट्री ने क्या कुछ विचार किया है? सेबी और फाइनेंस मिनिस्ट्री के साथ बैठ कर विचार किया है कि कैसे ये लूपहोल्स प्लग किए जाएं और स्माल इनवेस्टर्स का फायदा किया जाए।

[अनुवाद]

श्री अरुण जेटली: महोदय, इस मामले को मूल रूप से सेबी देख रहा है। जिससे वित्त मंत्रालय निपट रहा है। चूंकि प्रश्न मुझसे किया गया है अत: मैंने निर्देश दिए। प्रारंभ में, कई अवसर आए जिस पर इन मुद्दों को उठाया गया था कि कुछ कंपनियां प्रीफ्रेंशियल आवंटन कर रही थीं और यह आवंटन शेयरधारकों की कुछ श्रेणियों के लाभ के लिए किया जा रहा था। इसलिए अन्य विभिन्न विभागों के साथ विचार-विमर्श से और सम्पूर्ण परिदृश्य को ध्यान में रखने के बाद सेबी ने अब विस्तृत मार्गनिर्देश तैयार किया है। इन मार्गनिर्देशों को 1994 में तैयार किया गया था। वर्ष 1996 में कुछ संशोधन किया गया था। इसके बाद, वर्ष 2000 में इन नए मार्गनिर्देशों को सार्वजनिक किया गया। अब, माननीय सदस्य द्वारा पूछे गए प्रश्नों में से एक प्रश्न यह है कि कुछ कंपनियां तुलनात्मक रूप से कम मूल्य पर शेयर जारी कर रही थी जबकि बाजार मूल्य अधिक था। इसलिए, मार्गनिर्देश में यह शामिल किया गया है कि वह मूल्य जिस पर शेयर प्रीफ्रेंशियल आधार पर जारी किये जा सकते हैं, वह दोनों में से किसी श्रेणी के बीच अवश्य अधिक होना चाहिए, वह यह है कि, पिछले छ: महीने का औसत मूल्य लीजिए या पिछले दो सप्ताह का औसत मूल्य लीजिए, दोनों में से जो भी अधिक हो। प्रीफ्रेंशियल आधार पर आवंटन अब केवल इसी आधार पर किया जा सकता है। अब यही मार्गनिर्देश हैं जिसे 'सेबी' द्वारा इस मामले में जारी किया गया है।

[हिन्दी]

श्री किरीट सोमैया: सम्माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इंडियन प्रमोटर, यह जो केपिटल मार्केट स्केम हुआ, उस गाइडलाईन में अभी भी जो लूपहोल्स हैं, उनका मिसयूज और एब्यूज कर रहे हैं। मैं उदाहरण के लिए बताना चाहूंगा कि एचएफसीएल में प्रमोटर्स ने अपने शेयर्स 1600 रुपए के भाव से पिछले साल बेचे और अब उन्होंने 92 रुपए में प्रीफ्रेंशियल अलॉटमेंट का नोटिस दिया है।

उसी प्रकार से डीएसक्यू सॉफ्टवेयर और अनेक भारतीय कंपनियां ऐसा कर रही हैं। केवल इतना ही नहीं टेक-ओवर संहिता प्रावधान में कमियां हैं। उसके कारण जो मधुसूदन या ओटिस-इंडिया या ऐसी अनेक कंपनियां हैं जो उनकी पैरेंट्स कंपनियों को आज भी इस प्रकार से हायर-रेट पर ये बेचकर या टेक-ओवर कोर्ट में जो लूपहोल्स हैं उनका फायदा उठा रही हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि टेक-ओवर कोर्ट्स सेबी को इसके बारे में अप्रोच करते हैं और सेबी कहती है कि डीसीएज के जो अधिमान्य आवंटन के गाइडलाइन्स हैं उनको ज्यादा स्ट्रांग बनाना पड़ेगा। डीसीए को अप्रोच करते हैं तो वह कहता है कि यह सेबी के परव्यु में है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहूंगा कि क्या डीसीए और सेबी साथ में बैठकर स्मॉल इंवैस्टर्स के फायदे के लिए इस प्रकार का अमेंडमेंट करेगी और मैंने जो जानकारी दी उसकी इंक्वायरी करेगी, यह स्टॉप करायेगी और साथ में जो 20 प्रतिशत संघ निवेशकों को खुला प्रस्ताव देना आवश्यक है। उसको जो बाई-पास किया जाता है तो क्या वह स्मॉल इंवैस्टर्स के फायदे के लिए अमेंडमेंट लाएगी।

[अनुवाद]

श्री अरुण जेटली: महोदय, अति महत्वपूर्ण सुझाव देने के लिए मैं माननीय सदस्य का बहुत आभारी हूं। मैं उनको सूचित कर सकता हूं कि मौजूदा मार्गनिर्देशों के अनुसार, मूल्य निर्धारण मार्गनिर्देश बहुत स्पष्ट हैं। यह सुनिश्चित करने के क्रम में कि ये कमियां पुन: न हों इसके लिए अब ''लॉक-इन'' अवधि भी है जिसमें इस बात का निर्धारण है कि आप प्रीफ्रेंशियल आवंटन नहीं ले सकते और तब इसे बाजार में शीघ्र ही बेच दीजिए। एक विस्तृत ''लॉक-इन'' अवधि है जिसका निर्धारण किया गया है। इस कार्य को पारदर्शी बनाने के लिए पूर्ण घोषणा का प्रावधान है। क्या केवल विशेष प्रावधान द्वारा प्रीफ्रेंशियल आवंटन के पूर्व 75 प्रतिशत शेयर धारकों की स्वीकृति की आवश्यकता नहीं है, लेकिन पूर्ण घोषणा का प्रावधान भी है कि इन प्रारंभिक धनराशियों का उद्देश्य क्या है जो कंपनी को प्राप्त हो रही हैं और मूल्य क्या है जिस पर वे इसे बेच रहे हैं और वे शेयरधारक कौन हैं जिनको ये आवंटन किए जा रहे हैं। इन मानदंडों को और कठोर किया गया है। समय-समय पर इसकी समीक्षा की जाएगी। मैं माननीय सदस्य के सुझावों को अमल में लाऊंगा। कुछ मामलों के संबंध में जहां शिकायतें प्राप्त हुई हैं, सेबी द्वारा जांच भी जारी है।

महोदय, अंतिम बात जिसका उल्लेख माननीय सदस्य ने किया वह सेबी के 'टेक-ओवर कोड'' से संबंधित है। सामान्य रूप से जब कोई 15 प्रतिशत या इससे अधिक प्राप्त कर लेता है, तो उसे छोटे निवेशकों के हितों की रक्षा के लिए बाजार को 20 प्रतिशत का प्रस्ताव करना पड़ता है। लेकिन 15 प्रतिशत अधिग्रहण प्रीफ्रेंशियल आवंटन के रास्ते से ही होता है। परंपरागत रूप से, सेबी के 'टेक-ओवर' संहिता से नियमों के अंतर्गत छूट दी गई है। इसे पहले ही सेबी के ध्यान में लाया गया है। न्यायमूर्ति भगवती समिति, जो ''टेक-ओवर'' संहिता की समीक्षा कर रही है, ने पहले ही मामले पर पकड़ बना ली है और इस विषय पर उनकी सिफारिश आने की संभावना है।

[हिन्दी]

श्री किरीट सौमैया: माननीय उपाध्यक्ष जी, अभी भी जो गाइडलाइन्स हैं उनमें लूपहोल्स यह है कि 6 महीने का मार्किट एवरेज प्राइस दिया जाता है तो प्रमोटर्स और मैनुपूलेटर्स क्या करते हैं कि पहले वे ऊपर ले जाते हैं जैसे मैंने एच एफ सी एल का उदाहरण दिया, सिल्वरलाइन कर दिया और बाद में नीचे लाकर यह कार्य करते हैं। उसमें क्या अमेंडमेंट किया जाएगा और टेक-ओवर कोर्ट के बारे में जैसा माननीय मंत्री जी ने कहा चार साल से भगवती कमेटी बैठी है और वह रिपोर्ट नहीं दे रही है।

[अनुवाद]

अधिनियम के अंतर्गत 84 प्रतिशत के 'टेक-ओवर' की छूट दी गई है।

[हिन्दी]

वह लूपहोल्स बंद की जाए।

[अनुवाद]

श्री अरुण जेटली: महोदय, मूल्यनिर्धारण केवल छ: महीने का नहीं है। यह छ: महीने या दो सप्ताह है, जो भी ज्यादा हो। इसलिए, उच्च मूल्य पर आवंटन किया गया। माननीय सदस्य ने जो भी सुझाव दिया, मैं निश्चित रूप से उन सुझावों पर विचार करूंगा और सेबी के साथ भी विचार-विमर्श के लिए प्रस्तुत करूंगा।

महोदय, मैंने दिये गए सुझावों के संबंध में कहा कि चाहे छूट प्रीफ्रेंशियल आवंटन से या 'टेक ओवर' से होनी चाहिए या नहीं होनी चाहिए, यह सब न्यायमूर्ति भगवती समिति पर निर्भर है और इस मामले पर हम समिति की सिफारिशों का इंतजार कर रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री अरुण कुमार: उपाध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से जानना चाहता हूं कि 1956 में बने कंपनी लॉ में संशोधन किये गये हैं लेकिन उसके बाद भी शेयर घोटाला होता रहा है और कई उदाहरण प्रश्नकर्ता ने दिये कि इतने बड़े घोटाले हुए हैं। जो यह स्कैंडल और लूट हो रही है इससे मध्यम वर्ग के लोगों में भारी असंतोष है। मैं जानना चाहता हूं कि मध्यम-वर्ग के लोगों को इस लूट से बचाने के लिए सरकार क्या कोई ठोस कदम उठाना चाहती है।

श्री अरुण जेटली: उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य के प्रश्न का पहला भाग 1956 के कम्पनी एक्ट के संबंध में था। मैं माननीय सदस्य को बता दूं कि 1956 के इस कानून के अंदर संशोधन करने के कई सुझाव आये थे। एक संशोधन 1999 में हुआ और दूसरा 2000 में हुआ। दो अन्य संशोधन ऐसे हैं जिन का संशोधन करने का प्रस्ताव है, जो संसद में पेश किए जा चुके हैं और स्टैंडिंग कमेटी के सामने हैं। इन संशोधनों के बावजूद भी मार्किट में स्कैम होते हैं जिससे छोटे इनवैस्टर्स को नुकसान होता है। शेयर मार्किट की जो नियंत्रक सेबी है, वह समय-समय पर अनुभव के आधार पर अधिनियमों को संशोधित करती है ताकि इस प्रकार की घटनाएं दोबारा न हों।

[अनुवाद]

श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति: उपाध्यक्ष महोदय, कंपनी कानून इतना जटिल है कि श्री किरीट सोमैया जैसे पेशेवर व्यक्ति को भी इसके कई अध्यायों को समझने में काफी समय लग जाता है। कानून के सरलीकरण की आवश्यकता है। कानून को सरल बनाने वाला यह व्यापक कानून सभा की समझ में काफी समय से नहीं आ रहा है। यदि कानून का सरलीकरण नहीं किया गया और जटिलताओं को इसमें से नहीं हटाया गया तो, ऐसी कमियां इसमें बराबर रहेंगी।

दूसरा बिंदु प्रीफ्रेंशियल आवंटन से संबंधित है। क्या सूचीबद्ध सार्वजनिक लिमिटेड कंपनी के लिए प्रीफ्रेंशियल आवंटन की आवश्यकता है? पहला प्रस्ताव जनता को होना चाहिए। एक सूचीबद्ध कंपनी के मामले में, शेयर मूल्य पहले ही दे दिए गए हैं। तो फिर प्रीफ्रेंशियल आवंटन की आवश्यकता क्यों पड़ी? प्रीफ्रेंशियल आवंटन तब किया गया जब पब्लिक इश्यू जारी किया गया और यदि बिना बिके शेयर बच जाते हैं, उन्हें प्रोमोटरों को आवंटित किया जाना चाहिए। इसे इस तरह से क्यों नहीं किया जाना चाहिए ताकि साधारण शेयरधारक ठगा हुआ महसूस न करें? मैं माननीय मंत्री से ठोस जवाब चाहूंगा।

श्री अरुण जेटली: प्रश्न का पहला भाग कि 1956 का विधान एक जटिल विधान है। मैं सदस्य को सूचित करता हूं कि वर्ष 1996-97 में अधिनियम की व्यापक समीक्षा की गई थी। यह बहुत ही वृहत् अधिनियम है और इसमें 600 से भी अधिक धाराएं हैं, इसे इस प्रतिष्ठित सभा के समक्ष प्रस्तुत किया गया था। इसके बाद, इस मामले को स्थायी समिति के पास भेज दिया गया, सिफारिशों को भी अंतिम रूप दे दिया गया था। तब यह महसूस किया गया कि अधिनियम इतना वृहत् है कि अधिनियम पर विहंगम दृष्टि डालने के लिए बहुत अधिक समय लग सकता है। इसलिए, यह महसूस किया गया कि जब इस अधिनियम के अंतर्गत प्रशासन के क्षेत्र और कार्पोरेट प्रशासन की संकल्पना स्वयं ही बदल गयी है, इसे हमें इस तरह से करना चाहिए कि कुछ परिवर्तन लाए जा सकते हैं। इसलिए, एक अध्यादेश द्वारा वर्ष 1999 में बहुत व्यापक संशोधन किया गया था, जिसे इस सभा द्वारा स्वीकृत किया गया था और जो कार्पोरेट प्रशासन संबंधी विभिन्न नए क्षेत्रों के संबंधित है एवं जो अस्तित्व में आया था। लघुनिवेशकों के हितों की रक्षा से संबंधित क्षेत्रों और कार्पोरेट प्रशासन में पारदर्शिता दूसरा अंग था, जिसे दूसरे चक्र के संशोधनों द्वारा शुरू किया गया था और वर्ष 2000 में स्वीकृत हुआ था। अध्यायों से संबंधित संशोधन उत्पादक कंपनियों पर जोड़े जा रहे हैं और रुग्ण कंपनियों के दिवालियेपन और पुनरुद्धार से निपटने की पूरी कार्य विधि के संबंध में भी ऐसा ही किया जा रहा है—क्योंकि एस.आई.सी.ए. से संबधित अन्य प्रयोग वास्तव में सफल नहीं हुआ है—और कम्पनी कानून न्यायाधिकरण के गठन के लिए, तीसरे चक्र का संशोधन, जो इन दो का पैकेज है, इस सभा के समक्ष पहले ही प्रस्तुत कर दिया गया है। हम स्थायी समिति की रिपोर्ट की आशा कर रहे हैं। जैसे ही यह हमारे सामने आती हैं उसे इस विशिष्ट सभा के समक्ष विचार के लिए रखा जाएगा।

प्रीफ्रेंशियल आवंटन की पूरी संकल्पना के संबंध में यह ऐसी संकल्पना है जो मूल रूप से कम्पनी अधिनियम में विद्यमान है। सामान्य प्रक्रिया यह है कि कम्पनी अधिनियम की धारा 81 के अंतर्गत, जिसके तहत कम्पनी द्वारा अस्थायी आवंटन किया जाना है, सबसे पहले समानुपातिक आधार पर उक्त शेयरधारकों को आवंटन किया जाता है। लेकिन धारा 81(1) में मूल रूप से पहले सिद्धांत के अपवाद के रूप में यह प्रावधान उपलब्ध है जहां कुछ विशेष कारणों के लिए विशेष संकल्प पारित किया गया है। अब विशेष संकल्प में तीन-चौथाई शेयरधारकों के समर्थन की आवश्यकता है, यानि 75 प्रतिशत शेयरधारक इसलिए, यदि किसी कंपनी के शेयरधारकों के साधारण बहुमत से अधिक, तीन-चौथाई शेयरधारक यह महसूस करते हैं कि कंपनी में निवेश के लिए धनराशि प्राप्त करने के प्रयोजनार्थ प्रीफ्रेंशियल आवंटन की आश्यकता है, ऐसा किया जा सकता है। यह धनराशि की आवश्यकता भी हो सकता है, स्थिरता लाने के क्रम में प्रोमोटरों-प्रवर्तकों के संचित शेयरधारण के संदर्भ में भी इसकी आवश्यकता पड़ सकती है, कई कारक हो सकते हैं जहां कंपनी में कुछ निवेश के लिए धनराशि की आवश्यकता पड़ती है। यह सिर्फ कार्पोरेट जनतंत्र के अनुरूप ही है जहां तीन चौथाई शेयरधारकों की अनुमति है। तभी आपको धारा 81(1)(क) के अंतर्गत इसका समाधान करने की अनुमति है। दूसरा अपवाद यह है कि यदि तीन चौथाई इसकी अनुमति नहीं देते हैं, तो जनहित पर विचार करते हुए, केन्द्र सरकार की विशेष अनुमति की आवश्यकता पड़ती है जिसके मामले साधारण तौर पर बहुत ही दुर्लभ हैं।

श्री वरकला राधाकृष्णन: माननीय मंत्री की बात सुनने के बाद भी, मुझे अभी भी समझ में नहीं आया है। मूल प्रश्न पारदर्शिता का है। लेन-देन में हम किस तरह से पारदर्शिता बनाए रख सकते हैं? अधिकांश शेयरधारकों को दलालों की दया पर छोड़ दिया जाता है। ऐसे मामलों में हमारे पास प्रीफ्रेंशियल शेयर क्यों नहीं हैं? मैं माननीय मंत्री से कुछ प्रबंध करने का निवेदन करूंगा ताकि पारदर्शिता सुनिश्चित की जाए। पारदर्शिता के मामले में सरकार का क्या उपाय करने का प्रस्ताव है, विशेषकर इस संदर्भ में कि लघु निवेशक ठगे जाते हैं? "प्रीफ्रेंशियल शेयर" और "लॉक-इन शेयर" के संबंध में यही प्रमुख दोष है। हम उदारवादी युग के हैं और वैश्वीकरण अपना रहे हैं, आदि।

उपाध्यक्ष महोदय: ठीक है, आपने अपना प्रश्न पूछ लिया है, कृपया बैठ जाइए।

श्री वरकला राधाकृष्णन: शेयरों की वरीयता के आधार पर आवंटन की प्रणाली क्यों नहीं होनी चाहिए? हम इन सब सौदों में पारदर्शिता क्यों नहीं बरतते?

श्री अरुण जेटली: जैसा कि माननीय सदस्यों ने इंगित किया है और जैसा कि श्री राधाकृष्णन ने भी बताया है कि पारदर्शिता की आवश्यकता है क्योंकि जब वरीयता के आधार पर आवंटन की मूलत: अनुमति दी गई थी तो यह देखा गया कि दो पद्धतियों के कारण अनुचित विपणन पद्धति आ सकती है।

आप गैर-अनुपातिक आधार पर कम मूल्यों पर वरीयता के आधार पर शेयर बेचते हैं। अत: जब बाजार मूल्य अधिक होता है तो वरीयता वाले शेयर को लाभ मिलेगा। वैकल्पिक रूप से आप इसे अधिक ऊंचे दाम पर बेच सकते हैं। जब बाजार मूल्य कम हो तब आप इसे बाजार परिवर्तन के साथ जोड़ सकते हैं जो अधिक मूल्य पर आवंटन के अलावा अन्यथा नहीं हो सकता। इसी से निपटने के लिए अत्यधिक विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। पारदर्शिता लाने के लिए इस मूल्य दिशा-निर्देश का कड़ाई से अनुपालन किया जाता है कि यह न्यूनतम मूल्य है जिस पर आप वरीयता के आधार पर शेयर जारी कर सकते हैं?

दूसरा क्षेत्र है कि किसी को तत्काल लाभ नहीं मिलता है। प्रवर्तकों को आवंटित बीस प्रतिशत शेयर बेचे नहीं जा सकते। तीन वर्षों की अवधि का रोध है। अस्सी प्रतिशत शेयर एक वर्ष की अवधि तक भी नहीं बेचे जा सकते। गैर-प्रवर्तक शेयरधारक भी एक वर्ष की अवधि तक अपना शेयर नहीं बेच सकते। तीसरी आवश्यकता अब विस्तृत खुले दिशा-निर्देशों की है जैसे वरीयता के आधार पर निर्गम का उद्देश्य क्या है, प्रवर्तकों और निदेशकों अथवा प्रबंधकों के इरादे क्या हैं, वे इसे क्यों लेना चाह रहे हैं, वरीयता के आधार पर निर्गम से पूर्व और वरीयता के आधार पर निर्गम के बाद शेयर धारण का प्रस्तावित समय क्या है, प्रस्तावित आवंटी कौन है? इन सभी बातों का खुलासा करना पड़ेगा। वार्षिक रिपोर्ट में एक व्याख्यात्मक विवरण भी प्रकाशित हुआ है और वरीयता के आधार पर ऐसे आवंटन से पूर्व आपको तीन चौथाई शेयर धारकों के समर्थन की आवश्यकता होगी।

किन्तु जैसा कि माननीय सदस्य विशेषकर श्री सोमैया ने संकेत दिया है कि ऐसे क्षेत्र अभी भी हैं जहां सुधार की संभावना है क्योंकि इस तर्क को बल मिल रहा है। हम इस मुद्दे पर विचार कर रहे हैं और इसीलिए अधिग्रहण संबंधी संहिता लागू करने के संबंध में इस विषय पर गम्भीरतापूर्वक विचार किया जा रहा है।

श्री पी.एच. पांडियन: उपाध्यक्ष महोदय, कम्पनियों का वर्तमान रुझान अधिग्रहण और विलय की ओर है। बड़ी कम्पनियां छोटी कम्पनियों को अधिग्रहीत करती हैं, विकास की ओर अग्रेषित कम्पनियां रुग्ण कम्पनियों का अधिग्रहण करती हैं। क्या वरीयता के आधार वाले शेयरों को लेन-देन पर कुछ अवधि तक रोक के बाद ही क्या रुग्ण कम्पनियों के शेयरों का अन्तरण करने की अनुमति दी जाती है? चूंकि सेबी नियंत्रक निकाय है तो क्या सेबी को इस रोक वाली अवधि के दौरान इन दिशा-निर्देशों के उल्लंघन की दशा में अंतरण को रद्द करने का अधिकार है? क्या यह सच है कि शेयरों के मूल्यों में वृद्धि अन्दरूनी जानकारी के व्यापार के कारण होती है? छोटे निवेशकों को शेयर बाजार की कोई अन्दरूनी जानकारी नहीं होती है क्योंकि शेयर बाजार शेयरों के मूल्यों में वृद्धि अथवा कमी के आधार पर काम करते हैं। इस मामले में क्या मैं जान सकता हूं कि क्या सेबी को नियमों का पालन न करने वाले शेयर बाजार पर नियंत्रण संबंधी शक्तियां प्राप्त हैं? स्टॉक एक्सचेंज शेयर बाजार के अपराध सफेदपोश लोगों द्वारा किये जाने वाले अपराधों को जन्म देने वाले हैं और क्या मैं यह जान सकता हूं कि क्या सेबी को घोटालों को रोकने के लिए चूककर्त्ता कम्पनियों से निपटने की शक्तियां प्राप्त हैं?

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि ये घोटाले प्रत्येक चार वर्ष पर हो रहे हैं और इनकी हम जांच करते रहे हैं और इस संबंध में संसद में सुझाव देते रहे हैं। मैं मंत्री जे से जानना चाहता हूं कि क्या अकेले सेबी के पास वह सभी शक्तियां हैं जिसमें चूककर्त्ता शेयर बाजारों से निपटने की शक्तियां निहित हैं जो सभी उन कम्पनियों जो अन्दरूनी जानकारी के व्यापार में संलिप्त हैं, के साथ जुड़े हुए हैं और क्या सेबी द्वारा अधिग्रहण और विलय की निगरानी की जाएगी।

श्री अरुण जेटली: महोदय, हमारे मौजूदा कानून के तहत अधिग्रहण और विलय के कई पहलू हैं। एक पृथक अधिग्रहण संहिता है जिसे सेबी लागू करता है। कम्पनी अधिनियम के तहत भी कम्पनियों के विलयन के उपबंध हैं जो कम्पनी अधिनियम के तहत उपलिखित उपबंध है। बाजार की अर्थव्यवस्थाओं में प्रचलित प्रथाओं के अनुरूप एन्टी ट्रस्ट और प्रतियोगिता कानून को लाने पर विचार किया जा रहा है। यह कानून पहले ही सदन में पुर:स्थापित कर दिया गया है। एक ओर जहां हम अपनी कम्पनियों को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रतिस्पर्द्धात्मक बनाना चाहते हैं, हम ऐसी स्थिति नहीं चाहते जहां बाजार की कुछ पद्धतियों के कारण प्रतियोगिता पूर्ण रूप से समाप्त हो जाए। क्योंकि अन्तत: वास्तव में उपभोक्ता के हित की रक्षा प्रतिस्पर्धा द्वारा ही हो सकती है इसलिए हमने एक विस्तृत कानून गत वर्ष सभा में प्रस्तुत किया था और जो इस समय सभा की स्थायी समिति के समक्ष विचाराधीन है।

जहां तक अन्दरूनी जानकारी के व्यापार का संबंध है मैं यह उल्लेख करूंगा कि सेबी के पास अन्दरूनी जानकारी के व्यापार से निपटने के लिए लिस्तृत संहिता और विनियम हैं जिनमें अन्य बातों के अलावा यह व्यवस्था है कि यदि किसी कम्पनी की अन्दरूनी जानकारी रखने वाला इस जानकारी के आधार पर जो सर्वविदित न हो उस जानकारी के व्यापार से स्वयं या कम्पनी या तीसरे पक्ष को लाभ पहुंचाता है तो अधिग्रहण संहिता में ऐसे प्रावधान हैं जिनके अंतर्गत उस व्यक्ति या कम्पनी के विरुद्ध कार्यवाही की जा सकती है। इस विशेष मुद्दे पर ऐसे कुछ प्रारम्भिक मामले और निर्णय रहे हैं और सरकार सेबी कानून में कुछ संशोधनों पर विचार कर रही है जिससे ऐसी स्थितियों से निपटने के लिए उसे और अधिक अधिकार मिल सकेंगे।

[हिन्दी]

भूतपूर्व सैनिकों के लिए कल्याणकारी योजनाएं

***262. श्री राम सिंह कस्वां:** क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा भूतपूर्व सैनिकों के लिए के लिए कोई कल्याणकारी योजनाएं चलाई जा रही हैं;

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

(ग) पिछले एक वर्ष के दौरान इन योजनाओं से कितने भूतपूर्व सैनिक लाभान्वित हुए हैं?

[अनुवाद]

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) से (ग) विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

सरकार द्वारा भूतपूर्व सैनिकों के कल्याण के लिए चलाई जा रही निम्नलिखित योजनाएं कार्यरत हैं:

पुनर्वास योजनाएं :

(1) सिविलियन विभागों में भूतपूर्व सैनिकों को पुन: रोजगार के अवसर प्रदान करने के लिए केन्द्रीय सरकार ने उनके लिए समूह 'ग' रिक्तियों में 10% और समूह 'घ' रिक्तियों में 20% आरक्षण की व्यवस्था की है। रक्षा सुरक्षा कोर में शतप्रतिशत रिक्तियां भूतपूर्व सैनिकों के लिए आरक्षित हैं। अर्द्ध-सैन्य बलों में सहायक कमांडेंटों की 10% रिक्तियां भूतपूर्व सैनिकों के लिए आरक्षित हैं। केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और राष्ट्रीकृत बैंकों ने समूह 'ग' पदों में 14.5% और समूह 'घ' पदों में 24.5% आरक्षण की व्यवस्था की है। अधिकांश राज्य सरकारों ने भी राज्य सरकार की नौकरियों में भूतपूर्व सैनिकों के लिए आरक्षण की व्यवस्था की हुई है। उनके पुनर्नियोजन को सुकर बनाने के लिए भर्ती के वास्ते शैक्षिक अर्हताओं और विहित अधिकतम आयु सीमा में कतिपय छूट दी गई है। वर्ष 2001 के दौरान केन्द्रीय/राज्य सरकारों/निजी क्षेत्र/भूतपूर्व सैनिक सुरक्षा एजेंसियों द्वारा 10,567 भूतपूर्व सैनिकों (अनंतिम आंकड़े) को रोजगार दिया गया था।

(2) भूतपूर्व सैनिकों को लघु उद्योग, सेवा उद्योग, कृषि आधारित उद्योग, खादी ग्रामोद्योग स्थापित करने के लिए सेमफेक्स-1, सेमफेक्स-2, सेमफेक्स-3 के रूप में जानी जाने वाली तीन स्वरोजगार योजनाओं और राष्ट्रीय इक्विटी निधि योजना के तहत ऋण/वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई जाती है। इस योजना के तहत भूतपूर्व सैनिकों के लिए वर्ष 2000-01 के दौरान 5395 भूतपूर्व सैनिकों/आश्रितों को 35 करोड़ रुपए का ऋण/वित्तीय सहायता मंजूर की गई थी।

(3) भूतपूर्व सैनिकों को सुरक्षा एजेंसियां और कोयला परिवहन कंपनियां चलाने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है। पुनर्वास महानिदेशक, सार्वजनिक क्षेत्र के विभिन्न उपक्रमों के लिए भूतपूर्व सैनिक सुरक्षा एजेंसियां प्रायोजित करता है। कोल इंडिया और इसकी सहायक कंपनियां, भूतपूर्व सैनिकों द्वारा संचालित परिवहन कंपनियों को कोयला ढोने के ठेके देती हैं।

(4) भूतपूर्व सैनिकों की नियोज्यता में सुधार लाने अथवा उन्हें सेवानिवृत्ति के बाद स्वरोजगार लेने के लिए सक्षम बनाने के वास्ते प्रशिक्षण कार्यक्रम संचालित किये जाते हैं।

(5) मरणोपरांत वीरता पुरस्कार विजेताओं की विधवाओं/आश्रितों को, युद्ध में निशक्त होने वालों को, युद्ध में वीरगति प्राप्त कार्मिकों की पत्नियों, आदि को पेट्रोलियम उत्पाद एजेंसियों के आबंटन में आठ प्रतिशत का आरक्षण दिया गया है।

(6) भूतपूर्व सैनिक, निपटान योग्य अधिशेष सैन्य वाहनों के आबंटन के लिए पात्र हैं। वर्ष 2001 के दौरान 357 मामले पंजीकृत करके सेना मुख्यालय से उन्हें वाहनों के आबंटन की सिफारिश की गई है।

(7) मदर डेयरी बूथ, डीएमएस बूथों और मदर डेयरी फल एवं सब्जी बूथों का आबंटन।

(8) भूतपूर्व सैनिक एस टी डी बूथों के आबंटन के लिए पात्र हैं।

(9) रक्षा क्रय कार्यक्रम के तहत रक्षा स्थापनाओं को सामान की सप्लाई करने वाली भूतपूर्व सैनिकों की विनिर्माण इकाइयां, पांच क्रमिक वर्षों के लिए, एक वित्त वर्ष में सप्लाई किए गए सामान के कुल मूल्य की 10% मूल्य-इमदाद या 50,000 रुपए, इनमें से जो भी कम हो, के लिए पात्र हैं। तथापि, चालू वर्ष के दौरान मूल्य-इमदाद प्रदान किए जाने के लिए कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

कल्याण योजनाएं/लाभ:

1. चिकित्सा सुविधाएं:

(क) किसी भी तरह की पेंशन आहरित करने वाले भूतपूर्व सैनिक, उनके परिवार और दिवंगत सैन्य कार्मिकों के परिवार 127 मिलिटरी अस्पतालों और केवल भूतपूर्व सैनिकों के वास्ते आरक्षित 24 चिकित्सा जांच कक्षों सहित 1000 से अधिक चिकित्सा जांच कक्षों में नि:शुल्क बहिरंग रोगी उपचार के हकदार हैं। बिस्तरों की उपलब्धता के अध्यधीन, अंतरंग रोगी उपचार भी उपलब्ध कराया जाता है।

(ख) मिलिटरी अस्पतालों की चिकित्सा सुविधाओं का लाभ न उठाने वाले भूतपूर्व सैनिक, चिकित्सा उपचार के लिए 100 रुपए प्रतिमाह आहरित करने का विकल्प चुन सकते हैं।

(ग) गंभीर रोगों से ग्रस्त भूतपूर्व सैनिकों/आश्रितों को सिविल/प्राधिकृत अस्पतालों में उपचार के लिए खर्च की गई कुल राशि का 90% (जूनियर कमीशन प्राप्त अधिकारियों, अन्य रैंकों के मामले में) और 75% (अधिकारी स्तर के मामले में) सशस्त्र सेना झंडा दिवस निधि से बतौर आर्थिक सहायता दिया जाता है बशर्ते उन्हें किसी अन्य स्रोत से कोई आर्थिक सहायता उपलब्ध न हुई हो। इनमें बाईपास सर्जरी, एंजियोप्लास्टी, एंजिओग्राफी, गुर्दा/रीनल प्रत्यारोपण, कैंसर/स्पास्टिक पैराप्लैजिक उपचार, कोरोनरी आर्टरी सर्जरी, ओपन हार्ट सर्जरी, वाल्व बदलना, पेसमेकर लगाना शामिल हैं। भतूपूर्व सैनिकों/आश्रितों को सिविल/प्राधिकृत अस्पतालों में चिकित्सीय उपचार के लिए सेना सामूहिक बीमा (ए.जी.आई.) से कतिपय गंभीर बीमारियों के लिए पैकेज दर पर वित्तीय सहायता भी दी जाती है।

2. वित्तीय सहायता :

तंगहाल भूतपूर्व सैनिकों को, आश्रित पुत्रियों के विवाह, चिकित्सा, मकान की मरम्मत, आदि के लिए रक्षा मंत्री की विवेकाधीन निधि से वित्तीय सहायता भी दी जाती है। तंगहाल रह रहे बुजुर्ग और अशक्त भूतपूर्व सैनिकों/भूतपूर्व सैनिकों की विधवाओं को भी दो वर्ष की अवधि तक 1000 रुपए मासिक वित्तीय सहायता उपलब्ध कराई जाती है। वर्ष 2001-02 के दौरान 735 लाभार्थियों के लिए 59.44 लाख रुपए की राशि खर्च की गई थी।

3. बच्चों के लिए शिक्षा सुविधाएं:

(क) युद्ध में मारे गए या निशक्त हुए रक्षा कार्मिकों के बच्चों को नि:शुल्क शैक्षिक सुविधाएं मुहैया कराई जाती हैं।

(ख) रक्षा कार्मिकों की कतिपय श्रेणियों के आश्रितों/बच्चों को केन्द्रीय सैनिक बोर्ड के माध्यम से एम बी बी एस में 28 सीटें, बी डी एस में एक सीट और इंजीनियरी में दो सीटें उपलब्ध हैं।

(ग) सेवारत कार्मिकों और भूतपूर्व सैनिकों के बच्चों के लिए सैनिक स्कूलों में 25 प्रतिशत सीटें आरक्षित हैं।

(घ) राज्यों/संघ शासित प्रदेशों ने सेवारत और सेवानिवृत्त रक्षा कार्मिकों के बच्चों के लिए व्यावसायिक कालेजों/आई टी आई/पोलीटेकनीकों में सीटें आरक्षित की हुई हैं।

(ङ) युद्ध संतप्त, निशक्त कार्मिकों, शांतिकाल से संबंधित और असंबंधित हताहतों के 35 युद्ध स्मारक छात्रावासों में रहने वाले बच्चों को प्रति छात्र प्रतिमाह क्रमश: 600 रुपए और 300 रुपये शिक्षा अनुदान दिया जाता है ताकि वे अपनी पढ़ाई आगे जारी रख सकें। शहीद/निशक्त सैनिक के बच्चों के संबंध में लाभार्थियों की संख्या 275 और जिन भूतपूर्व सैनिकों की मृत्यु सैन्य सेवा के कारण नहीं हुई है, उनके लाभार्थी बच्चों की संख्या 30 है।

4. यात्रा रियायत:

(क) *रेल यात्रा रियायत:* भारतीय शांति स्थापना सेना के हताहतों की पत्नियों सहित युद्ध में मारे गए कार्मिकों की पत्नियों के लिए रेल की द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने के लिए रेल किराए में 75% रियायत उपलब्ध है। चक्र श्रेणी के वीरता पुरस्कार विजेता तथा मरणोपरांत चक्र श्रेणी के वीरता पुरस्कार विजेताओं की पत्नियां रेल के श्रेणी-1/2 शयनयान में यात्रा करने के लिए नि:शुल्क रेल पास के वास्ते अधिकृत हैं।

(ख) *हवाई यात्रा रियायत:* कुछ श्रेणियों के भूतपूर्व सैनिक, इंडियन एअरलाइन्स की घरेलू उड़ानों में हवाई यात्रा करने के लिए भाड़े में 50% रियायत के पात्र हैं।

5. अन्य कल्याणकारी सुविधाएं:

(क) भूतपूर्व सैनिक, निकटतम कैंटीन स्टोर डिपार्टमेंट की कैंटीनों से कैंटीन सुविधाओं का लाभ उठा सकते हैं।

(ख) देश भर में फैले सैनिक भवन/रेस्ट हाउस भूतपूर्व सैनिकों के लिए स्थापित किए गए हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री राम सिंह कस्वां अनुपूरक प्रश्न पूछने वाले हैं।

श्री पवन कुमार बंसल: महोदय, चूंकि मंत्री जी के विरुद्ध आरोप हैं इसलिए उन्हें उत्तर देने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल: उपाध्यक्ष महोदय, रक्षा मंत्री जी के ऊपर आरोप लगा हुआ है, इसलिए यह नहीं बोल सकते *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अब व्यवधान न डालें। मैंने श्री राम सिंह कस्वां को बुलाया है।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री अजय चक्रवर्ती, कृपया व्यवधान न करें। यह प्रश्न काल है।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: यदि आप प्रश्न पूछना नहीं चाहते तो आप प्रश्न न पूछें। किन्तु दूसरे लोगों को प्रश्न पूछने दीजिए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। मैंने श्री रामसिंह कस्वां को बुलाया है।

*...(व्यवधान)**

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अब व्यवधान न डालें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री भूरिया, यदि आप प्रश्न पूछना नहीं चाहते तो आप न पूछें। अन्य लोगों को पूछने दीजिए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया इस प्रकार व्यवधान न करें। श्री भूरिया, क्या आप अपना स्थान ग्रहण करेंगे।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री पवन कुमार बंसल, यदि आप प्रश्न पूछना नहीं चाहते आप न पूछें। दूसरों को पूछने दीजिए। कृपया अब व्यवधान न डालें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री दासमुंशी, यह प्रश्न काल है।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: यह अनुचित है। श्री दासमुंशी, क्या आप अपने सदस्यों को कहेंगे कि वह बाधा न डालें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री राम सिंह कस्वां का प्रश्न है। यदि आप प्रश्न पूछना नहीं चाहते तो कोई जरूरत नहीं है। दूसरों को पूछने दीजिए। मैंने श्री रामसिंह कस्वां को बुलाया है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: हम विरोध में सभा भवन से बाहर जा रहे हैं।

पूर्वाह्न 11.24 बजे

(इस समय श्रीमती सोनिया गांधी, श्री प्रियरंजन दासमुंशी, डा. रघुवंश प्रसाद सिंह, श्री अजय चक्रवर्ती और कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए।)

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रावत, कृपया अब व्यवधान न डालें। मैंने श्री राम सिंह को बुलाया है। अब बहुत हो गया।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम सिंह कस्वां: उपाध्यक्ष महोदय, भारत सरकार ने पूर्व सैनिकों के कल्याण के लिए काफी योजनाएं चालू की हैं। इसके लिए मैं धन्यवाद देना चाहूंगा। इसके विस्तार के लिए अगस्त 1999 में एक समिति का गठन किया गया था जिसमें माननीय रक्षा मंत्री महोदय, वित्त मंत्री महोदय और चंद मुख्य मंत्री भी थे। मैं सरकार से पूछना चाहता हूं कि क्या इस समिति ने अपनी रिपोर्ट पेश कर दी है? अगर कर दी है तो इसमें क्या नई योजनाएं चालू की गई हैं उसका ब्यौरा दें।

महोदय, मैं राजस्थान से आता हूं और राजस्थान में सीकर, झुंझुनू और चुरू से अधिकांश सैनिक इस देश के लिए शहीद हुए हैं। क्या इस क्षेत्र के लोगों के लिए मेरे क्षेत्र चुरु जिले में आप कोई सैनिक स्कूल खोलना चाहते हैं?

श्री जार्ज फर्नान्डीज: महोदय, कोई सैनिक स्कूल अगर खोलना हो तो प्रदेश सरकार से उसकी मांग आनी चाहिए। हम जब रक्षा मंत्रालय में आए थे, तब देखा कि अनेक प्रदेशों में सैनिक स्कूल नहीं हैं और कुछ प्रदेशों में एक ही स्कूल है। हमने सभी मुख्य मंत्रियों को पत्र लिखकर कहा था कि हम चाहते हैं कि अधिक सैनिक स्कूल हम लोग निर्माण करें और जितना भी आप चाहेंगे अपने प्रदेश में, उसकी सूचना हमें दे दें। कुछ मुख्य मंत्रियों ने लिखा और कुछ ने इसके बारे में हमें प्रस्ताव नहीं किया लेकिन यह प्रस्ताव राज्य सरकार की तरफ से आना जरूरी है और अगर राजस्थान की सरकार हमारे पास इस प्रकार का प्रस्ताव भेजेगी तो हम निश्चित तौर पर चुरू में सैनिक स्कूल खोलने के लिए तैयार हैं।

श्री राम सिंह कस्वां: महोदय, मेरे प्रश्न के पहले भाग का उत्तर नहीं आया। मैंने निवेदन किया था कि जिस समिति का गठन किया गया 1999 में आपकी अध्यक्षता में, उस समिति ने क्या रिपोर्ट पेश की है?

मेरा दूसरा पूरक प्रश्न यह है कि इस देश की रक्षा के लिए कारगिल शहीदों ने अपने प्राणों की आहुति दी थी और सरकार ने भी उनके मान-सम्मान और सहायता के लिए कोई कमी नहीं छोड़ी थी। उनको भूमि, पैट्रोल पंप और गैस एजेन्सी जो दी जानी थीं, उनका कब्जा दे दिया गया है या अलॉटमेंटकर दिया गया है? इसके अलावा कारगिल शहीदों से पहले और बाद में भी काफी लोग इस देश के लिए शहीद हुए हैं। उनकी बेसहारा विधवाओं के परिवारों के खाने-पीने की व्यवस्था तक नहीं है। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार इन शहीदों की विधवाओं को भी पैट्रोल पंप, गैस एजेन्सी या भूमि देने का विचार रखती है या नहीं?

श्री जार्ज फर्नान्डीज: उपाध्यक्ष जी, जहां तक कारगिल में जो जवान शहीद हुए या घायल हुए, उनको या उनके परिवारों को जो भी सुविधाएं देने का निर्णय हुआ था, उन्हें पूरा किया गया है जिसमें पेट्रोल पंप, गैस एजेन्सी आदि भी शामिल हैं।

उपाध्यक्ष जी, जहां तक कारगिल से पहले की बात माननीय सदस्य ने पूछा है, मैं बताना चाहता हूं कि इस संबंध में जब पैट्रोल पम्प और गैस एजेंसी के आबंटन की बात आती है, तो पैट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय की ओर से उनके लिए कुछ स्थान आरक्षित रखे जाते हैं और उनकी ऐसे शहीदों के परिवारजन के लिए इंतजाम किया जाता है और वह प्रक्रिया लगातार चलती रहती है।

श्री राम सिंह कस्वां: उपाध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न के पहले भाग का उत्तर माननीय मंत्री जी ने नहीं दिया है जिसमें मैंने पूछा था कि उनकी अध्यक्षता में गठित कमेटी की क्या रिपोर्ट है? *...(व्यवधान)*

श्री सिमरनजीत सिंह मान: उपाध्यक्ष महोदय, मैं मनोव्यथा को बताना चाहता हूं। *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री महेश्वर सिंह: अब क्यों वापस आ गए *...(व्यवधान)*

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह: उपाध्यक्ष महोदय, हमने वाक-आउट किया था। अब जब सदन में वापस आए हैं तो चुहलबाजी कर रहे हैं।

*...(व्यवधान)**

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: आपत्तिजनक बातों को कार्यवाही से निकाला जाना है।

श्री सिमरनजीत सिंह मान: उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह बात सदन के ध्यान में लाना चाहता हूं कि जहां तक सिख अल्पसंख्यक समुदाय का संबंध है, का प्रतिनिधित्व कम है और हमें सदन में कोई समर्थन नहीं मिलता है। एअर मार्शल मनजीत सिंह सेखों को जिस प्रकार वायु सेना से अनादरपूर्वक निकाला गया है वह रक्षा बलों और इस देश की धर्मनिरपेक्ष छवि पर कलंक है। मैं चाहूंगा *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मुख्य प्रश्न भूतपूर्व सैनिकों के लिए कल्याणकारी योजनाओं से संबंधित है। आप विषय से हट रहे हैं।

---

*अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया गया।

श्री सिमरनजीत सिंह मान: महोदय, यह अल्पसंख्यकों की मनोव्यथा है जिसके बारे में मैं बात कर रहा हूं ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया आप मूल प्रश्न से संबंधित प्रश्न पूछें।

श्री सिमरनजीत सिंह मान: महोदय, मैं उस समय तक प्रतिरोध करता रहूंगा जब तक रक्षा मंत्री यह नहीं बताते कि उन्हें नियमों की जानकारी है। जो कुछ उन्होंने एअर मार्शल सेखों के साथ किया है उसके प्रतिरोध स्वरूप मैं सदन के बीचों बीच बैठने जा रहा हूं ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया ऐसा न करें। मैं आप से ऐसा न करने का अनुरोध करता हूं। मैंने आपको अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दी है। कृपया इतना कड़ा रुख न अपनायें। मैं अन्य सभी सदस्यों से अनुरोध करता रहा हूं कि प्रश्न काल का संचालन करने दें।

श्री सिमरनजीत सिंह मान: महोदय, बिल्कुल ठीक, मैंने अपना प्रतिरोध दर्ज कर दिया है और मैं आपके अनुरोध को स्वीकार करता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, क्या आपको कुछ कहना है?

श्री जार्ज फर्नान्डीज: महोदय, वह मुख्यत: एअर मार्शल सेखों के बारे में ही बोले हैं।

[हिन्दी]

श्री ब्रह्मानन्द मंडल: माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि बिहार में जमालपुर है। वहां सैनिक स्कूल, बी.आर.ओ. यानी सैनिकों की भर्ती का बोर्ड और फायरिंग रेंज, यानी सैनिकों की इन तीन चीजों की जमालपुर में स्थापना का क्या प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। महोदय, जब सैनिक स्कूल की चर्चा होती, तो हमेशा यही कहा जाता है कि बिहार सरकार की ओर से ऐसा कोई प्रस्ताव रक्षा मंत्रालय को आता ही नहीं है, लेकिन जैसा रक्षा मंत्री महोदय जानते हैं कि जमालपुर में सैनिकों से संबंधित इन तीनों की स्थापना रेलवे की अर्थात् केन्द्र सरकार की भूमि पर होनी है। इसलिए बिहार सरकार के प्रपोजल की कोई जरूरत नहीं है। अत: मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इस संबंध में क्या सरकार कोई विचार कर रही है?

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: क्या यह मुख्य प्रश्न से संबंधित है?

[हिन्दी]

श्री जॉर्ज फर्नान्डीज: उपाध्यक्ष जी, जहां तक सैनिक स्कूल की बात है, जब तक प्रदेश की सरकार ऐसा प्रस्ताव हम लोगों के पास नहीं भेजती है, तब तक उसकी स्थापना नहीं होगी। मैं, माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि सैनिक स्कूल खोलने के लिए केवल भूमि की ही आवश्यकता नहीं होती है बल्कि इसमें काफी रुपए पैसे की भी प्रदेश को इंतजामी करनी पड़ती है। इसलिए जब तक प्रदेश सरकार की ओर से वहां सैनिक स्कूल स्थापित करने का प्रस्ताव नहीं आएगा, तब तक वहां सैनिक स्कूल की स्थापना हो ही नहीं सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक बी.आर.ओ. की बात कही गई है, हमने सेना में रिक्रूटमेंट के लिए रैलीज के आयोजन का निर्णय लिया है और हम उसके अनुसार प्रदेशों में रैलियां कर जवानों की भर्तियां कर रहे हैं। पहले जिस प्रकार से ब्रांच रिक्रूटिंग आफिसेस के जरिये रिक्रूटमेंट होती थी, अब वह पद्धति लगभग खत्म हो चुकी है। इसलिए बी.आर.ओ. का प्रश्न ही नहीं उठता है,।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक फायरिंग रेंज की बात है, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि अभी हमारे पास ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है कि हम बिहार में एक और नई फायरिंग रेंज स्थापित करें।

[अनुवाद]

श्री प्रकाश मणि त्रिपाठी: महोदय, मेरा प्रश्न पूर्व-सैनिकों को उपलब्ध कराई जा रही चिकित्सा सुविधाओं से संबंधित है। हमें बताया गया है कि सैनिक अस्पतालों में पूर्व-सैनिकों के लिए विशेषत: बहिरंग रोगियों के उपचार और 1000 चिकित्सा परीक्षण कक्ष आरक्षित हैं जो इस सुविधा का उपयोग नहीं कर रहे हैं उन्हें 100 रुपये मिलते हैं। पूर्व-सैनिकों को सेना सामूहिक बीमा योजना से वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है। यह प्रश्न रक्षा मंत्रालय के पास तीन वर्ष से अधिक समय से लम्बित पड़ा है। मैंने स्वयं रक्षा मंत्री को कई पत्र लिखे हैं और मुझे लगता है कि पूर्व-सैनिकों को चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने की विधिवत व्यवस्था करना रक्षा मंत्रालय की योजनाओं से पूरी तरह गायब है। पूर्व-सैनिकों की चिकित्सा सुविधाओं के लिए विशेष तौर पर धन का कोई आबंटन नहीं किया गया है।

जैसा आपको विदित है, रक्षा मंत्री जी को विदित है कि ये सैनिक बड़ी प्रतिकूल और मुश्किल परिस्थितियों में सेवा करते हैं और जब सेवानिवृत्ति पर दूर-दराज के अपने गांवों को जाते हैं तो उन्हें चिकित्सा परिचर्या की आवश्यकता होती है। इसकी कोई विधिवत व्यवस्था नहीं है। इस प्रकार, इस समस्या के प्रति जो अनुभूति होनी चाहिए थी, उसके स्थान पर रक्षा मंत्रालय की ओर से किसी विशेष योजना को लाए जाने के प्रति उदासीनता दर्शाई गई है। इस संबंध में कम से कम 1000 अधिकारियों ने मंत्री महोदय को पत्र लिखे हैं और यह पूर्व-सैनिकों के लिए चिंता का विषय है। कोई भी इस पहलू पर विचार नहीं कर रहा कि प्रत्येक सैनिक बाद में पूर्व-सैनिक हो जाता है।

आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि पूर्व-सैनिकों को बिस्तरा, अस्पताल और विधिवत चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध कराने सबंधी मामले की ताजा स्थिति क्या है, जिसे हम बार-बार उठाते रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री जार्ज फर्नान्डीज: उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य स्वयं सेना के ख्याति प्राप्त अधिकारी रहे हैं। उन्होंने जो प्रश्न पूछा है, उसमें शायद उनका पुराना अनुभव है, जिसने उन्हें यह प्रश्न पूछने के लिए मजबूर किया। इन्होंने पूछा कि मेडिकल फैसिलिटीज की इन्तजामी आज के दिन क्या है? चूंकि उन्होंने बहुत विस्तार से कहा है कि मंत्रालय द्वारा किसी प्रकार की कोई इन्तजामी नहीं होती।

[अनुवाद]

मैं कुछ चीजों की सूची देना चाहूंगा, ताकि गलतफहमी दूर हो सके।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: क्या यह सूची लम्बी है?

श्री जार्ज फर्नान्डीज: जी नहीं। पूर्व-सैनिक, उनके परिवार, किसी भी प्रकार की पेंशन पाने वाले शहीद सेवा कर्मियों के परिवार सैनिक अस्पतालों में नि:शुल्क बहिरंग उपचार के हकदार होते हैं। कुछ शर्तों के साथ ये कार्मिक सैनिक अस्पतालों में भर्ती होकर भी उपचार करा सकते हैं। मौजूदा सैनिक अस्पतालों के अलावा सर्विसेज द्वारा प्रदान की गई निधियों से 24 चिकित्सा परीक्षण कक्ष, 12 दंत चिकित्सा केन्द्र खोले गए हैं।

श्री प्रकाश मणि त्रिपाठी: केवल बहिरंग रोगी सुविधाएं उपलब्ध हैं। भर्ती होने की सुविधा नहीं है। ...*(व्यवधान)*

श्री जार्ज फर्नान्डीज: जी नहीं। गंभीर बीमारियों से ग्रस्त पूर्व-सैनिकों को 90 प्रतिशत तक वित्तीय सहायता दी जाती है, अफसर रैंक के व्यक्तियों को सरकारी अस्पताल में उपचार पर खर्च की गई राशि का 75 प्रतिशत दिया जाता है, यदि वे अन्य स्रोतों से राशि नहीं जुटा पाते। इन उपचारों में बाईपास सर्जरी, ओपन-हार्ट सर्जरी, वाल्व रिप्लेसमेंट, पेसमेकर इम्प्लांट, एंजीओग्राफी, एंजीओप्लास्टी, किडनी-रेनल प्रतिरोपण, डायलिसिस, केंसर, ज्वाइंट रिप्लेसमेंट, स्ट्रोक, प्रोस्ट्रेट सर्जरी, स्पास्टिक पेराप्लेजिक्स शामिल हैं।

अत: महोदय, यह कहना कि किसी प्रकार की कोई व्यवस्था ही नहीं है या धन उपलब्ध नहीं कराया जा रहा है, उचित नहीं है। लेकिन यह सही है कि जहां तक पूर्व-सैनिकों की चिकित्सा सुविधाओं का सवाल है, काफी कुछ किया जाना शेष है। कुछ योजनाओं पर चर्चा हुई थी। अभी-अभी मंत्रिमंडल ने मंत्रियों के एक दल को इस योजना को अंतिम रूप देने की जिम्मेवारी सौंपी है। अब यह पूर्व-सैनिकों को मुहैया कराए जाने के कगार पर है।

मुझे विश्वास है कि आगामी महीनों में हम इस योजना का कार्यान्वयन कर पाएंगे।

प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: महोदय, माननीय मंत्री जी ने पूर्व-सैनिकों और उनकी विधवाओं को प्रदान किये जा रहे कल्याण उपायों की विस्तृत जानकारी दी है। किये जा रहे इन सभी कल्याण उपायों के अलावा जिस पक्ष पर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया जा रहा वह पूर्व-सैनिकों और युद्ध में शहीद हुए सैनिकों के परिवारों के लिए आवास योजना का पहलू है। हमारी जानकारी के मुताबिक, इन लोगों में से अधिकांश लोगों के आवासीय भूखंड या मकान नहीं होते। सेवानिवृत्ति के बाद, ये लोग भूखंड के आबंटन और मकान के निर्माण हेतु आसान ऋण लेने के लिए सरकारी एजेंसियों के यहां चक्कर लगाते रहते हैं। अत: जिन कल्याण उपायों को यहां सूचीबद्ध किया गया है, क्या उनके अलावा सरकार आवासीय भूखंड, जो सभी परिवारों की न्यूनतम आवश्यकता होती है, देने के बारे में भी सोचेगी? महोदय, कुछ मामलों में जमीनों के नियमितीकरण की आवश्यकता होती है क्योंकि ये भूखंड सरकारी भूमि पर होते हैं। मैं यह भी जानना चाहता हूं कि क्या सरकार बिना ब्याज के किश्तों में वापिस किये जाने योग्य आसान ऋण प्रदान करेगी?

श्री जार्ज फर्नान्डीज: महोदय, पूर्व-सैनिकों के लिए आवासीय योजनाओं का विचार व्यावहारिक नहीं है क्योंकि सैनिक दूर-दराज के क्षेत्रों सहित देश के सभी भागों से आते हैं। अत: किसी क्षेत्र विशेष में ऐसी आवासीय परियोजना की कल्पना नहीं की जा सकती जहां सभी पूर्व-सैनिक जाकर बस सकें।

प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: मैं उन्हें उनके ही गांव या मोहल्ले में आवासीय भूखंड देने की बात कर रहा हूं। राज्य सरकारों के साथ परामर्श करके ऐसा किया जा सकता है।

श्री जार्ज फर्नान्डीज: महोदय, फिलहाल 15 लाख पूर्व-सैनिक हैं और प्रतिवर्ष 60,000 व्यक्ति सेना से निकलने के बाद पूर्व-सैनिकों की श्रेणी में आ जाते हैं। चूंकि, सेना से लोग बाहर आते रहते हैं इसलिए उनके गांव में ही उन्हें भूखंड दिए जाने संबंधी विचार व्यावहारिक नहीं लगता। लेकिन, इसका मतलब यह नहीं है कि यदि कोई सही मामला है और किसी व्यक्ति को मकान की वास्तव में आवश्यकता है तो मदद देने के लिए उस पर किसी भी तरह विचार ही नहीं किया जा सकता। लेकिन, सेना से निकलने वाले प्रत्येक व्यक्ति को मकान उपलब्ध कराने का विचार व्यावहारिक नहीं है।

श्री के. मलयसामी: महोदय, मंत्री जी ने पूर्व-सैनिकों को उपलब्ध विभिन्न योजनाओं का विवरण दिया है। मुझे ऐसा लगता है और ऐसी जानकारी मुझे मिली है कि लाभ पूर्व-सैनिकों तक नहीं पहुंच रहे हैं। उनकी दशा बड़ी दयनीय है। जैसाकि उन्होंने उचित ही कहा है, पहले से ही 15 लाख पूर्व-सैनिक हैं और प्रतिवर्ष 60,000 से 70,000 की संख्या में लोग आ रहे हैं। क्या सरकार ने यह जानने के लिए कोई सर्वेक्षण किया है कि ये लोग इन सुविधाओं से कितने लाभान्वित हुए हैं? क्या यह प्रतिशत 5 है या 10 हैं या 15 है?

श्री जार्ज फर्नान्डीज: महोदय, जो भी लाभ और कल्याण योजनाएं हैं, वे शत-प्रतिशत उपलब्ध हैं। यदि माननीय सदस्य के पास किसी योजना के बारे में ऐसी जानकारी है जिसके लाभ नहीं पहुंचे हैं या केवल 5 प्रतिशत तक ही पहुंचे हैं, वह मुझे उस योजना और उस व्यक्ति के बारे में बताएं जिसको लाभ नहीं मिला है, तो मैं उसकी जांच करूंगा।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह: उपाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी के उत्तर में भूतपूर्व सैनिकों को जो सुविधाएं दी गई हैं, उसकी बहुत लम्बी सूची है। देश के हर हिस्से के लोग सेना में काम करते हैं, लेकिन बिहार उसमें अग्रणी है। जहां के लोग ज्यादा संख्या में काम करते हैं, वहां के ज्यादा लोग भूतपूर्व सैनिक भी होते हैं। इन्होंने फैसिलिटीज की क्रम संख्या पांच में अदर्श वैलफेयर फैसिलिटीज में ए और बी करके बताया है कि भूतपूर्व सैनिकों के लिए सैनिक भवन और कैण्टीन का भी प्रावधान होता है, जिसकी सुविधा दी जाती है। हम यह जानना चाहते हैं कि उत्तरी बिहार के लोग ज्यादा सेना में काम करते हैं, इसलिए उत्तरी बिहार के लोग ज्यादा भूतपूर्व सैनिक भी हैं, उनकी सुविधा को मद्देनजर रखते हुए उत्तरी बिहार में छपरा जो कमिश्नरी स्तर का मुख्यालय है, वहां पर क्या सेना भवन और कैण्टीन की सुविधा मुहैया कराएंगे। हम मंत्री जी से यह भी कहेंगे कि आप तो भूतपूर्व सैनिकों के प्रति काफी उदार रहे हैं और आपके जमाने में आपने उनको काफी कुछ किया है, इसलिए हम चाहेंगे कि आप आश्वासन दे दें कि छपरा में सेना भवन और कैण्टीन की स्थापना करेंगे, यही हम आपसे जानना चाहेंगे?

श्री जार्ज फर्नान्डीज: उपाध्यक्ष जी, सेना भवन का जो निर्माण है, वह हर जिले में जो सैनिक बोर्ड हैं और प्रदेश के सैनिक बोर्ड हैं, इनके जरिए सेना भवन का निर्माण होता है। यह कोई केन्द्रीय स्तर पर निर्णय लेकर सेना भवन का निर्माण नहीं होता है और रैस्ट हाउस की बात भी इसी तरह से की जाती है। हम संबंधित अधिकरियों को निश्चित तौर पर सूचना भेजेंगे कि जो माननीय सदस्य ने बात कही है, उस पर वे ध्यान दें। जहां सेना के भूतपूर्व सैनिक बड़ी संख्या में अगर किसी इलाके में केन्द्रित हों तो ऐसे इलाके में एकाध स्थान पर विशेष तौर पर कैण्टीन फैसिलिटीज बना दी जाती हैं, वरना आजकल मोबाइल कैण्टीन फैसिलिटीज का इन्तजाम हो गया है और वह बिहार में भी लागू है। उत्तर बिहार में भी मोबाइल कैण्टीन फैसिलिटीज का इन्तजाम है। वह जिला स्तर पर केन्द्रित नहीं है।

श्री प्रभुनाथ सिंह: छपरा में बड़ी संख्या में भूतपूर्व सैनिक हैं, इसलिए छपरा में कर दीजिए।

श्री जार्ज फर्नान्डीज: वह किसी एक जिले में केन्द्रित नहीं है, वह पूरे इलाके में जाती है।

श्री मोहन रावले: महाराष्ट्र में 1,45,449 लोग एक्स-सर्विसमैन रजिस्टर हैं। पूरे देश में 15.80 लाख लोग एक्स सर्विसमैन रजिस्टर हैं और अभी भी वे रोजगार की तलाश में भटक रहे हैं। आपने ग्रुप 'सी' के लिए 10 परसेंट आरक्षण दिया है और ग्रुप 'डी' के लिए आपने 20 परसेंट आरक्षण दिया है। अभी केन्द्र सरकार और राज्य सरकार में भी वी.आर.एस. शुरू है, आपने इतने एक्स-सर्विसमैन रजिस्टर किये हैं तो कितने लोगों को आपने रोजगार उपलब्ध करवाया है और अभी जो वी.आर.एस. शुरू है, उसमें आप कैसे रास्ता निकालने वाले हैं?

श्री जार्ज फर्नान्डीज: मेरे पास जो पिछले साल का आंकड़ा है, वह यह है कि पिछले साल 2001 में 10,567 एक्स-सर्विसमैन को रोजगार देने का इन्तजाम हो गया है, जिसमें केन्द्र सरकार, राज्य सरकार और निजी क्षेत्र इन सारे क्षेत्रों में यह संख्या आती है।

[अनुवाद]

श्री पी.सी. थामस: महोदय, जैसा कि मंत्री जी ने कहा है पूर्व-सैनिकों की संख्या प्रतिवर्ष बढ़ रही है। अत: सुविधाएं भी इसी अनुपात में बढ़नी चाहिए। जहां तक सैनिक सुविधाओं का प्रश्न है, मेरा विचार है कि केन्द्रीय विद्यालयों, सैनिक स्कूलों और अन्य स्कूलों में कुछ स्थान आरक्षित रखे जाते हैं।

महोदय, मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि यदि प्राइवेट स्कूलों में भी आप पूर्व-सैनिकों के बच्चों के लिए किसी प्रकार स्थान आरक्षित करने के प्रयास करेंगे तो यह पूर्व-सैनिकों की अगली पीढ़ी की बहुत बड़ी सेवा होगी। मैं, मंत्री महोदय से इसका उत्तर चाहता हूं।

श्री जार्ज फर्नान्डीज: महोदय, कहां तक मुझे विदित है, मुझे नहीं लगता कि पूर्व-सैनिकों के बच्चों को स्कूल में प्रवेश पाने में कोई समस्या है। ऐसे प्रर्याप्त स्कूल हैं जिन्हें सेना संचालित करती है और सरकार भी विशेष तौर पर पूर्व-सैनिकों के बच्चों के लिए स्कूल चलाती है।

देशभर में बहुत सारे प्राइवेट स्कूलों में स्थान आरक्षित रखे जाते हैं। विशेषकर कारगिल संघर्ष के बाद बहुत सी संस्थाएं उच्च शिक्षा के स्तर तक छात्रवृत्ति देने और स्कूलों में स्थान देने के लिए आगे आई हैं। यदि कहीं कोई समस्या है तो हम उससे निपटेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय: अगला प्रश्न संख्या 263-कर्नल सोनाराम चौधरी।

कर्नल (सेवानिवृत्त) सोना राम चौधरी: उपाध्यक्ष महोदय, मैं कुछ कहना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: और कुछ नहीं, आपको बस प्रश्न पूछना है।

कर्नल (सेवानिवृत्त) सोना राम चौधरी: मैं उनसे प्रश्न नहीं करना चाहता।

उपाध्यक्ष महोदय: तो आप प्रश्न नहीं पूछना चाहते।

कर्नल (सेवानिवृत्त) सोना राम चौधरी: उन्हें मेरे प्रश्न का उत्तर देने का कोई अधिकार नहीं है...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: तो फिर मैं अगले प्रश्नकर्त्ता का नाम पुकारता हूं।...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा: ये भ्रष्टाचार की बात करते हैं, लेकिन इन्होंने 50 साल के राज्य में क्या किया ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: आप प्रश्न करना चाहते हैं या नहीं?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा: कभी हाउस से चले जाते हैं और कभी वापस आ जाते हैं, यह क्या मजाक बना रखा है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब अगले प्रश्नकर्त्ता।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री सुन्दरलाल तिवारी: कोई रास्ता निकाल लीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न काल में कोई रास्ता नहीं निकाला जाता।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य कर्नल सोना राम चौधरी प्रश्न संख्या 263 नहीं पूछना चाहते। इसे वापस लिया गया प्रश्न माना जाता है।

अब प्रश्न संख्या 264, श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय प्रश्न संख्या 264 पूछेंगे। लगता है वह उपस्थित नहीं हैं। अब प्रश्न संख्या 265, प्रो. दुखा भगत।

...(व्यवधान)

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

उपाध्यक्ष महोदय: कर्नल सोना राम चौधरी, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: वह प्रश्न नहीं करना चाहते। मैं उन्हें प्रश्न पूछने के लिए कैसे विवश कर सकता हूं?

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री कीर्ति आजाद, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: प्रश्न संख्या 265, प्रो. दुखा भगत।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया अपना-अपना स्थान ग्रहण करें। यदि वह प्रश्न नहीं करना चाहते तो मैं उन्हें विवश नहीं कर सकता।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: अब मैं उन्हें प्रश्न पूछने की अनुमति नहीं देता।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी, वह प्रश्न नहीं करना चाहते। मैं उन्हें प्रश्न करने के लिए कैसे विवश करूं?

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: मैं आपको बता चुका हूं। अब व्यवधान मत करिए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: अब आप व्यवधान पैदा कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

रेलवे में सुधार

***265. प्रो.+ दुखा भगत:**
श्री जी.एस. बसवराज:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल मंत्रालय ने पिछले दो वर्षों के दौरान रेलवे की वित्तीय स्थिति और परिचालनात्मक क्षमता में सुधार करने तथा यात्रियों की सुरक्षा और सुरक्षा बढ़ाने हेतु कई कदम उठाए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या मंत्रालय ने पूंजी प्रधान प्रणाली के विकास और विस्तार हेतु आंतरिक संसाधन सृजित करने की कोशिश की है;

(ग) क्या वर्ष 2001 के दौरान मंत्रालय के अधीन 'रेलटेल कार्पोरेशन ऑफ इंडिया' और भारतीय रेलवे खान-पान और पर्यटन निगम लाभ अर्जित करने वाले स्वतंत्र केन्द्र के रूप में स्थापित किए गए थे; और

(घ) यदि हां, तो इन उपायों से रेल विभाग की वित्तीय स्थिति और क्षमता में किस हद तक सुधार हुआ है?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) जी हां। रेल मंत्रालय ने व्यय को नियंत्रित करने और आय में वृद्धि करने के कदम उठाए हैं, ताकि रेलों की परिचालनिक क्षमता में सुधार किया जा सके और परियोजनाओं के लिए आंतरिक संसाधन जुटाए जा सकें। संरक्षा और सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए एक समयबद्ध तरीके से गतायु परिसम्पत्तियों के नवीकरण और बदलाव के लिए एक विशेष रेलवे संरक्षा निधि की स्थापना के साथ-साथ अनेक उपाय भी किए गए हैं।

यात्रियों को बेहतर सुरक्षा प्रदान करने की दृष्टि से रेलवे सुरक्षा बल को अधिक शक्तियां देने के लिए रेलवे सुरक्षा बल अधिनियम और भारतीय रेल अधिनियम में संशोधन करने का एक प्रस्ताव विचाराधीन है।

(ग) और (घ) जी हां। इन निगमों की स्थापना 2001 में की गई है और ये आरंभिक अवस्था में हैं। रेलों को यथासमय वित्तीय और अन्यथा लाभ प्राप्त होने की आशा है।

[हिन्दी]

प्रो. दुखा भगत: उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि उन्होंने जो 'क' और 'ख' में यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने के संबंध में जो उत्तर दिया है कि रेलवे सुरक्षा बल को अधिक से अधिक सुविधाएं देने के लिए रेलवे सुरक्षा अधिनियम और भारतीय रेलवे अधिनियम को संशोधित करने का प्रस्ताव दिया है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इस अधिनियम के प्रस्ताव को यात्रियों की सुविधा को देखते हुए कब तक लागू किया जाएगा और क्या ये सुविधाएं यात्रियों को प्रदान की जाएंगी?

श्री नीतीश कुमार: उपाध्यक्ष महोदय, रेल सुरक्षा बल का काम रेलवे परिसम्पत्ति की रखवाली करना है और जो देश भर में यात्रियों की सुरक्षा के संबंध में चिंताएं प्रकट की गई हैं, उसमें चूंकि यह विषय सुरक्षा का है, लॉ एंड ऑर्डर का है, राज्य सरकारों का है, संविधान के दृष्टिकोण से इसलिए हर स्टेट की राज्य सरकारें गवर्नमेंट रेलवे पुलिस गठित करती हैं जिसका आधा खर्च रेलवे वहन करता है। उनके सहयोग के लिए जो यह चिंता चारों तरफ से प्रकट की गई है, एक कमेटी बनाई गई थी और उस कमेटी की रिपोर्ट के आधार पर यह तय किया गया था कि आरपीएफ को भी यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित कुछ जवाबदेही दी जाये, खासकर स्टेशन परिसर में और चलती ट्रेन में कुछ अधिकार दिये जाएं और उसी को ध्यान में रखते हुए रेलवेज एक्ट और आरपीएफ एक्ट में संशोधन का प्रस्ताव है, माननीय सदस्य ने पूछा कि कब तक होगा, इस पर मेरा कहना है कि हमारे मंत्रालय की तरफ से इस संबंध में कैबिनेट नोट बढ़ाया जा चुका है।

प्रो. दुखा भगत: मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि यात्रियों की सुविधाओं के लिए और रेल के परिचलन में जो धन की आवश्यकता है, उसके लिए सरकार किस-किस बिन्दु पर क्या कर रही है?

श्री नीतीश कुमार: यह पूरा रेलवे का जनरल डिसकशन जैसा है, कोई स्पेसिफिक नहीं है लेकिन आज ही रेल बजट पर चर्चा होगी। उस समय भी इसके संबंध में चर्चा होगी।

[अनुवाद]

श्री श्रीनिवास पाटील: महोदय, मैं जानना चाहता हूं कि क्या बोगियों में फायर डिटेक्टर लगाने की कोई योजना है। गाड़ी जब चल रही होती है तो इंजन चालक या गार्ड को यह सूचित करने का कोई उपकरण नहीं होता कि कुछ बोगियों में आग लगी है। यदि बोगियों में स्मोक या फायर डिटेक्टर लग जाएंगे तो कई अनमोल जानें बच जाएंगी। इसलिए, क्या बोगियों में आग लगने की स्थिति में स्मोक या फायर डिटेक्टर लगाने की कोई योजना है?

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार: इनके सुझाव पर विचार करेंगे।

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी: उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी ने जो जवाब दिया है, उसमें सभी तरह के सुधार लाने की बात कही है लेकिन उसके साथ-साथ जैसे मुम्बई, दिल्ली, बैंगलोर और चेन्नई में है, जहां रेलवे स्टेशनों पर भी सभी सुविधाएं उपलब्ध कराई गई हैं, क्या उसी प्रकार डिस्ट्रिक्ट लैवल पर रेलवे स्टेशनों में सुधार और विकास के लिए उनको कम्प्यूटराइज करने की क्या कोई कोशिश की जा रही है?

श्री नीतीश कुमार: रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं प्रदान की जाती हैं और जिस स्टेशन में जितनी आमदनी है या जो खास स्टेशन जितने यात्रियों को हैंडिल करता है, उसका ध्यान रखते हुए यात्री सुविधाएं प्रदान की जाती हैं और उनमें निरन्तर वृद्धि और सुधार किया जाता है। इस बार भी काफी धनराशि का प्रबंध किया गया है। जहां डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर के स्टेशनों की बात आपने कही है, हमने निर्णय लिया है कि जितने डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर के स्टेशन हैं, उन सबमें कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली की व्यवस्था प्रदान की है।

श्री प्रहलाद सिंह पटेल: उपाध्यक्ष महोदय, मेरा प्रश्न बहुत ही संक्षिप्त है। मंत्री महोदय ने खर्च को नियंत्रित करने और आय को बढ़ाने की बात कही है। जबलपुर जोन का मामला एडमिनिस्ट्रेटिवली बहुत जरूरी है, चाहे वह कबाड़ को खत्म करने का मामला हो, जो अभी झांसी से होता है। मंत्री महोदय से मैं जानना चाहता हूं, ऐसी स्थिति में इसको सक्रिय करने के लिए मंत्रालय क्या कदम उठा रहा है?

श्री नीतीश कुमार: महोदय, जबलपुर जोन का काम और अन्य सात जगहों के काम में प्रगति धीमे-धीमे साथ-साथ हो रही है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[हिन्दी]

कबाड़ घोटाला

***264. श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल में उत्तर रेलवे और अन्य रेलवे जोनों में कबाड़ घोटाला और यात्री टिकट में भ्रष्टाचार के मामले प्रकाश में आए हैं, जिसमें केवल उत्तर रेलवे को ही 300-400 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है अथवा किए जाने का विचार है?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): (क) से (ग) हाल ही में स्क्रैप के निपटान घोटाले का कोई मामला जानकारी में नहीं आया है। बहरहाल, रेलवे का सतर्कता विभाग, स्क्रैप निपटान के मामलों में नियमित जांचें करता है और जब कभी आवश्यक होता है, ऐसे मामलों में पाई जाने वाली अनियमितताओं के लिए जिम्मेदार कर्मचारियों के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई की जाती है।

हाल ही में उत्तर रेलवे/अन्य रेलों पर यात्री टिकटों में गड़बड़ी का कोई मामला जानकारी में नहीं आया है। बहरहाल, वाणिज्यिक और सतर्कता विभागों द्वारा नियमित जाचों के दौरान स्वमुद्रण टिकट मशीन (एसपीटीएम) द्वारा जारी टिकटों में कुछ अनियमितताओं की जानकारी मिली है। इसके अलावा, इन नियमित जांचों के आधार पर इस प्रणाली में सुधार करने के उपायों सहित जिम्मेदार पाए गए कर्मचारियों के विरुद्ध यथापेक्षित कार्रवाई की जाती है।

उच्च न्यायालयों में न्यायाधीशों की कमी

***266. श्री पुन्नू लाल मोहले:**
श्री पी.आर. खुंटे:

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

(क) क्या केन्द्र सरकार को उच्च न्यायालय में न्यायाधीशों की कमी और रिक्त पदों को भरने के बारे में ज्ञापन/मांग-पत्र प्राप्त हुए हैं।

(ख) यदि हां, तो उन पर क्या कार्रवाई की गई है और क्या केन्द्र सरकार वैकल्पिक उपाय के रूप में संविधान के अनुच्छेद 228 के अंतर्गत सेवानिवृत्त न्यायाधीशों की नियुक्ति करने पर विचार कर रही है; और

(ग) क्या केन्द्र सरकार पिछले एक वर्ष के दौरान छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय सहित अन्य उच्च न्यायालयों में लंबित मामलों की बढ़ती संख्या के मद्देनजर न्यायाधीशों के स्वीकृत पदों को बढ़ाने पर विचार कर रही है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (ग) जी हां। उच्च न्यायालयों में रिक्त पदों का भरा जाना सांविधानिक प्राधिकारियों के बीच लगातार चलने वाली परामर्श की प्रक्रिया है। यद्यपि, विद्यमान रिक्त पदों को शीघ्र भरे जाने के लिए सभी प्रयास किए जाते हैं तथापि न्यायाधीशों की स्वानिवृत्ति, त्यागपत्र या उनकी पदोन्नति के कारण पद रिक्त होते रहते हैं। सरकार उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों, भारत के मुख्य न्यायमूर्तियों और राज्यों के मुख्यमंत्रियों को आवधिक रूप से यह स्मरण कराती रही है कि वे उच्च न्यायालयों में न्यायाधीशों के सभी रिक्त पदों को भरने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करें। उन्हें अंतिम बार तारीख 15 मार्च, 2002 को स्मरण कराया गया है।

सेवानिवृत्त न्यायाधीशों की नियुक्ति करके उच्च न्यायालयों में न्यायाधीशों के रिक्त पदों को भरे जाने से संबंधित कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। तथापि, संविधान के अनुच्छेद 224क के अधीन एक उच्च न्यायालय में न्यायाधीश की नियुक्ति के लिए हाल ही में सिफारिश प्राप्त हुई है।

उच्च न्यायालयों की न्यायाधीश पद संख्या का पुनर्विलोकन, पिछले बकाया मामलों और प्रत्याशित भावी फाइल किए जाने वाले मामलों को ध्यान में रखते हुए मामलों के निपटारे के लिए महसूस की गई आवश्यकता के प्रतिनिर्देश से उच्चतम न्यायालय के 'तारीख 6 अक्तूबर, 1993 के निर्णय के अनुसार प्रत्येक 3 वर्ष में किया जाता है। नवम्बर, 1999 में किए गए अंतिम पुनर्विलोकन के आधार पर कुछ उच्च न्यायालयों में न्यायाधीशों की पद संख्या में वृद्धि की गई। उच्च न्यायालयों की, जिसके अंतर्गत छत्तीसगढ़ उच्च न्यायालय भी है, न्यायाधीश पद संख्या का अगला पुनर्विलोकन चालू वर्ष के दौरान किया जाएगा।

[अनुवाद]

तेल और तेल की कीमतों पर निर्भरता

***267. श्री आनन्दराव विठोबा अडसुल:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत तेल और तेल मूल्य की परिवर्तनशीलता पर बहुत अधिक निर्भर है, जो भारतीय अर्थव्यवस्था द्वारा सामना किए जा रहे सर्वाधिक महत्वपूर्ण जोखिमों में से एक है;

(ख) यदि हां, तो निर्भरता और जोखिम को कम करने के लिए विचाराधीन प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इन्हें समयबद्ध तरीके से क्रियान्वित करने हेतु क्या कार्य योजना बनाई गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री राम नाईक): (क) देश की पेट्रोलियम उत्पादों की मांग को पूरा करने के लिए भारत कच्चे तेल और पेट्रोलियम उत्पादों की आवश्यकता के लगभग 70 प्रतिशत का आयात करता है। आयात पर अधिक निर्भरता के कारण अन्तरराष्ट्रीय तेल बाजार में कीमतों में उतार-चढ़ाव, आयात बिल, घरेलू कीमतों और सरकार पर राजसहायता के भार को प्रभावित करता है।

(ख) और (ग) तेल के आयात पर निर्भरता कम करने के लिए सरकार ने कई उपाय किए हैं, जिनमें निम्न उपाय सम्मिलित हैं:

1. वर्धित तेल निकासी (ई ओ आर) और उन्नत तेल निकास योजनाओं के कार्यान्वयन द्वारा वर्तमान प्रमुख तेल क्षेत्रों से निकासी घटक में सुधार करना।
2. नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एन ई एल पी) के माध्यम से अन्वेषण के प्रयास बढ़ाना। एन ई एल पी के पहले दौर में 24 ब्लाकों और एन ई एल पी के दूसरे दौर में 23 ब्लाकों के संबंध में उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं (पी एस पी) पर हस्ताक्षर किए गए हैं।
3. प्रौद्योगिकी और निवेश को आमंत्रित करने के लिए खोजे गए 9 क्षेत्रों के लिए उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं पर हस्ताक्षर किए गए हैं जिनमें से 8 गुजरात में हैं और 1 असम में है।
4. नए क्षेत्रों, विशेष रूप से गहन जल और कठिन सीमावर्ती क्षेत्रों और उत्पादन क्षेत्रों की गहनतर परतों में अन्वेषण करना।
5. खोजे गए नए क्षेत्रों का तेजी से विकास करना और उत्पादक क्षेत्रों में भूकम्पनीय सर्वेक्षणों, वर्कओवर, उत्प्रेरण प्रचालनों, कूपों के वेधन आदि के लिए नई प्रौद्योगिकियों के उपयोग में वृद्धि करना।
6. कोल बेड मिथेन का अन्वेषण और दोहन।

सार्वजनिक क्षेत्र में वर्तमान रिफाइनरियों के विस्तार और सार्वजनिक, संयुक्त और निजी क्षेत्रों में रिफाइनरियों की स्थापना करके शोधन क्षमता में वृद्धि करने के भी प्रयास किए गये हैं। इसके अलावा देश के लिए तेल की सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए ओ एन जी सी - विदेश लिमिटेड ने रूस में सखालिन-1 अपतटीय तेल क्षेत्रों में 20 प्रतिशत हित प्राप्त किया है।

सी एन जी की कमी

***268. डा. विजय कुमार मल्होत्रा:**
श्री सुशील कुमार शिन्दे:

क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में सी.एन.जी. वितरकों की अभी भी कमी है;

(ख) यदि हां, तो क्या इसके परिणामस्वरूप लोगों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है;

(ग) क्या सरकार उनकी संख्या बढ़ाने हेतु कदम उठा रही है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री राम नाईक): (क) से (ङ) सी.एन.जी. की आपूर्ति मुख्यतया दिल्ली और मुंबई में क्रमश: इन्द्रप्रस्थ गैस लि. (आई जी एल) और महानगर गैस लि. (एम जी एल) द्वारा की जा रही है। दिल्ली के सर्वोच्च न्यायालय और मुंबई के लिए मुंबई उच्च न्यायालय के आदेशों को ध्यान में रखते हुए खुदरा बिक्री केन्द्रों की संख्या बढ़ाकर दिल्ली में मार्च, 2002 तक 94 और मार्च, 2003 तक मुंबई में 45 खुदरा बिक्री केन्द्र करने की योजना है। दोनों स्थानों पर एम जी एल और आई जी एल दोनों के अतिरिक्त तेल विपणनकर्ता कंपनियों के कुछ मौजूदा खुदरा बिक्री केन्द्रों का चयन सी एन जी की आपूर्ति के लिए उनकी उपयुक्तता के आधार पर और मुख्य विस्फोटक नियंत्रक के अनुमोदन से किया गया है।

''एनरान'' से पन्ना-मुक्ता तेल क्षेत्र को वापस लेना

***269. श्री ज्ञानमैया:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने ''एनरान'' से पन्ना-मुक्ता तेल क्षेत्र वापस लेने के लिए नोटिस दिया है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकरण का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या एनरान निगम की विफलता के कारण तेल और प्राकृतिक गैस निगम को हानि होगी;

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

(ङ) तेल और प्राकृतिक गैस निगम की पन्ना-मुक्ता तेल क्षेत्र के बारे में भावी योजनाएं क्या हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री राम नाईक): (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) संबंधित उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं के अनुसार पन्ना-मुक्ता और ताप्ती क्षेत्रों में 40 प्रतिशत प्रतिभागिता हित प्राप्त करना जारी रखेगा।

रियायती किराया

***270. प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु:** क्या रेल मंत्री यह बताने कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल विभाग में नि:शक्त व्यक्तियों के लिए रियायती किराये की सुविधा का दुरुपयोग किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो इसे रोकने हेतु रेल प्रशासन का क्या कदम उठाने का विचार है; और

(ग) क्या कुछ लाभार्थी यात्रा पास का लाभ उठाने के लिए कई बार यात्रा करते हैं; और

(घ) यदि हां, तो जनहित में इन सभी रियायतों की समीक्षा के लिए क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): (क) से (ग) विकलांग व्यक्तियों को दी गई रियायत का सामान्यत: दुरुपयोग नहीं होता है। बहरहाल, कुछ जोनल रेलों पर दुरुपयोग के इक्के-दुक्के मामलों की जानकारी मिली थी। रियायती टिकटें नियमों के अनुसार जारी की जाती हैं और ये नियम इस तरह बनाए गए हैं कि रियायत के दुरुपयोग के अवसर बिल्कुल नगण्य होते हैं। इन नियमों के अंतर्गत आवश्यक है कि संबंधित विकलांग व्यक्ति के नाम और फोटों के साथ-साथ डॉक्टर का नाम और पंजीकरण संख्या भी प्रमाण-पत्र पर लिखी जाए। दुरुपयोग की सूचना मिलने पर दोषी व्यक्ति के विरुद्ध उचित कार्रवाई की जाती है।

(घ) विभिन्न प्रकार की रियायतों की समीक्षा करना एक सतत प्रक्रिया है।

राज्यों में औद्योगिक उपक्रमों और विद्युत संयंत्रों के लिए द्रव्यीकृत प्राकृतिक गैस

***271. श्री ए. नरेन्द्र:** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को कुछ राज्य सरकारों से उनके यहां विभिन्न औद्योगिक उपक्रमों और विद्युत संयंत्रों के लिए द्रव्यीकृत प्राकृतिक गैस उपलब्ध कराने हेतु अनुरोध प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन पर केन्द्र सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है;

(ग) क्या सरकार का विचार प्राथमिक क्षेत्र की परियोजनाओं, विशेष रूप से विद्युत संयंत्रों, के लिए मिलावट रहित और सस्ते ईंधन के लिए द्रव्यीकृत प्राकृतिक गैस का व्यापक नेटवर्क स्थापित करने का है;

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

(ङ) परियोजना की अनुमानित लागत कितनी है; और

(च) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक ले लिए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री राम नाईक): (क) से (च) केरल और गुजरात जैसी विभिन्न राज्य सरकारों, कोच्चि और दहेज में तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एल.एन.जी.) टर्मिनलों को शीघ्रता से पूर्ण करने और राज्य विद्युत परियोजना के लिए प्राकृतिक गैस के अतिरिक्त आबंटन के लिए अनुरोध करती रही हैं।

तथापि, एल एन जी का आयात मुक्त सामान्य लाइसेंस (ओ.जी.एल.) पर है। फिर भी, निजी सहित ऐसी विभिन्न पहलें हैं, जिन्होंने भारत में एल एन जी के आयात और पुनर्गैसीकरण सुविधाओं के साथ एल एन जी टर्मिनलों की स्थापना करने और उपभोक्ताओं को पुनर्गैसीकृत एल.एन.जी. के वितरण के लिए विदेशी निवेश संवर्धन बोर्ड (एफ.आई.पी.बी.) का अनुमोदन प्राप्त किया है। ऐसी पहलों का एक विवरण संलग्न है।

पेट्रोनेट एल एन जी लिमिटेड द्वारा गुजरात में दहेज में 3,400 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर और केरल में कोच्चि में 2,000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर क्रमश: 5.0 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एम.एम.टी.पी.ए.) क्षमता वाले और 2.5 एम.एम.टी.पी.ए. क्षमता वाले एल.एन.जी. टर्मिनलों से पुनर्गैसीकृत एल.एन.जी. का गैस अथॉरिटी आफ इंडिया लिमिटेड, इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड और भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड के माध्यम से विपणन किया जाएगा।

विवरण

एल.एन.जी. के आयात की पहलें

क्र.सं.	कंपनी का नाम	प्रस्तावित टर्मिनल का स्थान	मिलियन टन प्रति वर्ष (एम.एम.टी.पी.ए.) में टर्मिनल की क्षमता
1.	एनरान इंटरनेशनल इंक.	डाभोल (महाराष्ट्र)	5 और 10 एम.एम.टी.पी.ए. तक योजित विस्तार के साथ 2.5 एम.एम.टी.पी.ए.
2.	(ब्रिटिश गैस) बी.जी. पी एल सी	पीपावव (गुजरात)	5 एम.एम.टी.पी.ए. तक योजित विस्तार के साथ 2.5 एम.एम.टी.पी.ए.
3.	इस्पात ग्रुप की कम्पनियां	काकिनाडा (आंध्र प्रदेश)	2.5 एम.एम.टी.पी.ए.
4.	रिलायंस इंडस्ट्रीज लि.	जाम नगर और हजीरा (गुजरात)	प्रत्येक टर्मिनल पर 5 एम.एम.टी.पी.ए.
5.	रायल डच शैल ग्रुप की कंपनियां	हजीरा (गुजरात)	2.7 एम.एम.टी.पी.ए.
6.	पेट्रोनेट एल.एन.जी. लि. (गज़ डि फ्रांस और रासगैस के साथ)	दहेज (गुजरात)	5 एम.एम.टी.पी.ए.
7.	पेट्रोनेट एल.एन.जी. लि.	कोच्चि (केरल)	2.5 एम.एम.टी.पी.ए.
8.	हार्डी आयल, इंग्लैंड और नागार्जुन होल्डिंग्स	काकिनाडा (आंध्र प्रदेश)	5 एम.एम.टी.पी.ए. तक योजित विकास के साथ 1 एम.एम.टी.पी.ए.
9.	दक्षिण भारत ऊर्जा परिसंघ	एन्नोर (तमिलनाडु)	2.5 एम.एम.टी.पी.ए.
10.	उर्वरक कम्पनियों का परिसंघ	किशोरी प्रसाद (उड़ीसा)	6 एम.एम.टी.पी.ए. तक योजित विस्तार के साथ 3 एम.एम.टी.पी.ए.
11.	अल-मनहल	गोपालपुर (उड़ीसा)	3 एम.एम.टी.पी.ए.
12.	आई ओ सी/ पेट्रोनास	काकिनाडा (आंध्र प्रदेश)	3.5 एम.एम.टी.पी.ए.

टिप्पणी: 2.5 एम.एम.टी.पी.ए. क्षमता वाले एल.एन.जी. टर्मिनल की परियोजना की लागत वर्तमान में 2000 करोड़ रुपए और 2500 करोड़ रुपए के बीच होती है। विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफ.डी.आई.) घटक इक्विटी में विदेशी भागीदार के अनुपात के आधार पर अलग-अलग होता है।

आपराधिक पृष्ठभूमि के व्यक्तियों द्वारा चुनाव लड़ना

***272. श्री वरकला राधाकृष्णन:**
श्रीमती रेणूका चौधरी:

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

(क) क्या चुनाव आयोग का यह दृष्टिकोण है कि आपराधिक पृष्ठभूमि वाले किसी व्यक्ति को चुनाव लड़ने की अनुमति न दी जाए और इस सबंध में उसने सरकार को कुछ सुझाव भी दिए हैं;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और सरकार द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) और (ख) भारत निर्वाचन आयोग ने यह सुझाव दिया है कि ऐसे किसी व्यक्ति को, जो ऐसे किसी अपराध में अभियुक्त है, जो पांच वर्ष या अधिक के कारावास से दंडनीय है, उसका विचारण लंबित होने पर भी, निरर्हित कर दिया जाना चाहिए, परंतु यह तब तक कि विधि के सक्षम न्यायालय ने अपराध का संज्ञान कर लिया हो और उसके विरुद्ध आरोप विरचित कर दिये हों।

(ग) उपरोक्त प्रस्ताव पर तारीख 13.09.2001 को निर्वाचन सुधारों के प्रस्तावों पर विचार-विमर्श करने के लिए हुई सर्वदलीय बैठक में चर्चा की गई थी। उपरोक्त बैठक में सर्वसम्मति इस प्रस्ताव के विरुद्ध थी।

पेट्रोलियम उत्पादों की मांग

***273. श्री रामजी मांझी:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पेट्रोलियम उत्पादों की मांग को पूरा करने के लिए अतिरिक्त आधारभूत ढांचे के निर्माण पर जोर दिया गया था; और

(ख) यदि हां, तो विपणन और वितरण सुविधाओं के उन्नयन हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री राम नाईक): (क) और (ख) नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश में पेट्रोलियम उत्पादों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिये विभिन्न विपणन और वितरण सुविधाओं के विकास के लिए निम्न कार्रवाईयां की गई हैं:

1. मुख्य पत्तनों में अतिरिक्त पत्तन क्षमता जुटाना,
2. अतिरिक्त उत्पाद पाइपलाइनें बिछाना,
3. व्यापक खपत वाले पेट्रोलियम उत्पादों के लिए उत्पाद टैंकेज की वृद्धि,
4. एल पी जी आयात क्षमता का विस्तार,
5. कुछ विद्यमान संयंत्रों पर नए भरण संयंत्रों की स्थापना और क्षमता वृद्धि द्वारा अतिरिक्त भरण क्षमता जुटाना,
6. विपणन नेटवर्क को सुदृढ़ करना।

सूचना और प्रसारण मंत्रालय के आकार को छोटा करना

***274. श्रीमती कांति सिंह:**
श्री अनन्त नायक:

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

(क) क्या गीता कृष्णन समिति ने सूचना और प्रसारण मंत्रालय के अधीन एक दर्जन से अधिक विभागों को बंद करने की सिफारिश की है;

(ख) क्या धनराशि के आवंटन के संबंध में उनके मंत्रालय और वित्त मंत्रालय के बीच विवाद है;

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

(घ) इन विभागों के बंद होने के कारण कितने कर्मचारियों के बेरोजगार हो जाने की संभावना है;

(ङ) क्या सरकार का विचार इन विभागों का पुनर्गठन करके उनका आधुनिकीकरण करने का है; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) व्यय सुधार आयोग ने अन्य बातों के साथ-साथ, फिल्म प्रभाग, फोटो प्रभाग, गीत एवं नाटक प्रभाग, क्षेत्रीय प्रचार निदेशालय, प्रकाशन विभाग को बन्द करने, भारतीय फिल्म एवं टेलीविजन संस्थान, सत्यजित रे फिल्म और टेलीविजन संस्थान, फिल्म समारोह निदेशालय और बाल चित्र समिति, भारत जैसी संस्थाओं का फिल्म उद्योग को सौंपने, राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम लिमिटेड और ब्राडकॉस्ट इंजीनियरिंग कन्सल्टेंट्स इंडिया लिमिटेड में विनिवेश करने तथा अन्य इकाइयों की भूमिका कम करने/युक्तिसंगत बनाने की सिफारिश की है?

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (च) विभिन्न एककों के कार्य में बिना किसी रूकावट के स्टाफ ढांचे को युक्तिसंगत बनाने का निर्णय लिया गया है जिसके लिए 1334 पदों की समाप्त करने की पहचान कर ली गयी है।

पुनर्प्रयोज्य ऊर्जा संबंधी राष्ट्रीय नीति

***275. डा. साहिब सिंह वर्मा:** क्या **अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पुनर्प्रयोज्य ऊर्जा संबंधी राष्ट्रीय नीति का ब्यौरा क्या है;

(ख) दसवीं पंचवर्षीय योजना में अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों से कितनी ऊर्जा का उत्पादन होने की संभावना है;

(ग) क्या परम्परागत ऊर्जा की तुलना में यह ऊर्जा सस्ती होगी या महंगी होगी; और

(घ) पवन विद्युत, बायोमास, गैसीकरण और लघु पन विद्युत इकाइयों (25 मेगावाट से कम) की दृष्टि से "अपारंपरिक ऊर्जा" के अलग-अलग आंकड़े क्या हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): (क) मसौदा अक्षय ऊर्जा नीति विवरण के उद्देश्यों में न्यूनतम ग्रामीण ऊर्जा आवश्यकताओं को पूरा करने, ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों में कृषि, उद्योग, वाणिज्यिक और घरेलू क्षेत्रों हेतु विकेन्द्रित/ऑफ-ग्रिड आपूर्ति उपलब्ध कराने; और ग्रिड किस्म की बिजली के उत्पादन तथा आपूर्ति के लिए अक्षय स्रोतों नामत: सौर, पवन, बायोमास तथा लघु पनबिजली के योगदान को बढ़ाना है। वर्ष 2012 के लिए मसौदा नीति विवरण में परिकल्पित उद्देश्यों में आगामी 10 वर्षों में अतिरिक्त स्थापित क्षमता में अपारंपरिक ऊर्जा के हिस्से को 10% अथवा 10,000 मेवा. तक बढ़ाना शामिल है।

(ख) से (घ) जी हां। 10वीं पंचवर्षीय योजना हेतु अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत संबंधी कार्यदल ने 10वीं योजना अवधि के दौरान अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों से 4227 मेगावाट के उत्पादन का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित क्षमता का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

अपारंपरिक ऊर्जा प्रणालियों की पूंजीगत लागतें इस अवस्था में कुछ अधिक हैं। तथापि, जीवनकाल आधार पर उत्पादन की लागतें पारंपरिक ऊर्जा के तुल्य हैं क्योंकि कोई आवर्ती ईंधन लागत नहीं होती है।

विवरण

10वीं योजना के दौरान अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों से विद्युत का ब्यौरा नीचे दिया गया है

पवन विद्युत	–	2000 मेगावाट
लघु पनबिजली	–	800 मेगावाट
बायोमास/सह-उत्पादन	–	1000 मेगावाट
बायोमास गैसीफायर	–	122 मेगावाट
अपशिष्ट से ऊर्जा	–	150 मेगावाट
सौर विद्युत	–	155 मेगावाट
कुल	–	4227 मेगावाट

[हिन्दी]

बाहरी निर्माताओं से प्राप्त कार्यक्रमों के प्रस्तावों को स्वीकार करना/उन पर कार्यवाही करना

***276. श्री जगदम्बी प्रसाद यादव:** क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कार्यक्रम प्रस्तावों की स्वीकृति और दूरदर्शन पर उनके प्रसारण के लिए प्रसार भारती में क्या प्रक्रिया अपनाई जाती है;

(ख) ऐसे प्रस्तावों पर विचार करने और उन पर अंतिम निर्णय लेने में सामान्य तौर पर कितना समय लगता है;

(ग) वर्ष 2000 के दौरान ऐसे कार्यक्रम-प्रस्तावों की संख्या कितनी है जिन्हें उसी वर्ष स्वीकृत और प्रसारित किया गया;

(घ) उन प्रस्तावों के नाम क्या हैं, जिन पर दो वर्ष बाद भी निर्णय नहीं लिया गया है और उन्हें लम्बित रखा जा रहा है तथा उसके क्या करण हैं; और

(ङ) प्रसार भारती के मुख्य कार्यकारी अधिकारी द्वारा अपनाई जा रही ऐसी भेदभावपूर्ण नीति को समाप्त करने एवं इस संबंध में जांच कराने हेतु सरकार का क्या कदम उठाए जाने का विचार है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) 1 मई, 2001 को प्रसार भारती बोर्ड द्वारा अनुमोदित प्रायोजित कार्यक्रमों के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रसार पर भारतीय विभन्न चैनलों के लिए प्रस्तावों को आमंत्रित करके दूरदर्शन पर समय-सयय पर अपनी कार्यक्रम अपेक्षाओं का प्रचार करता है। प्राप्त प्रस्तावों का मूल्यांकन एक समिति द्वारा किया जाता है जिसमें दूरदर्शन के वरिष्ठ अधिकारी और बाहरी विशेषज्ञ शामिल होते हैं।

(ख) संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार, सभी प्रस्तावों पर कार्यवाही हर तरह से पूर्ण प्रस्तावों की प्राप्ति की तारीख के आठ सप्ताह की अवधि में की जानी होती है।

(ग) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि वर्ष 2000 के दौरान 290 से प्रधिक कार्यक्रम स्वीकृत और प्रसारित किए गए थे।

(घ) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि बहुत सारे कार्यक्रम स्वीकृत और प्रसारित किए गए थे तथापि, कुछ कार्यक्रम लम्बित हैं क्योंकि या तो वे स्वत: प्राप्त हुए थे अथवा उपयुक्त समय स्लॉट उपलब्ध नहीं थे। इनमें निम्नलिखित प्रस्ताव शामिल हैं:-

1. लेडिज स्पेशल
2. अंदाज अपना अपना

3. तंरगे

4. आर बी डी सी फिल्म्स

5. कार्टून वर्ल्डस

6. दस का चक्कर

7. बाली उमर को सलाम

8. उधर कमाल उधर धमाल

9. अनुराग

10. करवा चौथ

11. मस्त रहो मस्त

12. गुप्तगू

13. संस्कार

14. कर्टेन रेजर

15. मूवी टाइम

16. अक्रॉस सेवन सीज।

(ङ) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि संशोधित दिशा-निर्देशों का सख्ती से पालन किया जा रहा है।

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोतों के माध्यम से विद्युत उत्पादन

*277. **श्री वीरेन्द्र कुमार:**
श्री चन्द्रेश पटेल:

क्या **अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोतों के माध्यम से विद्युत उत्पादन के बारे में नौवीं योजना के दौरान प्राप्त उपलब्धियों की कोई समीक्षा की है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार दसवीं योजना के दौरान अपारंपरिक ऊर्जा पर आधारित प्रणाली का संवर्धन करने और उसका प्रसार करने का है;

(घ) यदि हां, तो इसके लिए कौन सी परियोजना बनाई गई है; और

(ङ) इसके लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): (क) और (ख) ऊर्जा के अपारंपरिक स्त्रोतों के माध्यम से विद्युत के उत्पादन के लिए नौवीं योजना के दौरान अब तक कुल 1170.52 मेगावट की क्षमता स्थापित की गई है। स्थापित क्षमता के राज्यवार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) से (ङ) जी हां। 10वीं पंचवर्षीय योजना के लिए अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत संबंधी कार्यदल ने 10वीं योजना अवधि के दौरान अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोतों से 4227 मेगावाट विद्युत के उत्पादन का प्रस्ताव किया है। कार्यदल ने विद्युत उत्पादन कार्यक्रमों के लिए 1732 करोड़ रुपये के परिव्यय का प्रस्ताव किया है। दसवीं योजना को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

विवरण

9वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान (28.02.2002 के अनुसार) अपारंपरिक ऊर्जा विद्युत परियोजनाओं की राज्य-वार स्थापित क्षमता नीचे दी गई है

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	स्थापित क्षमता (1997-2002) मेगावाट में
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	208.13
2.	अरुणाचल प्रदेश	0.90
3.	बिहार	0.01
4.	छत्तीसगढ़	11.00
5.	गुजरात	23.05
6.	हिमाचल प्रदेश	31.43
7.	जम्मू एवं कश्मीर	12.11
8.	कर्नाटक	166.42
9.	केरल	23.02
10.	मध्य प्रदेश	18.21
11.	महाराष्ट्र	363.21
12.	मिजोरम	9.41

1	2	3
13.	नागालैंड	16.00
14.	पंजाब	11.10
15.	राजस्थान	14.62
16.	सिक्किम	2.11
17.	तमिलनाडु	208.67
18.	उत्तर प्रदेश	44.47
19.	पश्चिम बंगाल	1.05
20.	अंडमान एवं निकोबार	5.25
21.	चंडीगढ़	0.05
22.	लक्षद्वीप	0.30
	कुल	1170.52

[हिन्दी]

प्रसारण क्षेत्र का विस्तार

***278. श्री सुरेश रामराव जाधव:** क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के 89% प्रसारण रहित क्षेत्र को आकाशवाणी/दूरदर्शन के अंतर्गत लाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) प्रसारण रहित क्षेत्र को कम करने हेतु क्या कदम उठाए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) सम्पूर्ण देश में दूरदर्शन कवरेज उपग्रह पद्धति के जरिए उपलब्ध है और स्थलीय पद्धति में सीमावर्ती क्षेत्रों सहित कवरेज 76.8% क्षेत्र में उपलब्ध हैं। वर्ष 2002-03 के लिए टी वी कवरेज का लक्ष्य 80.1% क्षेत्र और 91% जनसंख्या है। शार्ट वेव पद्धति में आकाशवाणी सेवा भी लगभग सम्पूर्ण देश में उपलब्ध हैं। वर्तमान में, मीडियम वेव और एफ.एम. पद्धति में अकाशवाणी की कवरेज 89.51% क्षेत्र में है। वर्ष 2002-03 के लिए आकाशवाणी कवरेज का लक्ष्य 91.45% क्षेत्र और 99.10% जनसंख्या का है। देश में स्थलीय कवरेज के विस्तार के लिए विभिन्न क्षमताओं के अनेक आकाशवाणी और दूरदर्शन ट्रान्समीटरों की स्थापना कार्यान्वयनाधीन है। मीडियम वेव और एफ.एम. प्रद्धति में आकाशवाणी सेवा का विस्तार तथा स्थलीय प्रद्धति में दूरदर्शन का अधिक पूंजी वाला कार्य है तथा उनका और विस्तार संसाधनों की उपलब्धता तथा पारस्परिक प्राथमिकताओं पर निर्भर करता है। वैकल्पिक प्रौद्योगिकी के जरिए सुदूरवर्ती और दुर्गम क्षेत्रों को कवर करने के लिए उत्तर-पूर्व में केबिल हैड एन्ड स्कीम जो कि एक-उत्तर-पूर्व के हरेक राज्यों के बीस (20) गांवों में दूरदर्शन द्वारा कार्यान्वित की जाने वाली एक प्रमुख परियोजना के रूप में अनुमोदित की गई है।

जल विद्युत (हाइड्रो इलेक्ट्रिक) परियोजनाओं की स्थापना

***279. श्री रघुवंश प्रसाद सिंह** क्या **अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार लघु जल विद्युत केन्द्रों के पुनरुद्धार हेतु वित्तीय सहायता प्रदान करती है;

(ख) यदि हां, तो क्या दिनांक 19 मई, 2000 की अपनी अधिसूचना संख्या 14.02.2000 एस.एच.पी. में यह निर्णय लिया गया है कि केवल उन जल विद्युत केन्द्रों का पुनरुद्धार किया जाएगा, जो 1 अप्रैल, 1992 से पूर्व स्थापित किए गए थे;

(ग) यदि हां, तो क्या बिहार के सभी लघु जल विद्युत केन्द्र अप्रैल, 1992 के बाद स्थापित किए गए थे, जिसके कारण उनकी प्रणाली के सुधार हेतु उन्हें वित्तीय सहायता नहीं प्रदान की गई; और

(घ) यदि हां, तो सरकार का बिहार में 1 अप्रैल, 1992 के बाद स्थापित किए गए जल विद्युत केन्द्रों के पुनरुद्धार हेतु किस रूप में वित्तीय सहायता प्रदान करने का विचार है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): (क) और (ख) जी हां।

(ग) और (घ) बिहार राज्य में 4 लघु पनबिजली परियोजनाएं हैं। इसमें से एक परियोजना अप्रैल, 1992 से चालू की गई थी और अन्य 3 परियोजनाएं 1 अप्रैल, 1992 के बाद चालू की गई। एसएचपी परियोजनाएं, जिनको 1 अप्रैल, 1992 के बाद चालू किया गया है, वर्तमान समय में आपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय की नवीकरण व आधुनिकीकरण योजना के अंतर्गत वित्तीय सहायता प्राप्त करने के लिए पात्र नहीं है। इस प्रावधान का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि ये परियोजनाएं कम से कम 10-15 वर्षों के लिए अपने डिजाइन मानदंडों और क्षमता के अनुसार कार्य करें।

पनबिजली परियोजनाएं साधारणतया इससे काफी ज्यादा समय तक कार्य करती हैं। तथापि, बिहार राज्य पन बिजली निगम (बीएचपीसी) से नवीनीकरण एवं आधुनिकीकरण योजना के अंतर्गत 1 अप्रैल, 1992 के बाद बिहार में चालू की गई 3 परियोजनाओं पर विचार करने के लिए एक विशिष्ट अनुरोध प्राप्त हुआ है। एक दल ने इन परियोजनाओं की तकनीकी व्यवहार्यता की जांच करने के लिए बिहार में इन सभी 3 परियोजनाओं का पहले ही दौरा किया है और उनकी रिपोर्ट की प्रतीक्षा है।

सिनेमा और दूरदर्शन कार्यक्रमों का महिलाओं पर प्रभाव

***280. श्री पी.डी. एलानगोवन:** क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भारत में विभिन्न निजी चैनलों पर दिखाई जाने वाली सिनेमा और दूरदर्शन कार्यक्रमों के प्रभाव पर निगरानी रखने के लिए एक समिति गठित की है;

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

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कुछ निजी चैनलों पर दिखाए जाने वाले कार्यक्रम नारी सम्मान पर कुठाराघात कर हमारी संस्कृति और समाज दोनों ही को अपमानित कर रहे हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अब तक क्या जांच-पड़ताल की गई है;

(ङ) क्या सरकार का भविष्य में इन चैनलों पर प्रतिबंध लगाने का विचार है; और

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

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) जब कभी महिलाओं के सम्मान को ठेस पहुंचाने वाले कार्यक्रमों के बारे में किसी चैनल के विरुद्ध कोई विशिष्ट शिकायतें प्राप्त होती हैं तो उनकी जांच की जाती है और संबंधित कार्यक्रम निर्माताओं/चैनलों के मालिकों के साथ मामला उठाया जाता है तथा उन्हें केबल टेलीविजन नेटवर्क (विनियमन) अधिनियम, 1995 एवं उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों में निर्धारित कार्यक्रम एवं विज्ञापन संहिता का पालन करने का निदेश दिया जाता है।

(ङ) और (च) केबल नेटवर्क के माध्यम से उपग्रह चैनलों पर प्रसारित कार्यक्रमों को केबल टेलीविजन नेटवर्क (विनियमन) अधिनियम, 1995 तथा उसके अन्तर्गत बनाए गए नियमों में निर्धारित कार्यक्रम एवं विज्ञापन संहिता का पालन करना होता है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ, किसी ऐसे कार्यक्रम के प्रसारण को निषेध किया गया है जिसमें किसी महिला के शारीरिक रूप, उसके शरीर या उसके किसी हिस्से को ऐसे ढंग से प्रदर्शित किया जाता है कि उससे महिलाओं की स्थिति पर अशोभनीय या अपमानजनक प्रभाव पड़ता है और उसके परिणामस्वरूप महिलाओं के सम्मान को ठेस पहुंचती है। उक्त अधिनियम तथा नियमों के प्रावधानों के उल्लंघन के मामले में प्राधिकृत अधिकारियों अर्थात जिला मजिस्ट्रेटों, उप-प्रभागीय मजिस्ट्रेटों, पुलिस आयुक्तों तथा केन्द्र सरकार/राज्य सरकारों द्वारा अधिसूचित ऐसे अन्य अधिकारियों द्वारा कार्रवाई करनी होती है। केबल अधिनियम की धारा 20 के अन्तर्गत, कार्यक्रम संहिता के अनुरूप न होने की स्थिति में किसी कार्यक्रम के प्रसारण तथा पुन:प्रसारण को विनियमित तथा निषिद्ध करने हेतु केन्द्रीय सरकार की शिकायतों पर कार्रवाई कर सकती है।

मिलेनियम एक्सप्रेस

2799. श्री सुल्तान सल्लाउद्दीन ओवेसी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 11 दिसम्बर, 2001 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में "रेलवे प्राइवेटाइजेशन एंड जरनी बिगन्स विद मिलेनियम एक्सप्रेस" शीर्षक से प्रकाशित समाचार के अनुसार रेलवे के निजीकरण की दिशा में सरकार ने आखिरकार पहला कदम उठा लिया;

(ख) यदि हां, तो रेलवे और प्राइवेट पार्टी के बीच हुए समझौते की शर्तें क्या हैं;

(ग) इससे रेलवे को प्रतिवर्ष कितनी आय होगी;

(घ) क्या सरकार का विचार अन्य क्षेत्रों में ऐसी निजी गाड़ियों को शुरू करने का है; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) कार्गो एकत्रित करने वालों को लंबी दुलाई के लिए रेलवे का उपयोग करने हेतु शामिल करने के लिए तथा कम मात्रा, अधिक मात्रा में कार्गो पुन: रेलों को वापस दिलाने हेतु मिलेनियम पार्सल एक्सप्रेस व्यापक विपणन नीति का एक भाग है। रेलवे और कार्गो एकत्रित करने वालों के बीच समझौता शर्तों में तुर्भे और शालीमार के बीच पट्टा

प्रभारों के आधार पर साप्ताहिक पार्सल एक्सप्रेस गाड़ियों के चलाने की समय-सारणी की व्यवस्था है। इस सेवा को चलाने के लिए उच्चतम बोलीदाता को खुली निविदा के जरिए तीन वर्षों की अवधि के लिए ठेके को अंतिम रूप दे दिया गया है।

(ग) तुर्भे और शालीमार के बीच मिलेनियम पार्सल एक्सप्रेस से वार्षिक आदमनी लगभग 5 करोड़ रु. है।

(घ) जी हां।

(ङ) इस समय दिल्ली-मुम्बई और बेंगलूरू-दिल्ली के बीच ऐसी सेवाएं चलाने के प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है।

रिकवरी एण्ड रेवेन्यू रिकवरी एक्ट

2800. डा. संजय पासवान: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार किसानों के हित में पब्लिक डिमांड रिकवरी और रेवन्यू रिकवरी एक्ट के पुनरीक्षण का है;

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

(ग) किसानों को मिल रहे कष्ट के कारण क्या हैं?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (ग) "पब्लिक डिमांड रिकवरी और रेवन्यू रिकवरी एक्ट" शीर्षक वाला कोई अधिनियम नहीं है। तथापि, "राजस्व वसूली अधिनियम, 1890" (रेवन्यू रिकवरी एक्ट, 1890) शीर्षक वाला एक अधिनियम विद्यमान हैं। चूंकि यह अधिनियम अभी भी ऋणों की, जिसके अंतर्गत भू-राजस्व भी है, वसूली के लिए जिला राजस्व अधिकारियों के लिए उपयोगी हो सकता है, अत:, वर्तमान में इस अधिनियम के पुनर्विलोकन के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है।

कार्यक्रम तैयार करने हेतु बनाए गए सुविधा केन्द्र

2801. श्री टी. गोविन्दन: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने केरल के कालीकट में दूरदर्शन के कार्यक्रम तैयार करने हेतु बनाए गये सुविधा केन्द्र को मंजूरी दे दी है;

(ख) यदि हां, तो उसकी वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) इस केन्द्र के कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है?

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

(ख) और (ग) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि कालीकट में स्टूडियो की स्थापना का कार्य पूर्णता की प्रगत अवस्था में है और इस परियोजना को 2002-03 के दौरान चालू किए जाने की संभावना है।

मैगजीन सिनेमा का प्रकाशन पुन: शुरू करना

2802. श्री सुबोध मोहिते: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम ने भारत में 13 वर्षों के अन्तराल के बाद मैगजीन सिनेमा को पुन: चालू किया है;

(ख) क्या सरकार का विचार आकाशवाणी और अन्य मैगजीन के प्रकाशन को फिर से शुरू करने का है जो कि कुछ वर्षों पूर्व बंद कर दिए गए थे;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण क्या हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) जी, हां। राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम लि. द्वारा आठ (8) वर्षों के अन्तराल के बाद "सिनेमा इन इंडिया" पत्रिका को पुन: आरंभ कर दिया गया है।

(ख) से (घ) 'आकाशवाणी' जैसे प्रकाशनों पर अब निर्णय प्रसार भारती द्वारा लिए जाते हैं न कि सरकार द्वारा।

भारतीय सूचना सेवा में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति एवं अन्य पिछड़े वर्ग का प्रतिनिधित्व

2803. श्री गजेन्द्र सिंह राजूखेड़ी: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय सूचना सेवा में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गों का प्रतिनिधित्व उनके लिए आरक्षित 15%, 7.5% और 27% के स्तर पर नहीं पहुंचा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) भारतीय सूचना सेवा समूह 'क' (भारतीय सूचना सेवा के उक्त पदों सहित जिनको उनके मंत्रालय द्वारा कतिपय संवर्गों में पदोन्नति पाने वाले अधिकारियों को दिए जाते हैं) के कितने स्वीकृत पद हैं;

(घ) 2 जुलाई, 1997 की स्थिति के अनुसार डी ओ पी टी के दिनांक 2 जुलाई, 1997 के कार्यालय ज्ञापन संख्या 36012/2/96 स्था (आरक्षण) के पैरा 5 में यथा सुनिश्चित अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों, अन्य पिछड़े वर्गों और सामान्य श्रेणियों के कितने व्यक्ति इन पदों पर कार्यरत हैं और इनका अलग-अलग प्रतिशत क्या है; और

(ङ) 1997, 1998, 1999, 2000 एवं 2001 के दौरान कितने नए रिक्त पद बने और इन रिक्तियों/पदों पर प्रतिवर्ष अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जन जातियों, अन्य पिछड़े वर्गों और सामान्य श्रेणियों के कितने व्यक्ति नियुक्त किए गए?

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

(ख) पदोन्नति के लिए विचारणीय क्षेत्र में और सीधे भर्ती में पूर्ण रूप से इन श्रेणियों से संबंधित उम्मीदवारों के उपलब्ध न होने और सीधी भर्ती के अन्तर्गत इन श्रेणियों से संबंधित कुछ उम्मीदवारों के कार्यभार ग्रहण न करने के कारण अनु.जा., अनु.ज.जा. और अ.पि.व. के लिए आरक्षण के अपेक्षित स्तर तक पहुंचना सम्भव नहीं हुआ है।

(ग) भारतीय सूचना सेवा समूह 'क' के स्वीकृत पदों की कुल संख्या 492 है।

(घ) भारतीय सूचना सेवा समूह 'क' के 492 की स्वीकृत संख्या के समक्ष दिनांक 2.7.1997 की स्थिति के अनुसार 422 अधिकारी थे:-

अनु.जा.	अ.ज.जा.	अ.पि.व.	सामान्य
55 (11.17%)	22 (4.47%)	2 (0.4%)	343 (69.71%)

(ङ) वर्ष 1997 से 2001 के दौरान (जहां आरक्षण लागू है) भारतीय सूचना सेवा समूह के कनिष्ठ और वरिष्ठ श्रेणियों में हुई रिक्तियों और भरी रिक्तियों की संख्या ग्रेड-वार एवं श्रेणी-वार संबंधी सूचना संलग्न विवरण में दी गयी है।

विवरण

भारतीय सूचना सेवा समूह 'क' की कनिष्ठ और वरिष्ठ श्रेणियों में हुई/भरी हुई रिक्तियों की वर्ष-वार संख्या

भारतीय सूचना सेवा समूह 'क' की कनिष्ठ श्रेणी

सीधी भर्ती

सी एस ई	रिक्तियों की श्रेणी-वार संख्या और वास्तविक रूप से भरी हुई					
वर्ष	अ.जा.	अ.ज.जा.	अ.पि.व.	सामान्य	कुल	टिप्पणियां
1997	3(3)	–	3(3)	6(6)	12(11)	–
1998	1(1)	1(–)	5(4)	8(6)	15(11)	संबंधित श्रेणियों में उम्मीदवारों के कार्यभार न ग्रहण करने के कारण कमी हुई है
1999	2(2)	1(1)	3(3+1)	8(8)	15(14+1)	अभी कार्यभार ग्रहण करना है चूंकि उम्मीदवारी अस्थायी है
2000	–	1(1)	2(2)	3(1+2)	6(3)	कार्यभार ग्रहण करना है
2001	–	2**	3**	6**	11(0)सं लो. से. आ. से पत्राचार किया	अभी आवंटन किया जाना है

टिप्पणी-कोष्ठक दिए गए आंकड़े वास्तव में भरी हुई रिक्तियों को दर्शाते हैं।

पदोन्नति

वर्ष	हुई रिक्तियों की संख्या	भरी हुई				टिप्पणियां
		अ.जा.	अ.ज.जा.	सामान्य	कुल	
1997-98	7	–	–	6	6	अनु.जा. के लिए अनारक्षित एक रिक्ति हेतु विचारणीय क्षेत्र/बढ़ाए गए क्षेत्र में अ.जा. का कोई पात्र उम्मीदवार उपलब्ध नहीं था।

भारतीय सूचना सेवा की ग्रुप 'क' की वरिष्ठ श्रेणी

वर्ष	रिक्त हुए पदों की संख्या	भरी गई				अभ्युक्तियां
		अ.जा.	अ.ज.जा	समान्य	कुल	
1997-98	5	–	–	5	5	अनुसूचित जातियों के आरक्षित एक रिक्त के लिए विचारणीय जोन/विस्तारित जोन में कोई पात्र अनुसूचित जाति अधिकारी उपलब्ध नहीं था।
1998-99	83	7	3	56	66	अनुसूचित जाति के लिए 5 रिक्तियों, अनुसूचित जन जाति के लिए 3 रिक्तियों और सामान्य श्रेणी के लिए 9 रिक्तियों हेतु कोई और पात्र उम्मीदवार उपलब्ध नहीं था।
1999-2000	22	–	2	5	7	केवल 8 अधिकारी पदोन्नति के लिए पात्र थे जिनमें से 7 पदोन्नति के योग्य पाए गए।
2000-01	27	2	2	7	11	कुल 13 पात्र अधिकारियों में से केवल 11 पदोन्नति के योग्य पाए गए।

आई.आर.ई.डी.ए. के अधीन विद्युत परियोजनाएं

2804. श्री अशोक ना. मोहोल: क्या **अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र में आईआरईडीए के अधीन कितनी विद्युत परियोजनाओं को मंजूरी दी गई और उनकी विद्युत उत्पादन क्षमता कितनी है;

(ख) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान इस योजना के अधीन महाराष्ट्र को कितनी ऋण-सह-सहायतो दी गई और 2002-03 में कितनी ऋण-सह-सहायता देने का प्रस्ताव है; और

(ग) गत तीन वर्षों में इस संबंध में कितना ऋण संवितरित किया गया?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): (क) भारतीय अक्षय ऊर्जा विकास एजेंसी (इरेडा) ने महाराष्ट्र राज्य में अब तक 146.5 मेगावाट की समग्र क्षमता वाली कुल 57 विद्युत परियोजनाओं को वित्तीय सहायता दी है।

(ख) और (ग) महाराष्ट्र में परियोजनाओं के लिए इरेडा द्वारा लगभग 720.01 करोड़ रु. के ऋणों को स्वीकृत किया गया है और पिछले तीन वर्षों के दौरान फरवरी, 2002 तक 392.70 करोड़ रु. संवितरित किए गए हैं। इरेडा ऋणों को उपलब्ध कराने के लिए

राज्यवार लक्ष्यों को निर्धारित नहीं करता है। तथापि, वर्ष 2002-03 के दौरान महाराष्ट्र राज्य सहित पूरे देशभर में 825 करोड़ रु. स्वीकृत करने और 520 करोड़ रु. संवितरित करने का प्रस्ताव है

कम्पनियों को निधि जुटाने की अनुमति

2805. श्री रघुनाथ झा: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कम्पनियों को विदेशों से धन जुटाने की अनुमति दे दी है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और अनुमति दी गई कम्पनियों के नाम क्या हैं;

(ग) इनमें से प्रत्येक कम्पनी द्वारा कितनी धनराशि जुटाई गई और उन्होंने इस निधि का प्रयोग किस प्रकार किया;

(घ) क्या इन कम्पनियों ने जुटाई गई धनराशि का उपयोग घोषित उद्देश्य के लिए न करके इस धनराशि का अन्यत्र उपयोग किया है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या कार्रवाई की है?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग की आरक्षित निधि

2806. श्री मोहन रावले: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तेल तथा प्राकृतिक गैस अयोग की कुल आरक्षित निधि कितनी है;

(ख) क्या तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग ने गत एक वर्ष में अपनी आरक्षित निधि का कुछ प्रतिशत नकद रूप में इंडियन आयल कारपोरेशन को अन्तरित कर दिया है;

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

(घ) तेल और प्राकृतिक गैस आयोग इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड से यह धनराशि किस प्रकार वसूलने का विचार रखती है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) 31.3.2001 की स्थिति के अनुसार ओ एन जी सी का कुल रिजर्व और अधिशेष 28,885 करोड़ रुपए का है।

(ख) गत एक वर्ष के दौरान ओ एन जी सी ने इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल) के नाम पर नकद और अन्य किसी रूप में अपने किसी रिजर्व का हस्तान्तरण नहीं किया है। तथापि, ओ एन जी सी ने वित्तीय वर्ष 2000-01 में 150.77 करोड़ रुपए का भुगतान लाभांश के रूप में आई ओ सी एल को किया है, जो ओ एन जी सी की शेयरधारक भी है।

(ग) और (घ) उपर्युक्त (ख) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

टी.वी. टावरों की स्थापना

2807. श्री रतन लाल कटारिया: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान और आज तक देश के विभिन्न भागों में राज्य-वार और स्थान-वार कुल कितने टी.वी. टावरों की स्थापना की गई है; और

(ख) हरियाणा में, स्थान-वार कितने टी.वी. टावर स्थापित किए गए?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि पिछले तीन वित्त वर्षों के दौरान देश में भिन्न-भिन्न क्षमता के 260 टी.वी. ट्रांसमीटरों को चालू किया गया है। इनमें हरियाणा में चालू किए गए 8 ट्रांसमीटर शामिल हैं। हरियाणा सहित राज्य-वार और स्थान-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

राज्य	प्रकार	स्थान
1	2	3
आन्ध्र प्रदेश	उ.श.ट्रा.	राजमुंदरी
		वारंगल
		विजयवाडा (डीडी-2)

1	2	3
	अ.श.ट्रा.	बोबिली
		देवारकोंडा
		टेक्काली
		उदयगिरी
		वेलडांडा
		वेनूकोंडा
		आत्मकुर (डीडी-2)
		मधिरा (डीडी-2)
		नरसारावपेट (डीडी-2)
		पैडांडीपाडु (डीडी-2)
		विशाखापटनम (डी डी-2)
	अ.अ.श.ट्रा.	दत्तालु
		कानीगिरी
अरुणाचल प्रदेश	अ.अ.श.ट्रा.	मुक्तों
		संग्राम
		टूटिंग
	एक्सर	सांखीव्यू
असम	उ.श.ट्रा.	गुवाहाटी (डीडी-2)
		सिल्चर (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	बोकाखाट
बिहार	उ.श.ट्रा.	मुजफ्फरपुर (डीडी-2)
		पटना (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	बांका
		किशनगंज
		रोसेरा
छत्तीसगढ़	उ.श.ट्रा.	रायपुर (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	चम्पा
		पेंडरा रोड

1	2	3
	अ.अ.श.ट्रा.	पथाल गांव
गोवा	उ.श.ट्रा.	पणजी (डीडी-2)
गुजरात	उ.श.ट्रा.	भुज
	अ.श.ट्रा.	जमजोधपुर
		खमभालिया
		लुनावाडा
		मोडासा
		पुन्नधारों (मोबाइल)
		राजपिपला
		राजुला
		उमरगांव
		व्यारा
हरियाणा	अ.श.ट्रा.	फिरोजपुर झिरखा
		महेन्द्रगढ़
		टोहाना
		अम्बाला (डीडी-2)
		भिवानी (डीडी-2)
		करनाल (डीडी-2)
		कुरूक्षेत्र (डीडी-2)
		यमुनानगर (डीडी-2)
हिमाचल प्रदेश	उ.श.ट्रा.	शिमला (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	मंडी (डीडी-2)
	अ.अ.श.ट्रा.	आशापुरी
		हवा देवी
		बुलीमहादेव
		चौरीखास

1	2	3
		निहेरी
		टिस्सा
जम्मू और कश्मीर	उ.श.ट्रा.	कठुवा
		जम्मू (डीडी-2)
		पुंछ (डीडी-2)
		श्रीनगर (डीडी-2)
		श्रीनगर (कश्मीर चैनल)
	अ.श.ट्रा.	अन्नतनाग (मोबाइल)
		अवन्तिपुरा (मोबाइल)
		बारामुला (मोबाइल)
		चौकीबाल (मोबाइल)
		फतुला (मोबाइल)
		पुलगाम (मोबाइल)
		पुंछ
		क्यासीगुढ (मोबाइल)
		राजधानीपास (मोबाइल)
		उधमपुर
		व्युसान (मोबाइल)
		कठुवा (डीडी-2)
	अ.अ.श.ट्रा.	अबरन
		आसमुकाम
		बनिहाल
		बटालिक
		बिलावर
		बुद्धखुरबों
		चुमाथंग
		देह
		दोमचुक
		हानेल
		हिरानगर
		इकचार
		कानगन
		कोटरानका
		लाती
		लोलबवैली
		माचील
		माहुर
		नंदी
		मन्जकोट
		मानसुर
		मैनधर
		नौगाव
		पनामिक
		पानीकर
		पोनी
		रामकोट
		रामनगर
		रिगडोम गोम्या
		शक्ति
		शोपियां
		सोनमर्ग
		सुन्दरबनी
		वेगाम

1	2	3
		तुड़टोक
		जांगला
		कारगिल (डीडी-2)
झारखण्ड	उ.श.ट्रा.	जमशेदपुर
		रांची (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	बरहारवा
	अ.अ.श.ट्रा.	गरहवा (डीडी-2)
कर्नाटक	उ.श.ट्रा.	हासन
		मंगलौर
	अ.श.ट्रा.	दानदेली
		हिरियूर
		होसदुर्ग (डीडी-2)
		धारवाड (डीडी-2)
	अ.अ.श.ट्रा.	बादामी
केरल	उ.श.ट्रा.	कालीकट
		कन्नानोर (अंतरिम)
		कोचीन (डीडी-2)
		त्रिवेन्द्रम (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	पाला
मध्य प्रदेश	उ.श.ट्रा.	शहडोल
		भोपाल (डीडी-2)
		इन्दौर (डीडी-2)
		जबलपुर (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	आगरा
		बदवानी
		करैरा
		कुशी
		मुल्ताई
	अ.अ.श.ट्रा.	अलोट
महाराष्ट्र	उ.श.ट्रा.	नागपुर (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	अकालकोट
		दरियापुर
		धर्माबाद
		खानपुर
		मंगलवेधा
		पंदारकावड़ा
		पाटन
		फाल्टन
		पुलगांव
		अम्बाजोगई (डीडी-2)
		भ्रान्द्रा (डीडी-2)
		सोलापुर
	अ.श.श.ट्रा.	अर्जुनी
		अस्थी
		चिमूर
		करांजा
		कुरखेरा
		पिम्पलनेर-साकरी
		सकोली
		सिन्देवाही
		तिवसा
		वाई
मणिपुर	उ.श.ट्रा.	चूराचांदपुर
	अ.अ.श.ट्रा.	जिरिबाम (डीडी-2)
मेघालय	उ.श.ट्रा.	तुरा (डीडी-2)
	एक्सपोजर	शिलांग

1	2	3
मिजोरम	अ.श.ट्रा.	लवंगतलाई
	एक्सपोजर	एजवाल
नागालैण्ड	अ.श.ट्रा.	मोकोकचुग (डीडी-2)
	अ.अ.श.ट्रा.	शामटोर
उड़ीसा	उ.श.ट्रा.	बेरहामपुर
		साम्बलपुर
		साम्बलपुर (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	बीरमित्रपुर
		गोडिया
		करंजिया
		खरियार
		राजगंगपुर
		वालेश्वर (डीडी-2)
		बलियापाई (डीडी-2)
		केन्द्रपाड़ा (डीडी-2)
		तिरटोल (डीडी-2)
	अ.अ.श.ट्रा.	जयपटना
		काशीपुर
		लाजीगढ़
		मछकुंढ़
		पाईकमाल
		सिमलीपालगढ़
		सिमलीपालगढ़
		सुबदेगा
		सुकिंडा
पंजाब	उ.श.ट्रा.	अमृतसर (20 कि.वा. अंत)
राजस्थान	–	अजमेर (अंत)
		जोधपुर
		जयपुर (डीडी-2)
		जोधपुर (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	बाली
		भरतपुर
		किशनगढ़ बास
		कुसालगढ़
		मकराना
		नागर
		नवलगढ़
		सांगबारा
		तारानगर
		अजमेर (डीडी-2)
		बंशी (डीडी-2)
	अ.अ.श.ट्रा.	कोटरा
		लक्ष्मणगढ़
		टीवी
		बीरातनगर
तमिलनाडु	उ.श.ट्रा.	कुम्बाकोणम
		मद्रास (बाडीगई चैनल)
	अ.श.ट्रा.	चिदम्बरम
		देनकनकोटा
		नत्ताम
		बेरानमबेट
		बंदवासी
		सेलम (डीडी-2)
		तिरूचिरापल्ली (डीडी-2)

1	2	3
	अ.अ.श.ट्रा.	जिन्जी
		मत्तुवल्लयम
त्रिपुरा	उ.श.ट्रा.	अगरतला (डीडी-2)
उत्तर प्रदेश	उ.श.ट्रा.	बांदा
		आगरा (डीडी-2)
		इलाहाबाद (डीडी-2)
		गोरखपुर (डीडी-2)
		लखनऊ (डीडी-2)
		वाराणासी (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	दूधीनगर
		कारबी
		कोसी
		तलबेहर
		लालगंज (प्रतापगढ़) (डीडी-2)
		मथुरा (डीडी-2)
		रासरा (डीडी-2)
	अ.अ.श.ट्रा.	खूबिया नंगल
		ठाकुरद्वारा (डीडी-2)
उत्तरांचल	उ.श.ट्रा.	मसूरी (डीडी-2)
	अ.श.ट्रा.	डाकपत्थर
		कालागढ़
	अ.अ.श.ट्रा.	अलमोड़ा
		अरोली
		बद्रीनाथ
		मनेश्वर
		नौगांवखाल
		औखीमठ
		पोखरी
		रुद्रप्रयाग
पश्चिम बंगाल	उ.श.ट्रा.	कृष्णनगर (अंतरिम)
		शांतिनिकेतन
		आसनसोल (डीडी-2)
		मुर्शिदाबाद (डीडी-2)
		कलकत्ता (बंगला चैनल)
	अ.श.ट्रा.	बलरामपुर
		गढ़वेटा
		झालदा
		कूच बिहार
		बांसती (डीडी-2)
		शांतिनिकेतन (डीडी-2)

[अनुवाद]

मिसाइलों को शामिल करना

2808. श्रीमती जयश्री बैनर्जी:
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जमीन से आसमान में मार करने वाली कम दूरी की मिसाइल त्रिशूल का हाल ही में कोच्ची में सफलतापूर्वक परीक्षण किया गया;

(ख) यदि हां, तो इसकी मारक दूरी और क्षमता का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या पृथ्वी-2 को आर्मी मिसाइल ग्रुप में सम्मिलित कर लिया गया है;

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

(ङ) जमीन से आसमान में मार करने वाली त्रिशूल और आकाश मिसाइलों के सेना में सम्मिलित करने की वर्तमान स्थिति क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां।

(ख) त्वरित प्रतिक्रिया समय वाले त्रिशूल की मारक दूरी 9 कि.मी. है। यह तीनों सेनाओं के लिए बहुभूमिका वाला प्रक्षेपास्त्र है।

(ग) और (घ) जी, नहीं। 'पृथ्वी-2' रूपान्तर, जिसकी मारक दूरी 250 कि.मी. है, को वायु सेना के लिए विकसित किया गया है।

(ङ) 'त्रिशूल' तथा 'आकाश' प्रक्षेपास्त्र प्रणालियों के विकास को पूरा करने के लिए आगे और परीक्षण कार्यक्रम निर्धारित किए गए हैं जिनके बाद दोनों प्रक्षेपास्त्रों के उत्पादन तथा सेना में शामिल किए जाने वाले चरण में प्रवेश करने की सम्भावना है।

फिजूल खर्च

2809. श्री अमर राय प्रधान: क्या **विद्युत मंत्री** सरकारी विभगों में फिजूलखर्ची के बारे में 29 नवम्बर, 2001 के अतारांकित प्रश्न सं. 1820 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सूचना एकत्रित कर ली गई है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसमें बिलम्ब के क्या कारण हैं?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) जी हां।

(ख) सरकार गैर-योजनागत एवं गैर-विकासकारी खर्च पर अंकुश लगाने का प्रयास कर रही है। जहां तक कुछ विभागों, जिनमें अपव्यय की मात्रा काफी अधिक है, तो अभिज्ञात करने का प्रश्न है, वित्त मंत्रालय ने विद्युत मंत्रालय को अपव्यय करने वाले विभागों में से नहीं माना है। तथापि मंत्रालय ने व्यर्थ खर्च को रोकने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

(1) केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण में 68 पदों को समाप्त करने के आदेश जारी कर दिए गए हैं।

(2) कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग की सलाह के अनुसार विद्युत मंत्रालय में सीधी भर्ती के रिक्त पदों के लिए वार्षिक भर्ती योजना पर विचार कर इन्हें पूरा करने हेतु स्क्रीनिंग समितियां गठित की गई हैं।

वित्त मंत्रालय द्वारा पदों के सृजन पर रोक लगाने, स्वीकृत पदों की संख्या में कमी करने, कार्यालय खर्च में कमी करने, विदेश यात्रा एवं मनोरंजन/स्वागत-सत्कार खर्च आदि पर प्रतिबंध लगाने जैसे उपायों के जरिए मितव्ययिता लाने संबंधी अनुदेशों का विद्युत मंत्रालय में अनुपालन किया जा रहा है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

मिराज के कलपुर्जों की खेप का गुम हो जाना

2810. श्री जे.एस. बराड़: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन से बंगलौर को भेजे जाने वाले मिराज वायुयान के कल पुर्जों की खेप गुम हो गई है;

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

(ग) क्या इस मामले की जांच कराई गयी है और इस मामले में क्या जिम्मेदारी निर्धारित की गई है;

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

(ङ) गुम हुई खेप का पता लगाने के लिए क्या प्रयास किए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां।

(ख) हिंदुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड ने मैसर्स एल्बी लिमिटेड के माध्यम से 11 सितंबर, 2001 को रेल द्वारा ग्वालियर से हजरत निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन तक वायुसेना के विमानों के कलपुर्जों वाला हिंदुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड से संबंधित एक परेषण भेजा था। इस परेषण के बक्से में छह पैकेज थे और उसे मैसर्स एल्बी लिमिटेड द्वारा दिल्ली से बेंगलूर हवाई मार्ग से भेजा जाना था। इस परेषण के हजरत निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन से गुम होने की उस समय सूचना मिली जब 12 सितंबर, 2001 को 1500 बजे मैसर्स एल्बी लिमिटेड का प्रतिनिधि उस परेषण को लेने आया।

(ग) से (ङ) रेलवे प्राधिकारियों ने इस गुमशुदगी की रिपोर्ट निजामुद्दीन रेलवे पुलिस बल रेलवे स्टेशन में की थी। इस मामले की जांच सिविल पुलिस कर रही है। यह पता चला है कि रेलवे प्रधिकारियों ने विभागीय जांच के भी आदेश दिए हैं और आगे की कार्रवाई पुलिस जांच और विभागीय जांच पूरी होने के बाद की जाएगी।

आंध्र प्रदेश की विद्युत परियोजनाओं को गैस की आपूर्ति

2811. श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आगामी वर्षों में कृष्णा-गोदावरी घाटी और रावी के तेल क्षेत्रों से समाप्त हो रहे गैस भण्डारों के कारण आन्ध्र प्रदेश में विद्युत आधारित परियोजनाओं को प्राकृतिक गैस की आपूर्ति में गंभीर कमी आ रही है जिसके कारण इनके प्रभावित होने की संभावना है;

(ख) यदि नहीं, तो क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड ने गैस अथारिटी आफ इंडिया को स्पष्ट कर दिया था। कि कृष्णा-गोदावरी घाटी और रावी के तेल क्षेत्रों में प्रतिदिन 8.50 मिलियन स्टैंडर्ड घन मीटर गैस उपलब्ध होगी;

(ग) यदि हां, तो क्या गैस समाप्ति के कगार पर है और 2002-03 के अन्त में यह 9.3 स्टैण्डर्ड घन मीटर प्रतिदिन की मांग के मुकाबले केवल 8.50 स्टैंडर्ड धन मीटर गैस उपलब्ध हो सकेगी;

(घ) यदि हां, तो अगले तीन वर्षों के दौरान कितनी गैस उपलब्ध होगी और कितनी मांग का अनुमान है; और

(ङ) इस मांग की पूर्ति हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (ग) कृष्णा-गोदावारी बेसिन में आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ.एन.जी.सी.) और संयुक्त उद्यमों (जे वी) के क्षेत्रों से प्राकृतिक गैस की वर्तमान उपलब्धता लगभग 7.20 मिलियन मानक घन मीटर प्रतिदिन है, जबकि विद्युत क्षेत्र सहित विभिन्न उपभोक्ताओं को 16.40 एम.एम.एस.सी.एम.डी. का आबंटन पहले ही किया जा चुका है। ओ.एन.जी.सी. और संयुक्त उद्यमों के अनुसार वर्ष 2002-03 तक क्षेत्र में स्थापित सम्भाव्यता के आधार पर गैस की उपलब्धता 8.00 से 8.50 एम.एम.एस.सी.एम.डी. होगी।

(घ) विभिन्न उपभोक्ताओं की मांग पर 16.40 एम.एम.एस.सी. एम.डी. प्राकृतिक गैस के वर्तमान कुल आबंटन के मुकाबले वर्ष 2004-05 तक क्षेत्र में प्राकृतिक गैस की उपलब्धता 7.90 से 8.40 एम.एम.एस.सी.एम.डी. के बीच होने का अनुमान है।

(ङ) नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एन.ई.एल.पी.) के तहत स्वदेशी अन्वेषण/दोहन द्वारा प्राकृतिक गैस की घरेलू उपलब्धता में वृद्धि करने के अलावा आंध्र प्रदेश सहित देश में प्राकृतिक गैस की मांग और उपलब्धता के बीच अंतराल को पाटने के लिए प्राकृतिक गैस और तरलीकृत प्राकृतिक गैस का आयात करना परिकल्पित है।

जल आपूर्ति हेतु भुगतान

2812. श्री शीशराम सिंह रवि: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनुसंधान और विकास संस्थापना (इंजीनियर) दिघी एम.ई.एस. ने जल की आपूर्ति के लिए महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम (एम.आई.डी.सी.) के साथ समझौता किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या पुणे नगर निगम ने जल की अपर्याप्त आपूर्ति के बावजूद अप्रैल, 1992 से अक्तूबर 2000 के बीच जल भेजने के दौरान बर्बाद हुए 14.15 लाख घन मीटर जल के लिए 1.38 करोड़ रुपए का भुगतान किया;

(ग) क्या भेजने के दौरान बर्बाद हुए जल के लिए भी लगातार भुगतान किया जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो क्या इस मामले की जांच की गई और भेजने के दौरान बर्बाद हुए जल के भुगतान के लिए जिम्मेदारी निर्धारित की गई है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके कारण क्या हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां। सेना इंजीनियर सेवा के माध्यम से प्रतिदिन 2250 क्यूबिक मीटर पानी की सप्लाई के लिए अनुसंधान एवं विकास स्थापना इंजीनियर दिघी ने नवंबर, 1990 में महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम के साथ एक संविदा की थी।

(ख) पानी की आपूर्ति में 10% की स्वीकार्य सीमा से अधिक नुकसान नहीं हुआ था। यह नुकसान महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम द्वारा लगाए गए दोषपूर्ण मीटरों की वजह से हुआ था।

(ग) प्रतिवाद के अंतर्गत महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम के मीटर पठन के अनुसार भुगतान किया गया है।

(घ) जी, हां। मामले की जांच की गई है। पानी की आपूर्ति में हुआ नुकसान वास्तविक आपूर्ति के 10% की स्वीकार्य सीमा के भीतर है। दर्ज किया गया नुकसान पानी के दोषपूर्ण मीटर के कारण है जिसके लिए पहले ही सुधारात्मक कार्रवाई की जा चुकी

है। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए उत्तरदायित्व निर्धारित करने का प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता।

कंपनियों का निरीक्षण

2813. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** कंपनियों के निरीक्षण के बारे में 26 जुलाई 2001 के तारांकित प्रश्न संख्या 609 के उत्तर के संबंध में यह बातने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कम्पनियों का निरीक्षण पूरा कर लिया गया है और निरीक्षण रिपोर्ट सौंप दी गई है;

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

(ग) उन पर कम्पनी-वार क्या कार्रवाई की गई है?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) और (ख) अधिकतर कम्पनियों के संबंध में जांच रिपोर्ट प्राप्त हो चुकी है।

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

पुन: प्रयोज्य और अपारंपरिक ऊर्जा से विद्युत का उत्पादन

2814. श्री विनय कुमार सोराके: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार विद्युत संयंत्रों में पुन: प्रयोज्य अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों के प्रयोग से 310 मेगावाट विद्युत का उत्पादन कर रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या बहुत अधिक परिव्यय से स्थापित किए गए यह संयंत्र ऊर्जा उत्पादन की अधिक लागत के कारण राज्य विद्युत बोर्ड/उपभोक्ताओं पर एक भार हैं; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) कर्नाटक में नवीकरण योग्य/गैर-पारम्परिक ऊर्जा स्रोतों से उत्पादन क्षमता 327 मे.वा. है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) परियोजना के प्रकार के आधार पर लघु हाइड्रो, बायोमास पावर तथा बगासी कोजनरेशन परियोजनाओं को पूंजी सब्सिडी तथा ब्याज सब्सिडी के रूप में केन्द्रीय वित्त सहायता उपलब्ध कराई जाती है। प्रदर्शन परक पवन विद्युत परियोजनाओं के लिए भी केन्द्रीय सहायता उपलब्ध कराई जाती है।

रेलवे सुरक्षा निधि

2815. श्री गुनीपाटी रामैया: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे सुरक्षा निधि के 17,000 करोड़ रुपए मंजूरी मिलने के छह सप्ताह बाद भी परिचालित नहीं किए जा सके हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके कारण क्या हैं;

(ग) क्या इस अनुदान का एक बड़ा भाग वित्त मंत्रालय और योजना आयोग द्वारा वहन किया जाना था;

(घ) यदि हां, तो क्या इस निधि को शीघ्र परिचालित करने के लिए रेलवे को कोई अनुदेश जारी किए गए हैं; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं। विशेष रेलवे संरक्षा निधि पहले ही उपयोग में है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इस निधि में एक बड़े भाग (लगभग 12000 करोड़ रु.) का अंशदान वित्त मंत्रालय द्वारा 6 वर्षों में किया जाएगा।

(घ) और (ङ) संशोधित अनुमान 2001-02 और बजट अनुमान 2002-03 दोनों में विशेष रेलवे संरक्षा निधि के तहत जोनल रेलों को बजटीय आबंटन किया गया है। 26.2.2002 को संसद में प्रस्तुत किए गए बजट दस्तावेजों में इन्हें प्रतिबिंबित किया गया है।

जोनल रेलों को इस निधि के परिकलन के तौर-तरीकों से भी सूचित करा दिया गया है।

[हिन्दी]

विद्युत पारेषण एवं वितरण की प्रायोगिक परियोजनाओं में निवेश

2816. श्री राजो सिंह: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार बिहार में विद्युत पारेषण क्षेत्र की अनेक प्रायोगिक परियोजनाओं में निवेश का है;

(ख) यदि हां, तो किन-किन परियोजनाओं में निवेश किए जाने की संभावना है; और

(ग) इन परियोजनाओं पर कार्य कब तक शुरू एवं पूरा किए जाने की संभावना है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) से (ग) वर्ष 2000-01 के दौरान उप पारेषण एवं वितरण के क्षेत्र में बिहार राज्य में त्वरित विद्युत विकास कार्यक्रम (एपीडीपी) के अन्तर्गत निम्नलिखित परियोजनाओं को आरंभ किया गया है:

(करोड़ रु. में)

योजना का नाम	ए पी डी पी के अन्तर्गत अनुमोदित कुल धनराशि
पेसू (पूर्व)	4.47
पेसू (पूर्व)	2.79
मुजफ्फरपुर	3.91
कुल	11.17

इसके अतिरिक्त पावरग्रिड ऑफ इंडिया लि. (पावरग्रिड) ने बिहार में विभिन्न पारेषण स्कीमों को आरंभ किया है/कर रही है जैसा कि संलग्न विवरण में इंगित किया गया है।

विवरण

बिहार राज्य में पावरग्रिड द्वारा बनाई गई योजना

पावरग्रिड द्वारा निम्नांकित स्कीमें बनाई/बनाई जा रही हैं:-

1. बिहारशरीफ हथीदह रिवर क्रासिंग भाग—बेगुसराय लाइन-उत्तरी बिहार में बिजली आपूर्ति में सुधार

   अनुमानित लागत: लगभग 12 करोड़ रु.
   स्थिति: पहले ही पूरी कर ली गई।

2. पूर्णिया सब स्टेशन एक्जस्टिंग का अगुमेंटेशन—पूर्णिया से बाहर (पावरग्रिड) स्थापना में 1000 मेगावाट ट्रांसफार्मर की स्थापना शामिल है, जिससे पूर्णिया में केन्द्रीय विद्युत क्षेत्र की मांग के अनुरूप उत्तर-बिहार में बिजली की आपूर्ति में सुधार होगा।

   अनुमानित लागत: लगभग 10 करोड़ रु.
   स्थिति: निर्माणाधीन, जून, 2002 तक पूरा होने की आशा

3. बोंगाईगांव-मालदा 400 के.वी. लाइन का एलआईएलओ के साथ पूर्णिया में 400 के.वी. सब स्टेशन

   अनुमानित लागत : लगभग 85 करोड़ रु.
   स्थिति: निर्माणाधीन, अक्तूबर, 2002 तक पूरा होने की आशा

4. सासाराम-आरा-खगोल 220 के.वी.डी/सी के साथ आरा में 220/132 केवी, 2' 100 एमवीए का नया सब स्टेशन। सासाराम में 400/220 केवी 2' 315 एमवीए के ट्रांसफार्मर की स्थापना तथा तीसरा - 315 एम वी ए 400/220 केवी ट्रांसफार्मर की बिहार शरीफ में स्थापना से ट्रांस सोन क्षेत्र एवं पटना क्षेत्र में विश्वसनीय विद्युत की आपूर्ति को मुहैया।

   अनुमानित लागत : लगभग 163 करोड़ रु.
   स्थिति: जनवरी, 2004 तक पूरा होने की आशा

5. बिहार के लिए लोड डिस्पैच सैंटर की स्थापना (पूर्वी क्षेत्र में स्थापित यूएलडीसी स्कीम का एक भाग)

   अनुमानित लागत : लगभग 60 करोड़ रु.
   स्थिति: दिसम्बर, 2004 तक पूरा होने की आशा

6. गंभीरता के साथ पूर्णिया-मुजफ्फरपुर 400 केवी/डीसी—यह टाटा पारेषण सिस्टम का एक भाग है। यह पूर्वी क्षेत्रीय ग्रिड के साथ उत्तरी बिहार का स्थाई इंटर कनेक्शन एवं स्थाई सुविधा मुहैया

   अनुमानित लागत: लगभग 600 करोड़ रु.
   स्थिति: जून, 2005 तक पूरा होने की आशा

7. बिहार शरीफ-मुजफ्फरपुर 400 केवी/डीसी — यह टाटा सप्लीमेंटरी का ही एक भाग है जो दक्षिणी बिहार एवं उत्तरी बिहार के बीच कठोर इंटर लिंक मुहैया कराएगा।

   अनुमानित लागत: लगभग 115 करोड़ रु.
   स्थिति: केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण में एफ आर प्रस्तुत/टी इ सी प्रतीक्षा

8. कहलगांव-बिहार शरीफ 400 केवी डी/सी लाइन (दूसरा)— यह उत्तरी क्षेत्र एवं बिहार राज्य में बिजली की विश्वसनीय आपूर्ति करेगा।

अनुमानित लागत: लगभग 134 करोड़ रु.

स्थिति: अप्रैल, 2004 तक पूरी होने की आशा।

भविष्य की योजनाएं:

पावरग्रिड, लगभग 335 करोड़ रु. की लागत पर बिहार राज्य में एक कम्प्रीहैंसिव स्कीम की स्थापना के लिए बिहार राज्य विद्युत बोर्ड को परामर्श दे रहा है। वाणिज्यिक नियम एवं शर्तों को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड के शेयरों की बिक्री

2817. श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक: यह पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड में अपने शेयरों की बिक्री करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड उक्त कंपनी में बोली के लिए पात्र नहीं है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) सरकार ने ''सिद्धान्त रूप में'' भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि. (बी.पी.सी.एल.) में विनिवेश करने का निर्णय ले लिया है।

(ग) और (घ) बी पी सी एल के विनिवेश में इंडियन आयल कारपोरेशन की प्रतिभागिता का प्रश्न असामयिक है क्योंकि इस अवस्था में, बी पी सी एल में सरकार द्वारा धारित इक्विटी की बिक्री के लिए कोई रुचि-अभिव्यक्ति आमंत्रित नहीं की गई है।

ओ.आई.एल., दुलियाजन द्वारा रुग्ण तेल के कुओं का पुनरुद्धार

2818. श्री राजेन गोहेन: यह पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आयल इंडिया लिमिटेड, दुलियाजन ने रुग्ण तेल के कुओं के पुनरुद्धार हेतु आयल ट्यूबिंग यूनिट, नाइट्रोजन पम्पर और अन्य संबंधित यूनिटों के प्रचालन और रख-रखाव हेतु सेवाएं किराए पर लेने हेतु संविदा को अंतिम रूप दिया है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1999 से इस संविदा को अंतिम रूप देने में इस विलम्ब के परिणामस्वरूप आयल इंडिया लिमिटेड को कितना नुकसान हुआ; और

(ग) आयल इंडिया लिमिटेड का कब तक संविदा को अंतिम रूप देने और कार्य शुरू करने का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी नहीं।

(ख) कोई क्षति नहीं हुई थी पर केवल कच्चे तेल का उत्पादन स्थगित हुआ। इसके अतिरिक्त, आयल इंडिया लिमिटेड (ओ आई एल) ने संसाधनों का इष्टतम रूप से उपयोग करके और वर्तमान जनशक्ति की पुनर्तैनाती करके बीच की अवधि के दौरान सुधारात्मक उपाए किए।

(ग) यह मामला बहुत पुराना है और अब ओ आई एल का वर्तमान निविदा को रद्द करने का प्रस्ताव है।

तेल परियोजनाओं हेतु बजटीय सहायता

2819. श्री रामशेठ ठाकुर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उनके मंत्रालय ने वर्ष 2002-03 के दौरान चल रही रेल परियोजनाएं पूरी करने के लिए सरकार से बजटीय सहायता मांगी है;

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

(ग) विशेषकर महाराष्ट्र में चल रही परियोजनाओं हेतु केन्द्रीय सहायता में से कितनी धनराशि आबंटित की गई?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) डीजल पर उपकर तथा विशेष रेल संरक्षा निधि के शेयर के अलावा रेलों द्वारा प्राप्त की गई बजटीय सहायता 5,500 करोड़ रुपए थी। इसकी तुलना में 4040 करोड़ रु. की बजटीय सहायता प्राप्त की गई।

(ग) 2002-03 के लिए अपनाए गए तथा बजट भाषण में परिभाषित फार्मूले के अनुसार नई लाइनों, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, रेल विद्युतीकरण तथा महानगर परिवहन परियोजना योजना शीर्षों के अन्तर्गत परियोजनाओं के लिए महाराष्ट्र का आनुपातिक हिस्सा 296.63 करोड़ रु. है।

बहरहाल, यदि आंशिक रूप से अथवा पूर्णतया महाराष्ट्र राज्य में पड़ने वाली सभी परियोजनाओं के लिए संपूर्ण आवंटन को ध्यान में रखा जाए तो इन योजना शीर्षों के लिए 2002-03 के दौरान प्रस्तावित परिव्यय 433.63 करोड़ रुपए है।

हैदराबाद में रक्षा भूमि का आदान-प्रदान

2820. श्री राम मोहन गाड्डे:
श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति

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

(क) क्या आंध्र प्रदेश सरकार ने अतिक्रमण के पुराने मामलों और बापू घाट परियोजना से संबंधित हैदराबाद में रक्षा भूमि के अदान-प्रदान हेतु केन्द्र सरकार से अनुरोध किया है;

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

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

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां।

(ख) सिकन्दराबाद में अतिक्रमणाधीन रक्षा भूमि, जिसका राज्य सरकार राज्य की सरकारी जमीन के साथ आदान-प्रदान करना चाहती है, का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) राज्य सरकार से प्राप्त प्रस्ताव की मंत्रालय में जांच की गई है, तथापि, इस मामले में अभी कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

विवरण

(1) बंजारा दरवाजा लाईन्स अवस्थित 32.45 एकड़ अतिक्रमित रक्षा भूमि के बदले जवाहर नगर में 32.45 एकड़ राज्य सरकार की जमीन; 12 अगस्त, 1997 को संबंधित जमीन पहले ही सौंपी जा चुकी है/उसका प्रभार लिया जा चुका है।

(2) ओल्ड कैंटोनमेंट गार्डन, गोलकुंडा स्थित, 103.67 एकड़ अतिक्रमित रक्षा भूमि के बदले जवाहर नगर स्थित 104 एकड़ राज्य सरकार की जमीन;

(3) मोहम्मदी लाईन्स स्थित 16 एकड़ अतिक्रमित रक्षा भूमि एवं आसिफ नगर लाईन्स स्थित 15 एकड़ अतिक्रमित रक्षा भूमि के बदले जवाहर नगर स्थित 31 एकड़ राज्य सरकार की जमीन;

(4) जी एल आर सर्वेक्षण संख्या 360 गन टॉक पंपिंग स्टेशन एवं. जी एल आर सर्वेक्षण संख्या 89 कोकूर, सिकन्दराबाद छावनी स्थित 6 एकड़ अतिक्रमित रक्षा भूमि के बदले जवाहर नगर स्थित 5.35 एकड़ राज्य सरकार की जमीन;

(5) भापू घाट स्मारक का विकास करने के लिए लंगर हौज, गोलकुंडा स्थित 10 एकड़ 29 गुंठा रक्षा भूमि के बदले जवाहर नगर स्थित 9.21 एकड़ राज्य सरकार की जमीन; और

(6) गुड्डीमलकापुर, मेहदीपटणम स्थित 1.725 एकड़ रक्षा भूमि, जिसका राज्य सरकार द्वारा रितु बाजार के रूप में इस्तेमाल किया जा रहा है, के बदले सिद्दिकी नगर स्थित 2.50 एकड़ राज्य सरकार की जमीन।

चसनाला कोयला खान का बंद किया जाना

2821. डा. एन वेंकटस्वामी: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आंध्र प्रदेश में चसनाला कोयला खान बंद हो गई है;

(ख) यदि हां, तो चसनाला और जेटथुरा में खानें बंद होने के कारण बरनम्परे इस्पात संयत्रों के नुकसान को पूरा करने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या सरकार के पास बाह्य एजेंसियों से कोयला खरीदने हेतु कोई प्रस्ताव है; और

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

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) और (ख) बर्नपुर इस्पात संयंत्र की चासनाला और जीतपुर में स्थित निजी कोयला खानें जो झारखण्ड में हैं, बन्द नहीं की गई है।

(ग) और (घ) चासनाला और रामनगर कोयला खानों से कोयला खरीदने के अतिरिक्त बर्नपुर इस्पात संयंत्र निम्नलिखित से भी कोयला खरीदता है:-

(1) बी सी सी एल की बेगुनिया और विक्टोरिया (डब्ल्यू) कोयला खानें

(2) मैसर्स टिस्को लिमिटेड और मैसर्स आरोमा कोक लिमिटेड की धोवनशालाएं; और

(3) मैसर्स ईस्टर्न कोल फील्ड की चिनाकुरी नं. 1 पिट।

विदेशी निवेश को प्रोत्साहन

2822. श्री जी. गंगा रेड्डी: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विवाचन के उपचारात्मक प्लेटफार्म की कमी के कारण भारत में विदेशी और घरेलू व्यापार बाधित हो रहा है; और

(ख) यदि हां, तो और अधिक विदेशी निवेश को प्रोत्साहन देने के लिए ऐसे मामलों के माध्यस्थम अधिनिर्णय के माध्यम से प्रभावकारी और समयबद्ध निपटान हेतु क्या सुधारात्मक कदम प्रस्तावित हैं?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) जी नहीं। सरकार को इस संबंध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

सरकार के विचारों का प्रचार

2823. श्री राम नायडू दग्गुबाटि: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) श्रव्य-दृश्य संचार माध्यमों के माध्यम से सरकार के विचारों के व्यापक प्रचार करने के बारे में सरकार की नीति क्या है;

(ख) क्या प्रायोजकों की कमी के कारण दूरदर्शन समाचार बंद किए जाएंगे; और

(ग) क्या सामाजिक उत्तरदायित्व को पूरा करने के लिए सरकार के विचारों का प्रचार किया जाएगा?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) सूचना और प्रसारण मंत्रालय, दृश्य एवं श्रव्य माध्यम सहित संचार के विभिन्न साधनों के जरिए सरकार की नीतियों और कार्यक्रमों संबंधी सूचना का प्रसार करने तथा जागरूकता बढ़ाने के लिए सरकार का नोडल मंत्रालय है। इस कार्य को इसके विभिन्न माध्यम एककों के साथ-साथ प्रसार भारती जो एक स्वायत्तशासी संवैधानिक निगम है, के जरिए निष्पादित किया जाता है जिसे लोगों को सूचना देने, शिक्षित करने और उनका मनोरंजन करने के लिए सार्वजनिक प्रसारण सेवा का संचालन करने का अधिदेश दिया गया है।

(ख) और (ग) प्रसार भारती ने अपनी पुनर्संरचना कार्य के एक हिस्से के रूप में डी.डी. समाचार और सामयिक विषय चैनल को इसकी उच्च लागत और अल्प दृश्यता के कारण बन्द कर दिया है। डी.डी. नेशनल चैनल जिसकी व्यापक पहुंच है, अब अत्यधिक प्रभावी ढंग से सार्वजनिक सेवा प्रसारण के अधिदेश को पूरा करने के लिए समाचार और सामयिक विषयों पर अत्यधिक कार्यक्रम प्रसारित करता है।

उपकरणों की खरीद

2824. श्री अम्बरीश: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संयुक्त राज्य अमेरिका देश में सीमापार से आंतकवाद की समस्याओं से निपटने के उद्देश्य से उपकरण प्रदान करने हेतु सहमत हो गया है;

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

(ग) क्या सेंसर मानवों और पशुओं के बीच अंतर करने में असमर्थ है; और

(घ) यदि हां, तो भारत-पाक सीमा जहां पर पशु अत्यधिक संख्या में हैं; ऐसे सेंसरों की क्या उपयोगिता है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) से (घ) अमरीका सरकार ने हमारी रक्षा सेनाओं को निगरानी उपस्करों सहित अन्य उपस्करों की सप्लाई के लिए सिद्धांत रूप में सहमति दे दी है। राष्ट्रीय सुरक्षा के हित में और ब्यौरे देना संभव नहीं होगा।

[हिन्दी]

इमारती लकड़ी से भरे वैगन

2825. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पर्यावरण और वन मंत्रालय के अधिकारियों ने अक्तूबर, 1999 से जनवरी, 2000 तक माननीय उच्चतम न्यायालय के दिनांक 15 जनवरी, 1998 के आदेश के अनुसरण में विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर पूर्वोत्तर से आये और सार्वजनिक नीलामी के माध्यम से बेची गयी इमारती लकड़ी से भरे लगभग 200 वैगनों को जब्त कर लिया था;

(ख) यदि हां, तो उक्त वैगनों को जब्त किये जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या नीलामी खरीददारों को सूचना देने के बाद की गयी थी; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) जी हां।

पूर्वोत्तर में वैध इमारती लकड़ी की आड़ में अवैध इमारती लकड़ी के परिवहन के संबंध में सूचना प्राप्त होने पर भारत के उच्च न्यायालय के आदेश के अंतर्गत गठित पर्यावरण और वन मंत्रालय की विशेष जांच दल (एसआईटी) ने टिम्बर से लदे लगभग 200 मालडिब्बों की प्रत्यक्ष जांच की और व्यापक अनियमितताएं और अवैधताएं पाई।

(ग) आवश्यक जांच के पश्चात, कारण बताओ नोटिस जारी किया गया, व्यक्तिगत सुनवाई हुई। समाचार-पत्रों में विज्ञापनों द्वारा सीलबंद निविदाएं आमंत्रित करके विशेष जांच दल (एसआईटी) द्वारा जब्त की गयी लकड़ी को बेचा गया।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

केरल में कडालुंडी में रेल दुर्घटनाएं

2826. श्री एन.एन. कृष्णदास: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को केरल में कडालुंडी में रेल दुर्घटना के संबंध में सुरक्षा आयुक्त की रिपोर्ट प्राप्त हुई है;

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

(ग) यदि नहीं, तो रिपोर्ट प्रस्तुत करने में बिलम्ब के क्या करण हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) से (ग) जी हां। रेल संरक्षा मुख्य आयुक्त (सीसीआरएस) ने केरल में कडालुंडी में रेल दुर्घटना के संबंध में अपनी आरंभिक रिपोर्ट 22.06.2001 को प्रस्तुत कर दी है। अंतिम रिपोर्ट 18.03.2002 को प्रस्तुत की गई है और इस समय उसकी जांच की जा रही है। सी सी आर एस ने अपनी आरंभिक रिपोर्ट में दुर्घटना को ''उपकरणों में खराबी— रेलवे पुल'' के तहत वर्गीकृत किया है।

सीमा सड़कों का निर्माण

2827. श्री के.पी. सिंह देव: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भारत-बांग्लादेश सीमा के साथ-साथ सीमा सड़कों का निर्माण कार्य शुरू किया है;

(ख) यदि हां, तो भारत-बांग्लादेश सीमा पर अब तक कुल कितने किलोमीटर सीमा सड़क तैयार की गई है;

(ग) सड़क का शेष भाग किस तारीख तक पूरा किया जाएगा; और

(घ) इस प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि मंजूर की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) गृह मंत्रालय ने सीमा सड़क संगठन को भारत-बांग्लादेश सीमा के साथ 1645 किलोमीटर लम्बी सड़क के निर्माण की जिम्मेदारी सौंपी है।

(ख) अब तक 755 किलोमीटर सड़क तैयार कर दी गई है।

(ग) शेष बची सड़कों को 2007 तक पूरा किए जाने की योजना है।

(घ) अब तक इस प्रयोजनार्थ कुल 318.836 करोड़ रुपए की धनराशि मंजूर की गई है।

[हिन्दी]

समुद्र के रास्ते घुसपैठ

2828. श्री भूपेन्द्र सिंह सोलंकी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में समुद्री तटवर्ती क्षेत्रों से कुछ घुसपैठिए गिरफ्तार किए गए हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्षेत्र-वार कितने घुसपैठिए गिरफ्तार किए गए हैं और उनके विरुद्ध अब तक क्या कार्रवाई की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) और (ख) हाल ही में तटवर्ती क्षेत्रों से किसी पाकिस्तानी घुसपैठिए को गिरफ्तार नहीं किया गया है, तथापि, वर्ष 2002 के दौरान तटरक्षक बल द्वारा पश्चिमी तट से दूर भारतीय समुद्र में अवैध रूप से मछली पकड़ते हुए, दो मत्स्य नौकाओं को उनके चालक दल के 12 सदस्यों सहित पकड़ा गया है। पकड़ी गई सभी नौकाओं और चालकों को आगे की कानूनी कार्रवाई के लिए स्थानीय पुलिस को सौंप दिया गया है।

सभी छात्रों को एन.सी.सी. प्रशिक्षण

2829. श्री मणिभाई रामजीभाई चौधरी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सभी छात्रों को एन.सी.सी. प्रशिक्षण देने का है;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) जी नहीं।

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

(ग) व्यापक वित्तीय तथा आधारभूत आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए तथा लोकतांत्रिक परम्परा के अनुरूप राष्ट्रीय कैडेट कोर प्रशिक्षण स्वैच्छिक आधार पर दिया जाता है।

मामलों के निपटान हेतु विशेष न्यायालय

2830. डा. मदन प्रसाद जायसवाल:
श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव:
श्री मनसुखभाई डी. वसावा:

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

(क) क्या सरकार का विचार भ्रष्टाचार और वित्तीय अनियमितताओं से संबंधित मामलों के तत्काल निपटान हेतु विशेष न्यायालयों की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में अब तक कोई कार्रवाई की गई है;

(ग) क्या भ्रष्टाचार के मामलों के निपटान हेतु विशेष न्यायालय स्थापित करते समय उच्चतम न्यायालय की राय पर विचार किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (घ) माननीय उच्चतम न्यायालय के निदेशों के अनुसार विशेष इजाजत याचिका (दांडिक) सं. 2123/2125/2001-केंन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो बनाम सुखराम और दांडिक अपील सं. 658/2001-श्रीचंद पी. हिन्दुजा बनाम केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो की मार्फत राज्य के मुकदमों में कार्यवाही करने के लिए दो विशेष न्यायालयों को गठित किए जाने का प्रस्ताव है।

इसी प्रकार उच्चतम न्यायालय के तारीख 27 दिसम्बर, 2000 के आदेश के अनुसार सरकार ने आर्थिक अपराधों या वित्तीय अनियमितताओं से संबंधित अभियोजनों के शीघ्र निपटान को सुनिश्चित करने के लिए विशेष न्यायालयों को गठित या अभिहित करने के लिए कार्रवाई आरंभ कर दी है।

[अनुवाद]

रेलवे पुलों का निर्माण

2831. श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा:
श्री आर. एस. पाटिल:
श्री इकबाल अहमद सरडगी:

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

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान आज तक जोन-वार कितने रेलवे अधोगामी पुलों/ऊपरि पुलों का निर्माण किया गया/किए जाने का प्रस्ताव है;

(ख) इसके लिए जोन-वार कुल कितना आबंटन किया गया है;

(ग) क्या कर्नाटक में रेलवे पुलों का निर्माण करने हेतु कुछ प्रस्ताव लम्बे समय से लंबित हैं;

(घ) यदि हां, तो विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(ङ) इन परियोजनाओं के कब तक शुरू किए जाने और पूरा किए जाने की संभावना है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) जी नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

(क) 1999-2000 से 2001-2002 के दौरान किए गए निर्माण कार्य (पूरे किए गए) और निर्माण किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्यों (स्वीकृत) का ब्यौरा

रेलवे	1999-2000		2000-2001		2001-2002	
	किए गए निर्माण कार्य (पूरे किए गए)	निर्माण किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्य (स्वीकृत)	किए गए निर्माण कार्य (पूरे किए गए)	निर्माण किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्य (स्वीकृत)	किए गए निर्माण कार्य (पूरे किए गए)	निर्माण किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्य (स्वीकृत)
म.रे.	4	1	3	2	0	6
पू.रे.	0	2	0	13	2	8
उ.रे.	3	6	5	2	1	1
पूर्वो. रे.	0	0	0	1	1	0
पू.सी.रे.	0	0	0	2	0	0
द.रे.	2	23	4	68	4	8
द.पू.रे.	2	5	2	8	2	12
द.म.रे.	1	4	0	6	1	7
प.रे.	2	2	7	3	2	0
जोड़	14	43	21	105	13	42

(ख) 1999-2000 से 2001-2002 तक ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुलों के निर्माण हेतु निधियों का रेलवे जोन-वार आबंटन

(हजार रुपए में)

रेलवे	1999-2000	2000-2001	2001-2002
म.रे.	46644	51991	57527
पू.रे.	38050	95035	132801
उ.रे.	51765	85047	242006
पूर्वो.रे.	26090	46150	69000
पू.सी.रे.	27000	1510	40614
द.रे.	96167	348879	400000
द.म.रे.	781922	130454	169432
द.पू.रे.	12480	66602	73750
प.रे.	99507	90000	103943
जोड़	478895	915668	1289073

वसई-दिवा के बीच रेल लाइन का दोहरीकण

2832. श्री चिंतामन वनगा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वसई और दिवा के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण संबंधी कार्य पूरा हो गया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसे कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) वसई से दीवा तक के दोहरीकरण का कार्य पूरा हो गया है और चालू कर दिया गया है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

झाबुआ (मध्य प्रदेश) में एच.पी.टी. की स्थापना

2833. श्री कांतिलाल भूरिया: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश विशेषकर झाबुआ के आदिवासी क्षेत्र में रहने वाले लोग ट्रांसमीटर की अल्प क्षमता के कारण दूरदर्शन के कार्यक्रम नहीं देख पा रहे हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार और अधिक लोगों को दूरदर्शन प्रसारण की परिधि में लाने के लिए उच्च शक्ति वाला ट्रांसमीटर लगाने का है;

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

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

(ङ) वर्ष 2002-03 और 2003-04 के दौरान देश के कितने आदिवासी क्षेत्रों में निम्नशक्ति ट्रांसमीटर को उच्च शक्ति ट्रांसमीटर में बदला गया है/बदलने का प्रस्ताव है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) जी नहीं। वर्तमान में मध्य प्रदेश के जनजातीय उप-योजना जिलों में 32 ट्रांसमीटर कार्य कर रहे हैं और इसमें झाबुआ जिले में झाबुआ और अलिराजपुर में दो ट्रांसमीटर शामिल हैं। झाबुआ जिले के कुछ भाग इन्दौर स्थित ट्रांसमीटर से कवरेज भी प्राप्त करते हैं।

(ख) से (घ) वर्तमान में, झाबुआ जिले में उ.श.ट्रा. स्थापित करने की कोई स्कीम नहीं है। शिवनी और पश्चिम निमाण की जनजातीय उप-योजना जिलों में अ.श.ट्रा. कार्यान्वयनाधीन हैं। डी डी नेटवर्क का विस्तार एक सतत प्रक्रिया है और संसाधनों की उपलब्धता और पारस्परिक प्राथमिकताओं पर निर्भर करता है।

(ङ) जनजातीय उप-योजना जिलों में अ.श.ट्रा. को पहले ही उ.श.ट्रा. में उन्नयन किया गया तथा 2002-03 तथा 2003-04 के दौरान उन्नयन किए जाने के लिए प्रस्तावितों का ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

विवरण

उन्नयन किए गए टी एस पी जिलों में अ.श.ट्रा./उ.श.ट्रा. में उन्नयन किए जाने हेतु प्रस्तावित

राज्य/संघ शासित प्रदेश	अ.श. ट्रांसमीटरों का उ.श. ट्रांसमीटरों में उन्नयन	अ.श. ट्रांसमीटरों का उ.श. ट्रांसमीटरों में उन्नयन किए जाने हेतु प्रस्तावित
1	2	3
आन्ध्र प्रदेश	वारंगल	विशाखापटनम (डीडी-2)
	विशाखापटनम	
	राजमुन्डेरी	
झारखण्ड	जमशेदपुर	
गुजरात		सूरत
		बड़ोदरा
		मैसूर

1	2	3
कर्नाटक	मंगलोर	
असम	डिब्रूगढ़	
	गुवाहाटी	
	सिलचर	
	गुवाहाटी (डीडी-2)	
	सिलचर (डीडी-2)	
छत्तीसगढ़	जगदलपुर	अम्बिकापुर
केरल	त्रिवेन्द्रम	
	त्रिवेन्द्रम (डीडी-2)	
	कन्नानोर	
मध्य प्रदेश	शहडोल	
	जबलपुर	
महाराष्ट्र		चन्द्रपुर
		जलगांव
मणिपुर	चूराचांदपुर	
	अ.अ.श.ट्रां. का उ.स.ट्रां. में उन्नयन	
उड़ीसा	भवानी पटना	
	बेरहामपुर	
	बालेश्वर	
	सम्बलपुर (डीडी-2)	
सिक्किम	गंगटोक	गंगटोक (डीडी-2)
उत्तर प्रदेश		लखिमपुर
पश्चिम बंगाल	शान्ति निकेतन	
	मुर्शिदाबाद (डीडी-2)	
त्रिपुरा	अगरतला	खड़गपुर
	अगरतला (डीडी-2)	बालूरघाट

[अनुवाद]

राजस्थान में विद्युत पारेषण परियोजनाएं

2834. डा. जसवंत सिंह यादव: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) चालू वर्ष के दौरान राजस्थान समेत देश में कितनी विद्युत पारेषण परियोजनाओं की स्थापना की जा रही है;

(ख) राज्य में गैर-सरकारी क्षेत्र में स्थापित की जा रही विद्युत पारेषण परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में प्राप्त और स्वीकृत प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है;

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती महेता): (क) वर्ष 2001-2002 के दौरान देश में स्थापित की जा रही पारेषण परियोजनाएं (220 केवी और इससे ज्यादा) निम्नानुसार है:

पारेषण लाइन	सर्किट किमी
800 केवी	224
+500 केवी एचडीसी	680
400 केवी	1780
220 केवी	4240
उप केन्द्र	**एमवीए**
400 केवी	6355
220 केवी	5410

(ख) और (ग) राज्यों में निजी क्षेत्र में स्थापित की जाने वाली पारेषण परियोजनाओं के संबंध में कोई पृथक सूचना नहीं प्राप्त हुई है, क्योंकि आई ई अधिनियम, 1910 के साथ पठित ईआरसी अधिनियम, 1998 के अनुसार पारेषण के लिए लाइसेंस जारी करने की शक्ति राज्य को प्राप्त है।

सेलम इस्पात संयंत्र की अप्रयुक्त भूमि

2835. श्री टी.एम. सेल्वागनपति:
श्री एन.टी. षणमुगम:

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

(ख) क्या सरकार को जानकारी है कि 1970 में सेलम इस्पात संयंत्र द्वारा/संयंत्र हेतु लगभग 2500 एकड़ अधिग्रहीत भूमि अभी भी अप्रयुक्त पड़ी है;

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

(ग) क्या ग्रामीण को अप्रयुक्त भूमि वापिस करने हेतु कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

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

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) और (ख) 1970 और 1976 के बीच सेलम इस्पात संयंत्र के लिए अधिगृहीत कुल 3973 एकड़ भूमि में से 1548 एकड़ भूमि अप्रयुक्त पड़ी है।

(ग) जी हां।

(घ) इस मामले में सरकार ने कोई निर्णय नहीं लिया है।

न्यू जलपाईगुड़ी रेलवे स्टेशन पर मंडल रेल प्रबंधक के कार्यालय की स्थापना

2836. श्री मोईनुल हसन: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या न्यू जलपाईगुड़ी रेलवे जंक्शन स्टेशन के न्यायोचित राजस्व तक पहुंचने की पर्याप्त गुंजाइश न होना न्यू जलापाईगुड़ी में मंडल रेल प्रबंधक के कार्यालय की स्थापना में रुकावट पैदा कर रहा है;

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

(ग) एनएफआर विशेषकर कटिहार, नई जलपाईगुड़ी, अलीपुरद्वार और रंगिया में सर्वाधिक महत्वपूर्ण रेलवे जंक्शन स्टेशन से राजस्व से कितनी आय होती है; और

(घ) उक्त रेल जंक्शन स्टेशन के कुछ घटकों से संग्रहण के ब्यौरे को दर्शाने वाला तुलनात्मक विवरण क्या है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) नए मंडलों की स्थापना ऐसे कारकों को ध्यान में रखकर की जाती है जैसी कि आकार, कार्यभार, पहुंच यातायात पैटर्न, अन्य परिचालनिक/प्रशासनिक आवश्यकताएं न कि स्टेशन के राजस्व अर्जन के आधार पर की जाती है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों से वर्ष 2000-01 के दौरान राजस्व की आमदनी (करोड़ रुपए में) नीचे दी गई हैं।

स्टेशन	माल	यात्री	विविध	कुल
कटिहार	1.24	12.26	0.2	13.70
न्यू जलपाईगुड़ी	77.13	18.03	0.36	95.52
अलिपुरद्वार	–	5.08	0.37	5.45
रंगिया	30.49	4.4	0.01	34.9

आन्ध्र प्रदेश में रेल परियोजनाएं

2837. श्रीमती डी.एम. विजयाकुमारी:
श्री चाडा सुरेश रेड्डी:
श्री गुनीपाटी रामैया:

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

(क) आंध्र प्रदेश की लंबित/चल रही तेल परियोजनाओं/सर्वेक्षणों का ब्यौरा क्या है और तत्संबंधी परियोजना-वार कितनी प्रगति हुई है;

(ख) प्रत्येक परियोजना के लिए कितनी राशि आबंटित की गई है और प्रत्येक परियोजना पर अब तक कितना व्यय किया गया है;

(ग) क्या कुछ परियोजनाएं अपने लक्ष्य से पिछड़ रही हैं;

(घ) यदि हां, तो इसके परियोजना-वार कारण क्या हैं; और

(ङ) सरकार ने इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) से (ङ) आंध्र प्रदेश में सभी चालू रेल परियोजनाओं के ब्यौरे, प्रत्येक परियोजना के लिए 2002-03 के लिए प्रस्तावित परिव्यय और मार्च, 2002 तक संभावित खर्च विवरण-I में दिया गया है।

परियोजनाएं सापेक्ष प्राथमिकता और धन की उपलब्धता के अनुसार प्रगति पर हैं, प्रत्येक परियोजना की प्रगति और इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदम भी विवरण-I में दर्शाए गए हैं।

आंध्र प्रदेश में सर्वेक्षणों का ब्यौरा विवरण-II में दिया गया है।

विवरण I

आंध्र प्रदेश में रेल परियोजनाएं

क्र.सं.	परियोजना का नाम	रेलवे	परियोजना की लागत	मार्च 2002 तक अनुमानित खर्च	पूरा करने के लिए अपेक्षित धनराशि	स्थिति
			(राशि करोड़ रुपये में)			
1	2	3	4	5	6	7
नई लाईन						
1.	पेदापल्ली-करीमनगर-निजामाबाद	द.म.रे.	417.98	59.65	358.33	पेदापल्ली से करीमनगर (35.53 कि.मी) कार्य शुरू कर दिया गया है, करीमनगर और जगत्याल (48 कि.मी.) जहां भूमि अधिग्रहण कार्य शुरू कर दिया गया है के बीच कार्य प्रगति पर है।

1	2	3	4	5	6	7
2.	काकीनाड़ा-कोटापल्ली (बहाली)	द.म.रे.	66.80	7.59	59.21	मिट्टी संबंधी, छोटे और बड़े पुल संबंधी कार्य प्रगति पर हैं।
3.	नांदयाल-येरागुंटला	द.म.रे.	174.33	5.52	168.81	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है और कुड्डापाहा जिले में पहले 46 कि.मी. (275 हेक्टेअर) के लिए भूमि अधिग्रहण दस्तावेज राज्य सरकार को सौंप दिए गए हैं।
4.	मचेरला-नलगोंडा	द.म.रे.	125.09	0.08	125.01	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण प्रगति पर है तथा भूमि अधिग्रहण कार्य शुरू कर दिया गया है। भूमि उपलब्ध होने पर कार्य शुरू कर दिया जाएगा।
5.	मुनीराबाद-मेहबूबनगर	द.म.रे.	420.12	6.61	413.51	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। गिनीगेरा छोर से 11 कि.मी. के लिए तथा मेहबूबनगर छोर से 15 कि.मी. (कुल 26 कि.मी) के लिए भूमि अधिग्रहण संबंधी नक्शे राज्य सरकार को प्रस्तुत कर दिए हैं। कृष्णा-येरमारस पर दोहरीकरण (16 कि.मी.) भूमि संबंधी तथा छोटे पुलों संबंधी कार्य प्रगति पर हैं।
6.	गड़वल-रायचूर	द.म.रे.	108.91	0.75	108.16	भूमि अधिग्रहण कार्य शुरू किया जा रहा है।
7.	काकीनाड़ा-पीठापुरम	द.म.रे	61.70	0.30	61.40	अपेक्षित स्वीकृतियां प्राप्त हो जाने के बाद कार्य शुरू किया जाएगा।
8.	कोटापल्ली-नरसापुर	द.म.रे	329.05	1.00	328.05	गौथामी पुल के लिए भू-तकनीकी जांचों सहित कोटापल्ली-अमलापुरम के बीच अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है।
9.	पुट्टापार्थी के रास्ते धर्मावरम-पेनूकोंडा	द.रे.	124.22	108.99	15.23	पेनकोंडा से पुट्टापार्थी तक कार्य पूरा हो गया है और 21.11.2000 को खंड चालू हो गया है धर्मावरम-पुट्टापार्थी जनवरी 2002 में चालू हो गया है।
आमान परिवर्तन						
10.	मुदखेड-आदिलाबाद	द.म.रे.	142.22	7.98	134.24	कार्य को निर्माण-स्वामित्व-पट्टा-हस्तांतरण (बोल्ट) योजना के तहत किया गया है।

1	2	3	4	5	6	7
						चूंकि काफी लम्बे समय से ठेकेदार को वित्त व्यवस्था करने में समस्याएं आ रही थीं, अत: कार्य का ठेका समाप्त कर दिया गया है। कार्य को अब रेलवे निधियों से किया जा रहा है।
11.	गुंटूर-गुंतकल तथा गुंतकल-कल्लूरू	द.म.रे.	516.10	459.35	56.75	गुंटूर से गुंतकल तथा पेंडेकल्लू-गुत्ती तक नई लाइन का भाग पूरा हो गया है।
12.	कटपाड़ी-पकाला-तिरूपति	द.म.रे.	158.50	80.78	77.72	तल्प संबंधी कार्य प्रगति पर है। 2001-02 के दौरान कार्य में तेजी लाने के लिए 65 करोड़ रुपए की अतिरिक्त निधियां मुहैया कराई गई हैं।
13.	सिकंदराबाद-द्रोणाचल तथा सिकंदराबाद-बोलारम	द.म.रे.	351.05	329.51	21.54	कार्य पूरा हो गया है और चालू कर दिया गया है।
14.	धर्मावरम-पकाला	द.म.रे.	251.22	0.01	251.21	अपेक्षित स्वीकृतियां प्राप्त हो गई हैं, नक्शे और अनुमान तैयार करने संबंधी कार्य शुरू हो गया है।
15.	सिकंदराबाद-मुदखेड़ तथा जनखम्पेट-बोधन	द.म.रे.	287.83	88.20	199.63	मिट्टी संबंधी और पुल संबंधी कार्य प्रगति पर हैं। कार्य में तेजी लाई जा रही है तथा 2001-02 के दौरान मुदखेड-धर्माबाद को पूरा किए जाने के प्रयास किए जा रहे हैं।
16.	नौपाड़ा-गुनूपुर	द.म.रे.	66.35	0.04	66.31	अपेक्षित स्वीकृतियां प्राप्त होने के बाद कार्य शुरू किया जाएगा जिसके लिए कार्रवाई शुरू कर दी गई है।
दोहरीकरण						
17.	होसपेट-गुंतकल (आ.प)	द.म.रे.	159.10	25.13	133.97	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है। निविदाओं संबंधी प्रक्रिया पूरी हो गई है। प्रगति में तेजी लाने के अध्यधीन इस परियोजना को के-राइड वित्त पोषण के अंतर्गत किए जाने का प्रस्ताव है।
18.	विजयवाड़ा-कृष्णा कैनाल तीसरी लाइन	द.म.रे.	44.31	34.52	9.79	कृष्णा कैनाल तथा विजयवाड़ा के बीच कृष्णा पर उपसंरचना पर दूसरा रेलपथ मुहैया कराकर तीसरी लाइन बनाए जाने का प्रस्ताव है जिसके लिए अधिसंरचना कार्य प्रगति पर है मुख्य लाइन के लिए तल्प कार्य पूरा हो गया है।

1	2	3	4	5	6	7
19.	गुडूर-रेणीगुंटा	द.म.रे.	139.69	68.55	71.14	फिलहाल, 25 कि.मी. के कार्य को 2001-02 में पूरा किए जाने का लक्ष्य है।
20.	गुत्ती-रेणीगुंटा खंड: बालापल्ले-पुल्लम्पेट का दोहरीकरण (चरण-1)	द.म.रे.	74.77	21.61	53.16	मिट्टी तथा छोटे पुलों संबंधी कार्यों के लिए निविदाओं की प्रक्रिया पूरी हो गई है।
21.	गुत्ती-रेणीगुंटा: कहीं-कहीं दोहरीकरण	द.म.रे.	304.50	6.50	298.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण कार्य तथा विस्तृत अनुमान तैयार करने संबंधी कार्य शुरू कर दिया गया है। मिट्टी तथा छोटे पुलों संबंधी कार्यों के लिए निविदाओं की प्रक्रिया पूरी हो गई है।
22.	गजपतिनगरम-विजयानगरम: कहीं-कहीं दोहरीकरण (चरण-2) (खंड 3), विजयानगरम में जंक्शन सुविधाओं सहित	द.पू.रे.	47.50	36.71	10.79	कार्य पूरा हो गया है और खंड चालू कर दिया गया है।
23.	व्हाइटफील्ड-कुप्पम	द.रे.	162.23	75.54	86.69	कार्य प्रगति पर है तथा व्हाईटफील्ड से बांगरपेट (47 कि.मी.) तक का प्रथम चरण पूरा हो गया तथा चालू कर दिया गया है। बांगरपेट यार्ड का कार्य पूरा हो गया है। कुप्पम-बांगरपेट खंड में मिट्टी संबंधी तथा पुल संबंधी कार्य के लिए निविदाओं की प्रक्रिया पूरी हो गई है।
	रेल विद्युतीकरण परियोजनाएं					
24.	रेणीगुंटा-गुंतकल	द.म.रे.	168.34	10.62	157.72	कार्य नवम्बर, 1998 में पुन: शुरू कर दिया गया है। शिरोपरि उपस्कर संबंधी कार्य शुरू किए गए हैं, लक्ष्य तिथि मार्च, 2004 है बशर्ते कि निधियां उपलब्ध हों।
25.	भुवनेश्वर-कोट्टावालसा	द.पू.रे.	319.63	275.45	44.19	मार्च, 2001 तक 386 मार्ग कि.मी. विद्युतीकृत हो गया है। कार्य प्रगति पर है तथा मार्च, 2002 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है।

1	2	3	4	5	6	7
महानगर परिवहन परियोजना						
26.	*उपनगरीय यातायात (एमएमटीएस) शुरू करने के लिए रेल अवसंरचना सुविधाओं का उन्नयन: सिकंदराबाद-फलकनुमा तथा जुड़वां शहर हैदराबाद और सिकंदराबाद के हैदराबाद/ सिकंदराबाद-लिंगमपल्ली खंड	द.म.रे.	34.98	7.50	27.48	यह 2001-02 में स्वीकृत नया कार्य है। परियोजना को नवम्बर 2002 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है। परियोजना की कुल लागत 50:50 के अनुपात में रेलवे तथा आंध्र प्रदेश सरकार के बीच भागीदारी होगी।

*लागत केवल रेलवे का अंशदान दर्शाती है। आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा समान राशि अंशदान की जाएगी।

विवरण II

आंध्र प्रदेश में चल रहे सर्वेक्षण

क्र.सं.	परियोजना का नाम	रेलवे	कि.मी.	स्थिति
नई लाइन				
1.	जग्गयापेट-मिरियालगुड्डा	द.म.रे.	57	प्रगति पर है। 31.3.02 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है।
2.	फलकनुमा-उम्दानगर-एयरपोर्ट	द.म.रे.	20	शुरू किया जा रहा है। पूरा करने की लक्ष्य तिथि अभी निर्धारित नहीं की गई है।
3.	कोट्टवलासा से अनकापल्ली बाईपास लाइन	द.पू.रे.	33	पूरा हो गया है और रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया जा रहा है।
4.	पोंडूरू-रजाम	द.पू.रे.	20	प्रगति पर है। 31.8.02 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है।
दोहरीकरण				
5.	विजयानगरम-कोट्टवलासा: तीसरी लाइन	द.पू.रे.	35	प्रगति पर है। 31.3.02 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है।
6.	कोट्टवलासा-सिम्हाचलम रोड: चौथी लाइन	द.पू.रे.	18	प्रगति पर है। 31.3.02 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है।

[हिन्दी]

विज्ञापन पर खर्च की गई राशि

2838. श्री भाल चन्द्र यादव:
श्री राम प्रसाद सिंह:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान और आज की तिथि तक रेल विभाग द्वारा विज्ञापनों पर खर्च की गई राशि का ब्यौरा क्या है; और

(ख) उन लेखा शीर्षों का ब्यौरा क्या है जिनके तहत इस खर्च को दर्शाया गया है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) अप्रैल 1998 से

जनवरी 2000 तक अर्थात् 3 वर्ष और 10 महीनों के दौरान जारी किए गए विज्ञापनों पर रेलवे द्वारा किया खर्च अनुमानत: 135 करोड़ रुपए है।

(ख) विज्ञापनों के जारी करने का खर्च उसी विभाग/परियोजना के बजट शीर्ष के नामे लिख दिया जाता है जिसका विज्ञापन की विषय-वस्तु से संबंध होता है।

[अनुवाद]

गोला-बारूद डिपो का आधुनिकीकरण

2839. **श्रीमती श्यामा सिंह:**
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:
श्री अधीर चौधरी:
योगी आदित्यनाथ:
श्री वाई.जी. महाजन:
श्री रामशकल:

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

(क) क्या सरकार ने देश में गोला-बारूद डिपो को आधुनिक बनाने और कुछ नए डिपो बनाने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार गोला-बारूद डिपो के आधुनिकीकरण और निर्माण में निजी भागीदारी को शामिल करने का है;

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

(ङ) वर्ष, 1999-2000, 2000-2001 और 2001-2002 के दौरान गोला-बारूद डिपो के आधुनिकीकरण और निर्माण के लिए कितनी निधियां उपलब्ध कराई गईं; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) और (ख) गोला-बारूद के भंडारण के लिए गोला-बारूद डिपुओं में इस समय उपलब्ध स्थान की कमी को पूरा करने के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान 496 करोड़ रुपये मूल्य की परियोजनाएं अनुमोदित की गई हैं। इन परियोजनाओं में आधुनिक गोला-बारूद भंडार-गृहों का निर्माण शामिल है। इसके अलावा, कुछ और डिपुओं के निर्माण का भी प्रस्ताव है, जिनमें आने वाले समय में संचित होने वाले गोला-बारूद की आवश्यकता पूर्ति के लिए और मौजूदा डिपुओं का भार हल्का करने के लिए नवीनतम प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल किया जाएगा। इस आवश्यकता की संक्रियात्मक और सुरक्षा संबंधी दोनों ही दृष्टिकोण से पूर्ति किए जाने के लिए भूमि की पहचान करने की कार्रवाई की जा रही है।

(ग) और (घ) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ङ) मौजूदा डिपुओं में समुचित गोला-बारूद भंडार-गृहों के निर्माण के लिए निधियों का वर्षवार आबंटन इस प्रकार है:-

(1) 1999-2000	–	121 करोड़ रुपये
(2) 2000-2001	–	228 करोड़ रुपये
(3) 2001-2002	–	147 करोड़ रुपये

(च) उपर्युक्त परियोजनाओं को वर्ष 2004-2005 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है।

बड़ौदा रिफायनरी का विस्तार

2840. **श्री पी.एस. गढ़वी:** क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार बड़ौदा रिफायनरी के विस्तार को क्रीयता देने पर विचार कर रही है;

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

(ग) इसके विस्तार के फलस्वरूप गुजरात को किस प्रकार का लाभ होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (ग) इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल) की गुजरात रिफाइनरी में एक ऐसी अनुमोदित अवशेष उन्नयन परियोजना है, जिसमें 2 मिलियन मीट्रिक टन रिफाइनरी क्षमता विस्तार का एक घटक है। तथापि पेट्रोलियम उत्पादों के मन्द आपूर्ति-मांग परिदृश्य के कारण यह परियोजना आस्थगित कर दी गई है।

[हिन्दी]

समानान्तर निर्वाचन आयोग

2841. **डा. अशोक पटेल:**
श्री माणिकराव होडल्या गावित:

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

(क) क्या हुर्रियत कान्फ्रेंस ने हाल ही में संविधान का उल्लंघन कर एक छः सदस्यीय समानान्तर निर्वाचन आयोग के गठन की घोषणा की है;

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

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (ग) हुर्रियत कांफ्रेंस ने तारीख 28 जनवरी, 2002 को ऐसे प्रतिनिधियों का निर्वाचन करने के लिए, जो कश्मीर पर होने वाली किसी बातचीत में हिस्सा लेंगे, अपना स्वयं का निर्वाचन आयोग स्थापित करने के अपने आशय के संबंध में घोषणा की थी। हुर्रियत कांफ्रेस ने तारीख 12 फरवरी, 2002 को प्रस्तावित निर्वाचन आयोग की संरचना के संबंध में और घोषणा की। हुर्रियत के अनुसार उक्त आयोग ऐसे नियमों द्वारा शासित होगा जिन्हें बाद में विरचित किया जाएगा।

जम्मू-कश्मीर राज्य की विधान सभा के लिए निर्वाचन, जम्मू-कश्मीर के संविधान के उपबंधों के अनुसार कराए जाते हैं और उनका संचालन भारत निर्वाचन आयोग द्वारा और उसके पर्यवेक्षणाधीन किया जाता है। इस संबंध में किसी अन्य निकाय/संस्था को सुने जाने का कोई अधिकार नहीं है।

[अनुवाद]

विमानवाहक का विनिर्माण

2842. डा. (श्रीमती) सी. सुगुणा कुमारी:
श्री ए. नरेन्द्र:

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

(क) क्या सरकार ने 20,000 टन के हवाई रक्षा पोत (एअर डिफेन्स शिप) का उत्पादन करने के लिए एक योजना विकसित की है;

(ख) क्या अब सरकार की योजना 30,000 टन के विमानवाहक पोत का उत्पादन करने या इसकी खरीद करने की है;

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

(घ) इसका प्राथमिक कार्य किस शिपयार्ड में शुरू किया गया है;

(ङ) नौसेना की समयानुकूल आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(च) आई एन एस 'विक्रांत' और 'विराट' को नौसेना से हटाने के कारण उत्पन्न हुई कमी को पूरा करने के लिए क्या प्रगति हुई है।

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डिज): (क) से (च) इस समय, दो संक्रियात्मक विमान वाहकों की आवश्यकता के मुकाबले भारतीय नौसेना की सेवा में आई एन एस विराट नामक एक विमान वाहक है। मई, 1999 में सरकार ने कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, कोच्चि में लगभग 24000 टन भार के एक हवाई रक्षा पोत के स्वदेशी निर्माण की मंजूरी दी थी। विद्यमान सुरक्षा परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए नौसेना ने अपनी आवश्यकता का पुनः आकलन किया है तथा एक और बड़े हवाई रक्षा पोत (लगभग 37,500 मिट्रक टन) में निर्माण का प्रस्ताव किया है जिसके 2011 के बाद सेवा में शामिल होने की संभावना है। इस पर सरकार सक्रिय रूप से विचार कर रही है। हवाई रक्षा पोत के अलावा, रूस से 'एडमिरल गोर्शकोव' नामक विमान वाहक के अधिग्रहण के लिए एक प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। 'एडमिरल गोर्शकोव' के अधिग्रहण पर निवेश से संबंधित कोई निर्णय अभी तक नहीं लिया गया है।

विशेष घटक योजना और आदिवासी उपयोजना के अंतर्गत निधियों का आबंटन

2843. श्री के. एच. मुनियप्पा: क्या **अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार वर्ष 1978 से अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के चहुंमुखी विकास के लिए विशेष घटक योजना और आदिवासी उपयोजना के तहत विभिन्न योजनाएं और कार्यक्रम लागू करती रही है;

(ख) यदि हां, तो अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय द्वारा उक्त योजनाओं के अंतर्गत कौन सी योजनाएं/कार्यक्रम तैयार किए गए हैं/क्रियान्वित किए जा रहे हैं और इनका स्वरूप और विस्तार क्या है और इनके लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं;

(ग) उनके मंत्रालय ने छठी, सातवीं, आठवीं और नौंवी पंचवर्षीय योजनाओं में इन योजनाओं/कार्यक्रमों के लिए कितनी निधियों की मांग की और उसे कितनी निधियां प्राप्त हुईं;

(घ) इस संबंध में क्या लाभ और लक्ष्य प्राप्त किए गए हैं; और

(ङ) अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के आर्थिक सशक्तीकरण हेतु रोजगार के अवसर बढ़ाने के लिए इस मंत्रालय द्वारा कौन-कौन सी योजनाएं/कार्यक्रम लागू किए जा रहे हैं?

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): (क) और (ख) जी, हां। मंत्रालय ने क्रमशः वर्ष 1981-82 तथा 1985-86 से बायोगैस तथा उन्नत चूल्हा कार्यक्रम और 8वीं योजना से सौर प्रकाशवोल्टीय प्रदर्शन कार्यक्रम का कार्यान्वयन आरंभ किया है। इस कार्यक्रम का उद्देश्य ग्रामीण क्षेत्रों में खाना पकाने, तापन और रोशनी के लिए ऊर्जा आवश्यकता को पूरा करना तथा अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के लाभार्थियों की सहायता करने के लिए एससीपी और टीएसपी घटकों को भी शामिल करना है। इसके अतिरिक्त, अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के लाभार्थियों के लिए इन कार्यक्रमों के अंतर्गत अपेक्षाकृत अधिक वित्तीय सहायता उपलब्ध है।

(ग) और (घ) एससीपी तथा टीएसपी के लिए इन कार्यक्रमों के अंतर्गत क्रमशः 15% एवं 10% की औसत पर वास्तविक लक्ष्य और बजट आवंटन निर्धारित किए जाते हैं। एससीपी तथा टीएसपी के अंतर्गत अब तक लगभग 6.40 लाख बायोगैस संयंत्र, 144 लाख उन्नत चूल्हे, 94,000 सौर लालटेन, 41200 घरेलू रोशनी प्रणालियां और 436.79 किवा. सौर प्रकाशवोल्टीय विद्युत संयंत्रों की स्थापना की गई हैं तथा इन कार्यक्रमों के अंतर्गत अब तक मंत्रालय द्वारा एससीपी एवं टीएसपी के अधीन 352.18 करोड़ रु. की कुल राशि आवंटित/उपयोग की गई है।

(ङ) देश भर में राज्य सरकार के विभागों, राज्य नोडल एजेंसियों इत्यादि के माध्यम से कार्यान्वित किए जा रहे विभिन्न अपारंपरिक ऊर्जा कार्यक्रमों/परियोजनाओं के अन्तर्गत मंत्रालय सहायता उपलब्ध करा रहा है जिसके फलस्वरूप अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति तथा समाज के अन्य कमजोर वर्गों सहित लोगों के लिए रोजगार के अवसरों का सृजन होता है।

विदेशी संस्थाओं में प्रशिक्षण

2844. श्री भेरूलाल मीणा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार विभिन्न क्षेत्रों और विषयों में अधिकारियों की अकादमिक, प्रबंधकीय, तकनीकी और प्रशासनिक क्षमताओं में वृद्धि करने के लिए प्रतिष्ठित विदेशी संस्थाओं में प्रशिक्षण दिलाने हेतु उनका चयन/प्रायोजन/नामांकन/तैनाती करती है और द्विपक्षीय/अंतराष्ट्रीय समझौतों के तहत इनमें से कुछ मामलों में ऐसे प्रशिक्षण की लागत प्रायोजक देश/एजेंसियां वहन करती हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान उनके मंत्रालय से प्रतिवर्ष कितने व्यक्तियों ने ऐसे लघु/दीर्घ अवधि प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों में भाग लिया है;

(ग) इनमें अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गों के कितने व्यक्ति हैं और उनका प्रतिशत कितना है;

(घ) अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जन जातियों और अन्य पिछड़े वर्गों को ऐसे अवसर प्रदान करने हेतु पर्याप्त प्रतिनिधित्व प्रदान करने के लिए क्या विशेष उपबंध किए गए हैं;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां।

(ख)

1999	-	162
2000	-	153
2001	-	90

(ग) 1995 से पहले सेवा ग्रहण करने वाले सेवारत अधिकारियों का उनके अन्य पिछड़ा वर्ग से संबंधित होने का कोई रिकार्ड नहीं रखा गया है। विदेश में प्रशिक्षित अन्य पिछड़े वर्ग सहित अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और सामान्य वर्ग से संबंधित अधिकारियों की संख्या निम्नानुसार है:-

	अ.सू. जाति	%	जन जाति	%	सामान्य	%
1999	4	3%	3	2%	155	95%
2000	9	6%	0	0%	144	94%
2001	1	1%	1	1%	88	98%

(घ) से (च) विदेश में प्रशिक्षण हेतु अधिकारी को नामित करते समय इस विषय पर कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग द्वारा जारी किए गए नीतिगत अनुदेशों को ध्यान में रखा जाता है।

दूरदर्शन के साथ करार की शर्तें

2845. श्री अरुण कुमार: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ फर्मों ने दूरदर्शन के साथ किए गए करार की शर्तों को पूरा नहीं किया है; और

(ख) यदि हां, तो इन फर्मों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

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

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

[हिन्दी]

राज्यों में टी.वी. के चैनल प्रसारित करना

2846. श्री ब्रह्मानन्द मंडल: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में राज्य-वार और जिला-वार सरकारी और निजी क्षेत्र में टी.वी. के कितने चैनल प्रसारित किए जा रहे हैं;

(ख) क्या इस संबंध में जिला-वार मंजूरी दी गई है;

(ग) क्या कुछ जिलों में अवैध-तरीके से कुछ चैनल प्रसारित किए जा रहे हैं;

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

(ङ) क्या निजी चैनल प्रसारित करने के लिए कोई नियम निर्धारित किए गए हैं; और

(च) यदि हां, तो चैनल का पंजीकरण कराने संबंधी ब्यौरा क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) दूरदर्शन 22 चैनलों का प्रचालन कर रहा है जिसमें 5 राष्ट्रीय चैनल, 11 क्षेत्रीय भाषा चैनल, 5 राज्य नेटवर्क और 1 अन्तर्राष्ट्रीय चैनल शामिल हैं। ये उपग्रह चैनल सम्पूर्ण देश में उपलब्ध हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) सभी टी वी चैनल उनके स्वामित्व इक्विटी ढांचे अथवा प्रबंध नियंत्रण पर विचार किए बिना भारत से अपलिंक कर सकते हैं बशर्ते वे सूचना और प्रसारण मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रसारण (कार्यक्रम और विज्ञापन) संहिताओं का अनुपालन करने के लिए बचनबद्ध हों। चैनलों के पंजीकरण का कोई प्रावधान नहीं है।

[अनुवाद]

राज्यों के आकाशवाणी केन्द्र

2847. श्री कोडीकुनील सुरेश:
श्री इकबाल अहमद सरडगी:

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

(क) क्या आंध्र प्रदेश सरकार अपना टेलीविजन चैनल स्थापित करने के बाद अपना आकाशवाणी प्रसारण केन्द्र स्थापित करने के लिए एक अमरीकी कम्पनी का सहयोग प्राप्त करने की योजना बना रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या अमरीका की वर्ल्ड स्पेस सैटेलाइट इनकारपोरेशन राज्य सरकार को आकाशवाणी केन्द्र की स्थापना में सहयोग करने और छ: महीने के लिए नि:शुल्क सेवा प्रदान करने के लिए सहमत हो गई है;

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

(घ) क्या कुछ अन्य राज्य भी अपने आकाशवाणी केन्द्र स्थापित करने पर विचार कर रहे हैं;

(ङ) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार ने ऐसा करने की अनुमति दे दी है; और

(च) यदि हां, तो अब तक किन-किन राज्यों को अपने आकाशवाणी केन्द्र स्थापित करने की अनुमति दी गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) प्रसारण संविधान की संघ सूची में शामिल एक विषय है। इसलिए मौजूदा नीति के अनुसार राज्य सरकारों को टी वी चैनल अथवा प्रसारण केन्द्र स्थापित करने की अनुमति नहीं दी जाती है। केन्द्र सरकार को आन्ध्र प्रदेश में रेडियो स्टेशन स्थापित करने के लिए आन्ध्र प्रदेश सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, आन्ध्र प्रदेश सरकार ने सूचित किया है कि वे राज्य के

ग्रामीण और दूरदराज के क्षेत्रों के लिए शिक्षा, विकास, संचार और विपदा प्रबंधन पर अपने कार्यक्रमों के प्रसारण के लिए मौजूदा वर्ल्ड स्पेस कैपेसिटी का उपयोग करने संबंधी एक प्रस्ताव की जांच कर रहे हैं। इस प्रस्ताव में प्रायोगिक आधार पर वर्ल्ड स्पेस द्वारा इसके एशिया स्टार सेटेलाइट के पश्चिमोत्तर बीम पर चैनल क्षमता का प्रावधान है।

(घ) छत्तीसगढ़, पश्चिम बंगाल, तमिलनाडु, त्रिपुरा और पंजाब की राज्य सरकारों ने अनुरोध किया है कि राज्य सरकारों को उनके स्वयं के रेडियो स्टेशन स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

(ङ) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

कार्गो शैल का आयात

2848. श्री वाई.जी. महाजन: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बोफोर्स तोप के लिए 'कार्गो शैल्स' आयात किए जा रहे हैं;

(ख) क्या पुणे की एक इंजीनियरिंग कंपनी ने इसी शैल को देश में ही बना लिया है और ए.आर.पी.ई., पुणे के निदेशक ने इसका परीक्षण किया है और इसे निर्यात के लिए भी उचित पाया है;

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

(घ) क्या इस कंपनी को कोई क्रयादेश दिए गए हैं; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां।

(ख) जी, नहीं।

(ग) लागू नहीं होता।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) लागू नहीं होता।

सबमैरीन बिल्डिंग प्रोग्राम

2849. श्री के. येरननायडू:
श्री मणिभाई रामजीभाई चौधरी:

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

(क) क्या सरकार ने भारतीय नौसेना की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए एक सबमैरीन बिल्डिंग प्रोग्राम का अनुमोदन किया है;

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

(ग) क्या इन सबमैरीनों का निर्माण देश में ही किया जाएगा या किसी अन्य देश के सहयोग से किया जाएगा; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) से (घ) सरकार ने पनडुब्बियों का देश में ही निर्माण करने तथा पनडुब्बी के निर्माण में राष्ट्रीय क्षमता हासिल करने के लिए एक दीर्घकालीन संदर्शी योजना का अनुमोदन किया है। वांछित लक्ष्य प्राप्त करने के लिए विदेशी स्रोतों से उच्च प्रौद्योगिकी के क्षेत्रों में अपेक्षित सहायता पर विचार किया गया है। किंतु, इस संबंध में अभी तक कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

आंध्र प्रदेश राज्य आवास बोर्ड को भूमि आबंटन

2850. श्री के.ई. कृष्णमूर्ति: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आंध्र प्रदेश राज्य आवास बोर्ड ने उनके मंत्रालय से सरकारी कर्मचारियों के लिए आवास निर्माण हेतु पश्चिमी गोदावरी जिले के ताडेपल्लीगुडम में रक्षा मंत्रालय की भूमि के आबंटन का अनुरोध किया है;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने इस पर कोई निर्णय लिया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

सेंसर बोर्ड का पुनर्गठन

2851. श्री रामशकल: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार विभिन्न फिल्म विकास निगमों और भारतीय फिल्म सेंसर बोर्ड के पुनर्गठन के लिए कोई योजना तैयार कर रही है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान सेंसर बोर्ड द्वारा भाषा-वार किनती फिल्मों को प्रामणपत्र जारी किए गए और कितनी फिल्मों को प्रमाणपत्र नहीं दिए गए?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड के फिल्म प्रमाणन बोर्ड का गठन नवम्बर, 2001 में चलचित्रिकी अधिनियम की धारा 3 के अन्तर्गत विधिवत रूप से किया गया था। बोर्ड के सदस्यों का सामान्य कार्यकाल तीन वर्ष है। जहां तक राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम का संबंध है, एक गैर-सरकारी अंशकालिक अध्यक्ष, 2 कार्यात्मक निदेशकों, 6 गैर-सरकारी अंशकालिक निदेशकों और 2 अंशकालिक सरकारी निदेशकों को शामिल करके इसका पुनर्गठन किया गया है। चार और गैर-सरकारी निदेशकों का चयन करने संबंधी कार्यवाही प्रगति पर है।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड द्वारा जिन फीचर फिल्मों (सेल्यूलाइड) को प्रमाण-पत्र जारी किया गया है, उनका भाषा-वार ब्यौरा विवरण-I में दिया गया है। पिछले तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड द्वारा जिन फिल्मों को प्रमाण पत्र देने से मना किया गया है, उनका ब्यौरा विवरण-II में दिया गया है।

विवरण-I

पिछले तीन वर्ष के दौरान फीचर फिल्मों (सैल्यूलाइड) को दिए गए प्रमाणपत्रों की भाषा-वार संख्या

भाषा	फिल्म प्रमाणपत्रों की संख्या		
	1999	2000	2001
1	2	3	4
तेलुगु	132	143	206
तमिल	153	157	196
हिन्दी	166	243	230
मलयालम	65	87	135
कन्नड़	87	76	93
मराठी	24	23	18
पंजाबी	5	2	5
नेपाली	10	10	6
गुजराती	27	29	12
बंगाली	51	43	48
भोजपुरी	2	2	3
राजस्थानी	3	2	2
असमी	7	7	13
अंग्रेजी	6	11	8
मणिपुरी	4	5	7
उड़िया	15	9	6
गढ़वाली	1	–	1
कश्मीरी	1	–	1
फ्रेंच	1	–	–
मैथिलि	1	–	–
हिन्दुस्तानी	1	–	–
छोटानागपुरी	1	–	–
हरियाणवी	1	–	2
कोंकणी	–	1	–
सिंधी	–	1	1
तुल्लु	–	1	1
छतीसगढ़ी	–	1	14
ब्रजभाषा	–	1	–
अवधि/भोजपुरी	–	1	–
संथाली	–	–	1
नागपुरी	–	–	1
लमबनी	–	–	1

1	2	3	4
मिसहिंग	–	–	1
बोड़ो	–	–	1
विदेशी फीचर फिल्म	203	252	248
कुल	967	1107	1261

विवरण-II

फिल्मों की संख्या जिन्हें पिछले तीन वर्ष के दौरान (सैल्यूलाइड) प्रमाणपत्र जारी नहीं किया गया

	1999	2000	2001
भारतीय फिल्में	41	67	57
विदेशी फिल्में	26	30	19
कुल	67	97	76

[अनुवाद]

कच्चे तेल की पाइपलाइनों के लिए आई ओ सी एल द्वारा निवेश

2852. श्री इकबाल अहमद सरडगी:
श्री जी. मल्लिकार्जुनप्पा:

क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(ख) क्या इंडियन आयल कारपोरेशन मिलिटेड पारादीप से हल्दिया तक 300 कि.मी. लम्बी कच्चे तेल की पाइपलाइन पर 700 करोड़ रुपये का निवेश करने की योजना बना रहा है;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना से देश के पूर्वी भाग में पेट्रोलियम कार्यों को कितना बढ़ावा मिलने की सम्भावना है;

(ग) क्या इस योजना में एक ऐसा अपतटीय सिंगल-प्वाइंट मूरिंग स्थापित करना भी शामिल है जो कच्चे तेल के बड़े टैंकरों की सप्लाई भी कर सकता है; और

(घ) यदि हां, तो इस परियोजना का काम कब तक शुरू हो जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी, हां।

(ख) हल्दिया, बरौनी और बोंगाईगांव रिफाइनरियों के लिए क्रूड की परियोजनागत मात्रा की साज-सम्भाल के लिए पूर्व में कच्चे तेल की साज-सम्भाल के वर्तमान कार्य को तेज करने हेतु प्रस्ताव का मूल्यांकन किया जा रहा है।

(ग) जी, हां।

(घ) अन्य विकल्पों की तुलना में पारादीप से हल्दिया तक पाइपलाइन द्वारा कच्चे तेल के परिवहन के तकनीकी-आर्थिक लाभ की जांच करने के बाद परियोजना के निर्धारित हो जाने पर परियोजना पर कार्य आरम्भ होने का अनुमान है।

छावनी बोर्डों का चुनाव

2853. श्री वाई.वी. राव: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने छावनी बोर्डों में चुनाव की तारीख को बढ़ाने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो चुनाव प्रक्रिया के कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां।

(ख) छावनी बोर्ड के वर्तमान निर्वाचित सदस्यों का कार्यकाल 3 जुलाई, 2002 तक बढ़ाया गया है। छावनियों की चुनाव तिथि के बारे में अभी निर्णय लिया जाना है।

भू-स्वामित्व पर विधिक पाबंदी

2854. श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कृषि योग्य भूमि के स्वामित्व का उचित रिकार्ड न होने की वजह से यह भूमि कानूनी दावपेंचों में फंसी हुई है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने भू-स्वामित्व संबंधी विधिक पाबंदियों को हटाने की प्रक्रिया को तेज करने के लिए क्या कदम उठाये हैं; और

(ग) क्या शीघ्र भूमि सुधार के लिए सरकार द्वारा ऐसी कोई प्रक्रिया शुरू की जानी है ताकि छोटे और सीमांत किसानों को ईज मार्केट के चंगुलों से लाभ मिल सके?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (ग) भूमि सुधार का विषय भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची-2 (राज्य सूची) की प्रविष्टि-18 के अधीन यथाउपबंधित रूप में राज्यों की अनन्य विधायी और प्रशासनिक अधिकारिता के अधीन है। तथापि, केन्द्रीय सरकार इस क्षेत्र में एक सलाहकारी और समन्वयकारी भूमिका अदा करती है। भूमि सुधारों के विभिन्न पहलुओं को सम्मिलित करने वाली विधियां लगभग सभी राज्यों द्वारा विरचित की गई हैं। भूमि सुधारों के प्रमुख घटक हैं—जमींदारी और मध्यवर्ती भूधृतियों की समाप्ति, अभिधृति सुधार, कृषि धृतियों के स्वामित्व संबंधी अधिकतम सीमा, भूधृतियों की चकबंदी, अधिकतम सीमा अधिशेष भूमि/सरकारी बंजर भूमि के वितरण जिसके अंतर्गत भूमिहीन ग्रामीण निर्धन व्यक्तियों को भूमि का भूदान, भूमि अभिलेख प्रणाली का आधुनिकीकरण और अद्यतन बनाना आदि भी है।

विभिन्न भूमि सुधार कार्यक्रमों के क्रियान्वयन के परिणामस्वरूप अब तक निम्नलिखित उपलब्धियां प्राप्त की गई हैं;

— 150 लाख एकड़ भूमि के संबंध में मध्यवर्तियां समाप्त की गई और 200 लाख किसानों को स्वामित्व अधिकार दिए गए।

— 53 लाख एकड़ अधिकतम अधिशेष भूमि के क्षेत्र को 55 लाख ग्रामीण निर्धन व्यक्तियों में वितरित किया गया है।

— 157.4 लाख एकड़ सरकारी बंजर भूमि के क्षेत्र और साथ ही 21.7 लाख एकड़ भूदान भूमि को पात्र ग्रामीण निर्धन व्यक्तियों के बीच वितरित किया गया है।

— देश में 1633.4 लाख एकड़ के क्षेत्र की चकबंदी की गई है।

— 124.2 लाख किराएदारों ने 156.3 लाख एकड़ भूमि के क्षेत्र पर अपने अधिकारों की संरक्षा की है।

— 4.3 लाख एकड़ अन्य संक्रमित भूमि अनुसूचित जनजातियों को वापस दिलायी गई है।

भू-अभिलेखों तक पहुंचने की प्रक्रिया में सुधार करने और उन्हें अनुरक्षित करने तथा अद्यतन करने के लिए भारत सरकार ने राजस्व प्रशासन को मजबूत करने तथा भू-अभिलेखों को अद्यतन करने के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित एक स्कीम आरंभ की है जो केन्द्रीय सरकार और राज्यों के बीच 50:50 भाग बांटने पर आधारित है। स्कीम के आरंभ से (1987-88), भारत सरकार ने (तारीख 20.3.2002 तक) राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को 220.60 करोड़ रुपए के रूप में वित्तीय सहायता दी है।

एक दूसरी केन्द्रीय सैक्टर स्कीम भू-अभिलेखों के कंप्यूटरीकरण के संबंध में 100% वित्तीय सहायता सहित वर्ष 1988-89 में आरंभ की गई है, जिससे कि भू-अभिलेखों के रखे जाने और अद्यतन करने की हस्तचालित प्रणाली में अंतर्निहित समस्याओं को दूर किया जा सके और विभिन्न उपयोक्ता समूहों की अपेक्षाओं को पूरा किया जा सके। स्कीम का मुख्य उद्देश्य भू-स्वामियों को युक्ति-युक्त कीमत पर अधिकारों के अभिलेखों के स्वामित्व संबंधी ब्यौरों की कंप्यूटरीकृत प्रतियां उपलब्ध कराना है। अब तक इस स्कीम के अधीन 2726 तालुकों/तहसीलों/ब्लाकों को सम्मिलित करते हुए 573 जिलों को लाया जा चुका है। इस स्कीम के आरंभ से (1988-89) राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को (तारीख 20.03.2002 तक) को 233.32 करोड़ रुपए की कुल वित्तीय सहायता दी जा चुकी है।

भू-सुधार कार्यक्रमों का मूल उद्देश्य मुकदमेबाजी को कम करना और ग्रामीण किसानों के लिए अधिकारों के अभिलेख की कंप्यूटरीकृत प्रति के रूप में एक साधन उपलब्ध कराना है। राज्यों को भी यह सलाह दी गई है कि वे विभिन्न उच्च न्यायालयों में लंबित भूमि संबंधी मामलों के शीघ्र निपटारे के लिए विशेष न्यायपीठों/अधिकरणों का गठन करे।

गुजरात गैस अधिनियम

2855. श्री मधुसूदन मिस्त्री: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात सरकार ने ''गुजरात गैस अधिनियम'' का एक विधेयक अनुमोदन हेतु भेजा है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार द्वारा गुजरात राज्य के प्रस्तावित गैस अधिनियम को स्वीकृत देने की संभावना है;

(ग) यदि हां, तो इसे कब तक स्वीकृति दिए जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी, नहीं। तथापि, गुजरात सरकार ने राज्यपाल की अनुमति से गुजरात गैस (प्रेषण, प्रदाय और वितरण का विनियमन) अधिनियम, 2001 अधिनियमित किया है, जो गुजरात सरकार के दिनांक 28 अप्रैल, 2001 के असाधारण राजपत्र में प्रकाशित है।

(ख) से (घ) भारत सरकार ने राज्य अधिनियम की संवैधानिक वैधता के संबंध में उच्चतम न्यायालय में राष्ट्रपति जी का संदर्भ प्रस्तुत करने का निर्णय लिया था और इस मामले की उच्चतम न्यायालय द्वारा सुनवाई की जा रही है। इसलिए भारत सरकार द्वारा गैस अधिनियम को अनुमोदन प्रदान करने का प्रश्न नहीं उठता।

आरक्षित श्रेणियों के संपर्क अधिकारी

2856. डा. बलिराम: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उनके मंत्रालय के अंतर्गत कुछ विभागों/अधीनस्थ और संबद्ध कार्यालयों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और स्वायत्त संगठनों/निगमों में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गों के आरक्षण के मामले में सरकारी निर्देशों का समुचित अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गों के संपर्क अधिकारियों के नामनिर्दिष्ट नहीं किए जा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और ऐसे कौन-कौन से कार्यालय/संगठन हैं;

(ग) यदि नहीं, तो उनके मंत्रालय के अन्तर्गत ऐसे कुल कितने संगठन/कार्यालय हैं जो स्थापन और कर्मचारियों के मामले को देखने की ''प्रशासनिक इकाइयों'' के रूप में काम करते हैं; और

(घ) आज की तारीख में उक्त प्रयोजनार्थ कुल कितने संपर्क अधिकारी नामनिर्दिष्ट किए गए?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) से (ग) भारतीय रेलवे में 9 क्षेत्रीय रेलें हैं और प्रत्येक क्षेत्रीय रेल का प्रमुख एक महाप्रबंधक होता है। क्षेत्रीय रेलों को 59 परिचालन मंडलों में बांटा गया है और प्रत्येक मंडल एक मंडल रेल प्रबंधक के नियंत्रणाधीन होता है। इसके अतिरिक्त, 6 उत्पादन इकाइयां हैं, जिनका प्रमुख महाप्रबंधक या मुख्य प्रशासनिक अधिकारी होता है।

प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाई में आरक्षित कोटियों के मामलों पर ध्यान देने के लिए संपर्क अधिकारी नामित हैं। क्षेत्रीय मुख्यालय में मुख्य कार्मिक अधिकारी को मुख्य सम्पर्क अधिकारी के रूप में तथा अन्य अधिकारी को सम्पर्क अधिकारी के रूप में नामित किया गया है। इसी प्रकार प्रत्येक मण्डल पर संपर्क अधिकारी के रूप में एक अधिकारी नामित है।

उत्पादन इकाइयों में विभिन्न स्तरों के अधिकारियों को सम्पर्क अधिकारी के रूप में नामित किया गया है।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन 8 सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम हैं। इन सभी 8 संगठनों में संपर्क अधिकारी हैं।

(घ) भारतीय रेलों पर आरक्षण नीतियों के समुचित कार्यान्वयन का ध्यान रखने के लिए लगभग 91 संपर्क अधिकारी हैं।

[हिन्दी]

भारतीय भाषाओं में प्रकाशन

2857. श्री रामदास आठवले: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान और आज की तारीख में प्रकाशन विभाग ने भारतीय भाषाओं में विशेषकर हिन्दी और मराठी में प्रकाशन किया है;

(ख) यदि हां, तो उन प्रकाशनों के विशेषकर उक्त भाषाओं के प्रकाशनों के अलग-अलग शीर्षक क्या हैं;

(ग) उनके प्रकाशनों पर भाषावार कितना व्यय हुआ और अंग्रजी भाषा के प्रकाशनों पर हुए व्यय का ब्यौरा क्या है;

(घ) उनमें प्रत्येक संस्करण का सामान्य रूप से भाषावार आकार क्या है; और

(ङ) अंग्रेजी भाषा के प्रकाशनों की तुलना में भारतीय भाषाओं में प्रकाशनों को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) जी, हां। प्रकाशन विभाग अंग्रेजी और कुछ अन्य क्षेत्रीय भाषाओं के अतिरिक्त हिन्दी और मराठी में पुस्तकों एवं पत्रिकाओं का प्रकाशन करता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रकाशित हिन्दी और मराठी में नए प्रकाशनों की सूची संलग्न विवरण में दी गयी है।

(ग) पिछले तीन वर्ष के दौरान हिन्दी, मराठी और अंग्रजी में नई पुस्तकों के प्रकाशन पर किया गया अनुमानित व्यय नीचे दिया गया है:-

वर्ष	प्रकाशित नए प्रकाशन (व्यय रुपयों में)		
	हिन्दी	मराठी	अंग्रेजी
1999-2000	8,30,300	1,37,000	22,13,000
2000-2001	14,75,000	शून्य	39,46,000
2001-2002 आज तक	10,57,000	46,500	25,65,000

(घ) सामान्यत: प्रकाशनों को चार आकारों में तैयार किया जाता है अर्थात:

ए-4 आकार (8.5"×11"); ए-5 आकार (5.5"×8.5"); वी-5 आकार (7.25"×9.5") और रायल 8वीओ आकार (6.5"×9.5") इन आकारों को सभी भाषाओं के लिए अपनाया जाता है।

(सामान्यतया पत्रिकाओं के सभी संस्करणों को ए-4 आकार में, बाल पुस्तकों को बी-5 आकार में, भाषाओं को रायल 8वीओ आकार में तथा अन्य पुस्तकों को ए-5 आकार में तैयार किया जाता है।

(ङ) विभिन्न भारतीय भाषाओं में प्रकाशनों का संवर्धन करने और उनकी संख्या बढ़ाने के लिए प्रकाशन विभाग एक भाषा से अन्य भारतीय क्षेत्रीय भाषा में अधिक से अधिक पुस्तकों का अनुवाद कराने तथा भारतीय भाषाओं में अधिक मौलिक लेखन प्रकाशित करने के भी प्रयास कर रहा है।

विवरण

पिछले तीन वर्ष के दौरान हिन्दी और मराठी में प्रकाशित नए प्रकाशनों को दर्शाने वाला विवरण

हिन्दी	मराठी
1	2
1999-2000	1. काका साहेब कालेलकर
1. कोयले की कहानी	2. देश विदेशच्या की लोक कथाएं
2. भारत के समाचार-पत्र, 1998	3. जी.वी. मावलंकर
3. गोंड जनजाति	
4. मदर टेरेसा	
5. कोशिका में कारीगिरी	
6. जंगल का न्याय	
7. भारत-2000	
8. बरक का दूल्हा	
9. मेघनाथ साह	
10. प्रकृति से मैत्री	
2000-2001	-शून्य-
1. नोबल पुरस्कार विजेता महिलायें	
2. प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी	

1	2
3	चुने हुए भाषण, खण्ड-1
	चुने हुए भाषण, खण्ड-2
4.	राष्ट्रपति डॉ. शंकरदयाल शर्मा—चुने हुए भाषण भाग-2
5	उपग्रह के बाहर-भीतर
6.	चरणसिंह—चुने हुए भाषण
7.	समय के वार
8.	पहाड़ चढ़े गजनंदल लाल
9.	भारत-2001
10.	परवासी—पक्षी
11.	17 कलैक्टिड वर्क्स ऑफ महात्मा गांधी खण्ड-91 से 97
2001-2002 (आज तक)	**मराठी**
1.	राजस्थान	1.	गंगाधर राव देशपाण्डेय
2.	पंचांग में काल गणना	2.	साइंटिस्ट्स
3.	अष्टछाप कवि कृष्णदास		
4.	भारत के राष्ट्रीय उद्यान		
5.	भारतीय पुरातत्व: एक परिचय		
6.	आम नागरिक—अधिकार और सुविधाएं		
7.	हवेली		
8.	भारत के समाचारपत्र-2000		
9.	भारत-2000		
10.	भारत के समाचारपत्र-2001		

[अनुवाद]

उड़ीसा में पेट्रोल पम्पों का स्थानांतरण

2858. श्री भर्तृहरि महताब: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान उड़ीसा के अन्दर कितने डीजल/पेट्रोल पम्पों का स्थानांतरण किया गया;

(ख) डीजल/पेट्रोल पम्पों के स्थानांतरण के लिए कितने आवेदन लंबित पड़े हुए हैं; और

(ग) डीजल/पेट्रोल पम्पों के स्थानांतरण के लिए क्या नीति/ बनाई गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

कोच्चि रिफाइनरीज

2859. श्री पी.सी. थामस: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल के कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड में तैयार रबरीकृत बिट्युमेन पूरी तरह समाप्त हो गया है;

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

(ग) व्यावसायिक स्तर पर ऐसे कोलतार के उत्पादन में केरल रिफाइनरीज लिमिटेड की उत्पादन क्षमता कितनी है;

(घ) क्या इसकी उत्पादन क्षमता में किसी तरह का विस्तार किए जाने की योजना है;

(ङ) क्या देश में ऐसे कोई अन्य उत्पादन केन्द्र हैं जहां प्राकृतिक रबर के लैटेक्स के प्रयोग से रबरीकृत बिट्यूमेन का उत्पादन किया जाता है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (ग) कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड (के आर एल) ने 1999 में 15,000 मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एम टी पी ए) की क्षमता के साथ प्राकृतिक रबर संशोधित बिटुमेन (एन आर एम बी) उत्पादन संयंत्र चालू किया। सारी मात्रा केरल राज्य सरकार द्वारा ली जा रही है।

(घ) के आर एल के बोर्ड ने एन आर एम बी की उत्पादन क्षमता को बढ़ाकर 65,000 एम टी पी ए करने के लिए एक प्रस्ताव को जनवरी, 2002 में अनुमोदित कर दिया है।

(ङ) और (च) ऐसा समझा जाता है कि मैसर्स हिन्दुस्तान कोलास ने चेन्नई में एन आर एम बी का उत्पादन अभी हाल ही में आरम्भ किया है।

लिट्ल अंडमान और निकोबार द्वीप समूह के हट बे में दूरदर्शन केन्द्र स्थापित किए जाने का प्रस्ताव

2860. श्री विष्णु पद राय: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या लिटिल अंडमान और निकोबार द्वीप समूह के हट बे के ग्रामीणों को उनके लाभ के लिए दूरदर्शन सुविधा मुहैया करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव को कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) हट बे (जिला लिटिल अंडमान) स्थित एक अति अल्प शक्ति टी.वी. ट्रांसमीटर जनवरी, 1989 से कार्य कर रहा है। दूरदर्शन सुविधाओं का विस्तार करना एक सतत प्रक्रिया है तथा संसाधनों की उपलब्धता और परियोजना की पारस्परिक प्राथमिकताओं पर निर्भर करते हुए 10वीं पंचवर्षीय योजना में इसे अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में भी शुरू किए जाने का प्रस्ताव है।

नौसेना के पोत और पनडुब्बियों पर विदेशी झंडे

2861. श्री थावरचन्द गेहलोत: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय नौसेना के युद्धपोत और पनडुब्बियां अब तक सेंट जॉर्जक्रास का विदेशी झंडा फहराया करती थीं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इन झंडों को बदलने की अनुमति दी है;

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

(घ) वर्तमान में नौसेना झंडे के प्रयोग के अधिकार का ब्यौरा क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) से (घ) कमीशन किए गए भारतीय नौसेना के सभी पोत, पनडुब्बी तथा तटीय स्थापनाएं भारतीय नौसेना का ध्वज फहराते हैं। 26 जनवरी, 1950 के बाद, भारतीय नौसेना के पोत तथा पनडुब्बियों ने भारतीय नौसेना का ध्वज प्रदर्शित किया। इस ध्वज का रंग सफेद था और यह एक रेडक्रास से चार भागों में विभक्त तथा इसके बाएं चौकोर में भारतीय ध्वज था। 15 अगस्त, 2001 से भारतीय नौसेना पोत, पनडुब्बियों तथा तटीय स्थापनाएं अब एक नए भारतीय नौसेना ध्वज से अंलकृत हैं। ध्वज के वर्तमान डिजाइन को सादगी, अन्य दोनों सेनाओं के ध्वजों के साथ इसकी समानता तथा सफेद व नेवी ब्लू रंगों के प्रयोग जो नौसेना के लिए पारम्परिक हैं, को ध्यान में रखते हुए बनाया गया है। नए नौसेना ध्वज में बाईं ओर सबसे ऊपर कोने में राष्ट्रीय ध्वज तथा नौसेना लंगर के ऊपर नेवी ब्लू रंग में राष्ट्रीय श्रृंग प्रदर्शित हैं। इसके अतिरिक्त, नौसेना ध्वज नौसेना स्थापनाओं से किसी पोत के तटीय मुख्यालय या वरिष्ठ अफसर के अलग होने पर भी फहराए जाते हैं। नौसेना मुख्यालय की अनुमति से नौसेना ध्वज नौसेना भर्ती कार्यालय पर भी फहराया जा सकता है। इसके अतिरिक्त, राष्ट्रीय रक्षा महाविद्यालय, नई दिल्ली, राष्ट्रीय रक्षा अकादमी, खड़गवासला, रक्षा सेवा स्टाफ कालेज, वेलिंगटन तथा रक्षा प्रबंध कालेज, सिकन्दराबाद जैसी अंतर-सेवा स्थापनाएं भी नौसेना ध्वज फहराने के लिए प्राधिकृत हैं।

[अनुवाद]

विशेष प्रकार की कूलिंग सूट की आपूर्ति

2862. डा. राजेश्वरम्मा वुक्कला: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रक्षा वैज्ञानिकों ने उच्च तापमान वाले क्षेत्रों में तैनात सैनिकों के लिए एक विशेष प्रकार की कूलिंग सूट बनाई है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन सूटों की उच्च तापमान वाले सभी क्षेत्रों में आपूर्ति की गई है;

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

(घ) इस संबंध में वैज्ञानिकों को क्या प्रोत्साहन दिए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां। उच्च तापमान क्षेत्रों में कार्यरत टैंक कर्मियों द्वारा इस्तेमाल के लिए सोलिड स्टेट कूलिंग सूट का आदिरूप तैयार किया गया है।

(ख) और (ग) जी, नहीं। अभी तक सूटों की आपूर्ति नहीं की गई है क्योंकि यह प्रणाली अभी विकासाधीन है। इस सोलिड स्टेट कूलिंग वस्त्र के प्रथम आदिरूप के अनुसंधान एवं विकास परीक्षण प्रयोगशाला परिवेश में तथा टैंक में अत्यधिक संतोषजनक रहे हैं।

(घ) यह अभी तक सरकार द्वारा पुरस्कार दिए जाने की स्थिति में नहीं पहुंचा है।

गोला-बारूद भंडारण के मानदंड

2863. श्री नरेश पुगलिया: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बड़ी मात्रा में गोला-बारूद का भंडारण बिना समुचित सुरक्षा प्रबंध के किया जा रहा है;

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

(ग) क्या गोला-बारूद के भंडारण के लिए कतिपय मानदंड बनाए जाने की अधिसूचना जारी की गई है;

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

(ङ) क्या इन मानदंडों का पालन किया जा रहा है;

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(छ) क्या गत तीन वर्षों के दौरान गोला-बारूद के कुछ नए डिपो बनाए गए हैं या पुराने डिपो का उन्नयन किया गया है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) और (ख) अत्याधुनिक शस्त्र प्रणाली और प्रक्षेपास्त्रों के सेवा में शामिल हो जाने तथा कुछ वर्षों से गोला-बारूद की रेंज और गहनता में वृद्धि हो जाने की वजह से गोला-बारूद भंडारण स्थान पर निवेश और इसकी उपलब्धता आवश्कता के अनुरूप नहीं है। अंतरिम उपाय के रूप में कम खराब होने वाले गोला-बारूद की कतिपय मात्रा तिरपाल द्वारा ढके हुए खुले स्थान पर रखी जा रही है।

(ग) और (घ) जी, हां। पर्यावरण तथा विस्फोटक सुरक्षा केन्द्र, जो मानदण्ड निर्धारित करने के लिए देश में शीर्षस्थ निकाय है, द्वारा जारी किए गए भंडारण, परिवहन तथा विस्फोटक समिति विनियमों में गोला-बारूद के भंडारण हेतु मानदंड विनिर्दिष्ट किए गए हैं।

(ङ) और (च) जी, हां। तथापि, कई मामलों में स्थान की कमी तथा डिपुओं की अवस्थिति के कारण गोला-बारूद की एसटीईसी विनियमों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं रखा जा सकता। इस प्रकार के सभी मामलों में विनियमों में मौजूदा प्रावधानों के अनुरूप निर्धारित मानदंडों से हटकर मंजूरी ली जाती है।

(छ) और (ज) नए गोला-बारूद डिपुओं का निर्माण नहीं किया गया है। मौजूदा डिपुओं में समुचित गोला-बारूद भंडारगृहों का निर्माण करने के लिए पर्याप्त धन उपलब्ध कराया गया है। इस प्रस्ताव के लिए गत तीन वर्षों के दौरान उपलब्ध कराए गए धन का विवरण निम्नवत है:

(1) 1999-2000	-	121 करोड़ रु.
(2) 2000-2001	-	228 करोड़ रु.
(3) 2001-2002	-	147 करोड़ रु.

देश में एल.पी.जी. की आवश्यकता

2864. श्री ई. एम. सुदर्शन नाच्चीयपन: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में इस समय एल.पी.जी. की अनुमानत: राज्यवार कितनी मासिक आवश्यकता है और उसकी आपूर्ति की क्या स्थिति है; और

(ख) राज्यों में एल.पी.जी. की पूरी आवश्यकता को पूरा करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) विभिन्न राज्यों के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) के ग्राहकों की अनुमानित मासिक एल पी जी जरूरत विवरण में दी गई है।

(ख) देश में ओ एम सीज के पास पंजीकृत एल पी जी ग्राहकों की मांग कमोवेश रूप में पूर्णतया पूरी की जा रही है।

विवरण

वर्ष 2001-0[illegible] के दौरान अनुमानित मासिक एल.पी.जी. जरूरत/मांग

(आंकड़े टी एम टी में)

राज्य	अनुमानित औसत मासिक जरूरत
1	2
आन्ध्र प्रदेश	49.25
अरुणाचल प्रदेश	0.67
असम	10.36
बिहार	13.80
छत्तीसगढ़	4.90
दिल्ली	39.67
गोआ	2.86
गुजरात	40.05
हरियाणा	21.57
हिमाचल प्रदेश	5.41
जम्मू और कश्मीर	6.50
झारखण्ड	5.32
कर्नाटक	35.00
केरल	26.09
मध्य प्रदेश	22.79
महाराष्ट्र	90.69
मणिपुर	1.18
मेघालय	0.74
मिजोरम	1.20
नागालैण्ड	0.78
उड़ीसा	6.64
पंजाब	30.66
राजस्थान	25.82
सिक्किम	0.41
तमिलनाडु	61.31
त्रिपुरा	1.19
उत्तर प्रदेश	61.93
उत्तरांचल	11.35
पश्चिम बंगाल	32.62
उप योग	610.73
संघ राज्य क्षेत्र	
अंडमान और निकोबार	0.28
चंडीगढ़	2.53
दादरा और नगर हेवेली	0.17
दमन और दीव	0.18
लक्षद्वीप	0.02
पांडिचेरी	1.58
उप योग	4.77
कुल योग	615.50

ओ एन जी सी के साथ नागालैण्ड सरकार का समझौता ज्ञापन

2865. श्री के.ए. सांगतम: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नागालैण्ड सरकार ने अपने राज्य में तेल के निष्कर्षण हेतु तेल और प्राकृतिक गैस निगम के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये हैं;

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक शुरू किए जाने की संभावना है;

(ग) क्या सरकार इस संबंध में प्रशासन के समुचित संचालन हेतु नागालैण्ड के दीमापुर में ओ एन जी सी का प्रधान कार्यालय खोलने पर विचार कर रही है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) की दीमापुर में कार्यालय खोलने की कोई योजना नहीं है क्योंकि इसके प्रचालन का प्रबंधन जोरहाट के मौजूदा कार्यालय से किया जा सकता है।

न्यायिक अधिकारियों और अनुसचिवीय कर्मचारियों के संवर्ग में अ.जा./अ.ज.जा. का कोटा

2866. श्री रामजीलाल सुमन: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उच्चतम न्यायालय के अंतर्गत समूह क, ख और ग श्रेणी के पदों/सेवाओं में न्यायिक अधिकारियों और अनुसचिवीय कर्मचारियों के संवर्ग में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों (अ.जा. के लिए 15 प्रतिशत और अ.ज.जा. के लिए 7.5 प्रतिशत) के लिए आरक्षित रिक्तियों का कोटा अभी तक पूरा नहीं भरा गया है;

(ख) यदि हां, तो उच्चतम न्यायालय के अंतर्गत श्रेणी-1 (समूह क), श्रेणी-2 (समूह ख) और श्रेणी 3 (समूह ग) के वर्ग में न्यायिक अधिकारियों और अनुसचिवीय सेवाओं के कुल कितने पद हैं;

(ग) सामान्य अ.जा./अ.ज.जा. और अन्य पिछड़े वर्ग से संबंधित कितने व्यक्ति इन पदों/सेवाओं पर कार्य कर रहे हैं और इन पदों की तुलना में इनका प्रतिशत कितना है; और

(घ) आज की तिथि के अनुसार अ.जा./अ.ज.जा./अ.पि.व. के लिए रिक्तियों/पदों का बैकलॉग कितना है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) और (ख) उच्चतम न्यायालय की रजिस्ट्री ने यह सूचित किया है कि भारत के उच्चतम न्यायालय के अधिकारियों और कर्मचारिवृंद की नियुक्तियां, रजिस्ट्री के दक्ष रूप से कार्य करने को ध्यान में रखते हुए, माननीय मुख्य न्यायाधीश द्वारा भारत के संविधान के अनुच्छेद 146 के अधीन की जाती हैं। रजिस्ट्री में नियुक्तियों की गुंजाइश सीमित है और नयी नियुक्तियां कम होती हैं। अत: उच्चतम न्यायालय में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए कोई आरक्षण नहीं है।

(ग) और (घ) उच्चतम न्यायालय की रजिस्ट्री ने कहा है कि अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए कोई आरक्षण न होने के कारण पृथक रोस्टर नहीं रखे जा रहे हैं और इस प्रकार मांगी गई जानकारी इस समय उपलब्ध नहीं है।

पन्ना, मुक्ता तेल क्षेत्रों के स्वामित्व अधिकार पर विवाद

2867. श्री दिनशा पटेल: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पन्ना, मुक्ता और ताप्ती तेल क्षेत्रों के स्वामित्व अधिकार के मुद्दे पर ब्रिटिश गैस-इंडिया, ओ एन जी सी और रिलायंस के बीच विवाद की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस मामले में हस्तक्षेप कर इस विवाद को सुलझाने की कोशिश कर रही है क्योंकि इससे इन तेल क्षेत्रों के विकास और तेल का पता लगाने के इनके कार्य पर आगे प्रभाव पड़ सकता है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (ग) पन्ना-मुक्ता और मध्य एवं दक्षिण ताप्ती के खोजे गए क्षेत्रों के लिए उत्पादन हिस्सेदारी ठेकों (पी एस सी) पर इन क्षेत्रों के लिए उत्पादन हिस्सेदारी ठेकों के तहत ठेकेदार के रूप में आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लि. (ओ एन जी सी) के 40 प्रतिशत हिस्से, रिलायंस इण्डस्ट्रीज लि. (आर आई एल)

के 30 प्रतिशत हिस्से और एनरान कारपोरेशन की एक सहायक कंपनी एनरान आयल एण्ड गैस इंडिया लि. (ई ओ जी आई एल) के 30 प्रतिशत हिस्से वाले एक गैर-निगमित संयुक्त उद्यम के साथ हस्ताक्षर किए गए थे। हाल ही में बी जी ग्रुप ने सूचित किया है कि उन्होंने एनरान कारपोरेशन से ई ओ जी आई एल के 100 प्रतिशत शेयर खरीद लिए हैं। इन क्षेत्रों के स्वामित्व अधिकारों के बारे में कोई विवाद नहीं है।

बेल्लारी में ताप विद्युत बनाने का प्रस्ताव

2868. श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का बेल्लारी में ताप विद्युत घर बनाने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस पर कितनी लागत आने का अनुमान है और इस परियोजना की अनुमानित क्षमता कितनी होगी; और

(ग) उस परियोजना के लिए कुल कितनी भूमि का अधिग्रहण किया गया है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) जी हां। राज्य सरकार के पास यह प्रस्ताव विचाराधीन है।

(ख) कर्नाटक पावर कारपोरेशन लिमिटेड (केपीसीएल) द्वारा बेलारी ताप विद्युत परियोजना की पूंजीगत लागत 2217 करोड़ रुपए आंकी गई है। परियोजना की प्रस्ताव क्षमता 1×500 मेगावाट है, जहां इसकी अंतिम क्षमता को बढ़ाकर 1000 मेगावाट किए जाने का भी प्रावधान है।

(ग) केपीसीएल के अनुसार उन्होंने परियोजना के लिए आवश्यक 667 हैक्टेयर भूमि कर्नाटक औद्योगिक क्षेत्र विकास बोर्ड से प्राप्त कर लिया है।

[हिन्दी]

कंपनियों में मध्यस्थता करने वालों की नियुक्ति

2869. श्री जसवंत सिंह बिश्नोई: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न कम्पनियों में कम्पनीवार कितने मध्यस्थता करने वालों की नियुक्त की गई;

(ख) इन मध्यस्था करने वालों की नियुक्ति में क्या प्रक्रिया अपनाई गई; और

(ग) क्या गत तीन वर्षों के दौरान मध्यस्थता करने वालों की नियुक्ति में इस प्रक्रिया को अपनाया गया है?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (ग) "मध्यस्थता करने वाला" नामक पद को कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत न तो परिभाषित किया गया है न ही मध्यस्थता करने वालों की नियुक्ति की कोई प्रक्रिया है।

[अनुवाद]

महाराष्ट्र के तटीय बेसिन में गैस का पता लगाना

2870. श्री बसुदेव आचार्य: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने मुम्बई के निकट महाराष्ट्र के तटीय बेसिन में काफी मात्रा में गैस का पता लगाया है और ईस्ट बेसिन (वसाई) गैस फील्ड से लगभग 6 कि.मी. दूर पश्चिमी तट पर तेल और गैस के लिए भंडार का पता लगाया है;

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

(ग) उन ब्लाकों का पता लगाने के लिए सरकार ने क्या पहल की है;

(घ) क्या उन तेल संभावित ब्लाकों को तेल का पता लगाने के लिए निजी क्षेत्र की कंपनियों को दिया जाएगा; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (ङ) जी हां। आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) ने महाराष्ट्र तट से परे बसीन गैस क्षेत्र के पूर्व में लगभग छ: किलोमीटर पर स्थित बसीनप पूर्व संरचना में तेल और गैस की खोज की है। वर्तमान में इस क्षेत्र की तत्काल आधार पर रूपरेखा तैयार की जा रही है। दो रूपरेखा कूपों का वेधन किया गया है और एक अन्य कूप का भी वेधन किया जा रहा है। ओ एन जी सी ने वर्तमान वर्ष में त्रिआयामी भूकंपनीय अधिप्राप्ति की योजना बनाई है और वह इस खोज को एक उत्पादक सम्पत्ति में परिवर्तित करने के लिए अपने बलबूते पर इस रकबे में अन्वेषण प्रयास जारी रखेगी।

मिलिट्री और सैनिक स्कूल

2871. श्री राजैया मल्याला: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उनके मंत्रालय के अंतर्गत इस समय राज्यवार कितने मिलिट्री और सैनिक स्कूल चल रहे हैं;

(ख) क्या इन स्कूलों को केन्द्रीय विद्यालय संगठन को सौप देने का कोई प्रस्ताव है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) मिलिटरी तथा सैनिक स्कूलों को केन्द्रीय विद्यालय संगठन को सौंपने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

रक्षा मंत्रालय के अंतर्गत इस समय चल रहे मिलिटरी और सैनिक स्कूलों की (राज्यवार) संख्या

मिलिटरी स्कूलों की सूची

क्र.सं.	अवस्थिति	राज्य
1.	अजमेर	राजस्थान
2.	धौलपुर	राजस्थान
3.	बेलगांव	कर्नाटक
4.	बंगलूर	कर्नाटक
5.	चायल	हिमाचल प्रदेश

सैनिक स्कूलों की सूची

क्र.सं.	स्कूल की अवस्थिति	राज्य
1	2	3
1.	सतारा	महाराष्ट्र
2.	कुंजपुरा	हरियाणा
3.	कपूरथला	पंजाब
4.	बालचढ़ी	गुजरात
5.	चीत्तौड़गढ़	राजस्थान
6.	कोरूकोंडा	आंध्र प्रदेश
7.	कझाकूट्टम	केरल
8.	पुरुलिया	पश्चिम बंगाल
9.	भुवनेश्वर	उड़ीसा
10.	अमरावती नगर	तमिलनाडु
11.	रीवा	मध्य प्रदेश
12.	तिलैया	झारखंड
13.	बीजापुर	कर्नाटक
14.	गोलपाडा	असम
15.	घोड़ीखाल	उत्तरांचल
16.	नगरोटा	जम्मू तथा कश्मीर
17.	इम्फाल	मणिपुर
18.	सुजानपुर तीरा	हिमाचल प्रदेश

पवन ऊर्जा के लिए प्रशुल्क

2872. श्री ए. वेंकटेश नायक: क्या अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार की विचार पवन ऊर्जा और पवन चक्की के लिए अधिमान्य प्रशुल्क लगाने का है; और

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

अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): (क) और (ख) पवन विद्युत उत्पादन सहित अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों से विद्युत उत्पादन के लिए राज्य सरकारों द्वारा प्रेरक नीतियां आरंभ करने के लिए दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। ये दिशा-निर्देश वार्षिक वृद्धि; व्हीलिंग एवं बैकिंग तथा अक्षय ऊर्जा आधारित विद्युत परियोजनाओं से उत्पादित विद्युत की तृतीय पक्ष को बिक्री के साथ राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा विद्युत की खरीद के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के संबंध में हैं।

[हिन्दी]

जाली रेलवे टिकटों की बिक्री

2873. श्री हरिभाई चौधरी: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में पड़े पैमाने पर जाली रेलवे टिकट बेचे जा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या जाली रेलवे टिकटों की बिक्री में शामिल किसी गिरोह का भंडाफोड़ हुआ है;

(ग) यदि हां, तो उक्त गिरोह में शामिल लोगों के खिलाफ क्या कार्रवाही की गई है; और

(घ) गत दो वर्षों के दौरान ऐसे जाली टिकटों की बिक्री से रेलवे को कितना वित्तीय नुकसान हुआ है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) से (ग) जाली रेलवे टिकटों की बिक्री के और अनियमित जारी किए गए टिकटों के कुछ छुट-पुट मामले पकड़े गए हैं। ऐसे मामलों जिनमें रेलवे कर्मचारी शामिल पाए गए हैं उनके विरुद्ध कठोर अनुशासनिक कार्रवाई शुरू की गई है और बाहरी व्यक्तियों के संबंध में संबंधित कानूनी प्रावधानों के तहत पुलिस में मामले दर्ज किए गए हैं।

(घ) ऐसी टिकटों की बिक्री के कारण हुई हानि की गिनती नहीं की जा सकती और ऐसे आकड़े भी नहीं रखे जाते हैं।

[अनुवाद]

गुजरात में रेल लाइनों का दोहरीकरण

2874. श्री राधा मोहन सिंह: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार गुजरात में एकल रेल लाइनों का दोहरीकरण करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) दिल्ली-अहमदाबाद और उधना-जलगांव लाइनों के दोहरीकरण के सर्वेक्षण का कार्य प्रगति पर है। सर्वेक्षण रिपोर्ट के उपलब्ध होने पर ही इन परियोजनाओं पर विचार करना संभव होगा।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

भावनाथपुर चूना पत्थर खान को विद्युत आपूर्ति

2875. श्री ब्रजमोहन राम: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड के कच्ची सामग्री डिवीजन की भावनाथपुर आधारित चूना पत्थर खानों द्वारा औद्योगिक और घरेलू खपत के लिए झारखंड सरकार से किस दर पर विद्युत की खरीद की जाती है;

(ख) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण मिलिटेड ने झारखंड राज्य विद्युत बोर्ड से खानों के औद्योगिक और घरेलू खपत के लिए अलग-अलग दरों पर विद्युत का प्रभार वसूलने का आग्रह किया है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) भावनाथपुर की औद्योगिक एवं घरेलू खपत के लिए विद्युत खरीदने की वर्तमान दरें जे एस ई बी की वर्तमान दरों के सामान ही हैं। ये दरें नीचे दी गई हैं:

(1) 1.72 रुपए प्रति यूनिट

(2) 115 रुपए प्रति के वी ए मांग

(3) ईंधन अधिभार के रूप में 2.4401 रुपए प्रति यूनिट।

टिप्पणी: भावनाथपुर की औद्योगिक और घरेलू खपत, दोनों के लिए एक सामान दर है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) चूंकि भावनाथपुर चूना-पत्थर खान के लिए एक हाई टेंशन पावर लाइन उपलब्ध कराई गई है, इसलिए जे एस ई बी के टैरिफ प्रावधानों के अनुसार वे औद्योगिक और घरेलू खपत के लिए अलग-अलग दर के पात्र नहीं हैं।

[अनुवाद]

कर्नाटक में जल विद्युत संयंत्र की स्थापना

2876. श्री जी.एस. बसवराज:
श्री इकबाल अहमद सरडगी:
श्री जी. मल्लिकार्जुनप्पा:

क्या **अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भोरूका विद्युत निगम लिमिटेड ने जल विद्युत परियोजना-कर्नाटक के कोप्पल जिले में 2.9 मेगावाट की शिवापुर परियोजना और राज्य में तीन अन्य लघु जल विद्युत संयंत्रों को चालू कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या कुर्ग जिले में 2×2.5 मेगावाट के इर्पू संयंत्र को स्थापित किया जाना है;

(ग) क्या योजना में जल प्रपात के ऊपर नदी के आर-पार ''डाइवर्जन'' शामिल है; और

(घ) यदि हां, तो कर्नाटक में स्थापित की जाने वाली लघु जल विद्युत परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): (क) जी हां। भोरूका विद्युत निगम लिमिटेड (बीपीसीएल) ने अब तक 2×9 मेगावाट की शिवापुर परियोजना सहित कर्नाटक में समग्र 31 मेगावाट के 8 लघु पनबिजली (एसएचपी) केन्द्रों की स्थापना की है तथा तीन और एसएचपी परियोजनाओं को कार्यान्वयन के लिए लिया गया है।

(ख) और (ग) कुर्ग जिले में इरूपु 2×2.5 मेगावाट की एसएचपी परियोजना, बीपीसीएल द्वारा कार्यान्वित की जा रही तीन परियोजनाओं में से एक है। परियोजना में बिजली उत्पादन के लिए बिना जल भंडारण के अपस्ट्रीम नदी वाले 4 मीटर ऊंचे डाइवर्जन वीयर की परिकल्पना की गई है।

(घ) कर्नाटक राज्य में समग्र 156.90 मेगावाट की 30 लघु पनबिजली परियोजनाएं स्थापित की गई हैं और समग्र 45.20 मेगावाट की 11 एसएचपी परियोजनाएं निर्माणाधीन हैं।

कोंकण रेल को घाटा

2877. श्री किरीट सोमैया: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोंकण रेल को भारी घाटा हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान घाटों, अंतर और ऋण वापसी के संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ग) इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या उनके मंत्रालय ने राज्य सरकार ने अंशदान वापस लेने के लिए कदम उठाये हैं;

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

(च) सरकार ने कोंकण रेल को और अधिक कुशल तथा स्वावलंबी बनाने के लिए क्या कदम उठाये हैं।

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) से (ग) यह निगम जुटाए गए राजस्व से अपने संचालन व्यय को पूरा करने में समर्थ है। बहरहाल, निर्माण चरण के दौरान बाजार ऋणों पर और मूल्य ह्रास पर वहन की गयी वित्तपोषण लागत के लिए किए जाने वाले अपेक्षित प्रावधानों के कारण यह निगम अपने तुलन-पत्र में घाटा दर्शा रही है। 1998-99, 1999-2000 और 2000-2001 के दौरान क्रमश: 340 करोड़ रुपए, 385 करोड़ रुपए और 382 करोड़ रुपए का घाटा था। कोंकण रेल निगम लि. द्वारा बंध-पत्रों की 445.09 करोड़ रुपए की अदायगी की गई है।

(घ) और (ङ) जी हां। जिन राज्य सरकारों ने अपनी इक्विटी राशि का अभी तक पूर्णतया भुगतान नहीं किया है, उनसे नियमित संपर्क किया जा रहा है। विभिन्न राज्यों से वसूल की जाने वाली इक्विटी राशि इस प्रकार है:

महाराष्ट्र सरकार	-	17.1550 करोड़ रुपए
केरल सरकार	-	0.3879 करोड़ रुपए
गोवा सरकार	-	5.2380 करोड़ रुपए

ऋण संबंधी सेवाओं के फलस्वरूप उत्पन्न दायिताओं में भी राज्य सरकारें भागीदारी नहीं कर रही है।

(च) इस निगम ने अपना राजस्व बढ़ाने के लिए किए जाने वाले विभिन्न उपायों का उल्लेख करते हुए एक व्यापक योजना तैयार की है। ये निम्न प्रकार हैं-

1. पुरजोर विपणन अभियान चलाकर यातायात आमदनियों का संवर्धन।

2. अपनी निर्माण विशेषज्ञता का निम्न द्वारा विपणन:-

- रेलवे निर्माण के लिए अन्तर्राष्ट्रीय संविदाओं की बोली लगाने का प्रयास।
- विशेषज्ञता प्राप्त निर्माण कार्यों यथा हाईवेज और सुरंगों संबंधी कार्य देश में ही आरंभ करना।

3. देशीय और अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में स्काई बस मेट्रो प्रणाली संबंधी कार्य में लगे रहना।
4. कोंकण रेल प्रणाली द्वारा विकसित एक टक्कर रोधी उपकरण (ए सी डी) के परीक्षण के पश्चात भारतीय रेल प्रणाली पर संस्थापना।

[हिन्दी]

विद्युत परियोजनाओं में निवेश

2878. श्री रतन लाल कटारिया: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान विद्युत वित्त निगम द्वारा देश में विभिन्न परियोजनाओं/कार्यक्रमों/योजनाओं के अंतर्गत कुल किए गए निवेश का राज्य-वार और वर्ष-वार ब्यौरा क्या है; और

(ख) गत तीन वर्ष के दौरान हरियाणा राज्य को आबंटित की गई और जारी की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) विगत तीन वर्षों के दौरान देश में पावर फाईनेंस कारपोरेशन (पीएफसी) द्वारा विभिन्न परियोजनाओं/कार्यक्रमों को किए गए कुल संवितरण का ब्यौरा राज्यवार और वर्षवार विवरण-I में दिया गया है।

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान हरियाणा राज्य को मुहैया कराई गई निधियों का ब्यौरा विवरण-II में दिया गया है।

विवरण I

वर्ष 1998-99, 1999-2000, 2000-01 और 2001-02 के दौरान पावर फाइनेंस कारपोरेशन द्वारा विभिन्न परियोजनाओं/कार्यक्रमों के लिए किया गया संवितरण

(लाख रु. में)

ऋण प्राप्तकर्त्ता	1998-99 के दौरान	1999-2000 के दौरान	2000-01 के दौरान	2001-02 के दौरान 15.3.2002 तक)
1	2	3	4	5
हरियाणा	8730	20249	10194	5801
हिमाचल प्रदेश	2922	9686	5860	8642
जम्मू व कश्मीर	0	0	2089	2365
पंजाब	22060	28378	15873	10000
राजस्थान	35583	29560	72393	113030
उत्तर प्रदेश	5155	4660	155	5520
गोवा	372	984	849	1020
गुजरात	21542	11820	14011	12931
मध्य प्रदेश	21270	18003	9492	622
महाराष्ट्र	42916	37390	14093	27308
सीएसइबी	1121	7813	974	5
आन्ध्र प्रदेश	15017	41035	34927	28484

1	2	3	4	5
कर्नाटक	31063	25439	27287	6181
केरल	2482	613	817	343
तमिलनाडु	14496	17277	26609	39064
बिहार	0	0	0	0
उड़ीसा	16970	11247	3190	34
सिक्किम पीडीडी	0	0	0	0
पश्चिम बंगाल	5232	6071	13666	6272
अरुणाचल	0	0	0	0
ए एस ई बी	0	4474	1152	1198
मणिपुर पी डी	0	0	0	0
मे.रा.वि.बो.	0	0	0	0
मिजोरम पीडी	1171	32	0	0
नागालैंड	1266	1402	2495	1951
डीवीसी	–	–	–	2927
प्रगति	0	0	0	28000
बीएसईएस	4750	9994	0	0
एसएमएचपीसीएल	2000	2463	5470	0
कोंडापल्ली	2500	14149	5565	147
टीएचडीसी	0	0	0	26000
एनजेपीसी	0	13800	12500	29558
एनएचपीसी	0	0	0	0
नीपको	0	13558	8527	7072
एनटीपीसी	0	0	10500	12618
पीजीसीआईएल		0	10000	0
जीआईपीसीएल	0	1800	0	0

1	2	3	4	5
जेएआईपीएचपीसीएल	6000	3000	4000	2500
मलाना पीसी	0	0	2500	0
सांघी इंड.	–	–	–	5700
बालाजी	0	0	7808	862
कुल	264618	334897	322996	386155

विवरण II

वर्ष 1999-2000 से 2000-2001 के दौरान हरियाणा को पावर फाइनेंस कारपोरेशन द्वारा मुहैया कराई गई निधियों का ब्यौरा

15.03.2002 की स्थितिनुसार
(रुपए करोड़ में)

क्र.सं.	ऋण प्राप्तकर्ता	परियोजना का नाम	संवितरण धनराशि
1	2	3	4
1.	हरियाणा सरकार	पोंग एचईपी का आर एम एंड यू	0.68
2.	हरियाणा सरकार	गंगूवाल पीएच यूनिट-3 (24.2 मे.वा.) का आर एम एंड यू	6.08
3.	हरियाणा सरकार	कोटला पीएच यूनिट-2 (24.2 मे.वा) का आर एम एंड यू	6.08
4.	एचपीजीसीएल	पानीपत टीपीएस की मिलिंग सिस्टम यूनिट-1 और 2 का उच्चीकरण	1.05
5.	एचपीजीसीएल	पानीपत टीपीएस की यूनिट-1 और 2 संशोधित ईएसपी का प्रावधान	0.30
6.	एचपीजीसीएल	पानीपत टीपीएस (4 × 110 मे.वा) का नवीकरण	22.45
7.	एचपीजीसीएल	पानीपत टीपीएस यूनिट 1 व 2 की मिलिंग प्रणाली	4.90
8.	एचपीजीसीएल	पानीपत टीपीएस का पर्यावरणीय उच्चीकरण	9.60
9.	एचपीजीसीएल	फरीदाबाद टीपीएस का आर एंड एम	2.35
10.	एचपीजीसीएल	पानीपत टीपीएस यूनिट 5 (210 मे.वा) (पेजर) का आर एंड एम	1.18
11.	एचपीजीसीएल	पानीपत टीपीएस का पर्यावरणीय उच्चीकरण (4 × 110 × 210 मे.वा)	3.23
12.	एचपीजीसीएल	पश्चिमी यमुना केनाल एचईपी चरण-2 (2 × 7.2. में वा.)	13.69
13.	एचपीजीसीएल	पानीपत टीपीएस यूनिट-6 (1 × 210 मे.वा)	225.71
14.	एचपीजीसीएल	पानीपत टीपीएस चरण-4 युनिट 6 (1 × 210 मे.वा)	28.41

1	2	3	4
15.	एचपीजीसीएल	फरीदाबाद टीपीएस यूनिट-3 (60 मेगावाट) का आर एंड एम और एलई अध्ययन कार्य	0.17
16.	एचवीपीएनएल	409 एम बी ए आर केपेसिटर बैंक	7.30
17.	एचवीपीएनएल	220 केवी शाहबाद-पंचकूला डी/सी लाइन	8.28
18.	एचवीपीएनएल	220 केवी पल्ली-बादशाहपुर डी/सी लाइन	9.26
19.	एचवीपीएनएल	132 केवी हिसार : बीयर लाईन और 220 केवी हिसार एस/एस का विस्तार	0.60
20.	एचवीपीएनएल	220 केवी हिसार-फतेहाबाद लाईन और फतेहाबाद में एस/एस	4.06
21.	एचवीपीएनएल	मोहिन्दरगढ़/सतनाली मुडियाखेरा में 220/132 केवी एस/एस	2.24
22.	एचवीपीएनएल	तेपला में 220 केवी एस/एस और संबद्ध कार्य	1.24
23.	एचवीपीएनएल	रेनिया में 220/132 केवी, 1 × 100 एमबीएएसएस और संबद्ध लाइन	0.34
24.	एचवीपीएनएल	चीका में 220 के वी एस/एस	1.61
		कुल	360.82

[अनुवाद]

स्टॉक धारिता

2879. श्री रामजी मांझी: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एम.पी.टी.एफ. अम्बरनाथ, आयुध निर्माणी, त्रिचि, हैवी व्हीकल्स फैक्टरी अवाडी; इलैक्ट्रानिक फैक्टरी, अवाडी और आप्टो इलेक्ट्रानिक फैक्टरी, देहरादून में स्टॉक धारिता मौजूदा मानदंडों से अधिक हो गई है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान इनमें से प्रत्येक कारखाने की स्टॉक धारिता का ब्यौरा क्या है; और

(ग) धारिताओं के निपटान की धीमी गति के कारणों का पता लगाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) से (ग) आयुध निर्माणियां विविध प्रकार की मदों के भंडरणों को नीचे बताए अनुसार रखने के लिए अधिकृत हैं:

आयातित मदें	–	12 महीने
विशिष्ट स्वदेशी मदें	–	9 महीने
अन्य स्वदेशी मदें	–	6 महीने

31 मार्च, 2001 की स्थिति के अनुसार एम पी टी एफ, अंबरनाथ, भारी वाहन निर्माणी, आवडी, इंजन निर्माणी, आवडी तथा आप्टो इलेक्ट्रानिक निर्माणी, देहरादून में स्टाक धारिता अधिकृत स्टाक धारिता यूनिट से अधिक हो गई थी। विगत तीन वर्षों के दौरान इन निर्माणियों में स्टाक धारिता संबंधी विवरण इस प्रकार हैं:

निर्माणी	31 मार्च 1999 को स्थिति	31 मार्च, 2000 को स्थिति	31 मार्च, 2001 को स्थिति
एम टी पी एफ	12.83	10.77	16.03
भारी वाहन निर्माणी, आवडी	11.33	11.40	28.40
इंजन निर्माणी, आवडी	16.16	11.57	13.00
आप्टो इलेक्ट्रानिक निर्माणी, देहरादून	22.23	14.17	13.17

सेना के कुछ मदों संबंधी आर्डर निरस्त हो जाने के कारण एम टी पी एफ, अंबरनाथ में मौजूदा स्टाक धारिता में 2.1 करोड़ रुपए की अवरुद्ध माल-सूची शामिल है। तथापि, मद विशेष के आर्डर के फिर से जारी हो जाने से माल-सूची धारिता में मार्च 2002 तक काफी कमी आएगी।

भारी वाहन निर्माणी, आवडी में उच्चतर माल-सूची धारिता का मुख्य कारण-टैंकों का जारी नहीं होना तथा मंगकर्त्ता की कड़ी जांच परीक्षणों की वजह से डब्ल्यू डब्ल्यू आर का मरम्मत कार्य है। चूंकि सेना ने अब टैंकों को लेना आरंभ कर दिया है, अत: स्टाक धारिता के आगामी दो वर्षों के भीतर कम होने की संभावना है। इंजन निर्माणी, आवड़ी तथा आप्टो इलेक्ट्रानिक निर्माणी, देहरादून की माल-सूची धारिता की मूल्यवान मदें आयातित किस्म की हैं तथा इनकी आयात संबंधी प्रक्रिया में लंबा समय लगने से इनकी अधिप्राप्ति कठिन है। इन मदों की आवश्यकता कम मात्रा में होने के कारण इनकी रुक-रुक कर खरीददारी करना व्यवहार्य नहीं है। तथापि, 30.9.2001 की स्थिति के अनुसार इंजन निर्माणी, आवड़ी की मालसूची धारिता में सुधार होकर यह 10 मीहने के बराबर रह गई है। आप्टो इलेक्ट्रानिक निर्माणी, देहरादून में भी माल-सूची धारिता के 9 महीने के स्तर तक आने की संभावना है।

आयुध निर्माणी बोर्ड ने स्टाक धारिता को नियंत्रित करने के लिए कई उपाय किए हैं। इन उपायों के परिणामस्वरूप, आयुध निर्माणी बोर्ड संगठन में समग्र रूप से माल-सूची का स्तर 31 मार्च, 1999 के 6.73 महीने (202 दिन) से घटकर 31.3.2001 को 5.4 महीने (162 दिन) हो गया है।

विशाखापत्तनम और मुंबई तेल शोधक कारखानों का आधुनिकीकरण

2880. श्री सुल्तान सल्लाउद्दीन ओवेसी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एच पी सी एल की योजना अपने विशाखापत्तम और मुंबई तेल शोधक कारखानों के आधुनिकीकरण के लिए 3500 करोड़ रुपए का निवेश करने की है ताकि पेट्रोल, डीजल और स्नेहकों की गुणवत्ता में सुधार किया जा सके;

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

(ग) एच पी सी एल ने कितने शहरों में पेट्रोल और डीजल का यूरो संस्करण आरंभ किया है;

(घ) चालू वर्ष के दौरान 28 फरवरी, 2002 तक एच पी सी एल ने स्नेहकों के क्षेत्र में कुल कितना कारोबार किया है; और

(ङ) एच पी सी एल ने अपने उत्पादों की बिक्री बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाये हैं अथवा उठा रहा है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एच पी सी एल) ने 10वीं पंचवर्षीय योजना के तहत अपनी मुंबई रिफाइनरी तथा विशाखापत्तनम रिफाइनरी के आधुनिकीकरण के लिए क्रमश: 1500 करोड़ रुपए तथा 1000 करोड़ रुपए आबंटित किए हैं।

(ग) एच पी सी एल ने चार महानगरों तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के समस्त क्षेत्र में पेट्रोल तथा डीजल के लिए यूरो-II समतुल्य 0.05 प्रतिशत गंधक की शुरूआत की है।

(घ) 225 हजार मीट्रिक टन।

(ङ) एच पी सी एल के पास नेटर्वक विस्तार तथा उन्नत उपभोक्ता सेवा के माध्यम से अपनी बिक्री में वृद्धि करने की योजनाएं हैं।

विजयवाड़ा डिवीजन में शीतागार की स्थापना

2881. श्री ए. ब्रह्मनैया: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल विभाग का प्रस्ताव आंध्र प्रदेश के विजयवाड़ा डिवीजन में एक शीतागार की स्थापना करने का है;

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

(ग) क्या रेल विभाग आंध्र प्रदेश से मछली और समुद्री उत्पादों के परिवहन की योजनाएं बना रहा है;

(घ) यदि हां, तो क्या आंध्र प्रदेश में चुने हुए स्थानों पर प्रशीतन सुविधाओं से युक्त आवश्यकता अवसंरचनाओं का निर्माण किया गया है; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) रेलवे विभिन्न गाड़ियों में मछली, समुद्री उत्पाद और अंडों की ढुलाई ब्रेक यानों (एस एल आर) और पार्सल यानों (वी पी) में करती है। कोई नई योजना तैयार नहीं की जा रही है।

(घ) कोई नई योजना न होने के कारण प्रशीतन कोल्ड स्टोरेज के सृजन का प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता है।

लाभांश की दरों में कमी

2882. श्री विनय कुमार सोराके: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने केन्द्र के स्वामित्व वाले विद्युत उत्पादक स्टेशनों की इक्विटी पर लाभांश की दर में कमी करने की मांग की है ताकि उपभोक्ताओं के लिए विद्युत आपूर्ति की लागत को कम किया जा सके;

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रकार के कदम से राज्य विद्युत बोर्ड का वित्तीय भार मौजूदा 16% से कम होकर निचले स्तर तक आ जाएगा; और

(ग) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार ने इस संबंध में केन्द्रीय विद्युत विनियामक आयोग को कोई नीतिगत निदेश जारी किए हैं?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयवंती मेहता): (क) कर्नाटक विद्युत पारेषण निगम लिमिटेड (केपीटीसीएल) ने प्रतिफल दर के लिए वित्तीय मानदंडों के संबंध में अपनी याचिका में केन्द्रीय विद्युत विनियामक आयोग (सीईआरसी) से अनुरोध किया कि इक्विटी पर प्रतिफल दर को घटाकर 12 प्रतिशत कर दिया जाए।

(ख) इक्विटी पर प्रतिफल (आरओई) नियत प्रभार का एक घटक है, अत: इक्विटी पर प्रतिफल उस क्रम टैरिफ में परिवर्तित हो जाता है जिस पर सीपीएसयू से राज्य विद्युत बोर्डों को विद्युत उपलब्ध होता है।

(ग) जी नहीं।

रेलवे स्टेशनों पर पर्यटन और परिवहन सुविधाएं

2883. श्री गुनीपाटी रामैया: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल विभाग का विचार रेलवे स्टेशनों पर पर्यटन और परिवहन सुविधाओं में सुधार करने का है; और

(ख) यदि हां, तो रेल विभाग द्वारा अंतिम रूप से तैयार की गई रणनीति क्या है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां।

(ख) मूल्य आधारित पर्यटन पैकेज, स्पेशल हिल रेलवे पैकेज, सुविधाजनक केन्द्रों की स्थापना करना, रेल यात्रा सेवा एजेंन्ट की संख्या में वृद्धि करना इत्यादि जैसी नीतियां आवश्यकता और औचित्य के अनुसार शुरू की जा रही है।

[हिन्दी]

देश में टी.वी. चैनल

2884. श्री चन्द्रेश पटेल: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में सरकारी, गैर-सरकारी और विदेशी टी.वी. चैनलों के नाम और पते क्या हैं;

(ख) देश में ये चैनल कब से चल रहे हैं;

(ग) इनमें से प्रत्येक को कितनी वित्तीय सहायता और अन्य सुविधाएं प्रदान की जा रही है;

(घ) वर्ष 1999 से आज की तिथि तक माहवार इनमें से प्रत्येक चैनल द्वारा कितना लाभ अर्जित किया गया और कितने आयकर का भुगतान किया गया;

(ङ) इनमें से प्रत्येक चैनल की आय के स्रोत क्या हैं; और

(च) विभिन्न टी.वी. चैनलों को कितने मान्यता पत्र कार्ड दिये गये और ये कार्ड किन नामों और पतों पर भेजे गये?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) सरकार कोई भी टेलीविजन चैनल नहीं चलाती है। लोक सेवा प्रसारक प्रसार भारती 22 चैनल चला रही है। बहुत से निजी और विदेशी उपग्रह चैनलों के फुट प्रिंट सम्पूर्ण देश में उपलब्ध हैं। यह मंत्रालय उनके आंकड़ों का रख-रखाव नहीं करती है। तथापि, उपलब्ध सूचना के अनुसार, भारत में लगभग 84 निजी और विदेशी चैनल उपलब्ध हैं। ब्यौरा विवरण-I में दिया गया है। 18.3.2002 की स्थिति के अनुसार, 54 चैनलों का भारत से अपलिंकिंग की अनुमति दी गई है जिनका ब्यौरा विवरण-II में दिया गया है।

(ग) प्रसार भारती इस समय सरकार से अनुदान सहायता और ऋण प्राप्त कर रही है। निजी अथवा विदेशी चैनलों को कई वित्तीय सहायता नहीं दी जाती है। सरकार द्वारा प्रदान की गई सुविधाओं में एक उदारीकृत अपलिंकिंग नीति, देश में टेलीपोर्ट्स/हब्स की स्थापना को सुविधाजनक बनाना और ट्रांसपोर्टरों आदि को अपलिंक करने और किराए पर लेने के लिए विदेशी मुद्रा निर्मुक्त करना शामिल है।

(घ) और (ङ) वित्त मंत्रालय, राजस्व विभाग ने सूचित किया है कि टीवी चैनलों द्वारा अर्जित माहवार लाभ और भुगतान किए गए आयकर का रिकार्ड नहीं रखा जाता है। निर्धारिती को केवल आयकर विवरणी में वार्षिक आय की घोषणा करनी होती है। इसके अतिरिक्त, टीवी चैनलों को चलाने वाली फर्मों/कम्पनियों/व्यक्तियों आदि के ब्यौरे केन्द्रीयकृत रूप से नहीं रखा जाता है और विवरणी में व्यवसायों के विभिन्न शीर्षों के लिए आय के अलग विवरणों हेतु कोई प्रावधान नहीं है।

(च) ब्यौरा विवरण-III में दिया गया है।

विवरण I

भारत में उपलब्ध निजी विदेशी उपग्रह चैनलों का ब्यौरा

क्र.सं.	चैनल का नाम	मुख्य कार्यकारी अधिकारी कार्यालय
1	2	3
1.	आस्था	मुम्बई
2.	एटीएन बंगाला	कोलकाता
3.	एटीएन वर्ल्ड	कोलकाता
4.	एटीएन म्यूजिक	मुम्बई
5.	सीएमएम म्यूजिक	मुम्बई
6.	ईटीसी	दिल्ली/मुम्बई
7.	ईटीसी पंजाबी	दिल्ली
8.	लक्षकारा	मुम्बई
9.	गुजारी	मुम्बई
10.	महर्षि चैनल	दिल्ली
11.	संसार टीवी	मुम्बई
12.	तारा पंजाबी	दिल्ली
13.	तारा बंगाल	कोलकाता
14.	तारा मराठी	मुम्बई
15.	तारा गुजराती	अहमदाबाद
16.	बीबीसी वर्ल्ड	दिल्ली
17.	नेशनल जियोग्राफिक	दिल्ली
18.	स्टार प्लस	मुम्बई
19.	स्टार स्पोर्ट्स	मुम्बई
20.	स्टार मूवीज	मुम्बई
21.	स्टार वर्ल्ड	मुम्बई
22.	स्टार गोल्ड	मुम्बई
23.	स्टार विजय	चेन्नै
24.	तरनेर इंटरनेशनल-टीएनटी	दिल्ली
25.	कार्टून नेटवर्क	दिल्ली
26.	सीएनएन	दिल्ली
27.	एचबीओ	दिल्ली
28.	टीएनटी	दिल्ली
29.	आज तक	दिल्ली
30.	आकाश बंगला	कोलकाता
31.	एशिया नेट	तिरूवन्नतपुरम
32.	एशिया नेट कावेरी	चेन्नै
33.	एशिया नेट ग्लोबल	चेन्नै
34.	ईनाडु टेलीविजन तमिल	हैदराबाद
35.	ईनाडु टेलीविजन कन्नड़	हैदराबाद
36.	ईटीवी	
37.	जेमिनी टेलीविजन	चेन्नै
38.	जया टीवी	चेन्नै
39.	जैन टीवी	चेन्नै
40.	राज टीवी तेलगू	चेन्नै
41.	राज टीवी तमिल	चेन्नै
42.	सन टीवी	चेन्नै
43.	सन न्यूज	चेन्नै
44.	सन मूवीज	चेन्नै

1	2	3
45.	तेजा टीवी	हैदराबाद
46.	टीएमजी इन्टर टीवी	बंगलौर
47.	उद्या टीवी	चेन्नै
48.	उद्या न्यूज	बंगलौर
49.	उषे टीवी	बंगलौर
50.	विजया टेलीविजन	चेन्नै
51.	टीवी 5	नोएडा
52.	एएक्सएन एक्शन चैनल	मुम्बई
53.	एनिमल प्लैजिक	दिल्ली
54.	बी4यू म्यूजिक	मुम्बई
55.	बी4यू मूवीज	मुम्बई
56.	चैनल न्यूज एशिया	दिल्ली
57.	सीएनबीसी (टीवी 18)	मुम्बई
58.	चैनल (वी)	मुम्बई
59.	डिस्कवरी चैनल	दिल्ली
60.	डिस्कवरी एनिमल प्लैनेट	दिल्ली
61.	ईएसपीएन इंडिया	दिल्ली
62.	एमटीवी इंडिया	मुम्बई
63.	निकलोडियॉन एशिया	-
64.	सहारा टीवी	दिल्ली
65.	सब टीवी	मुम्बई/दिल्ली
66.	सोनी	मुम्बई
67.	सेट मैक्स	मुम्बई
68.	जी टीवी	मुम्बई
69.	जेड टीवी	मुम्बई
70.	जी सिनेमा	मुम्बई
71.	जी न्यूज	मुम्बई
72.	जी म्यूजिक	मुम्बई
73.	जी अंग्रेजी	मुम्बई
74.	जी एमजीएम	मुम्बई
75.	जी अल्फा मराठी	मुम्बई
76.	जी अल्फा पंजाबी	मुम्बई
77.	जी अल्फा बंगाली	मुम्बई
78.	जी अल्पा गुजराती	मुम्बई
79.	एशियानेट भारती	चैन्नै
80.	फैशन टीवी	पैरिस
81.	कैरली	तिरुवनन्तपुरम
82.	हालमार्क	दिल्ली, महाप्रबंधक
83.	सूर्या टीवी	चेन्नै
84.	एसएस म्यूजिक	चेन्नै

विवरण II

18.3.2002 की स्थिति के अनुसार भारत से अपने कार्यक्रम अपलिंक करने की अनुमति संबंधी टी.वी. चैनलों की सूची

क्र.सं.	कंपनी का नाम	कंपनी का पता	चैनल का नाम	अनुमति की तारीख
1	2	3	4	5
1.	मावीस सतकॉम (जया टीवी) प्रा. लि.	31-पोईस गाडन, चेन्नै-86	जया टीवी	30.3.2000

1	2	3	4	5
2.	मलयालम कम्युनिकेशन लि.	4/2382, चंद्रागिरि विक्रमपुरम, हिल्स-61, करावंकोणम, कावदियार तिरुवन्नतपुरम-695003.	कैराली	1.1.2000
3.	विजय ब्रॉडकास्टिंग कम्पनी प्रा. लि.	3, सेकंड लाइन बीच, चेन्नै-1.	विजय	9.4.2001
4.	टीवी टुड नेटर्वक लि.	201, काम्पीटेंट हाऊस, एफ-14, मिडल सर्कल, कनॉट प्लेस, नई दिल्ली-1.	इंडिया टुडे	4.12.2000
5.	सन टीवी लि.	93. कोडमबक्कम हाइ रोड, चेन्नै-34	सन टीवी, सन न्यूज, सूर्या टीवी, सूर्या न्यूज, एससीवी सन-2, सूर्या-2, उषे टीवी, उदय न्यूज, तेजा न्यूज, जेमिनी टीवी, तेजा टीवी तथा केटीवी	26.3.2001
6.	जैन स्टूडियो लि.	जैन स्टूडियों काम्प्लैक्स, सिंदिया विला, रिंग रोड़, सरोजनी नगर, नई दिल्ली-23.	जैन टीवी	4.1.2001
7.	एशिया नेट कम्यु. लि.	1सी अपेक्स प्लाजा 3, नुंगमबक्कम हाई रोड़ चेन्नै-34	एशिया नेट (एनालॉग) मलयालम, एशियानेट ग्लोबल (डिजिटल) एशियानेट (डिजिटल) मलयालम	13.6.2001 19.6.2001 18.7.2001
8.	उदय टीवी लि.	268-269, दूसरा तल अन्ना सलाई, तिन्यामपेट, चेन्नै-18,	उदय टीवी, उदय टीवी-2	10.4.2001
9.	टेक्नालोजी मीडिया ग्रुप प्रा.लि.	स.3540, हाल-2 स्टेज, इंदिरा नगर, बंगलौर-8	टीएमजी एन्टर	14.6.2001
10.	स्काई (बी) बंगला प्रा. लि	द्वारा वेबेल मल्टीमीडिया लि., पांचवां तल, 225 ई, एजेसी बोस रोड, कोलकाता-20	आकाश टीवी	12.4.2001

1	2	3	4	5
11.	उषोदया एन्टरप्राइजेज लि.	6-3-570, इनाडु काम्प्लैक्स, सोमजीगुड्डा हैदराबाद-82	ईटीवी तेलगू, ईटीवी बंगला, ईटीवी मराठी, ईटीवी कन्नड (एनालॉग और डिजिटल मोड में) ईटीवी उर्दू, ईटीवी उड़िया, ईटीवी गुजराती (केवल डिजिटल मोड में) ईटीवी यूपी (हिन्दी) ईटीवी एमपी (हिन्दी) ईटीवी राजस्थान (हिन्दी) इटीवी बिहार (हिन्दी) ईटीवी (तमिल) ईटीवी (असमिया) ईटीवी मलयालम	6.6.2001 20.11.2001
12.	राज टीवी नेटवर्क लि.	32, पोइस रोड, दूसरी गली, तिन्यामपेट, चेन्नै-18.	राज टीवी राज डिजिटल प्लस	29.3.2001
13.	इनटेलीविजन लि.	टोरस 25, 1 मेन रोड, यूनाइटेड इंडिया कालोनी, चेन्नै-24.	स्पैल्स टीवी, नम टीवी	15.6.2001
14.	एसटीवी एन्टरप्राइजेस लि.	268, मस्जिद मोथ, उदई पार्क बाजार के पास, नई दिल्ली-49.	पंजाब टीवी	5.12.2001
15.	जी टेलीफिल्म लि.	कान्टीनेंटल भवन, 135, डा. एनी बेसेंट रोड़, मुम्बई-18.	अल्फा मराठी अल्फा गुजराती अल्फा बंगला, अल्फा पंजाबी जी न्यूज, जी म्यूजिक, जेड़ टीवी	6.12.2001
16.	एन्टरटेंटमेंट टेलीविजन नेटवर्क प्रा.लि.	7-बी शाह इंडस्ट्रीयल एस्टेट, वीरा देसाइ रोड के सामने, अंधेरी (प.) मुम्बई-53	ईटीसी हिन्दी ईटीसी पंजाबी	5.2.2002

विवरण III

प्रत्यायित टीवी समाचार चैनलों का ब्यौरा

भारतीय टीवी चैनलों का ब्यौरा

1. एशिया नेट न्यूज, त्रिवेन्द्रम, फैक्स संख्या 4628486
   25, रविन्द्र नगर नई दिल्ली-3

संवाददाता		**पता**
1.	वी.के. माधवन कुट्टी	25, रविन्द्र नगर, नई दिल्ली-3
2.	ईनाडु टीवी, हैदराबाद, फैक्स संख्या 91-(11) 3526494 2ई/12, दूसरा तल, झंडेवाला एक्सटेंशन, नई दिल्ली-110055 ईमेल: ईटीवीदिल्ली @ नाऊ-इंडियन.नेट.इन.	

संवाददाता		पता
1.	विकास चन्द्र पॉल	ए-95, केन्द्रीय विहार सेक्टर 51, नोएडा-201301
2.	वी.वी. पद्मनाभा शर्मा	68-सी, शिप्रा सनसिटी, इंदिरापुरम गाजियाबाद, उत्तर प्रदेश 201061
3.	अभिजीत दास	67, समाचार अपार्ट्स मयूर विहार-1, दिल्ली-91
4.	राकेश त्रिपाठी	एन-630, सेक्टर-25, नोएडा

कैमरामैन

1.	देश राज राणा	144/22, साऊथ एन्क्लेव, डीडीए फ्लैट्स, दक्षिणापुरी, नई दिल्ली-92,
2.	राजन सक्सेना	एच-425, मंगोलपुरी, नई दिल्ली-83.
3.	जैन टीवी, नई दिल्ली, फैक्स संख्या 6110014 सिंदिया विल्ला, सरोजिनी नगर, रिंग रोड, नई दिल्ली-23 ईमेल: जस्ट @ जैनटीवी. कॉम तथा डब्ल्यूडब्ल्यूडब्ल्यू. जैनटीवी. कॉम	

संवाददाता		पता
1.	अजय जैन	जी-8, ग्रीन पार्क मेन नई दिल्ली-91
2.	जौहर अब्दुल्ला	339-सी, पॉकेट ई, एलआईसी फ्लैटस, सीटीबी इन्वलेव, दिल्ली-93.
3.	सतीश कुमार द्विवेदी	एफ-126, नौरोजी नगर, नई दिल्ली-110002.
4.	शैलेन्द्र सराफ	एफ-66/19, छतरपुर एक्स., वर्मा कॉम्प्लेक्स, नई दिल्ली-30.

कैमरामैन

1.	दाल चन्द्र मंजु	डी-201, रघुबीर नगर, नई दिल्ली-27
2.	जसवन्त	बी-9, गढ़ी डबल स्टोरी डीडीए फ्लैट्स, उत्तरी कैलाश, नई दिल्ली 65.
3.	शरद के. वर्मा	188, दूसरा तल, सत्या निकेतन, नई दिल्ली-21.
4.	सहारा टीवी, फैक्स संख्या 914553800 सहारा काम्प्लैक्स सी-3, सेक्टर-11 नोएडा (उत्तर प्रदेश)	

संवाददाता		पता
1.	विपिन धुलिया	14/15, सेक्टर-1, पुष्प विहार नई दिल्ली-17.
2.	ओंकोरेश्वर पांडे	6/155, मिलिंद अकादमी के पीछे, सेक्टर-6, वैशाली, गाजियाबाद 201010.

कैमरामैन

1.	रवि कुमार यादव	सी-659, श्रीनिवासपुरी, नई दिल्ली-65
2.	के.पी. हालिक	1/54, वेस्ट पंजाबी बाग, नई दिल्ली-26.

3.	मनजीत सिंह	1/54, वेस्ट पंजाबी बांग, नई दिल्ली-26
4.	प्रथा भट्टाचार्जी	फ्लैट सं. 13 सी, पॉकिट-डी, एसएफएस फ्लैट्स, मयूर विहार फेज-3, दिल्ली-96.
5.	सन टीवी, चेन्नै (अग्रेजी) बी-7/111, सफदरजंग एन्क्लेव, नई दिल्ली।	

संवाददाता

1.	सी. वेलुथाम	सी-254, केन्द्रीय विहार सेक्टर-51, नोएडा-201301 (उत्तर प्रदेश)

6. टीवी टुडे (आज तक), नई दिल्ली फैक्स संख्या 3684892
वीडियोकॉन टावर, ई-1 झंडेवाला एक्सटेंशन, नई दिल्ली-55.

	संवाददाता	पता
1.	अजय कुमार	बी-28, शेखर अपार्ट्स., मयूर विहार फेज 1, दिल्ली-91
2.	आशुतोष	27 सी, निलगिरि-1, सेक्टर-34, नोएडा (उ.प्र.)
3.	दीपक चौरासिया	सेक्टर-6 प्लॉट सं. 109 वैशाली, गाजियाबाद (उत्तर प्रदेश)
4.	देबांग	85-सी, पॉकिट-सी, सिद्धार्थ एक्स., दिल्ली
5.	कुमार संजोया सिंह	फ्लैट सं. 6, मकान नं. 37. ब्लॉक संख्या 6 लक्ष्मीबाई नगर दिल्ली-92.
6.	मृत्युंजय कुमार झा	सी-8/8422, वसंत कुंज, नई दिल्ली-70
7.	प्रभात शुंगलु	बी-55, मानस अपार्टमेंट, मयूर विहार-1, दिल्ली-91
8.	राहुल महाजन	संख्या 475 सेक्टर-21 जलवायु विहार, नोएडा (उत्तर प्रदेश)
9.	अनिल कुमार सिंह	दूसरा तल, 3 बनारसी दास इस्टेट, दिल्ली-7.
10.	प्रबल प्रताप सिंह	सी-4 बी, 30ए पॉकिट-13, जनकपुरी, नई दिल्ली-58.

कैमरामैन

1.	राजीव गुप्ता	बी-324/बी, सेक्टर-26, नोएडा
2.	सत्येन्द्र सिंह नेगी	सी-78, सेक्टर-22, गौतम बुद्ध नगर, नोएडा उत्तर प्रदेश-201301.
3.	मनद्वीप सिंह	198, दूसरा तल, संत नगर, ससउत्तरी कैलाश, नई दिल्ली।
4.	मनोज कुमार शर्मा	सेक्टर-2बी/320 वसुंधरा, गाजियाबाद, उत्तर प्रदेश।
5.	प्रसिल कुमार	82-डी, पॉकिट-3, मयूर विहार फेज-1, नई दिल्ली।
6.	सुमन कांसरा	जी-32, दूसरा तल, कीर्ति नगर, नई दिल्ली-110015.
7.	संजय कुमार चौधरी	के-2022, सी.आर. पार्क नई दिल्ली-110019

7. जी टीवी फैक्स संख्या 914515382 एफसी-19, सेक्टर 16-ए, नोएडा-201301 (उ.प्र.)
ई-मेलः डब्ल्यूडब्ल्यूडब्ल्यू जीनेटवर्क.कॉम

	संवाददाता	पता
1.	अशोक सिंघल	141, अंकुल अपार्टमेंट, आई.पी. एक्सटेंशन, मदर डेरी के पास, नई दिल्ली।
2.	मोहित शंकर तिवारी	ए-61, निर्माण विहार (भू-तल), नई दिल्ली-92.
3.	नवीन कुमार	एफ-226, मंगल बाजार रोड, लक्ष्मी नगर नई दिल्ली-16
4.	रिचा शर्मा	34-ए, बिजय मंडल एन्क्लेव, (डीडीए/एसएफएस), नई दिल्ली-16.
5.	सतीश कुमार सिंह	बी-1/49बी, सेक्टर-26, नोएडा (उ.प्र.)
	कैमरामैन	**पता**
1.	मैथ्यू पी. जैकब	16-सी, एमआईजी फ्लैट्स पॉकेट-1, मयूर विहार, फेज-3, दिल्ली।
2.	सुरेन्द्र सिंह	19/बी, राजपुर खुर्द, भूप सिंह एनक्लेव, नई दिल्ली-68

विदेशी टीवी चैनल
एशियन न्यूज चैनल, लंदन
एन-63 पहला तल, ग्रेटर कैलाश-1 नई दिल्ली-110048 टेलीफैक्स संख्या 6221427/6221479/6221520

	जे.सी. कुडेसिया	एफ-503, नारवाना अपार्टमेंट्स, आई.पी. एक्सटेंशन, नई दिल्ली-92

ब्रिटीश ब्रॉडकास्टिंग कारपोरेशन, लंदन, एआईएफएसीएस बिल्डिंग, 1, रफी मार्ग, नई दिल्ली-110001 फैक्स संख्या 3355673

	संवाददाता	पता
1.	जिल्ल लिंसा मैक्गिवरिंग	25, माल्चा मार्ग, चाणक्यपुरी, नई दिल्ली-21.
2.	एडम माईनॉट	20 माल्चा मार्ग, चाणक्यपुरी, नई दिल्ली-21.
3.	कुर्बान अली	ए-2/99 मणनु अपार्टमेंटस, मयूर विहार, फेज 1, दिल्ली-92.
4.	सतीश कुमार जैकब	202, कैलाश हिल्स, नई दिल्ली-65
5.	सीमा चिश्ती येचुरी	1184 सेक्टर ए पॉकेट बी वसंत कुंज, नई दिल्ली-70
6.	शकील अख्तर	बी-9/6268, वसंत कुंज, नई दिल्ली-70
7.	शुभ्रा चौधरी	जी-7/5, दूसरा तल, मालवीय नगर, नई दिल्ली-17.
8.	टीम इर्विन	37, जोर बाग, नई दिल्ली।
	कैमरामैन	
	के.नन्धा कुमार	ए-170, शिवलिक, मालवीय नगर, नई दिल्ली-17.
	रवि लेखी	बी-8, प्रेस एनक्लेव, साकेत, नई दिल्ली-17.

केबल न्यूज इंटरनेशनल इन्क. अटलांका (सीएनएन)
एफ-162, मालचा मार्ग, चाणक्यपुरी, नई दिल्ली-21 फैक्स संख्या 6111857

संवाददाता	पता
सतिन्दर बिन्द्रा	एफ-162, मालचा मार्ग, चाणक्यपुरी, नई दिल्ली-21.
कैमरामैन	
संजीव तलरेजा	सी-19,साउथ एक्सटेंशन, पार्ट-2, नई दिल्ली-49

चाइना सेन्ट्रल टेलीविजन, चाइना
डब्ल्यू-157, ग्रेटर कैलाश-2 नई दिल्ली-110048 फैक्स संख्या-6446882

1. तंग झियांगवेई	डब्ल्यू-157, ग्रेटर कैलाश, नई दिल्ली-48
2. झांग ओऊ	डब्ल्यू-157, ग्रेटर कैलाश, नई दिल्ली-48

ईरस्टेस डेटसीचर्स फेरंसेहन-आई, जर्मनी
57, सुन्दर नगर, नई दिल्ली-110003 फैक्स संख्या: 4354163

संवाददाता	पता
1. जुरजन ऑस्टरहेग	57 सुन्दर नगर नई दिल्ली-3.
2. मीरा एम. मेणिजेस	ई-5, द्रोणाचार्य अपार्टमेंट, मयूर विहार फेज-1, दिल्ली-9
3. निकोला रियक	39 गुल्फ लिंग्स नी दिल्ली-3.
कैमरामैन	
1. ए.वी. पुराणिक	बी-334 डिजाइनर विल्ला, सुशांत लोक-1, गुड़गांव-122002.
2. पी.एम. शिवा योगी	174, समाचार अपार्टमेंट, मयूर विहार, फेज-1, दिल्ली-91

इस्लामिक रिपब्लिक ऑफ ईरान ब्रॉडकास्टिंग (आईआरआईबी), तेहरान,
सी-28, निजामुद्दीन ईस्ट, नई दिल्ली-110003 फैक्स संख्या 4356419

संवाददाता	पता
अब्दुल करीम अरसी	डी-239, पहला तल, डिफेंस कालोनी, नई दिल्ली-24.
वाहिद खादिम फिनी	सी-6, निजामुद्दीन ईस्ट, गई दिल्ली-13.
मसूद गोरजी	सी-28, पहला तल, निजामुद्दीन ईस्ट, नई दिल्ली-13
कैमरामैन	
मोहम्मद रीजा खामचियॉन	सी-18, निजामुद्दीन ईस्ट, नई दिल्ली-13

डिमल ईस्ट ब्रॉडकार्टिंग सेन्टर, लंदन,
डी-डी 137 (एफएफ) आनन्द निकेतन, नई दिल्ली-110021 फैक्स नं. 4104280

डा. वाईल एस.एच. अव्वाड	डी-137, आनन्द निकेतन, नई दिल्ली-21

मीडिया कारपोरेशन न्यूज पी.लि., सिंगापुर
1/1 पार्कवूड इस्टेट, ताज अपार्टमेंट राव तुला राम मार्ग, नई दिल्ली-110022.

सीमा गुप्त — ई 8/6 दूसरा तल, वंसत विहार, नई दिल्ली-57

एनएचके टीवी नेटवर्क, टोकियो,
होटल मेरिडियन कॉम. काम्प्लैक्स, जनपथ नई दिल्ली फैक्स संख्या 3714927

संवाददाता:

1. हिरोमी होरोज — 71. जोर बाग, नई दिल्ली-3
2. एम. गोविन्दराजन — बी-37 एयरपोर्ट अपार्टमेंट विकासपुरी, नई दिल्ली-18
3. मीतु जैन — सीआईए/43ए जनकपुरी, नई दिल्ली-58.

कैमरामैन

एच. हमादा — सी-35, वेस्ट एण्ड, नई दिल्ली

तेल उत्पादों के संबंध में तेल कंपनियों द्वारा दिये गये गलत अनुमान

2885. प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल समन्वय समिति ने देश में तेल उत्पादों की मांग के गलत अनुमान देने के लिए तेल कंपनियों की भर्त्सना की है;

(ख) यदि हां, तो भण्डारण टैंकों में पड़े सभी प्रकार के पेट्रोलियम उत्पादों की विशाल मालसूची के बारे में तेल समन्वय समिति द्वारा तेल कम्पनियों को दी गई सलाह का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस समय तेल पूल खाते में घाटा तेल कम्पनियों के कुप्रबंधन द्वारा की गई विशाल माल सूचियों के क्या कारण है;

(घ) उन तरीकों की समीक्षा के लिए क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है जिसमें तेल कंपनियों द्वारा आयात की आवश्यकताओं के अनुमानों का अध्ययन नहीं किया गया है; और

(ङ) इस असामान्य स्थिति को ठीक करने के लिए क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी हां।

(ख) उपमहाद्वीप में वर्तमान में सुरक्षा संबंधी पहलुओं को देखते हुए आकस्मिक स्थितियों का सामना करने के लिए इन्वेन्ट्री संरचना की योजना बनाई गई थी।

(ग) तेल कम्पनियों को मानकीय आधार पर इनवेन्ट्री की वहन लागत की अनुमति होती है और इसलिए तेल पूल खाते पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं है।

(घ) और (ङ) वर्तमान प्रणाली में मांग के अनुमान वार्षिक आधार पर तैयार किए जाते हैं और उसके बाद आपूर्ति-मांग की स्थिति नियमित आधार पर अद्यतन की जाती है। 1.4.2002 से प्रशासित मूल्य निर्धारण प्रणाली (ए पी एम) की समाप्ति से सारी जिम्मेदारी तेल कंप्पनियों की होगी।

पेट्रोल के लिए भारतीय मानक ब्यूरो के मानदंड

2886. श्री अशोक ना. मोहोल:
श्री ए. वेंकटेश नायक:

क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के कई भागों में उपलब्ध पेट्रोल भारतीय मानक ब्यूरो द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं हैं,

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) भारतीय मानक ब्यूरो द्वारा निर्धारित मानदंड क्या है;

(घ) सरकार ने इन तेल कंपनियों द्वारा इन निधारित मानदंडों को अपनाने के लिए क्या दिशा-निर्देश जारी किये हैं;

(ङ) सरकार ने मानदंडों को बनाए रखने के लिए क्या उत्तरदायित्व निर्धारित किया है और सरकार ने निर्धारित मानक मानदंड से कम पेट्रोल की आपूर्ति करने वाली चूककर्ता कंपनियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की है; और

(च) सरकार ने आटो उद्योग को बचाने और पर्यावरण की रक्षा के लिए साफ ईंधन प्रदान करने हेतु तेल कंपनियों को कौन से नये अनुदेश जारी किये हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) जी नहीं। देश में आपूर्ति पेट्रोल भारतीय मानक ब्यूरो (बी आई एस) द्वारा अधिसूचित विनिर्देशों के अनुसार है।

(ग) बी आई एस ने विनिर्देश आई एस 2796:2000 के तहत गैसोलीन (पेट्रोल) के लिए मानक अधिसूचित किए हैं।

(घ) सरकार ने आवश्यक वस्तु अधिनियम के तहत जारी नियंत्रण आदेशों के माध्यम से बी आई एस विनिर्देशों का अनुपालन अनिवार्य कर दिया है।

(ङ) खुदरा बिक्री केन्द्रों पर गुणवत्ता वाले ईंधन की आपूति करने और पेट्रोल तथा डीजल की मिलावट रोकने के लिए निम्न उपाए किए गए हैं।

(1) सा.वि.प्र. के मिट्टी तेल को नीला रंगना और फरफुरल मिश्रण

(2) खुदरा बिक्री केन्द्रों पर नियमित/औचक विरीक्षण

(3) आवश्यक वस्तु अधिनियम के तहत जारी विभिन्न नियंत्रण आदेशों के अंतर्गत मिलावट रोधी प्रकोष्ठ की स्थापना और प्रकोष्ठ के अधिकारियों को तलाशी लेने और जब्त करने की शक्तियां प्रदान करना।

(4) खुदरा बिक्री केन्द्रों पर पेट्रोल और डीजल की मिलावट की जांच करने के लिए चल प्रयोगशालाओं की संख्या में वृद्धि।

(5) मिलावट में संलिप्त पाए गए खुदरा बिक्री केन्द्रों के विरुद्ध विपणन अनुशासन दिशानिर्देश 2001 के अंतर्गत यथा निर्धारित तथा/अथवा डीलरशिप करार की शर्तों के अनुसार दण्डात्मक कार्रवाई करना।

(6) राज्य सरकारों को खुदरा बिक्री केन्द्रों का निरीक्षण करने तथा पता लगे किन्हीं कदाचारों/अनियमितताओं के मामले में गलती करने वाले डीलरों के विरुद्ध आवश्यक वस्तु अधिनियम के तहत उचित कार्रवाई करने के लिए अधिकारिता प्रदान करना।

(च) तेल कंपनियों को अपनी रिफाइनरियों का उन्नयन करने तथा 1 अप्रैल, 2005 से देश भर में अधिकतम 0.05 प्रतिशत गंधक अंश वाले पेट्रोल एवं डीजल की आपूर्ति करने की सलाह दी गई है।

कोयले की माल-भाड़ा दरों में अंतर

2887. श्री सुबोध मोहिते: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न क्षेत्रों में कोयले की माल भाड़ा दरों में भारी अंतर है;

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

(ग) इसका कोयला कंपनियों की लाभप्रदता पर क्या प्रभाव पड़ेगा;

(घ) क्या सरकार का विचार कोयले के आवागमन हेतु रेल माल-भाड़ा दरों को युक्तिसंगत बनाने का है; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं। कोयले के लिए मालभाड़ा दर सभी क्षेत्रीय रेलों पर एक समान है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) वर्ष 2002-03 के रेल बजट के अनुसार कोयला सहित सभी पण्यों के लिए मालभाड़ा दर को युक्ति-संगत बनाने का प्रस्ताव है। कोयले का वर्गीकरण मौजूदा गाड़ी भार श्रेणी-130 ए से श्रेणी-130 में संशोधित करने का प्रस्ताव है।

जी.आर.पी. के कार्मिकों द्वारा आर.पी.एफ. के कार्मिकों पर हमला

2888. श्री अमर राय प्रधान: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत दो वर्षों के दौरान ऑल इंडिया आर.पी.एफ. एसोसिएशन, नई दिल्ली, से उनके मंत्रालय को बिहार में वर्ष 2000 के दौरान मधुपुर रेलवे स्टेशन पर जी.आर.पी. के स्टॉफ द्वारा आर.पी.एफ. के कार्मिकों पर हिंसक हमले की घटनाओं से संबंधित शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) जी हां। इस संगठन ने 30.3.2000 को मधुपुर में राजकीय रेल पुलिस के कर्मचारियों द्वारा रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों पर गोली चलाने की घटना, जिसके परिणामस्वरूप रेल सुरक्षा बल के एक ए एफ आई की मृत्यु हो गई थी, की निष्पक्ष जांच और मृतक के परिवार को क्षतिपूर्ति की मांग की थी। यह मामला राज्य सरकार के समक्ष प्रस्तुत किया गया था और इस मामले की जांच बिहार के अपराध जांच विभाग के उप पुलिस अधीक्षक द्वारा की गई थी। जो राजकीय रेल पुलिस के कर्मचारियों के विरुद्ध मुकदमा चलाने के लिए 28.6.2000 को न्यायालय में चार्ज शीट दायर की गई है। यह मामला न्यायालय में न्यायाधीन है।

रेल सुरक्षा बल के मारे गए ए एस आई के परिवार को अन्तेष्ठी में सहायता और पारिवारिक पेंशन के अतिरिक्त 6 लाख रुपए की अनुग्रह राशि प्रदान की गई है।

निर्दोष बेरोजगार युवाओं से अरबों रुपये ठगना

2889. डा. संजय पासवान: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि मल्टीलेवल मार्केटिंग के नाम पर एमवे, जापान लाइफ इन्श्योरेन्स, औरीफ्लेम जैसी कंपनियां भारत के निर्दोष बेरोजगार युवाओं और गृहिणियों से अरबों रुपये ठग रही है।

(ख) यदि हां, तो क्या इसे कानूनी मान्यता दे दी गयी है; और

(ग) यदि हां, तो भारत के शहरी क्षेत्रों से लेकर ग्रामीण क्षेत्रों तक इसके चालू होने के क्या कारण हैं?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (ग) मैसर्स एमवे कारपोरेशन यू एस ए को भारत में 100% विदेशी इक्विटी के साथ पूर्णत: स्वामित्व वाली अनुषंगी स्थापित करने के लिए 26.08.1994 को एफ आई पी बी अनुमोदन दिया गया था जिससे कि यह स्वतंत्र भारतीय लघु इकाइयों से व्यापारिक उत्पाद की सीधी बिक्री को स्थापित एवं उन्नत किया जा सके। मैसर्स औरीफ्लेम इन्टरनेशनल ए बी स्वीडन को भी दिनांक 15.06.1995 को भारत में 85% विदेशी इक्विटी के साथ अन्य स्वतंत्र इकाइयों और उत्पादों के बाजार औरीफ्लेम स्तर से तैयार करने या निर्मित प्राप्त करने के लिए एक संयुक्त उद्यम स्थापित करने की एफ आई पी बी अनुमति प्रदान की गई थी। अगस्त, 2001 को कंपनी को कंपनी कार्यान्वयन में 15% शेयरधारिता के अधिग्रहण के माध्यम से विदेशी इक्विटी 85% से 100% तक बढ़ाने की अनुमति प्रदान की गई है, इस तरह इसे पूर्णत: स्वामित्व वाली अनुषंगी बनाते हुए भारत में बहुस्तरीय बाजार चलाने के लिए मैसर्स जापान जीवन बीमा को कोई एफ आई पी बी अनुमोदन प्रदान नहीं किया गया है।

पोतों और विमानों का प्रतिस्थापन

2890. कर्नल (सेवानिवृत्त) सोना राम चौधरी: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) *क्या तट रक्षक बल के पास 34 पोत और छ: विमान पुराने हैं और उन्हें बदले जाने की आवश्यकता है;*

(ख) *यदि हां, तो क्या सरकार बेड़े में वृद्धि करने के लिए* इन पोतों और विमानों को बदलने पर विचार कर रही है;

(ग) यदि हां, तो इन पोतों/विमानों को कब तक बदल दिया जाएगा;

(घ) क्या तटरक्षक बल ने इस आधार पर अगले पांच वर्षों में कार्मिकों की सख्या में 30 प्रतिशत वृद्धि करने के लिए कहा है कि आउटर सेल्फ के सीमांकन के बाद, ई.ई.जेड. का विस्तार 2.90 मिलियन वर्ग कि.मी. तक हो जायेगा; और

(ङ) यदि हां, तो किस संभावित समय तक इनकी आवश्यकताओं को पूरा कर दिया जाएगा।

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) वर्ष 2002 तक तटरक्षक बल से 12 जलयान, 8 स्पीड बोट तथा 03 हेलीकॉप्टर हटाए जाने हैं।

(ख) से (ङ) तटरक्षक बल के लिए निर्धारित भूमिका तथा उपलब्ध संसाधनों को ध्यान में रखकर बेड़े का नवीकरण तथा कार्मिक शक्ति में वृद्धि करना एक सतत प्रक्रिया है। तदुनुसार, समुद्री कार्रवाइयों की जरुरतों तथा नई चुनौतियों से कारगर ढंग से

निपटने के लिए सरकार ने मौजूदा कार्मिक शक्ति तथा उपलब्ध उपस्करों की पुनरीक्षा की है। अपने संक्रियात्मक दायित्वों को पूरा करने के लिए तटरक्षक बल को समुचित कार्मिक शक्ति तथा उपस्कर उपलब्ध करवाए जायेंगे।

[हिन्दी]

शताब्दी एक्सप्रेस में खाली यात्री डिब्बे

2891. श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में एक-तिहाई यात्री डिब्बे खाली रहते हैं जबकि कुछ अन्य शताब्दी रेलगाड़ियों में यात्री डिब्बों की 30 प्रतिशत की कमी पायी गयी है;

(ख) क्या अप्रैल-नवम्बर, 2001 के दौरान मुंबई-पुणे शताब्दी रेलगाड़ी में यात्रियों की संख्या कुल 6872 थी जबकि गत वर्ष की इसी अवधि के दौरान इस रेलगाड़ी में यात्रियों की संख्या 98,106 थी;

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

(घ) सरकार ने इस संबंध में क्या कदम उठाये हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) भारतीय रेलों पर शताब्दी गाड़ियों सहित सभी गाड़ियों की मांग का पैटर्न पूरे वर्ष एक समान नहीं होता है। गर्मियों तथा त्यौहार के दिनों के दौरान मांग अधिक होती है जबकि भीड़-भाड़ कम होने की अवधि के दौरान यह कम हो जाती है। व्यस्ततम अवधि के दौरान यात्री प्रतीक्षा सूची में रहते हैं। जबकि भीड-भाड़ कम होने की अवधि में चार्ट तैयार करने के बाद भी शायिकाएं खाली रहती हैं?

(ख) जी नहीं।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

लगेज, पार्सल वैन लीज

2892. श्री आनन्दराव विठोबा अडसुल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे निजी कंपनियों को लगेज, पार्सल वैन की ''लीज आकुपेन्सी'' बढ़ाने के लिए योजना बना रही है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) जी हां। रेलवे पहले से ही सभी यात्री गाड़ियों के अगले ब्रेक वैन (एल एल आर) के स्थान को पट्टे पर देने की योजना और राऊंड ट्रिप पार्सल वैनों (वी पीस.) को पट्टे पर देने की योजना बना रही है। एक तीसरी योजना जिसमें पूर्व निर्धारित स्थानों के बीच पार्सल एक्सप्रेस गाड़ियों को चलाने की है। सभी उपर्युक्त उल्लिखित योजनाएं केवल पार्सलों के परिवहन पर लागू हैं। ब्रेक वैनों में बुक किए सामान की ढुलाई के लिए स्थान को पट्टे पर देने की कोई योजना नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

आंध्र प्रदेश में रेल नेटवर्क

2893. श्री ए. नरेन्द्र: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आंध्र प्रदेश में प्रति 100 वर्ग मील के लिए रेल मार्ग की लंबाई अन्य राज्यों की तुलना में कम है;

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

(ग) सरकार द्वारा आंध्र प्रदेश में रेल नेटवर्क के विस्तार के लिए क्या कदम उठाये गए हैं/उठाने का प्रस्ताव है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) आध्र प्रदेश में 31.3.2001 को (नवीनतम उपलब्ध आंकड़े) प्रति 100 वर्ग कि.मी. रेलवे मार्ग की लम्बाई (मार्ग कि.मी) 1.87 कि.मी. है जो सम्पूर्ण भारत की 1.92 कि.मी. की औसतन मार्ग लम्बाई के लगभग है। आंध्र प्रदेश में जनसंख्या की तुलना में मार्ग कि.मी. की दृष्टि से यह प्रति लाख जनसंख्या का 6.78 कि.मी. है जो सम्पूर्ण भारत के 6.14 कि.मी. के औसत से अधिक है।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य को ध्यान में रखते हुए एकीकृत और आवश्यकता के आधार पर रेल परियोजनाओं की योजना बनाई जाती है और उनका निष्पादन किया जाता है। वस्तुत: राज्य की भौगोलिक सीमाएं रेलों पर निवेश निर्धारित करने के लिए मानदण्ड नहीं होती है, विशेष रूप से वहां, जहां रेल परियोजनाएं एक से अधिक राज्यों में फैली होती हों। बहरहाल, आन्ध्र प्रदेश

राज्य में लगभग 590 कि.मी. लम्बाई के नई लाइन संबंधी कार्य प्रगति पर हैं। संसाधनों की उपलब्धता के मद्देनजर आगामी वर्षों में कार्य को पूरा किया जाएगा।

एनटीपीसी द्वारा रेलवे को विद्युत की आपूर्ति

2894. श्रीमती श्यामा सिंह: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय ताप विद्युत निगम (एनटीपीसी) राज्य विद्युत बोर्डों की जगह स्वयं ही रेलवे को विद्युत की आपूर्ति करने के आशय के एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने पर सक्रियतापूर्वक विचार कर रहा है; और

(ख) यदि हां, तो रेलवे को सीधे विद्युत की आपूर्ति करने से एनटीपीसी को कितना लाभ होने का अनुमान है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) एनटीपीसी ने रेलवे को विद्युत आपूर्ति किए जाने हेतु एक संयुक्त उद्यम के माध्यम से विद्युत परियोजनाओं की स्थापना करने के लिए 18.2.2002 को रेलवे के साथ एक समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किया है।

(ख) राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा अनियमित भुगतान किये जाने की तुलना में रेलवे से उन्हें प्रत्यक्ष रूप से आपूर्ति की जाने वाली विद्युत के बदले एनटीपीसी को होने वाला लाभ एक सुनिश्चित भुगतान है। एनटीपीसी इस संयुक्त उद्यम के माध्यम से अपनी क्षमता अभिवृद्धि लक्ष्य पूरा करने में भी सक्षम हो जाएगा।

गुजरात में विद्युत क्षेत्र के लिए गैस की आपूर्ति

2895. श्री पी.एस. गढ़वी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने गुजरात में विद्युत क्षेत्र के लिए अतिरिक्त गैस की आपूर्ति करने संबंधी गुजरात सरकार के अनुरोध को ठुकरा दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या गुजरात सरकार ने अब राज्य के लिए प्रतिदिन 0.5 मिलियन मीट्रिक स्टैण्डर्ड घनमीटर गैस अतिरिक्त देने को कहा है; और

(घ) यदि हां, तो राज्य सरकार ने अनुरोध को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी, नहीं।

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

(ग) और (घ) सितम्बर, 2000 में यथा सहमत, गुजरात सरकार की मांग के प्रति विद्युत परियोजनाओं को प्राकृतिक गैस की 0.5 मिलियन मानक घन मीटर प्रति दिन (एम.एम.एस.सी.एम.डी.) अतिरिक्त मात्रा की आपूर्ति अन्य उपभोक्ताओं को गैस आपूर्तियों के आंतरिक समायोजन के द्वारा, फाल बैक आधार पर की जा रही है।

कलपुर्जों का प्रापण

2896. श्री राममोहन गाड्डे: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार मिग-21 विमानों के कलपुर्जों तथा अन्य प्रतिस्थापनीय यांत्रिक-सामग्री का प्रापण करने में समर्थ है; और

(ख) यदि हां, तो मई, 2001 में भारत और रूस द्वारा हस्ताक्षरित 12 बिलियन की राशि वाले इस कार्यक्रम की प्रगति के संबंध में स्थिति क्या है जिसमें विकसित विमान-वैज्ञानिकी तथा आयुधप्रणाली संलग्न करके 125 मिग-21 विमानों के स्तरोन्नयन को लक्ष्य किया गया है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां।

(ख) मिग-21 बिस विमान के उन्नयन के लिए 01 मार्च, 1996 को रूस के साथ संविदा पर हस्ताक्षर किए गए थे। दो विमानों का पहले ही उन्नयन किया जा चुका है जो भारत में उड़ान भर रहे हैं। उन्नयन कार्यक्रम हिंदुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड द्वारा किया जा रहा है तथा इसके वित्त वर्ष 2004-2005 के अंत तक पूरा होने की संभावना है।

केन्द्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार

2897. डा. (श्रीमती) सी. सुगुणा कुमारी: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निमार्णाधीन और नव्य विद्युत परियोजनाओं को तकनीकी और वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने के उद्देश्य से सरकार केन्द्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार की घोषणा करने का विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो विद्युत क्षेत्र की तरफ निजी निवेशकों को आकर्षित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) भारत सरकार ने अभिनिर्धारित बड़े/मध्यम/लघु उद्योगों में कम से कम तीन वर्षों के लिए उत्पादन में औद्योगिक यूनिटों को पहचान प्रदान करने के लिए वर्ष 1991 में राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार योजना आरंभ की है और ऊर्जा तथा पर्यावरण संरक्षण के लिए विशेष प्रयास किए हैं।

(ख) निजी सेक्टर में निजी निवेश आकर्षित करने के उपायों में शामिल है।

(1) निजी क्षेत्र पारंपरिक ईंधन, हाइडल परियोजनाओं अथवा पवन/सोलर ऊर्जा आधारित गैर-पारस्परिक ईंधन पर किसी भी प्रकार की विद्युत परियोजनाएं अथवा किसी प्रकार की थर्मल परियोजनाएं स्थापित कर सकते हैं।

(2) 4:1 तक ऋण की अनुमति दी गई।

(3) उत्पादन, पारेषण व वितरण में 100 प्रतिशत विदेशी इक्विटी भागीदारी की अनुमति दी गई।

(4) थर्मल पावर स्टेशनों के लिए टैरिफ आधारित प्रतिस्पर्द्धा बोलियां आधारित टेरिफ) के लिए दिशा निर्देश जारी किए गए।

(5) कुछ अपवादों को छोड़कर , अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्द्धा बोली (आईसीबी 18.2.1995 से आगे विद्युत परियोजनाओं को अनिवार्य बनाया गया है।

(6) पर्यावरणीय स्वीकृति के अधिकारों का यथासंभव विकेन्द्रीकरण किया गया।

(7) पूंजी लागत सीमा, में पर्याप्त वृद्धि की गई, अधिक होने पर केन्द्रीय विद्युत (सीईए) के तकनीकी आर्थिक स्वीकृति की जरूरत पड़ती है।

(8) बिना किसी ऊपरी सीमा के विदेशी निवेश के लिए स्वत: अनुमोदन।

(9) भारतीय वित्तीय संस्थाओं द्वारा ऋण पर 40 प्रतिशत की छूट।

बी.आर.पी.एल. का घाटा

2898. श्री जे.एस. बराड़:
श्री एम.के.सुब्बा:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत कुछ वर्षों के दौरान से बोंगाईगांव रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (बी आर पी एल) संचित घाटे का सामना कर रहा है;

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

(ग) इस घाटे को खत्म करने तथा कंपनी को लाभ में लाने के लिए क्या नैदानिक उपाए किए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) बोंगाईगांव रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (बी आर पी एल) को पहली बार वर्ष, 2000-2001 के दौरान 37.44 करोड़ रुपए की निवल हानि हुई। वर्तमान वित्तीय वर्ष में इसने प्रथम तीन तिमाहियों के दौरान 179.31 करोड़ रुपए की हानि की रिपोर्ट दी है।

(ख) इन हानियों के लिए मुख्य कारण पर्याप्त मात्रा में असम कच्चे तेल की अनुपलब्धता से परिणामित होने वाला रिफाइनरी का अपेक्षाकृत कम क्षमता उपयोग तथा संयंत्रों का निष्क्रिय रहना है। आगे, बी आर पी एल की पेट्रोरसायन ईकाई आज के कार्य व्यापार वातावरण में अप्रतिस्पर्द्धी है।

(ग) मार्च, 2001 में सरकार ने बी आर पी एल के अंतर्गत अपनी समस्त शेयर धारिता इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी एल) के पक्ष में विनिवेश कर दी है। बी आर पी एल ने भी अपेक्षाकृत अच्छे ईंधन प्रबंधन, प्रशासनिक खर्चों में कटौती, इत्यादि जैसे लागत कम करने वाले कदम उठाए हैं। सरकार ने उत्तर पूर्व रिफाइनरियों से निकाले गए उत्पादों के लिए हाल ही में उत्पाद शुल्क में 50 प्रतिशत की छूट प्रदान की है।

नवीनगर तापविद्युत परियोजना को मंजूरी

2899. श्री अरूण कुमार: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार सरकार ने 2000 मेगावाट क्षमता वाली नवीनगर तापविद्युत परियोजना की स्थापना के संबंध में कोई प्रस्ताव संस्वीकृति/मंजूरी हेतु प्रस्तुत किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में वर्तमान स्थिति क्या है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) और (ख) बिहार राज्य विद्युत बोर्ड (बी एस ई बी) ने

तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति हेतु सितम्बर, 1988 में केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण (के वि प्रा) को नवीनगर ताप विद्युत परियोजना (2×500 मे.वा.) की स्थापना का एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। तथापि के.वि.प्रा. ने परियोजना को मई, 1989 में लौटा दिया था, क्योंकि ईंधन, जल और पर्यावरण जैसे कुछ मुख्य लिंकेज उपलब्ध नहीं थे। बी एस ई बी ने प्रस्ताव पर कार्रवाई नहीं की थी।

बिहार सरकार ने नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन (एनटीपीसी) के माध्यम से केन्द्रीय क्षेत्र में परियोजना क्रियान्वयन हेतु कोई अनुरोध नहीं किया है।

10वीं और 11वीं योजना के दौरान केन्द्रीय क्षेत्र में क्षमता अभिवृद्धि कार्यक्रम में वृद्धि करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुते हुए इस परियोजना के विकास हेतु एक शक्यता वाली परियोजना माना गया है। वर्ष 2011-12 के लिए नवीनगर परियोजना हेतु के.वि.प्रा. द्वारा विद्युत खपत संबंधी कराये गये अध्ययन कार्य के अनुसार पूर्वी क्षेत्र में विद्युत का अधिशेष होगा। इस प्रकार एक निर्यातोन्मुख परियोजना के रूप में इस परियोजना का विकास करने के लिए व्यवहार्यता अध्ययन आरंभ करने हेतु विद्युत मंत्रालय ने एनटीपीसी को निर्देश दिया है।

ओ.एन.जी.सी. के प्रमुख उत्पादन-क्षेत्र

2900. श्री रामशेठ ठाकुर: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओ एन जी सी) के प्रमुख उत्पादन-क्षेत्रों में से अधिकांश अपनी वर्तमान क्षमता का उत्पादन पूरा कर चुकने की ओर है;

(ख) यदि हां, तो नये क्षेत्रों की खोज करने तथा वर्तमान क्षेत्रों को पुनर्विकसित करने के लिए ओ.एन.जी.सी. द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार ओ.एन.जी.सी. द्वारा निष्कर्षित किये जाने वाले कच्चे माल का अंतरराष्ट्रीय बाजार मूल्य शनै: शनै: बढ़ाने की अपनी नीति का अनुपालन करने में विफल रही है;

(घ) यदि हां, तो क्या इससे तेल और प्राकृतिक गैस निगम के अन्वेषण-कार्य पर असर पड़ा है; और

(ङ) यदि हां, तो अन्वेषण-कार्य को प्रोत्साहन देने के लिए तेल-अन्वेषी कंपनियों को कितनी सहायता दी गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी हां। आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) के ज्यादातर मुख्य उत्पादन क्षेत्र उत्पादन के परिपक्व चरण पर है।

(ख) नए क्षेत्रों की खोज करने और भण्डार आधार में वृद्धि करने के लिए ओ एन जी सी द्वारा निम्न उपाए किए गए हैं। उपायों की योजना बनाई गई हैं।

1. क्षेत्र विकास इलाकों में भण्डार वृद्धि को बढ़ावा।
2. ज्ञात पेट्रोलयुक्त बेसिनों के गैर अन्वेषित इलाकों से मध्यम से बड़े क्षेत्र स्थापित करने के प्रयास करना।
3. गहन जल, विंध्वन और हिमालय की तराई जैसे सीमावर्ती क्षेत्रों में अन्वेषण।
4. बंगाल और राजस्थान जैसे बेसिनों में भौतिक निवेशों की तुलना में अधिक बौद्धिक निवेश।
5. आंकड़ा अर्जन संसाधन और निर्वाचन के लिए प्रौद्योगिकी समावेशन में सतत प्रयास।
6. नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एन ई एल पी) के विभिन्न दौरों के तहत नए रकबों का अर्जन।

ओ एन जी सी ने 15 प्रमुख क्षेत्रों अर्थात् मुंबई हाई, हीरा, नीलम, गांधार, कलोल, सानन्द, उत्तरी कादी, सोभासन, संथाल, बलोल, जोतना लानवा, लाकवा,जेलेकी और रुद्र सागर से उन्नत तेल निकासी (आई ओ आर) के लिए एक कार्यक्रम तैयार किया है। इन क्षेत्रों से ओ एन जी सी का 80 प्रतिशत तेल उत्पादन होता है।

उपर्युक्त 15 क्षेत्रों को आई ओ आर/ई ओ आर कार्यक्रम के लिए 19 योजनाओं में परियोजित किया गया है जिनमें से ओ एन जी सी द्वारा अनुमोदित 16 योजनाएं कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं।

(ग) 1 अप्रैल, 1998 से ओ एन जी सी को उसके क्रूड के लिए उस कीमत से अधिक पर भुगतान किया जा रहा है जो उसे मार्च, 1998 में मिलता था।

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

रेल अभियांत्रिकी एवं परिवहन भण्डार

2901. श्री ब्रह्मानन्द मंडल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश के विभिन्न रेल जोनों में कितने रेल अभियांत्रिकी एवं परिवहन भण्डार हैं;

(ख) माल-भण्डार के अनुरक्षण, इसके परिवहन तथा नियंत्रण की क्या प्रणाली हैं;

(ग) इसके कार्यकरण संबंधी अनियमितताओं के बारे में की गई शिकायतों की जांच करने का तरीका क्या है; और

(घ) अनियमितताओं संबंधी कितने मामलों की जांच की जा रही है तथा ये अनियमितताएं किस बारे में है और इस पर क्या कार्यवाही की गई है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) रेलें विभिन्न रेलवे जोनों में इंजीनियरी और परिवहन संबंधी आवश्यकताओं के लिए कुल लागत 1.56 लाख स्टॉक मदें रखती हैं।

(ख) भंडारों का स्टाक नामित डिपुओं में रखा जाता है और इसकी लेखा प्रणाली कंप्यूटरीकृत है। भंडारों के अनुरक्षण, माल के परिवहन और उनके नियंत्रण संबंधी भारतीय रेल भंडार संहिता के कार्यविधि में दी गई है और फुटकर के मामले में, जहां कहीं आवश्यक हो, विकल्पत: सड़क परिवहन का उपयोग किया जाता है।

(ग) अनियमितताएं बरते जाने की शिकायतों के संबंध में प्रशासन के साथ-साथ सतर्कता संगठन द्वारा भी विभिन्न स्तरों पर जांच की जाती है।

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

लिग्नाइट-आधारित विद्युत संयंत्र की स्थापना

2902. श्री अनन्त नायक: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का देश में कुछ लिग्राइट-आधारित विद्युत सयंत्र स्थापित करने का एक प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इन विद्युत-सयंत्रों को किन-किन राज्यों में स्थापित किए जाने का प्रस्ताव है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) और (ख) देश में लिग्नाइट आधारित विद्युत संयंत्रों को स्थापित करने से संबंधित प्रस्तावों का राज्यवार ब्यौरा विवरण में दिया गया है।

विवरण

देश में स्थापित किए जाने हेतु प्रस्तावित लिग्नाइट आधारित विद्युत संयंत्रों की सूची

क्र.सं.	परियोजना/राज्य/क्रियान्वयन एजेंसी का नाम	क्षमता (मेगावाट)	स्थिति
1	2	3	4
राजस्थान			
1.	गिराल टीपीएस मैसर्स राजस्थान राज्य विद्युत उत्पादन निगम लि.	250	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रतीक्षित है
2.	बरसिंगसर टीपीएस मैसर्स हिन्दुस्तान विद्युत कारपोरेशन लि.	500	नवीन विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्रतीक्षित है
गुजरात			
3*	अक्रीमोटा टीपीएएस मैसर्स गुजरात मिनरल डेवलपमेंट कारपोरेशन लि.	250	निर्माणाधीन

1	2	3	4
4.	कच्छ निग्नाइट टीपीएस एक्स. मैसर्स गुजरात इलैक्ट्रिसिटी बोर्ड	75	केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण से तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति प्रतीक्षित है।
5.	*सूरत लिग्नाइट पावर प्रोजेक्ट, मैंगरोल चरण-2 * मैसर्स गुजरात इन्ड्रस्टीज कैप्टिव पावर कं. लि.	250	तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु विस्तृत परियोजना रिपोर्ट केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण में प्राप्त कर ली गई है।
तमिलनाडु			
6*.	नैवैली टीपीएस-1 एक्सटेंशन मैसर्स नैवेली लिग्नाइट कारपोरेशन लि.	210	निर्माणाधीन
7.	नैवैली टीपीएस-1 एक्सपेंशन मैसर्स नैवेली लिग्नाइट कारपोरेशन लि.	500	केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण से तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति प्रतीक्षित है।
8*.	नैवेली जीरो मैसर्स एसटी-सीएमएस इलैक्ट्रिक कं.	250	निर्माणाधीन
9.	सिरीमुसनम टीपीपी मैसर्स तमिलनाडु इन्ड्रस्ट्रीज कैपटिव पावर कं. लि. (टीआईसीएपीसीओ)	250	तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन हेतु विस्तृत परियोजना रिपोर्ट केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण में प्राप्त कर ली गई है।
		2535	

एन एम डी सी के कार्यालय को हैदराबाद से स्थानांतरित करके बस्तर ले जाया जाना

2903. **श्री राजो सिंह:**
डा. चरणदास महंत:

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

(क) क्या सरकार राष्ट्रीय खनिज विकास निगम (एन एम डी सी) के मुख्य कार्यालय को हैदराबाद से स्थानांतरित करके छत्तीसगढ़ के बस्तर जिले में खोलने पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो यह कार्य कब तक कर लिये जाने की संभावना है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) और (ख) जी, नहीं।

निगरानी रडार का आदिप्ररूप विकसित करना

2904. **श्री के. येरननायडू:**
श्रीमती जयश्री बैनर्जी:

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

(क) क्या रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन ने हाल ही में नौसेना के लिए निगरानी रडार का प्रथम आदिप्ररूप तैयार किया है;

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

(ग) इस निगरानी रडार का देश में उत्पादन कब तक चालू किये जाने की सम्भावना है; और

(घ) देश के सशस्त्र बलों को आत्मनिर्भर और सबल बनाने की दृष्टि से उनकी सहायता करने हेतु रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन ने विगत तीन वर्षों के दौरान कौन-कौन सी नयी प्रौद्योगिकियां विकसित की?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां।

(ख) एक विमानवाहित निगरानी रडार उन्नत हल्के हेलिकाप्टर पर लगाए जाने के लिए विकसित किया गया है। यह रडार विमानवाहित और समुद्री सतह के लक्ष्यों का पता लगा सकता है।

(ग) यह रडार उन्नत हल्के हेलिकाप्टर पर लगाए जाने के लिए तैयार है। हेलिकॉप्टर की उपलब्धता और प्रयोक्ता परीक्षणों में एक वर्ष का समय लगने की संभावना है। इसका उत्पादन वर्ष 2004 में शुरू होने की संभावना है।

(घ) रडारों के क्षेत्र में, विकसित की गई अन्य प्रौद्योगिकियां हैं एयरबोर्न स्केनर सिस्टम, स्लोटिड वेव गाइड एंटिनाज, समुद्री कोलाहल के खिलाफ समुद्री लक्ष्यों का पता लगाने के लिए सिग्नल प्रोसैसिंग, जमीन पर गतिशील लक्ष्यों का पता लगाने के लिए मैनपोर्टेबल बैटल फील्ड सर्वेलैंस रडार और विमानवाहित लक्ष्यों के लिए तीन आयामी परिवहनीय/मोबाइल निगरानी रडार।

[हिन्दी]

सरकार द्वारा नियुक्त किए गए आयोग

2905. श्री जगदम्बी प्रसाद यादव: क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा कितने आयोगों की नियुक्ति की गई तथा किस-किस उद्देश्य से ऐसा किया गया;

(ख) इनमें से कितने आयोगों को स्थायी कर दिया गया;

(ग) इस प्रक्रिया पर सरकार द्वारा प्रतिवर्ष खर्च की गई राशि का आयोग-वार ब्यौरा क्या है; और

(घ) कितने आयोगों ने सरकार को अपनी रिपोर्ट सौंप दी है इनमें से कितनी रिपोर्ट पर सरकार द्वारा अनुवर्ती कार्यवाही की गई है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) से (घ) जानकारी एकत्रित की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

राज्यों को दी जाने वाली ऋण राशि में कटौती

2906. श्री के.ई. कृष्णमूर्ति:
श्री मोहन रावले:

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

(क) क्या केन्द्र सरकार, केन्द्र द्वारा राज्यों को जारी की जाने वाली धनराशि में से विभिन्न केन्द्रीय संगठनों से राज्यों द्वारा ली गई ऋण राशि की कटौती करने पर विचार कर रही है;

(ख यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) आज की स्थिति के अनुसार, प्रत्येक राज्य विद्युत बोर्ड पर विद्युत वित्त निगम के ऋण स्वरूप कितनी राशि का भुगतान बकाया है; और

(घ) बकाया ऋण की वसूली करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) और (ख) कुछेक राज्य केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों को देय ब्याज के भुगतान करने और ऋणों को वापिस करने में चूक करते हैं। वर्तमान में इस प्रकार की चूकों को अधिकतम 15% केन्द्रीय योजना सहायता तक उनकी हिस्सेदारी से वसूल किया जाता है। इसके अतिरिक्त केन्द्रीय संगठनों से राज्यों की ऋण राशि में कटौती करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) और (घ) संलग्न विवरण में दिया गया है। बकाया धन राशियों की वसूली हेतु पावर फाइनेंस कारपोरेशन (पीएफसी) द्वारा उठाए गए कदम निम्नवत हैं:-

पी एफ सी द्वारा संवितरण सभी आरंभ किया जाता है जब शर्त व निबन्धन संबंधी ऋण दस्तावेजों को अंतिम रूप दे दिया जाता है और इनका निष्पादन ऋणी तथा पी एफ सी द्वारा कर लिया जाता है। ऋण संबंधी शर्त व निबंधनों में अन्य बातों के साथ-साथ ब्याज दर, ऋण की अवधि तथा मूलधन और ब्याज के भुगतान के लिए देय तिथि शामिल हैं।

गारंटी और सुरक्षा

1. पी एफ सी की नीति के अनुसार पी एफ सी द्वारा प्रदान किए गए ऋण के लिए गारंटी ऋणी द्वारा निगम को देय बकाया राशि/परिसंपत्ति पर प्रभाव के संबंध में किसी राष्ट्रीय बैंक या फिर राज्य सरकार द्वारा पूर्णत:, बिना किसी शर्त के और अपरिवर्तनीय रूप से प्रदान की जाती है।

2. एस्क्रो एकाउंट लेटर ऑफ क्रेडिट

3. राज्य विद्युत यूटिलिटियों के मामले में निगम राज्य सरकार से इस आशय से लिखित आश्वासन प्राप्त करता है कि राज्य यूटिलिटियों को राज्य सरकार द्वारा दिए गए ऋणों से संबंधित देयताओं पर राज्य यूटिलिटी के अधिशेष राजस्व पर पी एफ सी का प्राथमिक दावा होगा।

मांग पत्र के जरिए ऋणकर्त्ताओं को उनके द्वारा देय राशि की देय तिथि से लगभग 10 दिन पहले सूचित किया जाता है।

यदि ऋणकर्त्ता देय तिथि पर किस्त/ब्याज तथा अन्य प्रभारों का भुगतान नहीं करता है तो उस राशि को ऋणकर्त्ता के पास बकाया दर्शाया जाता है।

बकाया देयों की वसूली के लिए पत्रों, विचार-विमर्श और वैयक्तिक रूप से बराबर स्मरण कराया जाता है।

अभी तक विद्यमान, प्रावधानों के अनुसार 60 दिन से अधिक हो जाने पर भुगतान के अभाव में ऋणकर्त्ताओं को औपचारिक नोटिस भेजा जाता है कि नोटिस प्राप्ति की तारीख से 30 दिन के अन्दर बकाया भुगतान के अभाव में सभी ऋणों का वितरण और एस्क्रो खाता निरस्त कर दिया जाएगा। यदि भुगतान के उस अवधि के भीतर नहीं होता तो सभी ऋणों का वितरण और ऋणकर्त्ताओं की नई स्वीकृतियों को निरस्त कर दिया जाता है ताकि शीघ्रातिशीघ्र बकाया भुगतान करें और परियोजना क्रियान्वयन में विलम्ब न हो।

विवरण

15 मार्च, 2002 के अनुसार ऋणप्राप्तकर्ता-वार भुगतान स्थिति

क्र.सं.	ऋणप्राप्तकर्त्ता का नाम	कुल संवितरण	लाख रुपए में कुल भुगतान
1	2	3	4
1.	हरियाणा सरकार	4355	2547
2.	एचएसईबी	7940	7940
3.	एचपीजीसीएल	41092	5711
4.	एचबीपीएनएल	8491	1637
5.	हिमाचल प्रदेश सरकार	261	155
6.	एचपीएसईडी	36124	4730
7.	जेकेएसईबी	2327	2327
8.	जे एण्ड के पीडीसीएल	4455	14
9.	पीएसईबी	91396	35923
10.	राजस्थान	944	944
11.	आरएसईबी	12056	12056
12.	आरआरबीपीएनएल	24501	4855
13.	आरआरबीयूएनएल	131896	11900
14.	जयपुर डब्ल्यू	13830	968
15.	जोधपुर डब्ल्यू	6251	597
16.	अजमेर डब्ल्यूएनएल	8957	670
17.	यूपीआरबीयूएनएल	23426	16722
18.	यूपीजेबीएनएल	63	63
19.	यूपीपीसीएल	33787	27487
20.	गोवा सरकार	3234	376
21.	जीईबी	57578	29225
22.	जीपीसीएल	383	262
23.	जीएसईसीएल	25000	7550
24.	एमपीईबी	134833	47235
25.	एमएसईबी	234887	62669
26.	सीएसईबी	15507	2810
27.	एपजेनको	138840	55738
28.	एपट्रांसको	52202	20795
29.	केपीसीएल	64234	18465
30.	केपीटीसीएल	106804	39044
31.	डब्ल्यूएनएल	5235	653
32.	केएसईबी	17592	4185
33.	टीएनईबी	170416	56360
34.	बीएसईबी	1532	1532
35.	बीएसएचपीसीएल	707	283
36.	टीवीएलएल	15800	12687
37.	ओएसईबी	3555	3555
38.	ओपीजीसीएल	24639	8952
39.	ओएचपीसीएल	42314	12407
40.	ग्रिडको	35398	5306
41.	सिक्किम पीडीडी	1250	1250

1	2	3	4
42.	डब्ल्यूबीएसईबी	12822	8798
43.	डब्ल्यूबीपीडीसीएल	27558	19625
44.	डीपीएल	26073	1089
45.	अरुणाचल	149	149
46.	एएसईबी	6824	283
47.	मणिपुर पीडी	405	405
48.	मेघालय	3	3
49.	मिजोरम पीडी	3779	2825
50.	नागालैंड पी	13728	1950
51.	डीवीसी	4435	315
52.	नीपको	29157	4904
	कुल योग	1729024	568928

[हिन्दी]

सी.एन.जी. पाइपलाइनों में आग लगने की घटनाएं

2907. श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान सी.एन.जी. पाइपलाइनों में आग लगने की कितनी घटनायें हुई, और

(ख) भविष्य में ऐसी घटनाओं की रोकथाम के लिए सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) शून्य।

(ख) गैस पाइपलाइन में 1 से 1.5 कि.मी. की दूरी पर आइसोलेशन वाल्व उपलब्ध कराए गए हैं। गैस के रिसाव/आग लगने की स्थिति में आइसोलेशन वाल्व तुरन्त बंद कर दिए जाते हैं ताकि गैस का और अधिक रिसाव न हो सके, इसके अतिरिक्त निम्न सुरक्षा उपाय भी अपनाए गए है।

- पाइपलाइन मार्ग के साथ साथ निशान बनाए गए हैं।
- पाइपलाइन मार्ग की लगातार निगरानी रखी जाती है।
- सी एन जी पाइपलाइन नेटवर्क के आसपास खुदाई कार्यों के बारे में प्राधिकारियों के साथ नियमित सम्पर्क रखा जाता है।

इरकॉन और मलेशिया के बीच समझौता ज्ञापन

2908. श्री सुनील कुमार शिंदे: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 'इंडियन रेलवे कन्सट्रक्शन (इरकॉन) को मलेशिया के मेन लाइन रेलवे के इपॉह-पडांग बेसर सैक्शन के दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण का अनुबंध मिला है;

(ख) क्या इस अनुबंध को इस परियोजना हेतु परामर्श न करने के लिए 400-450 करोड़ रुपए की लागत पर एक चीनी कम्पनी (एस.एस.बी.) के पक्ष में अभिनिर्णीत कर दिया गया और उक्त लागत राशि इस परियोजना की कुल लागत का 8 से 9 प्रतिशत हिस्सा बैठती है;

(ग) क्या उक्त परामर्शकारी चीनी कम्पनी को ऐसे कार्यों का कोई अनुभव नहीं था जबकि इस क्षेत्र की विशेषज्ञ कम्पनियों ने लागत का कुल 4 या 5 प्रतिशत पारिश्रमिक लेकर उक्त कार्य करने की पेशकश की थी; और

(घ) यदि हां, तो उक्त परियोजना के परामर्श का कार्य 'एस.एस.बी.' को सौंपने के क्या कारण रहे?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं। इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन) ने हाल ही में क्वालालमपुर में रेलवे दोहरी लाइन बिछाने के लिए कोई ठेका नही लिया है। बहरहाल, इरकॉन ने इपोह-पडांग बेसर के बीच रेलवे लाइन के दोहरीकरण के संबंध में मलेशिया सरकार के साथ मई 2001 में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए है। ठेके के विभिन्न प्रावधानों के औपचारिक समझौते पर अभी हस्ताक्षर नहीं हुए हैं।

(ख) जी नहीं।

(ग) और (घ) जी नहीं। मैसर्स एस एस पी परामर्श/अभिकल्प/पर्यवेक्षण के बिजनेस में ही और विगत में बड़ी परियोजनाएं ली हैं। इस फर्म की तकनीकी क्षमताओं का इरकॉन के तीन कार्यकारी निदेशकों की एक समिति द्वारा आकलन किया गया है। इस फर्म के साथ बातचीत जारी है और ठेके के लिए विस्तृत शर्तों को अभी अंतिम रूप दिया जाना है।

आयुध-निर्माणी कारखानों का कार्यनिष्पादन

2909. श्री शीशराम सिंह रवि: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नियंत्रक महालेखापरीक्षक ने 2001 की अपनी रिपोर्ट सं. 7 में आयुध-निर्माणी कारखानों/संगठनों के कार्य-निष्पादन की जांच की है;

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

(ग) आयुध-निर्माणी कारखानों/संगठनों के कार्यकरण में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) से (ग) वर्ष 1999-2000 के दौरान आयुधनिर्माणी संगठन के कार्यनिष्पादन की पुनरीक्षा नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की वर्ष 2001 की रिपोर्ट संख्या 7 में की गई थी। इसमें दिए गए प्रमुख अभिमत इस प्रकार है:-

आयुधनिर्माणी संगठन में 39 निर्माणियां हैं जो मुख्यत: देश के सशस्त्र बलों के लिए शस्त्रों, गोलाबारूदों, उपस्करों, वस्त्र एवं सामान्य भंडारण मदों इत्यादि के उत्पादन में लगी हुई है। वर्ष 1998-99 के दौरान प्राप्त 5441.12 करोड़ रुपए के उत्पादन मूल्य की तुलना में वर्ष 1999-2000 के दौरान उत्पादन का कुल मूल्य 7086.49 करोड़ रु. था जोकि 30.24% की वृद्धि दर्शाता है।

आयुध निर्माणियों के इस्तेमाल की क्षमता तथा कुल कारोबार में भी सुधार हुआ है तथा इस प्रकार वर्ष 1999-2000 के दौरान 830.16 करोड़ रुपए का विशुद्ध बजट अधिशेष बन गया। विविध प्रकार की माल-सूची धारिता अर्थात् कच्चे सामान, चल रहे कार्य एवं निर्मित स्टाक की स्टाक धारिता, में समग्ररूप से कमी आई थी। तथापि, 364 मदों, जिनके लिए मांग थी और लक्ष्य निर्धारित किए थे, में से 69 मदों का उत्पादन निर्धारित समयावधि से पीछे चल रहा था। उत्पादन में गिरावट का मुख्य कारण डिजाइन को अंतिम रूप नहीं दिया जाना अथवा भारी पैमाने पर उत्पादन संबंधी अनुमति की अनुपलब्धता था। वित्तीय संदर्भ में कम उत्पादित मदों का मूल्य कुल कारोबार के 10% से भी कम था। लेखा-परीक्षा ने भी लेखाकरण संबंधी कुछ खामियों का उल्लेख किया है। आयुध निर्माण संगठन ऐसी खामियों की पुनरावृत्ति से बचने के लिए अपने संबद्ध-वित्त स्कंध के साथ परामर्श करके आवश्यक कार्रवाई कर रहा है।

वाहनों/इंजिनों की पूरी साफ-सफाई

2910. श्री सुरेश रामराव जाधव: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वाहनों/इंजिनों की पूरी साफ-सफाई करने वाली आर्मीबेस वर्कशाप की वार्षिक अधिष्ठापित क्षमता क्या है;

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान आर्मीबेस वर्कशाप द्वारा वर्ष-वार कुल कितने वाहनों/इंजिनों की पूरी साफ-सफाई की गई है;

(ग) वाहनों की साफ-सफाई संबंधी परियोजना के मामलों में धीमी आयोजना तथा कार्यपालन के क्या कारण हैं; और

(घ) आर्मीबेस वर्कशाप की अधिष्ठापित क्षमता का पूरा उपयोग करने तथा साफ-सफाई हेतु शेष वहानों और इंजिनों का काम निपटाने के लिए क्या कदम उठाए गए है?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) वाहनों/इंजिनों की ऑवरहालिंग के लिए आर्मी बेस वर्कशापों की वार्षिक स्थापित क्षमता 60,16,000 श्रम घंटे हैं।

(ख) आर्मी बेस वर्कशॉपों द्वारा पिछले 3 वर्षों के दौरान ऑवरहाल किए गए वाहनों/इंजिनों की कुल संख्या इस प्रकार है:-

वर्ष	ऑवरहाल किए गए वाहनों की संख्या	ऑवरहाल किए गए इंजिनों की संख्या
1999-2000	440	4724
2000-2001	567	4581
2001-2002 (28 फरवरी, 2002 तक)	576	4319

(ग) ऑवरहाल संबंधी परियोजनाएं सुनियोजित रही हैं और उन्हें संतोषजनक ढंग से निष्पादित किया गया है। आर्मी बेस वर्कशॉपों का इष्टतम और उनकी पूर्ण क्षमताओं तक उपयोग किया जा रहा है। आयोजना और उसके निष्पादन में कोई ढिलाई नहीं हुई है।

(घ) स्थापित क्षमताओं का पूर्णत: उपयोग किया जा रहा है। आर्मी बेस वर्कशॉपों की क्षमताओं को बढ़ाने, किसी उपस्कर के ऑवरहाल किए जाने के मानदंडों और उपस्करों की बढ़ती हुई

संख्या की चुनौती का सामना करने के पहलू की सेना द्वारा लगातार समीक्षा की जाती है। इस समय, ए आर वी डब्ल्यू जैड टी-2, बी एम पी-2 और ओ एस ए-ए के शस्त्र प्रणालियों के लिए ऑवरहाल सुविधाओं की स्थापना के मामलों पर कार्य किया जा रहा है।

उच्च न्यायालयों में चल रहे मामलों की कार्यवाही इंटरनेट पर

2911. श्री निखिल कुमार चौधरी: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार की उच्च न्यायालयों में चल रहे मामलों की कार्यवाही तथा अन्य दैनिक सूचना को इंटरनेट पर लाने संबंधी कोई योजना है; और

(ख) यदि हां, तो इसके लिए क्या समय-सीमा तय की गई है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) जी हां।

(ख) जी नहीं। इसके लिए समय-सूची नियत करना संबद्ध उच्च न्यायालय का कार्य है। दिल्ली उच्च न्यायालय के संबंध में कार्यवाहियों और साथ ही मामले की प्रास्थिति के संबंध में जानकारी इंटरनेट पर उपलब्ध है। गुजरात, राजस्थान, बंबई, कलकत्ता और हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालयों जैसे उच्च न्यायालय मामले की प्रास्थिति की जानकारी इंटरनेट पर उपलब्ध कराने के अंतिम चरण में हैं।

[हिन्दी]

एचपीसीएल की परिशोधनशालाओं का बेचा जाना

2912. श्री रामदास आठवले: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एचपीसीएल के संबद्ध तेल परिशोधन शालाओं को बेचने का सरकार का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या एचपीसीएल का तेल-परिशोधन प्रभाग घाटे में जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो एचपीसीएल के तेल-परिशोधन कार्य में बुनियादी तौर पर क्या खामियां हैं;

(ङ) क्या तेल-परिशोधन परियोजनाएं शुरू करने के पूर्व एचपीसीएल के प्रबंधन ने तेल-परिशोधन-शालाओं की आवश्यकता का परिकलन करने के संबंध में समुपयुक्त कदम नहीं उठाए थे; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कापोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) विगत कई वर्षों से लाभ कमाती रही है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) अद्यतन आपूर्ति-मांग परिदृश्य तथा विकास दरों के आधार पर एचपीसीएल की पाइपलाइनों तथा रिफाइनरियों में अपना निवेश करने की योजना है।

लघु पन विद्युत परियोजनाओं की स्थापना

2913. डा. रघुवंश प्रसाद सिंह: क्या **अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार सहित राज्यों में लघु जल विद्युत परियोजनाओं की स्थापना की गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या बिहार राज्य जल विद्युत निगम ने मंत्रालय के परिपत्र के अनुसार 30 स्थानों पर व्यापक सर्वेक्षण और खोज कार्य सहायता मांगी है; और

(ग) यदि हां, तो बिहार को कब तक सहायता दिए जाने की संभावना है?

अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): (क) बिहार राज्य में कुल 44.90 मेगावाट क्षमता की 4 परियोजनाओं सहित देश में समग्र 1433 मेगावाट की 424 लघु पनबिजली (एसएचपी) परियोजनाएं (25 मेगावाट क्षमता तक की) स्थापित की गई हैं।

(ख) और (ग) जी हां। अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत मंत्रालय ने बिहार राज्य जल विद्युत निगम (बीएचपीसी) के लिए 46 संभाव्यता स्थलों पर विस्तृत सर्वेक्षण एवं अन्वेषण अध्ययन कराने के लिए

सहायता उपलब्ध कराने हेतु इसके अनुमोदन से पहले ही सूचित कर दिया है। मंत्रालय में प्राप्त रिपोर्टों/दस्तावेजों पर निर्भर करते हुए बीएचपीसी को 16 अध्ययनों के लिए 100% निधियां, 19 अध्ययनों के लिए 90% निधियां और 11 अध्ययनों के लिए 20% निधियां पहले ही रिलीज की जा चुकी हैं। शेष निधियां योजना के नियमों व शर्तों के अनुसार तथा बीएचपीसी से रिपोर्टों/दस्तावेजों से प्राप्त होने पर रिलीज की जाएगी।

[अनुवाद]

ईंधनों में मिलावट

2914. श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विज्ञान और पर्यावरण केन्द्र ने उच्चतम न्यायालय को सूचित किया है कि पेट्रोल के लिए गये 72 में से 26 प्रतिशत नमूने में बैंजीन जैसे घुलनशील तत्वों की मात्रा उनके मंत्रालय द्वारा दी गई अनुमति के स्तर से अधिक हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या भारतीय मानक ब्यूरो के विनिर्दिष्टों के अनुसार परीक्षण किये जाने वाले नमूनों की प्रतिशतता घटकर 8.6 प्रतिशत रह गई है;

(ग) क्या भेरूलाल समिति ने बताया है कि मिलावटी तरल ईंधन भारतीय मानक ब्यूरो की शुद्धता जांच पास कर सकते हैं क्योंकि सीमित मात्रा में मिलाये गये घुलनशील पदार्थ दिखाई नहीं पड़ते;

(घ) क्या सोसायटी फार पेट्रोलियम लिमिटेड से नमूने एकत्रित करने में कोई कठोर दिशा-निर्देश नहीं है और उनके टैंकरों से नमूने लेने में उनके मंत्रालय के अलग-अलग विनिर्दिष्ट हैं; और

(ङ) यदि हां, तो पेट्रोल में मिलावट रोकने हेतु सरकार द्वारा किन कदमों पर विचार किया जा रहा है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन पर रख दी जाएगी।

गैर-महत्व की परिसंपत्तियों की बिक्री

2915. श्री नरेश पुगलिया: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड ने गत तीन वर्षों के दौरान अपनी गैर-महत्व वाली परिसंपत्तियों को बेचा है;

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

(ग) अपनी परिसंपत्तियों की बिक्री से सेल को अब तक कुल कितनी धनराशि की आय हुई है;

(घ) क्या सेल द्वारा इस धनराशि का उपयोग किया गया है; और

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

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) से (ग) जी, हां। सेल के दुर्गापुर इस्पात संयंत्र और राउरकेला इस्पात संयंत्र (2000-01 में) तथा बोकारो इस्पात संयंत्र (2001-02 में) के विद्युत संयंत्रों को क्रमश: नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन (एन टी पी सी) तथा दामोदर वैली कारपोरेशन (डी वी सी) के साथ संयुक्त उद्यम कम्पनियों में परिवर्तित किया गया है। इनकी बिक्री से सेल को कुल पूंजीगत लाभ 647 करोड़ रुपए हुआ।

(घ) और (ङ) उपर्युक्त विद्युत संयंत्रों के स्वत्वहरण से सेल को प्राप्त हुई धनराशि का उपयोग ऋण चुकाने सहित प्रचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए किया गया है।

रेलगाड़ियों में डकैती

2916. श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान रेलगाडियों में कितनी बड़ी डकैती की घटनायें हुई है;

(ख) प्रत्येक मामले में की गई जांच का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा रेलगाड़ियों में डकैती की घटनायें रोकने हेतु कौन से कदम उठाये जाने का विचार है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) चलती गाड़ियों में और रेलवे परिसरों में कानून व्यवस्था बनाए रखना और यात्रियों और उनके सामान की सुरक्षा करना राज्य सरकार की सांविधिक जिम्मेदारी है। बहरहाल, इस मंत्रालय में उपलब्ध सूचना के अनुसार, पिछले तीन वर्षों अर्थात 1999, 2000 एवं 2001 के दौरान सूचित किए गए गाड़ियों में डकैती की संख्या निम्नानुसार है:-

वर्ष	सूचित किए गए मामलों की सं.
1999	104
2000	85
2001	97

(ख) ऐसी जांचों के ब्यौरे देना व्यावहारिक नहीं है।

(ग) यद्यपि चलती गाड़ियों सहित रेलवे परिसरों में कानून व्यवस्था बनाए रखने और अपराध को नियंत्रित करने की जिम्मेदारी संबंधित राज्य सरकार की होती है। फिर भी रेलवे प्रशासन ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:-

1. रेल परिसरों तथा गाड़ियों में से समाज विरोधी तत्वों को हटाया जाता है।
2. कोच परिचर/चल गाड़ी परीक्षक सवारी डिब्बों में प्रवेश करने/उतरने वाले यात्रियों पर उचित निगरानी रखते हैं।
3. गाड़ी में यात्रियों द्वारा तत्काल रपट दर्ज कराने के लिए गाड़ी के गार्डों/स्टेशन मास्टरों/रे.सु.ब.के पास प्राथमिकी सूचना रपट के फार्म उपलब्ध कराए गए हैं।
4. सभी स्तरों पर रे.सु.ब. तथा रा.रे.पु. के बीच विशेष आसूचना तथा अपराध आसूचना का आदान प्रदान किया जाता है।
5. यात्रियों को उनके सामान इत्यादि को चोरी के बारे में सचेत करने के लिए महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर क्लोज सर्किट टेलीविजन तथा जन उद्घोषणा प्रणाली के जरिए उद्घोषणाएं की जाती हैं।
6. यात्रियों को राजकीय रेल पुलिस के पास प्राथमिकी सूचना दर्ज करवाने के लिए महत्वपूर्ण स्टेशनों पर रे.सु.ब. सहायता बूथ उपलब्ध कराए गए हैं।
7. उपयुक्त निवारक उपाए करने की दृष्टि से अपराध स्थिति के विश्लेषण हेतु राजकीय रेल पुलिस तथा स्थानीय पुलिस के बीच आवधिक उच्च स्तरीय समन्वय बैठकें आयोजित की जाती हैं।

जीवन पर आधारित फिल्मों का निर्माण

2917. **श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:**
डा. रघुवंश प्रसाद सिंह:
मोहम्मद शहाबुद्दीन:
श्रीमती कांति सिंह:

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

(क) क्या फिल्म प्रभाग फिल्मों और जीवन पर आधारित फिल्में बनाता है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान और आज की तिथि तक बनाई गई फिल्मों के नाम क्या है; और

(ग) जीवन पर आधारित फिल्मों के निर्माण के आगे के कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है और निर्माणाधीन फिल्मों के नाम क्या हैं?

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

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

(ग) निर्माणाधीन जीवनी संबंधी फिल्मों के नाम विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

फिल्म प्रभाग के आगे के निर्माण कार्यक्रम में शामिल जीवनी संबंधी फिल्मों का ब्यौरा

क्र.सं.	शीर्षक
1.	श्रीमती रामादेवी-उड़ीसा की एक महान समाज सुधारक
2.	मदर टेरेसा (टीआर) (प्रसिद्ध सामाजिक कार्यकर्ता)
3.	महाराणा प्रताप ऑफ चित्तौड़ (महान योद्धा)
4.	स्वर्गीय श्री बीजू पटनायक (राष्ट्रीय नेता)
5.	सिस्टर निवेदिता (सामाजिक कार्यकर्ता)
6.	कस्तूरबा गांधी (सामाजिक कार्यकर्ता)
7.	विजयलक्ष्मी पंडित (राष्ट्रीय नेता)
8.	चन्द्रशेखर आजाद (स्वतंत्रता सेनानी)
9.	सरदार भगत सिंह (स्वतंत्रता सेनानी)
10.	सलील चौधरी (प्रसिद्ध संगीत निदेशक)
11.	मैडम भीकाजी कामा (स्वतंत्रता सेनानी)-पटकथा लेखन स्थिति में

[हिन्दी]

सीमावर्ती क्षेत्रों में पाक टी.वी. द्वारा चैनलों को बाधित किया जाना

2918. श्री जसवंत सिंह बिश्नोई:
श्री पी. एस. गढ़वी:
श्री हरिभाई चौधरी:

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पाकिस्तान के समीप गुजरात और राजस्थान के सीमावर्ती क्षेत्र में ऑल इंडिया रेडियो और दूरदर्शन के कमजोर प्रसारण नेटवर्क के कारण लोक पाकिस्तान टी.वी. देखने के लिए बाध्य है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार गुजरात और राजस्थान के सीमावर्ती जिलों में नये ट्रांसमीटरों की स्थापना कर ए.आई.और. और दूरदर्शन के प्रसारण नेटवर्क को सुदृढ़ करने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) राजस्थान और गुजरात के सीमावर्ती क्षेत्रों में आकाशवाणी और दूरदर्शन का 5 रेडियों स्टेशनों और 19 टी.वी. ट्रांसमीटरों का नेटवर्क है। इन राज्यों के सीमावर्ती क्षेत्रों में सीमा पार से भी टी.वी. सिगनल प्राप्त होते हैं। प्रसारण सुविधाओं का सुदृढ़ीकरण करना एक सतत प्रक्रिया है। राजस्थान और गुजरात के सीमावर्ती जिलों में प्रसारण नेटवर्क को बढ़ाने के लिए आकाशवाणी और दूरदर्शन की निम्नलिखित परियोजनाएं कार्यान्वयनाधीन हैं:-

आकाशवाणी:

(1) राजस्थान-जोधपुर 300 कि.वा.मी.वे. ट्रांसमीटर (100 कि.वा.मी.वे. ट्रांसमीटर का प्रतिस्थापना)

(2) गुजरात-भुज 20 कि.वा.मी.वे. ट्रांसमीटर (10 कि.वा.मी.वे. ट्रांसमीटर का प्रतिस्थापन)

दूरदर्शन:

(1) बाड़मेर में 1 कि.वा. उच्च शक्ति ट्रांसमीटर का उन्नयन किया जा रहा है।

(2) डीडी-2 कवरेज हेतु बीकानेर में अल्प शक्ति ट्रांसमीटर स्थापित किया जा रहा है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

मामलों के विलम्बन को परिसीमन करने के लिए कानून में सुधार

2919. श्रीमती रेणूका चौधरी: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पक्षों और आरोपियों के ज्वाइंडर और मिसज्वांइडर जैसे प्राथमिक मुद्दों पर तीन वर्षों से भी अधिक समय से बड़ी संख्या में मामले जांच-न्यायालयों और विशेष न्यायालयों में लंबित पड़े हुए है;

(ख) यदि हां, तो क्या न्याय के हित में विलम्बन अवधि की अधिकतम सीमा निर्धारित करने हेतु कानून में संशोधन का प्रस्ताव संसद के समक्ष लाए जाने का प्रस्ताव है; और

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) विचारण न्यायालयों और विशेष न्यायालयों द्वारा मामलों के निपटान में देरी विभिन्न तथ्यों के कारण है जिनके अंतर्गत पक्षकारों और अभियुक्त के संयोजन और कुसंयोजन जैसे प्रारंभिक मुद्दों के निपटान में देरी भी है।

(ख) ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

डी.वी.सी. के लिए विशेषज्ञ समिति

2920. श्री बसुदेव आचार्य: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या डी.वी.सी. की पंचेट टेक पूल डैम की व्यवहार्यता की जांच के लिए किसी विशेषज्ञ समिति का गठन किया गया था;

(ख) यदि हां, तो क्या विशेषज्ञ समिति ने काफी पहले ही अपनी रिपोर्ट सौंप दी थी: और

(ग) यदि हां, तो इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

विद्युत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) जी हां।

(ख) और (ग) जी हां। सभी सदस्य कानून-व्यवस्था की खराब स्थिति के बारे में सर्वसम्मत थे, जिसकी वजह से परियोजना का कार्य छोडना पड़ा था। सरकार ने केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण (सीइए) एवं दामोदर घाटी निगम (डीवीसी) से अन्य सस्ते स्रोतों के जरिए व्यस्ततमकालीन मांग को पूरा करने की संभावना के मद्देनजर संयुक्त रूप से परियोजना की व्यावहारिकता, वास्तविक परियोजना लागत एवं परिणामी टैरिफ तथा परियोजना की आवश्यकता पर रिपोर्ट तैयार करने को कहा है।

दक्षिण पूर्व एशिया का अपलिंकिंग हट

2921. श्री टी. एम. सेल्वागनपति: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार भारत को दक्षिण-पूर्व एशिया का अपलिंकिंग हट बनाने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार ने भारत में अपने पोर्टल स्थापित करने के लिए अपलिंकिंग हेतु लाइसेंस जारी किया था;

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

(ङ) क्या सरकार ने महसूस किया है कि मनोरंजन उद्योग को सभी क्षेत्रों में सूचना प्रौद्योगिकी और संचार के बराबर महत्व दिया जाये; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाये गये हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) सरकार ने अनुमेय विदेशी/एन आर आई/ओ सी बी/पी सी बी/पी आई ओ इक्विटी के साथ भारत में स्थापित निजी कम्पनियों को उनकी सुविधाएं प्रसारकों को पट्टे पर देने/किराए पर देने हेतु अपलिंकिंग हब स्थापित करने की अनुमति देकर अपलिंकिंग नीति को उदार बनाया है। सभी टी.वी. चैनलों को इक्विटी ढांचे अथवा प्रबंध नियंत्रण सहित उनके स्वामित्व पर विचार किए बिना भारत से अपलिंक करने की अनुमति दे दी गई है बशर्ते वे सूचना और प्रसारण मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रसारण (कार्यक्रम और विज्ञापन) संहिता का पालन करने के लिए बचनबद्ध हों। सरकार ने नए बजट में भू-केन्द्र उपकरणों पर सीमा-शुल्क को युक्तिसंगत बनाने की भी घोषणा है।

(ग) और (घ) सरकार ने अब तक देश में 13 कम्पनियों को 14 अपलिंकिंग हब/टेलीपोर्ट स्थापित करने की अनुमति दी है। ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ङ) और (च) सरकार को मनोरंजन क्षेत्र के लिए रियायतें और सुविधाएं मांगने के बारे में अनुरोध पत्र समय-समय पर प्राप्त होते रहते हैं। ऐसे प्रस्तावों का गुणावगण आधार पर मूल्यांकन किया जाता है और संबंधित मंत्रालयों के साथ इन पर कार्यवाही की जाती है। मनोरंजन क्षेत्र को इसकी संभाव्यता प्राप्त करने के लिए सहायता करने का प्रयास रहता है जिससे कि यह क्षेत्र देश में आय और रोजगार सृजन करने के लिए अपना योगदान बढ़ाने में सक्षम हो।

विवरण

भारत में टेलीपोर्ट की स्थापना के लिए जिनको अनुमति दी गई है

क्र.सं.	कम्पनी का नाम	टेलीपोर्ट का स्थान
1	2	3
1.	टीवी टुडे नेटवर्क लि.	नई दिल्ली
2.	जैन स्टूडियो लि.	ग्रेटर नोएडा, उत्तर प्रदेश
3.	राज टीवी नेटवर्क लि.	चेन्नै
4.	सन टीवी लि.	चेन्नै
5.	इंटरटेनमेंट टीवी नेटवर्क लि.	मुम्बई
6.	उषोदया इंटरप्राजेज लि.	हैदराबाद

1	2	3
7.	टेक्नोलोजी मीडिया ग्रुप (पी) लि.	नोएडा, उत्तर प्रदेश
8.	एस्सेल श्याम कम्युनिकेशन लि.	बंगलौर
9.	इंटेलीविजन लि.	केलमबक्कम (तमिलनाडु)
10.	एशिया नेट कम्युनकेशन्स लि.	तिरूवनन्तपुरम
11.	डिजीटल ब्रॉडकास्ट इंडिया प्रा. लि.	नोएडा, उत्तर प्रदेश
12.	एस्सेल श्याम कम्युनिकेशन लि.	नोएडा, उत्तर प्रदेश
13.	सहारा संचार लि.	नोएडा, उत्तर प्रदेश
14.	टेलीविजन एटीन इंडिया लि.	नई दिल्ली

नाफ्था का मूल्य

2922. श्री एन.एन. कृष्णदास: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नाफ्था का मूल्य हाल में बढ़ाया गया है;

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

(ग) क्या सरकार को नाफ्था का मूल्य कम करने के संबंध में अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (घ) नाफ्था चूंकि एक नियंत्रणमुक्त पेट्रोलियम उत्पाद है, इसलिए इसकी कीमत सरकार द्वारा निर्धारित नहीं की जाती है। तेल कंपनियां बाजार निर्धारित कीमतों पर नाफ्ता की बिक्री करती हैं, जो अंतरराष्ट्रीय तेल बाजार में उत्पाद की कीमतों में परिवर्तनों के साथ बदलती रहती है।

कारतूसों की खरीद

2923. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 18 नवम्बर, 2001 को "दैनिक जागरण" में प्रकाशित समाचार के अनुसार एक विदेशी कंपनी से 130 एम.एम. और 122 एम.एम. बंदूकों के लिये कारतूसों की खरीद में भारी अनियमितता बरतने हेतु केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने उनके मंत्रालय के चार वरिष्ठ अधिकारियों के विरुद्ध प्राथमिकी दर्ज की है;

(ख) क्या कारतूसों की खेप 31 मई, 1993 को सिंगापुर से रवाना हुई जबकि उनके मंत्रालय के अधिकारियों ने बिना जांच के ही 30 मई, 1993 को जांच प्रमाणपत्र जारी कर दिया था;

(ग) क्या जांच के लिये कोई अधिकारी सिंगापुर गया था;

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

(ङ) क्या कारतूसों की जांच के बाद डी.जी.क्यू.ए. ने उन्हें अनुपयोगी पाया;

(च) क्या विदेशी कंपनी को अपनी आवश्यकता का आदेश देने से पहले उसकी विश्वसनीयता की जांच की गई थी;

(छ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ज) क्या उक्त कंपनी का अब पता नहीं चल पा रहा है; और

(झ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) जी, हां। केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो ने 27.7.2001 को एक प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज की है।

(ख) जी, हां।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) जी, हां। गुणता आश्वासन महानिदेशालय ने 130 मि.मी. गोला-बारूद के भारत में प्रूफ परीक्षण के पश्चात उसे "इस्तेमाल के लिए अनुपयुक्त" घोषित कर दिया।

(च) और (छ) विक्रेता वार्ता के लिए भारत आया था। यह माना गया था कि विक्रेता के प्रतिनिधि को फर्म की ओर से दर कोट करने, बातचीत और संविदा करने का प्राधिकार है। कोई औपचारिक जांच नहीं की गई थी।

(ज) जी, हां।

(झ) यह मामला जांच के लिए 20.4.2000 को केंद्रीय अन्वेषण ब्यूरो को भेजा गया था। केंद्रीय अन्वेषण ब्यूरो द्वारा विक्रेता तथा रक्षा मंत्रालय के उन अफसरों, जिन्होंने इस मामले को निपटाया था, के विरुद्ध 27.7.2001 को एक प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज की गई थी।

[हिन्दी]

कच्चे तेल के मूल्यों में समानता

2924. श्री मोहन रावले :
श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक :
श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा :

क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड ने अपने द्वारा उत्पादित कच्चे तेल और विदेशों से आयात किये जाने वाले कच्चे तेल के मूल्य में समानता की मांग की है;

(ख) यदि हां, तो स्वदेश उत्पादित और आयातित कच्चे तेल के मूल्यों के बीच कितना अंतर है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) 21 नवंबर, 1997 का सरकारी संकल्प 1 अप्रैल, 2002 से प्रभावी होने वाली स्वदेशी कच्चे तेल के मूल्यों की पूर्ण नियंत्रण-मुक्ति के विषय में विचार करता है। आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन ने इस निर्णय के क्रियान्वयन के लिए अनुरोध किया था।

(ख) आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन को वर्तमान में अपने कच्चे तेल के लिए 5,570 रुपए प्रति एमटी का भुगतान किया जा रहा है। अप्रैल, 2001 से मार्च, 2002 तक की अवधि के लिए कच्चे तेल के आयात हेतु भारित औसत मूल्य लगभग 8029 रुपए प्रति एमटी था।

(ग) यह निर्णय लिया गया है कि 1 अप्रैल, 2002 से आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन ने अपने कच्चे तेल के लिए बाजार निर्धारित मूल्य प्राप्त करेगी।

भावनाथपुर चूना पत्थर खान का बंद होना

2925. श्री ब्रजमोहन राम : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) "सेल" की रॉ मैटीरियल डिवीजन की भावनाथपुर चूना पत्थर इकाइयों और डोलोमाइट खानों के बंद किये जाने के क्या कारण हैं;

(ख) भावनाथपुर चूना पत्थर खानों में पटे चूना पत्थर और डोलोमाइट को बोकारो इस्पात संयंत्र में भेजे जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) चालू वर्ष के दौरान भावनाथपुर चूना पत्थर खान से चूना पत्थर और डोलोमाइट की कितनी मीट्रिक टन मात्रा खरीदे जाने का लक्ष्य बोकारो इस्पात संयंत्र ने निर्धारित किया है?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) भावनाथपुर और तुलसीदामर खानों को बंद करने के लिए सेल द्वारा कोई निर्णय नहीं लिया गया है। तथापि निक्षेपों की खराब गुणवत्ता तथा उच्च उत्पादन लागत को ध्यान में रखते हुए इन दो खानों में प्रचालन में कमी करने का निर्णय लिया गया है।

(ख) सामग्री की खराब गुणवत्ता के कारण भावनाथपुर और तुलसीदामर खानों में पड़े चूना-पत्थर और डोलोमाइट को बोकारो इस्पात संयंत्र स्वीकार करने में असमर्थ है।

(ग) बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा फरवरी, 2002 तक वास्तविक रूप से उठाए गए माल की तुलना में 2001-2002 के दौरान बोकारो इस्पात संयंत्र के लिए निर्धारित चूना-पत्थर और डोलोमाइट की नियोजित मात्रा नीचे दी गई है:-

(हजार टन)

खान	प्रेषण का लक्ष्य	वास्तविक प्रेषण (फरवरी, 2002 तक)
भावनाथपुर	85	52
तुलसीदामर	400	63

[अनुवाद]

राज्य विधान परिषद के द्विवार्षिक चुनावों की निवृत्ति

2926. श्री ए. वेंकटेश नायक : क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने मार्च, 1994 में स्थानीय प्राधिकरणों से निर्वाचित होने वाले राज्य विधान परिषद के द्विवार्षिकीय सेवानिवृत्ति के चक्र की बहाली के लिए केन्द्र सरकार को एक प्रस्ताव अग्रेषित किया था;

(ख) क्या यह प्रस्ताव अब भी केन्द्र सरकार के पास विचारार्थ लंबित पड़ा हुआ है;

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

(घ) इस संबंध में कब तक निर्णय लिए जाने की संभावना है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) और (ख) जी हां।

(ग) और (घ) राज्य विधान परिषदों के द्विवार्षिक निर्वाचनों की बाबत निवृत्ति चक्र के प्रत्यावर्तन का प्रस्ताव निर्वाचन विधियों के सुधार संबंधी कार्यसूची के रूप में वर्ष 1991 से ही उत्तरवर्ती सरकारों के विचाराधीन रहा है। ऐसे राज्यों में, जिनमें विधान परिषदें हैं, विभिन्न कारणों से स्थानीय प्राधिकरण निर्वाचन-क्षेत्रों से मिलकर बने निर्वाचकगणों की अनुपलब्धता के कारण ऐसे प्रस्ताव के क्रियान्वयन के मार्ग में विद्यमान व्यावहारिक कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए इस संबंध में साध्यकर उपचार को मूर्त रूप प्रदान करना संभव नहीं है। अत:, इस प्रस्ताव के क्रियान्वयन के लिए कोई समय-सीमा नियत नहीं की जा सकती।

सॉलवेंट ऑयल का आयात

2927. श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कितने सालवेंट आयल का आयात किया गया और उनका मूल्य (सीआईपी मूल्य) कितना था और देशवार तथा वर्षवार किन-किन आपूर्तिकर्ताओं से आयात किया गया;

(ख) देश में साल्वेंट आयल का कितना उत्पादन होता है और गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान तेल कंपनियों द्वारा निजी कंपनियों को कंपनीवार कितने साल्वेंट का वितरण/बिक्री की गई और किसी दर पर बिक्री की गई;

(ग) क्या साल्वेंट के मूल्यों में वृद्धि के बाद ओजीएल के अंतर्गत साल्वेंट आयल का आयात अधिकतम बिन्दु तक पहुंचा है;

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

(ङ) क्या साल्वेंट आयल पेट्रोल में मिलावट का स्रोत बन गया है; और

(च) यदि हां, तो पेट्रोल में साल्वेंट आयल की मिलावट को हतोत्साहित करने हेतु क्या कदम उठाये गये हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) विगत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र तेल कंपनियों के द्वारा आयातित एकमात्र विलायक तेल भट्ठी तेल था। आयातित भट्टी तेल का ब्यौरा विवरण-I में दिया गया है।

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र तेल कंपनियों के द्वारा विलायक तेलों का उत्पादन तथा उनकी बिक्रियां क्रमश: विवरण II और III में दी गई हैं।

(ग) और (घ) विभिन्न विलायकों पर सीमा शुल्क की दरें विवरण-IV में दी गई हैं। विलायक तेल नियंत्रणमुक्त पेट्रोलियम उत्पाद हैं और इनका मुक्त रूप से आयात किया जा सकता है।

(ङ) और (च) विलायकों का उपयोग स्वचालित वाहन ईंधनों की मिलावट के लिए किया जा सकता है। मिलावट के लिए विलायकों के दुरुपयोग को रोकने के लिए सरकार ने विलायक, रेफीनेट तथा स्लाप (अर्जन, बिक्रय, भंडारण एवं स्वचालित वाहनों के अंतर्गत उपयोग का निवारण) आदेश, 2000 जारी किया है। यदि खुदरा बिक्री केन्द्र डीलर विलायकों द्वारा मिलावट के कार्य में संलिप्त पाया जाता है तो ऐसे डीलर के विरुद्ध विपणन अनुशासन दिशानिर्देश (एमडीजी) तथा डीलरशिप करार के तहत कार्रवाई की जाती है।

विवरण I

वर्ष	मात्रा (एमएमटी*)	औसत सीआईएफ मूल्य (अमरीकी डालर प्रति एमटी**)	अंतर्राष्ट्रीय आपूर्तिकर्ता	उदगम देश
1998-1999	0.527	83.83	विट्टोल/फाल आयल/बीपी/आईपीजी/ मारु बेनी	बहरीन/सऊदी अरब/सिंगापुर/संयुक्त अरब अमीरात
1999-2000	0.512	148.94	फाल आयल/मित्सुबिशी/ स्टीन्स/ग्लेंकोर/बीपी/ओ निक्स आयल/बाकरी बंकर	सऊदी अरब/सिंगापुर/ इंडोनेशिया
2000-2001	0.427	169.02	विट्टोल/फाल आयल/बाकरी बंकर	सऊदी अरब/सिंगापुर/ संयुक्त अरब अमीरात

*एमएमटी-मिलियन मीट्रिक टन।
**एमटी-मीट्रिक टन।

विवरण II

1998-99 के दौरान उत्पादित विलायकों की मात्रा

आंकड़े टीएमटी में

	विलायक	एचपीसी	बीपीसीएस	आईओसी	केआरएल	सीपीसीएल	बीआरपीएल	एनआरएल	एमआरपीएल	गेल	ओएनजीसी	योग
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	एसबीपी स्पिरिट्स/एसबीपी विलायक	16.3	28.8	-	3.0	-	-	-	-	19.4	-	67.5
2.	सी-9 विलायक/रैफिनेट	-	-	-	-	-	7.6	-	-	-	-	7.6
3.	सी-6 रैफिनेट	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.	पेंटेन	-	-	-	-	-	-	-	-	14.5	-	14.5
5.	सिक्सन	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.	विलायक 90	-	-	5.7	-	-	-	-	-	-	-	5.7
7.	हेक्सेन	38.6	28.3	17.8	-	10.7	-	-	-	-	-	95.4
8.	हेप्टेन	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	0.1
9.	रीसोल	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10.	एनजीएल	-	-	-	-	-	-	-	-	-	720.7	720.7

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
11.	एमटीओ	37.9	117.2	39.2	–	–	–	–	–	–	–	194.3
12.	एरोमेक्स	–	–	14.5	–	–	–	–	–	–	–	14.5
13.	आयोमेक्स	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
14.	भट्टी तेल (एफओ)	1264.0	290.0	2667.4	734.0	914.2	–	–	537.0	–	–	6406.6
15.	हल्का डीजल तेल (एलडीओ)	256.6	90.2	703.3	51.0	19.4	209.0	–	–	–	–	1329.5

1999-2000 के दौरान उत्पादित विलायकों की मात्रा

आंकड़े टीएमटी में

विलायक		एचपीसी	बीपीसीएल	आईओसी	सीपीसीएल	बीआरपीएल	केआरएल	एमआरपीएल	गेल	ओएनजीसी	योग
1.	एसबीपी स्पिरिट्स/एसबीपी विलायक	12.9	21.5	–	–	–	4.0	–	28.8	–	67.2
2.	सी-9 विलायक/रैफिनेट	–	–	–	–	7.4	–	–	–	–	7.4
3.	सी-6 रैफिनेट	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
4.	पेंटेन	–	–	–	–	–	–	–	16.8	–	16.8
5.	सिक्सन	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
6.	विलायक 90	–	–	7.4	–	–	–	–	–	–	7.4
7.	हेक्सेन	45.1	23.0	6.6	8.9	–	–	–	–	–	83.6
8.	हेप्टेन	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
9.	रीसोल	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
10.	एनजीएल	–	–	–	–	–	–	–	–	316.2	316.2
11.	एमटीओ	52.8	124.0	71.5	–	–	–	–	–	–	248.3
12.	एरोमेक्स	–	–	10.2	–	–	–	–	–	–	10.2
13.	आयोमेक्स	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
14.	भट्टी तेल (एफओ)	1398.2	565.7	2455.2	893.9	–	536.0	702.9	–	–	6551.9
15.	हल्का डीजल तेल (एलडीओ)	334.9	98.7	914.5	32.3	222.3	21.0	–	–	–	1623.7

2000-01 के दौरान उत्पादित विलायकों की मात्रा

आंकड़े टीएमटी में

	विलायक	एचपीसी	बीपीसीएल	आईओसी	केआरएल	सीपीसीएल	बीआरपीएल	एनआरएल	एमआरपीएल	गेल	ओएनजीसी	योग
1.	एसबीपी स्पिरिट्स/एसबीपी विलायक	14.7	19.1	–	4.0	–	–	–	–	30.8	–	68.6
2.	सी-9 विलायक/रैफिनेट	–	–	–	–	–	3.3	–	–	–	–	3.3
3.	सी-6 रैफिनेट	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
4.	पेंटेन	–	–	–	–	–	–	–	–	10.5	–	10.5
5.	सिक्सन	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
6.	विलायक 90	–	–	0.1	–	–	–	–	–	–	–	0.1
7.	हेक्सेन	37.8	25.3	1.5	–	8.1	–	–	–	–	–	72.7
8.	हेप्टेन	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
9.	रीसोल	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
10.	एनजीएल	–	–	–	–	–	–	–	–	–	32.9	32.9
11.	एमटीओ	56.6	97.2	47.6	12.0	–	–	–	–	–	–	213.4
12.	एरोमेक्स	–	–	9.5	–	–	–	–	–	–	–	9.5
13.	आयोमेक्स	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
14.	भट्टी तेल (एफओ)	1427.8	707.5	1974.6	784.0	833.5	–	–	773.8	–	–	6501.2
15.	हल्का डीजल तेल (एलडीओ)	309.5	128.2	806.4	2.0	25.3	206.9	–	–	–	–	1478.3

विवरण III

कंपनी-वार उत्पाद-वार विलायकों की समग्र उद्योग बिक्री

(आंकड़े मी. टन में)

उत्पाद	1998-99									
	एओडी	बीपीसी	केआरएल	बीआरपीएल	एचपीसीएल	आईओसी	आईबीपी	सीपीसीएल	अन्य	योग
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
एनजीएल	0	0	0	0	106190	223335	0	0	0	329525
हैक्सेन-64/69	0	27771	0	0	0	23652	71	0	0	51495
हैक्सेन (एचपीसी)	0	0	0	0	42888	0	0	0	0	42888
हैक्सेन योग	0	27771	0	0	42888	23652	71	0	0	94383

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
एसबीपी 55/115	0	28011	0	0	0	2210	0	0	0	30220
विलायक-1425	0	0	0	0	17873	0	0	0	0	17873
रबड़ विलायक	0	0	3132	0	0	11701	0	0	0	14834
एसबीपी 32/110	0	0	24	0	0	0	0	0	0	24
एसबीपी योग	0	28011	3156	0	17873	13911	0	0	0	62950
प्राकृतिक हेप्टेन	0	0	0	0	0	60	0	0	0	60
एमटी (एमएडब्ल्यूएस)	0	115339	0	0	0	0	0	0	0	115339
एमटी 140/205	202	13	0	0	38459	37329	0	0	0	76004
एमटीओ योग	202	115351	0	0	38459	37329	0	0	0	191342
एरोमेक्स	4246	16	0	0	0	5704	0	0	0	9966
आयोमेक्स	0	0	0	0	0	2378	0	0	0	2378
ऐरोमेक्स आयोमैक्स योग	4246	16	0	0	0	8082	0	0	0	12345
एफओ	58474	960524	0	0	1426698	4288923	32394	0	0	6767013
एलडीओ	2340	159402	71	0	290829	814685	10633	0	0	1277960

कंपनी-वार उत्पाद-वार विलायकों की समग्र उद्योग बिक्री

(आंकड़े मी. टन में)

उत्पाद	1999-00									
	एओडी	बीपीसी	केआरएल	बीआरपीएल	एचपीसीएल	आईओसी	आईबीपी	सीपीसीएल	अन्य	योग
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
एनजीएल	0	0	0	0	26590	63931	0	0	0	90521
हैक्सेन-64/69	00	25337	0	0	0	11682	48	0	0	37067
हैक्सेन (एचपीसी)	0	0	0	0	40954	0	0	0	0	40954
हैक्सेन योग	0	25337	0	0	40954	11682	48	0	0	78022
प्राकृतिक हेप्टेन	0	0	0	0	0	818	0	0	0	818
एसबीपी 55/115	0	22393	0	0	0	15585	0	0	0	37978
विलायक-1425	0	0	0	0	13871	0	0	0	0	13871

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
रबड़ विलायक	0	0	3591	0	0	19831	0	0	0	23422
एसबीपी 32/110	0	0	326	0	0	0	0	0	0	326
एसबीपी योग	0	22393	3917	0	13871	35416	0	0	0	75597
एरोमेक्स	4742	0	0	0	0	6013	0	0	0	10755
आयोमेक्स	0	0	0	0	0	3223	0	0	0	3223
ऐरोमेक्स आयोमैक्स योग	4742	0	0	0	0	9236	0	0	0	13978
एमटी (एलएडब्ल्यूएस)	0	121758	0	0	0	0	0	0	0	121758
एमटी 140/205	217	5	0	0	52370	62087	0	0	0	114678
एमटीओ योग	217	121763	0	0	52370	62087	0	0	0	236436
एफओ	59097	1171200	0	0	1305088	4212910	67711	0	0	6816006
एलडीओ	3695	169148	0	0	341904	976062	20885	0	0	1511694

कंपनी-वार उत्पाद-वार विलायकों की समग्र उद्योग बिक्री

(आंकड़े एमटीज में)

उत्पाद	2000-01										
	एओडी	बीपीसी	केआरएल	बीआरपीएल	एचपीसीएल	आईओसी	आईबीपी	आईपीसीएल	एनआरएल	अन्य	योग
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
एनजीएल	0	0	0	0	6504	1	0	0	0	0	6505
हैक्सेन-64/69	0	29084	0	0	0	3117	8	0	0	0	32209
हैक्सेन (एचपीसी)	0	0	0	0	38179	0	0	0	0	0	38179
हैक्सेन योग	0	29084	0	0	38179	3117	8	0	0	0	70388
एसबीपी 55/115	0	16997	0	0	0	373	0	0	0	0	17370
विलायक-1425	0	0	0	0	13807	0	0	0	0	28	13835
रबड़ हेक्सेन	0	0	3746	0	0	12833	0	0	0	0	16579
एसबीपी योग	0	16997	3746	0	13807	13206	0	0	0	28	47784
एमटी(एलएडब्ल्यूएस)	0	100915	0	0	0	0	0	0	0	0	100915
एमटी-140/205	242	0	11542	0	55164	50234	0	0	0	0	117182

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
एमटीओ योग	242	100915	11542	0	55164	50234	0	0	0	0	218097
एरोमेक्स	3373	0	0	0	0	5181	0	0	0	0	8554
आयोमेक्स	0	0	0	0	0	98	0	0	0	0	98
उप योग	3373	0	0	0	0	5279	0	0	0	0	8652
एफओ	60507	1260114	0	0	1304759	3705590	40153	0	224	0	6371347
एलडीओ	3345	153520	0	0	341289	884828	16033	0	0	0	1399015

विवरण IV

उत्पाद विनिर्देशन	मूलभूत शुल्क दर	अतिरिक्त शुल्क (काउन्डर वीलिंग ड्यूटी)	अतिरिक्त उत्पाद शुल्क	विशेष अतिरिक्त शुल्क
27.10 (क) भट्टी तेल	20 प्रतिशत	16 प्रतिशत	56.60 रुपए प्रति किलो लीटर	–
27.10 (ख) डीजल आयल	20 प्रतिशत	16 प्रतिशत	129.45 रुपए प्रति किलो लीटर	–
29.01 आर्गेनिक एसइक्लिक सेचूरेटिड कंपाउंडस	15 प्रतिशत	16 प्रतिशत	–	4 प्रतिशत
38.14 मिश्रित विलायक	35 प्रतिशत	16 प्रतिशत	–	4 प्रतिशत

आईओसीएल और 'गेल' से ब्रितानी पेट्रोलियम की वापसी

2928. श्री राधा मोहन सिंह :
श्री रामजीवन सिंह :

क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ब्रिटिश पेट्रोलियम डी-मिथल-इथल के उत्पादन हेतु विश्व के पहले वाणिज्यिक संयंत्र की स्थापना के लिये आईओसीएल और जीएआईएल के साथ साझा उपक्रम से अलग हो गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) साझा उपक्रम से ब्रिटिश पेट्रोलियम के अलग होने के क्या प्रभाव होंगे; और

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाने का विचार है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) जी, हां। ब्रिटिश पेट्रोलियम (बीपी), इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी), गैस अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड (गेल) और इंडियन इन्स्टीट्यूट आफ पेट्रोलियम (आईआईपी) के साथ डी-मिथाईल-ईथर (डीएमई) के उत्पादन के लिए प्रथम वाणिज्यिक संयंत्र की स्थापना करने के लिए प्रस्तावित संयुक्त उद्यम से वापस हट गई है। बीपी द्वारा दी गई सलाह के अनुसार यह परियोजना उनकी कार्यनीतिक प्राथमिकताओं के लिए उपयुक्त नहीं है।

(ग) और (घ) यद्यपि प्रस्तावित परियोजना पर कोई पूंजी व्यय नहीं किया गया है तो भी इस परियोजना के क्रियाकलापों को

अस्थाई रूप से धक्का लगा है। तथापि, किसी नए भागीदार की पहचान करने के प्रयास जारी है।

एलपीजी कनेक्शनों का अंतर-कंपनी अंतरण

2929. श्री पी.डी. एलानगोवन : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा देश में विभिन्न एलपीजी डीलरों के लिये संतुलित बाजार की स्थिति के सृजन हेतु क्या कदम उठाये गये हैं;

(ख) क्या सरकार ने एलपीजी कनेक्शन और रिफिल बिक्री दोनों में अधिकतम सीमा पार करने वाले डीलरों से एलपीजी कनेक्शनों की अंतर-कंपनी अंतरण लागू करने हेतु विभिन्न तेल कंपनियों को आदेश जारी किया है;

(ग) यदि हां, तो तेल कंपनियों द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है;

(घ) तमिलनाडु में 20,000 कनेक्शन और प्रति महीने 12,000 से अधिक सिलिंडरों की बिक्री करने वाले एलपीजी डीलरों/खुदरा विक्रेताओं की सूची क्या है जिन्होंने एलपीजी कनेक्शन के अंतर-कंपनी अंतरण संबंधी सरकारी आदेश का पालन नहीं किया है; और

(ङ) सरकारी आदेशों के पालन में विफल रहने वाले ऐसे डीलरों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) सरकार ने सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) को यह निदेश जारी किए हैं कि वे देश में विभिन्न बाजारों में व्यवहार्यता मानकों के आधार पर एक डिस्ट्रीब्यूटर से दूसरे डिस्ट्रीब्यूटर को ग्राहकों का अंतरण करें।

(ग) से (ङ) तेल विपणन कंपनियां अव्यवहार्य डिस्ट्रीब्यूटरों को व्यवहार्य बनाने के लिए विभिन्न बाजारों में डिस्ट्रीब्यूटरों के प्रचालन के क्षेत्र का पुनर्गठन कर रही हैं। तेल विपणन कंपनियों के पास ऐसा कोई मामला नहीं आया है जिसमें तमिलनाडु के किसी ऐसे डिस्ट्रीब्यूटर ने सरकारी दिशानिर्देशों का पालन न किया हो जिसकी ग्राहक संख्या 20,000 से अधिक हो और रीफिल की बिक्री प्रति माह 12,000 से अधिक हो।

पन्ना मुक्ता तेल क्षेत्रों में तेल और गैस का भंडार

2930. श्री सुल्तान सल्लाऊद्दीन ओवेसी : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पन्ना मुक्ता तेल क्षेत्र के शुरूआती चरण में तेल और प्राकृतिक गैस के कुल कितने भंडारों का पता चला है;

(ख) पन्ना मुक्ता तेल क्षेत्र से अब तक कुल कितना पेट्रोलियम उत्पाद और प्राकृतिक गैस निकाला गया है;

(ग) 30 मार्च, 2001 की तिथि के अनुसार पन्ना मुक्ता तेल क्षेत्र में कुल कितना भंडार बचा है;

(घ) क्या सरकार ने पन्ना मुक्ता तेल क्षेत्र से तेल और प्राकृतिक गैस निकालने हेतु निजी पार्टियों के साथ किसी समझौते पर हस्ताक्षर किये हैं; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) पन्ना-मुक्ता क्षेत्रों के कच्चे तेल और प्राकृतिक गैस के कुल भंडार क्षेत्र के प्रस्तावित किए जाने के समय क्रमश: 31.22 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) और 28.0 बिलियन घन मीटर (बीसीएम) थे। इस क्षेत्र के भंडारों का बाद में संशोधन किया गया है।

(ख) 31.3.2001 तक पन्ना-मुक्ता क्षेत्रों से उत्पादित कच्चे तेल और प्राकृतिक गैस की कुल मात्रा क्रमश: 7.54 एमएमटी और 4.93 बीसीएम है।

(ग) 1.4.2001 की स्थिति के अनुसार पन्ना-मुक्ता क्षेत्रों के कच्चे तेल और प्राकृतिक गैस के कुल भंडार क्रमश: 23.23 एमएमटी और 32.66 बीसीएम हैं।

(घ) जी हां।

(ङ) पन्ना-मुक्ता और मध्य एवं दक्षिण ताप्ती के खोजे गए क्षेत्रों के लिए उत्पादन हिस्सेदारी ठेकों (पीएससीज) पर इन क्षेत्रों के लिए उत्पादन हिस्सेदारी ठेकों के तहत ठेकेदार के रूप में आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लि. (ओएनजीसी) के 40 प्रतिशत हिस्से, रिलायंस इंडस्ट्रीज लि. (आरआईएल) के 30 प्रतिशत हिस्से और एनरान कार्पोरेशन की एक सहायक कंपनी एनरान आयल एण्ड गैस इंडिया लि. (ईओजीआईएल) के 30 प्रतिशत हिस्से वाले एक गैर निगमित संयुक्त उद्यम के साथ हस्ताक्षर किए गए थे।

प्रशीतित वैगन

2931. श्री ए. ब्रह्मनैया : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार आंध्र प्रदेश से देश के विभिन्न हिस्सों में प्रशीतित वैगन चलाने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे आंध्र प्रदेश में नुजविड से बड़ी मात्रा में फलों की ढुलाई करती है;

(ग) क्या रेलवे का विचार जल्दी खराब होने वाले फलों आदि की ढुलाई के प्रयोजनार्थ प्रशीतित वैगनों को नुजविड में रखने का है; और

(घ) यदि हां, तो आंध्र प्रदेश में प्रशीतित डिब्बों को कब से चलाना शुरू किया जाएगा?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं। ऐसा कोई प्रस्ताव इस मंत्रालय के पास विचाराधीन नहीं है।

(ख) वर्ष 2000-2001 और वर्ष 2001-2002 के दौरान आंध्र प्रदेश में निजविद से विभिन्न गंतव्यों के लिए 18,540 टन और 22,674 टन आमों का लदान किया गया था।

(ग) और (घ) उपरोक्त "क" के दृष्टिगत प्रश्न नहीं उठता।

विद्युत की अतिरिक्त क्षमता बढ़ाने हेतु राजसहायता

2932. श्री विनय कुमार सोराके: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान अतिरिक्त क्षमता बढ़ाने हेतु राज्य द्वारा शुरू की गई नई ताप/पन बिजली संयंत्रों के लिए ब्याज राजसहायता योजना का विस्तार करने की मांग की है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार ने इस मामले को जांच हेतु पावर फाइनेंस कारपोरेशन के पास भेजा है; और

(ग) यदि हां, तो प्रस्ताव की मौजूदा स्थिति क्या है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) जी हां।

(ख) और (ग) त्वरित विद्युत उत्पादन एवं आपूर्ति कार्यक्रम (एजी एण्ड एसपी) नामक स्कीम को ब्याजगत सब्सिडी के अनुदान के लिए 10वीं योजना तक बढ़ाए जाने का प्रस्ताव है। एजी एण्ड एसपी स्कीम के लिए 2002-2003 के बजट में 300 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।

रेलवे में राजपत्रित पद

2933. श्री गुनीपाटी रामैया : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे मेन्स यूनियन ने इंगित किया है कि रेलवे में अधिकांश राजपत्रित पद वर्क चार्ज आधारित हैं;

(ख) क्या इन पदों का सृजन स्वेच्छा से किया जाता है; और

(ग) यदि हां, तो मामले को ठीक करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां। एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है।

(ख) जी नहीं, ऐसे पदों को सृजन वर्ष दर वर्ष के आधार पर बोर्ड द्वारा अनुमोदित मानदंडों के आधार पर स्वीकृत अनुमानों में किए गए विशिष्ट प्रावधान के तहत किया जाता है और किसी विशेष परियोजना के पूरा होने पर अथवा स्वीकृत अवधि के समाप्त होने पर ये समाप्त हो जाते हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

पोतों को विलंब शुल्क का भुगतान

2934. प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार रसोई गैस लाने वाले पोतों को उन्हें साथ की उतराई न करने हेतु विलम्ब शुल्क के रूप में भारी धनराशि भुगतान कर रही है;

(ख) यदि हां, तो रसोई गैस आयात की धीमी गति से उतराई करने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने रसोई गैस की घरेलू मांग का अत्यधिक अनुमान लगाया जिसके कारण भंडारों में वृद्धि हुई है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा देश में रसोई गैस लाने वाले पोतों के प्रवेश अथवा आगमन को पुन: निर्धारित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) विलंब शुल्क की कुछ राशि पोतों के रोककर रखे जाने के कारण प्रचालनात्मक रूप से निम्नोक्त जैसे कारणों से अपरिहार्य है:

(1) पहुंचने पर स्थान उपलब्ध होने में पत्तन पर जगह की कमी, ज्वारभाटा और दिन की रोशनी हेतु प्रतीक्षा करना, एलपीजी पोतों को केवल सप्ताहांतों में ही ठहरने का स्थान मिलना आदि।

(2) लदाई पत्तनों पर लदाई समयानुक्रमों में परिवर्तनों के कारण पोतों के पहुंचने में विलंब, मौसम परिस्थितियां आदि जिसके फलस्वरूप एलपीजी की आयात खेपों को ले जाने वाले पोतों को तटीय चलन कर रहे अन्य पोतों के साथ समूहों में लगाया जाना।

(3) निम्नलिखित के कारण एलपीजी की आयातित मात्राओं को धीरे-धीरे उतराई:

(क) डाकलाइन आकार की सीमाबद्धताओं के कारण निम्न डिस्चार्ज दर।

(ख) उत्पादनों में कमी वृद्धि और मांग मूर्तकरण के कारण उत्पन्न होने वाली कमी की कठिनाइयां।

(ग) और (घ) वर्ष 2001-02 के दौरान सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के लिए 8099 टीएमटी की अनुमानित मांग की तुलना में मांग मूर्तकरण लगभग 7380 टीएमटी होने का अनुमान है। वर्ष 2001-02 के लिए 6639 टीएमटी के अनुमानित एलपीजी उत्पादन की तुलना में उत्पादन लगभग 7020 टीएमटी होने का अनुमान है। मांग के साथ आपूर्ति की बराबरी के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

(क) मांग और उत्पादन का नियमित पुनरीक्षण।

(ख) दो एलपीजी आयातों (26 टीएमटी) की प्राप्ति मई/जून, 2001 (निम्न मांग अवधि) से अक्तूबर/नवंबर, 2001 (उच्चतर मांग अवधि) तक स्थगित की गई थी।

(ग) फरवरी, 2002 के दौरान दो एलपीजी आयात पार्सल (26 टीएमटी) रद्द किए गए।

कोल बेड मीथेन

2935. श्री सुबोध मोहिते : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र का कोई उपक्रम कोल बेड मीथेन का उत्पादन कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और देश में इसका कितना भंडार उपलब्ध है;

(ग) क्या सरकार का विचार विद्युत उत्पादन हेतु कोल बेड मीथेन को वैकल्पिक ईंधन के रूप में विकसित करने का है;

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

(ङ) क्या सरकार को इस संबंध में ब्रिटेन से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(छ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (घ) जी, नहीं। सरकार ने देश में ऊर्जा के वैकल्पिक स्रोत के रूप में कोल बेड मीथेन (सीबीएम) के अन्वेषण एवं दोहन से संबंधित नीति को अनुमोदित कर दिया है। इस नीति में वैश्विक प्रतिस्पर्द्धी बोली के माध्यम से सीबीएम के अन्वेषण एवं दोहन के लिए ब्लाक प्रस्तावित करने की व्यवस्था है। सीबीएम के भंडार आधार की जानकारी अन्वेषण के पश्चात की जा सकती है। सीबीएम नीति के अनुसार संविदाकार को गैस का विपणन करने की स्वतंत्रता है और इसलिए, विद्युत उत्पादन समेत ऊर्जा क्षेत्र के लिए उत्पादित गैस का उपयोग, यदि कोई है, परियोजना की वाणिज्यिक व्यवहार्यता पर निर्भर करते हुए किया जा सकता है।

(ङ) जी, नहीं।

(च) और (छ) प्रश्न नहीं उठता।

कोल बेड मीथेन

2936. श्री जी.एस. बसवराज : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार ओएनजीसी-आईओसी संयुक्त उद्यम को दिये गये पांच ब्लाकों में 'कोल बेड मीथेन' के उत्खनन और उत्पादन हेतु लगभग 270 करोड़ रुपये का निवेश करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या ओएनजीसी-आईओसी का बोकारो में 70 करोड़ और उत्तरी कर्णपुरा प्रखंड (ब्लाक) में 39 करोड़ रुपयों के निवेश हेतु संयुक्त उद्यम योजना है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने 5 प्रतिशत इथेनाल और पेट्रोल के मिश्रण से गैसोहल के उत्पादन हेतु छह नये प्रायोगिक परियोजनाओं को मंजूरी प्रदान की है;

(घ) यदि हां, तो इस परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) किन-किन स्थानों में इन परियोजनाओं को स्थापित किये जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी, नहीं। कोल बेड मीथेन (सीबीएम) नीति के तहत सरकार से किसी निवेश की अपेक्षा नहीं है।

(ख) उत्तरी करणपुरा और बोकारो सीबीएम ब्लाकों में आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लि. (ओएनजीसी) और इंडियन आयल कार्पोरेशन लि. (आईओसी) के परिसंघ द्वारा निवेश इन ब्लाकों के लिए संबंधित बोलियों में न्यूनतम कार्य कार्यक्रम के अनुसार किए जाएंगे।

(ग) जी, हां।

(घ) और (ङ) इन छह प्रायोगिक परियोजनाओं के स्थान नीचे दिए गए हैं:-

स्थान	राज्य
1. राजामुंद्री	आंध्र प्रदेश
2. भटिण्डा	पंजाब
3. पठानकोट	पंजाब
4. गोंडा	उत्तर प्रदेश
5. नजीबाबाद	उत्तर प्रदेश
6. पनकी, कानपुर	उत्तर प्रदेश

'गेल' और 'एचपीसीएल' द्वारा संयुक्त उद्यम

2937. श्री किरीट सोमैया : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने भारतीय गैस प्राधिकरण लिमिटेड (गेल) और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) को संयुक्त उद्यम बनाने हेतु सहमति प्रदान की है;

(ख) यदि हां, तो इस संयुक्त उद्यम के क्या उद्देश्य हैं;

(ग) क्या यह संयुक्त उद्यम कंपनी आंध्र प्रदेश के शहरों में रसोई गैस उपलब्ध कराने जा रही है;

(घ) यदि हां, तो ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या इस संबंध में आंध्र प्रदेश सरकार की सहभागिता है और क्या सरकार कंपनी से निजी भागीदारी के लिए कह रही है; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की क्या नीति है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (ग) जी, नहीं। तथापि, गैस अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड तथा हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड ने आंध्र प्रदेश के शहरों में घरेलू, वाणिज्यिक तथा परिवहन क्षेत्रों के अंतर्गत प्राकृतिक गैस, तरलीकृत पेट्रोलियम गैस तथा संपीड़ित प्राकृतिक गैस जैसे पर्यावरण-अनुकूल ईंधनों के वितरण के लिए एक संयुक्त उद्यम कंपनी की तैयारी को अंतिम रूप देने हेतु विस्तृत तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने के लिए 19 फरवरी, 2002 को एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए हैं।

(घ) से (च) उपर्युक्त (क) से (ग) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

155 हॉविट्जर गन हेतु गोला बारूद का विकास

2938. कर्नल (सेवानिवृत्त) सोना राम चौधरी : क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आयुध कारखाना संगठन को 155 हॉविट्जर गन के 7 प्रकार के स्वदेशी गोला-बारूद का विकास करना था लेकिन मात्र 4 प्रकार के गोला-बारूद का निर्माण हो सका और यह 3 प्रकार के गोला-बारूद का विकास करने में असफल रहा है;

(ख) यदि हां, तो 3 प्रकार के गोला-बारूद को विकसित करने में असफलता के क्या कारण हैं और सरकार द्वारा विदेशी मुद्रा की बचत हेतु इन 3 प्रकार के गोला-बारूद को विकसित करने हेतु क्या कार्रवाई की गई है/किये जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या आयुध कारखाना संगठन द्वारा विकसित किये गये 4 प्रकार के गोला-बारूद को फ्यूज, प्राइमर और प्रोपेलेंट के उत्पादन और आपूर्ति में बेमेल होने के कारण सेना द्वारा उपयोग नहीं किया जा सका;

(घ) यदि हां, तो इन 4 प्रकार के गोला-बारूद का बिना उचित परीक्षण के कैसे उत्पादन किया गया और उत्पादन के लिए अनुमति किसने प्रदान की जिसके फलस्वरूप राजकोष को भारी घाटा हुआ;

(ङ) बेमेल होने के कारण उपयोग नहीं किये जा सके गोला-बारूद और अंतर्ग्रस्त लागत का ब्यौरा क्या है; और

(च) सरकार द्वारा ऐसे घाटों के लिए जिम्मेदारी निर्धारित करने हेतु क्या कार्रवाई की गई है/किये जाने का प्रस्ताव है?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) आयुध निर्माणियों ने 155 मिमी तोप प्रणाली के लिए विकसित किए जाने वाले कुल 7 प्रकार के गोलाबारूदों में से 5 प्रकार के गोलाबारूदों का विकास किया है।

(ख) प्रतिबंध लगने के कारण बोफोर्स से दो प्रकार के गोलाबारूद अर्थात् 155 स्मॉक इंफ्रा रेड और 155 मिमी कार्गो के प्रौद्योगिकी संबंधी दस्तावेज प्राप्त नहीं हुए थे तथा मुहरबंद दस्तावेज धारक प्राधिकारी अर्थात् गुणता आश्वासन नियंत्रक (गोलाबारूद) इन दो गोलाबारूदों के मांगपत्रों की जांच नहीं कर पाए थे। इसके परिणामस्वरूप आयुध निर्माणियां इन दो गोलाबारूदों का विकास/उत्पादन नहीं कर सकीं। सेवा को इंफ्रा रेड गोलों की जरूरत नहीं है क्योंकि इसके बदले स्मॉक गोलों का इस्तेमाल किया जाएगा। रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन द्वारा कार्गो गोलों का विकास करने का प्रयास किया जा रहा है।

(ग) जी नहीं, जहां कहीं आवश्यक होता है, आयातित फ्यूजों और प्राइमरों के साथ-साथ आयुध निर्माणियों द्वारा आपूर्ति किए गए गोलाबारूदों का पूर्णतया इस्तेमाल किया जाता है।

(घ) से (च) ऊपर (ग) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

झारखंड में रेल परियोजनाएं

2939. **श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय :**
प्रो. दुर्गा भगत :
श्री राम टहल चौधरी :
श्री ब्रजमोहन राम :

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

(क) क्या रेलवे ने झारखंड सरकार के साथ राज्य में रेल परियोजनाओं को पूरा करने हेतु किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी परियोजना-वार ब्यौरा क्या है और इन परियोजनाओं को पूरा करने हेतु परियोजना वार क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

(ग) नवसृजित झारखंड राज्य में नई रेल लाइनों को बिछाने हेतु रेल परियोजनाओं के लाभ क्या है;

(घ) किन-किन रेल लाइनों पर निर्माण कार्य चल रहा है और किन-किन रेल लाइनों पर निर्माण कार्य रोक दिया गया है;

(ङ) चालू परियोजनाओं को पूरा करने में कौन-कौन सी समस्याएं सामने आ रही है; और

(च) इन बाधाओं को दूर करने के बाद चालू परियोजनाओं के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) से (च) 19 फरवरी, 2002 को झारखंड सरकार और रेल मंत्रालय ने निम्नलिखित परियोजनाओं का लागत में भागीदारी के आधार पर निष्पादन हेतु एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं:-

1. रांची-बरकाकाना-हजारीबाग-कोडरमा नई लाइन
2. तोरी तक विस्तार सहित रांची-लोहारडगा
3. देवगढ़-दुमका नई लाइन
4. मंदारहिल-रामपुरहाट नई लाइन का दुमका-रामपुरहाट
5. कोडरमा-गिरीडीह नई लाइन
6. कोडरमा-तिलैया नई लाइन (झारखंड राज्य में पड़ने वाली)

उपर्युक्त सभी स्वीकृत और चालू परियोजनाएं हैं। समझौता ज्ञापन का मुख्य उद्देश्य परियोजना विकास और क्रियान्वयन में तेजी लाना है। समझौता ज्ञापन में तय शर्तों के अनुसार इन परियोजनाओं को पांच वर्षीय समय सीमा में पूरा करने का लक्ष्य है। इन परियोजनाओं की लागत रेल मंत्रालय और झारखंड सरकार के बीच 1:2 के अनुपात में वहन की जाती है।

इन परियोजनाओं के अलावा देवगढ़-सुल्तानगंज नई लाइन और गोयलखेड़ा-मनोहरपुर तीसरी लाइन के कार्य को भी आरंभ किया गया है। गोयलखेड़ा-मनोहरपुर तीसरी लाइन की परिचालनिक प्राथमिकता कम है। आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार इन कार्यों की प्रगति की जाएगी और इन्हें पूरा किया जाएगा।

[अनुवाद]

नये चैनल आरंभ करना

2940. श्री आनंदराव विठोबा अडसुल :
श्री विलास मुत्तेमवार :
श्री जी. मल्लिकार्जुनप्पा :

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

(क) क्या दूरदर्शन का विचार 24 घंटे के एक नये हिन्दी चैनल डी डी भारती को शुरू करने का है;

(ख) यदि हां, तो चैनल की प्रमुख विशेषताएं क्या हैं;

(ग) इस चैनल से दर्शकों को क्या लाभ मिलने की संभावना है;

(घ) क्या सभी केबल आपरेटरों को इस चैनल के प्रसारण को अनिवार्य रूप से दिखाए जाने संबंधी निदेश जारी किए हैं;

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

(च) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि डीडी भारती चैनल 26.1.2002 से शुरू हुआ है और यह मुख्यतया एक हिन्दी चैनल है।

(ख) और (ग) इस चैनल की शुरूआत जीवन समृद्धि, एजुटेनमेंट, स्वास्थ्य, जीवन शैली, शिक्षा तथा बच्चों एवं युवाओं के मनोरंजन पर ध्यान केंद्रित करते हुए की गई है। इसमें कला, संस्कृति, परम्परा, साहित्य, भ्रमण एवं पर्यटन विषयों को भी शामिल किया गया है।

(घ) से (च) प्रसार भारती ने बताया है कि केबल टेलीविजन नेटवर्क (विनियमन) अधिनियम के अंतर्गत एक पूर्व अधिसूचना का संशोधन 4.2.2002 को जारी किया गया था जिसमें डीडी भारती को (डीडी समाचार के संदर्भ में) अंडमान एवं निकोबार द्वीपसमूह, बिहार, छत्तीसगढ़, दिल्ली, गोवा, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश झारखण्ड, मध्य प्रदेश, राजस्थान, सिक्किम, उत्तर प्रदेश तथा उत्तरांचल में केबल आपरेटरों द्वारा दिखाये जाने की व्यवस्था की गई है।

रेलवे निवेश से अर्जित धनराशि

2941. श्री रामशेठ ठाकुर : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या योजना आयोग ने रेलवे निवेश से अर्जित धनराशि पर गहरी चिंता जाहिर की है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में उनके मंत्रालय की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) रेलवे को लाभप्रद बनाने हेतु योजना आयोग द्वारा क्या सुझाव दिये गए हैं; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) रेलों की कुछ परियोजनाओं को योजना आयोग द्वारा समर्थन नहीं दिया गया है क्योंकि ऐसी परियोजनाओं का वित्तीय प्रतिफल या तो बहुत कम या नहीं होने की संभावना है जबकि रेलें परियोजनाओं पर किए जाने वाले निवेशों से प्राप्त वित्तीय प्रतिफलों के पहलू को ध्यान में रखती हैं। फिर भी वित्तीय दृष्टि से गैर-अर्थक्षम होने पर भी कुछ परियोजनाएं सामाजिक वांछनीयता या परिचालनिक सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए शुरू की जाती हैं।

योजना आयोग ने ऐसी रेलवे परियोजनाओं की बड़ी संख्या पर भी चिंता व्यक्त की है जिनके परिणामस्वरूप संसाधनों का फैलाव कम होता है और परियोजनाओं के निष्पादन में समय और लागत अधिक लगती है जिससे निवेशों से प्राप्त प्रतिफल पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। उन्होंने यह सुझाव दिया है कि संसाधनों

का अधिक उत्पादकता उपयोग करने के लिए परियोजनाओं को प्राथमिकताबद्ध कर लेना चाहिए। रेलों ने परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति और उनके परिचालनिक महत्व के आधार पर चल रही परियोजनाओं को प्राथमिकताबद्ध किया है।

(ग) रेलों के लिए योजना आयोग द्वारा सिफारिश की गई कुछ नीतियां निम्न प्रकार हैं:-

(1) उच्च घनत्व वाले गलियारों विशेषकर स्वर्णिम चतुर्भुज पर क्षमता में वृद्धि।

(2) क्रास सब्सीडाइजेशन में कटौती करने के लिए मालभाड़ा दर को युक्तिसंगत बनाना।

(3) मालगाड़ियों की गति 100 कि.मी. प्रति घंटा से बढ़ाकर गाड़ियों के बीच गति अंतर को कम करना।

(4) अंतरमॉडल ट्रांसपोर्ट को सरल बनाने के लिए आई सी डी की स्थापना करना।

(5) भंडारण सुविधाओं का सृजन।

(6) लागत में वृद्धि करने के लिए रेलवे के किराए और मालभाड़े को सूचीबद्ध करना।

(7) सब्सिडीज समाप्त करना।

(8) रेलवे परियोजनाओं में निजी क्षेत्र की भागीदारी को शामिल करना।

(9) इसके महत्वपूर्ण कार्यों पर ध्यान देने के लिए रेलवे का पुनर्गठन अर्थात वाणिज्यिक लाइन पर यातायात सेवा चलाना जबकि स्वतंत्र लागत और लाभ केंद्रों में गैर-प्रमुख/संबद्ध गतिविधियां को बदलना।

(घ) इस संबंध में रेलवे द्वारा उठाए गए कुछ कदम निम्नलिखित हैं:-

(1) रेलवे स्वर्णिम चतुर्भुज पर उच्च घनत्व वाले गलियारों पर क्षमता में वृद्धि करने के लिए एक व्यापक योजना बना रही है।

(2) किराया और मालभाड़े को कुछ सीमा तक युक्तिसंगत बनाने के लिए कुछ कदम उठाए गए हैं। रेलें किराये और मालभाड़ा को कम करने और युक्तिसंगत बनाने हेतु प्रयास करेंगी।

(3) कुछ मालगाड़ियों की गति को 100 कि.मी. प्रति घंटा से बढ़ाकर गाड़ियों के बीच गति अंतर को कम करने के लिए कुछ कदम उठाए गए हैं।

(4) इंटर मॉडल ट्रांसपोर्ट को सरल बनाने के लिए कॉनकोर को अपेक्षित समर्थन दिया जा रहा है। पिपावाव रेल निगम लिमिटेड को भी हाल ही में कंटेनर यातायात व्यापार में प्रवेश करने के लिए अनुमति दी गई है।

(5) संसाधनों में वृद्धि करने की दृष्टि से रेल परियोजनाओं में न केवल निजी पार्टियों को भागीदारी के संबंध में पता लगाया जा रहा है अपितु रेल परियोजनाओं में राज्य सरकारों द्वारा वित्तीय सहयोग को भी प्रोत्साहित किया जा रहा है।

(6) खानपान इत्यादि कार्यों को संभालने के लिए रेलवे ने एक अलग भारतीय रेलवे खानपान और पर्यटन निगम बनाया है।

[हिन्दी]

उपस्कर और हथियारों का निर्यात और आयात

2942. श्री ब्रह्मानंद मंडल : क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान रक्षा उस्करों और हथियारों का कितना निर्यात और आयात किया गया; और

(ख) आगामी वर्षों में विदेशों से भारतीय रक्षा उपस्करों की संभावित मांग कितनी है और निकट भविष्य में रक्षा उपस्करों का संभावित आयात कितना होगा?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) और (ख) गत तीन वर्ष में रक्षा उपस्करों और हथियारों के प्रत्यक्ष निर्यात के बारे में सूचना नीचे दिए गए अनुसार हैं:-

(लगभग करोड़ रुपए में)

1998-99	1999-2000	2000-01
137.00	82.00	215.00

राष्ट्रीय सुरक्षा के हित में आयात संबंधी विवरणों के बारे में सूचना प्रस्तुत नहीं की जा सकती। अपने शत्रुओं की क्षमता का निरंतर मूल्यांकन करने के पश्चात् स्वदेशी क्षमता और बाहरी खतरों की संभावनाओं को ध्यान में रखते हुए उपस्करों/हथियारों का आयात किया जाता है। विदेश से भारतीय रक्षा उपस्करों की मांग क्रमश: वर्ष 2001-02 में 178 करोड़ रुपए और वर्ष 2002-03 में 224.00 करोड़ रुपए तक होने की संभावना है।

भारतेन्दु पुरस्कार योजना की जूरी में अयोग्य सदस्य

2943. श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारतेन्दु पुरस्कार योजना का उद्देश्य और इसके चयन की प्रक्रिया का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या इस समय जूरी के कुछ सदस्य सदस्यता हेतु वांछित योग्यता नहीं रखते हैं;

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

(घ) सरकार द्वारा जूरी में प्रख्यात हिन्दी विद्वानों को नियुक्त करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) भारतेन्दु हरिशचन्द्र पुरस्कार स्कीम पत्रकारिता और जन संचार के क्षेत्र में हिन्दी में मौलिक लेखन को प्रोत्साहन के लिए 1983 में शुरू की गयी थी। इस स्कीम के अंतर्गत, अब पुरस्कार चार श्रेणियों में नामत: पत्रकारिता और जन संचार, राष्ट्रीय एकता, महिलाओं की समस्या और बाल साहित्य दिए जाते हैं।

प्रविष्टियां/पांडुलिपियां के प्राप्त होने पर प्रत्येक श्रेणी के लिए मूल्यांकन समितियां गठित की जाती है, जिसमें सदस्य शामिल होते हैं, जो अपने संबंधित क्षेत्रों में विद्वान/विख्यात होते हैं। इन मूल्यांकन समितियों द्वारा पुरस्कारों का निर्णय किया जाता है।

(ख) से (घ) मूल्यांकन समिति में संबंधित क्षेत्रों के विद्वान/ विख्यात व्यक्तियों का ही चयन करने के लिए भरसक सावधानी बरती जाती है।

यमुना नगर में ताप विद्युत संयंत्र की स्थापना

2944. श्री रतनलाल कटारिया : क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) यमुना नगर, हरियाणा में अनेक वर्षों से भूमि अधिग्रहण के बाद भी ताप विद्युत संयंत्र पर कार्य शुरू नहीं किये जाने के क्या कारण है; और

(ख) सरकार द्वारा इस परियोजना पर कार्य के कब तक शुरू किये जाने की संभावना है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) और (ख) यमुना नगर थर्मल पावर परियोजना (4×210 मे.वा. क्षमता) को वर्ष 1984 में राज्य क्षेत्र परियोजना के रूप में के.वि.प्रा. द्वारा एकीकृत और योजना आयोग द्वारा अनुमोदित कर दिया गया था। विदेशी स्वतंत्र उत्पादकों और एनटीपीसी के जरिए इस परियोजना को क्रियान्वित करने के प्रयास सफल नहीं हुए। एनटीपीसी इस परियोजना को हाथ में लेने की स्थिति में नहीं थी क्योंकि कोयला ढुलाई में 1430 कि.मी. से अधिक दूरी थी, दीर्घावधि में विद्युत उत्पादन को राज्य द्वारा ले लिया गया। मैसर्स आइसेनबर्ग ग्रुप आफ कम्पनीज के जरिए परियोजना निष्पादन के प्रयास भी लाभप्रद नहीं रहे क्योंकि विकासकर्ता वित्तीय समापन प्राप्त नहीं कर सके। अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्द्धा बोली प्रक्रिया के जरिए प्रतिस्पर्द्धा बोलियां आमंत्रित करने के वर्ष 1998 में किए गए प्रयास सफल नहीं हुए।

[अनुवाद]

हैदराबाद में मल्टी-मॉडल परिवहन प्रणाली

2945. श्री के.ई. कृष्णमूर्ति : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हैदराबाद में मल्टी-मॉडल परिवहन प्रणाली को मंजूरी प्रदान कर दी है;

(ख) क्या वर्तमान बजट में इस परियोजना हेतु कोई बजटीय आवंटन किया जा रहा है;

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

(घ) निर्माण कार्य हेतु इसे कब तक कार्यान्वित किये जाने की संभावना है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां।

(ख) और (ग) वर्ष 2002-03 के रेल बजट में 25 करोड़ रुपए के आबंटन करने का प्रस्ताव है।

(घ) परियोजना को वित्त वर्ष 2002-03 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

राजकीय रेल पुलिस (जीआरपी) पर व्यय

2946. श्री सुशील कुमार शिंदे :
श्री चन्द्रकांत खैरे :

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

(क) क्या मध्य पश्चिमी, दक्षिण मध्य और दक्षिण-पूर्व रेलवे के विभिन्न अधिष्ठानों पर महाराष्ट्र में पदस्थापित राजकीय रेल पुलिस पर खर्च की जाने वाली धनराशि को महाराष्ट्र सरकार और रेलवे द्वारा 50:50 के आधार पर वहन किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसे खर्च की भारी धनराशि रेलवे से वसूल की जानी है;

(ग) यदि हां, तो वर्ष 1998-99, 1999-2000, 2000-2001 के दौरान और इस समय ऐसी कुल संचित बकाया राशि कितनी है; और

(घ) ऐसी बकाया राशि के संचित होने के क्या कारण हैं और इस भागीदारी आधारित राशि की समय पर अदायगी सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां।

(ख) और (ग) महाराष्ट्र राज्य से प्राप्त 42.92 करोड़ रुपए की राशि के बिलों की इस समय संबंधित रेलों पर जांच की जा रही है। सक्षम स्वीकृति द्वारा शामिल न किए गए कर्मचारियों के कारण इनमें से कुछ बिल प्रारम्भ में दावों सहित प्रस्तुत किए गए थे। अब भी दावों के एक भाग के लिए लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र उपलब्ध नहीं है।

(घ) बकायों का संचय मुख्य रूप से रेल प्रशासन की स्वीकृति के बिना राज्य सरकार द्वारा राजकीय रेल पुलिस के पदों के अधिक परिचालन और दावों सहित अनिवार्य लेखा परीक्षा प्रमाणपत्रों के प्रस्तुत न किए जाने के कारण हैं। तत्पश्चात्, दावे संवीक्षाधीन हैं और स्पष्ट रूप से स्वीकार्य बिलों का भुगतान आन्तरिक जांच और अपेक्षित लेखापरीक्षा प्रमाणपत्रों की प्राप्ति के पश्चात् किया जाएगा।

[हिन्दी]

हेलीकॉप्टर की खरीद

2947. श्री सुरेश रामराव जाधव :
श्रीमती जसकौर मीणा :

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

(क) क्या सरकार का विचार ब्रिटेन से हेलीकॉप्टर की खरीद करने की है;

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

(ग) क्या ब्रिटेन सी-किंग हैरियर हैलीकॉप्टरों के कल पुर्जों को उपलब्ध कराने पर सहमत हो गया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त कलपुर्जों की आपूर्ति में विलम्ब के क्या कारण हैं; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) और (ख) फिलहाल ब्रिटेन से हेलीकॉप्टर खरीदने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) से (ङ) ब्रिटिश आपूर्तिकर्त्ता ने अमरीका के मूल डिजाइनरों/फर्मों से लाइसेंसों को पुन: चालू किए जाने हेतु आवेदन किया है। भारत सरकार ने भी अमरीकी सरकार के साथ इस मुद्दे को उठाया है। लाइसेंसों के पुन: चालू कर दिए जाने पर हिस्से-पुर्जों की आपूर्ति शुरू कर दी जाएगी।

भारतीय रक्षा संपदा सेवा में एस.सी./एस.टी./ओ.बी.सी. की रिक्तियों को भरा जाना

2948. श्री रामदास आठवले : क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रक्षा संपदा सेवा में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़े वर्गों हेतु आरक्षित क्रमश: 15%, 7.5% और 27% पदों को नहीं भरा गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) भारतीय रक्षा संपदा सेवा के समूह-क में कुल स्वीकृत पदों की संख्या कितनी है;

(घ) कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग के दिनांक 2 जुलाई, 1997 के कार्यालय ज्ञापन सं. 36012/2/96 स्था. (आरक्षण) के कार्यालय ज्ञापन के पैरा 5 में उल्लिखित अनुदेशों के अनुसार 2 जुलाई, 1997 की स्थिति के अनुसार इन पदों में सेवारत अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों, अन्य पिछड़ा वर्ग और सामान्य क्षेत्र के लोगों की पृथकत: संख्या कितनी है और प्रत्येक श्रेणी के व्यक्ति की प्रतिशतता कितनी है; और

(ङ) वर्ष 1999, 2000 और 2001 के दौरान कितने नए पद सृजित हुए है और इन रिक्तियों पर प्रतिवर्ष अनुसूचित जाति,

अनुसूचित जनजाति, अन्य पिछड़े वर्गों और सामान्य वर्ग के कितने व्यक्ति नियुक्त किये गए?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और इसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा।

[अनुवाद]

तेल की खोज में बहुराष्ट्रीय तेल कंपनियों की असफलता

2949. श्री अशोक ना. मोहोल :
श्रीमती जयश्री बैनर्जी :

क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान सरकार ने राज्य के सीमावर्ती जिलों में तेल और गैस भंडारों का पता लगाने में बहुराष्ट्रीय कंपनियों की पूर्ण असफलता के बारे में रिपोर्ट भेजी है; और

(ख) यदि हां, तो रिपोर्ट का ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

फ्रांस के साथ रक्षा सहयोग

2950. श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी : क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या फ्रांस भारत के साथ सैन्य संबंध सहित सभी क्षेत्रों में रक्षा उत्पादन बढ़ाने को इच्छुक है;

(ख) यदि हां, तो क्या फ्रांस भारत के साथ राडारों और हेलीकॉप्टरों सहित नये उपस्करों का उत्पादन करने हेतु अनुसंधान और विकास (आर एण्ड डी) तथा राडार क्षेत्र में संयुक्त उद्यम स्थापित करने के लिए भी तैयार है;

(ग) यदि हां, तो क्या इस संबंध में भारत का फ्रांस के साथ कोई समझौता संपन्न हुआ है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) और (ख) जी, हां।

(ग) और (घ) भारत और फ्रांस के बीच अभी तक कोई समझौता नहीं हुआ है।

इक्विटी भागीदारी के आधार पर तेल एवं गैस क्षेत्र

2951. श्री नरेश पुगलिया : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने ईरान से इक्विटी भागीदारी आधार पर कुछ खोजे गए एवं प्रमाणित तेल एवं गैस क्षेत्रों को अपने सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों को देने का अनुरोध किया है;

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

(ग) क्या ईरान भारत के उक्त प्रस्ताव से सहमत हो गया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) ईरान में प्रचलित नीति के तहत, तेल एवं गैस क्षेत्र की परियोजनाएं विदेशी कंपनियों को प्रमुख रूप से 'वापस खरीदों' व्यवस्थाओं के आधार पर प्रस्तावित की जाती हैं, अत: इस प्रकार की परियोजनाओं के अंतर्गत इक्विटी स्वामित्व की अनुमति नहीं देती हैं।

(ग) और (घ) उपर्युक्त (क) और (ख) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

गोधरा में रेलगाड़ी में आग संबंधी दुर्घटना

2952. श्री अरुण कुमार :
श्री चन्द्रेश पटेल :

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

(क) गोधरा में 27 फरवरी, 2002 को हुई रेलगाड़ी में आग लगने की दुर्घटना में कितने व्यक्ति मारे गए/घायल हुए हैं;

(ख) घायलों और मृतकों के परिवारों के दिए गए मुआवजे का ब्यौरा क्या है;

(ग) कितने अपराधियों को गिरफ्तार किया गया है;

(घ) क्या जब भीड़ ने रेलगाड़ी पर हमला किया तो उस समय रेलवे सुरक्षा बल और राजकीय रेलवे पुलिस के अधिकतर कार्मिक गोधरा रेलवे स्टेशन पर ड्यूटी पर उपलब्ध नहीं थे;

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और दोषियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है; और

(च) क्या रेलवे सुरक्षा बल को रेलवे स्टेशनों पर ऐसी घटनाओं में गोली चलाने का अधिकार नहीं है और यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) 27.2.2002 को गोधरा में गाड़ी अग्निकांड के दौरान 58 व्यक्तियों की मृत्यु हो गई थी और 38 यात्री घायल हुए थे।

(ख) प्रत्येक मृतक के परिवार को 15,000/- रुपए, गंभीर रूप से घायल प्रत्येक को 5,000 रु. और साधारण रूप से घायल प्रत्येक को 500/- रुपए की अनुग्रह राशि के रूप में दिए गए थे।

(ग) इस मंत्रालय में उपलब्ध सूचना के अनुसार अब तक 60 व्यक्तियों का गिरफ्तार किया गया है।

(घ) जी नहीं, कर्मचारी अपनी ड्यूटी बीटों में उपलब्ध थे।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) जी नहीं, ऐसी परिस्थितियों में रेलवे सुरक्षाबल के कर्मचारियों को प्राइवेट प्रतिरक्षा के अधिकार का प्रयोग करने की शक्ति प्राप्त है।

देश में मतदाताओं को पहचान पत्र उपलब्ध कराना

2953. **डा. रघुवंश प्रसाद सिंह :**
श्री जी.जे. जावीया :
श्री सुकदेव पासवान :
श्रीमती कान्ति सिंह :
श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार :
श्री पवन कुमार बंसल :
श्री विलास मुत्तेमवार :

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

(क) क्या आज तक निर्वाचन आयोग द्वारा मतदाताओं को पहचान पत्र उपलब्ध कराने में कोई प्रगति हुई है;

(ख) अब तक निर्वाचन आयोग से पहचान पत्र प्राप्त करने वाले मतदाताओं का राज्यवार, संघ शासित क्षेत्रवार प्रतिशत कितना है;

(ग) इस पर कुल कितनी लागत आई;

(घ) सभी मतदाताओं को उक्त पहचान पत्र कब तक उपलब्ध करा दिए जाएंगे एवं चुनाव में किसी के द्वारा मतदान करते समय इसके प्रयोग को कब तक अनिवार्य बनाया जाएगा; और

(ङ) अब तक उक्त पहचान पत्रों को तैयार करने में पाई गई विसंगतियों एवं निर्वाचक सूची पर पड़ने वाले इसके प्रभाव को दूर करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) और (ख) जी हां। देश में निर्वाचकों को त्रुटि रहित फोटो पहचान पत्र जारी किए जाने में प्रगति दर्शित करने वाले विवरण संलग्न है।

(ग) निर्वाचक फोटो पहचान-पत्र की स्कीम पर हुए व्यय में अपने अंश की प्रतिपूर्ति के लिए राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों को केंद्रीय सरकार द्वारा अब तक 424,45,61,710/- रु. की राशि जारी की गई है।

(घ) निर्वाचकों को फोटो पहचान-पत्र जारी करने की स्कीम कोई परियोजना नहीं है, बल्कि यह एक कार्यक्रम है जिसके लिए कोई समय-सीमा नियत नहीं की जा सकती, क्योंकि अधिक संख्या में व्यक्तियों के 18 वर्ष की आयु प्राप्त करने पर मताधिकार के लिए पात्र बन जाने और साथ ही निर्वाचकों के स्थान बदलने के कारण निर्वाचकों का रजिस्ट्रीकरण एक सतत् और निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है (नामनिर्देशन फाइल करने और निर्वाचन प्रक्रिया पूरी होने की अंतिम तारीख के बीच की संक्षिप्त अवधि को छोड़कर)। निर्वाचन आयोग ने, वर्ष 2001 में हरियाणा, केरल, तमिलनाडु, पश्चिम बंगाल और पांडिचेरी विधान सभाओं के लिए साधारण निर्वाचनों तथा हाल ही में मणिपुर, पंजाब, उत्तरांचल और उत्तर प्रदेश की विधान सभाओं के साधारण निर्वाचनों के दौरान, निर्वाचकों की पहचान के लिए पहचान के अन्य पत्रों के साथ इन पत्रों का उपयोग अनिवार्य किया था।

(ङ) केंद्रीय सरकार को इस स्कीम पर व्यय के 50% की प्रतिपूर्ति के अलावा इसके कार्यान्वयन में कोई विशिष्ट भूमिका नहीं

दी गई है। भारत निर्वाचन आयोग ने, जो इस स्कीम को मानीटर और कार्यान्वित करता है, सूचित किया है कि उसने ऐसे अनुदेश जारी किए हैं कि निर्वाचक फोटो पहचान-पत्र संख्यांक निर्वाचक नामावली में धारक के नाम के सामने दर्शित किया जाना चाहिए। इसने, स्कीम के कार्यान्वयन की प्रक्रिया में होने वाले फर्क के संबंध में कार्यवाही करने के लिए कुछ आवश्यक रक्षोपाय की व्यवस्था की है।

विवरण

भारत निर्वाचन आयोग

मतदाता फोटो पहचान-पत्रों की प्रगति संबंधी स्थिति रिपोर्ट

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्यक्षेत्र	कुल निर्वाचक	निर्वाचक जिन्हें त्रुटिविहीन पहचान पत्र जारी किए गए	प्रतिशतता (4, 3 का कितना प्रतिशत है)
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	50,898,945	32,568,406	63.99
2.	अरुणाचल प्रदेश	638,718	373,452	58.47
3.	असम	14,426,221	67,479	0.47
4.	बिहार	58,438,317	21,681,836	37.10
5.	गोवा	934,980	518,103	55.41
6.	गुजरात	30,437,773	23,177,051	76.15
7.	हरियाणा	12,248,696	9,105,465	74.34
8.	हिमाचल प्रदेश	3,773,424	2,657,692	70.43
9.	जम्मू-कश्मीर	5,022,782	0	0.00
10.	कर्नाटक	35,123,307	24,612,144	70.07
11.	केरल	22,835,568	18,344,689	80.33
12.	मध्य प्रदेश	32,055,990	22,452,302	70.04
13.	महाराष्ट्र	58,285,729	44,452,999	76.27
14.	मणिपुर	1,441,936	1,033,733	71.69
15.	मेघालय	1,192,198	713,079	59.81
16.	मिजोरम	457,434	0	0.00
17.	नागालैंड	966,275	625,996	64.78
18.	उड़ीसा	25,049,023	18,232,312	72.79
19.	पंजाब	15,606,639	11,785,471	75.52

1	2	3	4	5
20.	राजस्थान	31,543,376	23,797,921	75.45
21.	सिक्किम	257,062	200,077	77.83
22.	तमिलनाडु	47,365,189	31,662,414	66.85
23.	त्रिपुरा	1,848,602	1,249,171	67.57
24.	उत्तर प्रदेश	98,863,132	56,419,336	57.07
25.	पश्चिमी बंगाल	48,672,291	41,699,354	85.67
26.	अंदमान और निकोबार द्वीपसमूह	258,296	195,072	75.52
27.	चंडीगढ़	538,607	381,048	70.75
28.	दादरा और नगर हवेली	11,847	86,800	77.61
29.	दमण और दीव	71,931	45,645	63.46
30.	दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी राज्यक्षेत्र	8,707,531	5,800,683	66.62
31.	लक्षद्वीप	36,738	31,813	86.59
32.	पांडिचेरी	658,927	555,675	84.33
33.	छत्तीसगढ़	12,737,705	5,398,879	42.39
34.	झारखंड*	–	–	–
35.	उत्तरांचल	5,167,525	2,726,709	52.77
	भारत का योग	626,672,714	402,655,806	64.25

*इसके आकड़ें बिहार राज्य के आंकड़ों में सम्मिलित हैं। राज्य के लिए पृथक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

टिप्पण : असम और मिजोरम में ये कार्यक्रम अभी ठीक नहीं चल रहा है क्योंकि वहां पर अवैध अप्रवास और नागरिकता के मुद्दों की बाबत विवाद है।

ग्रीष्मकालीन भीड़-भाड़ को दूर करने हेतु विशेष रेलगाड़ियां

2954. श्री राम मोहन गाड्डे :
श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ग्रीष्मकालीन भीड़-भाड़ के मद्देनजर कुछ विशेष रेलगाड़ियां चलाने जा रही है; और

(ख) यदि हां, तो शुरू की जाने वाली रेलगाड़ियों का ब्यौरा क्या है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) जी हां। 72 मार्गों पर 3240 ग्रीष्म कालीन विशेष गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है। अखिल भारतीय ग्रीष्मकालीन विशेष गाड़ियों की समय सारणी जिसमें गाड़ियों का ब्यौरा दर्शाया गया है, को प्रकाशित करके फरवरी 2002 में जारी कर दिया गया है।

[हिन्दी]

विभिन्न रेलवे जोनों में कोयले की चोरी

2955. श्री राजो सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न रेलवे जोनों में कोयले की चोरी की कितनी घटनाएं सामने आई हैं;

(ख) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) विभिन्न क्षेत्रीय रेलों पर पिछले तीन वर्षों, यथा 1999, 2000 और 2001 में दर्ज हुई कोयले की चोरी की घटनाओं की संख्या नीचे दी गई है:-

रेलवे	1999	2000	2001
मध्य	76	59	70
पूर्व	112	54	78
उत्तर	8	11	3
पूर्वोत्तर	1	–	2
पूर्वोत्तर सीमा	–	1	–
दक्षिण	–	–	–
दक्षिण-मध्य	27	29	16
दक्षिण-पूर्व	4	6	8
पश्चिम	57	53	42

(ख) और (ग) वर्ष 1999, 2000 और 2001 के दौरान कोयले की चोरी के संबंध में क्रमशः 356, 320 और 389 व्यक्तियों को गिरफ्तार कर उनके विरुद्ध रेल संपत्ति (विधि विरुद्ध कब्जा) अधिनियम के अंतर्गत कार्रवाई की गई थी।

[अनुवाद]

कजाकिस्तान द्वारा ऊर्जा क्षेत्र का विकास

2956. श्रीमती श्यामा सिंह : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कजाकिस्तान ने अपने ऊर्जा क्षेत्र के विकास में भारतीय तेल एवं गैस फर्मों की सहायता मांगी है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में दोनों देशों के बीच हस्ताक्षरित समझौतों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम-विदेश का विचार कजाकिस्तान के समुद्री क्षेत्र में तेल एवं गैस के क्षेत्रों की संभावनाओं का पता लगाने का है; और

(घ) यदि हां, तो इस विशेष नियत कार्य में तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम को कितना लाभ होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) नई दिल्ली में 11.2.2002 को आयोजित भारत-कजाखस्तान संयुक्त आयोग की चौथी बैठक में दोनों पक्षों ने इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी), गैस अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड (गेल) और इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड (ईआईएल) जैसी भारतीय तेल कंपनियों द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं की विशेषज्ञता और सक्षमता को मान्यता प्रदान की। तथापि, इस संबंध में कजाखस्तान पक्ष के साथ किसी करार पर हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं।

(ग) और (घ) कराझनबस-समुद्री क्षेत्र के लिए निविदा में ओएनजीसी-विदेश लिमिटेड की प्रतिभागिता तकनीकी-आर्थिक अध्ययनों के परिणामों पर निर्भर करती है।

दिल्ली न्यायालय में "अपराधी" शब्द का उपयोग

2957. श्रीमती रेणूका चौधरी :
श्री सुशील कुमार शिंदे :

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

(क) क्या सरकार का ध्यान इस तथ्य की ओर आकृष्ट किया गया है कि साधारण से मामले के आरोपी को भी "अपराधी" कहा जाता है और विशेषकर दिल्ली के न्यायालयों द्वारा ऐसे आरोपियों को हिन्दी में 'सम्मनस्-बा-नाम अपराधी' शीर्षक वाले सम्मन भेजे जाते हैं;

(ख) क्या "एक्यूजड्" शब्द का हिन्दी समतुल्य "अभियुक्त" है;

(ग) क्या सरकार ने किसी साधारण से अपराध के लिए आरोपित निर्दोष व्यक्तियों की मनःस्थिति को सम्मन में उनके लिए "अपराधी" शब्द के प्रयोग से होने वाली अगणनीय क्षति पर विचार किया है;

(घ) क्या निर्दोष मनोमस्तिष्क को होने वाली क्षति से बचाने के लिए न्यायालय के सम्मनों एवं अन्य दस्तावेजों में उचित न्यायिक शब्दावली का उपयोग करने हेतु कोई अनुदेश जारी किए जाने का प्रस्ताव है; और

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) जी नहीं।

(ख) जी हां।

(ग) से (ङ) दंड प्रक्रिया संहिता, 1973 के सुसंगत उपबंधों के अनुसार हिंदी में समुचित विधिक शब्दावली का प्रयोग दिल्ली उच्च न्यायालय को करना है।

इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी लिमिटेड का पुनरूद्धार

2958. **श्री बसुदेव आचार्य :**
श्री प्रबोध पण्डा :

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

(क) क्या औद्योगिक एवं वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड ने सरकार को 23 फरवरी, 2002 तक इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी लिमिटेड के पुनरुद्धार पैकेज प्रस्तुत करने की अपील की है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस अग्रणी इस्पात विनिर्माण इकाई का पुनरूद्धार करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) से (ग) इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी (इस्को) के पुनरूद्धार के लिए पूर्णत: सुव्यवस्थित योजना प्रस्तुत करने के लिए औद्योगिक एवं वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड (बी आई एफ आर) ने 23.11.2001 को हुई अपनी अंतिम सुनवाई में फरवरी, 2002 तक तीन माह का समय दिया है। तदनुसार, स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया (सेल) ने कंपनी के पुनरूद्धार के लिए इस्पात मंत्रालय को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस्पात मंत्रालय ने इस प्रस्ताव की जांच की है और एक पुनरुद्धार पैकेज तैयार किया है जो इस समय सरकार के विचाराधीन है। इसी बीच अंतिम प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए समय बढ़ाकर 6 माह करने के लिए बी आई एफ आर से अनुरोध किया गया है।

विद्युत क्षेत्र का निजीकरण

2959. **श्री अनन्त नायक :** क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वे राज्य कौन से हैं जहां विद्युत क्षेत्र का निजीकरण किया गया है;

(ख) क्या निजीकरण किए जाने के पश्चात् क्षेत्र के कार्यकरण की कोई समीक्षा की गई है;

(ग) यदि हां, तो क्या उन राज्यों में निजीकरण से विद्युत क्षेत्र में सफलता मिली है; और

(घ) यदि नहीं, तो सरकार द्वारा विद्युत क्षेत्र में सुधार लाने हेतु क्या सुधारात्मक उपाय किए जाने का प्रस्ताव है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) से (घ) निजी वितरण कंपनियां काफी लम्बे समय से मुंबई, कोलकाता, अहमदाबाद और सूरत में सफलतापूर्वक प्रचालन कर रही हैं।

उड़ीसा ने 51% शेयर होल्डिंग विनिवेशक और एक उत्पादक कंपनी ने 1999 में 49% शेयर होल्डिंग विनिवेशन के जरिए वितरण का निजीकरण कर दिया है। उत्तर प्रदेश ने 1993 में ग्रेटर नौएडा में वितरण का उत्तरदायित्व संयुक्त उपक्रम वितरण कं. को सौंपा।

उड़ीसा में सुधारों/पुनर्गठन व निजीकरण के आरंभ से ही पारेषण व वितरण हानियों में कमी, संग्रह क्षमता, सुधार मीटरिंग आदि में वृद्धि को सूचना प्राप्त हुई है। वितरण कंपनियों ने उसी अवधि के दौरान पारेषण व वितरण हानियों और 286 करोड़ रु. 191 करोड़ रु. तक की वित्तीय हानियों की सूचना दी है। 2001-02 के अंत तक मीटरिंग 30% से बढ़कर लगभग 80% हो गई है। बहरहाल क्षेत्र को हाल समग्र रूप से अभी ठीक नहीं हुई है। उड़ीसा सरकार ने राज्य में चल रहे विद्युत क्षेत्र सुधारों की समीक्षा के लिए एक उच्च स्तरीय समिति गठित की है। समिति ने नवम्बर, 2001 में उड़ीसा सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है, रिपोर्ट में समस्या और संक्रमण के दौरान अनुभव की जा रही कठिनाइयों के समाधान के उपाय बताए गए हैं।

भारत सरकार सुधार कार्य करने के लिए राज्यों को प्रोत्साहित करती रही है ताकि विद्युत क्षेत्र उनकी वित्तीय स्थिति सुधार सके। मुख्य मंत्रियों/विद्युत मंत्रियों का एक सम्मेलन मार्च, 2001 में

आयोजित किया गया था जिसमें यह अभिज्ञात किया गया था कि सुधार कार्य के संबंध में चुनौती और प्रबंधन की वास्तविक समस्या वितरण क्षेत्र में विद्यमान है। अन्य बातों के साथ-साथ यह संकल्प लिया गया था कि सभी उपभोक्ताओं की पूर्ण मीटरिंग आरंभ की जाएगी, सभी 11 के.वी. फीडरों पर ऊर्जा लेखा परीक्षा की जाएगी, चोरी का पता लगाने व इसे दूर करने के एक प्रभावी कार्यक्रम आरंभ किया जाएगा तथा लाभ केन्द्रों के सृजन, पंचायतों/स्थानीय निकायों/मतदाताओं/उपभोक्ताओं को स्थानीय वितरण हस्तांतरण और वितरण के निजीकरण जैसे उपायों के माध्यम से 2-3 वर्षों में वितरण में वाणिज्यिक व्यवहार्यता प्राप्त की जाएगी।

भारत सरकार ने बीस राज्यों के साथ समझौता ज्ञापनों (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए हैं। एम.ओ.यू. चरणबद्ध तरीके में सुधार कार्य करने के लिए केन्द्र और राज्यों की एक संयुक्त वचनबद्धता है। इन एम ओ यू में राज्य सरकारों की वचनबद्धता में ये शामिल हैं: एस ई आर सी की स्थापना/प्रचालन, 11 केवी फीडर और सभी उपभोक्ताओं की 100% मीटरिंग, ऊर्जा लेखा परीक्षा, तकनीकी और वाणिज्यिक हानियों में कमी, वितरण में वाणिज्यिक व्यवहार्यता की प्राप्ति इत्यादि। भारत सरकार ने ताप विद्युत और जल विद्युत संयंत्रों के नवीकरण और आधुनिकीकरण के लिए तथा उप पारेषण एवं वितरण के सशक्तीकरण हेतु त्वरित विद्युत विकास कार्यक्रम के जरिए वित्तीय सहायता और केन्द्रीय विद्युत उत्पादन स्टेशनों से विद्युत के अतिरिक्त आबंटन के माध्यम से अपनी सहायता के प्रति वचनबद्धता प्रदान की है।

नौसेना के टेक्नो-वैरियर

2960. श्री ए. नरेन्द्र : क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय नौसेना द्वारा ''टैक्नो वैरियर'' की स्थापना किए जाने की संभावना है;

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

(ग) क्या इस संबंध में सरकार द्वारा कोई अंतिम निर्णय लिया गया है; और

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

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) से (घ) भारतीय नौसेना द्वारा ''टेक्नो-वारियरों'' की स्थापना किए जाने का कोई विशिष्ट प्रस्ताव नहीं है। तथापि, आधुनिकीकरण के अपने निरंतर प्रयासों के हिस्से के रूप में नौसेना आधुनिक युद्धकला की समकालीन प्रौद्योगिकियों में अपने कार्मिकों को प्रशिक्षण देना चाहती है।

[हिन्दी]

राजस्थान में दूरदर्शन/आकाशवाणी परियोजनाएं

2961. श्री जसवंत सिंह बिश्नोई : क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजस्थान के जोधपुर जिले में स्थित फालौरी दूरदर्शन केन्द्र की प्रसारण क्षमता में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इसके कब तक प्रभावी बनाए जाने की संभावना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) राजस्थान के जोधपुर में फालौदी स्थित टी.वी. ट्रांसमीटर की क्षमता बढ़ाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

नवीन प्रशुल्कों का प्रभाव

2962. श्री ए. वेंकटेश नायक :
श्री पी. मोहन :

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

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि केन्द्रीय विद्युत नियामक आयोग की नवीन प्रशुल्क व्यवस्था के कार्यान्वयन से विद्युत क्षेत्र में होने वाला राज्यों का निवेश, राज्य विद्युत बोर्डों से प्राप्त होने वाली राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम की उगाही पर इसके प्रभावों से गंभीर रूप से प्रभावित होगा;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को यह जानकारी है कि केन्द्रीय विद्युत नियामक आयोग की व्यवस्था के कार्यान्वयन के पश्चात् राज्य विद्युत बोर्डों को 2,300 करोड़ रुपए की वार्षिक हानि होने की संभावना है जबकि राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम को प्रतिवर्ष 2000 करोड़ रुपये की हानि होने की संभावना है; और

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

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) से (ग) भारत सरकार ने विद्युत विनियामक आयोग (ईआरसी)

अधिनियम 1998 के अंतर्गत केंद्रीय विद्युत विनियामक आयोग (सीईआरसी) का गठन किया। सीईआरसी के कार्यों में अन्य बातों के साथ-साथ केंद्रीय सरकार के नियंत्रण या स्वामित्व वाली विद्युत उत्पादन कंपनियों के टैरिफ का विनियमन, प्रतिस्पर्धा को प्रोत्साहन और विद्युत उद्योग के कार्यों में कार्यकुशलता और मितव्ययिता आदि शामिल है। केंद्रीय आयोग, टैरिफ निर्धारण हेतु शर्तों व निबंधनों का निर्धारण करते समय अन्य बातों के साथ-साथ इस बात का भी ध्यान रखती है कि विद्युत उत्पादन कंपनियां पर्याप्त प्रतिफल अर्जित कर सके और साथ ही वे विद्युत उत्पादन, विद्युत की बिक्री में अपनी सुदृढ़ स्थिति का दुरुपयोग न कर सके।

केन्द्रीय सरकार ने ई आर सी अधिनियम 1998 की धारा 51 के अंतर्गत शक्तियों का प्रयोग करके विद्युत (आपूर्ति) अधिनियम 1948 की धारा 43 ए (2) के प्रावधानों को 15 मई 1999 से हटा दिया है। भारत सरकार ने जून 1999 में सीईआरसी को सूचित किया था कि टैरिफ विनियमित करते समय वे 1992 की टैरिफ अधिसूचना द्वारा निर्धारित मानकों से हटने के लिए स्वतंत्र होंगे।

सीईआरसी ने उपलब्धता आधारित टैरिफ (ऐबीटी) और टैरिफ सिद्धांतों/मानकों के संबंध में दिनांक 4.1.2000, 15.12.2000, 21.12.2000 को आदेश जारी किए हैं। केंद्रीय विद्युत उत्पादन स्टेशनों द्वारा विद्युत की आपूर्ति किए जाने हेतु कार्यनिष्पादन आधारित टैरिफ होने के अतिरिक्त ऐबीटी ग्रिड अनुशासन बनाए रखने को प्रोत्साहन प्रदान करने का उद्देश्य रखता है। इन आदेशों द्वारा सीईआरसी ने 1992 की टैरिफ अधिसूचना में केंद्रीय सरकार द्वारा निर्धारित मानकों को संशोधित किया है। नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन (एनटीपीसी) ने सीईआरसी के आदेशों के फलस्वरूप चालू वित्तीय वर्ष में 981 करोड़ रुपए की राजस्व कमी का अनुमान लगाया है।

बढ़ी हुई क्षमता अभिवृद्धि के लिए निधियों की आवश्यकता को पूरी करने हेतु सीईआरसी ने एनटीपीसी को प्रत्येक बिल में विकास अधिभार के रूप में 5 प्रतिशत क्षमता प्रभार वसूलने की भी अनुमति प्रदान की है। राजस्व में कमी का अनुमान लगाते समय एनटीपीसी ने उस आय को ध्यान में नहीं रखा है जिसे वह इस अधिभार के जरिए प्राप्त करेगा।

बढ़ाए गए क्षमता मानदंडों के कारण टैरिफ में होने वाली कमी से रा.वि.बो. को लाभ प्राप्त होगा। रा.वि. बोर्डों द्वारा ग्रिड अनुशासन न बनाए रखने की दशा में उनसे वसूल किए जाने वाले गैर-निर्धारित अंत:परिवर्तन प्रभारों से रा.वि. बोर्डों को हानि हो सकती है। यदि रा.वि. बोर्ड ग्रिड अनुशासन बनाए रखते हैं तो उनके द्वारा गैर-निर्धारित अंत:परिवर्तन प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

'इरकॉन' द्वारा आरंभ की गई रेल परियोजनाएं

2963. श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा :
श्री अम्बरीश :

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

(क) 'इरकॉन' द्वारा वर्तमान में विभिन्न देशों में देशवार कौन-सी रेल परियोजनाएं चलाई जा रही है;

(ख) क्या ये सभी परियोजनाएं बिना किसी लागत वृद्धि एवं समय वृद्धि के सुचारू रूप से प्रगतिशील हैं;

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

(घ) 'इरकॉन' द्वारा इन परियोजनाओं से कुल कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) इरकॉन द्वारा इस समय निष्पादित की जा रही रेल परियोजनाएं देश-वार निम्नानुसार है:-

देश	परियोजना का नाम
1	2
मलेशिया	
	(1) मलेशिया में पालाबुहन-ताजुंग-पेलेपास-जेहर के बीच रेल लाइन 12 जनवरी, 2002 को पूरी की गई और मलेशिया के प्रधानमत्री द्वारा 21 जनवरी, 2002 को इसका उद्घाटन किया गया।
	(2) के.टी.एम.बी. को 30 अदद डीजल इंजन पट्टे पर देना और अनुरक्षण।
	(3) कुआलालामपुर सेंट्रल स्टेशन में रेलपथ की संस्थापना और अन्य अवसंरचनात्मक कार्य-यह परियोजना हाल ही में पूरी हुई है तथा अनुरक्षण कार्य जारी है।
ईरान	
	(1) सिगनल परियोजना-यह परियोजना मार्च में पूरी होने की संभावना है।
बांग्लादेश	
	(1) बहगाबंधु (जमुना) पुल रेल संपर्क परियोजना।

1	2
यू.के.	
(1)	यू.के. में सिगनल और बिजली संबंधी कार्यों के लिए दो ब्रिटिश कंपनियों को इंजीनियरी सहायक सेवाओं की परियोजना।

(ख) और (ग) बांग्लादेश में निष्पादित की जा रही रेल परियोजनाओं में कुछ अधिक समय लगने को छोड़कर जो इरकॉन के नियंत्रण से बाहर है, ये सभी रेल परियोजनाएं सुचारू रूप से प्रगति कर रही हैं। लागत में कोई वृद्धि नहीं हुई है।

(घ) 31.12.2001 तक उपर्युक्त परियोजनाओं से 431.43 करोड़ की कुल शुद्ध विदेशी मुद्रा की आमदनी हुई है।

इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड में कांटैक्ट इंजीनियरों को नियमित करना

2964. श्री पी.एस. गढ़वी : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बोर्ड ऑफ इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड के वर्ष 2001 से आगे के बैज के 'कांट्रैक्ट' इंजीनियरों की भर्ती करने-उनको नियमित करने के निर्णय को कार्यान्वित किया जाता है और कांट्रैक्ट इंजीनियरों को बहाल किया गया है;

(ख) यदि हां, तो 31 जनवरी, 2002 तक की स्थिति के अनुसार कांट्रैक्ट इंजीनियरों की भर्ती का पूरा ब्यौरा क्या है; और

(ग) बोर्ड के निर्णयों के अनुसार सभी कांट्रैक्ट इंजीनियरों को कब स्थायी रूप से खपा लिए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड (ईआईएल) ने जून 2000 में निर्णय लिया था कि प्रबंधन प्रशिक्षणार्थियों की 50 प्रतिशत रिक्तियां/आवश्यकता कंपनी में कार्यरत ठेका अभियंताओं अथवा ऐसे अभियंताओं में से की जाएगी जिन्होंने ठेका अवधि पूरी होने/समयपूर्व ठेका समाप्त किए जाने के कारण कंपनी की सेवा छोड़ दी है और जो चयन मानदंड पूरे करते हैं। तथापि, कंपनी में प्रबंधन प्रशिक्षणार्थियों की रिक्तियां उपलब्ध न होने के कारण उपर्युक्त निर्णय के बाद ईआईएल द्वारा किसी भी ठेका अभियंता को भर्ती/समाहित नहीं किया गया है।

(ग) ठेका अभियंताओं को समाहित किया जाना ईआईएस को उपलब्ध होने वाले व्यवसाय की मात्रा पर निर्भर करेगा। ठेका अभियंताओं को समाहित किए जाने के लिए कोई सीमा इंगित करना संभव नहीं है।

विश्व बैंक का नाथ्पा-झाकरी पन बिजली परियोजना से पीछे हटना

2965. श्री राधा मोहन सिंह
श्री रामजीवन सिंह:

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

(क) क्या विश्व बैंक राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम के नाथ्पा-झाकरी पन बिजली परियोजना से अलग हो गया है

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं

(ग) इस परियोजना में सरकार का कितना हिस्सा है; और

(घ) सरकार द्वारा इस परियोजना का कार्यान्वयन किस तरीके से किए जाने का प्रस्ताव है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) और (ख) विश्व बैंक ने नाथपा झाकड़ी पावर कारपोरेशन (एनजेपीसी) की नाथपा झाकड़ी हाइड्रोइलैक्ट्रिक परियोजना से स्वयं को अलग नहीं किया है। परियोजना निर्माण के लिए विश्व बैंक द्वारा मंजूर ऋण की आरंभिक समापन तारीख दिसंबर, 1997 है, जिसे दिसंबर 1998 तक बढ़ाया गया था और पुन: मार्च, 2002 तक बढ़ाया गया ताकि यह परियोजना चालू करने की तिथि के अनुरूप हो जाए। अगस्त, 2002 की संभावित बाढ़ के कारण परियोजना आरंभ में विलंब हुआ। हालांकि विश्व बैंक ने परियोजना की प्रगति पर पूर्ण संतोष व्यक्त किया है और यह संकेत दिया है कि मार्च, 2002 के बाद ऋण समापन तारीख बढ़ाना संभव नहीं होगा। क्योंकि उक्त ऋण सक्रिय ऋणों की उनकी पोर्टफोलियो का सबसे पुराना ऋण है और इसे पहले ही साढ़े चार वर्ष का विस्तार दिया जी चुका है, जबकि इसकी समापन तारीख दिसंबर, 1997 थी।

(ग) और (घ) नाथपा झाकड़ी हाइड्रोइलैक्ट्रिक परियोजना भारत सरकार और हिमाचल प्रदेश के बीच 3 : 1 लागत शेयरिंग अनुपात में संयुक्त उपक्रम है। परियोजना को 1 : 1 ऋण इक्विटी पैटर्न पर वित्त पोषित किया जा रहा है। भारत सरकार व हिमाचल प्रदेश सरकार इक्विटी अंशदान करती है तथा ऋण भाग का वित्त पोषण विश्व बैंक, पावर फाइनेंस कारपोरेशन और अन्य स्रोतों द्वारा किया जाता है।

फोर्जड व्हील सेटों का प्रयोग

2966. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वैगनों के निर्माण में फोर्जड व्हील सेटों का प्रयोग किया गया है और नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक द्वारा लेखा परीक्षा छानबीन हेतु संचिका संख्या 96/आर एस (बी/951/4/नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक 1999 की रिपोर्ट सं. 9 - पृष्ठ 184-185) मांगने पर उसे परीक्षा हेतु उपलब्ध नहीं कराया गया था;

(ख) यदि हां, तो क्या आयातित फोर्जड व्हील सेटों के उपयोग के मामले की जांच की गई थी;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले;

(घ) लेखा परीक्षा हेतु मांगे जाने पर संचिका प्रस्तुत न करने के क्या कारण हैं; और

(ङ) दोषी रेल अधिकारियों को पकड़े जाने और सामग्री प्राप्ति के क्षेत्र में रेलवे प्रशासन को चुस्त बनाने हेतु क्या उपाय किए गए है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) यह सही है कि विगत में जब पहिया एवं धुरा संयंत्र, बैंगलूरू (डब्ल्यू ए पी) की क्षमता पर्याप्त नहीं थी, तब मांग को पूरा करने के लिए मालडिब्बा निर्माण में आयातित किस्म के फोर्ज़्ड व्हील सेटों का उपयोग किया गया था। फोर्ज़्ड व्हील सेटों के लिए अन्तिम ठेका वर्ष 1996 में प्रस्तुत किया गया था। इस समय पहिया एवं धुरा संयंत्र व्हील सेटों की पूरी मांग को पूरा करने की स्थिति में है और इसलिए भारतीय रेलवे द्वारा और फोर्ज़्ड व्हील सेटों की खरीद की गई है।

बहरहाल, यह सही नहीं है कि संवीक्षा के लिए लेखापरीक्षा को फाइल सं. 96/आर एस (बी)/951/4 उपलब्ध नहीं कराई गई थी। यह फाइल लेखा परीक्षा को अगस्त' 98 में उपलब्ध कराई गई थी। चूंकि यह फाइल बहुत मोटी थी इसलिए लेखा परीक्षा ने वांछा की कि लेखा परीक्षा संवीक्षा के लिए केवल अनुदेशों से संबंधित संगत दस्तावेजों को ही उपलब्ध कराया जाए। तद्नुसार, एक पार्ट फाइल खोली गई और उसकी वांछा के अनुसार उन्हें उपलब्ध कराई गई। तत्पश्चात्, जैसा कि लेखापरीक्षा ने कहा कि मुख्य फाइल भी उन्हें 29.10.98 को भेजी गई जो 1.3.2002 तक लेखापरीक्षा के पास ही है।

(ख) उपरोक्त (क) के दृष्टिगत प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

अपव्यय

2967. श्री रामजी मांझी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे के वित्तीय संसाधनों का एक ओर अपव्यय किया जा रहा है जबकि दूसरी ओर रेलवे के पास परियोजनाओं को लम्बे समय तक निष्पादन करने के लिए धन नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने रेलवे द्वारा किए गए व्यय का कोई सर्वेक्षण किया है जैसाकि नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक ने अप्रैल 1994 में 7.77 करोड़ की लागत से रेल ग्राइंडिंग मशीन के आयात से संबंधित अपनी 1999 की रिपोर्ट संख्या 9 के पृष्ठ 150 पर ध्यान दिलाया है जो 31 दिसम्बर, 1998 तक बिना किसी उपयोग के पड़े रहे; और

(ग) लंबे समय से लंबित पड़ी परियोजनाओं के निष्पादन में तेजी लाने हेतु रेलवे व्यय में अत्यधिक किफायत लाने हेतु क्या उपाय किए गए हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ग) जी नहीं, रेलों के वित्त की सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए यथोचित ध्यान रखा जाता है। ज़ोनस रेलों को दिए गए मौजूदा अनुदेशों में इस बात पर बल दिया गया है कि राजस्व तथा योजना व्यय दोनों में किफायत और मितव्ययिता सुनिश्चित की जाए। पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप संचालन व्यय में अत्यधिक वृद्धि के फलस्वरूप आंतरिक रूप से निधियों के कम सृजन के कारण विगत के कुछेक वर्षों में संसाधन की तंगी अनुभव की जाती रही है। बड़ी संख्या में परियोजनाओं के शेल्फ के कारण भी यह समस्या बढ़ी है। किफायत संबंधी सतत् प्रयासों के कारण संचालन व्यय में स्थिरता आनी शुरू हो गई है।

(ख) नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक द्वारा उल्लिखित रेल ग्राइंडिंग मशीन के आयात के संबंध में यह उल्लेखनीय है कि पटरियों की ग्राइंडिंग से उनका चालन जीवन बढ़ जाता है। जिससे पटरियों के नवीकरण की कम आवश्यकता होती है, जिसके परिणामस्वरूप न केवल धन संबंधी बचत होने, अपितु पटरी की टूटफूट में कमी जैसे अन्य लाभ भी होने की आशा है।

भारतीय रेलों ने के के लाइन जो कठिन भूभाग पर सर्वाधिक यातायात घनत्व वाली लाइन है, पर एक पायलट परियोजना के लिए 1990 में (1994 में नहीं) एक ग्राइंडिंग मशीन का आयात किया था। इस भूभाग, जहां इसका उपयोग किया गया था और ऐसे उपस्कर के साथ भारतीय रेलों के अनुभव को ध्यान में रखते हुए, इसकी उपयोगिता अपेक्षित स्तर की नहीं थी। बाद के वर्षों में स्वदेशी बाजार में आयातित कलपुर्जों की अनुपलब्धता और खराबी के मामले में कलपुर्जों के आयात में लगने वाले लम्बे समय के कारण उत्पादकता प्रभावित हुई है।

उपयोग में सुधार लाने के लिए अब मूल उपस्कर विनिर्माताओं के प्रतिनिधियों के साथ एक ''वार्षिक अनुरक्षण संबंधी कार्य प्रगति पर है।

धर्मपुरी (तमिलनाडु) में एफ.एम. रेडियो/टी.वी. केन्द्र का कार्य न करना

2968. श्री पी.डी. एलानगोवन: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या धर्मपूरी स्थित एफ.एम. रेडियो केन्द्र एवं टी.वी. प्रसारण केन्द्र कार्य नहीं कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या धर्मपुरी स्थित एफ.एम. रेडियो के उचित कार्यकरण हेतु लगभग छह करोड़ रुपए के अतिरिक्त धन की आवश्यकता है; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार के पास तमिलनाडु में धर्मपुरी स्थित एफ.एम. रेडियो केन्द्र एवं टी.वी. प्रसारण केन्द्र के उचित कार्यकरण हेतु आवश्यक धन एवं कर्मचारी संख्या उपलब्ध कराने की कोई योजना है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (घ) धर्मपुरी टी.वी. रिले केन्द्र की संतोषजनक रूप से कार्य करने की रिपोर्ट मिली है। धर्मपुरी में 10 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर और स्टुडियो वाला एक स्थानीय आकाशवाणी केन्द्र कार्यान्वयनाधीन है। इस परियोजना को प्रस्तावित पूंजीगत लागत में पूरा किए जाने की संभावना हैं। इस स्थिति में किसी भी लागत वृद्धि की विचार नहीं हैं। टी.वी. रिले के समुचित कार्यकरण हेतु पर्याप्त संख्या में स्टाफ उपलब्ध है।

सेना के वाहनों की दुर्घटनाएं

2969. श्री सुल्तान सल्लाऊद्दीन ओवेसी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सेना के वाहनों की दुर्घटनाओं के कारण जन-धन की कितनी क्षति हुई;

(ख) यदि हां, तो भारतीय सेना को ऐसी दुर्घटनाओं के कारण जन-धन की कुल कितनी क्षति हुई;

(ग) क्या किसी सघंर्ष में उतने कार्मिक नहीं मरे जितने कि इन दुर्घटनाओं में मारे गए जैसा कि 13 दिसंबर, 2001 के ''द टाइम्स ऑफ इंडिया' में आर्मी एलार्मड बाई लोस ऑफ मैन रोड एक्सीडेंट'' शीर्षक से समाचार प्रकाशित हुआ; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) और (ख) आपरेशन ''पराक्रम'' के दौरान, 19 दिसंबर 2001 से मार्च 2002 के बीच वाहन दुर्घटनाओं में 50 सेना कार्मिक मारे गए। सामग्री की क्षति का पता लगाया जा रहा है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

कर्नाटक में ग्रामीण विद्युतीकरण

2970. श्री विनय कुमार सोराके: क्या विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने ग्रामीण विद्युतीकरण निगम द्वारा विद्युतीकरण के लिए ब्याज की दर को 12 प्रतिशत से घटाकर 7.5 प्रतिशत करने की मांग की है;

(ख) यदि हां, तो क्या ब्याज की दर में कमी की मांग अविद्युतीकरण बस्तियों/गांवों की स्थिति और भारी पूंजी परिव्यय के अनुरूप आय का प्राप्त न हो पाने के कारण की गई है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने ग्रामीण विद्युतीकरण निगम के इस मुद्दे की जांच करने के लिए कोई निदेश किया है; और

(घ) यदि हां, तो इस पर क्या कदम उठाए गए है?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) से (घ) ग्रामीण विद्युतीकरण निगम (आरईसी) एक वित्तीय संस्था है। आरईसी की ऋणदर निधियों की लागत पर निर्भर करती है। आरईसी ने इस वित्त वर्ष के दौरान पावर यूटिलिटियों को अपने ऋण पर ब्याज में 2% की कमी कर दी गई है। इस समय लागू

ब्याज दर भिन्न-भिन्न अर्थात दलित बस्ती स्कीमों के लिए 10% तथा प्रणाली सुधार स्कीमों के लिए 11.5% तक है।

कम्पनियों के लिए एक बारगी निपटान

2971. श्री ए. ब्रह्मनैया: क्या **विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अपनी गतिविधियों को बंद करने के इच्छुक कम्पनियों के लिए एक बारगी निपटान की नीति घोषित की है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 2000-2001 के दौरान इस योजना के तत्वावधान में कितना शुल्क या दंड या लेवी संग्रहित की गई है;

(ग) क्या कम्पनियों के लिए काफी समय से लम्बित अन्य समस्याओं हेतु ऐसी कार्ययोजना चलाने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो कम्पनियों द्वारा बकाया के समाशोधन आदि के अतंर्गत आने वाली प्रक्रियाओं को सरल बनाने के लिए उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री अरूण जेटली): (क) जी, नहीं। हालांकि, सरकार ने कम्पनियों के रजिस्टर से कम्पनियों के नाम हटाए जाने के लिए 28.9.2000 से 31.1.2001 तक 'दि फास्ट ट्रैक सेक्शन, 560 योजना'' नामक एक योजना घोषित की गई थी। भूकम्प के कारण केवल गुजरात राज्य के लिए योजना 31.3.2001 तक बढ़ाई गई थी।

(ख) 2000-2001 के दौरान शुल्क के रूप में दि फास्ट ट्रैक सेक्शन 560 योजना के अतंर्गत 5.27 करोड़ रुपए की राशि एकत्र की गई थी।

(ग) और (घ) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

ग्राहकों की शिकायतें

2972. प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: क्या **रेल मंत्री** यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल विभाग में ग्राहकों की विभिन्न शिकायतों की जांच करने, विशेषत: रेल सेवाओं के मूल्य निर्धारण और इसका कार्यान्वयन करने संबंधी एक सक्रिय रेलवे टैरिफ ट्रिब्यूनल होता है;

(ख) यदि हां, तो यह तंत्र किस प्रकार कार्य करता है;

(ग) क्या रेल विभाग को इस बात की जानकारी है कि यात्री किराए की 'टेलेस्कोपिक' प्रणाली समाप्त किए जाने से यात्रियों पर अनुचित बोझ पड़ा है;

(घ) सरकार द्वारा टिकट धारक यात्रियों के लिए 'टेलेस्कोपिक फेयर' लागू करने के लिए क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है; और

(ङ) क्या सरकार द्वारा यात्रियों को आगे की यात्रा के लिए नए टिकट जारी करने वाली मौजूदा प्रणाली को समाप्त करने का प्रस्ताव है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) जी नही। बहरहाल, भारतीय रेल पर एक दर अधिकरण है जो भाड़ा दरों पर संव्यवहार करता है। इसे किसी यातायात विशेष के लिए अयुक्तिसंगत अधिमान्यता, अयुक्तिसंगत वसूली अथवा किसी प्रकार की उगाही के संबंध में रेल प्रशासन के विरूद्ध किसी शिकायत की जांच करने की अधिकारिता प्राप्त है। रेल दर अधिकरण यात्रियों को लाने-ले जाने के लिए किरायों के निर्धारण पर संव्यवहार नहीं करता है।

(ग) से (ङ) जी नहीं। यात्री किरायों की टेलीस्कोपिक प्रणाली बंद नहीं की गई है। इसके अलावा 2002-2003 के रेल बजट के अनुसार उल्लिखित सिद्धांत पर किराया संरचना को युक्तिकरण करने का प्रस्ताव है। भारतीय रेल पर कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली के कारण किसी भी स्थान से किसी भी अन्य गंतव्य स्थान तक यात्रा टिकट बुक करने की सुविधा उपलब्ध है।

हिट ऑयल कंपनियों का अधिशेष भंडार

2973. कर्नल (सेवानिवृत्त) सोना राम चौधरी: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 1 फरवरी 2002 के 'द हिन्दुस्तान टाइम्स' में 'सरप्लस स्टाक टु हिट ऑयल कम्पनीज' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या तेल उत्पादकों द्वारा अनुमानित प्राक्कलन और वास्तविक उत्पादित लागत के बीच काफी अंतर है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा भविष्य में अधिशेष भंडारों और भंडारण की जगह के अभाव के कारण जहाजों की अनावश्यक प्रतीक्षा और डिमरेज की भारी राशि के भुगतान से बचने के लिए

क्या निवारणात्मक उपाय किए गए हैं/किए जाने का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी हां।

(ख) और (ग) संशोधित अनुमानों के अनुसार वर्तमान वर्ष 2001-02 के दौरान रिफाइनरी स्थलों पर पेट्रोलियम उत्पादों और प्रभाजकों का घरेलू उत्पादन 110.02 एमएमटी के आरम्भिक अनुमानों की तुलना में 106.02 एमएमटी होने का अनुमान है। विगत में जब उत्पादों मुख्यतया डीजल और मिट्टी तेल का आयात किया जाता था तो पोतों (समुद्री टैंकरों) को विलंब शुल्क का भुगतान करना होता था। फिलहाल देश पेट्रोल और डीजल के मामले में अधिशेष की स्थिति में है और मिट्टी तेल के मामले में आत्मनिर्भर है तथा इसलिए इन उत्पादों का आयात बंद कर दिया गया है। यह परिदृश्य बने रहने की संभावना है। निकट भविष्य में पेट्रोलियम उत्पादों का कोई बड़ा आयात किए जाने का पूर्वानुमान नहीं है।

लड़ाकू विमानों के लिए नए एयरबेसों का निर्माण

2974. श्री आनन्दराव विठोबा अडसुल: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय वायुसेना ने आईजोल के निकट लेंगपुई विमानपत्तन पर लड़ाकू विमानों के लिए नया एयरबेस बनाने का निर्णय लिया है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त एयरबेस का निर्माण कब तक किए जाने की संभावना है?

रक्षा मंत्री (श्री जार्ज फर्नान्डीज): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

भारत और चीन के बीच समझौता ज्ञापन

2975. श्री जी.एस. बसवराज: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत और चीन ने ओ ई सी डी कटौती के बावजूद भी अपने इस्पात के उत्पादन को बढ़ाया है;

(ख) यदि हां, तो क्या भारत और चीन अपने इस्पात उत्पादन को बढ़ाने में सफल रहे हैं;

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

(घ) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान इस्पात के संबंध में भारत ने कुल कितनी वृद्धि प्राप्त की है; और

(ङ) इसे और सुधारने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) ओ ई सी डी ने भारतीय इत्पात उत्पादन में कोई कटौती करने का निर्णय नहीं लिया है।

(ख) और (ग) पिछले 3 वर्षों के दौरान भारत और चीन में हुए परिसज्जित इस्पात के उत्पादन का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(दस लाख टन)

	1998-99	1999-2000	2000-2001
भारत	24	27	29
चीन	115	124	127

(*स्रोत: इंटरनेशनल आयरन एंड स्टील इंस्टीट्यूट)

(घ) अप्रैल, 2001 से जनवरी, 2002 तक की अवधि के दौरान देश में परिसज्जित इस्पात का अनुमानित उत्पादन 250 लाख टन था। पिछले वर्ष की इसी अवधि के दौरान हुए उत्पादन की तुलना में यह 1.2% अधिक है।

(ङ) सरकार द्वारा की गई विभिन्न पहलों के परिणामस्वरूप खपत में वृद्धि होने से घरेलू उत्पादन में वृद्धि होने की आशा है। देश में इस्पात की खपत के स्तर को बढ़ाने के लिए सरकार ने कई कदम उठाए हैं:- (1) बाजारों, विशेष रूप से ग्रामीण क्षेत्रों के बाजारों का विकास करके इस्पात की खपत को प्रोत्साहित करने के लिए राष्ट्रीय अभियान समिति गठित करना। (2) अनाज भंडारण प्रणाली, राजमार्गों और एक्सप्रैस मार्गों में क्रैश बैरियरों जैसे नए अनुप्रयोग क्षेत्रों में इस्पात के उपयोग को प्रोत्साहित करना, (3) उत्पादन लागत में कमी करने के लिए लोहा और इस्पात क्षेत्र में अनुसंधान और विकास उद्यमों को वित्तीय सहायता उपलब्ध कराना (4) आटोमोबाइल क्षेत्र में घरेलू इस्पात के उपयोग में वृद्धि करने के लिए एक समिति गठित करना (5) इस्पात के उपयोग के संबंध में जानकारी का प्रसार करने के लिए सेमिनार आयोजित करना, तथा (6) ग्राहकों की विशिष्ट आवश्यकताओं के अनुसार इस्पात उत्पादों की सप्लाई करने के लिए सर्विस सेन्टर स्थापित करना।

[हिन्दी]

जमालपुर कारखाना

2976. श्री ब्रह्मानंद मंडल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पूर्वी रेलवे के अन्तर्गत 140 वर्ष पुराने जमालपुर रेल कारखाने को नए प्रकार के कार्य आवंटित किए जा रहे हैं;

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

(ग) इस कार्य में कितना व्यय किए जाने की संभावना है और पिछले 10 वर्षों के दौरान इस कारखाने में किए जा रहे कार्यों का ब्यौरा क्या है;

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा इस संबंध में वर्ष-वार कितना व्यय किया गया है;

(ङ) क्या सरकार का विचार जमालपुर रेल कारखाने को बंद करने का है; और

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां।

(ख) जमालपुर कारखाने को आवधिक ओवरहाल का एक नया कार्यकलाप सौंपा गया है जिसके लिए दो चरणों में सुविधाएं विकसित की जा रही हैं, ब्यौरा निम्नानुसार है:

	प्रत्याशित लागत (करोड़ रुपए)
1. जमालपुर-प्रतिमाह 400 डिब्बों के आवधिक ओवरहाल की सुविधाएं	20.62
2. जमालपुर-माल डिब्बों के आवधिक ओवरहाल का 400 से 900 प्रति माह तक संवर्धन	9.21

(ग) (1) मालडिब्बों के आवधिक ओवरहाल की संरचना के लिए वहन किए जाने वाला संभावित व्यय 29.83 करोड़ रुपए है (जैसा कि प्रश्न (ख) के प्रत्युत्तर में दर्शाया गया है)।

(2) पिछले 10 वर्षों के दौरान इस कारखाने में किए गए महत्वपूर्ण कार्यकलाप चालित लाइन पर चल स्टॉक के दैनिक अनुरक्षण के लिए एसेंबली एवं उप-एसेंबली की मरम्मतों के अलावा डीजल इंजनों का आवधिक ओवरहाल, मालडिब्बों का आवधिक ओवरहाल, लदान के लिए अनुपयुक्त मालडिब्बों का पुनर्निर्माण, विभिन्न क्रेनों व टॉवर कारों का विनिर्माण एवं आवधिक ओवरहाल, मीडियम फोसफोरस ब्रेक ब्लाकों तथा हेवी ड्यूटी लिफ्टिंग जैकों का विनिर्माण है।

(घ) उपर्युक्त पैरा ग (2) में उल्लिखित विभिन्न कार्यकलापों में वहन किया गया राजस्व व्यय इस प्रकार है:-

1998-1999	:	131 करोड़ रुपए
1999-2000	:	156 करोड़ रुपए
2000-2001	:	158 करोड़ रुपए

(ङ) जी नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

एफ.एम. रेडियो केन्द्रों की फ्रीक्वेंसी का पता लगाने के लिए पैनल

2977. श्री अशोक ना. मोहोल: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उनके मंत्रालय ने दूसरे चरण में एफ.एम. रेडियो केन्द्रों की स्थापना करने के लिए फ्रीक्वेन्सी का पता लगाने हेतु कोई पैनल तैयार किया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त पैनल ने अपनी रिपोर्ट सरकार को सौंप दी है;

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

(घ) क्या सरकार ने उन शहरों का पता लगाया है जहां एफ.एम. रेडियो स्टेशनों की फ्रीक्वेंसी सहित स्थापना किए जाने की सम्भावना है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी नाम-वार और राज्य-वार ब्यौरा क्या है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) दूसरे चरण में एफ एम रेडियो केन्द्रों की आवर्तिताओं की योजना शुरू करने का लिए बेसिल के अध्यक्ष की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गयी थी।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) निजी क्षेत्र में एफ.एम. रेडियो केन्द्रों की स्थापना के लिए प्रस्ताव में, 70 शहरों की पहचान की गयी थी जहां दूसरे चरण में ये केन्द्र स्थापित किए जाने थे। इन शहरों की राज्य-वार सूची विवरण के रुप में संलग्न है। इस सूची को आवर्तिता योजना समिति की सिफारिशों को प्राप्त होने पर और निजी एफ एम केन्द्रों के चरण-1 के कार्यान्वयन में प्राप्त अनुभव के आधार पर अन्तिम रूप दिया जाएगा।

विवरण

चरण-2 के लिए एफ एम रेडियो केन्द्रों के शहरों की प्रस्तावित सूची

क्र.सं.	शहर का नाम	राज्य का नाम/संघ शासित प्रदेश
1	2	3
1.	पोर्ट ब्लेयर	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह
2.	विजयवाड़ा	आन्ध्र प्रदेश
3.	गुन्टुर	आन्ध्र प्रदेश
4.	वारंगल	आन्ध्र प्रदेश
5.	राजमुंदरी	आन्ध्र प्रदेश
6.	नेल्लौर	आन्ध्र प्रदेश
7.	ईटानगर	अरुणाचल प्रदेश
8.	गया	बिहार
9.	दुर्ग	छत्तीसगढ़
10.	सिलवासा	दादरा और नगर हवेली
11.	दमन	दमन
12.	सूरत	गुजरात
13.	वड़ोदरा	गुजरात
14.	भावनगर	गुजरात
15.	हिसार	हरियाणा
16.	करनाल	हरियाणा
17.	शिमला	हिमाचल प्रदेश
18.	जमशेदपुर	झारखण्ड
19.	धनबाद	झारखण्ड
20.	रांची	झारखण्ड
21.	बोकारो स्टील सिटी	झारखण्ड
22.	जम्मू	जम्मू और कश्मीर
23.	हुबली	कर्नाटक
24.	मंगलौर	कर्नाटक
25.	बेलगांव	कर्नाटक
26.	गुलबर्गा	कर्नाटक
27.	देवनगिरि	कर्नाटक
28.	कोझीकोड	केरल
29.	कन्नौर	केरल
30.	कोल्लाम	केरल
31.	कवारती	लक्षद्वीप
32.	ग्वालियर	मध्य प्रदेश
33.	उज्जैन	मध्य प्रदेश
34.	नासिक	महाराष्ट्र
35.	शोल्हापुर	महाराष्ट्र
36.	अमरावती	महाराष्ट्र
37.	कोल्हापुर	महाराष्ट्र
38.	भिवाड़ी	महाराष्ट्र
39.	सांगली	महाराष्ट्र
40.	मालेगांव	महाराष्ट्र
41.	अकोला	महाराष्ट्र
42.	नान्देह	महाराष्ट्र
43.	इम्फाल	मणिपुर
44.	एजवाल	मिजोरम
45.	कोहिमा	नागालैण्ड
46.	राउरकेला	उड़ीसा

1	2	3
47.	पांडिचेरी	पांडिचेरी
48.	अमृतसर	पंजाब
49.	जोधपुर	राजस्थान
50.	कोटा	राजस्थान
51.	बीकानेर	राजस्थान
52.	अजमेर	राजस्थान
53.	उदयपुर	राजस्थान
54.	गंगटोक	सिक्किम
55.	एरोड	तमिलनाडु
56.	सलेम	तमिलनाडु
57.	वेल्लौर	तमिलनाडु
58.	तिरुप्पुर	तमिलनाडु
59.	तूतीकोरन	तमिलनाडु
60.	अगरतला	त्रिपुरा
61.	देहरादून	उत्तरांचल
62.	मेरठ	उत्तर प्रदेश
63.	गोरखपुर	उत्तर प्रदेश
64.	अलीगढ़	उत्तर प्रदेश
65.	मुरादाबाद	उत्तर प्रदेश
66.	सहारनपुर	उत्तर प्रदेश
67.	झांसी	उत्तर प्रदेश
68.	बरेली	उत्तर प्रदेश
69.	आसनसोल	पश्चिम बंगाल
70.	दुर्गापुर	पश्चिम बंगाल

[हिन्दी]

प्रेस क्लब ऑफ इंडिया की भूमिका

2978. श्री जगदम्बी प्रसाद यादव: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार की सूचनाओं का नि:शुल्क प्रचार और प्रसार करने में प्रेस क्लब ऑफ इण्डिया की भूमिका क्या है; और

(ख) सरकार द्वारा क्लब को क्या रियायतें दी जा रही हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) प्रेस क्लब ऑफ इण्डिया, सरकारी सूचनाओं के प्रचार-प्रसार करने में कोई प्रत्यक्ष भूमिका नहीं निभाता है। यह क्लब के कुल सदस्यों द्वारा प्रबंधित एक गैर-सरकारी संस्था है। तथापि, पत्रकारों के मिलन स्थल के रूप में कुल मिलाकर यह सरकारी नीतियों एवं कार्यक्रमों तथा उन पर टिप्पणियों सहित सूचना का प्रचार-प्रसार करने के उत्प्रेरक के रूप में सेवा करता है। हालांकि इसके "मीट द प्रेस" कार्यक्रम आदि जैसे क्रिया-कलाप हैं तथापि यह क्लब प्राय: प्रेस के सदस्यों के साथ सीधे वार्ता करने के लिए विचारकों, मंत्रियों, विपक्षी दल के नेताओं आदि को आमंत्रित करता है।

(ख) मंत्रालय द्वारा प्रेस क्लब को कोई रियायत नहीं दी जा रही है।

[अनुवाद]

ओपिनियन सर्वेक्षणों और इक्जिट पोलों के प्रसारण पर प्रतिबंध

2979. श्री राममोहन गाड्डे:
श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति:
श्री अनन्त नायक:

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

(क) क्या ओपिनियन सर्वेक्षणों और इक्जिट पोलों के प्रकाशनों और प्रसारण पर प्रतिबंध लगाने के साथ-साथ जनतांत्रिक मूल्यों की सुरक्षा के लिए चुनाव संबंधी रिपोर्टिंग करने वाले मीडिया पर प्रतिबंध लगाने की मांग है; और

(ख) यदि हां, तो केन्द्र सरकार की प्रतिक्रिया सहित ब्यौरा क्या है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरूण जेटली): (क) और (ख) भारत निर्वाचन आयोग ने यह जानकारी दी है कि इसने सभी मान्यताप्राप्त राष्ट्रीय और राज्य राजनीतिक दलों द्वारा व्यक्त किए गए विचारों का संज्ञान लेते हुए, ओपनियन पोल और एक्जिट पोल कराए जाने के संबंध में तारीख 20.1.1988, 19.11.1998, 21.5.1999 और 20.8.1999 को मार्गदर्शन जारी

किए थे। इन मार्गदर्शनों को कुछ उच्च न्यायालयों और उच्चतम न्यायालय में भी इस आधार पर चुनौती दी गई थी कि आयोग को ऐसे मार्गदर्शनों को जारी करने का कोई प्राधिकार नहीं था और इनसे संविधान के अनुच्छेद 19(1)(क) द्वारा संरक्षित वाक स्वातंत्र्य और अभिव्यक्ति स्वातंत्र्य के मूल अधिकार का उल्लंघन होता है। उच्चतम न्यायालय की एक संविधान पीठ ने, जिसने तारीख 14.9.1999 को इसकी सुनवाई की थी, ऐसे मार्गदर्शन जारी करने की आयोग की शक्तियों के संबंध में कुछ संयमों की अभिव्यक्ति की थी। तत्पश्चात् निर्वाचन आयोग ने तारीख 14.9.1999 को इन मार्गदर्शनों को वापिस ले लिया था।

[हिन्दी]

लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम में संशोधन

2980. श्री रामदास आठवाले: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निर्वाचन आयोग ने चुनावों में उम्मीदवारों द्वारा किए जाने वाले अत्याधिक व्यय को नियमित करने के लिए सरकार के लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम में संशोधन करने की सलाह दी है; और

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरूण जेटली): (क) और (ख) जी हां। सरकार को निर्वाचन सुधारों के संबंध में भारत निर्वाचन आयोग से कुछ प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह सुझाव दिया गया है कि (1) लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 की धारा 77(1) के 'स्पष्टीकरण 1' को, जिसमें यह उपबंध है कि किसी अभ्यर्थी के निर्वाचन के संबंध में किसी राजनैतिक दल द्वारा अथवा व्यक्तियों के किसी अन्य संगम या निकाय द्वारा अथवा (अभ्यर्थी या उसके निर्वाचन अभिकर्ता से भिन्न) किसी व्यक्ति द्वारा उपगत या प्राधिकृत किए गए किसी व्यय के बारे में निर्वाचन व्यय संबंधी अधिकतम सीमा के प्रयोजनों के लिए यह नहीं समझा जाएगा कि वह अभ्यर्थी द्वारा या उसके निर्वाचन अधिकर्ता द्वारा उपगत प्राधिकृत किया गया व्यय है और जिसके कारण निर्वाचन संबंधी व्यय पर व्यावहारिक रोक का लगाया जाना संभव नहीं है, यह सुनिश्चित करने के लिए कि निर्वाचन में धन शक्ति की भूमिका पर सार्थक रूप से प्रतिबंध लगाया जा सके, लोप किया जाए; और (2) निर्वाचन आयोग को प्रत्येक निर्वाचन से पूर्व निर्वाचनों का संचालन नियम, 1961 के नियम 90 के अधीन निर्वाचनों में अभ्यर्थियों द्वारा उपगत या प्राधिकृत किए गए निर्वाचन व्ययों के संबंध में अधिकतम सीमा निर्धारित करने के लिए सशक्त बनाया जाए, जो इस समय सरकार द्वारा निर्वाचन आयोग के परामर्श से किया गया है। सरकार ने लोक सभा में तारीख 19.3.2002 को पुन:स्थापित किए गए निर्वाचन और अन्य संबद्ध विधियां (संशोधन) विधेयक 2002 में सुसगंत उपबंध सम्मिलित करके लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 की धारा 77 (1) के पूर्वोक्त 'स्पष्टीकरण 1' का लोप करने के आयोग के सुझाव को स्वीकार कर लिया है। तथापि, सरकार निर्वाचनों में राज्य वित्तपोषण संबंधी समिति (इन्द्रजीत गुप्त समिति) की, जो इस संबंध में यथापूर्व स्थिति बनाए रखने के पक्ष में थी, सिफारिश के अनुरूप निर्वाचन व्यय के संबंध में अधिकतम सीमा निर्धारित करने के कार्य को निर्वाचन आयोग को सौंपने के पक्ष में नहीं है।

[अनुवाद]

निविदाओं की वैधता

2981. श्री अरूण कुमार: क्या **रेल मंत्री** निविदाओं की वैधता के बारे में 16 अगस्त, 2001 के अतारांकित संख्या 3701 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सूचना एकत्रित कर ली गई हैं;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां.

(ख) और (ग) दिनांक 16.8.2001 के अतारांकित प्रश्न सं. 3701 के संबंध में लोकसभा को दिए गए आश्वासन को 4.2.2002 को पूरा कर लिया गया है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

निजी चैनलों पर शैक्षिक कार्यक्रमों का प्रसारण

2982. श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रसार भारती के अध्यक्ष ने 'इडियोटिक' कार्यक्रमों के प्रसारण हेतु निजी टेलीविजन चैनलों की आलोचना की है;

(ख) यदि हां, तो क्या एक भारतीय निजी टेलीविजन चैनल विज्ञान और प्रौद्योगिकी को केन्द्र बनाकर शैक्षणिक कार्यक्रमों का प्रसारण नहीं कर रहा है;

(ग) क्या सरकार सभी टेलीविजन चैनलों द्वारा शैक्षणिक कार्यक्रमों के प्रसारण को सुनिश्चित करने के लिए कोई मानदंड निर्धारित करने पर विचार कर रही है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) क्या प्रसार भारती शिक्षा और मनोरंजन के 'एडूटेनमेंट' नामक मिश्रित शिक्षा की नई अवधारणा प्रदान करने पर ध्यान दे रही है; और

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

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि अध्यक्ष, प्रसार भारती ने उल्लेख किया था कि मुख्य रूप से लाभ के उद्देश्य से चलाए जा रहे निजी चैनल प्रायः मनोरंजन कार्यक्रमों को प्रसारित करते हैं जिसमें न तो कोई सामाजिक सन्देश होता है और न ही सामाजिक प्रासंगिकता होती है।

(ख) सरकार द्वारा निजी टेलीविजन चैनलों के बारे में ऐसी सूचना नहीं रखी जाती है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) कार्यक्रमों की पूर्व सेंसरशिप अथवा विशेष प्रकार के कार्यक्रमों को प्रसारित करने के लिए निजी चैनलों को निर्देश देने का कोई कानूनी प्रावधान नहीं है।

(च) और (छ) प्रसार भारती ने अपने डी डी - भारती चैनल के जरिए मनोरंजन या शिक्षाप्रद मनोरंजन के माध्यम से शिक्षा की संकल्पना शुरू की है। इस चैनल के मिश्रित कार्यक्रमों में बाल कार्यक्रम और स्वास्थ्य, संस्कृति, साहित्य, नृत्य तथा अन्य निष्पादन एवं अच्छी कलाओं से संबंधित खण्ड शामिल हैं।

आयातित ट्रांसफारमरों को चालू करना

2983. श्री रामशेठ ठाकुर:
श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने ए.बी.डी. ऋण की सहायता से मैसर्स चाड़ना यूनाइटेड इलैक्ट्रिक इम्पोर्ट एण्ड एक्सपोर्ट कारपोरेशन से 17 ट्रांसफारमरों की खरीद की थी;

(ख) यदि हां, तो इन सभी ट्रांसफारमरों को चालू कर दिया गया है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या इसमें से कुछ ट्रांसफारमरों में कोलकाता बन्दरगाह में उनकी प्राप्ति के बाद से कुछ त्रुटियां आ गई हैं;

(ङ) क्या रेलवे बोर्ड इन ट्रांसफारमरों में आई त्रुटियों के बावजूद बैंक वारंटी का नगद भुगतान लेने में असफल रहा है;

(च) यदि हां, तो चीनी फर्म को कार्यनिष्पादन गारंटी बंध-पत्र जारी करने के क्या कारण हैं;

(छ) क्या सरकार ने इस पूरे प्रकरण की जांच कर ली है; और

(ज) यदि हां, तो इसमें संलिप्त अधिकारियों के विरूद्ध क्या कार्रवाई की गई हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां,

(ख) 11 ट्रांसफारमर चालू कर दिए गए हैं और शेष 6 ट्रांसफारमरों को चालू करने की प्रक्रिया चल रही।

(ग) ट्रांसफरमरों को चालू करने में देरी, ट्रांसफारमरों में पाई गई खराबियों और खामियों के कारण हुई हैं।

(घ) कोलकाता में यह सामग्री उचित ढंग से पैक की गई स्थिति में प्राप्त हुई थी। इन खराबियों का पता उत्थादन स्थल पर

उस वक्त लगा जब ट्रांसफारमरों को उत्थापित करने और चालू करने के लिए उसकी पैकिंग को खोला गया था।

(ङ) से (छ) फर्म द्वारा खराबियों और खामियों को दूर करने में विफल रहने पर वारन्टी बैंक गारंटी को भुनाने की कार्रवाई की गई थी। चूंकि वारन्टी बैंक गारन्टी चालू थी इसलिए निष्पादन बैंक गारन्टी को रोका गया था। बाद में, फर्म के अनुरोध पर मामले को मध्यस्थता के लिए भेजा गया। मध्यस्थों ने वारन्टी बैंक गारंटी को बढ़ाने के लिए एक अंतरिम निर्णय दिया था। चूंकि फर्म, अंतरिम निर्णय के अंतर्गत यथापेक्षित वारन्टी बैंक गारंटी को बढ़ाने में विफल रही थी, इसलिए रेलवे प्रशासन ने इसके प्रवर्तन के लिए दिल्ली उच्च न्यायालय में एक याचिका दायर की है। फिलहाल मामला न्यायाधीन है।

(ज) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

बिहार में अतिक्रमित रेलवे भूमि से कब्जा हटाना

2984. श्री राजो सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान बिहार में रेलवे भूमि पर से अनधिकृत कब्जे हटाने के लिए गिराए गए भवनों का ब्यौरा क्या है;

(ख) भूमि के संबंध में प्रत्येक क्षेत्र में टी.एल.आर. का ब्यौरा क्या है;

(ग) कितने मामलों में मुकदमे दायर किए गए हैं;

(घ) रेलवे के पक्ष विपक्ष में दिए गए निर्णित मुकदमों का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या सरकार इनमें से कुछ मामलों का निपटान न्यायालय से बाहर करने पर विचार कर रही है; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) 3323 अतिक्रमण हटाए गए थे।

(ख) कोई टीएलआर रिपोर्ट प्राप्ट नही हुई है।

(ग) 4

(घ) रेलवे के हित 1; रेलवे के विरुद्ध कोई नहीं।

(ङ) जी नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

हर्बल पेय इकाइयों की स्थापना

2985. श्री ए. नरेन्द्र: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रक्षा अनुसंधान और विकास संगठन ने हर्बल पेय बनाने के लिए एक इकाई की स्थापना की है;

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

(ग) ऐसी इकाइयां किन-किन स्थानों में स्थापित किए जाने की संभावना है; और

(घ) इस पर कितना व्यय होने की संभावना है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) और (ख) रक्षा अनुसंधान और विकास संगठन ने हर्बल पेय बनाने के लिए किसी इकाई की स्थापना नहीं की है परंतु मैसर्स कम्पैक्ट इंटरनेशनल लिमिटेड, नई दिल्ली को प्रोद्योगिकी हस्तांतरित की गई है। इस फर्म ने लेह में एक इकाई की स्थापना की है और वर्ष 2001 में उत्पादन प्रारंभ कर दिया है।

(ग) रक्षा अनुसंधान और विकास संगठन किसी भी अन्य फर्म को, जो किसी भी स्थान पर ऐसी इकाइयां स्थापित करने की इच्छुक हो, प्रौद्योगिकी हस्तांतरण करने के लिए तैयार है।

(घ) चूंकि रक्षा अनुसंधान और विकास ऐसी इकाइयों की स्थापना नहीं कर रहा है, अत: सरकार कोई व्यय नहीं कर रही है।

राष्ट्रीय इस्पात संस्थान, पुरी

2986. श्रीमती रेणूका चौधरी: क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय स्पर्धा का मुकाबला कर रहे इस्पात उद्योग की सहायता के लिए पुरी (उड़ीसा) में राष्ट्रीय इस्पात संस्थान स्थापित और आरंभ किया गया है;

(ख) यदि हां, तो भारतीय इस्पात उद्योग के सामने प्रमुख चुनौतियां कौन सी हैं;

(ग) क्या इस्पात उद्योग प्रौद्योगिकी में पिछड़ रहा है; और

(घ) यदि हां, तो इस्पात उद्योग द्वारा किस प्रकार अपनी पद्धति/कार्यक्रम में सुधार लाये जाने की संभावना है?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) जी, हां। इस संस्थान के मुख्य कार्यकलाप हैं:-(1) अनुसंधान और विकास (2) प्रशिक्षण एवं दक्षता संवर्धन, तथा (3) प्रौद्योगिकी-आर्थिक तथा प्रबंधकीय प्रभाग में परामर्शी सेवाएं।

(ख) भारतीय इस्पात उद्योग कम मांग, इस्पात उत्पादन की अतिरेक क्षमता, इस्पात के घटते मूल्य, आदान सामग्रियों आदि की उच्च लागत के कारण कठिन दौर से गुजर रहा है। आयात से बढ़ती हुई प्रतिस्पर्धा तथा निर्यात बाजार का धीरे-धीरे बंद होना भारतीय इस्पात उद्योग द्वारा सामना की जा रही कुछ अन्य चुनौतियां हैं। दक्ष तकनीशियों और भारतीय परिस्थितियों के उपयुक्त आधुनिक प्रौद्योगिकी का भी अभाव है।

(ग) और (घ) काफी इस्पात संयंत्रों ने अद्यतन प्रौद्योगिकियां अपना ली हैं। तथापि, विभिन्न संयंत्रों के कई प्रौद्योगिक-आर्थिक प्राचलों में अब भी सुधार की गुंजाइश है। इस उद्योग को प्रौद्योगिकी के उन्नयन पर केन्द्रित करने की आवश्यकता है ताकि गुणवत्ता में सुधार किया जा सके और यह उत्पादन लागत कम करके विश्व के अन्य इस्पात संयंत्रों से और अधिक प्रतिस्पर्धा कर सके। सरकार भी इस्पात विकास निधि (एस डी एफ) को वित्तीय सहायता देकर अनुसंधान और विकास कार्यकलापों को प्रोत्साहित कर रही है। इस्पात विकास एवं संवर्धन संस्थान (आई एन एस डी ए जी), राष्ट्रीय गौण इस्पात प्रौद्योगिकी संस्थान (एन आई एस एस टी) तथा बीजू पटनायक नेशनल स्टील इंस्टीट्यूट (बी पी एन एस आई) जैसे संस्थान भी इस्पात उद्योग में प्रौद्योगिकीय उन्नयन की प्रक्रिया में सहायता कर रहे हैं।

मुदखेड़-आदिलाबाद आमान परिवर्तन परियोजना

2987. श्री सुरेश रामराव जाधव: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दक्षिण-मध्य रेलवे में बोल्ट योजना के अंतर्गत मुदखेड़-आदिलाबाद आमान परिवर्तन परियोजना पर कार्य रोक दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या परियोजना पूरी करने के लिए अर्थोपाय सुझाने के लिए गठित की गई समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

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

(ङ) परियोजना के शीघ्र कार्यान्वयन हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां।

(ख) मैसर्स शक्ति कंक्रीट इंडस्ट्रीज जिसे बोल्ट योजना के अंतर्गत मुदखेड़-अदिलाबाद आमान परिवर्तन का कार्य सौंपा गया था, रेलवे द्वारा कई बार समयावधि बढ़ाने के बावजूद धन की व्यवस्था कर पाने में अपनी असमर्थता के कारण इस कार्य को आगे बढ़ाने में विफल रहे।

(ग) से (ङ) जी हां। समिति ने विभिन्न विकल्पों पर विचार करने के पश्चात् एजेंसी की जोखिम एवं लागत पर संविदा को समाप्त करने और इसे रेलवे निधियों द्वारा निष्पादित करने की सिफारिश की है। तदनुसार, रेलवे और एजेंसी के बीच शर्तों एवं निबंधनों के अनुसार 26.11.2001 को एजेंसी की जोखिमों एवं लागत पर इस संविदा को समाप्त कर दिया गया था। अब रेलवे ने रेलवे के वित्त से यह कार्य आरंभ किया है।

दोषपूर्ण सी.एन.जी. डिस्पेंसर्स

2988. श्री नरेश पुगलिया: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजधानी में विभिन्न सी.एन.जी. केन्द्रों पर इंद्रप्रस्थ गैस लि. द्वारा लगाए गए सीएनजी डिस्पेंसर्स दोषपूर्ण पाए गए हैं;

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

(ग) क्या दोषपूर्ण सीएनजी डिस्पेंसर्स लगाए जाने के कारण सीएनजी से चलने वाले वाहनों को बिना मापे गैस की पूर्ति की जा रही हैं, और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) गैस न मापे जाने की कुछ ऐसी घटनाओं की रिपोर्ट दी गई थी, जो खराब वितरण मशीनों के कारण नहीं थी, बल्कि सीएनजी भरणकर्ता कार्मिकों की गलती के कारण थी।

(घ) औचक जांच करने के लिए एक ख्यातिप्राप्त परामर्शदाता एजेंसी: मैसर्स मेकन की नियुक्ति की गई है तथा जो हेरा-फेरी करने के संबंध में दोषी पाए गए, सेवा से बरखास्त कर दिए गए हैं। डिस्पेन्सरों के आपूर्तिकर्ताओं से भी वितरण इकाइयों में अतिरिक्त पूर्वोपाय सम्मिलित करने के लिए कहा गया है ताकि इनसे बगैर मापी गई गैस के वितरण को रोका जा सके।

नेप्था पर आधारित विद्युत संयंत्र

2989. **श्री विनय कुमार सोराकेः**
श्री एन. एन. कृष्णदासः

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

(क) क्या देश में कुछ विद्युत परियोजनाएं नेप्था को ईंधन के रूप में उपयोग करके चल रही है;

(ख) यदि हां, तो राज्य-वार परियोजनाएं कौन-सी हैं;

(ग) क्या कर्नाटक सरकार ने केन्द्र सरकार से तरल ईंधन के रूप में नेप्था को हटाकर एलएनजी अथवा डीएनई जैसे वैकल्पिक फीडस्टाक का प्रयोग शुरू करने के लिए सभी स्वतंत्र विद्युत उत्पादकों के लिए तरीके विकसित करने हेतु आग्रह किया है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने प्रस्ताव की गहराई से जांच कर ली है; और

(ङ) यदि हां, तो क्या सरकार आईपीपी के लिए वैकल्पिक फीडस्टॉक का पता लगाने के संबंध में सरकार की क्या टिप्पणियां हैं?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) जी, हां।

(ख) उपलब्ध सूचना के आधार नापथा के प्राकृतिक ईंधन के रूप में उपयोग कर निम्नलिखित विद्युत परियोजनाएं चल रही हैं:

क्र.सं.	परियोजना विकासकर्ता का नाम	क्षमता (मे.वा.)
	तमिलनाडु	
1.	तमिलनाडु विद्युत बोर्ड की बेसिन ब्रिज,	120
	गुजरात	
2.	मै. एस्सार पावर लि. को हजीरा सीसीजीटी	515
3.	गुजरात इंडस्ट्रीज पावर कारपोरेशन लि. की बड़ौदा सीसीजीटी	167
	गोवा	
4.	मै. रिलायंस सालगांवकर पावर कंपनी लि./सानकोले की परियोजना	40
	कर्नाटक	
5.	मै. तानीर बावी पावर कंपनी की बार्ज माउंटेड विद्युत परियोजना	220
	केरल	
6.	मै. बी एस ई एस केरल पावर लिमिटेड की एल्लूर सीसीजीटी	173
7.	नेशनल थर्मल पावर कारपोरेशन की कायमकुलम परियोजना	350
	महाराष्ट्र	
8.	मै. डाभोल पावर कंपनी (चरण-1) की दाभोल विद्युत परियोजना	740

उपर्युक्त विद्युत परियोजनाओं के अलावा देश में नापथा आधारित कुछ कैप्टिव विद्युत संयंत्र भी चल रहे है। कुछ गैस आधारित विद्युत परियोजनाओं में भी गैस की कम आपूर्ति/आपूर्ति नहीं होने की स्थिति में सुनिर्धारित विकल्प के रूप में नापथा का उपयोग किया जाता है।

(ग) से (ङ) कर्नाटक सरकार एवं अन्य राज्य सरकारों तथा परियोजना विकासकर्त्ताओं ने विद्युत उत्पादन में प्रयुक्त नापथा की लागत में कमी करने के लिए कतिपय उपाय प्रस्तावित किया था। 31जनवरी, 2002 को दो अधिसूचनाएं जारी की गई हैं जिसके तहत नापथा आधारित कुछ निर्माणाधीन विद्युत परियोजनाओं (कर्नाटक में इसके द्वारा प्रस्तावित एक परियोजना समेत) तथा इनमें प्रयुक्त नाथपा पर आबकारी कर/काउंटरवेलिंग ड्यूटी की छूट दी गई है। इससे नाथपा की लागत एवं उपभोक्ताओं के लिए टैरिफ में कमी होने की आशा है।

बीना और भटिंडा में तेल शोधक कारखाने

2990. प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार की बीना और भटिंडा में सरकारी क्षेत्र प्रस्तावित तेल शोधक कारखानों का परित्याग करने की योजना है;

(ख) यदि हां, तो क्या देश में तेल शोधन क्षेत्र में अतिरिक्त क्षमता है;

(ग) यदि हां, तो क्या बीना और भटिंडा में प्रस्तावित तेल शोधक कारखानों में निवेश में विलंब आवश्यक हो गया है;

(घ) यदि हां, तो बीना और भटिंडा तेल शोधक कारखानों द्वारा अतिरिक्त क्षमता बढ़ने की संभावना है; और

(ङ) इन विकल्पों की समीक्षा करने के लिए क्या कदम उठाये जाने का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी नहीं।

(ख) जबकि 1.1.2002 की स्थिति के अनुसार देश में कच्चे तेल की शोधन क्षमता 114.67 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष (एमएमटीपीए) थी, वहीं वर्ष 2001-02 के लिए पेट्रोलियम उत्पादों की अनुमानित मांग 99.437 एमएमटीपीए है।

(ग) से (ङ) बीना (मध्य प्रदेश) में भारत ओमन रिफाइनरीज लिमिटेड (बीओआरएल) की 6 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष (एनएनटीपीए) क्षमता वाली रिफाइनरी के कार्यान्वयन में कतिपय पर्यावरण अनुमोदन न मिलने के कारण देरी हुई है। यह परियोजना, परियोजना के कार्यनिष्पादन के आरंभ की तारीख से 48 महीनों के भीतर पूरी होने का अनुमान है।

फरवरी, 1999 में भटिंडा (पंजाब) में हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) के 9 एमएमटीपीए पंजाब रिफाइनरी परियोजना से मैसर्स एक्सन (भावी संयुक्त उद्यम भागीदार) के निकल जाने के बाद सरकार ने एचपीसीएल को एचपीसीएल की सहायक कंपनी के माध्यम के परियोजना का निष्पादन करने के लिए अक्तूबर, 2000 में अनुमति दे दी। परियोजना का कार्यान्वयन किया जा रहा है और इसके वर्ष 2005 तक पूर्ण हो जाने की संभावना है।

माल यातायात की गति

2991. श्री ए. ब्रह्मनैया: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को आशा थी कि कतिपय मार्गों का विद्युतीकरण के पश्चात् माल यातायात की गति में उल्लेखनीय वृद्धि होगी;

(ख) क्या रेलवे ने माल यातायात विशेषकर और विशिष्ट रूप से नए विद्युतीकृत मार्गों, जिन्हें विश्व बैंक द्वारा वित्त पोषित किया गया था, के ऐसे पहलुओं की वास्तव में अध्ययन और निगरानी कर ली है;

(ग) यदि हां, तो झांसी-इटारसी खंड और बल्लारशाह-विजयवाड़ा खंड में माल यातायात की गति के संबंध में रेलवे के निष्कर्षों का ब्यौरा क्या है;

(घ) विद्युतीकरण के पश्चात् भी मालगाड़ियों का आवाजाही में कार्य कुशलता में कमी के क्या कारण हैं; और

(ङ) रेलवे परिचालन के ऐसे पक्ष में सुधार लाने हेतु क्या कदम उठाये जाने का प्रस्ताव है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी हां।

(ख) और (ग) जी हां। विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषित झांसी-इटारसी और बलारशाह-विजयवाड़ा खण्ड के विद्युतीकृत मार्गों सहित

सभी मार्गों की औसत गति आदि जैसे माल यातायात के 16% से 25% के बीच वृद्धि हुई है।

(घ) उपरोक्त (ख) और (ग) के दृष्टिगत प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) उत्पादकता में और सुधार लाने के लिए रेलवे ने अधिक से अधिक उच्च शक्ति वाले बिजली रेल इंजनों और धीरे-धीरे उच्च गति के माल डिब्बा स्टॉक को शुरू करने की योजना बनाई है।

ऊर्जा की खपत

2992. कर्नल (सेवानिवृत्त) सोना राम चौधरी:
श्री विलास मुत्तेमवार:

क्या रेल मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने अभी तक कर्षण में विद्युत ऊर्जा की खपत की निगरानी करने के लिए नियंत्रण प्रणाली विकसित नहीं की है;

(ख) क्या सेवा के विभिन्न वर्गों के विद्युत कर्षण के लिए विद्युत ऊर्जा की खपत की निगरानी करने अथवा उपभोग की गई विद्युत का आकलन करने के लिए रेल इंजनों में ऊर्जा संबंध मोटरों की कोई व्यवस्था नहीं है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और सरकार द्वारा कर्षण में विद्युत ऊर्जा की खपत पर नियंत्रण/निगरानी प्रणाली कब तक विकसित करने की संभावना है;

(घ) क्या रेलवे द्वारा अपनाया गया केवल मानक विशिष्ट ऊर्जा उपभोग त्रुटिपूर्ण है और विश्वसनीय नहीं हैं;

(ङ) क्या विद्युत ऊर्जा की खपत की निगरानी करने के लिए नियंत्रण प्रणाली विकसित न किए जाने के कारण कुछ राज्य विद्युत बोर्डों ने अन्य थोक उपभोक्ताओं के मुकाबले रेलवे से अधिक शुल्क की वसूली की है; और

(च) यदि हां, तो सरकार द्वारा राज्य विद्युत बोर्डों को होने वाले अधिक भुगतान से बचने के लिए क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं/किए जाने का प्रस्ताव है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं। कर्षण के लिए आहरित विद्युत पर पूरा नियंत्रण है। सभी उप-स्टेशनों पर जहां से कर्षण के लिए बिजली ली जाती है, विद्युत कर्षण के लिए इस्तेमाल हुई ऊर्जा पर निगरानी रखने के लिए विद्युत ऊर्जा मीटर मुहैया कराए गए हैं।

(ख) चितरंजन रेल इंजन कारखाने (चिरेका) में विनिर्मित सभी नए 3 फेज विद्युत रेल इंजनों में ऊर्जा मीटर मुहैया कराए जा रहे हैं। माइक्रोप्रोसेसर आधारित गति तथा ऊर्जा मानिटरिंग प्रणालियों के लिए विशिष्टियां तैयार कर ली गई हैं और सफल सेवा परीक्षणों के पश्चात् परम्परागत रेल इंजनों में व्यवस्था के लिए प्रोटोटाइप्स को स्वीकृत दे दी गई है।

(ग) जैसा कि भाग (क) के उत्तर में उल्लेख किया जा चुका है, कर्षण के लिए सभी विद्युत आपूर्ति प्वाइंटों पर मीटर द्वारा मापी गई बिजली ऊर्जा के भुगतान का तंत्र पहले से ही मौजूद है।

(घ) जी नहीं। अनुसंधान अधिकल्प एवं मानक संगठन (अ.अ.मा.सं.) विभिन्न सेवाओं में इस्तेमाल हुई विद्युत ऊर्जा को मापने के लिए समय-समय पर यंत्रीय परीक्षण करता है, जिसके आधार पर विभिन्न सेवाओं में खपत का संविभाजन तय करने के मानकों को अद्यतन किया जाता है, उदाहरणार्थ उपनगरीय गाडियां, लम्बी दूरी की मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां इत्यादि। बहरहाल, ऐसा संविभाजन आहरित कुल ऊर्जा में फेरबदल नहीं करता है जो राज्य बिजली बोर्डों द्वारा सप्लाई के प्रत्येक प्वाइंट पर नापी जाती है। कर्षण नेटवर्क या विद्युत रेल इंजनों से ऊर्जा की बेहिसाब निकासी की कोई गुंजाइश नहीं है।

(ङ) यह सत्य है कि कुछ राज्य बिजली बोर्ड (एसईबी) रेलों से वह दर वसूल रहें हैं जो कुछेक अन्य थोक उपभोक्ता की तुलना में अधिक है। बहरहाल, कुछ भी हो, इस बात का बिजली ऊर्जा खपत पर निगरानी रखने के लिए नियत्रंण तंत्र, जिसका जिक्र पैरा (क) और (ग) में किया गया है और जो पहले से ही मौजूद है, के साथ कोई प्रसांगिकता नहीं है। इसके बावजूद भी, राज्य बिजली बोर्डों और राज्य बिजली नियामक आयोगों (एसईआरसी) के साथ बिजली कर्षण पावर सप्लाई के लिए उचित दर प्रभारित करने हेतु निरंतर संपर्क रखा जा रहा है।

(च) उचित स्तर तक दर करने के लिए राज्य बिजली बोर्डों और बिजली नियामक आयोगों के साथ मामलों का अलग-अलग अनुसरण करने के अलावा रेलें नेशनल थर्मल पावर कार्पोरेशन (एनटीपीसी), न्यूक्लीयर पावर कार्पोरेशन (एनपीसी) इत्यादि जैसी केंद्रीय जेनरेटिंग एजेंसियों से सीधे पावर लेने के लिए प्रयासरत हैं।

रेलों ने उत्तर रेलवे के गाजियाबाद-कानपुर खंड के लिए नवम्बर 2000 से कम दर पर एनटीपीसी से सीधे सप्लाई प्राप्त करने में उल्लेखनीय सफलता प्राप्त की है। अन्य स्थानों पर एनटीपीसी और एनपीसी से पावर लेने के प्रस्ताव पर विद्युत मंत्रालय के साथ परामर्श किया जा रहा है और यह सक्रिय रूप से विचाराधीन है।

इसके अतिरिक्त रेलों और एनटीपीसी के बीच संयुक्त उद्यम पावर परियोजनाओं की स्थापना की संभावनाओं का पता लगाने के लिए 18.2.2002 को एनटीपीसी के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर हुए हैं।

नई प्रायोगिक परियोजनायें

2993. श्री आनन्दराव विठोबा अडसुल: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने गैसोहोल के उत्पादन हेतु छ: नई प्रायोगिक परियोजनाएं मंजूर की हैं;

(ख) यदि हां, तो इन परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ग) ये परियोजनाएं किन स्थानों पर स्थापित किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) जिन स्थानों पर 5 प्रतिशत एथेनोल सम्मिश्रित पेट्रोल उपलब्ध कराया जाएगा वे निम्नलिखित हैं:

भटिण्डा	–	पंजाब
पठानकोट	–	पंजाब
गोंडा	–	उत्तर प्रदेश
पनकी, कानपुर	–	उत्तर प्रदेश
नजीबाबाद	–	उत्तर प्रदेश
राजामुंदरी	–	आंध्र प्रदेश

एफ एम रेडियो चलाने वालों पर बकाया धनराशि

2994. श्री अशोक ना. मोहोल: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 9 दिसम्बर, 2001 के 'दि हिन्दुस्तान टाइम्स' में "एफ एन रेडियो प्लेयर्स इवेड पेइंग लाइसेंस फी" शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट कराया गया है;

(ख) यदि हां, तो शहर-वार कितने एफ एम रेडियो चलाने वालों ने अपने लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया है;

(ग) उनमें से प्रत्येक के विरूद्ध कितनी धनराशि बकाया है; और

(घ) सरकार द्वारा बकाया धनराशि की वसूली के लिए क्या कार्यवाही की गई है?

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

(ख) सात (7) गैर मेट्रो एफ एम रेडियो स्टेशनों की देय हो चुकी लाइसेंस फीस की तीन (3) लाइसेंसधारियों ने भुगतान नहीं किया है।

(ग) प्रत्येक कम्पनी की ओर बकाया देयों की राशि को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(घ) एक (1) लाइसेंसधारी की 190 लाख रुपये की बैंक गारंटी भुनवा ली गई है। दो (2) लाइसेंसधारी की बैंक गारंटी के भुनवाने पर मुम्बई उच्च न्यायालय द्वारा रोक लगा दी गई है।

विवरण

लाख रुपयों में

क्र.सं.	शहर का नाम	कम्पनी का नाम	देय बकाया राशि
1.	भोपाल	मैसर्स वर्टेक्स ब्राडकास्टिंग क. प्राव लि.	40.00
	इंदौर		65.00
	विशाखापटनम		20.00
2.	हैदराबाद	मैसर्स इन्टरटैन्मेंट नेटवर्क इंडिया लि.	735.00
	लखनऊ		530.00
3.	नागपुर	मैसर्स म्युजिक ब्राडकास्ट प्रा.लि.	715.00
	पटना		450.00

एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में चल पुलिस स्टेशन

2995. श्री जी.एस. बसवराज: क्या रेल मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे विभिन्न अपराध करने वाले और यात्रियों को आतंकित करके लुटने वाले अंतर-राज्यीय डाक गिरोहों की गतिविधियों पर रोक लगाने के लिए 24 एक्सप्रेस रेलगाड़ियों पर चल पुलिस स्टेशन उपलब्ध कराने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव को कब तक लागू किए जाने की संभावना है; और

(ग) रेल यात्रियों को अन्य कौन सी सुरक्षा प्रदान किए जाने की संभावना है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) जी नहीं। रेलों पर कानून और व्यवस्था बनाए रखना राज्य सरकार की जिम्मेदारी है; कतिपय राज्यों में कुछ गाड़ियों पर सचल पुलिस स्टेशन पहले ही मुहैया करा दिए गए हैं।

(ग) रेलों पर कानून और व्यवस्था बनाए रखना राज्य सरकार की जिम्मेदारी है जिसका निर्वाहन वे राजकीय रेल पुलिस (जी आर पी) के माध्यम से करते हैं। यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा में सुधार लाने के लिए राजकीय रेल पुलिस द्वारा किए गए विभिन्न उपायों के अतिरिक्त, रेल प्रशासन ने राजकीय रेल पुलिस की सहायता के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

1. रेल सुरक्षा बल द्वारा रेल परिसरों तथा गाड़ियों में से समाज विरोधी तत्वों को हटाया जाता है।
2. कोच परिचर/चल गाड़ी परीक्षक सवारी डिब्बों में प्रवेश करने/उतरने वाले यात्रियों पर उचित निगरानी करते हैं और सवारी डिब्बों को विशेषकर रात्रि के दौरान बंद कर दिया जाता है।
3. गाड़ी में यात्रियों द्वारा तत्काल रपट दर्ज कराने के लिए गाड़ी के गार्डों/स्टेशन मास्टरों/रे.सु.ब. के पास प्राथमिकी सूचना रपट के फार्म उपलब्ध कराए गए हैं।
4. सभी स्तरों पर रे.सु.ब. तथा रा.रे.पु. के बीच विशेष आसूचना तथा अपराध असूचना का आदान प्रदान किया जाता है।
5. यात्रियों को उसके सामान इत्यादि की चोरी के बारे में सचेत करने के लिए महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर क्लोज सर्किट टेलीविजन तथा जन उद्घोषणा प्रणाली के जरिए उद्घोषणाएं की जाती हैं।
6. उपयुक्त निवारक उपाय करने की दृष्टि से अपराध स्थिति के विश्लेषण हेतु राजकीय रेल पुलिस तथा स्थानीय पुलिस के बीच आवधिक उच्च स्तरीय समन्वय बैठकें आयोजित की जाती हैं।
7. जहां कहीं राज्य सरकार चलती गाड़ियों में चल पोस्ट स्थापित करना चाहती है, स्थल आदि जैसी महत्वपूर्ण सुविधाएं उपलब्ध कराई जा रही हैं।

रेलवे को वित्तीय घाटा

2996. श्री अरूण कुमार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे के अधिकारियों की लापरवाही के कारण रेलवे द्वारा करोड़ों रुपए बर्बाद किए जा रहे हैं;

(ख) क्या रेलवे को वित्तीय घाटा पहुंचाने वाले अधिकारियों की पहचान कर ली गई हैं;

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

(घ) क्या नियंत्रक और महालेखापरीक्षक की वर्ष 1999 की रिपोर्ट सं. 9 के पृष्ठ 183 के अनुसार येलाहांका में मालडिब्बे के निर्माताओं से पहियों की क्षति और क्षरण और इस संबंध में घाटे/क्षति की वसूली न कर पाने के कारण 11.89 करोड़ रुपए की हानि हुई; और

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की 1999 की रिपोर्ट के पैरा 183 के संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि 11.89 करोड़ रु की हानि के संबंध में लेखा परीक्षा की तर्क सही नहीं है। नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट में दर्शाए गए 11.89 करोड़ रुपए आयातित पहियों के सैटों में क्षति के संबंध में है।

क्षति के ऐसे मामलों में संबंधित सप्लायरों और/या बीमा करने वालों से वसूली करना एक सतत प्रक्रिया है। लेखा परीक्षा द्वारा दर्शाई गई कुल राशि 1980 और 90 के दशक में की गई सप्लाई से संबंधित है जो 1984-95 से 1997-98 की अवधि के दौरान पहिया एवं धुरा कारखाना द्वारा फिर से दावा किया गया था 6.8 करोड़ रुपए से अधिक के लिए पहिया सैटों के संबंधित सप्लायरों/ बीमाकर्ताओं से की जाने वाली वसूली के अधिलेखों का पहले पता लगा लिया गया है और लेखा परीक्षा को इसकी सूचना दे दी है।

3.54 करोड़ रुपए की राशि पहिया एवं धुरा संयंत्र द्वारा विनिर्मित पहिया सैटों से संबंधित है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि पहिया सैटों के लदान, उतराई और परिवहन के दौरान कोई क्षति न हो, भारतीय रेलों पर पर्याप्त सावधानी बरती जाती है, फिर भी सभी संभव पूर्वोपाय के बावजूद उपरोक्त प्रक्रियाओं में कुछ अपरिहार्य क्षतियां हो जाती हैं। तदनुरूपी अवधि के दौरान 1000 करोड़ रुपए की कीमत से अधिक के लगभग 300,000 पहिया सैट पहिया एवं धुरा संयंत्र में विनिर्मित हुए हैं। अत: क्षतिग्रस्त व्हील सैट की लागत उपयुक्त प्रतिशत सीमाओं के अंदर है और पहिया एवं धुरा संयंत्र में विनिर्मित और वहां से ढ़ोए गए पहिया सैटों की लागत की तुलना में नगण्य है। मालडिब्बे निर्माता के परिसर में पहिया सैटों को होने वाली क्षति के लिए केवल परिशोधन के लागत की वसूली के लिए मालडिब्बा विनिर्माता जिम्मेदार ठहराए जाते हैं।

(ङ) मार्ग में पहिया सैटों की क्षति के अवसर न्यूनतम करने के लिए विभिन्न उपाए किए गए हैं जो निम्नलिखित हैं:

* पैकिंग बेहतर करना।

* जरनल पर जंगरोधी पेंट करना।

* फाइबर रिइंफोर्सड प्लास्टिक कवर (एफआरपी) आदि सहित जरनल सील करना।

[हिन्दी]

झारखंड को प्राकृतिक गैस का आवंटन

2997. श्री जगदम्बी प्रसाद यादव: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) झारखंड में कितनी प्राकृतिक गैस आवंटित की जा रही है और इससे लाभान्वित होने वाले उद्योगों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार राज्य में प्राकृतिक गैस आधारित उद्योगों का संवर्धन सुनिश्चित करने के लिए प्राकृतिक गैस के आवंटन में वृद्धि करने पर विचार कर रही है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (ग) वर्तमान में झारखण्ड राज्य में उपभोक्ताओं के लिए प्राकृतिक गैस का कोई आबंटन नहीं है। तथापि, गैस अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड इस राज्य में उपभोक्ताओं की प्राकृतिक गैस की मांग पूरी करने के लिए एक पद्धतिबद्ध प्रौद्योगिकीय-अर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन का आयोजन करने के लिए झारखंड सरकार के साथ एक गैस सहयोग करार पर हस्ताक्षर करने की प्रक्रिया में संलग्न है।

पाइपलाइनों से तेल और गैस का रिसाव

2998. श्री रामशेठ ठाकुर:
श्री चन्द्रेश पटेल:

क्या **पेट्रोलियम और प्राकतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तेल कंपनियों द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान पाइपलाइनों से तेल और गैस के रिसाव के मामलों की सूचना दिए जाने का ब्यौरा क्या है जिसने सुरक्षा पहलू के संबंध में चुनौती उत्पन्न कर दी है;

(ख) ऐसी प्रत्येक घटना में जान-माल की कुल कितनी क्षति हुई और इसमें क्या जिम्मेदारी निर्धारित की गई;

(ग) सरकार द्वारा पाइपलाइन नेटवर्क को आधुनिक और सुरक्षित बनाने हेतु क्या कदम उठाये गए हैं;

(घ) ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं; और

(ङ) पाइपलाइन के रिसाव के कारण प्रभावित व्यक्तियों को दिए गए मुआवजे का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) से (ङ) पाइपलाइन के माध्यम से तेल एवं गैस का परिवहन आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लि. (ओएनजीसी) तथा आयल इंडिया लि. (ओआईएल), गैस अथारिटी आफ इंडिया लि. (गेल) तथा कुछ सीमा तक उन तेल कंपनियों, जिनके प्रचालन देश भर में फैले है, के द्वारा किया जा रहा है। ये कंपनियां तेल एवं गैस के रिसाव की घटनाओं को रोकने के लिए विभिन्न कदम उठाती रही है।

प्रचालनों के अतंर्गत सुरक्षा एवं संरक्षा सुनिश्चित करने के विचार से तेल कंपनियों ने ऐसे अनेक उपाय आरंभ किए हैं जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ उठाईगीरी/चोरी का प्रयास करने में सम्मिलित खतरों के बारे में स्थानीय लोगों को शिक्षित करने के अभियान चलाना, तेल कुपों तथा संस्थापनों के सघन निरीक्षण तथा इस स्थिति की सतत पुनरीक्षा एवं निगरानी शामिल हैं।

भारत सरकार ने ओएनजीसी की एक आग घटना की जांच-पड़ताल करने के लिए ओएनजीसी के अंतर्गत तेल तथा गैस पाइपलाइनों के लिए संरक्षा उपायों की पुनरीक्षा करने के लिए, आग लगने एवं आग बुझाने के विशेष संदर्भ में ओएनजीसी की आपातकालीन प्रतिक्रिया सामर्थ्य की पुनरीक्षा करने के लिए तथा ओएनजीसी की सामर्थ्य को अंतर्राष्टीय मानकों तक उन्नत करने के लिए सिफारिश करने के हेतु मेजर जनरल (सेवानिवृत) एस.सी.एन.जटार, भूतपूर्व अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, ओएनजीसी विदेश लि. तथा आयल इंडिया लि. की अध्यक्षता में एक समिति गठित की है।

जहां तक विगत 3 वर्षों के दौरान पाइपलाइनों से तेल एवं गैस के रिसाव, ऐसी प्रत्येक घटनाओं में जीवन एवं संपत्ति की कुल हानि, उत्तरदायित्वों के नियतन तथा प्रभावित लोगों को उपलब्ध कराए गए मुआवजे के बारे में तेल कंपनियों के मामलों के ब्यौरों का संबंध है, सूचना एकत्र की जा रही है तथा सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

भू-स्थानिक प्रौद्योगिकी संस्थान स्थापित करना

2999. श्री राम मोहन गाड्डे: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उनका मंत्रालय सशस्त्र बलों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भू-स्थानिक प्रौद्योगिकी संस्थान स्थापित करने की योजना बना रहा है;

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

(ग) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने केन्द्र सरकार से कई रक्षा संबंधी संस्थाओं और सूचना प्रौद्योगिकी संस्थाओं की उपस्थिति के मद्देनजर हैदराबाद में यह संस्थान स्थापित करने का अनुरोध किया है;

(घ) यदि हां, तो सरकार की इस संबंध में क्या प्रतिक्रिया हैं; और

(ङ) उक्त संस्थान के लिए किस स्थान की पहचान की गई हैं और इसे कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

(घ) संबंधित विभाग होने के कारण रक्षा अनुसंधान एवं विकास विभाग तथा अंतरिक्ष विभाग द्वारा इस अनुरोध पर विचार किया गया है। ऐसा संस्थान स्थापित करने के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

छावनी बोर्डों का नगर पालिका प्राधिकरणों में विलय

3000. श्री सुल्तान सल्लाऊद्दीन ओवेसी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार समुचित विकास हेतु छावनी बोर्डों का संबंधित नगर पालिका प्राधिकरणों में विलय करने के लिए सहमत हो गई है;

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

(ग) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने छावनी क्षेत्रों के लोगों की लंबे समय से लंबित मांग के मद्देनजर सिकंराबाद छावनी बोर्ड का हैदराबाद नगर निगम में विलय करने का अनुरोध किया है; और

(घ) यदि हां, तो केन्द्र सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, हां।

(घ) इस प्रस्ताव को व्यवहार्य नहीं पाया गया है।

रसोई गैस और सीएनजी के विपणन और वितरण नेटवर्क का विस्तार

3001. श्री राजो सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उत्तरी राज्यों विशेषकर बिहार, उत्तरांचल और झारखंड में रसोई गैस और सीएनजी के विपणन और वितरण नेटवर्क का विस्तार करने का है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख)फिलहाल सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों की योजना बिहार, उत्तरांचल और झारखंड राज्यों में क्रमश: 176, 61 और 54 एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप खोलने की है। फिलहाल, सीएनजी की आपूर्ति-इन्द्रप्रस्थ गैस लिमिटेड और महानगर गैस लिमिटेड द्वारा की जा रही है और बिहार; उत्तरांचल और झारखंड राज्यों में सीएनजी का विपणन करने की कोई योजना नहीं है।

[अनुवाद]

पेट्रोल और डीजल पर उत्पाद शुल्क

3002. श्रीमती रेणूका चौधरी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पेट्रोल और डीजल पर उत्पाद शुल्क में तीन गुना वृद्धि करके सरकार ने अंतर्राष्ट्रीय तेल कीमतों में गिरावट का लाभ उठाते हुए इन वस्तुओं की कीमतों में कमी कर दी है,

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

(ग) क्या मिट्टी तेल और रसोई गैस की कीमतों में भी इसी प्रकार कमी की गई है, और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) और (ख) जनवरी 11,12,2002 की मध्य रात्रि से प्रभावी पेट्रोल पर उत्पादन शुल्क 32 प्रतिशत से बढ़ाकर 90 प्रतिशत और डीजल पर 16 प्रतिशत से 20 प्रतिशत कर दिया गया था। परिणामस्वरूप पेट्रोल का भंडारण स्थल पर मूल्य (कर, स्थानीय, उद्ग्रहणों आदि के अतिरिक्त) 18999.01 रुपये प्रति कि.ली. से घटाकर 10820 रुपये प्रति कि.ली. कर दिया गया और डीजल का मूल्य 11934.60 रुपये प्रति कि.ली. ले घटाकर 11040 रुपये प्रति कि.ली. कर दिया गया।

28 फरवरी/प्रथम मार्च, 2002 की मध्य रात्रि से प्रभावी पेट्रोल पर उत्पाद शुल्क 90 प्रतिशत से संशोधित करके 6 रुपये प्रति लीटर के विशेष अतिरिक्त शुल्क सहित 32 प्रतिशत कर दिया गया है। डीजल पर उत्पाद शुल्क में संशोधन करके 20 प्रतिशत से 16 प्रतिशत कर दिया गया है। पेट्रोल और डीजल पर पहले से लगाया गया 1 रुपया प्रतिलीटर का अतिरिक्त उत्पाद शुल्क बरकरार है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) सार्वजनिक वितरण प्रणाली के लिए मिट्टी का तेल और घरेलू एलपीजी राजसहायता प्राप्त उत्पादन हैं।

[हिन्दी]

एम आई-8 हेलीकाप्टर गुम होना

3003. श्री रामदास आठवले: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एक भारतीय थल सेना एम आई-8 हेलीकॉप्टर 26 फरवरी, 2001 को गुम हो गया था;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में कोई जांच कराई है; और

(ग) यदि हां, तो उसके निष्कर्ष क्या हैं?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) से (ग) भारतीय वायुसेना का एक एम आई-8 हेलीकाप्टर दिनांक 26 जनवरी, 2001 को लापता हो गया था। तदनंतर, इस हेलीकाप्टर के भग्नावशेष अरूणाचल प्रदेश में 'जिरो' शहर के निकट के जंगल में पाए गए थे। इस घटना की जांच करने के लिए जांच अदालत बिठाने के आदेश दे दिए गए थे। जांच अदालत इस निष्कर्ष पर पहुंची है कि इस क्षेत्र में खराब मौसम के दौरान गुजरते हुए यह हेलीकाप्टर दुर्घटनाग्रस्त हो गया।

[अनुवाद]

फिल्म यूनिटों का केन्द्रीयकरण

3004. श्री सुरेश रामराव जाधव: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार फिल्म डिविजन, भारतीय राष्ट्रीय अभिलेखागार, बाल फिल्म सोसाइटी और राष्ट्रीय फिल्म विकास निगम आदि जैसी सभी फिल्म यूनिटों को केन्द्रीयकृत करके एक प्रधान संगठन के अन्तर्गत लाने का है;

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

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

(घ) सरकार द्वारा इसकी सांगठनिक व्यवस्था का पुनर्गठन करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) उपयुक्त (क) के उत्तर के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इनमें से प्रत्येक एकक विशिष्ट कार्य करता है।

(घ) विभिन्न एककों के कार्य में बिना किसी रुकावट के स्टाफ ढांचे को युक्ति संगत बनाने का निर्णय लिया गया है।

बंगलौर हावड़ा के बीच शुरू की गई रेलगाड़ी

3005. श्री जी. मल्लिकार्जुनप्पा: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बंगलौर और हावड़ा के बीच सर्दियों के लिए शुरू की गई विशेष रेलगाड़ी 15 जनवरी, 2002 से दोनों शहरों के बीच स्थायी रूप से चलायी जायेगी;

(ख) यदि हां, तो क्या यह रेलगाड़ी साप्ताहिक होगी;

(ग) क्या यह रेलगाड़ी दोनों राज्यों के लिये सहायक सिद्ध हुई है; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) से (घ) जी हां. 8003/8004 हावड़ा-यशवंतपुर एक्सप्रेस 15-1-2002 से साप्ताहिक सेवा के रूप में शुरू की गई है जो कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश, उड़ीसा और पश्चिम बंगाल ले होकर गुजरती है. 8003/8004 हावड़ा-यशवंतपुर एक्सप्रेस की बारंबारता स्थाई आधार पर सप्ताह में दो बार 25-02-2002 से शुरू की गई है।

[हिन्दी]

टिकटों का दुरुपयोग

3006. श्री हरिभाऊ शंकर महाले: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को वर्ष 2000 के दौरान रेल यात्री टिकट अभिकरणों के द्वारा रेल टिकटों के दुरूपयोग से संबंधित शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

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

(ग) टिकटों के दुरुपयोग की रोकथाम करने हेतु सरकार द्वारा कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का प्रस्ताव है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) से (ग) रेल यात्री सेवा एजेंटों द्वारा रेल टिकटों के दुरूपयोग के संबंध में प्राप्त शिकायतों के लिए पृथक आंकड़े नहीं रखे जाते हैं. बहरहाल, समय-समय पर आरक्षण कार्यालयों में की गई जाचों के दौरान रेल यात्री सेवा एजेंटों के कार्य करने के संबंध में कुछ अनियमितताएं सामने आई हैं। रेल यात्री सेवा एजेंटों के परिसरों में समय-समय पर जांचें की जाती हैं ताकि यह देखा जा सके कि वे कोई अनियमितताएं तो नहीं कर रहे हैं और अनियमितता बरते जाने के पता चलने पर उपयुक्त कार्रवाई की जाती है।

[अनुवाद]

राजधानी एक्सप्रेस में यात्री क्षमता का उपवैकल्पिक उपयोग

3007. डा. बी.बी. रमैया: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में यात्री क्षमता का उपवैकल्पिक उपयोग हो रहा है;

(ख) क्या उक्त उपवैकल्पिक उपयोग यात्रियों के धन के मूल्य की कम उगाही के कारण है; और

(ग) सरकार द्वारा इन रेलगाड़ियों में सेवा की गुणवत्ता में सुधार लाने हेतु क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) गाड़ियों में सेवा की गुणवत्ता में विकास करना एक सतत् प्रक्रिया है। पेशेवरों की सहायता से ऑन बोर्ड सेवाओं में सुधार, कर्मचारियों को प्रशिक्षण और समुचित रूप से निगरानी करने जैसे उठाए गए कदमों के पश्चात् निवारक कार्रवाई की जाती है।

एडवांस जेट ट्रेनर की खरीद

3008. श्री रामजीवन सिंह:
डा. सुशील कुमार इन्दौरा:
श्रीमती जस कौर मीणा:
श्री नवल किशोर राय:
श्री चन्द्र भूषण सिंह:
श्री शंकर प्रसाद जायसवाल:
श्री सुशील कुमार शिंदे:
श्री रामदास रुपला गावीत:
श्री राधा मोहन सिंह:
डा. अशोक पटेल:
श्री सुन्दर लाल तिवारी:
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:
श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी:

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

(क) क्या सरकार ने एडवांस जेट ट्रेनर की खरीद को अन्तिम रूप दे दिया है;

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

(ग) क्या ब्रिटेन ने अपने एडवांस जेट ट्रेनर का मूल्य इसके वास्तविक मूल्य से अधिक निर्धारित किया है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार सस्ते मूल्य पर एडवांस जेट ट्रेनर प्राप्त करने के अन्य विकल्पों पर भी विचार कर रही है;

(ङ) यदि हां, तो वे कौन-से हैं जिनसे इस संबंध में प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

(च) इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) विक्रेता के साथ मूल्यावार्ता की जा रही है। उन्नत जेट प्रशिक्षक के अधिग्रहण के लिए विभिन्न विकल्प सरकार के विचाराधीन हैं।

(च) इतनी बड़ी अधिग्रहण परियोजना के लिए समय सीमा निर्धारित करना संभव नहीं होगा। तथापि, सरकार अधिग्रहण प्रक्रिया को शीघ्र अंतिम रूप दिए जाने के लिए अत्यधिक इच्छुक है।

[हिन्दी]

हवाई यात्रा में व्यय

3009. श्री वीर सिंह महतो: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान उनके मंत्रालय के अधीन विभागों के वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा हवाई यात्रा में कितनी धनराशि व्यय की गई;

(ख) क्या हवाई/रेल यात्रा की आवश्यकता का निर्धारण करने हेतु सरकार के पास कोई तंत्र है;

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

(घ) क्या तंत्र की सिफारिशों की कभी अनदेखी की गई हैं; और

(ङ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) से (ङ) सूचना एकत्रित की जा रही है और सभापटल पर रख दी जाएगी।

पोरबन्दर रेलवे स्टेशन

3010. श्री जी.जे. जावीया: क्या **रेल मंत्री** यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पोरबन्दर रेलवे स्टेशन को बारहमासी पत्तन जेटी बनाने की कोई योजना है; और

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

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं.

(ख) पोरबंदर स्टेशन पर मौजूदा और अनुमानित यातायात को देखते हुए अतिरिक्त सुविधा आवश्यक नहीं समझी जाती है।

सोनीपत के रेलयात्रियों से प्राप्त शिकायतें

3011. श्री किशन सिंह सांगवान: क्या **रेल मंत्री** यह बताने का कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सोनीपत के दैनिक यात्रा करने वाले रेलयात्रियों की ओर से इस आशय के अभ्यावेदन/शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (प्रतिदेय राशि), पूर्व रेलवे के कार्यालय में प्रतिदेय राशि देने विषयक मामले लम्बे समय से लंबित हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और प्रति देयराशि लौटाए न जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) रेलयात्रियों को प्रतिदेय राशि कब तक लौटाई जायेगी?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

मुम्बई-इलाहाबाद एक्सप्रेस रेलगाड़ी के डिब्बों का पटरी से उतरना

3012. श्री रघुनाथ झा: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 1 जनवरी, 2002 को मुम्बई-इलाहाबाद "पवन एक्सप्रेस" रेलगाड़ी के नौ डिब्बे जबलपुर से 68 कि.मी. की दूरी पर पटरी से उतर गये थे, और इस घटना में एक यात्री की मृत्यु हो गई तथा सात अन्य आहात हुए;

(ख) यदि हां, तो पटरी से डिब्बों के उतर जाने का क्या कारण था;

(ग) क्या रेल-पटरी में टूटफूट भी उक्त घटना का एक कारण था;

(घ) यदि हां, तो क्या रेल पटरियों में टूटफूट की वजह से होने वाली यह कोई पहली रेल-दुर्घटना नहीं हैं; और

(ङ) यदि हां, तो दोषपूर्ण और घटिया स्तर की रेल पटरियों की खरीद करने के कारणों का पता लगाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है; और

(च) ऐसी दोषपूर्ण/घटिया स्तर की रेल-पटरियों की खरीद करने के लिए जिम्मेदार कार्मिकों के विरूद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं. 1.1.2002 को पटरी से उतरने की ऐसी कोई घटना नहीं हुई थी। बहरहाल 4.1.2002 को जबलपुर मंडल के इटारसी-जबलपुर खंड के कारकबेल और श्रीधाम स्टेशनों के बीच 5219 डाउन लोकमान्य तिलक टर्मिनल-दरभंगा पवन एक्सप्रेस के 9 डिब्बे पटरी से उतर गए थे। इस दुर्घटना में 7 यात्री घायल (4 साधारण और 3 मामूली) हुए।

(ख) और (ग) रेल संरक्षा आयुक्त मध्य सर्कल इस दुर्घटना की जांच कर रहे हैं उन्होंने अभी अपनी अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की हैं। उनकी प्रारंभिक रिपोर्ट के अंनतिम निष्कर्षों के अनुसार पटरी से उतरने की घटना बहुत अधिक जगहों पर पटरी में दरारें होने के कारण हुई थी।

(घ) यह दुर्घटना पटरी में दरार आने के कारण हुई पहली दुर्घटना नहीं है। लगभग 7% परिणामी पटरी से उतरने की घटनाएं/दुर्घटनाओं का कारण पटरी/झलाई में टूटफूट होती हैं।

(ङ) इस मामले में अभी प्रश्न नहीं उठता। पटरियों की विशिष्टियों में सुधार करना और गुणवत्ता में सुधार करने के उपाय करना एक सतत् प्रक्रिया है। भिलाई इस्पात संयंत्र भारतीय रेलों की विशिष्टियों के अनुसार पटरियों की सप्लाई कर रहा है और ये पटरियां अंतर्राष्ट्रीय रेल यूनियन (यू.आई.सी.) की विशिष्टियों के अनुसार है।

भिलाई इस्पात संयंत्र (बी.एस.पी.) पटरियों की आपूर्ति का एकमात्र स्वदेशी आपूर्तिकर्ता है जो अपर्याप्त अवसंरचनात्मक सुविधाओं के कारण बेहतर विशिष्टियों की पटरी का उत्पादन करने में सक्षम नहीं था और तदनुसार आयात से बचने के लिए संरक्षा से समझौता किए बिना भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड/बी.एस.पी. को कुछ अस्थायी छूट प्रदान की गई थी। खराब पटरियों को रद्द करने के कुछ मामलों के सिवाय भिलाई इस्पात संयंत्र द्वारा सप्लाई की गई पटरियां रेलों द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार रही है।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

महिलाओं के लिए नीति

3013. श्री पुन्नूलाल मोहले:
श्री पी.आर. खुंटे:

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

(क) क्या महिलाओं की आवश्यकताओं और भावनाओं को ध्यान में रखते हुए सरकार का उनके लिए संचार विषयक नीतियां प्रतिपादित करने का प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) सरकार का अपने नीति निर्धारण में लैंगिक संवेदनशीलता को ध्यान में रखने का प्रयास रहता है। सूचना और प्रसारण मंत्रालय के मीडिया एकक, महिला एवं बाल विकास विभाग के कार्यक्रमों तथा उनकी नीतियों को प्रचारित करते हैं। इसके अलावा, मंत्रालय ने यह सुनिश्चित करने हेतु अपने मीडिया एककों के लिए मार्गनिर्देश निर्धारित किए हैं कि महिलाओं की भावनाओं को ठेस न पहुंचे।

प्रसार भारती में पहले ही कार्यक्रम एवं विज्ञापन संहिता विद्यमान है। इस संहिता में अन्य बातों के साथ-साथ किसी ऐसे कार्यक्रम या विज्ञापन के प्रसारण की अनुमति नहीं हैं जिसमें कोई अश्लील या अपमानजनक बात हो। दूरदर्शन और आकाशवाणी अपने कार्यक्रमों के प्रसारण के दौरान संहिता का सख्ती से पालन करते हैं।

देश में केबल टेलीविजन नेटवर्कों के माध्यम से प्रसारित निजी चैनलों तथा विदेशी उपग्रह चैनलों के कार्यक्रमों द्वारा केबल टेलीविजन नेटवर्क (विनियमन) अधिनियम, 1995 एवं इसके अन्तर्गत बताए

गए नियमों में निर्धारित कार्यक्रम एवं विज्ञापन संहिता का पालन किया जाना अपेक्षित है। नियम 6 (1)(के) में ऐसे कार्यक्रमों/विज्ञापनों के प्रसारण की अनुमति नहीं है जो महिलाओं को इस प्रकार से निरूपित करते हैं कि उससे महिलाओं के प्रति अश्लीलता, अभद्रता या अपमानजनक प्रभाव पड़ता है।

फिल्मों को सार्वजनिक प्रदर्शन हेतु स्वीकृत करते समय केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड, इसके द्वारा निर्धारित मार्गदर्शी सिद्धांतों तथा उद्देश्यों का पालन करता है। के.फि.प्र.बोर्ड यह सुनिश्चित करता है कि फिल्मों में महिलाओं को किसी भी तरह से अपमानित करने वाला दृश्य न दिखाए जाएं और अश्लीलता, अभद्रता, चरित्रहीनता, सैक्स तथा हिंसा द्वारा माननीय संवेदनाओं पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

जहां तक प्रिंट मीडिया का संबंध है, सरकार प्रेस संबंधी मामलों में दखल नहीं देती। भारतीय प्रेस परिषद को भारत में प्रेस की स्वतंत्रता बनाए रखने तथा समाचारपत्रों एवं समाचार एजेंसियों के मानकों को बनाए रखने एवं उनमें सुधार करने हेतु एक सांविधिक प्राधिकरण के रूप में स्थापित किया गया है। भा.प्रे. परिषद ने पत्रकारों के आचरण हेतु मानक निर्धारित किए है जिनके अनुसार समाचारपत्रों/पत्रकारों द्वारा ऐसा प्रकाशित करना निषेध है जो अश्लील, अभद्र या सार्वजनिक सुरुचि के विरूद्ध हो।

चैट लाइन्स एंड फ्रेंडशिप नेटवर्क संबंधी विज्ञापन

3014. डा. बी.बी. रमैया: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को चैट लाइन्स एंड फ्रेंडशिप नेटवर्क के लिए प्रमुख दैनिक समाचार पत्रों में प्रकाशित हो रहे विज्ञापनों के बारे में जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो क्या ऐसे विज्ञापनों पर प्रतिबंध लगाने का कोई प्रस्ताव है?

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

(ख) सरकार प्रेस के कार्यकरण में हस्तक्षेप नहीं करती है। देश में समाचारपत्रों तथा समाचार एजेंसियों के मानकों को बनाए रखने और उसमें सुधार करने हेतु आदेशित निकाय के रूप में गठित भारतीय प्रेस परिषद ने 1998 में समाचारपत्रों के स्वामियों तथा सम्पादकों से ऐसे विज्ञापन स्वीकार न करने की अपील की थी। कुछ समाचारपत्रों की प्रतिक्रिया सकारात्मक थी। भारतीय प्रेस परिषद को देश में चल रहे केन्द्रों से इस प्रकार के अत्याधिक प्रस्तावों की जानकारी है।

रक्षा प्रतिष्ठानों में अपव्यय

3015. श्री रघुनाथ झा: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नियंत्रक और महालेखापरीक्षक की वर्ष 2001 की रिपोर्ट में इस बात की खुलासा किया गया है कि वर्ष 1994-95 से 1999-2000 के दौरान 522.21 घंटे की अनुप्रयुक्त श्रम शक्तियों के बावजूद व्हिकल फैक्ट्री, जबलपुर में 229.05 घटों की श्रमशक्तियों के लिए 52.51 करोड़ रुपए का समयोपरि भत्ता दिया गया;

(ख) यदि हां, तो सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है और इस संबंध में दोषी अधिकारियों के खिलाफ क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) रक्षा प्रतिष्ठानों में ऐसे अपव्यय को समाप्त करने के लिए क्या उपाय किए हैं;

(घ) क्या नियंत्रक और महालेखापरीक्षक ने इस बात का खुलासा किया है कि इस फैक्ट्री की क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग नहीं किया जाता है और बिना स्वीकृति के व्यय किया जाता है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है और व्हिकल फैक्ट्री जबलपुर के साथ-साथ देश की अन्य फैक्ट्रियों के कार्यकरण में भी सुधार लाने, उस पर समुचित नियंत्रण रखने और उसका निरीक्षण करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) से (ङ) वाहन निर्माणी, जबलपुर पहले शक्तिमान और निसान वाहनों का उत्पादन कर रही थी। ये दोनों वाहन चरणबद्ध ढंग से हटा दिए गए और मैसर्स अशोक लेलैंड तथा टेल्को के साथ 'प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण' पर किए गए करार के तहत मार्च, 1998 से क्रमश: स्टैलियन तथा एल पी टी ए वाहनों का उत्पादन शुरू हो गया। आरंभ में उत्पादन मूल उपस्कर विनिर्माताओं अर्थात अशोक लेलैंड तथा टेल्को द्वारा आपूर्ति की गई अंशत: खुली तथा पूर्णत: खुली एसेम्बलियों/सब-एसेम्बलियों का इस्तेमाल करके किया गया तथा संघटकों/सब-एसेम्बलियों आदि का पश्च संयोजन/विनिर्माण धीरे-धीरे वाहन निर्माणी, जबलपुर में किया गया। चरणबद्ध विनिर्माण योजना में इंजनों और केबिन एसेंबली को छोड़कर सभी बड़ी एसेंब्लियां/उप-एसेंब्लियां शामिल हैं। विकास प्रक्रिया के दौरान वाहन निर्माणी, जबलपुर को संघटकों के विकास और उत्पादन के अलावा संघटकों के थोक उत्पादन के लिए अपेक्षित औजारों, गेजों, फिक्सचरों, उपस्करों आदि का निर्माणी में विकास तथा निर्माण करने के लिए जनशक्ति

का इस्तेमाल करना पड़ता है। उत्पाद श्रम घंटे की गणना तैयार उत्पादों के लिए अपेक्षित समय के आधार पर की जाती है इसलिए इसमें संघटकों के विकास/उत्पादन शुरू करने के लिए अपेक्षित समय शामिल नहीं होता है।

वर्ष 1994-95 और 1999-2000 के बीच अनुप्रयुक्त प्रत्यक्ष श्रम 86.55 लाख श्रम घंटा (प्रत्यक्ष निवेश श्रम घंटे-612.76 लाख तथा उत्पाद श्रम घंटे-556.21 लाख) था, न कि 522.21 लाख श्रम घंटे, जैसाकि नियंत्रक और महालेखापरीक्षक द्वारा गणना की गई थी, वास्तव में इसे नए वाहनों के संघटकों के विकास के लिए वाहन निर्माणी, जबलपुर द्वारा प्रयोग किया गया था। कुछ चुनिंदा क्षेत्रों में समयोपरि पर कार्य करना जरूरी था क्योंकि-(1) सभी संघटकों की विकास-प्रक्रिया में तालमेल रखना ताकि तीव्र विकास के लिए ये साथ-साथ उपलब्ध हो सकें तथा (2) नई पीढ़ी के वाहनों के लिए सेना से प्राप्त मांगपत्रों को मांगकर्ता द्वारा वांछित समय-सीमा के भीतर कम समय में निष्पादित करना। समयोपरि पर व्यय विधिवत् जांच-पड़ताल करके किया गया था तथा आयुध निर्माणी बोर्ड द्वारा कारपोरेट स्तर पर उत्पाद पर नजर रखी जा रही थी।

[हिन्दी]

औद्योगिक संबंध आयोग

3016. श्री निखिल कुमार चौधरी: क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अदालत के विकल्प के रूप में औद्योगिक संबंध आयोग और किराया न्यायाधिकरण बनाने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी मुख्य विशेषताएं क्या हैं; और

(ग) अदालतों में लंबित मामलों को निपटाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरूण जेटली): (क) और (ख) औद्योगिक संबंध आयोग स्थापित करने के लिए श्रम मंत्रालय का कोई प्रस्ताव नहीं है।

जहां तक न्यायालय के विकल्प के रूप में किराया न्यायधिकरण स्थापित करने का संबंध है, संविधान (75वां संशोधन) अधिनियम, 1993 के अधीन अनुच्छेद 323 (ख) में उपबंध है कि समुचित विधान मंडल, विधि द्वारा खंड (2) में विनिर्दिष्ट उन मामलों में से किसी की बाबत, जिसके संबंध में ऐसे विधान मंडल को विधि बनाने की शक्ति है, किसी विवाद, शिकायत या अपराध के न्याय निर्णयन या विचारण के लिए उपबंध कर सकेगा। अनुच्छेद 323 (ख) (2) (ज) में यथाकथित एक मद किराया, इसका विनियमन और नियंत्रण तथा अभिधृति मुद्दो से संबंधित है, जिसमें भूपति और किराएदार के अधिकार, हक और हित सम्मिलित हैं।

सरकार ने राज्य सरकारों और संघ राज्यक्षेत्रों को किराया नियंत्रण विधान में उपयुक्त संशोधन करने के लिए लिखा है। एक नमूना विधान राज्यों/संघ राज्यक्षेत्रों को भेजा गया था। नमूना विधान में, अन्य बातों के साथ-साथ, किराया नियंत्रक और अधिकरण वाली दो स्तरीय न्याय निर्णयन प्रणाली स्थापित करने और विवादों के निपटारे के लिए तीव्र सरलीकृत प्रक्रिया स्थापित करने का उपबंध है।

(ग) सरकार द्वारा मामलों के शीघ्र निपटारे के लिए विभिन्न कदम उठाए गए हैं। इसमें, सिविल प्रक्रिया संहिता और दंड प्रक्रिया संहिता का संशोधन, न्यायाधीशों/न्यायिक अधिकारियों की संख्या में वृद्धि करना, विशेष न्यायालय/अधिकरण स्थापित करना, विधि शिक्षा के स्तर में सुधार, विशेष न्यायधीश/महानगर मजिस्ट्रेटों की नियुक्ति और माध्यस्थम् तथा सुलह जैसे विवाद निपटारे की वैकल्पिक पद्धति का अपनाया जाना सम्मिलित हैं। लोक अदालतों को विवादों के निपटारे के लिए एक अनुपूरक मंच के रूप में कानूनी आधार प्रदान किया गया है।

बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा खरीदी गई सामग्री

3017. श्री ब्रजमोहन राम: क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा विभिन्न पार्टियों से खरीदी जा रही प्रति टन/प्रति क्यूबिक मीटर चूना पत्थर और डोलोमाइट की दर क्या है;

(ख) भावनाथपुर से बोकारो इस्पात संयंत्र को प्रति टन/प्रति क्यूबिक मीटर चूना पत्थर और डोलोमाइट का परिवहन प्रभार क्या है; और

(ग) भावनाथपुर व चूना पत्थर खानों द्वारा उत्पादित बोकारो इस्पात संयंत्र द्वारा खरीदे जा रहे चूना पत्थर में सिलिका का पार्टी-वार ब्यौरा क्या है?

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): (क) अपनी विभिन्न आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बोकारो इस्पात संयंत्र में युक्तिपूर्ण प्रक्रिया हैं। संयंत्र प्राधिकारियों का सदैव यह प्रयास रहता है कि इस प्रकार की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अत्याधिक व्यवहार्य व्यवस्था को सुनिश्चित किया जाए। अपने दिन-प्रतिदिन के प्रचालन के बारे में महत्वपूर्ण सूचना प्रकट करना संयंत्र के वाणिज्यिक हित में नहीं होगा।

(ख) भावनाथपुर से बोकारो स्टील सिटी के लिए चूना-पत्थर/डालोमाइट रेल माल भाड़ा प्रभार 315.00 रु. प्रति टन है।

(ग) चूना-पत्थर में सिलिका का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(वास्तविक औसत: अप्रैल, 2001-फरवरी, 2002)

	स्रोत	चूना-पत्थर में सिलिका का प्रतिशत
1.	मैसर्स आर एस एम एम एल (राजस्थान स्टेट माइंस एंड मिनरल्स लिमिटेड) जैसलमेर	1.15%
2.	मैसर्स आर एस एम डी सी (राजस्थान स्टेट मिनरल्स डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड) जैसलमेर	1.15%
3.	भावनाथपुर	7.05%

[अनुवाद]

वृत्त-चित्रों/फिल्मों को दिखाने के लिए निर्देश

3018. श्री सुबोध मोहिते: क्या **सूचना और प्रसारण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या फिल्म प्रदर्शक वृत चित्रों को अनिवार्य रूप से दिखाने हेतु उच्चतम न्यायालय के निर्देश के बावजूद मीडिया इकाई द्वारा निर्मित वृत्त-चित्रों को नहीं दिखा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या प्रसार भारती का विचार वृत्त चित्रों और फिल्मों के लिए नये चैनल प्रारंभ करने का है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इन वृत्त-चित्रों को दिखाने हेतु क्या कदम प्रस्तावित है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) और (ख) माननीय सुप्रीम कोर्ट के निर्णय के अनुसार, सिनेमा प्रदर्शक फिल्म प्रभाग से अथवा किसी अन्य स्रोत से अनुमोदित फिल्मों को प्राप्त करके उन्हें अपने सिनेमाघरों में दिखाने के लिए बाध्य हैं। देश में अधिकांश सिनेमा प्रदर्शक फिल्म प्रभाग द्वारा उपलब्ध करायी गयी वृत्त-चित्र फिल्मों को दिखा रहे हैं। तथापि, 62 सिनेमा प्रदर्शक जो कि ईस्टर्न इंडिया मोशन पिक्चर एसोसिएशन, कोलकाता के सदस्य हैं और उत्तर प्रदेश में अन्य 110 सिनेमा प्रदर्शक फिल्म प्रभाग के वृत्त-चित्रों को प्रदर्शित नहीं कर रहे हैं। हालांकि उत्तर प्रदेश में सिनेमा प्रदर्शक के द्वारा एक निजी एजेंसी द्वारा उपलब्ध करायी गयी फिल्मों को दिखाने की सूचना मिली है तथापि, पश्चिम बंगाल में 62 सिनेमा प्रदर्शक फिल्म प्रभाग की वृत्त-चित्र फिल्मों को इस दलील पर प्रदर्शित नहीं कर रहे हैं कि ये फिल्म सलाहकार बोर्ड, पश्चिम बंगाल सरकार के द्वारा अनुमोदित नहीं की जाती हैं। उन्होंने हाई कोर्ट कोलकाता के समक्ष रिट याचिका दायर की है। यह मामला न्यायाधीन है।

(ग) से (ङ) वृत्त-चित्र फिल्मों को प्रसारित करने के लिए एक नया चैनल शुरू करने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है। प्रायोजकता आधार पर दूरदर्शन के विभिन्न चैनलों पर फिल्म प्रभाग द्वारा तैयार किए गए वृत्त-चित्रों को प्रसारित करने के लिए दूरदर्शन और फिल्म प्रभाग के बीच समझौता है। तदनुसार, 13 दूरदर्शन केन्द्र साप्ताहिक आधार पर फिल्म प्रभाग द्वारा निर्मित वृत्त-चित्रों को प्रसारित कर रहे हैं।

मिग विमान के उन्नयन

3019. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या **रक्षा मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विदेशी विनिर्माताओं के साथ मिग विमान के उन्नयन संबंधी कार्यक्रम के कुछ करार मार्च, 1996 में पूरे हो गए थे और अनुबधों में स्पष्ट रूप से यह अनुबंध किया गया था कि विनिर्माताओं द्वारा दिया जाने वाला उपकरण नया, अप्रयुक्त और नवीनतम उत्पादन का होगा;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं;

(ग) क्या विनिर्माता ने दिसंबर, 1998 में 7.06 करोड़ रुपए के ऐसे 2000 हथियारों की आपूर्ति की जो 11 वर्ष पुराने थे और जो उपकरण के खंड के विरूद्ध था;

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

(ङ) क्या इस उपकरण को वायुसेना ने बिना परीक्षण किए ही ले लिया था और विनिर्माता को भुगतान कर दिया गया था;

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इस मामले में क्या कार्रवाई की गई है; और

(छ) दुर्घटनाओं के बढ़ते खतरे को कम करने के लिए मिग विमानों का कब तक उन्नयन किया जाएगा?

रक्षा मंत्री (श्री जॉर्ज फर्नान्डीज): (क) और (ख) मिग-21 बिस विमान के उन्नयन के लिए संविदा एक विदेशी विनिर्माता के साथ मार्च 1996 में की गई थी। इस संविदा में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया था कि सुपुर्द किए जाने वाले उपस्कर नए, बिना इस्तेमाल किए हुए तथा नवीनतम उत्पादन के होंगे।

(ग) मई 1996 में विनिर्मित शस्त्रास्त्र मदों के साथ कुछ वर्ष 1988 में विनिर्मित प्रणोदकों की आपूर्ति की गई थी।

(घ) विनिर्माता से इन मदों को बदलने के लिए कहा गया है। इन मदों से संबंधित भुगतान को रोक लिया गया है।

(ङ) और (च) संविदा में सुपुर्दगी से पहले उपस्करों की जांच करने के लिए कोई प्रावधान नहीं था। राकेटों की जांच प्राप्त होने के बाद की गई थी। यह पता लगने पर कि पुराने उपस्कर की आपूर्ति की गई है, भुगतान को रोक दिया गया है तथा विनिर्माता से मदें बदलने के लिए कहा गया है।

(छ) विमानों के पुराने होने संबंधी मुद्दा सीधे दुर्घटनाओं से नहीं जुड़ा है। बिस विमान के उन्नयन कार्य के वित्त वर्ष 2004-06 तक पूरा हो जाने की उम्मीद है।

तेल और प्राकृतिक गैस निगम की पोत सागर संधानी

3020. श्री बसुदेव आचार्य: क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम के पोत सागर संधानी ड्राई डाकिंग के लिये मार्च 2001 में सिंगापुर भेजा गया था,

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त पोत ने कार्य शुरू कर दिया है,

(ग) यदि नहीं, तो तत्संबंधी कारण क्या है,

(घ) क्या भारत में निषिद्ध कुछ उपकरण इस पोत में लगाए गये थे, और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): (क) जी, हां। आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन का पोत सागर सन्धानी, इस पोत के 'एकल स्टीमर तथा एकल स्रोत' से 'दोहरे स्टीमर तथा दोहरे स्रोत' में रूपान्तरित करने हेतु भूभौतिकीय तथा जहाजी उपस्करों के उन्नयन के लिए 31 मार्च 2001 को मैसर्स जीको-प्राकला इंटरनेशनल लि., सिंगापुर को भेजा गया था।

(ख) जी, नहीं।

(ग) यह पोत नेसी-4 स्टीमर में फिट किए गए संयुक्त राज्य अमरीका निर्मित ज्योप्वाइंट बेन्थोस हाइड्रोफोन के संबंध में संयुक्त राज्य अमरीका की सरकार ने निर्यात अनुज्ञप्ति के अभाव में सिंगापुर में रोक रखा गया है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) उपयुक्त (घ) के उत्तर को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

संयोजन और कुसंयोजन मुद्दे पर विशेष न्यायालयों के सामने मामले

3021. श्री सुशील कुमार शिंदे: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वादी और आरोपी के संयोजन और कुसंयोजन जैसे प्राथमिकता मुद्दों पर विशेष न्यायालयों के सामने बड़ी संख्या में मामले वर्षों तक लंबित रहते हैं;

(ख) क्या न्याय के हित में लंबित रहने की अधिकतम सीमा में उपबंध करने वाले कानून में संशोधन करने के संबंध में संसद के समक्ष कोई विधान लाये जाने की प्रस्ताव है; और

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरूण जेटली): (क) विशेष न्यायालयों द्वारा मामलों के निपटान में देरी विभिन्न तथ्यों के कारण है जिनके अंतर्गत पक्षकारों और अभियुक्त के संयोजन और कुसंयोजन जैसे प्रारंभिक मुद्दों के निपटान में देरी भी है।

(ख) ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

आन्ध्र प्रदेश में 1000 मेगावाट की ताप विद्युत परियोजना की स्थापना

3022. श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी: क्या **विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम एनटीपीसी से आन्ध्र प्रदेश के शंकरपल्ली में 1000 मेगावाट के विद्युत संयंत्र की स्थापना की व्यवहार्यता का अध्ययन करने के लिए कहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या राज्य सरकार के साथ 500 मेगावाट के संयुक्त उपक्रम की स्थापना के समझौते के बाद एनटीपीसी ने इस परियोजना के लिये वर्षों पहले भूमि अधिकृत की थी और उसके बाद तकनीकी कारणों से अपने वादों से मुकर गया;

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में एनटीपीसी ने क्या कारण बताए हैं;

(घ) क्या सरकार से इस परियोजना को पुनर्जीवित करने का अनुरोध किया गया है क्योंकि इसका उद्देश्य हैदराबाद और सिकन्दराबाद के जुडवा शहरों को अबाधित रूप से विद्युत आपूर्ति करना था; और

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिये जाने की संभावना हैं?

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती जयवंती मेहता): (क) से (ग) आन्ध्र प्रदेश के शंकरपल्ली के निकट हैदराबाद मैट्रो कम्बाइंड साइकिल पावर प्रोजेक्ट (650 मेगावाट) को आरंभ में नाथपा को मुख्य ईंजन के रूप में इस्तेमाल कर क्रियान्वित करने का विचार था। तदनुसार नैशनल थर्मल पावर कारपोरेशन (एनटीपीसी) ने तत्संबंधी व्यवहार्यता रिपोर्ट तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति हेतु केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण के समक्ष रखा। हालांकि नापथा की ऊंची लागत एवं परिणामी प्रतिबंधात्मक टैरिफ के कारण परियोजना प्रस्ताव पर आगे कार्रवाई नहीं की जा सकी। एनटीपीसी ने इन परियोजनाओं में उपयोग हेतु विभिन्न विकल्पों का आंतरिक अध्ययन भी शुरू किया था। अध्ययन से पता चला कि प्लांट को नापथा/तरल प्राकृतिक गैस ईंधन के रूप में उपयोग कर चलाना व्यावहारिक नहीं होगा क्योंकि विद्युत उत्पादन की लागत 4 रुपए प्रति यूनिट होने की संभावना है जिससे कि इन विद्युत संयंत्रों की टैरिफ अवहनीय हो जाएगी।

इस परियोजना के लिए कृष्णा-गोदावरी बेसिन से घरेलू गैस सर्वाधिक किफायती ईंधन होगी, पर इस स्रोत से लिंकेज प्राप्त करने की संभावना बहुत कम और अनिश्चित है। घरेलू विकल्पों जैसे कोल बैड और गैस हाइड्रेट्स की भी जांच की गई, पर उन्हें फिलहाल उपयुक्त नहीं पाया गया।

(घ) और (ङ) शंकरपल्ली स्थित नापथा/एलएनजी आधारित विद्युत संयंत्र (प्लांट) की अव्यवहार्यता की सूचना आन्ध्र प्रदेश सरकार को दी गई। अनुमान है कि सिम्हाद्री ताप विद्युत परियोजना (1000 मेगावाट), तलचेर सुपर ताप विद्युत परियोजना चरण-2 (2000 मेगावाट) एवं रामागुंडम सुपर ताप परियोजना चरण-3 (500 मेगावाट) जैसी विद्युत परियोजनाओं से विद्युत आवंटन से आन्ध्र प्रदेश की विद्युत समस्या को दूर किया जा सकेगा।

रेल प्रशुल्क विनियामक प्राधिकरण

3023. श्री सुबोध मोहिते: क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार स्वतंत्र रेल प्रशुल्क विनियामक प्राधिकरण की स्थापना करने का है;

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

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

(घ) भारतीय रेल में प्रशुल्क के संतुलन और सुधार हेतु क्या उपाय किये जाएंगे?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) राकेश मोहन समिति की रिपोर्ट में भारतीय रेल नियामक प्राधिकरण की स्थापना के लिए सिफारिश की गई हैं। वरिष्ठ रेल अधिकारियों की एक समिति द्वारा समिति की रिपोर्ट की जांच की जा रही है।

(घ) सुधार करना एक सतत् प्रक्रिया है। संसद में पेश किए गए वर्ष 2002-2003 के रेल बजट में दर सूची में मौजूदा अनियमितताओं को कम करने के लिए मालभाड़े और यात्री किराए को युक्तिसंगत बनाने के प्रयास किए गए हैं।

वरिष्ठ नागरिकों के मामले

3024. डा. रघुवंश प्रसाद सिंह: क्या **विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री** 23.11.2001 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1923 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश भर में कारागारों में बंद वरिष्ठ नागरिकों से संबंधित न्यायालय के मामलों का जायजा लिया है;

(ख) यदि हां, तो देश में राज्य-वार विभिन्न न्यायालयों में कितने मामले लंबित हैं; और

(ग) क्या सरकार ने मामलों के शीघ्र निपटान हेतु और उनके जीवन के अंतिम दिनों में उन्हें राहत देने के लिए राजक्षमा (एमनेस्टी) योजना शुरू करने के लिए राज्य सरकारों का ध्यान आकृष्ट किया है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरुण जेटली): (क) और (ख) जी नहीं।

न्यायालय, उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय के निदेश के अधीन कार्य कर रहे हैं। तथापि, सरकार समय-समय पर उच्च न्यायालयों से वरिष्ठ नागरिकों के मामलों के निपटान के संबंध में जानकारी मांगती है। अतारांकित प्रश्न संख्या 1923 की बाबत, जिसका उत्तर 29 नवंबर, 2001 को दिया गया था, अपेक्षित जानकारी अभी एकत्रित की जा रही है।

(ग) भारत के माननीय मुख्य न्यायमूर्ति ने सभी उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों को इस बारे में पत्र लिखे थे कि वे ऐसे मामलों का, जिनमें 65 वर्ष से अधिक आयु के व्यक्ति संलिप्त थे, पता लगाएं और उनका पूर्विकता पर निपटारा करें। इसके अतिरिक्त, भारत के मुख्य न्यायमूर्ति ने तारीख 29 नवंबर, 1999 को सभी उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों को यह सुझाव देते हुए पत्र लिखे थे कि प्रत्येक मुख्य मेट्रोपॉलिटन मजिस्ट्रेट या ऐसे क्षेत्र का मुख्य न्यायिक मजिस्ट्रेट, जिसमें जिला कारागार पड़ती है, मास में एक या दो बार ऐसे विचाराधीन कैदियों के, जिसके अतंर्गत ऐसे वरिष्ठ नागरिक भी हैं, जो छोटे अपराधों में संलिप्त हैं, मामलों पर कार्रवाई करने के लिए कारागार में अपना न्यायालय लगा सकता है। राज्य सरकारों से यह अनुरोध किया गया था कि वे विभिन्न न्यायालयों में लंबित विचाराधीन कैदियों से संबंधित आपराधिक मामलों के शीघ्र निपटारे के लिए आवश्यक कार्रवाई करें।

तथापि, राजक्षमा की स्कीम राज्य सरकारों के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत आती है।

रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं

3025. डा. साहिब सिंह वर्मा:
श्री के.ई. कृष्णमूर्ति:
श्री अकबर अली खांदोकर:

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

(क) क्या बड़े शहरों (यथा दिल्ली, मुम्बई, कलकत्ता) के कई रेलवे स्टेशन वर्तमान ट्रैफिक जरूरतों का सामना करने में अक्षम है और सामान्यत: भीड़ भरे रहते हैं;

(ख) यदि हां, तो स्टेशनों के दोनों तरफ से प्रवेश और निर्गमन, हल्के वाहनों की आवाजाही से पैदल यात्रियों की गतिविधियों को अलग रखना, हल्के वाहन और भारी वाहनों का पृथक आजावाही और विभिन्न प्रकार के वाहनों की पर्याप्त पार्किंग के संबंध में सुधार करने के लिए सरकार का क्या कार्यक्रम है;

(ग) क्या इस प्रकार की सुविधाओं के लिए आवश्यक कुल धनराशि का मूल्यांकन किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो इस आवश्यक कार्य के लिए धनराशि का विभिन्न स्रोत कौन हैं?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) और (ख) ये स्टेशन मौजूदा यातायात आवश्यताओं को पूरा करने में समर्थ हैं। बहरहाल, प्रात:काल और सांयकाल के दौरान अधिकतम यात्री यातायात के कारण प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर भीड़भाड़ हो सकती है। बढ़ रहे यातायात की सम्हलाई करने के लिए रेलों द्वारा विभिन्न उपाय किए गए हैं ताकि रेलवे स्टेशनों को आने तथा यहां से जाने वाले यातायात का स्वच्छंद प्रवाह सुनिश्चित हो सके। इन उपायों में महत्वपूर्ण स्टेशनों पर दोनों ओर प्रवेश और निकास की व्यवस्था, पैदल चलने वालों के लिए मार्ग की व्यवस्था, विभिन्न प्रकार के वाहनों के लिए पर्याप्त पार्किंग सुविधाओं आदि की व्यवस्था शामिल है। इसके अलावा, खानपान स्टालों के आकार में कटौती, खंभों के चारों ओर बैठने की व्यवस्था, यात्रियों की तीव्र निकासी के लिए अतिरिक्त ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था, ऊपरी पैदल पुलों के निकट पूछताछ काउंटरों को स्थापित करना आदि जैसे उपायों द्वारा कुछ प्लेटफार्मों और स्टेशनों के सम्मिलन क्षेत्र में अतिरिक्त स्थानों का सृजन किया गया है। कुछ महत्वपूर्ण स्टेशनों पर अतिरिक्त प्लेटफार्म की पृथक उपनगरीय टर्मिनल आदि की व्यवस्था भी की जा रही है ताकि ऐसे स्टेशनों पर भीड़भाड़ कम हो सके।

(ग) और (घ) यात्री यातायात निरंतर बढ़ रहा है और ऐसी सुविधाओं की व्यवस्था/उन्नयन एक सतत् प्रक्रिया है। प्रत्येक वर्ष चालू कार्यों के अलावा कुछ नए कार्य स्वीकृत किए जाते हैं। विभिन्न प्रमुख स्टेशनों पर प्रावधान किए जाने वाली अपेक्षित निधियों की शुद्ध राशि की मात्रा निर्धारित करना कठिन है क्योंकि समय के साथ ऐसी आवश्यकताओं का उत्पन्न होना एक सतत प्रक्रिया है। ऐसे कार्यों के लिए निधियां अपेक्षित कार्य की वास्तविक प्रकृति के आधार पर योजना शीर्ष यात्री सुविधाएं, ''यातायात सुविधाएं एवं यार्ड के ढ़ाचे में परिवर्तन'' आदि के अंतर्गत आबंटित की जाती हैं।

एफ.एम. स्टेशनों के लिए गैर-सरकारी कम्पनियों को लाइसेंस

3026. श्री ए. वेंकटेश नायक:
श्री कोडीकुनील सुरेश:
श्री एन.एन. कृष्णदास:

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

(क) क्या सरकार ने एफ.एम.स्टेशन चालू करने के लिए गैर सरकारी कम्पनियों को लाइसेंस जारी किए हैं;

(ख) यदि हां, तो उनके राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) अब तक कितने लाइसेंस जारी किए गए है;

(घ) क्या लाइसेंस धारकों ने एफ.एम. स्टेशन शुरू कर दिये हैं;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) क्या उन्होंने समय बढ़ाने के लिए अनुरोध किया है;

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

(ज) क्या कुछ लाइसेंस धारकों ने अधिक शुल्क के कारण महानगरों के अलावा अन्य शहरों के अपने एफ.एम. लाइसेंस वापस कर दिए हैं; और

(झ) यदि हां, तो बैंक गारंटी के रूप में दी गई कितनी राशि जब्त की गई है?

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): (क) से (ग) जी हां। 19 शहरों में 37 केन्द्रों के संबंध में 16 निजी कम्पनियों के साथ लाइसेंस समझौतों पर हस्ताक्षर किए गए हैं। ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) बंगलौर, इन्दौर, लखनऊ तथा अहमदाबाद में एफ एम केन्द्रों के लाइसेंसधारियों ने कार्य शुरू कर दिया है।

(ङ) से (छ) लाइसेंसधारियों ने विन्यास सुविधाओं की स्थापना, अपेक्षित स्वीकृतियां प्राप्त करने आदि में समस्याओं का उल्लेख करते हुए समय बढ़ाने का अनुरोध किया है। दिल्ली, चेन्नई तथा कोंलकाता में लाइसेंसधारियों को प्रसार भारती के टावरों पर विन्यास सुविधाएं स्थापित करने हेतु समय-सीमा 20 अगस्त, 2002 तक बढ़ाई गई है। मुम्बई में लाइसेंसधारियों को विन्यास सुविधाएं स्थापित करने के लिए 29.12.2003 तक समय दिया गया है। इस अवधि के दौरान, उन्हें 29.4.2002 तक स्थापित किए जाने वाले केन्द्रों को प्रचालित करने की अनुमति दी गई है। 7 महानगरों के मामले में लाइसेंसधारियों ने प्रथम वर्ष के लिए लाइसेंस शुल्क की शेष राशि का भुगतान कर दिया है तथा इन्हें प्रचालित केन्द्र के रूप में मान लिया गया है।

(ज) जी, हां।

(झ) 1,90,00,000/-रु. (केवल एक करोड़ नब्बे लाख रुपये) की बैंक गारंटियों का नकदीकरण कर दिया गया है। 25,42,50,000/-रु. (केवल पच्चीस करोड़ बयासील लाख तथा पचास हजार रुपये) की बैंक गारंटियों के नगदीकरण पर मुम्बई उच्च न्यायालय ने रोक लगा दी है।

विवरण

क्र.सं.	राज्य का नाम	एफएम स्टेशनों की सं.	कम्पनियों के नाम
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	3	इन्टरटेनमेंट नेटवर्क (इंडिया) लि.
			वरटेक्स बी कास्टिंग कं. लि.
			उदय टी वी लि.
2.	बिहार	1	म्यूजिक बी' कास्ट प्रा. लि.
3.	गुजरात	1	इन्टरटेनमेंट नेटवर्क (इंडिया) लि.
4.	कर्नाटक	1	म्यूजिक बी' कास्ट प्रा.लि.
5.	महाराष्ट्र	7	इन्टरटेनमेंट नेटवर्क (इंडिया) लि.
			रेडियो टुडे (मुम्बई)
			मिलेनियम (मुम्बई) बी कास्ट प्रा. लि.
			रेडियो-मिड डे वेस्ट (इंडिया) लि.
			म्यूजिक बी' कास्ट प्रा. लि.
6.	मध्य प्रदेश	4	इन्टरटेनमेंट नेटवर्क (इंडिया) लि.
			वरटेक्स बी' कास्टिंग कं. लि.

1	2	3	4
7.	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली	5	इन्टरटेनमेंट नेटवर्क (इंडिया) लि. रेडियो टुडे (दिल्ली) म्यूजिक बी' कास्ट प्रा. लि. मिलेनियम (दिल्ली) बी' कास्ट प्रा. लि. मिड डे रेडियो नार्थ (इंडिया) लि.
8.	उड़ीसा	2	इन्टरटेनमेंट नेटवर्क (इंडिया) लि.
9.	तमिलनाडु	6	इन्टरटेनमेंट नेटवर्क (इंडिया) लि. मिड डे बी' कास्टिंग साउथ (इंडिया) लि. मिलेनियम (चेन्नई) बी' कास्ट प्रा. लि. सुन टी वी प्रा. लि.
10.	उत्तर प्रदेश	2	म्यूजिक बी' कास्ट प्रा. लि. इन्टरटेनमेंट नेटवर्क (इडिंया) लि.
11.	पश्चिम बंगाल	5	इन्टरटेनमेंट नेटवर्क (इडिंया) लि. वरटेक्स बी' कास्टिंग कं. लि. रेडियो टूडे (कोलकाता) इंडिया एफ एम रेडियो प्रा. लि. हिट्ज एफ एम रेडियो प्रा. लि.

राजनीतिज्ञों और वरिष्ठ सरकारी अधिकारियों के विरुद्ध मामलों का निपटान

3027. श्री इकबाल अहमद सरडगी: क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने राजनीतिज्ञों और सरकारी वरिष्ठ अधिकारियों के विरुद्ध न्यायालयों में लंबित मामलों के शीघ्र निपटान हेतु कोई कदम उठाए हैं;

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

(ग) इसके परिणामस्वरूप अब तक कितने मामले निपटाए गए हैं; और

(घ) केन्द्र सरकार द्वारा अभी लंबित पड़े ऐसे मामलों को शीघ्र निपटाने हेतु क्या कार्रवाई की जानी है?

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री (श्री अरूण जेटली): (क) और (ख) अरिवजगम बनाम राज्य वाले मामले में, उच्चतम न्यायालय ने तारीख 8 मार्च, 2000 [2000(2) स्केल 263 में रिपोर्टित] के निर्णय में अन्य बातों के साथ निदेश दिया कि:

"....यह सत्य है कि त्वरित विचारण की धारणा, सभी विचारणों को लागू होनी चाहिए किंतु भ्रष्टाचार से संबंधित अपराधों के लिए विचारण में, अनेक कारणों से गति में तीव्रता लाई जानी चाहिए .....।"

(ग) इस बाबत पृथक् आंकड़े नहीं रखे जाते।

(घ) सरकार ने मामलों के शीघ्र निपटान के लिए अनेक कदम उठाए हैं। इनमें, अन्य बातों के साथ, विशेष न्यायालयों (विशेष केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो न्यायालय सहित, अधिकरणों की स्थापना, न्यायालयों में न्यायाधीशों/न्यायिक अधिकारियों के रिक्त

पदों को भरा जाना और सुसंगत प्रक्रियात्मक विधि में आवश्यक संशोधन करना सम्मिलित हैं।

कोंकण रेलवे और इराक के बीच समझौता

3028. श्री वाई.वी. राव: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोंकण रेल निगम और इराक सरकार ने इराक में रेलवे संबंधी कार्यों के लिए किसी समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं;

(ख) यदि हां, तो कोकण रेल निगम द्वारा किए जाने वाले कार्यों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या कोंकण रेल निगम का विचार इस प्रयोजन हेतु बाजार से निधियां जुटाने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो वह स्रोत क्या है जिससे कोंकण रेल निगम विदेश में अपने कार्यों का भारी वित्त पोषण करने का विचार रखता है?

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ओ. राजगोपाल): (क) जी नहीं, कोंकण रेलवे कार्पोरेशन और इराक सरकार के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर हुए हैं जिसके रेलवे क्षेत्रों में सहयोग के विभिन्न मुद्दों यथा नई रेलवे परियोजनाएं, स्काई बस मैट्रो, स्लीपर फैक्टरी, विशेषज्ञता की अदला-बदली और प्रशिक्षण, सेवाओं, सामग्री और उपकरणों इत्यादि की आपूर्ति आदि शामिल हैं। यह समझौता ज्ञापन दोनों देशों के बीच दोनों ओर से बिना किसी वित्तीय वचनबद्धता के सामान्य सहयोग के लिए किया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) चूंकि कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लि. किसी भी निविदा में शामिल नहीं हुआ है। अत: इसके बारे में कोई फैसला नहीं लिया गया है।

मध्याह्न 12.10 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[हिन्दी]

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (प्रो. रीता वर्मा): महोदय, डा. मुरली मनोहर जोशी जी की ओर से, मैं मानव संसाधन विकास मंत्रालय की वर्ष 2002-2003 की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल.टी. 5333/2002]

सूचना और प्रसारण मंत्री (श्रीमती सुषमा स्वराज): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:

(1) सूचना और प्रसारण मंत्रालय की वर्ष 2002-2003 की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल.टी. 5334/2002]

(2) (एक) इंडियन इंस्टिट्यूट आफ मास कम्यूनिकेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2000-2001 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन इंस्टिट्यूट आफ मास कम्यूनिकेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2000-2001 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एल.टी. 5335/2002]

[अनुवाद]

अपारम्परिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) (एक) सेन्टर फॉर विन्ड एनर्जी टेक्नोलॉजी, चेन्नई के वर्ष 2000-2001 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सेन्टर फॉर विन्ड एनर्जी टेक्नोलॉजी, चेन्नई के वर्ष 2000-2001 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एल.टी. 5336/2002]

इस्पात मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री ब्रज किशोर त्रिपाठी): महोदय, मैं इस्पात मंत्रालय की वर्ष 2002-2003 के अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल.टी. 5337/2002]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) तेल उद्योग विकास अधिनियम, 1974 की धारा 15 की उपधारा (4) के अन्तर्गत अधिसूचना संख्या का.आ. 259(अ) जो 28 फरवरी, 2002 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा कच्चे तेल के संबंध में उत्पाद शुल्क की दर एक हजार आठ सौ रुपये प्रति टन की दर से विनिर्दिष्ट की गई है, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल.टी. 5338/2002]

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

(क) (एक) बीको लॉरी लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2000-2001 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) बीको लॉरी लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2000-2001 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखा की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एल.टी. 5339/2002]

(ख) (एक) आईबीपी कम्पनी लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2000-2001 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) आईबीपी कम्पनी लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2000-2001 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गये। **देखिए** संख्या एल.टी. 5340/2002]

अपारम्परिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): महोदय, मैं श्री गिनगी एन. रामचन्द्रन की ओर से संसद, राष्ट्रपति तथा उपराष्ट्रपति सचिवालयों की वर्ष 2002-2003 की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गई। **देखिए** संख्या एल.टी. 5341/2002]

अपराह्न 12.01 बजे

लोक लेखा समिति

उनतीसवां और तीसवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति (विशाखापत्तनम): महोदय, मैं लोक लेखा समिति (2001-2002) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं:

(1) 'भारतीय वायुसेना में वायुयान दुर्घटनाएं' संबंधी उनतीसवां प्रतिवेदन।

(2) 'स्वीकृत अनुदानों और प्रभारित विनियोगों (1999-2000) से अधिक व्यय' संबंधी तीसवां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.01$^{1}/_{2}$ बजे

सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति

अध्ययन दौरा प्रतिवेदन

[अनुवाद]

डा. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): महोदय, मैं सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के निम्नलिखित अध्ययन दौरा प्रतिवेदन (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:

(1) इन्स्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड;

(2) कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड;

(3) हिन्दुस्तान लैटेक्स लिमिटेड; और

(4) ग्रामीण विद्युतीकरण निगम लिमिटेड

अपराह्न 12.02 बजे

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति

विवरण

[अनुवाद]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका): महोदय, मैं अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति के

निम्नलिखित प्रतिवेदनों में अन्तर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही संबंधी अंतिम उत्तरों को दर्शाने वाले विवरण (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:

(1) सत्रहवां प्रतिवेदन (दसवीं लोक सभा) – भारती खनिज और धातु व्यापार निगम लिमिटेड में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण और उनका नियोजन।

(2) चौथा प्रतिवेदन (तेरहवीं लोक सभा) – जवाहर रोजगार योजना के अंतर्गत अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातिओं को उपलब्ध नियोजन और वित्तीय सहायता।

(3) चालीसवां प्रतिवेदन (दसवीं लोक सभा) – भारतीय यूनिट ट्रस्ट में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण और उनका नियोजन।

(4) दसवां प्रतिवेदन (तेरहवीं लोक सभा) – दिल्ली विकास प्राधिकरण में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण और उनका नियोजन तथा उन्हें उपलब्ध कराई गयी आवासीय सुविधाएं।

(5) छठा प्रतिवेदन (ग्यारहवीं लोक सभा) – मध्य प्रदेश में प्रमुख परियोजनाओं के कारण विस्थापित आदिवासियों का पुनर्वास।

अपराह्न 12.03 बजे

कृषि संबंधी स्थायी समिति

विवरण

[अनुवाद]

श्री एस.एस. पलानीमनिक्कम (तंजावूर): महोदय, मैं कृषि संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित विवरणों की एक-एक प्रति (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:

(1) कृषि मंत्रालय (कृषि और सहकारिता विभाग) की 'अनुदानों की मांगें (1999-2000)' के बारे में अठारहवें प्रतिवेदन (बारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई कार्यवाही संबंधी पहले प्रतिवेदन (तेरहवीं लोक सभा) में अतंर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

(2) कृषि मंत्रालय (कृषि और सहकारिता विभाग) की 'अनुदानों की मांगें' (2000-2001)' के बारे में छठे प्रतिवेदन (तेरहवीं लोक सभा) में अंतविष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी तेरहवें प्रतिवेदन (तेरहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

(3) कृषि मंत्रालय (कृषि अनुसंधान एवं शिक्षा विभाग) की 'अनुदानों की मांगें (2000-2001)' के बारे में सातवें प्रतिवेदन (तेरहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी चौदहवें प्रतिवेदन (तेरहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

(4) कृषि मंत्रालय (पशुपालन और डेयरी विभाग) की 'अनुदानों की मांगें' (1999-2000)' के बारे में बीसवें प्रतिवेदन (बारहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई कार्यवाही संबंधी तीसरे प्रतिवेदन (तेरहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

(5) कृषि मंत्रालय (पशुपालन और डेयरी विभाग) की 'अनुदानों की मांगें' (2000-2001)' के बारे में आठवें प्रतिवेदन (13वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 15वें प्रतिवेदन (13वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

(6) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगें' (1999-2000)' के बारे में 22वें प्रतिवेदन (12वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी चौथे प्रतिवेदन (13वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

(7) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगें' (2000-2001)' के बारे में 9वें प्रतिवेदन (13वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 16वें प्रतिवेदन (13वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

(8) जल संसाधन मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगें' (1999-2000)' के बारे में 21वें प्रतिवेदन (12वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही

संबंधी 5वें प्रतिवेदन (13वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

(9) जल संसाधन मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगें' (2000-2001)' के बारे में 10वें प्रतिवेदन (13वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही संबंधी 17वें प्रतिवेदन (13वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला विवरण।

उपाध्यक्ष महोदय: अब मुझे श्री देवगौड़ा की ओर से एक पत्र प्राप्त हुआ है। श्री दासमुंशी ने भी एक नोटिस दिया है।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया आप अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: मैं आपको बोलने का मौका दूंगा।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: मैं आपको बुलाऊंगा, श्री श्रीचन्द कृपलानी। मैं अपको बोलने का मौका दूंगा। इस तरह मत बोलिए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रामजीलाल सुमन, मैं आपको बोलने का मौका दूंगा। कृपया आप अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, मैं आप सबको बोलने का मौका दूंगा।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृतांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: कल भी इसी तरह कई लोगों को चांस नहीं मिला, आप सबको चांस मिलेगा।

[अनुवाद]

मुझे केई नोटिस मिले हैं। कुछ सदस्यों ने प्रश्नकाल स्थगित करने का नोटिस दिया था। श्री देव गौड़ा जी और कई अन्य सदस्यों ने भी मुझे पत्र लिखा है। सबको एक-एक कर मौका मिलेगा। कृपया शांत रहिए। मैं आपको मौका दूंगा।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री प्रियरंजन दासमुंशी, मैं श्री देवगौड़ा के बाद अपको बोलने का मौका दूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री शिवराज सिंह चौहान (विदिशा): उपाध्यक्ष जी, ये कल इस मामले को उठा चुके हैं, रोज इस मामले को उठाते हैं। *...(व्यवधान)* महोदय, इस तरह ये माहौल बिगाड़ने की कोशिश कर रहे हैं। *...(व्यवधान)* कल भी यह मामला उठा था। *...(व्यवधान)* महोदय, ये वातावरण खराब कर रहे हैं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री कृपलानी, मैं आपको बोलने का अवसर दूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री शिवराज सिंह चौहान: उपाध्यक्ष जी, हमें भी बोलने का मौका दें।

उपाध्यक्ष महोदय: आपको भी चांस मिलेगा।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री प्रहलाद और श्री चौहान, आपको भी बोलने का अवसर मिलेगा।

...(व्यवधान)

श्री एच.डी. देवगौड़ा (कनकपुरा): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, 'शून्य काल' में मुझे यह विषय उठाने का मौका देने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदय, गुजरात में अभी भी हिंसक घटनाएं हो रही हैं। हमें वहां सामान्य स्थिति बहाल होते नहीं दिख रही ...*(व्यवधान)*

श्री ई. अहमद (मंजेरी): उन्हें अपनी बात तो कह लेने दीजिए ...*(व्यवधान)* आप उनकी बात सहन क्यों नहीं कर पा रहे? ...*(व्यवधान)* यह अशोभनीय है ...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): क्या इन्हें बिल्कुल समझ नहीं है? ...*(व्यवधान)* यदि यही हाल रहा तो यहां कोई भी कार्यवाही नहीं हो पायेगी ...*(व्यवधान)* ये संसद के बाहर तो सबको चुप करा सकते हैं, लेकिन संसद् के अंदर नहीं ...*(व्यवधान)* एक सीमा होती है ...*(व्यवधान)*

श्री एच.डी. देवगौड़ा: महोदय, मैं अपने मित्रों की भावनाओं को ठेस नहीं पहुंचाना चाहता। मैं तो केवल यह कहना चाहता हूं कि गोधरा की घटना को लेकर विश्व हिन्दू परिषद् की योजना पूरे देश में 'अस्थि यात्रा' निकालने की है। मैं रक्षा मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि क्या इससे समस्या सुलझ जायेगी? वे वहां स्वस्थ और शांतिपूर्ण वातावरण बनाने के लिए गए थे। हमने टेलीविजन पर देखा है कि इन्होंने इस संबंध में कितनी दिक्कत झेली है। इन्हें गुस्साई भीड़ का सामना करना पड़ा है। यदि विश्व हिंदू परिषद् देश में ऐसी 'अस्थि यात्रा' निकालती है, तो क्या इससे देश में शांति का वातावरण बनेगा और दोनों समुदायों के बीच सद्भावना पैदा होगी? पूरे देश की प्रतिष्ठा पहले ही धूमिल हो चुकी है। इसमें किसकी गलती है, यह पता लगाना उस जांच आयोग का काम है, जिसे सरकार गठित कर चुकी है। और इस बीच, यदि यह 'अस्थि यात्रा' पूरे देश में निकाली जाने लगी तो क्या इससे और हानि नहीं होगी तथा दोनों समुदायों के बीच और तनाव नहीं बढ़ेगा? मैं यह बात कोई राजनैतिक लाभ उठाने के लिए नहीं कर रहा हूं। माननीय प्रधान मंत्री जी और गृह मंत्री को चाहिए कि वे 'विश्व हिन्दू परिषद्' को देश में ऐसी 'अस्थि यात्रा' निकालने से मना करें।

न केवल इससे तनाव बढ़ेगा, अपितु निर्दोष लोग भी पीड़ित होंगे। हमने बहुत देख लिया। कई मुद्दे तो हमने उठाये ही नहीं। अपने गृह राज्य में कई नगरों में मैंने इस नुकसान होते देखा है। मैंने खुद वहां जाकर उन स्थानों का दौरा किया है। मैंने उन मुद्दों को उठाना नहीं चाहा।

अत:, मैं प्रधानमंत्री और गृह मंत्री से अपील करता हूं कि वे 'विश्व हिन्दू परिषद्' के अध्यक्ष और उसकी गुजरात इकाई से कहें कि वह ऐसी 'यात्रा' न निकालें, जिससे कि स्वस्थ और शांतिपूर्ण वातावरण पैदा होने की कोई संभावना नहीं है और न ही दोनों समुदायों के बीच सद्भाव पैदा होगा। यह मेरी विनीत प्रार्थना है। इससे तो समस्याएं और बढ़ेंगी तथा देश धर्म के आधार पर बंट जाएगा। मैं यही विनीत प्रार्थना करना चाहता हूं।

[हिन्दी]

डॉ. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): उपाध्यक्ष जी, माननीय देवगौड़ा जी ने एक बात की ओर संकेत किया और कहा कि देश में ऐसी कोई बात न की जाए जिससे कि साम्प्रदायिक विद्वेष फैले। माननीय देवगौड़ा जी ने विश्व-हिंदू-परिषद द्वारा निकाली गयी यात्रा का जिक्र किया और उसके बारे में अपील की। मैं उनसे नम्र निवेदन करूंगा कि वे अपने दाईं ओर और पीछे बैठे लोगों से भी अपील करें जो पिछले कई दिनों से लगातार आग लगाने वाले भड़काऊ भाषण देते रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: हम पर इस तरह का आरोप लगेगा? डॉ. विजय कुमार मल्होत्रा को अपनी हर बात का बचाव करने की आदत हो गई है ...*(व्यवधान)* इन्हें चाहिए कि अपने साथियों से कहें कि वे माननीय प्रधानमंत्री जी की अपील पर ध्यान दें, न कि हमें उपदेश दें ...*(व्यवधान)* हर दिन ये लोग प्रधानमंत्री को ही चुनौती दे रहे हैं, और फिर हमें भाषण दे रहे हैं ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मैं आपको ही बुलाऊंगा।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री पवन कुमार बंसल (चंडीगढ़): उपाध्यक्ष जी, ये उल्टा इल्जाम हम पर लगा रहे हैं ...*(व्यवधान)*

श्री कीर्ति झा आजाद (दरभंगा): उपाध्यक्ष जी, आपने बोलने का अवसर किसको दिया है ...*(व्यवधान)* ये क्यों उठकर खड़े हो गये हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री पवन कुमार बंसल: यह साबित हो चुका है कि दंगों के लिए कौन जिम्मेदार है और ये हम पर इल्जाम लगा रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर): अगर रोज माइनोरिटीज की हत्याएं होती रहेंगी तो हम कई इश्यूज जरूर उठायेंगे। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रामदास, यह 'शून्य काल' है।

[हिन्दी]

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: उपाध्यक्ष जी, क्या उन्होंने नोटिस दिया है? *...(व्यवधान)* वह किस चीज पर बोल रहे हैं। *...(व्यवधान)*

श्री कीर्ति झा आजाद: एक आदमी इस तरह से इल्जाम लगाए तो क्या आप उसे बोलने देंगे? *...(व्यवधान)*

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह: अंधेर हो रहा है *...(व्यवधान)* आप बताएं कि 'पोटो' किसके खिलाफ लागू होगा *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: डा. विजय कुमार मल्होत्रा के कथन के अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: रघुवंश जी, मैं आपको जब फ्लोर दूंगा उस समय ही आप अपनी बात कह सकते हैं। अभी मैंने इनको फ्लोर किया है। हाउस में इस तरह शोर करेंगे तो कोई अपनी बात कह नहीं सकेगा।

...(व्यवधान)

डा. विजय कुमार मल्होत्रा: उपाध्यक्ष महोदय, मैं इसी बात का अनुरोध कर रहा था कि अगर सारे देश में साम्प्रदायिक वैमनस्य को रोकने के लिए दोनों पक्ष तैयार हों तो बहुत अच्छी बात है। वहां लगातार तीन-चार दिनों से इतना विष वमन किया जा रहा है, इतना जलील प्रचार किया जा रहा है। *...(व्यवधान)* केवल गोधरा में जो लोग मारे गए, जिन्दा जला दिए गए, उसके बारे में कहा जा रहा है कि उनकी कोई अस्थि यात्रा न निकाली जाए क्योंकि उससे विद्वेष फैलेगा, उसकी निन्दा न की जाए क्योंकि उसकी निन्दा करेंगे तो देश में प्रतिक्रिया होगी। *...(व्यवधान)* उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता था कि गुजरात में लगभग शांति है। छुरेबाजी की जो घटना हो रही है, पुलिस की गोली से जो लोग मारे जा रहे हैं, वहां शांति स्थापित करने के जो प्रयास किये जा रहे हैं, उन प्रयासों में मदद करने की बजाय लगातार यह कहा जा रहा है कि इस्तीफा दो। ऐसा कह कर हाहाकार मचा रखा है। इस प्रकार का जलील प्रचार दोनों समुदायों में विद्वेष पैदा करेगा। मेरी आपसे अपील है कि आपके माध्यम से इन्हें समझाया जाए। गुजरात में लगभग शांति है। *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: विजय कुमार मल्होत्रा जी, क्या मैं उनको समझाऊं?

डॉ. विजय कुमार मल्होत्रा: मैंने देखा कि कोई कांग्रेस का मैम्बर दंगाग्रस्त क्षेत्रों में नहीं जा रहा है। वे यहां टेलीविजन में रोज आ रहे हैं। *...(व्यवधान)*

अपराह्न 12.18$^{1}/_{2}$ बजे

(इस समय श्री दिग्शा पटेल और श्री प्रवीण राष्ट्रपाल आए और सभा पटल के निकट खड़े हो गए।)

अपराह्न 12.18 बजे

(इस समय श्री दिग्शा पटेल और श्री प्रवीण राष्ट्रपाल अपने-अपने स्थान पर वापस चले गए।)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री वाघेला, मैं आपको बोलने का अवसर दूंगा। अभी आप अपने स्थान पर जायें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: डॉ. मल्होत्रा, मैं आपसे कह रहा हूं, अब आप अपनी बात समाप्त करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यों, यह सब क्या है? कृपया अपने स्थान पर जाइये।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

डॉ. विजय कुमार मल्होत्रा: उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह प्रार्थना करना चाहता हूं कि अगर वहां शांति स्थापित करना चाहते हैं तो गोधरा कांड के दोषी जो कांग्रेस के चार काउंसिलर पकड़े गए हैं जिन के आईएसआई के साथ संबंध हैं, उनके बारे में निन्दा प्रस्ताव पास कराया जाए। *...(व्यवधान)* हाउस सर्वसम्मति से इस बारे में एक रैजोल्यूशन पास करे। मैं समझता हूं कि उससे यहां ज्यादा शांति स्थापित होगी। *...(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: उपाध्यक्ष महोदय, मैंने आज प्रश्नकाल को स्थगित करने के लिए जब सूचना दी थी तो आपकी तरफ से यह आदेश हुआ कि मैं शून्यकाल में इस विषय को उठाऊं। मुख्य विपक्षी पार्टी का होने के नाते बोलने का पहला मौका हमें मिलना चाहिए था लेकिन सदन की परम्परा के अनुसार हमारे वरिष्ठ नेता और पूर्व प्रधानमंत्री श्री देवेगौड़ा जी ने आपका ध्यान आकर्षित किया तो हमने आपके आदेश का आदर के साथ पालन किया और उन्हें सुना।

उपाध्यक्ष महोदय, दो रोज के बाद इस सदन की कार्यवाही 16 दिनों तक के लिए स्थगित हो जायेगी। इसी बीच में हमारे देश में हिन्दू और मुस्लिम समाज के दो महत्वपूर्ण तिथियां आयेंगी। हमें मुहर्रम का शान्ति से पालन करना होगा और होली भी हम लोगों को खुशी से मनाना चाहिए। आदरणीय प्रधानमंत्री महोदय ने न केवल सदन में बल्कि पूरे देश में भाईचारा बनाये रखने की अपील की है। जब कोई नेता सदन के अंदर और सदन के बाहर कोई अपील करता है तो उसका बहुत महत्व होता है। उस अपील को हम लोगों ने नहीं ठुकराया बल्कि सहयोग के साथ निभाया है। हम लोगों ने उनके इशारे पर जितना हो सकता था, कम कटु शब्दों में गुजरात के गोधरा जगह या किसी और जगह पर हुई घटनाओं की निन्दा की है। इसका कारण यह है कि सरकार ने यह घोषणा की है कि गुजरात सरकार ने एक जांच समिति बैठायी है जो इन घटनाओं को देख रही है। जबकि हम लोगों की और श्री देवेगौड़ा जी की यह मांग थी कि सुप्रीम कोर्ट के सिटिंग जज के द्वारा इस सारे मामले की जांच हो तो बेहतर होगा। लेकिन सरकार ने अभी तक अंतिम फैसला नहीं सुनाया। जब तक इंक्वायरी का रूप क्लीयर नहीं होगा, मैं किसी आदमी या नेता या किसी वर्ग को सदन में दुख पहुंचाने के लिए नाम नहीं लेना चाहता। हां, यह जरूर कहना चाहूंगा कि गुजरात में स्थिति सामान्य नहीं है। कुछ दिनों से हमारे सांसद अपने जज्बात को लेकर वैल के अंदर चले गये और मैंने उन्हें बुला लिया। आप सोच सकते हैं कि हमारे सांसद श्री मधुसूदन मिस्त्री हिम्मतनगर से आये हैं। कल सुबह हमारे सामने रोने लगे कि कम से कम उन्हें सदन में कुछ कहने के लिए मौका दिला दीजिए। उनका सारा क्षेत्र जल रहा है तो सांसद होकर वह इस हाउस में क्या करें? श्री दिन्शा पटेल नदियाद से एम.पी. हैं। ये बीमार हैं और बहुत दिनों से नदियाद में रुके हुये थे। आज ही सदन में पहली बार आये हैं। मुझे 2-3 बजे फोन करते हैं ...*(व्यवधान)* क्या हमें बोलने नहीं देंगे?

श्री किरीट सोमैया (मुम्बई उत्तर-पूर्व): जब गोधरा में गाड़ी को जलाया गया तो वहां के एम.पी. ने नहीं बताया ...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: उपाध्यक्ष महोदय, जब से यह झंझट शुरू हुआ है, नदियाद के एम.पी. श्री दिन्शा पटेल आज ही पहुंचे हैं। उन्होंने कहा कि वे अपनी दुखभरी कहानी प्रधानमंत्री जी को सुनाना चाहते हैं, उनके पास ले चलो। अब आप उनकी बात के बारे में सोचो कि आपकी तरफ से हो या उनकी तरफ से।

उपाध्यक्ष महोदय, एक बात साफ है कि गुजरात में स्थिति सामान्य नहीं है। वह चाहे किसी कारण से हो लेकिन स्थिति बिगड़ रही है। जब प्रधान मंत्री जी ने देश में भाईचारा बनाये रखने के लिए संदेश दिया, क्या हम लोगों ने उसे ठुकराया? किसी बाहर की संस्था ने एक सम्मेलन करके प्रधानमंत्री जी की बात को चुनौती देकर उल्टा कुछ कहा जिसके बारे में मैंने परसों जिक्र किया था लेकिन मैं उसका नाम नहीं लूंगा। इन लोगों के पक्ष के नेता ने गाली दी और निन्दा की। क्या प्रधानमंत्री जी की अपील को ठुकराया जाना और वह भी गुजरात की हिंसक घटनाओं के बाद उसको जस्टीफाई करना ठीक है? शायद श्री मलहोत्रा ये बातें भूल गये हैं। यह हम लोगों ने नहीं किया। क्या हमने कोई बयान दिया और प्रधानमंत्री जी की अपील को ठुकराया? हमने ऐसा कोई बयान नहीं दिया। यह बयान तो बंगलौर से आया है। इन सारी बातों को देखते हुये सरकार द्वारा कोई फैसला सुनाना चाहिए कि गुजरात की अपटूडेट क्या स्थिति है। सदन के दुबारा मिलने के पहले स्थिति पर पूरी तरह नियंत्रण लाने के लिए होम मिनिस्टर की तरफ से क्या-क्या कदम उठाये गये हैं, अगर हम लोगों को नहीं बताया जायेगा तो हम लोग भ्रम के शिकार होंगे। कई न्यूजपेपर्स के एडिटोरियल्स सात दिनों में आ चुके हैं। अगर श्री मलहोत्रा कहें कि यह सब सत्य नहीं तो दूसरी बात है लेकिन जो वर्णन हो रहा है वह हम लोग नहीं कर रहे हैं, वह पत्रकारों का अपना शोध है और उसमें यह कहा गया है कि स्थिति ठीक नहीं है। एक न्यूजपेपर का मैं नाम ले सकता हूं, जो 40 साल से कांग्रेस के खिलाफ लिख रहा है। उस न्यूजपेपर की आज सुबह की हैडलाइन में जो छपा है, उसके ऊपर होम मिनिस्टर साहब का ध्यान गया या नहीं, मुझे पता नहीं है। लेकिन मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि श्री विजय कुमार मल्होत्रा कह रहे हैं कि कांग्रेस पार्टी और अपोजीशन यह सब कर रही है। अगर यह सरकार का ऑफिशियल स्टैन्ड है तो सरकार खुद बता दे कि स्थिति को नियंत्रण से बाहर करके बिगाड़ने के लिए हमारे हाथ में बहुत शक्ति थी। लेकिन अपोजीशन स्थिति को बरबाद कर रहा है, इसलिए हम नियंत्रण में नहीं रख सकते तो हम लोग कुछ बता सकते हैं। हम सरकार का स्टैन्ड जानना चाहते हैं, विजय कुमार मल्होत्रा जी का स्टैन्ड हम नहीं जानना चाहते हैं। वह गवर्नमैन्ट के चीफ व्हिप हैं। मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूं कि आज शाम हाउस उठने के पहले गृह मंत्री जी मुहर्रम और होली के पहले पूरे सदन को साथ में लेकर इस स्थिति पर काबू पाने के लिए सिर्फ गुजरात में ही नहीं, गुजरात के बाहर भी उसकी कोई प्रतिक्रिया न हो, इसके लिए एक वातावरण बनायें

और सरकार की तरफ से सदन को सूचना दें। इसमें हम सब लोग सहयोग करना चाहते हैं। हममें से कोई नहीं चाहता कि समाज का बंटवारा हो, देश में तनाव फैले।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं एक चीज के लिए बधाई देना चाहता हूं कि जब यह सवाल उठा कि ये लोग अस्थि कलश लेकर जायेंगे, तब गुजरात की सरकार के होम मिनिस्टर ने कहा कि ऐसा नहीं करना चाहिए, उन्होंने कुछ ऐसी अपील की। मैं उसकी तारीफ करना चाहता हूं। हम कहना चाहते हैं कि यह मत सोचिये कि इसमें पोलिटिक्स है। अगर बार-बार विजय कुमार मल्होत्रा जी कहते हैं कि हमने गोधरा की घटना की निंदा नहीं की। किसने निंदा नहीं की। विजय कुमार मल्होत्रा जी के गुजरात जाने से पहले हम वहां पहुंचे थे। क्या हम वहां जाकर कहेंगे कि सब बरबाद कर दो। हमने आकर सदन में सरकार को सूचना दी कि स्थिति से कैसे निपटा जाए। हमारी लीडर ऑफ अपोजीशन श्रीमती सोनिया गांधी जी सबको लेकर गुजरात गई। क्या गुजरात जाकर श्रीमती सोनिया गांधी जी श्री प्रमोद महाजन के सामने किसी को भड़कायेंगी। *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय, मैं अभी भी कह रहा हूं कि श्री एहसान जाफरी जिन्हें जिन्दा जलाने के बाद उनकी बीवी का बयान आया। मैं उन्हें सलाम करता हूं। उनकी बीवी ने टी.वी. पर जो बयान दिया, देश के सेक्युलरिज्म के लिए इससे बड़ा बयान और कोई नहीं हो सकता। उन्होंने कहा कि मेरा जो गया वह गया, लेकिन हम एक साथ रहना चाहते हैं, एक साथ जीना चाहते हैं, सबको एक साथ लेकर रहना चाहते हैं। यह बयान श्री जाफरी जी की बीवी ने दिया। क्या हमने कोई भड़काने की बात की। बार-बार कहते हैं कि मैंने जिक्र किया कि गोधरा के म्युनिसिपल काउंसिलर कौन-कौन थे। गुजरात गवर्नमैन्ट के नोटिफिकेशन के हिसाब से किस पार्टी में कौन था, कौन सा निशान किसने चुना, उसके सारे दस्तावेज होम मिनिस्टर टेबल पर रख दें और उसे हम लोग देखें कि कौन राइट है और कौन रांग है। अगर आज आपके साथ कोई दोस्ती करता है तो उसे आप मानेंगे, अगर कल किसी को निकालते हैं तो उसे आप फंसा देंगे, ऐसी बात नहीं है। इसलिए मैं आग्रह करता हूं कि सरकार की तरफ से गुजरात में मौजूदा स्थिति के बारे में एक बयान हो और भाईचारा बनाये रखने के लिए समाज के ऊपर कोई चोट न पहुंचे। ये सब काम जो बाहर के लोग और संस्थाएं कर रही हैं, उनके ऊपर कड़ी से कड़ी निगरानी रखें और रोकथाम करने के लिए कदम उठायें। मेरा आपसे यही कहना है।

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, गुजरात में गोधरा जी घटना के बाद बराबर यह रट लगाना कि गोधरा की घटना की निंदा नहीं की गई। मैं समझता हूं यह ठीक नहीं है। हम लोगों ने उसी दिन उसकी निंदा की थी। आज चिंता का विषय यह है कि गोधरा से जो हिंसा का दौर शुरू हुआ वह दौर गुजरात में थम नहीं रहा है। वहां साम्प्रदायिक हिंसा का तांडव जारी है और जैसा अभी देवेगौड़ा जी ने कहा कि आज ही विश्व हिन्दू परिषद का बयान छपा है कि गोधरा में मृतकों के अस्थि कलश लेकर विश्व हिन्दू परिषद पूरे देश में 750 स्थानों पर जायेंगे। यह देश में दंगा कराने की साजिश है। अभी श्री विजय कुमार मल्होत्रा जी ऐसी बात कह रहे थे, जैसे कि पूरी शांति का ठेका इन्हीं के पास है और पूरे हालात के लिए हम ही लोग जिम्मेदार हैं। अगर आप देखें तो व्यवस्थित तौर पर इस देश में साम्प्रदायिक तनाव पैदा करने की साजिश हो रही है। अभी थोड़े दिनों पहले संघ का प्रस्ताव हुआ था, लेकिन वह संघ का प्रस्ताव नहीं था, क्योंकि भाजपा के अध्यक्ष जन कृष्णमूर्ति उसमें शामिल थे आर.एस.एस. के सम्मेलन में। पूर्व अध्यक्ष कुशाभाऊ ठाकरे उसमें शमिल थे, प्यारे लाल खंडेलवाल शामिल थे, संजय जोशी उसमें शामिल थे। जो सहयोगी दल के मित्र हैं, उनसे मैं कहना चाहता हूं कि आप किस गलतफहमी के शिकार हैं, यहां तो आर.एस.एस. और बी.जे.पी. का एजेन्डा चल रहा है, आपको गुमराह करने की कोशिश की जा रही है, यहां हमारे मित्र विनय कटियार बैठे हैं। ये बड़े लाजवाब आदमी हैं। इन्होंने तो एक बयान दे दिया कि हजरत बल में रखा हुआ बाल पैगम्बर साहब का नहीं है। इससे जम्मू-कश्मीर में तनाव हुआ और आपका जो सहयोगी दल है नेशनल कॉन्फ्रेन्स, उसके मुख्य मंत्री फारूख अब्दुल्ला ने स्वयं इनकी गिरफ्तारी की मांग की। दंगा एक बार हो सकता है लेकिन अगर सरकार की इच्छाशक्ति दृढ़ है तो फिर दंगे की पुनरावृत्ति नहीं हो सकती। गुजरात में दंगा व्यवस्थित रूप से कराया गया है, अकलियत के लोगों में दहशत है, पूरे देश के मुसलमान डरे हुए हैं। हमारा आपसे विनम्र आग्रह है कि गृह मंत्री जी को तत्काल बुलाकर पूरे हालात पर वक्तव्य दिलाने का कष्ट करें। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मैं आपको बाद में बुलाऊंगा।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: तीन नाम हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री विनय कटियार (फैजाबाद): उपाध्यक्ष जी, मेरा नाम लिया गया है, इसलिए मुझे स्पष्टीकरण देना जरूरी है। *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मैं आपको बुलाऊंगा तब आप स्पष्टीकरण दीजिए।

श्री विनय कटियार: अगर आप स्पष्टीकरण के लिए अनुमति नहीं दे रहे हैं तो कोई बात नहीं, लेकिन इसके कारण देश में गलत मैसेज जा रहा है। मुझे स्पष्टीकरण का मौका दें। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मैंने कहा मैं आपको स्पष्टीकरण के लिए मौका दूंगा।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री वैको, गुजरात की हिंसा के विषय में तीन सूचनाएं प्राप्त हुई हैं—एक तो श्री रामजीलाल सुमन की ओर से और दूसरी डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह की ओर से।

...*(व्यवधान)*

श्री वैको (शिवकाशी): महोदय, उन्हें अपनी स्थिति स्पष्ट करने का अवसर दिया जाना चाहिए ...*(व्यवधान)* यह एक गम्भीर मामला है ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मैं उन्हें बाद में बुलाऊंगा।

श्री वैको: उनका नाम पुकारा गया है, अत: उन्हें मौका चाहिए। उन्होंने पहले ही कहा कि वे स्पष्टीकरण देना चाहते हैं ...*(व्यवधान)* मुझे लगता है, वक्तव्य देने में उन्हें विलम्ब हो रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री वैको, मैंने हिंदी में कहा था। शायद आप समझ नहीं पाए।

श्री वैको: मैं समझ नहीं पाया।

[हिन्दी]

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह: उपाध्यक्ष महोदय, गुजरात में जो दंगे हुए, प्रधानमंत्री जी ने कहा कि यह हिन्दुस्तान के माथे पर कलंक है और दुनिया में हिन्दुस्तान का माथा झुकेगा, लेकिन फिर भी जो 'इंडियन एक्सप्रैस' हिन्दुस्तान का मशहूर अखबार है, उसमें छपा हैडिंग है-

[अनवुाद]

''पोटो इन गुजरात मीन्स प्रिवैन्शन ऑफ टैरेरिज्म फॉर ऑवरसेल्ज्ज नॉट मुस्लिम्स''

इसका दूसरा पैरा है-

''नरेन्द्र मोदी सरकार द्वारा गोधरा हत्याकांड के लिए—जिसमें 58 लोग मारे गए थे—62 व्यक्तियों, जिनमें सभी मुसलमान हैं, को गिरफ्तार किया गया है। सभी 62 व्यक्तियों को कठोर 'पोटो' (आतंकवाद निवारण अध्यादेश) कानून के तहत बंदी बनाया गया है।''

इसका तीसरा और चौथा पैरा इस प्रकार है:

''राज्य को झकझोर देने वाली हिंसक घटनाओं में 650 व्यक्ति मारे गए जिनमें से अधिकांश मुस्लिम थे। इसके लिए की गई 800 गिरफ्तारियों में से एक भी 'पोटो' के तहत नहीं की गई।''

''इस हिंसा में मुस्लिम परिवारों को चुन-चुनकर निशाना बनाया गया तथा पूरी की पूरी बस्तियों का सफाया कर दिया गया। उदाहरण के लिए, नरोदा पाटिया के नरसंहार, जिसमें 91 जानें गईं, या फिर गुलबर्ग सोसाइटी नरसंहार, जिसमें 43 लोग मारे गए, जिसमें कि पूर्व संसद एहसान जाफरी भी शामिल थे, को लिया जा सकता है। वास्तव में, इन दोनों घटनाओं के लिए एफ.आइ.आर. में नामित किसी भी व्यक्ति को बंदी तक नहीं बनाया गया।''

[हिन्दी]

मैं कहना चाहता हूं कि जो दंगाई लोग हैं, जिन्होंने हत्याएं कीं, आगजनी की और अभी भी गृह मंत्री की कांस्टीट्यूएंसी गांधीनगर में एक गिरफ्तारी नहीं हुई और न किसी का नाम एफ.आई.आर. में गया, वहां सैकड़ों दुकानें जलाई गईं, 42 आदमियों को गोली से मारा गया, पुलिस की गोली से नहीं, दंगाइयों की गोली से और एक भी गिरफ्तारी नहीं हुई या एफ.आई.आर. नहीं हुई। जब तक दंगाइयों पर कार्रवाई नहीं होगी, आगे दंगा कैसे रुकेगा? इस पर रिलीफ और रिहैबिलिटेशन की बात तो दूर, वहां दंगाई लोग कह रहे हैं कि हम अब जुलूस करेंगे। ...*(व्यवधान)* गांधी की धरती गुजरात को, गांधी के हत्यारों ने जलाने का काम किया है।

गांधी के हत्यारे, जिन्होंने गांधी की हत्या की, अभी भी गांधी की धरती पर नंगा नाच कर रहे हैं। दंगा करा रहे हैं। हजारों करोड़ रुपए की सम्पत्ति नष्ट हुई है और गवर्नमेंट की ओर से, पुलिस की ओर से कार्रवाई नहीं हो रही है। जब तक गवर्नमेंट की ओर से विश्वास का बिल्डिंग मैजर अख्तियार नहीं किया जाएगा, तब तक लोगों में विश्वास कहां से और कैसे पैदा होगा। जब तक गवर्नमेंट की ओर से रिलीफ और रीहैबिलिटेशन का काम नहीं होगा, तब तक लोगों को कैसे सहायता मिलेगी। केन्द्र सरकार के गृह मंत्री और प्रदेश सरकार के मुख्य मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी

लोगों को उकसाने में लगे हुए हैं। होम मिनिस्टर की कांस्टीट्यूएंशी है। वहां इनके लोग दंगा करा रहे हैं। इससे कैसे देश बचेगा। इसलिए मैं आपके माध्यम से अपील करता हूं कि होम मिनिस्टर को और श्री नरेन्द्र मोदी को बर्खास्त किया जाए, नहीं तो देश नहीं बचेगा। ...*(व्यवधान)*

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर): उपाध्यक्ष महोदय, हमारा बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: तीन-चार माननीय सदस्यों ने नोटिस दिए हैं, वे नाम मेरे पास हैं। मैं पहले उन्हें बोलने के लिए फ्लोर दे रहा हूं।

श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज): उपाध्यक्ष महोदय, नोटिस देने के बाद ही तो वातावरण बिगाड़ दिया गया है। क्या हम सदन में चुपचाप बैठने के लिए आए हैं, क्या हम यहां आंख मूंद कर बैठे रहेंगे। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: श्री झा, आप कृपया बैठिए। जब आप मेरी कोई बात सुनेंगे तभी तो मैं कह सकूंगा। सुनिये, जीरो आवर में डिबेट नहीं होती है। यदि किसी मैटर को कोई उठाए, तो उस पर सभी लोग डिसकस करें, ऐसा नहीं है। यदि हमें एक आदमी ने नोटिस दिया है, तो हम फ्लोर उसे देंगे। जिस तरह से अपर हाउस में स्पेशल मेंशन होता है उस तरह से यहां नहीं होता है। जिन-जिन का नोटिस आया है उन-उन के लिए फ्लोर दिया है। उनमें से मैंने एक डॉ. विजय कुमार मल्होत्रा को दिया था।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव: उपाध्यक्ष महोदय, आपका आदेश सर्वमान्य है। मेरा लोक सभा सदस्य के रूप में यह चौथा टर्म है। जब किसी अहम मुद्दे पर आप किसी को बोलने के लिए बुलाते हैं और जब देश में असामान्य परिस्थितियां हों और आग लगी हुई हो, ऐसी स्थिति में जब इस पर यदि किसी पार्टी का कोई नेता बोलना चाहे, तो क्या आप आदेश नहीं देंगे? महोदय, यह परम्परा है कि किसी महत्वपूर्ण विषय पर चेयर यदि चाहे तो, जो बोलना चाहते हैं, उन्हें बोलने की अनुमति दे सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय: जैसा श्री झा ने कहा, आपने कहा, एक दम रिस्ट्रेन कर के इस मुद्दे पर पाइंट आउट करेंगे, तो शांति बरकरार रहेगी। क्या होना है क्या नहीं, इस तरह से कहेंगे, तो मैं आपको समय दे दूंगा, लेकिन एकदम बिगड़ने की नौबत नहीं आनी चाहिए।

श्री सुरेश रामराव जाधव (परभनी): उपाध्यक्ष महोदय, ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: जाधव जी, जो अभी मैंने कहा है, वह हिन्दी में ही कहा है, अंग्रेजी में नहीं। कृपया आप बैठिए।

श्री विनय कटियार: उपाध्यक्ष महोदय, आज जो देश की स्थिति है उससे हम सब लोग चिन्तित हैं, सदन भी चिन्तित है, लेकिन सदन की भी जिम्मेदारी है कि इस प्रकार के बयान नहीं होने चाहिए और यहां पर भी इस प्रकार की भाषा का उपयोग नहीं होना चाहिए। देश को चलाने में जो भाषा सहायक हो, हमें उसका प्रयोग और व्यवहार करना चाहिए। अभी माननीय सदस्य ने मेरे नाम को कोट किया। परम्परा के अनुसार अगर वे मेरे नाम का सदन में उल्लेख करना चाहते थे, तो उन्हें मुझ से बात करनी चाहिए थी, पूछना चाहिए था। मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि मैंने इस प्रकार का कोई बयान नहीं दिया जिसकी उन्होंने चर्चा की। मैंने तो केवल इतना ही कहा कि एक दूसरे के धर्मों का सम्मान होना चाहिए। कोई यदि किसी के धर्म के बारे में चर्चा करता है, तो उससे तनाव पैदा होता है। इस समय चर्चा चल रही थी राम जन्मभूमि की और उसमें मैंने केवल इतनी बात कही थी कि राम जन्मभूमि उसी तरह हिन्दुओं की श्रद्धा का स्थान है, जैसे अन्य धर्मों के लिए उनकी श्रद्धा के स्थान हैं। यह विश्वास का सवाल है। इसलिए हम एक दूसरे के धर्मों के संबंध में जब कोई उल्लेख करते हैं तो हमें यह बात ध्यान में रखनी चाहिए कि उससे हरेक की भावना को चोट पहुंचती है। इसलिए देश के अंदर पूरी तरह से सद्भावना तभी स्थापित हो सकती है जब हम एक दूसरे की भावनाओं का ख्याल रखें। मैंने इस संदर्भ में वह बात कही लेकिन मुझे बड़ा दुख हो रहा है कि जम्मू-कश्मीर के मुख्यमंत्री ने विधान सभा में मेरे खिलाफ बयान दे डाला। वे मुख्य मंत्री हैं और बड़े पुराने नेता हैं। उनको एक बार मुझसे इस संबंध में चर्चा करनी चाहिए थी। मैं इस हाउस में कह रहा हूं कि मैंने उनको पांच बार टेलीफोन किया। यहां के जो मिनिस्टर हैं, इस सरकार में सम्मिलित हैं, उन्हें मैंने दूसरे दिन ही फोन किया। लेकिन जब वे अदालत में चले जायेंगे तो फिर मुझे कोई आपत्ति नहीं है। अदालत जो पूछेगी, उस प्रकार का हम बयान देंगे क्योंकि अब आप अदालत में चले गये लेकिन मेरा कहना है कि इससे देश में तनाव घटेगा नहीं बल्कि तनाव बढ़ेगा क्योंकि जब गलत ढंग से रिपोर्टिंग होगी। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: उन्हें समाप्त तो करने दीजिए।

...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: जो कहना चाहते हैं, उन्हें कहने तो दीजिए।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: अभी सुमन जी ने इनका नाम लेकर कहा कि इन्होंने हजरत बल के बारे में वहां कुछ बयान दिया है। उसी बात का यह खुलासा कर रहे हैं। पहले आप उनकी बात सुनिये।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: बहुत हो गया।

श्री वैको: महोदय, इनका यह रवैया बहुत गलत है। वह एक स्पष्टीकरण दे रहे हैं और उन्हें बोलने नहीं दिया जा रहा...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: यह बहुत सीरियस मैटर है।

...(व्यवधान)

श्री विनय कटियार: क्या आप हमको भाषण देने से रोक सकते हैं? ...*(व्यवधान)* आप रोज यहां हल्ला मचाते हैं। ...*(व्यवधान)* आपका व्यवहार क्या है, उनको मालूम है। ...*(व्यवधान)* क्या आप भी चुनकर आये हैं, हम चुनकर नहीं आये हैं। ...*(व्यवधान)* आपको क्या अधिकार है हमको इस तरह टोकने का? ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: आप क्या कर रहे हैं?

...(व्यवधान)

श्री विनय कटियार: आप ज्यादा योग्य बन रहे हैं। ...*(व्यवधान)* क्या मैं आपकी तरह चुनकर नहीं आया हूं? ...*(व्यवधान)* आप तो अभी चुनकर आये हैं लेकिन मैंने आपसे ज्यादा राजनीतिक जीवन जिया है। ...*(व्यवधान)* आप क्यों बात कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री कांतिलाल भूरिया (झाबुआ): आप आंखें दिखाकर क्या बातें कर रहे हैं? ...*(व्यवधान)* आप ये आंखें किसी दूसरे को दिखाइये। ...*(व्यवधान)*

श्री विनय कटियार: क्या आप किसी डाक्टर को बुलाकर हमारी आंखें निकाल लेंगे। ...*(व्यवधान)*

श्री कांतिलाल भूरिया: हम भी चुनकर आये हैं। ...*(व्यवधान)* क्या आप ऐसी बातें करेंगे? ...*(व्यवधान)* आप यह आंखें किसी और को दिखाइयेगा। ...*(व्यवधान)*

श्री विनय कटियार: आप क्यों इस तरह से परेशान हो रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

आपके इस तरह बोलने से हम डरने वाले नहीं हैं। ...*(व्यवधान)* यह देश भी जानता है और आप भी जानते हैं। आप हमको क्यों जोर से हड़का रहे हैं। इससे हम हड़कने वाले नहीं हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: विनय कटियार जी, आप इस तरफ देखकर बोलिये। जब मैं उनको संभालता हूं तो आप यहां से फिर बोलने लगते हैं।

...(व्यवधान)

श्री विनय कटियार: उपाध्यक्ष महोदय, यह सब हमें मिलकर हड़का रहे हैं। क्या हम हड़क जायेंगे? आप ऐसी बात मत बोलिये। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदय, दोनों में फर्क यही है कि एक तो रामभक्त है और दूसरा भीमभक्त।

[हिन्दी]

श्री विनय कटियार: अगर मैंने कुछ गलत बोला है तो मैं अपनी बात वापिस लेता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय: आप अपनी बात कहकर कन्क्लूड लीजिए।

...(व्यवधान)

श्री विनय कटियार: उपाध्यक्ष जी, मेरा नाम आया था, इसलिए मैं बोल रहा हूं। ...*(व्यवधान)* नहीं तो मुझे कुछ कहने की कोई जरूरत नहीं है ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मुझे भी आपको खड़ा करने की कोई जरूरत नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री विनय कटियार: इसलिए मैं चाहूंगा कि ऐसे शब्दों का उपयोग हाउस के अंदर नहीं होना चाहिए। कम से कम एक सदस्य यहां है और दूसरा सदस्य किसी विषय में कोई बात उठाता है तो उससे एक बार जरूर चर्चा कर लेनी चाहिए कि आपने इस प्रकार से कहा या नहीं। मैं फिर कहना चाहता हूं कि हमने इस

प्रकार की कोई बात नहीं कही। मैं चाहता हूं कि सबका सम्मान रहे और सब लोग दूसरे धर्मों के प्रति सम्मान करें, यह संकल्प करें लेकिन एक हाथ से ताली नहीं बजती इसलिए दोनों हाथों से ताली बजे, आप जरा उनको भी यह समझा दीजिए। नहीं तो इसके बिना काम नहीं चलेगा। बहुत-बहुत धन्यवाद।

संसदीय कार्य मंत्री तथा संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री प्रमोद महाजन): अब आप दूसरा विषय ले लीजिए। *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: दूसरा विषय अभी नहीं होगा। अभी यही विषय चलेगा, नहीं तो एडजर्न करना पड़ेगा।

...(व्यवधान)

श्री श्रीचन्द कृपलानी (चित्तौड़गढ़): उपाध्यक्ष महोदय, वे धरने पर बैठे हैं। *...(व्यवधान)* आप मुझे दो मिनट बोलने का मौका दीजिए। *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मिस्टर अखिलेश, आप अभी-अभी आये हैं और आते ही आपने बोलना शुरू कर दिया है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मैंने श्री सुरेश कुरूप को बुलाया है।

...(व्यवधान)

श्री सुरेश कुरूप (कोट्टायम): महोदय, साफ जाहिर है कि 'विश्व हिन्दू परिषद्' सारे देश का सांप्रदायीकरण करने में लगी हुई है। सरकार की ओर से बार-बार आश्वासन दिये जाने के बाद भी, अल्पसंख्यकों के विरुद्ध सुव्यवस्थित हमले सारे गुजरात में जारी हैं।

महोदय, यदि यह 'अस्थि यात्रा' निकाली जाती है, तो देश भर में गुजरात जैसी स्थिति बन जायेगी। मैं समझता हूं कि हमारे पूर्व प्रधानमंत्री श्री देवगौड़ा ने अपने शब्दों का चयन काफी सावधानीपूर्वक किया। उन्होंने किसी पर भी आरोप नहीं लगाया। उन्होंने सिर्फ प्रधानमंत्री और गृह मंत्री से यह आग्रह किया कि इस 'अस्थि यात्रा' को निकालने से रोका जाये। मैंने सोचा कि शायद भा.ज.पा. प्रवक्ता प्रो. मल्होत्रा उनकी अपील पर सकारात्मक प्रतिक्रिया व्यक्त करेंगे। लेकिन उन्होंने तो विपक्ष पर ही आरोप लगाना शुरू कर दिया। वे 'विश्व हिन्दू परिषद्' के रवैये को सही ठहरा रहे हैं। इस 'अस्थि यात्रा' को किसी भी कीमत पर रोका जाना चाहिए। महोदय, इसे बंगलौर में आर.एस.एस द्वारा पारित संकल्प के आलोक में देखा जाना चाहिए। वे कह रहे थे कि इस देश में मुसलमान हिंदुओं की दया पर जीते हैं। सरकार की मिलीभगत से ही ऐसा हो रहा है। महोदय, मेरा निवेदन यही है कि इस 'अस्थि यात्रा' को हर कीमत पर रोका जाये।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव: उपाध्यक्ष महोदय, जिस विषय पर शून्यकाल में चर्चा हो रही है, यह बहुत ही संवेदनशील विषय है। मैं सिर्फ इतना निवेदन कर रहा था कि साम्प्रदायिक सौहार्द का निर्माण तभी हो सकता है जब सदन व्यवस्थित हो। जब सदन में ही व्यवस्था भंग हो जाती है, चाहे यह पक्ष हो चाहे वह पक्ष हो, मैं किसी की तरफ से नहीं कहना चाहता, सदन के माहौल का असर सदन के बाहर पड़ेगा। इसलिए सदन में बहस का जो असर हो रहा है, यह बहुत ही खतरनाक प्रयास हो रहा है। यह किसी की जज्बात और भावना का सवाल नहीं है। सदन में माननीय सदस्य दस-दस लाख लोगों द्वारा चुन कर आते हैं। यह सम्पूर्ण देश की सबसे बड़ी राष्ट्रीय पंचायत है। इसमें बहस से जो तनाव, उद्वेग का वातावरण बनता है, क्या उसका असर सदन के बाहर नहीं जाएगा? मैं साफ तौर पर कहना चाहता हूं कि इसका असर करोड़ों लोगों पर पड़ेगा, चाहे वह हिन्दू हो, चाहे मुसलमान हो। इसलिए इस विषय पर माननीय सदस्यों को बहुत ही सावधानीपूर्वक अपनी बात करनी होगी। मैं उदाहरण के तौर पर कहना चाहता हूं, ठीक है, गोधरा में जांच समिति बैठी हुई है, गुजरात सरकार ने जांच समिति बिठाई है, यह भी होना चाहिए कि सिटिंग जज से जांच हो, लेकिन यात्रा निकालने का जो वातावरण है, कौन लोग हैं, कौन सा संगठन है, संविधान की मूल स्पिरिट, संविधान या देश की भावना है, हम न्यायालय के मानने पर उतारू नहीं होते। प्रधान मंत्री जी बार-बार भाईचारा स्थापित करने की अपील कर रहे हैं। इस तरह का वातावरण देश के लिए कलंक है क्योंकि हिन्दु-मुस्लिम एकता या साम्प्रदायिक सौहार्द को बनाए रखने के लिए प्रधान मंत्री, जो कान्सटीट्यूशनल हैड की हैसियत से अपील कर रहे हैं, उसे कौन ठुकरा रहा है, किसके मन में गुस्सा आ गया, किसकी इतनी ताकत है? क्या हम हिन्दू नहीं हैं? हम कहना चाहते हैं कि विश्व हिन्दू परिषद हमारा रिप्रैंजैंटेटिव नहीं है। दो प्रतिशत लोग क्या पंचायत के सबसे बड़े ठेकेदार हैं? हम भी हिन्दू हैं, हम विश्व हिन्दू परिषद की बात नहीं मानते। *...(व्यवधान)* हिन्दुस्तान के दो प्रतिशत अधकचरे हिन्दुओं को कोई रिप्रैंजैंट करेगा? हम सैकुलर लोग हैं, हम एन.डी.ए. के साथ हैं, एन.डी.ए. में सैकुलरिज्म को कहीं कोई आघात नहीं हो रहा है। लेकिन ये लोग बराबर इस तरह के वातावरण का निर्माण करते हैं जिससे एन.डी.ए. के एजैंडे पर आघात किया जाता है। यह बात ये पहले कर लेते तो हम इसमें नहीं आते। *...(व्यवधान)* हम आज भी कहना चाहते हैं कि एलायंस होने से पहले इस पर विचार हो

[श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव]

जाना चाहिए था। जब हम लोग एलायंस में आ गए, एग्रिड एजैंडा है, कॉमन मिनिमम प्रोग्राम है, एन.डी.ए. का एक नेशनल एजैंडा है, प्रधान मंत्री जी उसके साथ बोलते हैं, उनके भी बयान देते हैं, उनको हट जाना चाहिए। आज जब मैंने अखबार में पढ़ा तो मुझे बहुत दुख हुआ। प्रधान मंत्री केवल एन.डी.ए. और बी.जे.पी. के नहीं हैं, इस देश के प्रधान मंत्री हैं। संपूर्ण देश की एक अरब से ऊपर की आबादी के प्रधान मंत्री हैं।

इसलिए उसे भी नहीं मानेंगे—ये न्यायालय को चैलेज कर रहे हैं। यह देश में क्या हो रहा है? मुझे बहुत तकलीफ है, मेरे दोस्त आज दुखी हैं, रो रहे हैं। क्या ये एन.डी.ए. के सदस्य नहीं हैं? श्री सुशील कुमार इन्दौरा, इनसे जरा पूछा जाये कि भगवा वाले इनके घर क्या उपद्रव कर रहे हैं? मैं उदाहरण सब के सामने सबूत के साथ, प्रमाण के साथ उपस्थित करता हूं। मैं कहना चाहता हूं कि श्री सुशील कुमार इन्दौरा, इंडियन नेशनल लोकदल के इस सदन में, लोक सभा में नेता हैं, हमारे इलाइज हैं, घटक दल हैं, उन पर क्या बीत रही है, उनसे भी जरा सुन लिया जाये। भगवा वाले कहते हैं, कोई सरस्वती आनन्द हैं, वे उनके घर के सामने टैण्ट लगवाकर कब्जा कर रहे हैं, कह रहे हैं कि सब लोग भागो। इनको कहा है ...*(व्यवधान)* ये दंगा एक तरफ से नहीं हो रहा है। दंगा केवल मुसलमानों पर नहीं हो रहा है, हिन्दुस्तान में जो सैकुलर हिन्दू हैं, उन पर भी ये लोग अटैक कर रहे हैं, उनको भी आतंकित कर रहे हैं, तनाव फैला रहे हैं, इसका कोई मतलब है? इसीलिए मैं उदाहरण दे रहा हूं, मैं तो प्रमाण के साथ कह रहा हूं, कोई बात मैं अपनी तरफ से नहीं कह रहा हूं। सुशील कुमार इन्दौरा जी मौजूद हैं, उनसे ही जरा पूछ लिया जाये, उनको पूरा आतंकित किया है। किस तरह से ...*(व्यवधान)*

श्री विनय कटियार: यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है। अगर ये भगवा शब्द का इस तरह से अपमान करेंगे, कोई व्यक्ति विशेष की घटना हो सकती है, आप उसका उल्लेख करें, मुझे उसके कहने से कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन उसका अपमान हम बर्दाश्त नहीं कर सकते। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री विनय कटियार, उन्हें बोलने तो दीजिए। ये क्या है?

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: ऐसे शब्द मैं कार्यवाही में जाने नहीं दूंगा।

श्री विनय कटियार: इनको भी यह बात समझ लेनी चाहिए। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मैंने आपको फ्लोर दिया, उसी तरह इनको दिया, यह क्या तरीका है?

[अनुवाद]

आप तो दूसरों को बोलने ही नहीं दे रहे।

[हिन्दी]

श्री विनय कटियार: लेकिन आप भगवा शब्द को अपमानित करेंगे तो कैसे चलेगा। इस पर हमें आपत्ति है। भगवा लोगों के बारे में आप क्या जानते हैं, क्या पहचानते हैं, उनके सामने भगवान की तरह सब लोग नतमस्तक होते हैं। उस पर हमें कोई आपत्ति नहीं है, आप किसी व्यक्ति को कह सकते हैं, आप किसी साधू को कह सकते हैं, लेकिन आप पूरे भगवा समाज को अपमानित करेंगे तो यह कैसे चल सकता है। यह नहीं हो सकता। ...*(व्यवधान)* आप अगर एन.डी.ए. की बात करते हैं तो हमने एन.डी.ए. में आने के लिए आमंत्रित नहीं किया था। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: ऐसे शब्द, जो ऑब्जैक्शनेबल हैं, मैं एक्सपंज करूंगा। आप बैठिए।

श्री विनय कटियार: उपाध्यक्ष महोदय, हमने एन.डी.ए. में इनको भी आमंत्रित नहीं किया था कि आप एन.डी.ए. में हमारा साथ दे। आपकी भी इसमें उतनी ही जिम्मेदारी थी, जितनी हमारी जिम्मेदारी थी। ...*(व्यवधान)* लेकिन एन.डी.ए. की सरकार अगर चल रही है तो केवल आपके कारण ही नहीं चल रही है, मेरे कारण भी एन.डी.ए. की सरकार चल रही है। सरकार का फैसला करना तभी होता है, मुझे कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन सरकार में रहकर भगवा को अपमानित करें, सन्तों को अपमानित करें, मैं ऐसे एन.डी.ए. में नहीं रह सकता। ऐसे लोगों को एन.डी.ए. को जरूरत नहीं है। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: ऐसे शब्द अगर रिकार्ड पर हैं, जो ऑब्जैक्शनेबल हैं तो मैं एक्सपंज करूंगा। आप शान्ति से बैठिए।

श्री विनय कटियार (फैजाबाद): आप वे शब्द निकलवा दीजिए। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: इन्दौरा जी, मैंने उनको फ्लोर दिया है। मैं आपको मौका दे दूंगा।

...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: मि. वर्मा, आपको कुछ नहीं कहना है तो मैं फ्लोर उनको दे दूंगा।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रतिलाल वर्मा, यह क्या है?

[हिन्दी]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका): उपाध्यक्ष महोदय, आज की चर्चा में गुजरात में और देश में शान्ति स्थापित रहे, इसके लिए मुद्दा उठा है। मैं सदन के सदस्यों से दो हाथ जोड़कर प्रार्थना कर रहा हूं कि मेरे वक्तव्य में मुझे डिस्टर्ब न करें, अगर मेरी कोई बात गलत है तो बाद में आप खुलासा कर सकते हैं।

गुजरात के अन्दर 1992 से शान्ति स्थापित थी।

हिन्दू और मुसलमान, हम सब लोग प्रेम से जीते थे। मोहर्रम हो या रथ यात्रा हो, दोनों समुदाय के लोग दोनों का सम्मान करते थे। दोनों साथ मिलकर एक-दूसरे के त्यौहार मनाते थे। अगर मीठी ईद हो, तो हिन्दू परिवार खीर खाने के लिए मुस्लिम भाइयों के यहां जाते थे। इसी तरह से दीपावली के दिन वे लोग हम लोगों के गले मिलते थे। इतना सुंदर वातावरण था कि गुजरात और अहमदाबाद में हिन्दू-मुसलमान का भेद मिट गया था। लेकिन गोधरा में एक दुखद घटना घटी। वहां के कांग्रेस के काउंसलर को और एक विलाल, जो अभी पकड़े गए हैं, ये अगर ऐसा काम न करते तो यह घटना नहीं घटती और वहां शांति का माहौल रहता। लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि जो हुआ वह गलत हुआ और गोधरा के बाद जो उसकी प्रतिक्रिया राज्य में हुई, वह भी गलत हुई। किसी भी समुदाय के लोग जब तक गुनाहगारों को पुलिस के हवाले करने के लिए आगे नहीं आएंगे, तब निर्दोष लोगों की हत्या होती रहेगी। कोई भी समुदाय हो, हिन्दू हो या मुसलमान हो, जो गुनाहगार हैं, उनको बाहर लाकर कहना पड़ेगा कि इनको हम आपके हवाले करते हैं। लेकिन मुझे दुख के साथ कहा पड़ रहा है कि ऐसा अभी तक नहीं हुआ है। परिणामस्वरूप लोग उत्तेजित हो जाते हैं और निर्दोष लोगों की मौत होती है। हिन्दू और मुसलमान, इनमें भी जो गरीब लोग हैं, इसका शिकार बनते हैं।

श्री रामजीलाल सुमन: आप बताएं कि सरकार का क्या रोल है और गुजरात की सरकार क्या कर रही है *...(व्यवधान)*

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा: मैंने पहले ही हाथ जोड़ दिए थे। मैंने कोई गलत बात नहीं बोली है, फिर क्यों ये खड़े हो गये हैं। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रामजीलाल सुमन, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री रामजी लाल सुमन: उपाध्यक्ष महोदय, यह बहुत गम्भीर मामला है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री सुमन, यदि कोई आपत्तिजनक बात होगी, तो मैं उसे निकाल दूंगा। आप खड़े होकर उन्हें क्यों टोकते हैं?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: अगर कोई आब्जेक्शनेबल होगा, तो मैं एक्सपंज करूंगा, आप क्यों खड़े होते हैं।

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा: उपाध्यक्ष महोदय, गुजरात के अंदर सुरक्षा समिति आई, उसके बाद वहां शांति स्थापित हो गई है। हायर सेकंड्री और सीनियर सेकंड्री की परीक्षाएं हो रही हैं *...(व्यवधान)* तीन लाख विद्यार्थी पूरे गुजरात के अंदर परीक्षाएं दे रहे हैं। केवल अहमदाबाद और वड़ोदरा में बाद में ये परीक्षाएं होंगी। विद्यार्थी परीक्षा दे रहे हैं, छोटे-मोटे क्षेत्र में फिर स्टेबिंग शुरू हो गई है। यह कौन कर रहा है, किसकी हत्याएं हो रही हैं, इसकी जांच होनी चाहिए। अगर यह स्टेबिंग बंद हो जाए तो गुजरात में शांति है। मेरे क्षेत्र धोलका में 50 प्रतिशत आबादी मुसलमानों की और 50 प्रतिशत आबादी हिन्दुओं की है। हमने वहां सद्भावना रैली निकाली। उसमें साधु, संत, जैन महाराज स्वामी नारायण के महन्त, पूर्व मंत्री श्री भूपेन्द्र सिंह चूड़ासमा, मुस्लिम श्री फैज मियाँ, जैन सम्प्रदाय के अग्रणी श्री कुमार पाल शाह, विधायक श्री कांतिभाई तलपदा, व्यापारीगण एवं धोलका नगरपार्षद आदि सभी शामिल हुए। वह सद्भावना रैली मंदिर से निकाली गई और मस्जिद में जाकर पूरी हुई। हम लोग वहां आधा घंटा रहे। पहले हमारे क्षेत्र में ऐसी घटनाएं होती रहती थीं, लेकिन इस बार एक भी नहीं हुई। इन लोगों ने कभी ऐसी रैली नहीं निकाली। मैं आपसे यह कहना चाहता हूं कि मेरे साथ ही के क्षेत्र से प्रवीण राष्ट्रपाल जी भी सांसद हैं। वे हमारे साथी हैं। *...(व्यवधान)* हमारे यहां के लोग परेशान हैं।

अपराह्न 1.00 बजे

उनके निजी संबंधी की हत्या हुई। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: श्री रतिलाल वर्मा, कृपया अब समाप्त करें।

...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: यह क्या है? आप किसी को बोलने नहीं दे रहे?

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: एक मिनट में समाप्त करिए।

...*(व्यवधान)*

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा (धन्धुका): उपाध्यक्ष महोदय, मेरा यह कहना है कि आज गुजरात, अहमदाबाद के अंदर बहरामपुरा, दानीलीमठा जमालपुर, शाएपुरा के हमारे सम्प्रदाय के लोग दुखी हैं। ...*(व्यवधान)* वे चाहते हैं कि वहां सद्भावना स्थापित हो और संरक्षण मिले। ...*(व्यवधान)* मेरी माननीय सदस्यों से प्रार्थना है कि ...*(व्यवधान)* कोई राजनीति न खेले। ...*(व्यवधान)* हमें शांति चाहिए और हम शांति की स्थापना करना चाहते हैं। ...*(व्यवधान)*

डॉ. सुशील कुमार इन्दौरा (सिरसा): जिस संदर्भ में मेरा नाम आया है, श्री यादव जी ने जिक्र किया, इसके बारे में मैं एक्सप्लेनेशन देना चाहूंगा कि मेरा घर, जहां मैं रहता हूं, फतेहाबाद, लाजपतनगर में मेरे घर के पड़ौस में एक मंदिर है। मंदिर के आगे, पीछे, दायें और बायें जगह खाली है। इसके मालिक कौन हैं, यह मैं नहीं जानता हूं। लेकिन इसका पता करवाया जाये। पिछले 20-25 दिन से हमारे साधु-समाज के लोग, संत महात्माओं ने वहां उस जमीन पर टैंट लगाकर कीर्तन शुरू किया है। ...*(व्यवधान)*

श्री विनय कटियार: क्या अब कीर्तन भी नहीं कर सकते? ...*(व्यवधान)* आपको एनडीए नहीं चलाना है तो न चलाओ। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: विनय जी, उस पर आपको क्या आपत्ति है? आपत्ति की बात होगी तो मैं इधर कंट्रोल करने के लिए हूं।

...*(व्यवधान)*

डॉ. सुशील कुमार इन्दौरा: जमीन के मालिक ने यह कहा कि दो-चार दिन जब तक आप चाहें, कीर्तन कर सकते हैं लेकिन इधर बच्चों की पढ़ाई के दिन हैं, इम्तिहान के दिन हैं। लोग मेरे पास आये क्योंकि मैं लोकल प्रतिनिधि हूं। मोहल्ले के लोग मेरे पास आये तो मैंने कहा कि अगर आपको गलत लगता है तो आप प्रशासन के पास जाइए। प्रशासन को कहें कि वे नाजायज कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): क्या आप मस्जिद के माइक बंद कराएंगे? ...*(व्यवधान)*

डॉ. सुशील कुमार इन्दौरा: एक मिनट चुप रहिए आप। ...*(व्यवधान)* हम आपके बीच में नहीं बोलते हैं। आप क्यों मंदिर और मस्जिद का मामला उठा रहे हैं? ...*(व्यवधान)* क्या यह आपकी इंसानियत है? ...*(व्यवधान)* मैं जब बोल रहा हूं तो आपसे क्या मतलब है? आप क्यों मंदिर और मस्जिद का मामला उठा रहे हैं? ...*(व्यवधान)*

योगी आदित्यनाथ: केवल हिन्दू समाज के लिए क्यों होता है? ...*(व्यवधान)* यह साजिश क्यों होती है? ...*(व्यवधान)*

डॉ. सुशील कुमार इन्दौरा: जब मेरा नाम आया है तो मैं क्यों न इस बात को कहूं? ...*(व्यवधान)* क्या इन्होंने हिन्दुओं का ठेका उठा रखा है? ये अपने आप को हिन्दू कहते हैं। क्या हम लोग हिन्दू नहीं हैं? ...*(व्यवधान)* क्या इस देश का गरीब आदमी हिन्दू नहीं है? ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

डॉ. एस. वेणुगोपाल (आदिलाबाद): यह ठीक नहीं है, महोदय। इन्हें पहले अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: श्री विनय कटियार, यह क्या तरीका है? इन्हें बोलने दीजिए।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय: क्या आप ही हाउस को कंट्रोल करेंगे?

...*(व्यवधान)*

श्री विनय कटियार: हमें बोलने क्यों नहीं दिया जा रहा है? ...*(व्यवधान)*

डॉ. सुशील कुमार इन्दौरा: क्या आप हिन्दुओं के ठेकेदार हैं? ...*(व्यवधान)* क्या हम हिन्दू नहीं हैं? ...*(व्यवधान)* क्या हम उस समाज के नहीं हैं? यह आप बताएं। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: यह आप क्या कर रहे हैं?

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा अपराह्न 2.00 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 1.04 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा अपराह्न 2.00 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह्न 2.03 बजे

लोक सभा अपराह्न 2.03 बजे पुन: समवेत हुई।

[**डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह** *पीठासीन हुए*]

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): सभापति महोदय, सदन की कार्यवाही शुरू करने से पहले मेरा आग्रह है कि सदन उठने से पहले माननीय गृह मंत्री जी गुजरात की स्थिति के बारे में सदन को सूचित करें। यह मेरा दोबारा आग्रह है, मैं पहले भी आग्रह कर चुका हूं।

अपराह्न 2.04 बजे

चीनी विकास निधि (संशोधन) विधेयक*

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री शांता कुमार): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि चीनी विकास निधि अधिनियम, 1982 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: प्रश्न यह है:

"कि चीनी विकास निधि अधिनियम, 1982 में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[हिन्दी]

श्री शांता कुमार: महोदय, मैं विधेयक पुर:स्थापित** करता हूं।

अपराह्न 2.05 बजे

नियम 377 के अधीन मामले

[अनुवाद]

(एक) बीटी कपास उत्पादकों विशेष रूप से गुजरात के बी टी कपास उत्पादकों को प्रोत्साहन दिए जाने की आवश्यकता

श्री पी.एस. गढ़वी (कच्छ): महोदय, बी.टी. कपास कीटों का प्रतिरोध करने के लिए जैविक रूप से संसाधित है और यह कीटनाशियों के प्रयोग, जो कि अब आर्थिक और पर्यावरणीय रूप से एक खतरा बन चुका है, को कम करते हुए आश्चर्यजनक रूप से फसलों को संवर्धित कर सकता है। चीन के किसानों ने बीटी कपास के वाणिज्यिक उपयोग में पहले ही बढ़त ले ली है और उनके प्रयासों से सिद्ध है कि आगामी दिनों में जैव संसाधित फसलें अमीर और गरीब देशों में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकती हैं। जैव संसाधित फसलों में नदियों को प्रदूषित करने वाले, मिट्टी में अपशिष्ट छोड़ देने वाले और हानि न पहुंचाने वाले कीटों को मारने वाले कीटनाशियों का 90% कम प्रयोग होता है।

अत: मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि विशेषकर गुजरात और देश के अन्य हिस्सों के कपास उत्पादकों को बीटी कपास उगाने की अनुमति दी जाये।

[हिन्दी]

(दो) मध्य प्रदेश के बालाघाट रेलवे स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

श्री प्रहलाद सिंह पटेल (बालाघाट): सभापति महोदय, गोंदिया से बालाघाट-जबलपुर आमान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है। केन्द्र सरकार के रेल मंत्रालय ने इस अमान परिवर्तन के लिए धनराशि आबंटित की है, लेकिन रेल मार्ग के चौड़ीकरण के दौरान रेल मार्ग बंद होने की स्थिति में बालाघाट रेल मार्ग से कट जाएगा। ऐसी स्थिति में बालाघाट जिले के नागरिकों को गोंदिया एवं नागपुर स्टेशन से आरक्षण कराने के लिए जाना पड़ेगा। अत:

---

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग 2, खंड दो, दिनांक 21.3.2002 में प्रकाशित।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

यह जरूरी है कि रेल मार्ग बंद होने से पूर्व बालाघाट स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा प्रदान की जाए।

रेल मंत्रालय को ज्ञात होगा कि बालाघाट जिला मुख्यालय है, नक्सली गतिविधियों से ग्रस्त है तथा इस जिले में कॉपर कम्पनी का मलाजखंड प्रोजैक्ट एवं मैंगनीज और इंडिया लिमिटेड की अनेक महत्वपूर्ण खदानें भी हैं।

अत: माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि अविलम्ब कम्प्यूटरीकृत रेल आरक्षण की सुविधा प्रदान करें तथा समय सीमा के भीतर अमान परिवर्तन का कार्य करवाने का कष्ट करें।

(तीन) झारखंड के सिंहभूम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में मिनरल स्मेल्टिंग प्लांट स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री लक्ष्मण गिलुवा (सिंहभूम): सभापति महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र सिंहभूम के चिड़िया आयरन और माइन्स मनोहरपुर में इतना खनिज पदार्थ है, जो पांच हजार वर्ष तक खुदाई करने के बाद भी समाप्त नहीं हो सकता है। आजादी के 54 साल के बाद भी यहां पर न तो बिजली है और न ही पक्की सड़कें हैं। इन सब कारणों से यहां पर खुदाई का कार्य अच्छे ढंग से नहीं हो रहा है। यहां पर जो खनिज पदार्थ हैं, उनको यहां से काफी दूर बर्नपुर में गलाया जाता है। अगर यहां पर ही एक फैक्ट्री इन खनिज पदार्थों को गलाने हेतु शुरू कर दी जाए तो यहां के स्थानीय आदिवासी लोगों को रोजगार मिलेगा और यहां के पिछड़े क्षेत्र को विकास के अवसर भी मिलेंगे तथा साथ ही सरकार को परिवहन व्यय में बचत होगी एवं परिवहन के दौरान जो कच्चा माल बेकार जाता है, उसे भी बचाया जा सकता है।

अत: सरकार से अनुरोध है कि उपरोक्त विचारों पर तत्काल कार्यवाही की जाए।

(चार) मध्य प्रदेश के कटनी जिले में ओलावृष्टि और अतिवृष्टि से पान उमरिया के जिन पान उत्पादकों की फसल बर्बाद हुई है, उन्हें राहत प्रदान करने के लिए राज्य सरकार को वित्तीय सहायता दिए जाने की आवश्यकता

श्रीमती जयश्री बैनर्जी (जबलपुर): सभापति महोदय, पान उमरिया जबलपुर लोक सभा के कटनी जिले में पान उत्पादक कृषकों की फसल 11 फरवरी को असमय ओला वृष्टि के कारण बर्बाद हो गई है। गरीब सीमांत किसानों की पान की फसल समाप्त होने से उनके सामने भूखे मरने की स्थिति पैदा हो गई है।

11 फरवरी, 2002 को हुई ओला एवं अति वर्षा से पान उमरिया (कटनी) के पान उत्पादकों को प्राकृतिक आपदा राहत कोष से सहायता अतिशीघ्र प्रदान की जानी चाहिए। इस लोक महत्व के विषय पर मेरा अनुरोध है कि केन्द्रीय राहत दल का आकलन कर पान उत्पादक किसानों को राहत प्रदान करें।

[अनुवाद]

(पांच) संघ राज्य क्षेत्र चंडीगढ़ में पंचायती राज संस्थाओं को सशक्त बनाए जाने की आवश्यकता

श्री पवन कुमार बंसल (चंडीगढ़): महोदय, संविधान के 73वें और 74वें संशोधन के दस वर्ष बाद भी ग्यारहवीं अनुसूची में वर्णित 29 प्रकार्यों में से कोई भी प्रकार्य चंडीगढ़ में पंचायती राज संस्थाओं को हस्तांतरित नहीं किया गया है। ये संस्थायें केवल नाम पर कार्य कर रही हैं और पंचायत समिति तथा जिला परिषद को अभी तक कार्यालय भी आवंटित नहीं किया गया है।

नगर निगम को भी अपनी संवैधानिक भूमिका के निर्वहन हेतु प्रोत्साहित नहीं किया गया है और सभी वास्तविक शक्तियां प्रशासन के पास हैं। संघ राज्य क्षेत्र संसाधनों का बंटवारा भी संविधान की भावना के अनुरूप नहीं किया गया है। इसके अलावा अनुच्छेद 243-जेडडी के अंतर्गत निर्धारित जिला नियोजन समिति का गठन होना अभी बाकी है।

अत: मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि चंडीगढ़ में स्थानीय स्वशासन की संस्थाओं को जमीनी स्तर के लोकतंत्र की गतिशील इकाई बनाने और जरूरी प्रकार्य और प्राधिकार देने हेतु तुरंत कदम उठाये जायें।

(छह) पश्चिम बंगाल के करनादिघी विधान सभा क्षेत्र के सर्वांगीण विकास की आवश्यकता

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): पश्चिम बंगाल के करनडीघी विधान सभा क्षेत्र नवसृजित उत्तर दिनाजपुर जिले में है, जिसका महाभारत के लार्ड कर्ण के साथ प्राचीन पौराणिक संबंध रहा है। चूंकि 1950 की शुरुआत में बिहार तथा पश्चिम बंगाल राज्यों के पुनर्गठन के समय से ही समाज में राजवंशी अनुसूचित जाति समुदाय, बंगाली बोलने वाले मुसलमान, शेरसाबादिया मुस्लिम समुदाय तथा अन्य मुसलमानों और उर्दू बोलने वाले तथा सूरजपुरी बोली बोलने वाले मुस्लिम समुदाय की आबादी है। विभाजन के बाद कई हजार शरणार्थी भी यहां बसे हैं। यह पश्चिम बंगाल के सबसे बड़े

विधान सभा क्षेत्रों में से एक है जहां न कोई उद्योग है, न कृषि विपणन सुविधा है और न कोई विकासात्मक गतिविधि ही चल रही है। महानन्दा, नागोर और कुलिक के नदी कटाव के कारण जल संसाधन मंत्रालय और राज्य सिंचाई विभाग से किसी प्रभावी उपाय के बिना अल्तापुर के करन डीघी, लाहुटोरा और करनडीघी अंचल के सामने खतरा है। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-33 और 34 पूर्वोत्तर के प्रवेश द्वार हैं और जब तक डालकोला रेलवे क्रासिंग पर सड़क उपरिपुल का शीघ्र निर्माण नहीं किया जाता, यह क्षेत्र पिछड़ा रहेगा। जब तक कृषि और रेलवे मंत्रालय और अनुसूचित जातियों तथा अन्य पिछड़े वर्गों से संबंधित समाज कल्याण मंत्रालय पश्चिम बंगाल सरकार के नियोजन विभाग और केन्द्रीय नियोजन मंत्रालय के माध्यम से इस मुद्दे को नहीं उठाते हैं, समस्याओं को सुलझाने के लिए कोई व्यापक दृष्टिकोण नहीं बनाया जा सकेगा। मैं नियोजन मंत्रालय से अपील करता हूं कि यथाशीघ्र संबंधित केन्द्रीय मंत्रालय और राज्य सरकार के साथ मिलकर इस मुद्दे पर कार्य करें।

[हिन्दी]

(सात) बिहार के महाराजगंज संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में पावर ग्रिड स्टेशनों का निर्माण कार्य अविलम्ब कराए जाने की आवश्यकता

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): सभापति जी, मेरे संसदीय क्षेत्र महाराजगंज के सीवान जिले में महाराजगंज में 220 के.वी. एवं बनियापुर में 33 के.वी. के उपकेन्द्र की स्थापना हेतु पावर ग्रिड कारपोरेशन द्वारा सारी औपचारिकताएं पूरी कर ली गई हैं किन्तु इन प्रस्तावों को बिहार विद्युत परिषद्, बिहार सरकार द्वारा अनापत्ति-पत्र निर्गत किये जाने की कार्रवाई शेष है तथा उक्त दोनों ही स्थानों पर ग्रिड स्टेशनों का निर्माण कार्य प्रतीक्षित है। विगत चार वर्षों में मेरे सतत प्रयास के पश्चात् भी इन ग्रिड स्टेशनों का निर्माण कार्य सरकारी औपचारिकताएं नहीं पूरी होने के कारण प्रतीक्षित है। इस संबंध में मैंने विगत 27 फरवरी को बिहार के ऊर्जा मंत्री एवं सांसदों के साथ हुई बैठक में भी इस प्रश्न को उठाया तथा एक पत्र लिखकर अविलम्ब बिहार सरकार से अनापत्ति पत्र निर्गत करने का अनुरोध भी किया है।

सभापति जी, आपके माध्यम से मैं इस ग्रिड स्टेशन के निर्माण कार्य से संबद्ध सभी पक्षों से आग्रह करना चाहूंगा कि सरकारी स्तर पर शीघ्रताशीघ्र सारी औपचारिकताएं पूरी करने के साथ-साथ इन ग्रिड स्टेशनों का निर्माण कार्य अविलम्ब आरंभ कराया जाए।

[अनुवाद]

(आठ) मांस के निर्यात पर प्रतिबंध लगाए जाने की आवश्यकता

श्री भर्तृहरि महताब (कटक) मवेशी खाद्य उत्पादन और चारे के लिए महत्वपूर्ण हैं और ग्रामीण अर्थव्यवस्था के अविच्छेद अंग हैं। लेकिन नवें दशक के शुरुआत में सरकार ने यह घोषणा की थी कि मांस निर्यात विशेष सम्भावना वाला क्षेत्र है। सरकार ने इस उद्देश्य के लिए प्रोत्साहन और राजसहायता दी और तबसे निर्यात में दिन दूनी और रात चुगौनी वृद्धि हुई है। वर्ष 2000-2001 में 2,68,000 टन मांस का निर्यात किया गया और यह देश में कुल मांस उत्पादन का केवल 4% है। हर वर्ष लगभग 9 करोड़ पशुओं का वध किया जाता है।

दसवीं योजना के निर्माण की प्रक्रिया में योजना आयोग ने मांस निर्यात से होने वाली आय को 1,000 करोड़ रुपये के वर्तमान स्तर से बढ़ाकर दोगुना करने के अपने इरादे को सार्वजनिक किया था और इस उद्देश्य के लिए केन्द्रीय कृषि मंत्रालय में एक उपदल का गठन किया गया था। मैं सरकार से मांग के निर्यात को हतोत्साहित करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि सरकार की इस अदूरदर्शी नीति ने न केवल लाखों निरीह मवेशियों के बिना सोचे-समझे वध को बढ़ावा मिल रहा है, बल्कि यह नीति ग्रामीण अर्थव्यवस्था और ग्रामीण क्षेत्र के लिए बहुत हानिकारक भी सिद्ध हो रही है।

(नौ) मुस्लिम स्वीय विधि बोर्ड की संवैधानिक अथवा प्रातिनिधिक स्थिति स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता

डा. नीतिश सेनगुप्ता (कोन्टाई): मैं गृह मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह स्पष्ट करें कि मुस्लिम पर्सनल लॉ बोर्ड एक संवैधानिक निकाय है अथवा प्रतिनिधिमूलक निकाय है। यह देखा गया है कि जब भी देश के किसी हिस्से में साम्प्रदायिक वैमनस्य फैलता है तो उक्त मुस्लिम पर्सनल लॉ बोर्ड स्वत: सामने आता है अथवा सरकार इस निकाय के साथ बार-बार वार्ता करती है चाहे अयोध्या का मामला हो या मुस्लिम समुदाय से संबंधित कोई अन्य मामला। यह भी स्पष्ट किया जाये कि क्या इस निकाय ने मुस्लिम पर्सनल लॉ में किसी परिवर्तन की सिफारिश की है ताकि इसे पाकिस्तान या बंगलादेश में व्याप्त मुस्लिम पर्सनल कानून के अनुरूप बनाया जा सके।

[हिन्दी]

(दस) बिहार के सहरसा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में जल जमाव की समस्या के निदान के लिए राज्य सरकार को वित्तीय सहायता प्रदान किये जाने की आवश्यकता

श्री दिनेश चन्द्र यादव (सहरसा): सभापति महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र सहरसा (बिहार) में पूर्वी कोसी तटबंध से पूरब की ओर लाखों एकड़ जमीन में सालों भर पानी रहने से किसान खेती नहीं कर पा रहे हैं जिससे वे भुखमरी के शिकार हो रहे हैं। स्थानीय स्तर पर राजनीतिक और गैर-राजनीतिक संगठनों ने जल जमाव की समस्या के निदान के लिए आन्दोलन भी किया लेकिन आर्थिक संसाधन की कमी के कारण राज्य सरकार से इस जल जमाव की समस्या का निदान नहीं हो पा रहा है। अत: इस जल जमाव की गम्भीर समस्या के निदान के लिए भारत सरकार आर्थिक सहायता देकर लाखों किसानों को भूखों मरने से बचाए।

(ग्यारह) बिहार के सिवान संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में उद्योग स्थापित किए जाने की आवश्यकता

मोहम्मद शहाबुद्दीन (सिवान): सभापति महोदय, बिहार राज्य के विभाजन के पश्चात शेष बिहार की आर्थिक स्थिति को सुधारने हेतु केन्द्र सरकार द्वारा दिया गया आश्वासन पूरा नहीं होने से राज्य में गम्भीर संकट उत्पन्न हो गया है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र सीवान राज्य एक प्रमुख जिले के साथ-साथ देश के प्रथम राष्ट्रपति डा. राजेन्द्र प्रसाद की जन्मस्थली भी है। अत: मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि सीवान के विकास हेतु वहां उद्योग लगाया जाए। सीवान में उद्योग खास कर कृषि आधारित उद्योग हेतु आधारभूत संरचना पहले से उपलब्ध है। इसलिए मैं पुन: सीवान जिले में बंद पड़े उद्योगों को चालू करवाने एवं नए उद्योग लगाने की पुरजोर मांग करता हूं जिससे राज्य के पूरे उत्तरी भाग लाभान्वित होंगे।

अपराह्न 2.17 बजे

रेल बजट, 2002-2003—सामान्य चर्चा
लेखानुदानों की मांगें (रेल) 2002-2003
और
अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) 2001-2002

[अनुवाद]

सभापति महोदय: अब सभा में रेल बजट, लेखानुदानों की मांगें (रेल) और अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) पर चर्चा की जायेगी, जिसके लिए 12 घंटे का समय आवंटित किया गया है।

चूंकि हर दल को आवंटित समय सीमित है, मैंने माननीय सदस्यों को, यदि वे चाहे तो अपने भाषण का लिखित पाठ, सभा पटल पर रखने की अनुमति दे दी है। इन भाषणों को सभा की कार्यवाही में शामिल कर लिया जायेगा।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2003 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी के लिए कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से, लेखे पर भारत के राष्ट्रपति को दी जायें।"

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च, 2002 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें—मांग संख्या 12, 15 और 16"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2002-2003 के लिए लेखानुदानों की मांगें (रेल)

मांग संख्या	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत लेखानुदान की मांग की राशि (रुपये)
1	2	3
1.	रेलवे बोर्ड	11,29,00,000
2.	विविध व्यय (सामान्य)	32,16,67,000

1	2	3
3.	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	260,57,83,000
4.	रेलपथ और निर्माण-कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	526,09,82,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	290,61,93,000
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	555,63,27,000
7.	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	290,05,81,000
8.	परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर	470,69,92,000
9.	परिचालन व्यय—यातायात	2169,33,04,000
10.	परिचालन व्यय—ईंधन	1252,24,89,000
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	216,67,26,000
12.	विविध संचालन व्यय	263,27,08,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा-निवृत्ति लाभ	1004,64,94,000
14.	निधियों में विनियोग	1643,02,74,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अति-पूंजीकरण का परिशोधन	3,85,33,000
16.	परिसंपत्तियां-खरीद, निर्माण और बदलाव	
	राजस्व	5,83,33,000
	अन्य व्यय :	
	पूंजी	2723,89,33,000
	रेलवे निधियां	1045,92,55,000
	जोड़	12765,84,74,000

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 2001-2002 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग संख्या	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुपूरक अनुदान की मांग की राशि (रुपये)
1	2	3
12.	विविध संचालन व्यय	47,03,33,000
15.	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अति-पूंजीकरण का परिशोधन	33,30,54,000

1	2	3
16.	परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव	
	राजस्व	4,00,00,000
	अन्य व्यय :	
	पूंजी	–
	रेलवे निधियां	1,000
	जोड़	84,33,88,000

श्री सी.के. जाफर शरीफ (बंगलौर उत्तर): सभापति महोदय, रेल बजट पर चर्चा करने हेतु मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका आभारी हूं। इस विषय पर चर्चा करने से पहले मैं रेल परिवार के प्रति अपनी कृतज्ञता ज्ञापित करता हूं क्योंकि मुझे इससे सम्बद्ध होने और इसमें काम करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ था।

महोदय, मैंने पहले कई बार कहा है कि जब भी ऐसी कोई परिस्थितियां सामने आती हैं तो रेलकर्मी जीतोड़ मेहनत कर लेते हैं और ऐसी किसी संभाव्य घटना का सामना करने के लिए तैयार रहते हैं। इसलिए यह राजनीतिक नेतृत्व है जिसे लोगों की आशाओं और आकांक्षाओं को समझना होगा और कार्य करना होगा तथा रेलकर्मियों की अगुवाई करनी होगी। रेलवे में अपने कार्य करने के अनुभव से मैंने कई स्तरों पर इसके पदाधिकारियों के साथ चर्चा की है और संसद सदस्यों, राज्य सरकारों, व्यापार और उद्योग जगत इत्यादि के साथ चर्चा की है। उनसे चर्चा करने के बाद मैं अपने लोगों की आवश्यकताओं के बारे में किन्हीं निष्कर्षों पर पहुंचा हूं।

इस बात को ध्यान में रखते हुए जोनल रेलवे की कार्य योजनाओं को पूरा किये जाने के बाद बजट तैयार किया जाता है।

मेरे मित्र, रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने वर्ष 2002-03 का बजट प्रस्तुत किया है। यह जानकर मुझे खुशी है कि उन्होंने न केवल यात्री टिकटों बल्कि सीजन टिकटों के किराए में भी वृद्धि करने का साहस दिखाने का जोखिम उठाया है। उन्होंने यातायात माल भाड़ों की दरों को भी तर्कसंगत बनाने का जोखिम उठाया है ताकि जो माल सड़कों के माध्यम से जाने लगा था वह पुनः रेलों द्वारा जाने लगे। इसका सभी स्वागत करेंगे।

सत्ता पक्ष के कुछेक सदस्य हमेशा कहते हैं कि जब भी हम इस पक्ष से बोलते हैं तो हमारा उद्देश्य केवल सरकार की आलोचना करना होता है। ऐसा नहीं है। जब इस विपक्ष में होते हैं तो सरकार में रहने के अपने अनुभव के कारण हमारा दिमाग रचनात्मक होता है। हम अपने अनुभव के लाभ को देश के लाभ के लिए जारी रखना चाहते हैं। खराब बजटीय सहायता से यूनिगेज के शुरू किये जाने के समय जब हम वित्तीय संकट में फंस गये थे तो हमने स्क्रैप के निपटान की पहल की और हमने काफी राजस्व अर्जित किया। रेलवे की भूमि के वाणिज्यिक इस्तेमाल की भी शुरुआत हुई। इसे आगे बढ़ाना होगा।

रेलवे की समस्याएं, रेलवे का कार्यकरण, रेलवे के विभिन्न संकाय इत्यादि एक बहुत बड़ा विषय है। यह एक जटिल विषय है। निःसंदेह जब भी सभा में रेल बजट पर कोई वाद-विवाद होता है तो यह मुख्यतः विभिन्न क्षेत्रों के लोगों की आकांक्षाओं पर केन्द्रित होता है। सदस्य अपने राज्य की आवश्यकताओं, अपने निर्वाचन क्षेत्रों की जरूरतों और सामान्यतः व्यवस्था के बारे में जैसा महसूस करते हैं, के बारे में ही बोलते हैं। इसलिए जिन्होंने रेलवे में काम किया है, वे लोग ही अर्थात् हम लोग जो रेलवे से जुड़े रहे हैं, व्यवस्था की पूरे की पूरी समस्याओं और उन समस्याओं जो व्यवस्था के सामने आ रहीं हैं और उन समस्याओं जो देश के सामने आ रही हैं को समझते हैं।

जैसाकि हरेक जानता है कि देश के आर्थिक विकास हेतु रेलवे का बुनियादी ढांचा आवश्यक है। इसलिए जब भी मैंने वाद-विवाद में भाग लिया। मैंने हमेशा यही कहा कि जब भी कोई व्यक्ति किराये अथवा माल-भाड़े के लिए कुछ ज्यादा भुगतान करता है तो वह सिर्फ किराये के लिए इसका भुगतान नहीं करता है।

वह न केवल अपने माल-भाड़े अथवा अपने सामान के लिए भुगतान नहीं करता है, बल्कि वह देश के विकास के लिए भी

भुगतान करता है। हमें यह बात अपने दिमाग में बैठानी होगी। यह मेरा अनुभव रहा है और हो सकता है यह श्री नीतीश कुमार का भी अनुभव रहा हो। जब भी बजट कार्य हो रहा होता है विभिन्न व्यापार और उद्योग जगत विशेषकर महाराष्ट्र का कृषक समुदाय आकर दबाव डालता है। वे छोटी-मोटी बातें होती हैं और हम उनसे इनकार नहीं कर सकते हैं। उदाहरण के तौर पर केला उत्पादक आते हैं और ऐसा कहते हैं, केला गरीबों की खाद्य सामग्री है और कोई इसे बढ़ा नहीं सकता है। यह एक मौसमी फसल है और फिर किसी उत्पादक को मौसम के हिसाब से राजस्व की प्राप्ति होती है। हमें मानवीय दृष्टिकोण अपनाकर ऐसा करना होगा। इसलिए रेल मंत्री के लिए ऐसा करना बहुत ही दुष्कर कार्य है। हम बाध्यताओं को समझते हैं।

माल भाड़ा परिचालन पर आ रहा हूं। अप्रैल-दिसम्बर, 2000 के दौरान माल-ढुलाई से कुल राजस्व अर्जन, 347.83 मीट्रिक टन था और अप्रैल-दिसम्बर, 2001 की अवधि हेतु मात्र 357.26 मीट्रिक टन था। इसका अर्थ यह हुआ कि गत वर्ष की इसी अवधि की तुलना में मात्र 9.43 मीट्रिक टन की अल्प वृद्धि हुई थी। वर्ष 1999-2000 के दौरान माल-भाड़े से राजस्व अर्जन, 456.42 मीट्रिक टन का था और वर्ष 2000-2001 के दौरान 473.50 मीट्रिक टन का था। वर्ष 2001-02 की प्रथम तिमाही के दौरान माल ढुलाई के राजस्व अर्जन का अस्थायी आंकड़ा 357.26 मीट्रिक टन था। इस दर पर मुझे वर्ष 2001-02 के दौरान माल भाड़ा में किसी बड़ी उपलब्धि के बारे में संदेह है।

दूसरी बहुत ही दिलचस्प बात परिचालन अनुपात के बारे में सामने आई है। परिचालन अनुपात की प्रतिशतता बहुत चौंकाने वाली रही है। वर्ष 1998-99 में यह 93.3 प्रतिशत था तथा वर्ष 1999-2000 में यह फिर 93.3 प्रतिशत था हालांकि दोनों ही ज्यादा हैं। वर्ष 2000-2001 में यह बढ़ कर 98.3 प्रतिशत हो गया है। यह श्रम और सामग्री के खराब प्रबंधन का संकेत है। आपके पास रोलिंग स्टॉक है। आपके पास श्रमशक्ति है। जब तक आप इसका सही ढंग से प्रबंधन नहीं करेंगे, जब तक रॉलिंग स्टॉक की कार्यक्षमता सही ढंग से नहीं बढ़ाया जायेगा और इसकी निगरानी नहीं की जायेगी तो आप परिचालन अनुपात को कम नहीं कर पायेंगे। हमारे यहां यूनीगेज नीति है और हमारे पास इसे और बढ़ाने की क्षमता है। हमारी जो बहु आमान प्रणाली है उसके आने के साथ ही क्षमता बढ़ी है। छोटी लाइन की स्थिति बहुत खराब है जिसका परिचालन अनुपात बहुत ज्यादा है। मीटर लाइन के मामले में भी ऐसी ही स्थिति है, जब जिससे कोई राजस्व अर्जन नहीं होता है। यह मात्र बड़ी लाइन ही है जहां आप छोटी लाइन और मीटर लाइन दोनों के घाटों की प्रतिपूर्ति कर सकते हैं? यह क्षमता की वृद्धि करने में सक्षम होगी और इससे औद्योगिक विकास के क्षेत्रों के लिए भी रास्ता खुलेगा। जब ऐसी स्थिति है और अनेक परिवर्तन हो रहे हैं तो परिचालन अनुभव अब भी ज्यादा है। ऐसा क्यों है? यह बात समझ में नहीं आती है।

मैं सुरक्षा निष्पादन पर आ रहा हूं। सभी रेल मंत्रियों जिस किसी ने भी पद भार ग्रहण किया है, यही मांग रही है—श्री यशवंत सिन्हा रात्रि में अच्छी नींद सो सकते हैं लेकिन रेल मंत्री नहीं। यदि कोई टेलीफोन की घंटी बजती है तो वे यह सोचकर तनावग्रस्त हो जाते हैं कि यह किस प्रकार की टेलीफोन कॉल है और उन्हें क्या संदेश प्राप्त होगा। यदि भगावन दयालु रहें और कुछ भी घटित न हो तो वे अच्छी नींद सो सकते हैं। यह स्थिति वर्ष 2000-01 के दौरान 473 रेल दुर्घटनाओं में से है जिसमें 261 सवारी रेलगाड़ी की दुर्घटनाएं हुई थीं और 212 माल गाड़ी की दुर्घटनाएं हुई थीं। यद्यपि, सवारी रेलगाड़ी की घटनाओं में बहुमूल्य मानवीय जीवन भी शामिल हैं और सवारी रेलगाड़ी की घटनाओं के मामले में प्रेषकों और ग्राहकों की आशाएं भी शामिल हैं। हम सभी लोगों ने उनके साथ काम किया है। हम सर्वाधिक महत्वपूर्ण उपादानों में सुधार करने में सक्षम नहीं रहे हैं। अधिकांश मामलों में घटनाएं मानवीय भूल के कारण होती हैं। मैं अपने मित्र श्री नीतीश कुमार की सुविधा के लिए यह अवश्य कहूंगा कि हमारे पास सर्वाधिक परिचालनगत रेलवे है।

हमारे पास रेलवे के कार्मिक विभाग के अंतर्गत एक कल्याण विभाग है। सामाजिक कल्याण निरीक्षकों को श्रमसाध्य वर्ग, ड्राईवर, सिग्नलमैन और गार्ड का निरीक्षण करना होता है। उन्हें यह निरीक्षण करना होता है कि ये लोग कोई प्रभावी भूमिका अदा कर रहे हैं या नहीं। जब वे अपनी नौकरी पर जाते हैं तो यह देखना आवश्यक होता है कि क्या उनके मन तनावरहित हैं, क्या उन्होंने पर्याप्त विश्राम कर लिया है, क्या उनके परिवार में कोई तनाव अथवा क्या वें बीमार हैं। मैंने कई बार यह देखा है कि रुग्ण आदमी मजबूरीवश पैसा कमाने के लिए अपनी ड्यूटी पर चढ़कर अपने काम पर चला जाता है। हम यह नहीं कह सकते हैं कि उनकी स्थिति अच्छी है या नहीं। यह मंत्री का कार्य नहीं है। यह रेलवे बोर्ड अथवा रेलवे के महाप्रबंधक का भी कार्य नहीं है। यह कालोनियों में कार्यरत एवं कल्याण निरीक्षक जैसे निम्नस्तरीय व्यक्ति का कर्त्तव्य है कि वह उनसे सम्पर्क करें अथवा उनकी मानसिक स्थिति का पता लगाएं। यदि किसी व्यक्ति को विश्राम की आवश्यकता है तो उन्हें विश्राम दिया जाए। यदि उन्हें उपचार की आवश्यकता है तो उनका उपचार किया जाए। यदि उनकी प्रशासन के साथ कोई सेवा संबंधी समस्या है तो उन्हें दूर किया जाना चाहिए। यदि हम उनके दिमाग से इस प्रकार के तनाव को दूर

[श्री सी.के. जाफर शरीफ]

कर पाते हैं तो वे रेलगाड़ी को अच्छी तरह चला सकते हैं। जब हम किसी रेल डिब्बे में न बैठकर इंजन में यात्रा करते हैं तो हम उनकी मन:स्थिति को समझ सकते हैं। वे कितने तनावग्रस्त रहते हैं? उन्हें कितना चौकस रहना पड़ता है। यह कितना मुश्किल कार्य है। कुछ ऐसी बातें हैं जो बहुत ही महत्वपूर्ण हैं।

जो बजट मैंने इस सभा में प्रस्तुत किया है और जितने वाद-विवाद मैंने सुने हैं, अनेक सकारात्मक सुझाव सामने आए हैं। हमेशा बहुत सी मांगें की जाती रही हैं और आलोचना भी की जाती रही है। एक क्षेत्र खान-पान का है। किसी ने इस पर बात करने का प्रयास नहीं किया है। निरंतर प्रयास किये जा रहे हैं। मुझे मालूम है कि अब आप पूरी नीति बदल रहे हैं।

गरीब और बेरोजगार लोगों को अपनी आजीविका उपार्जन करने का अवसर प्राप्त नहीं हो रहा है। मैं नहीं जानता लेकिन मुझे विश्वास है कि यहां बहुराष्ट्रीय कंपनियां आ रही हैं। मुझे यकीन है कि आप हमें इसके बारे में बताएंगे और सभा को विश्वास में लेंगे। शायद वे अच्छा खाना दे सकें और वे अपने साथ अपने सभी उपस्कर, मशीनरी और न जाने क्या-क्या दूसरी चीजें लेकर आयें। लेकिन हम इस देश में क्या कर रहे हैं? हम स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना ला रहे हैं। बहुत सारे लोग सेवा के बाहर जाते हैं। वे बेरोजगार हैं। हम रोजगार के अधिक अवसर पैदा नहीं कर पा रहे हैं। हम विनिवेश और उदारीकरण कर रहे हैं। चाहे हम इस पक्ष में बैठे हों अथवा उस पक्ष में बैठे हों कि हमें यह अवश्य सोचना होगा कि हम इस देश को कहां ले जा रहे हैं और हम अपने लोगों का क्या नेतृत्व कर रहे हैं। यह जरूरी नहीं है कि हम अपने लोगों को समृद्धि प्रदान करें अथवा उनको आरामतलब जिन्दगी प्रदान करें बल्कि उनको कम से कम समस्यारहित शांतिपूर्ण जिन्दगी प्रदान करें। चाहे वह विश्व व्यापार संगठन के माध्यम से हो अथवा किसी अन्य माध्यम से उनकी जिन्दगी अच्छी और स्वस्थ हो। लेकिन यदि हम प्रत्येक क्षेत्र में बहुराष्ट्रीय कंपनियों के प्रवेश को अनुमति प्रदान करते हैं तथा और अधिक लोगों का रोजगार खत्म करने का प्रयास करते हैं तो शायद हम देश को अराजकता की ओर ले जा रहे हैं आप कांग्रेस के बारे में जो कुछ भी सोचें लेकिन इस बात पर विचार करें। कुछ मित्र जो वहां बैठे हैं, पहले वे हमारे साथ थे। वे दूसरी ओर हैं और हो सकता है उनके साथ ऐसा उनके अपने निर्वाचन क्षेत्र अथवा राज्य की कतिपय स्थितियों के कारण हुआ हो अथवा कुछ राजनीतिक बाध्यताओं के कारण हुआ हो। आप यह नहीं भूलें कि स्वर्गीय श्रीमती इंदिरा गांधी के समय में बैंकों का राष्ट्रीयकरण किया गया और प्रिवीपर्स को समाप्त किया तथा नक्सली समस्या को सुलझाया गया जो इस देश में भयावह रूप धारण कर रही थी और देश में एक प्रकार की स्थायित्व और शांति लायी गयी। श्री बंद्योपाध्याय और अन्य माननीय सदस्य यहां बैठे हैं। वे पश्चिम बंगाल से हैं। वे यह बता सकेंगे कि उस समय पश्चिम बंगाल में नक्सलवाद की क्या स्थिति थी। हमें यह समझना चाहिए। मैं यह नहीं कहता हूं कि यह अकेले सरकार का दायित्व है। समाज भी कुछ हद तक जिम्मेदार है। समाज को सरकार के साथ जिम्मेदारी लेनी होगी। सरकार के पास हर चीज के लिए एक जादुई छड़ी नहीं है। यदि सरकार और समाज दोनों जिम्मेदारियों को नहीं समझेंगे तो शायद इस देश को अकल्पनीय स्थिति की ओर ले जा रहे होंगे। हम एक दूसरे की खामियों को ढूंढने एवं एक दूसरे पर आरोप लगाने में समय बर्बाद न करें। हम सभा में लोगों की आशाओं एवं आकांक्षाओं का प्रतिनिधित्व करने के लिए बैठे हुए हैं। यहां उपस्थित प्रत्येक सदस्य, चाहे वह सत्ता पक्ष का हो या विपक्ष का, वह अपने लोगों की आशाओं एवं आकांक्षाओं की अभिव्यक्ति करने के लिए बैठा है जिनका कि वह प्रतिनिधित्व करता है। वह अपने लोगों के लिए विकास, सुधार, सुविधा, सड़कें, पेयजल, स्वास्थ्य केन्द्र, शिक्षा आदि सभी चीजें चाहता है। हमें यह सब समझना होगा।

महोदय, मेरे ऐसा कहने पर मैं नहीं चाहता कि मेरे मित्र मुझे गलत समझे। मेरे पास एक या दो मुद्दे हैं जिनके बारे में मेरे पास उल्लेख करने के अलावा कोई विकल्प नहीं है कि क्या वे अनावश्यक रूप से बोझ उठा रहे हैं।

उन्होंने रेलनीर नामक एक नवीन विचार सामने रखा है। जब कई सारी निजी कंपनियां विभिन्न नामों वाली पेयजल बना रही हैं, मैं नहीं जानता कि क्या आपको यह बोझ उठाना चाहिए। ठीक है। यह बहुत अच्छा है और कोई भी इससे इंकार नहीं कर सकता है। मैं निजी तौर पर यह महसूस करता हूं कि यह उनके पूर्ववर्ती मंत्रियों के जैसा ही है जो माल-भाड़े में फेर वृद्धि किए बिना लोकप्रिय मंत्री होना चाहते हैं। अथवा, उन्होंने अवश्य ऐसा सोचा होगा कि कहीं पर वे कठोर रहे हैं, उन्होंने माल-भाड़ा किराया प्रभारों में वृद्धि की है, अब अवश्य उन्हें कुछ और भी करना चाहिए। इसलिए, मेरे विचार से रेलनीर उनके दिमाग में आया होगा। निश्चित ही, श्री नीतिश कुमार अपनी सारी लोकप्रियता नहीं खो सकते, उन्हें चुनावों का भी सामना करना है और उनमें जीत भी हासिल करनी है। परन्तु मैं यह नहीं जानता कि क्या रेलनीर से उनका बचाव हो सकेगा। उन्हें इस पर सोचना चाहिए।

रेलवे की अन्य समस्याओं की बात करें तो पाते हैं कि रेलवे की विभिन्न शाखाओं में चार से पांच लांबियां हैं। इसमें यांत्रिकी लॉबी है, यातायात लॉबी है, यहाँ असैनिक अनियंता हैं और वैद्युत अभियंता हैं। मैंने सभी को अपने साम्राज्य के लिए लड़ते देखा है। इन सबसे अनजान, मैं विद्युत अभियंताओं का समर्थन कर रहा था।

अब मेरे विचार से उनकी बारी आई है। उन्होंने रेलवे के द्वारा विद्युत केन्द्र स्थापित करने का विचार रखा है, किसलिए? प्रत्येक विभाग एकमात्र उद्देश्य अपने साम्राज्य को तैयार करना है। आप इन विद्युत केन्द्रों को क्यों स्थापित करना चाहते हैं? इसके लिए विद्युत बोर्ड हैं। इसके लिए राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम भी है। इस प्रकार, आप क्यों इस उद्यम को शुरू करना चाहते हैं? इसके लिए कहां से धन आ रहा है? आप हमेशा जोर-शोर से कहते हैं कि सुरक्षा एवं बचाव के लिए आपके पास धन नहीं है। फिर भी, आप इसमें निवेश करने की योजना बना रहे हैं, वह भी तब जब विद्युत उपलब्ध है। विशेषकर रेलवे ने जो नई तकनीक हासिल की है, उसकी आपको जरूरत नहीं है। सभी रेलवे ट्रैक्शनों पर डीजल इंजन कार्य कर सकते हैं और मालगाड़ी और यात्री गाड़ी को किसी भी दूरी एवं क्षमता से खींच सकते हैं। ये वे क्षेत्र हैं जिनमें आप बिना किसी तर्काधार के धन का निवेश करना चाहते हैं। मैं नहीं जानता कि क्या ऐसा करना आपके लिए बुद्धिमानी भरा है।

हालांकि जहां मूल्य नीति में सुधार लाने हेतु पहला कदम उठाया गया है, वहीं निवेश कार्यों में अनुशासन लाने के लिए कुछ भी नहीं किया गया है। रेलवे ने जुलाई, 1998 में जारी किए गए परियोजना संबंधी अपने श्वेत-पत्र में यह ध्यान दिलाया है कि संस्वीकृत परियोजनाओं को पूरा करने में 35,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी। इनमें से लगभग 23,000 करोड़ की लागत वाली परियोजनाएं अलाभकारी हैं। क्या विश्व का कोई भी वाणिज्यिक संगठन इस स्तर के अलाभकारी निवेश को सह सकता है? मेरे विचार से यह एक ऐसा मुद्दा है जिसके संबंध में सभी राजनीतिक दलों एवं सभी वर्गों के संसद सदस्य कभी-न-कभी एक साथ बैठकर स्पष्ट दृष्टिकोण तैयार करें। हम नवीन परियोजनाओं की मांग करते रहते हैं क्योंकि हम सभी विकास चाहते हैं, हममें से सभी यह दर्शाना चाहते हैं कि उनके निर्वाचन क्षेत्र में कुछ किया गया है। परन्तु, इस पर तो रेल मंत्री को विचार करना है कि क्या यह विवेकपूर्ण निवेश है, क्या इससे आमदनी होगी और इससे अर्थव्यवस्था आदि का विकास बना रहेगा। जब तक किसी विशेष निवेश से आमदनी नहीं होती आप अर्थव्यवस्था को नुकसान पहुंचाते रहेंगे, आप अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ नहीं करेंगे। हमें इसके बारे में गंभीरतापूर्वक सोचना होगा।

विद्युतीकरण का कार्य काफी तेजी से किया गया है। यह कारपोरेट योजना में दर्शाये गए लक्ष्य से काफी पीछे रह गया है। अब तक 4,000 करोड़ रुपए से ज्यादा का निवेश किया गया है। परन्तु हमने यह जांच करने के लिए कि क्या अनुमानित लाभ प्राप्त हुए हैं, कार्य पूरा होने के पश्चात कोई मूल्यांकन नहीं किया है। दो मामलों में जहां विश्व बैंक के अनुरूप ऐसी समीक्षाएं की गई थीं, परिणाम काफी निराशाजनक रहे हैं। विद्युत की समस्त राष्ट्रीय कमी रेलवे द्वारा रेलों के चलाए जाने हेतु प्रयुक्त विद्युत की खपत के बराबर है। एक अर्थ में, अतएव यह समझा जा सकता है कि यदि रेलवे में इतने बड़े पैमाने पर विद्युतीकरण नहीं किया जाता, विद्युत की समग्र राष्ट्रीय कमी काफी कम होती। इसलिए विद्युतीकरण पर रोक लगाया जाना आवश्यक है। रेलवे की समस्याओं का रामबाण विद्युत ट्रैक्शन को नहीं पाया गया है। कुछ रेल लाइनों का विद्युतीकरण भी बंद कर दिया गया है। कुछ मामलों में, उपरि उपकरणों को भी नीचे खींच डाला गया है। राष्ट्रीय सुरक्षा के दृष्टिकोण से भी, विद्युतीकरण पर बड़े पैमाने पर आश्रित होना खतरनाक है। विद्युतीकृत मार्गों को आसानी से बेकार किया जा सकता है परन्तु उनको फिर से सुचारू करने में लम्बा समय लगता है। दूसरी ओर, डीजल ट्रैक्शन जिसमें कि अधिकतम लचीलापन होता है, सभी अपेक्षित सेवाओं को समान एवं प्रभावी रूप से उपलब्ध करा सकता है। इसलिए यह आवश्यक है कि डीजल ट्रैक्शन को समान महत्व दिया जाए। इसलिए, ट्रैक्शन के इन दो माध्यमों के बीच तुलनीय गुणवत्ता के यातायात का सुविचारित समान बंटन होना चाहिए। विद्युतीकृत मार्गों पर डीजल इंजनों को चलाए जाने में कोई पछतावा नहीं होना चाहिए, जैसा कि मैंने कहा है, निवेशित पूंजी को डूबी लागत की तरह समझा जाए।

आमान परिवर्तन से चल स्टॉक और पटरी दोनों के संबंध में अतिरिक्त क्षमता सृजित करने और संचालन लागतों में कमी आने की उम्मीद थी। नवीन मार्गों को स्थापित करने की तुलना में ये कम लागत वाले समझे गए थे। ये सब वित्तीय जीवनक्षमता के आधार पर शुरू किये गये थे परन्तु वास्तविक कार्यान्वयन में कुछ विपणन आ जाने से संकल्पना की अतार्किक समग्र भर्त्सना हुई है। इस विपथन को जहां भी संभव हो, यहां तक कि इसे अंतिम चरण में भी सुधारे जाने की आवश्यकता है।

महोदय, मैं रेल मंत्री और प्रधान मंत्री को भी एक सुझाव देना चाहता हूं। हमने जिस समस्या का सामना किया है वह इसलिए है कि रेलवे एक एकाधिकार है और इसे ऐसा होना चाहिए। मैं नहीं स्वीकार करता कि कोई व्यक्ति बाहर से या तो भारतीय प्रशासनिक सेवा से अथवा लेखा सेवा से रेलवे सेवा में आने का प्रयास कर रहा है। हर बार, जब सरकारें बदलती हैं, तो वे प्रत्येक स्तर पर यह सुनिश्चित करने का प्रयास करते हैं कि रेलवे से बाहर के लोग रेलवे प्रशासन में आएं। इससे रेलवे को कोई सहायता मिलने वाली नहीं है। एक अच्छी बात जो मैं इस प्रणाली में देखता हूं वह यह है कि एक अधिकारी जो निचले स्तर पर सेवा में आता है वह नीति निर्धारक के स्तर तक पहुंच जाता है। वह प्रारंभिक कष्टों एवं दुःखों से गुजरे हैं। वह सब कुछ समझते हैं चाहे वह लेखा विभाग से हो अथवा संचालन पक्ष अथवा अभियंत्रण पक्ष एवं यांत्रिकी पक्ष अथवा विद्युत पक्ष से हो। उस

[श्री सी.के. जाफर शरीफ]

प्रकार यह सहायक होता है परन्तु इसने पुन: समस्या खड़ी कर दी है। इन वर्षों में ये उपखंडात्मक बन गए हैं। सभी यही चाहते हैं कि उनके अपने क्षेत्र में निवेश हो और उनके अपने क्षेत्र में कार्य हो।

देश इस विलासिता को नहीं ढो सकता। सरकार उनको बढ़ावा नहीं दे सकती कि वे अपना साम्राज्य बनाएं। हमें वही करना है जिसकी इस देश को आवश्यकता है, जिसकी इस प्रणाली को आवश्यकता है और जो अर्थव्यवस्था की आवश्यकता है। मेरे विचार से हमें विभिन्न शाखाओं द्वारा दिए गए इस प्रकार के दबाव से उबारना है। अतएव, मैं सुझाव देता हूं कि हम बोर्ड का पुनर्गठन करें। विभागवाद रेलवे के लिए अभिशाप रहा है। शाखा आधार पर उत्तरदायित्व के आबंटन की बजाए बोर्ड के सदस्यों को निश्चित कार्य एवं संचालन प्रभार दिए जाएं। यात्री कार्य के लिए एक पृथक प्रभारी सदस्य हो। उन्हें इस पर विचार करने दीजिए। दूसरा मालभाड़े से संबंधित है जो कि रेलवे की आय का मुख्य स्रोत है। रेलवे ने यातायात मद में काफी खोया है। चल संपत्तियों के लिए एक पृथक प्रभारी सदस्य एवं निर्धारित संपत्ति एवं मानव संपत्तियों, प्रत्येक के लिए एक सदस्य होना चाहिए। वित्त आयुक्त एवं अध्यक्ष का कार्य सिर्फ समन्वयकारी हो। संपत्तियों के कारोबार एवं नियंत्रण का प्रभारी सदस्य वित्तीय सलाहकार रखे ताकि वे ज्यादा अथवा कम स्वायत्ता से कार्य कर सकें, केवल नीति निर्धारक पहलुओं को वित्त आयुक्त को भेजा जाए। बोर्ड के सदस्यों को दैनिक उत्तरदायित्वों से मुक्त करने एवं नीति संबंधी पहलुओं पर गौर करने के लिए अतिरिक्त सदस्यों को उनके स्तर पर संचालनात्मक मामलों को निपटाने की पूरी शक्ति दी जानी चाहिए।

महोदय, हमने देखा है कि उन पर भारी बोझ है। हमारे जैसे विशाल देश में और रेलवे जैसे मंत्रालय में एक सदस्य के लिए यह संभव नहीं है कि वह समस्त देश, समस्त संचालन एवं समस्त संपत्तियों की देखभाल करे। हालांकि, मैं उनके अपने सहयोगियों के प्रति उनकी चिंता की प्रशंसा करता हूं, वे सरकार, देश अथवा राजकोष में धन का भुगतान करने वाले व्यक्ति से अपेक्षा नहीं रखते कि अपने शाखाओं को बढ़ावा देने के लिए उन्हें अपनी मनमर्जी के अनुसार कार्य करने दें। इसे लोगों की आवश्यकताओं के अनुरूप होना होगा, इसे अवसंरचनात्मक विकास के अनुरूप होना है तथा इसे अर्थव्यवस्था के अनुरूप होना है। ऐसा मैं निजी तौर पर सोचता हूं। यदि आप इस पर उचित रूप से सोचें तो आप इसे गंभीरता से समझ सकते हैं। आर्थिक कार्यों से संबंधित मंत्रिमंडलीय समिति इस बारे में सोच सकती है। योजना आयोग इस बारे में सोच सकता है। आप इस बारे में निश्चित ही प्रधानमंत्री से विचार-विमर्श करें और प्रशासन को विश्वास में ले। उन्होंने कई क्रांतिकारी परिवर्तन किए हैं और उन्होंने प्रणाली को नेकनामी दी है। उन्हें विशिष्ट उत्तरदायित्वों को स्वीकार करने में बुरा नहीं मानना चाहिए जिससे कि वे और एकाग्रचित होकर अच्छे परिणाम दे सकेंगे। इस देश के लोग उनसे यही अपेक्षा करते हैं।

जैसा कि मैंने पहले कहा कि वाणिज्यिक उपक्रम के अनुरूप एक समुचित पूंजीगत संरचना सामने रखी जाए। इसमें कुछ खण्डों में पूंजी को लगाना भी शामिल है। रेल पूंजी पुनर्गठन समिति की अंतिम रिपोर्ट एवं नकदी लेखाकार के एक संगठन की अन्य रिपोर्ट रेलवे के पास उपलब्ध है। अपने बजट भाषण में, रेल मंत्री ने अद्यतन स्थिति रिपोर्ट प्रस्तुत करने का आश्वासन दिया है। हम दो स्थिति रिपोर्ट देख चुके हैं—एक श्री जार्ज फर्नान्डीज द्वारा रखी गयी और दूसरी श्री नीतीश कुमार द्वारा रखी गयी। हमने परियोजनाओं से संबंधित श्वेत-पत्र भी देखा है। अब किसी अन्य रिपोर्ट अथवा किसी श्वेत-पत्र की आवश्यकता नहीं है। हम सिर्फ कार्य चाहते हैं। अतएव, मैं माननीय रेल मंत्री से उस मार्ग को प्रशस्त करने का आग्रह करना चाहूंगा जिसके द्वारा वह रेलवे के गौरव को वापस लाने की बात करते हैं। वस्तुत: इसी बात की आवश्यकता है।

यह संगठन हमारे सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में से एक गौरवशाली संगठन है, हमने देश के भीतर ही नहीं बल्कि देश के बाहर भी नाम कमाया है। मैंने इसके विपणन संबंधी ब्यौरों का अध्ययन नहीं किया कि 'राइट्स' और 'इरकॉन' कितना कारोबार कर पाये हैं। सहायक कम्पनियों में ऐसा दिखाई देता है कि कन्टेनर कॉरपोरेशन ही बेहतर कार्य कर सका है। हमारा अच्छा नाम था, हमने ईराक में काफी कारोबार किया। हमने मलेशिया में काफी कारोबार किया, हमने कई अन्य देशों में भी कारोबार किया है। भारत को ब्रिटेन या चीन या अन्य देशों की तुलना में प्राथमिकता दी जाती है। मैं नहीं जानता कि अब स्थिति क्या है। गुजरात में हाल में क्या हुआ? मेरे मित्र वहां की वर्तमान स्थिति पर एक और वक्तव्य की मांग कर रहे थे। मैं जानना चाहता हूं कि क्या हम अभी भी तीसरे-विश्व के देशों के बीच विश्वास पैदा करने की स्थिति में हैं।

गुट निरपेक्ष आन्दोलन खत्म हो गया है। आज हम एकध्रुवीय विश्व में हैं। भारत से गुटनिरपेक्ष देशों के नेतृत्व की आशा की जाती है। सोवियत संघ के बिखरने के साथ ही शक्ति सन्तुलन समाप्त हो गया। जब सोवियत संघ अस्तित्व में भी था तब भी जिन गुटनिरपेक्ष शिखर वार्ताओं और विकासशील देशों की यात्रा करने का हमें अवसर मिला वहां प्रत्येक की वास्तविक इच्छा थी कि गुट निरपेक्ष देश और विकासशील देशों को साथ मिलकर कार्य करना चाहिए। भारत के इस प्रकार के नेतृत्व, भारत सरकार के नेतृत्व में इस प्रकार की आस्था और विश्वास की तीसरे विश्व के

देशों को आवश्यकता है, वे चाहते हैं कि भारत उनकी विकासात्मक गतिविधियों में भाग ले।

आज, हम साम्प्रदायिक आधार पर सत्ता में बने रहने और सत्ता में आने के रास्ते का अन्धा अनुकरण कर रहे हैं। क्या इससे आपको गुटनिरपेक्ष आन्दोलन के नेता के रूप में, विकासशील देशों के नेता के रूप में, एक ऐसे देश के रूप में जिसने अपनी महान उपलब्धियां अन्य देशों के साथ बांटी हों के रूप में मान्यता मिलने में सहायता मिलेगी? यह राजनीतिक सरकारों की उपलब्धि नहीं है। हां राजनीतिक सरकारों ने प्रयास और नेतृत्व प्रदान किया।

अपराह्न 3.00 बजे

हमारे वैज्ञानिकों, इंजीनियरों, किसानों और जीवन के विभिन्न क्षेत्रों से जुड़े लोगों ने इस देश के विकास में योगदान दिया है। यह हमारे उन प्रतिरक्षा बलों का योगदान है जो कि हमारे देश की सीमाओं की रक्षा कर रहे हैं। इतनी अच्छी विरासत और पृष्ठभूमि के होते हुए भी हम क्यों डूबते जा रहे हैं? हम विश्व की आंखों में नीचे क्यों गिरते जा रहे हैं? हमने यह भूमिका क्यों नहीं अदा की है? हम इन छोटे देशों में विश्वास पैदा क्यों नहीं कर पाये हैं? हमने स्वयं को उपहास का पात्र क्यों बना दिया है?

मैं जानता हूं कि आपका विषय रेलवे से ही संबंधित है लेकिन मैंने इस अवसर का उपयोग उन मुद्दों को उठाने के लिए भी किया है जिन्हें कि राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव और आम बजट पर चर्चा के दौरान अभिव्यक्त किया जाना चाहिए। मैंने सोचा चूंकि आप सरकार के सदस्य हैं—मैं आपको बता सकता हूं और आपके माध्यम से आपकी सरकार के अन्य सदस्यों और प्रधानमंत्री महोदय को अपने दृष्टिकोण से अवगत करा सकता हूं।

यदि मैं अपने राज्य के लोगों के लिए कुछ नहीं बोलता हूं तो लोग कहेंगे कि मैं उनके साथ न्याय नहीं कर सका हूं। आखिरकार, श्री नीतिश कुमार ने एक नई योजना आरम्भ की है। मैं यह बताना चाहता हूं कि कर्नाटक के लोग मुझसे क्या आशा करते हैं। आपने बंगलौर-सत्यमंगल नई रेल लाइन के लिए मात्र 25 लाख रुपये दिए हैं। यदि आप और धन नहीं देना चाहते हैं तो इतनी राशि भी न दें क्योंकि यह मात्र स्थापना प्रभारों पर ही व्यय हो जाएगी। मैं नहीं समझता कि इससे कोई छोटा सा कार्य किया जा सकता है, शायद ही इससे इन्जीनियर के वेतन का भुगतान हो सके। इसका सर्वेक्षण पहले ही कर लिया गया है अब सर्वेक्षण की आवश्यकता नहीं है। मैं नहीं जानता कि यह पैसा किस कार्य पर व्यय होने जा रहा है।

आपने कडूर-चिकमंगलूर लाइन के लिए 9 करोड़ रुपये स्वीकृत किए हैं। यह अच्छा है बंगलौर-हासन लाइन के लिए आपने 8 करोड़ रुपये स्वीकृत किए थे, आपको इसके लिए और अधिक राशि स्वीकृत करनी चाहिए कि क्योंकि इस परियोजना पर कार्य चल रहा है। बंगलौर-के.आर. पुरम-व्हाइट फील्ड लाइन का मामला भी ऐसा ही है। मैं इस संबंध में आपकी सहायता करने के लिए तैयार हूं। आप इस 1 लाख रुपये की राशि को वापस ले सकते हैं और इसे अन्यत्र उपयोग कर सकते हैं।

मुझे बताया गया है कि हाल ही में आप कतिपय रेलगाड़ियों के मार्गों में परिवर्तन करने पर विचार कर रहे हैं जैसे कि राजधानी/राजधानी एक्सप्रैस प्रत्येक राज्य की राजधानी से जुड़ी हुई है। यदि हमें बंगलौर जाना है तो हमें कुर्नूल, आंध्र प्रदेश के रास्ते जाना होगा जबकि पहले यह गुलबर्ग और रायचूर होकर जाती थी।

कुछ दिन पहले आपसे एक प्रतिनिधिमण्डल मिला था। वे मुझसे भी मिले थे। आपने उस प्रतिनिधिमंडल से कहा था आप जांच करेंगे और पता लगाएंगे। इसके बावजूद भी यदि आप नहीं कर रहे हैं तो मुझे खुशी है। कृपया, ऐसा मत करें। यदि सिकन्दराबाद और हैदराबाद से दिल्ली तक राजधानी है तो आपको बंगलौर से दिल्ली तक की राजधानी को बंद क्यों करना चाहिए? आप इससे कैसे हट सकते हैं? राज्य के लोगों को इसका लाभ मिलना चाहिए। प्रत्येक व्यक्ति दिल्ली आना चाहता है और दिल्ली से प्रत्येक व्यक्ति अपने गंतव्य स्थान को जाना चाहता है। कृपया, ऐसा न करें। जहां तक मैं समझता हूं कि चाहे यह माल की ढुलाई हो या यात्री यातायात उन्हें अधिक राजस्व अर्जन के लिए हमेशा ही लम्बे रास्ते से ले जाया जाता है।

मैंने अपने भाषण में काफी कुछ शामिल कर लिया है और कई वक्ता चर्चा में भाग लेना चाहते हैं और योगदान करना चाहते हैं, मैं यही कहना चाहता हूं कि जिनके साथ आप काम कर रहे हैं वे बहुत ही अच्छे लोग हैं।

यह सब आप पर निर्भर करता है कि आप उनसे किस प्रकार काम लेते हैं। मुझे पूरा विश्वास है कि सत्ता पक्ष में बैठे सदस्य अब वास्तव में इस बात की प्रशंसा करेंगे कि विपक्ष से तात्पर्य सरकार के 'आलोचक' नहीं है बल्कि इस देश पर वर्षों शासन करने के अपने अनुभव और ज्ञान के आधार पर-विपक्ष के पास कुछ करने के लिए कार्य भी है। हमारे पास उन्हें थपथपाने, उनकी आलोचना करने और इस देश का ठीक से प्रशासन चलाने और देश का सही नेतृत्व करने के लिए उन्हें सही मार्ग दिखाने का पूरा अधिकार है।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर): सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2002-2003 के अर्थ संकल्प का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। हम सभी जानते हैं कि भारतीय रेल का अपना एक महत्वपूर्ण स्थान है। विश्व का यह सबसे बड़ा संगठन है, इस दृष्टि से रेलवे अपना सामाजिक दायित्व निभाते हुए देश के हित में जो कार्य कर रही है, वह अनुकरणीय भी है और हम सबके लिए प्रशंसनीय भी है। रेलवे जहां व्यावसायिक दृष्टि से काम करती है, वहीं अपने सामाजिक दायित्व को निभाते हुए भारतीय अर्थव्यवस्था को अनुकूल बनाने की दृष्टि से विपरीत परिस्थितियों में भी काम करता है।

महोदय, रेलों में जिस प्रकार की आर्थिक व्यवस्था, क्षमता होनी चाहिए, उसके अभाव में कई ऐसी योजनाएं, कई ऐसे महत्वपूर्ण मामले हैं, जिन्हें पूरा करने में रेलवे अक्षम सिद्ध होती है या उनमें विलम्ब होता है। इस दृष्टि से पिछली बार रेलवे संबंधी हमारी स्थायी समिति ने अपनी रिपोर्ट में यह बात कही थी कि जिन परियोजनाओं को हमने प्राथमिकता की दृष्टि से लिया है, अन्य घोषणाएं करने के पहले, उन्हें पहले देखा जाना चाहिए। चाहे उसके राजनैतिक दृष्टि से कुछ भी कारण रहे हों, लेकिन उसकी वजह से हमारी प्राथमिकताएं पिछड़ जाती हैं और उन योजनाओं पर व्यय भी अधिक होता है और समय भी अधिक लगता है।

महोदय, रेलों का औद्योगिक विकास में भी एक महत्वपूर्ण स्थान है—एक स्थान से दूसरे स्थान पर जिस सुगमता और सरलता से कम व्यय में, जिस प्रकार से रेलें माल की ढुलाई करती हैं, उस दृष्टि से औद्योगिक विस्तार में, औद्योगिक सुविधा देने की दृष्टि से रेलें अपना महत्वपूर्ण योगदान दे रही हैं। कृषि क्षेत्र में-चाहे अनाज की या रासायनिक खादों की ढुलाई हो, उस क्षेत्र में भी अपना महत्वपूर्ण योगदान देती आ रही हैं। आज स्थिति इस प्रकार की है कि रेलें न केवल धीरे-धीरे आगे बढ़ रही हैं अपितु उन्होंने अपनी गति को भी तेज रखा है और उस तेज गत के अंदर हम सभी जानते हैं कि रेलों ने न केवल अपने आर्थिक संसाधनों को अधिक बढ़ाने की चेष्टा की है, अपितु उन्हें अधिकाधिक उपयोगी बनाने की दृष्टि से भी कार्य किया है। इस दृष्टि से हमारे जो विभिन्न कारखाने हैं—चाहे ईंजन बनाने का हो या रेलवे के वातानुकूलित डिब्बे बनाने का कारखाना हो या दूसरे कारखाने हों, आज हम उन ईंजनों और डिब्बों को विदेशों में भी निर्यात करने लगे हैं। इस दृष्टि से मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि जहां हमारा विदेशों में निर्यात हुआ है, वह देखें कि यह निर्यात कैसे बढ़े, हम रेलवे में अर्थ संसाधन की दृष्टि से किस प्रकार से सक्षम हो सकते हैं। हम सभी जानते हैं कि लगभग 6000 ट्रेनें प्रतिदिन दौड़ती हैं और लगभग 65,000 किलोमीटर की यात्रा करती हैं। उसके बाद भी यदि हम पिछले सालों की तुलना में आज के समय में हुई दुर्घटनाओं, कैजुअलटीज और एक्सीडेंट्स को देखें तो विगत तीन वर्षों में दुर्घटनाओं, कैजुअलटीज और एक्सीडेंट्स में कमी आई है। मैं इस बारे में कुछ आंकड़े प्रस्तुत करना चाहूंगा। सन् 1999-2000 के अंदर ट्रेन एक्सीडेंट्स का प्रतिशत 64 था वह घटा है और जहां पर एक्सीडेंट्स की संख्या 21 थी वह 15 हुई है। लेवल क्रॉसिंग एक्सीडेंट्स 93 से 83 हुए हैं और इसी प्रकार से जो कैजुअलटीज हैं उनके बारे में भी जहां गत वर्ष 716 इंजरीज हुई थीं वहां आज 281 हुई हैं और जहां 0.22 कैजुअलटीज पर मिलियन यात्री थी वह अब 0.01 प्रतिशत रह गयी है। संरक्षा और सुरक्षा की दृष्टि से हमारा कार्य निश्चित रूप से सराहनीय कहा जा सकता है। पिछले समय जब कुछ दुर्घटनाएं हुई थीं तो खन्ना कमेटी बनी थी और रेलवे के कार्यकरण के सुझाव के बारे में भी एक दूसरी कमेटी श्री राकेश मोहन की अध्यक्षता में विशेष अध्ययन कमेटी बनाई गई थी। खन्ना कमेटी ने सुरक्षा के बारे में अपने सुझाव दिये और रेल मंत्रालय ने उनको स्वीकार किया। चाहे वह सिग्नल की व्यवस्था हो, संचार प्रणाली हो, रेल के पथ के नवीनीकरण का सवाल हो, इन सब के बारे में रेलवे ने तेजी से काम किया। यही कारण है कि इस वर्ष के अर्थ-संकल्प के अंदर रेल पथ के नवीनीकरण के बारे में हजारों करोड़ रुपये की राशि रखी गयी है ताकि इन दुर्घटनाओं को जो कम से कम हुई हैं उनको भी रोका जा सके और यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित की जा सके।

माननीय रेल मंत्री महोदय ने न केवल दुर्घटनाओं को रोकने के बारे में अपितु यात्री सुविधाएं कैसे बढ़ाई जा सकती हैं किस प्रकार अधिक से अधिक लोगों को लाभ मिल सके, इस दृष्टि से भी अपने बजट भाषण में 16 नयी शताब्दी ट्रेनों की घोषणा की है। चाहे वे मध्य प्रदेश हो या फिर राजस्थान से चलने वाली ट्रेनें हों या अन्य प्रदेशों से चलने वाली ट्रेने हों। इस तरह से उन्होंने अधिक से अधिक लोगों को लाभान्वित करने का प्रयत्न किया है। अब सुपर फास्ट ट्रेन की लाइन की लम्बाई 214 किलोमीटर की होगी।

इस बजट पर प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए कुछ लोगों ने कहा कि यह एक घिसा-पिटा बजट है लेकिन मुझे नहीं लगता कि किसी भी प्रकार से यह घिसा-पिटा बजट है। नयी शताब्दी ट्रेनों की व्यवस्था की जा रही है। आमान-परिवर्तन, रेल पथ के नवीनीकरण, सिग्नल्स की व्यवस्था, अपना पावर प्रोजैक्ट्स लगाने जैसे कार्य हो रहे हैं तो भी इस प्रकार कहा जाता है तो मुझे आश्चर्य होता है।

इस बजट के अंदर कई नवीनताएं और विशेषताएं हैं और मैं कहना चाहूंगा कि माननीय नीतीश कुमार जी ने इस पर स्वयं बहुत ध्यान दिया है और बहुत अच्छा काम किया है। माननीय राकेश मोहन कमेटी की जो सिफारिशें आई थीं उन पर न केवल उन्होंने ध्यान दिया बल्कि एक कमेटी बिठाई और सब लोगों के साथ बैठ करके, रेलवे बोर्ड के साथ बैठ करके और यहां तक कि जो मजदूर संगठन हैं उनके साथ बैठकर चर्चाएं कीं और उनके निष्कर्षों के आधार पर वे आगे बढ़े हैं।

उद्योग जगत में एसोसिएटिड चैम्बर्स ऑफ कामर्स ने भी इसकी प्रशंसा की है और कहा है कि यह एक बेहतर और अच्छा बजट है और इससे उद्योग लाभान्वित होंगे। सी.आई.आई. जैसे व दूसरे चैम्बर्स ऑफ कॉमर्सों ने भी कहा है कि बजट संतुलित है और बहुत अच्छा है। किराये के युक्तियुक्तकरण के नाम पर यहां कुछ आलोचना की गयी है। वास्तव में किराये का जो युक्तियुक्तकरण किया गया है वह ठीक है। यद्यपि पिछले दिनों में किराया नहीं बढ़ा था और लोगों को लगा कि किस प्रकार से किराया बढ़ा दिया गया। इसमें वातानुकूलित किराये के अंदर जो वृद्धि की गयी है उसमें ऐसी फर्स्ट क्लॉस और सैकिंड क्लॉस में भी वृद्धि की गयी है, शयनयान द्वितीय श्रेणी में भी वृद्धि की गयी है। अगर प्रतिशत के हिसाब से देखा जाए तो रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष माननीय मल्होत्रा जी ने स्वयं कहा है कि केवल 7.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इस वृद्धि को ज्यादा आंक करके बताया जाता है।

हम आधुनिकीकरण की दिशा में जिस तरह आगे बढ़ रहे हैं, यदि उसमें यात्रियों को अधिक सुविधाएं देना चाहते हैं तो उसके लिए निश्चित रूप से कहीं न कहीं संसाधन जुटाने की जरूरत है। हमने इस दिशा में कार्य शुरू किया है। मैं यहां भारतीय वित्त निगम के बारे में कहना चाहूंगा। उसने रेलवे की वित्तीय व्यवस्था में अत्यन्त सुधार किया और उसे ठीक पटरी पर लाने का प्रयास किया। राकेश मोहन समिति के बारे में विचार व्यक्त किए गए हैं मैं ''टाइम्स आफ इंडिया'' के दो फरवरी 2002 के अंक में से कुछ पंक्तियां कोट करना चाहूंगा:

[अनुवाद]

> ''वास्तव में ऐसा प्रतीत होता है कि वित्त मंत्री के सलाहकार भी राकेश मोहन की अध्यक्षता वाले विशेषज्ञ दल द्वारा की गई कुछ सिफारिशों जैसे सरकार को 2667 करोड़ रुपये की राशि के लाभांश का भुगतान करने, मूल्य ह्रास निधि में 200 करोड़ तक विनियोजन में वृद्धि का निर्णय रेलवे ने स्वीकार कर लिया है''

[अनुवाद]

मैंने इसलिए इसे कोट किया कि रेलवे के कार्य में आगे बढ़ने का प्रयत्न हुआ। नई रेल लाइनों पर 911 करोड़ रुपए और आमान परिवर्तन पर 862 करोड़ रुपए व्यय हुए। मैं इन आंकड़ों में विस्तार से इसलिए नहीं जाना चाहता क्योंकि समय लगेगा लेकिन यह बात सही है कि नई रेल लाइनें बिछायी जा रही हैं और आमान परिवर्तन, दोहरीकरण का कार्य किया जा रहा है, पुराने ट्रैक्स में परिवर्तन किया जा रहा हैं और पुराने पुलों को ठीक किए जाने का प्रयास किया गया। पूर्व रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ भी इसकी चर्चा कर रहे थे। उनके समय में आमान परिवर्तन का कार्य प्रारम्भ हुआ। देश में एक समान गेज की बात हो, इसकी चर्चा हुई लेकिन आज भी मीटरगेज पर चलने वाली गाड़ियां हैं और उनकी लम्बाई अत्यधिक है। उन्हें धीरे-धीरे परिवर्तित किया जा सकता है। हम आमान परिवर्तन के कार्य से पीछे न हटें। संसाधनों की कमी के कारण प्रति वर्ष जो राशि मिलती है यदि उस हिसाब से कार्य होगा तो हम लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर पाएंगे। जब जाफर शरीफ साहब रेल मंत्री थे, उस समय मैंने उनसे, नीतीश कुमार जी से भी इस बारे में चर्चा की थी। रेल राज्य मंत्री बैठे हैं। मैंने उनसे निवेदन किया था एक प्रोजैक्ट जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है, उसे पूरा किया जाए। कोटा और नीमच के बीच आमान परिवर्तन हो चुका है। अगर रतलाम और नीमच के बीच आमान परिवर्तन हो जाए तो बहुत अच्छा होगा। इसके लिए निरन्तर पैसा मिल रहा है। कभी एक करोड़, कभी दो करोड़, कभी 5 करोड़, 10 करोड़, 15 करोड़ और 25 करोड़ रुपया निरन्तर दिया गया लेकिन यदि इसके लिए इकट्ठा पैसा देंगे तो प्रोजैक्ट पूरा हो जाएगा। यह एक वायबल प्रोजैक्ट है। नीमच में सीआरपीएफ का सैंटर है। इसके साथ-साथ वहां चित्तौड़ जैसा महत्वपूर्ण स्थान भी है। यदि यह रतलाम से जुड़ जाता है तो रतलाम से लेकर कोटा तक दूसरी लाइन मिल जाएगी। उस दृष्टि से मैने कहा कि 37-38 करोड़ रुपए खर्च हो चुके हैं जबकि योजना 113 करोड़ रुपए की है। रेलवे की स्थायी समिति ने भी इसकी सिफारिश की है और रेल विभाग ने भी इसे प्राथमिकता की दृष्टि से स्वीकार किया है। जिस उदारता से इस बजट में 25 करोड़ रुपए दिए गए हैं, उसी उदारता से इस राशि को बढ़ाया जाए ताकि कार्य जल्दी से जल्दी पूरा हो सके और एक अच्छी लाइन हमारे सामने आ सके।

कुछ नई रेल लाइनों की घोषणा हुई है। इंदौर-गोधरा के बीच में एक रेल लाइन है। इसके बाद देवास-मक्सी लाइन है। वह शायद इस समय पूरी हो गई है और चलने योग्य हो गई है। इंदौर-गोधरा, इंदौर-देवास और इन्दौर-मक्सी रेल लाइनें हैं। देवास-मक्सी रेल लाइन पूरी हो गई। उज्जैन-रामगंज मंडी के लिए धन की व्यवस्था करें।

रेलवे भर्ती बोर्ड के बारे में भी कहा गया। ऑल इंडिया रेलवे मैन फैडरेशन के जनरल-सैक्रेटरी ने कहा कि इसके अन्दर कोई कटौती न हो।

[अनुवाद]

> ''तथापि, श्री चौबे दावा करते हैं कि यह कटौती मुख्यत: निम्न स्तर पर की गई हैं और संख्या कम करने की पूरी प्रक्रिया से पर्याप्त परिणाम नहीं निकलेंगे। सुरक्षा श्रेणियों में

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय]

लोकोमोटिव ड्राइवरों, स्टेशन मास्टरों और लीवर मैनों की 2 लाख रिक्तियां हैं। कर्मचारियों का कहना है कि फील्ड स्तर के कई कर्मचारियों के पास काम अधिक है।"

[हिन्दी]

रेलवे भर्ती बोर्ड की प्रक्रिया और व्यवस्था बदली है लेकिन रिक्त स्थानों की पूर्ति जल्दी होनी चाहिए। इससे काम में वृद्धि होगी। यदि रेलवे के काम में सुधार लाना चाहते हैं और उसे आगे बढ़ाना चाहते हैं तो रिक्त स्थानों की पूर्ति करनी चाहिए।

सभापति जी, हमारी उप-नगरीय रेलों के अंदर व्यवस्था में परिवर्तन किये जाने की आवश्यकता है और उनकी व्यवस्था बढ़ाया जाना जरूरी है। हमने यात्री सुविधाओं की दृष्टि से कुछ कदम उठाये हैं। इसे बढ़ाने के लिए खर्चों में कटौती किये जाने की बात कही गई है लेकिन परिचालन व्यय में निश्चित रूप से कटौती हुई है। उस दृष्टि से हमारा संचालन भी बढ़ा है। रेलवे भर्ती बोर्ड का कार्य काफी ठीक ढंग से चल रहा है।

सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि अखबारों में एक समाचार प्रकाशित हुआ है और मैं समझता हूं कि माननीय रेल मत्री जी का ऐसा विचार नहीं होगा लेकिन 9 फरवरी, 2002 के 'दैनिक जागरण' में यह छपा है कि घाटे वाले रेल मार्गों का निजीकरण होगा। मैं जानता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने यह बात कई बार कही है कि हम निजीकरण का विचार नहीं रखते हैं लेकिन उनके हवाले से यह बात आई है कि रेलवे में काम-काज की क्षमता और संभावनाओं के बारे में श्री राकेश मोहन की सिफारिशों का अध्ययन करने के लिए गठित विशेषज्ञों की राय पर रिपोर्ट के बारे में मौके पर संवाददाताओं से बातचीत कर रहे थे। उन्होंने बताया कि आधुनिक उपकरणों, मशीनों के कारण रेलवे में जब मानव शक्ति की जरूरत नहीं है लेकिन इसे कम करने के लिए कर्मचारियों की छंटनी नहीं की जायेगी। उन्होंने बताया कि रेलवे हर हालत में सेवानिवृत्त होने वाले 2 प्रतिशत कर्मचारियों की तुलना में एक प्रतिशत भर्ती करेगी। उन्होंने आगे कहा कि यात्रियों की सुरक्षा के मुद्दे पर कोई समझौता नहीं किया जायेगा और जो सिफारिशें की गई हैं, उनके आधार पर निजीकरण के बारे में कोई विचार होगा। मैं समझता हूं कि इसमें निजीकरण के बारे में कोई बात नहीं लेकिन माननीय मंत्री जी इस बारे में बतायेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

माननीय रेल मंत्री जी ने एक अत्यंत महत्वपूर्ण घोषणा की है कि रेलों में शुद्धपानी रेल ड्रिंक दिये जाने के लिए संयंत्र लगाये जायेंगे और रेलों के अंदर रेल विभाग ही शुद्ध पानी की सप्लाई करेगा। आज रेल में 20 प्रतिशत रेल उपभोक्ता मिनरल वाटर का उपयोग करते हैं, जिन्हें शुद्ध जल मिले, इसके लिए रेलवे को ही व्यवस्था करनी होगी और जल्दी से जल्दी करनी होगी। इस पर शीघ्र कार्यवाही होनी चाहिए। वर्तमान में रेलवे में प्रबंधन, सफाई और सुरक्षा के लिए काफी सुधारात्मक कदम उठाये हैं। जहां तक सफाई के काम की बात है, यह निजी लोगों के हाथों में दिया गया है। सुरक्षा की दृष्टि से हमारी रेलवे पुलिस या जी.आर.पी.एफ. के संसाधनों और दोनों के बीच में कैसे अच्छा तालमेल बैठ सकता है, यात्रियों की किस प्रकार अधिक से अधिक सुरक्षा हो सकती है, इस बारे में ध्यान दिया जाना अत्यंत आवश्यक है। कई बार दुर्घटनायें होती हैं तो राजकीय पुलिस हाथ पर हाथ धरे बैठी रहती है और रेलवे पुलिस कहती है कि उनका काम सिर्फ रेलवे प्रापर्टी की रक्षा करना है। इनके आपस में झगड़े न हों, इस दृष्टि से तालमेल बने और झगड़े का निपटारा हो सके। यद्यपि, मंत्री जी ने इस बात का संकेत दिया है कि हम ऐसी व्यवस्था कर रहे हैं ताकि इस प्रकार के झगड़े यदि रेलवे में या रेलवे स्टेशन पर होते हैं, उन्हें ठीक कर सकें। इस बारे में जो कानूनी संशोधन हो सकते हैं, राजकीय पुलिस और रेलवे पुलिस को एक साथ बैठाकर विचार करें।

सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि रेलवे को प्रतिवर्ष जो कई कारणों से हानि होती है, शायद उस पर विशेषज्ञों द्वारा राय प्रकट नहीं की गई है। इसमें एक महत्वपूर्ण कारण है सर्दियों में कोहरे के कारण कई बार रेल आवागमन ठप्प हो जाता है और प्रतिदिन 4-5 करौड़ रुपये की हानि रेल विभाग को होती है क्योंकि रेल को अधिक खर्च करना पड़ता है। क्या रेल विभाग ने इसके लिए कोई ऐसी प्रणाली विकसित की है, जिससे अनावश्यक रूप से खर्च होने वाले 4-5 करोड़ रुपये को बचाया जा सके। यह 2-3 महीने तक होता रहता है। इससे रेलवे को अरबों रुपये का नुकसान होता है। इस घाटे से रेलवे को बचाया जा सकता है। इस संबंध में रेल मंत्री बताने की कृपा करें।

सभापति जी, अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र मंदसौर, मध्य प्रदेश की तरफ आता हूं। जैसा मैंने कहा कि मध्य प्रदेश में कुछ रेल लाइनों के बारे में विचार किया गया है लेकिन कुछ स्थान ऐसे हैं जहां विस्तार किये जाने की आवश्यकता है। अभी दो दिन पहले मैं कुछ सांसदों के साथ, जिसमें राजस्थान के कुछ सांसद भी शामिल थे, रेल मंत्री जी से निवेदन किया कि वर्तमान में उन्होंने जिस कोटा-निजामुद्दीन शताब्दी चलाने की घोषणा की है, यदि यह नीमच से चले लेकिन मंत्री जी कहेंगे कि नीमच से चलाना कठिन हो सकता है क्योंकि मध्य प्रदेश में पहले ही से एक शताब्दी भोपाल-नई दिल्ली चल रही है जो लूली-लंगड़ी है। रेलवे बोर्ड की तरफ से यह घोषणा समाचार-पत्रों में प्रकाशित हुई है कि इसे सप्ताह में दो दिन की बजाय तीन दिन चलाये जाने पर विचार किया जा रहा है।

इस प्रकार के विचार भी आ रहे हैं कि वे घाटे में चल रहे हैं। उसे अगर आप तीन दिन इधर कर देंगे या तीन दिन उधर कर देंगे तब वह शताब्दी नीमच तक चल सकती है। यदि आप इसमें चित्तौड़ भी जोड़ देंगे, नीमच का जो हमारा सी.आर.पी.एफ. का सैन्टर है, वह सैन्टर इससे जुड़ जायेगा। दूसरा प्रदेश भी जुड़ जायेगा। यदि आप इसमें असमर्थ हैं या कोई कठिनाई है तो मैं चाहूंगा कि नीमच से लेकर दिल्ली या निजामुद्दीन तक एक सीधी रेलगाड़ी चलाई जाए। चूंकि आगरा से जो रेलगाड़ी नीमच तक चलाई जा रही है, उसका कोई लाभ नहीं मिल पाता है। यदि आप इस पर विचार करें तो उचित होगा। ठीक इसी प्रकार से कोटा-चित्तौड़गढ़ के बीच में कुछ गाड़ियां भोपाल से कोटा में पड़ी रहती हैं, उन्हें भी नीमच तक बढ़ाया जा सकता है और कोटा से यदि इन गाड़ियों को चलाया जाता है तो वाया सवाई माधोपुर और निम्बाहेड़ा भी इसमें कवर हो जायेंगे। यह एक अच्छा स्थान है। इसके बारे में भी माननीय सदस्यों ने अपनी बात कही है। मैं चाहूंगा कि इन बिन्दुओं पर माननीय मंत्री जी विचार करने की कृपा करेंगे। कोटा-नागदा के बीच भी इन्हें चलाया जा सकता है। जिसकी मांग की गई है।

सभापति महोदय, अभी कुछ दिन पूर्व माननीय रेल मंत्री जी ने मॉडल स्टेशनों की बात की थी कि वे कुछ नये मॉडल स्टेशन बनाने जा रहे हैं। इन मॉडल स्टेशनों में मध्य प्रदेश के रतलाम, इन्दौर, मंदसौर और नीमच ऐसे स्थान हैं जिन्हें मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जा सकता है। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इस पर विचार करते हुए इन्हें मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित करने की कृपा करेंगे। एक और विशेष बात के बारे में मंत्री जी ने संकेत दिया है कि वे आने वाले समय में सभी उन स्थानों पर जहां टिकटों की एक निश्चित बिक्री है, उन निश्चित बिक्री वाले स्थानों पर कंप्यूटराइज्ड रिजर्वेशन सैन्टर प्रारम्भ कर देंगे और उस दृष्टि से उन्होंने कुछ स्थानों पर आरक्षण सैन्टर भी प्रारम्भ किये हैं, जिनमें मेरे संसदीय क्षेत्र का मंदसौर का रिजर्वेशन सैन्टर लगभग तैयार है और नीमच का भी तैयार हो रहा है। लेकिन श्यामगढ़ एक ऐसा स्थान है, जो टिकटों की बिक्री के रूप में उस श्रेणी में आता है। उस दृष्टि से आप उसके ऊपर भी विचार करने की कृपा करें। इसी प्रकार जावरा, मंदसौर व नीमच स्टेशनों के पास उपरिपुल बनाने की भी आवश्यकता है।

सभापति महोदय, मैं अधिक समय न लेते हुए निवेदन करना चाहता हूं कि जो रेलवे बोर्ड के वरिष्ठ अधिकारियों की बैठक में रेलवे की आय बढ़ाने पर विचार हुआ है, चूंकि आपकी अनुमानित आय और अनुमानित प्राप्तियों में अंतर है। मुझे आशा है कि आप इस अंतर को पाटने की व्यवस्था करेंगे। मैं दो-तीन बातें और रखना चाहता हूं। रेलवे में सुविधा देने की दृष्टि से या रेलवे के कार्यकरण की दृष्टि से कहीं-कहीं सांसदों को या उनके प्रतिनिधियों को उसमें मौका दिये जाने का कार्य किया जाता है, फिर चाहे वे संभागीय स्तर पर रेलवे उपभोक्ता परामर्शदात्री समितियां हों या फिर जोनल स्तर पर सलाहकार समितियां हों। दोनों स्थानों पर सलाहकार समितियां बनाई जाती हैं। लेकिन वे सलाहकार समितियां कार्य नहीं करती हैं। वर्ष में एकाध बार बैठक हो गई, अन्यथा मुझे अच्छी तरह से याद है पिछले वर्ष एक जीनम सलाहकार समिति बनी थी जिसमें माननीय सांसदों को जोनल स्तर पर नियुक्त किया गया था। लेकिन आज तक उसकी कोई बैठक नहीं हुई। मुझे उसके बारे में बड़ा आश्चर्य है कि यह किस प्रकार की व्यवस्था है। जोनल और संभागीय स्तर पर रेलवे की कमेटियां बनाई जाती हैं तथा रेलवे स्टेशन की भी सलाहकार समितियां बनाई जाती हैं, जो स्टेशन की उस श्रेणी में आते हैं, लेकिन उस श्रेणी में आने के बाद, कमेटी बनाने के बाद उन्हें बुलाना, बातचीत करना प्राय: नहीं हो पाता है। इसलिए बिना कठिनाई के अपनी बात कहने की दृष्टि से उपभोक्ता को सहूलियत मिल सके और माननीय सांसद अपनी बात कह सकें, इस प्रकार की आवश्यकता बनी रहती है।

सभापति महोदय, हमारी जो प्राथमिकताएं हैं, उन प्राथमिकताओं को देखते हुए और जिस प्रकार से रेल प्रगति से पथ पर हैं, मुझे पूरा भरोसा है कि जिस दृढ़ विश्वास और आत्मविश्वास के साथ माननीय नीतीश कुमार जी ने बजट प्रस्तुत किया है, एक बहुत पुरानी कहावत है—अगर नीयत ठीक है तो नीति भी अच्छी बनेगी और अगर नीति ठीक बनेगी तो उसके नतीजे भी ठीक आयेंगे, नीयत, नीति और नतीजे ये तीनों आप में हैं। मैं समझता हूं कि माननीय नीतीश कुमार जी के मन में जो दृढ़ इच्छाशक्ति है और वे जिस भावना के साथ काम करना चाहते हैं, उसके अनुसार उन्होंने नीतियां भी ठीक बनाई हैं और हमारे सामने उसके परिणाम भी निश्चित रूप से अच्छे आयेंगे।

सभापति महोदय, इस सुअवसर पर अंत में मैं कर्मचारियों के बारे में कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। रेलवे कर्मचारियों को कई प्रकार की सुविधाएं दी जाती हैं। उन्हें मैडिकल सुविधा दी जाती है, उन्हें अकोमोडेशन की सुविधा भी दी जाती है। लेकिन कई स्थानों पर मैडिकल और आवास की सुविधा ठीक ढंग की नहीं है।

इसलिए आवासीय सुविधाएं भी उन कर्मचारियों के लिए बढ़ाना आवश्यक है। नीमच मेरे क्षेत्र में बड़ा स्थान है। इसी प्रकार चित्तौडगढ़ हमारे कृपलानी जी का निर्वाचन क्षेत्र एक बड़ा स्थान है। वहां जिस प्रकार की आवास की सुविधाएं होनी चाहिए,

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय]

चिकित्सा सुविधाएं होनी चाहिए, वे नहीं हैं या जो शिक्षा संबंधी सुविधाएं होनी चाहिए वे नहीं हैं। कई जगह केन्द्रीय विद्यालय हैं तो उनमें रेलवे कर्मचारियों के बच्चे चले जाते हैं लेकिन जहां केन्द्रीय विद्यालय नहीं हैं, वहां खोले जाने चाहिए क्योंकि रेल कर्मचारियों की पोस्ट ट्रांसफरेबल पोस्ट होती है और इस दृष्टि से रेलवे को इसका ध्यान रखना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ, अपनी बात दोहराते हुए आमान परिवर्तन के बारे में मैंने जो निवेदन किया है, निश्चित रूप से मंत्री जी उसको देखेंगे ताकि एक बहुत बड़ी उपलब्धि उस क्षेत्र में हो सकेगी, सारा क्षेत्र विकसित होगा और न केवल विकसित होगा। साथ ही अपितु चित्तौड़गढ़ से लेकर अजमेर तक ब्रॉडगेज का कार्य पूरा हो सकेगा। इस तरह से हम दोहरी शृंखला बिछाने में सहायक हो सकेंगे। राजस्थान और मध्य प्रदेश दोनों राज्य इससे लाभान्वित होंगे। इससे रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी, यातायात सुगम बनेगा तथा यात्रियों को भी सुविधा होगी।

अंत में, मैं कहना चाहता हूं कि दो-तीन स्टॉपिज के बारे में मैंने मांग की थी, हालांकि इस रेलवे बजट से उसका सीधा संबंध है भी और नहीं भी, लेकिन मैं जरूर उसकी मांग करूंगा। जम्मू-तवी से लेकर मुम्बई जो गाड़ी जाती है राजकोट और अहमदाबाद जाती है दिन निर्धारित है, उसके लिए श्यामगढ़ में स्टॉपिज की मैंने प्रार्थना की थी और इसी तरह से जयपुर से मुम्बई तक जो गाड़ी चलती है, सुवासड़ा में उसके स्टॉपिज के लिए भी मैंने निवेदन किया था। उस संबंध में भी मंत्री जी निश्चित रूप से विचार करके, उनकी स्वीकृति प्रदान करेंगे। इसके साथ ही पश्चिम एक्सप्रेस जो मुम्बई-अमृतसर के बीच चलती है उसे दिल्ली में सवेरे 9.30 बजे लाया जाए।

मैं एक बार फिर नीतीश जी को धन्यवाद देते हुए कि उन्होंने एक अच्छा अर्थसंगत बजट प्रस्तुत किया है और निश्चय ही रेलें तेज गति से दौड़ेंगी और लोगों को ज्यादा भरोसा इसलिए है कि यह एक सुरक्षित यातायात का साधन है और उस दृष्टि से वे अपने आपको और सुरक्षित महसूस करते हुए यात्रा करेंगे। निश्चित रूप से जो सामान्य यात्री हैं, वह भी अधिकाधिक सुविधा का लाभ लेगा। इस दृष्टि से पिछले साल कुछ कोचेज बढ़ाने की बात भी की थी—किसी में 22, किसी में 23 और किसी में 25 कोच होते हैं लेकिन सामान्य श्रेणी की कोचेज भी कई जगह बढ़ाने की आवश्यकता है। जो रिजर्व कोचेज हों, चाहे द्वितीय श्रेणी या द्वितीय ए.सी. या प्रथम ए.सी. हों उनके साथ-साथ सामान्य श्रेणी की कोचेज अधिक नहीं होते हैं जिससे लोग भेड़-बकरियों की तरह यात्रा करते हैं और कहीं-कहीं तो छत पर बैठकर यात्रा करते हैं। इसलिए सामान्य कोचेज बढ़ाने की भी आवश्यकता है यह 'रेल यात्री सुविधा वर्ष' है, आप अधिकाधिक सुविधा दें। मैं एक बार फिर आपका धन्यवाद करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

प्रो. ए.के. प्रेमाजम (बडागरा): सभापति महोदय, 26 फरवरी को माननीय मंत्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2002-2003 के रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर देने हेतु मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं।

अपना बजट पेश करते समय उन्होंने कहा है कि भारत में रेलवे के शुभारम्भ की यह 150वीं वर्षगांठ है, हम सब जानते हैं कि हम 16 अप्रैल 1853 को बम्बई से ठाणे तक की यात्रा के बाद बहुत लम्बी यात्रा तय कर चुके हैं। रेलवे के शुभारम्भ की 150वीं वर्षगांठ को मनाने के लिए, माननीय मंत्री जी ने घोषणा की है कि वह इस वर्ष को रेलयात्रियों को समर्पित कर रहे हैं और उन्होंने इस वर्ष को 'यात्री सुविधा वर्ष' के रूप में मनाने की घोषणा की है, यह प्रशंसनीय है और हम सब इसकी प्रशंसा करते हैं लेकिन माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा पेश किए गए रेलवे बजट का सर्वांगीण तरीके से मूल्यांकन करने के बाद, मैं इस बजट का विरोध उन कारणों से करता हूं जिन्हें मैं इस चर्चा में भाग लेने के दौरान प्रस्तुत कर रही हूं।

रेलवे का विशाल नेटवर्क पहले ही स्थापित हो चुका है और वर्ष 1998 में भा.ज.पा. सरकार के रेल मंत्री के रूप में कुछ चार वर्ष पूर्व माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत स्थिति-पत्र के अनुसार, आंकड़े बताते हैं कि इसका 62,000 रूट किलोमीटर है, मालभाड़े की ढुलाई लगभग 489 मिलियन टन तक पहुंच गई है और वर्ष 2001-02 में यात्री किलोमीटर का आंकड़ा 4,73,461 मिलियन तक पहुंच गया है।

बजट प्रस्तावों पर बोलने से पूर्व मैं उन्हीं माननीय मंत्री द्वारा चार वर्ष पूर्व प्रस्तुत स्थिति-पत्र पर चर्चा करना चाहती हूं। इस स्थिति-पत्र में दिए गए आंकड़ों के अनुसार रूट किलोमीटर पिछड़ रहा है। स्वतंत्रता पूर्व की अवधि के दौरान इस नेटवर्क के प्रमुख भाग का कार्य वास्तविक रूप से कर लिया गया था। मई 1998 में माननीय मंत्री द्वारा स्थिति पत्र में दिए गए प्राक्कथन के अनुसार भारतीय रेल राष्ट्र की जीवन रेखा है। यह स्थिति-पत्र रेलवे के सामने आ रहे मुख्य मुद्दों और चुनौतियों का उत्तर देने का प्रयास करता है। रेल मंत्री ने आश्वासन दिया है कि वह इन मुद्दों को हल करने और रेलवे को विकास के पथ पर ले जाने का प्रयास कर रहे हैं। स्थिति-पत्र में निवेश संबंधी रुझान भी बहुत स्पष्ट रूप से दिए गए हैं। इन मुद्दों का पता लगाया गया है और कुछ समाधानों पर भी विचार किया गया है।

निवेश प्रवृत्तियों के संबंध में, मैं एक महत्वपूर्ण बिन्दु को सभा के समक्ष लाना चाहती हूं कि नौवीं योजना के दौरान आम राजकोष से पूंजी बहुत कम दी गई है। नौवीं योजना वास्तव में भा.ज.पा. सरकार के चार वर्षों से जुड़ी है। आठवीं योजना में यदि यह स्थिति पत्र के अनुसार 42 प्रतिशत था तो वर्ष 1998-99 में यह कम होकर 22 प्रतिशत हो गया और यह वही वर्ष है जब स्थिति पत्र को वास्तविक रूप से प्रस्तुत किया गया था मैं इसकी तुलना रक्षा बजट संबंधी प्रावधानों से करना चाहती हूं। मैं राष्ट्रविरोधी कहे जाने को बुरा नहीं मानती क्योंकि मैं इस बात की आलोचना नहीं कर रही हूं कि रेलवे को उतना महत्व नहीं दिया जा रहा जितना कि प्रतिरक्षा को। आप मुझसे असहमत हो सकते हैं लेकिन मैं महसूस करती हूं कि रेलवे हमारे वास्तविक बहुलवादी प्रकृति वाले महान राष्ट्र की जीवन रेखा के रूप में बहुत ही महत्वपूर्ण है। इसलिए जब आम बजटीय प्रावधान किया जाता है तो उस समय रेलवे को और अधिक महत्व दिया जाना चाहिए। प्रतिरक्षा को वह प्राथमिकता मिल रही है। जो उसे मिलनी चाहिए, लेकिन जब प्रतिरक्षा को और प्राथमिकता दी जाती है तो इसका तात्पर्य यह नहीं है कि रेलवे जैसे विभाग की उपेक्षा कर देनी चाहिए।

यात्रियों और मालभाड़े की आवाजाही के संबंध में योजना तथा ट्रैक नवीकरण, रोलिंग स्टॉक, रखरखाव इत्यादि जैसी मदों के संबंध में देखा गया है कि योजना निधियों को बहुत कम कर दिया गया है। नौवीं योजना में ट्रैक नवीकरण, रोलिंग स्टॉक और रखरखाव आदि के लिए प्रस्तावित योजना निधि मात्र 2.77 प्रतिशत है। यातायात प्रवाह असन्तुलन के संबंध में स्थिति पत्र में ब्यौरा दिया गया है। तीन प्रकार के गेजों में से ब्राड गेज पर अत्यधिक भार है। कुल नेटवर्क का यह 63 प्रतिशत है और स्थिति पत्र के अनुसार इसे 89 प्रतिशत यात्रियों और 95 प्रतिशत माल भाड़े की ढुलाई की जाती है। इससे तात्पर्य यह है कि यह उच्च घनत्व का नेटवर्क बन गया है इसका पूरा दोहन हो गया है। इसलिए, इसे वास्तव में और अधिक महत्व दिया जाना चाहिए। मैं इस पर बाद में आऊंगी कि क्या वर्तमान बजट में इसे महत्व दिया गया है या नहीं।

तत्पश्चात्, यात्री सेवाओं के संबंध में स्थिति पत्र के पृष्ठ 26 पर 'यात्रियों संबंधी रणनीति' शीर्षक से वस्तुत: एक अच्छा विचार शामिल किया गया है। इसमें कहा गया है कि "प्रत्येक क्षेत्र के लिए प्रदत्त सेवाओं के स्तर और उनके लिए भुगतान की उपभोक्ता की योग्यता के अनुपात में एक समुचित टैरिफ तैयार करना होगा।" यात्री टैरिफ के बारे में यही रणनीति है जिसका स्थिति पत्र में उल्लेख किया गया है और जो वास्तव में हमारे माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा शुरू की गई थी। यह बहुत प्रशंसनीय विचार है जिसे कार्यान्वित किया जाना चाहिए। मैं जानना चाहता हूं कि क्या इसे प्रस्तुत बजट में कार्यान्वित किया गया है। हां, मैं बजट पर विस्तार से थोड़ी देर बाद बात करूंगा।

मानव संसाधन विकास को भी बहुत अधिक महत्व दिया गया है और सुरक्षा को भी महत्व दिया गया है। स्थिति पत्र में मुझे जो एक बहुत महत्वपूर्ण वाक्य मिला, वह है 'संगठनात्मक तत्व ज्ञान में सांस्कृतिक परिवर्तन' और इसमें भी मानव संसाधन विकास को शामिल किया गया है। ऐसा नहीं है कि परिवर्तन लाने के लिए प्रबंधन ढांचे में परिवर्तन होना चाहिए। जब हम मानव संसाधन विकास पर विचार करते हैं तो वास्तव में यह देखा जाता है कि प्रशासन के सम्पूर्ण ढांचे का आकार छोटा करने का काम निचले स्तर किया जाता है। हम देखते हैं कि निचले स्तर पर रिक्तियों को बिना भरे रखा जाता है। पहले ही माननीय सदस्य डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय ने इसका जिक्र किया है। मैं इसके विस्तार में नहीं जाऊंगी। देश के विभिन्न भागों में रेलवे में विभिन्न भण्डारों और विभिन्न मण्डलों में लाखों पद रिक्त पड़े हुए हैं। उन्हें यह कहकर भरा नहीं जाता कि वे आवश्यक नहीं हैं और विभाग का और सम्पूर्ण नेटवर्क का आकार कम करना चाहिए।

परन्तु, इसके साथ ही मैं यह जानना चाहती हूं कि रेलवे बोर्ड को क्यों होना चाहिए। मेरी राय में यह एक सफेद हाथी है। इसे कारगर बनाया जाना चाहिए। यदि रेलवे को कारगर बनाना है तो ऐसा निचले स्तर पर नहीं बल्कि सभी स्तरों पर किया जाना चाहिए। जब आप सम्पूर्ण व्यवस्था की जड़ को काटते हैं, जब आप आकार कम करके कटौती करते हैं, जब आप निम्नतम स्तर पर आकार कम करते हैं तो वास्तव में कुछ हद तक यात्रियों की सुरक्षा भी खतरे में पड़ जाती है।

मैं अब वर्ष 2002-2003 के लिए प्रस्तुत बजट पर बात करती हूं। इस बजट में कुछ बहुत महत्वपूर्ण विशेषताएं हैं। मुझे यह जानकर खुशी हुई है कि यह वर्ष रेलवे का 150वां वर्ष है। पहली विशेषता मालभाड़ा सेवाओं के संबंध में है, दूसरी विशेषता है यात्री सेवाएं और तीसरी विशेषता है परियोजनाएं। माननीय मंत्री ने कहा है कि मालभाड़ा सेवाओं तथा यात्री सेवाओं के संबंध में कुछ विसंगतियां पैदा हो गई हैं। मालभाड़ा संरचना में पैदा हो गई विसंगतियों को, समाप्त किया जाना चाहिए और उचित यौक्तिकीकरण होना चाहिए।

माननीय मंत्री द्वारा बताया गया है कि मालभाड़ा संरचना के यौक्तिकीकरण की आवश्यकता है। जब हम यौक्तिकीकरण शब्द सुनते हैं तो हम वास्तव में समझते हैं कि यह युक्ति और कारण पर आधारित है। परन्तु मालभाड़ा संरचना में किए गए विभिन्न परिवर्तनों पर विचार करते हुए मैं यह नहीं समझ पाता—शायद यह

[प्रो. ए.के. प्रेमाजम]

मेरी गलती हो कि कोई युक्तिसंगत संरचना एक नए सुधार के रूप में कार्यान्वित की गई हो।

बजट के अनुसार कर्मचारियों की 59 श्रेणियों को घटाकर 32 श्रेणियां जोकि संशोधित वर्गीकरण के अनुसार हैं, बनाई गई हैं। उच्चतम वर्गीकरण निम्नतम श्रेणी से 3.3 गुणा होगा।

अब, इस कार्यवाही का क्या परिणाम निकला है? यदि यह कार्यवाही वास्तव में युक्तिसंगत है तो मैं लोगों के एक बड़े बहुमत के लिए कुछ अच्छी चीजों की आशा करती हूं। इस परिवर्तन अथवा संशोधित वर्गीकरण और नए वर्गीकरण के लिए मालभाड़ा प्रभार निर्धारित करने का अंतिम परिणाम यह हुआ है कि आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में बहुत अधिक वृद्धि हुई है। माननीय मंत्री ने स्वयं बजट में बताया है कि यह वृद्धि सबके लिए नहीं है। इसका अर्थ है कि कुछ वस्तुओं पर ही मालभाड़ा बढ़ाया गया है और खाद्यान्नों, दालों इत्यादि पर मालभाड़ा आठ प्रतिशत बढ़ाया गया है और नमक पर मालभाड़ा वास्तव में 123.5 प्रतिशत बढ़ाया गया है और उर्वरकों अर्थात यूरिया अथवा अमोनियम सल्फेट का मालभाड़ा क्रमश: 5.68 तथा 4.5 प्रतिशत बढ़ाया गया है। इसलिए, यदि यही यौक्तिकीकरण है तो मैं इस पर जोर देकर कहती हूं और दोहराती हूं कि मैं यह यौक्तिकीकरण समझ नहीं पायी हूं। इसके पीछे क्या युक्ति है। आवश्यक वस्तुओं को सम्पूर्ण देश में लाया ले जाया जाता है और आवश्यक वस्तुओं पर मालभाड़ा बढ़ाया जाता है और इससे सबसे ज्यादा पीड़ित उस राज्य के लोग होंगे जहां से मैं आती हूं वहां के लोग खाद्यान्नों और अन्य वस्तुओं के लिए अन्य राज्यों पर निर्भर रहते हैं और प्रत्येक वस्तु की विशेषकर रेलवे द्वारा ढुलाई की जाती है।

तत्पश्चात, यही यौक्तिकीकरण यात्री सेवा पर भी लागू किया गया है। महोदय, मुझे खेद है कि मुझे यह सब बातें कहनी पड़ रही हैं। ऐसा नहीं है कि मुझे यह सब कहना अच्छा लगता है परन्तु मुझे ऐसा करना पड़ेगा। मुझे आशा है कि मुझे इसके लिए माफ कर दिया जाएगा परन्तु मुझे ऐसा करने के लिए बाध्य किया जा रहा है। यहां भी यौक्तिकीकरण के नाम पर विभिन्न श्रेणियों के किराये बढ़ाते जाते हैं और इसका आधार द्वितीय श्रेणी एक्सप्रेस/मेल किराया है। मेल/एक्सप्रेस द्वितीय श्रेणी को आधार मानते हुए औसतन लगभग आठ प्रतिशत की रिकार्ड वृद्धि हुई है। यह वृद्धि द्वितीय श्रेणी मेल एक्सप्रेस द्वितीय श्रेणी साधारण किराए में न्यूनतम से आगे हुई है। मैं विस्तार में नहीं जा रही हूं क्योंकि प्रत्येक व्यक्ति इसका ब्यौरा जानता है। इसके बाद द्वितीय श्रेणी मासिक सीजन टिकटों की दर भी बहुत बढ़ा दी गई है।

इसके साथ-साथ वातानुकूलित-प्रथम श्रेणी यात्रा की लागत कम की गई है। इस कमी के लिए औचित्य अथवा आधार दिया गया है कि इसका किराया विमान किराये इत्यादि के समकक्ष लाया जाएगा। महोदय, मैं इसे अलग तरीके से रखूंगी। जो विमान से यात्रा कर रहे हैं वे विमान से ही यात्रा करेंगे उनकी यात्रा की लागत चाहे कुछ भी हो। उनके लिए प्रमुख बाधा समय है और अपना समय बचाने के लिए वे कितना भी पैसा खर्च करने के लिए तैयार हैं और जो इस प्रकार विमान से यात्रा कर रहे हैं वे रेलगाड़ी से यात्रा नहीं करेंगे क्योंकि रेलगाड़ी से यात्रा में एक अथवा दो दिन लगेंगे। मेरी राय में यह यौक्तिकीकरण भी असफल हो रहा है। वह मुझसे असहमत हो सकते हैं।

यहां, मालभाड़ा में वृद्धि और यात्री किराया में वृद्धि से रेलवे को भारी धन मिल रहा है अर्थात 1,360 करोड़ रुपए अर्थात क्रमश: 910 करोड़ रुपए और 450 करोड़ रुपए। यह सुरक्षा अधिभार के अतिरिक्त है जिसका हमें भुगतान करना पड़ता है। मैं एक और चीज इसमें जोड़ती हूं। प्रतिरक्षा के नाम पर आयकर में भी पांच प्रतिशत अधिभार है। वहां भी यह सभी पर समान रूप से लागू है। हम इसका औचित्य समझ सकते हैं यदि यह बढ़ते हुए क्रम में हो अर्थात निम्नतर श्रेणी से उच्चतर श्रेणी और धनवान और समृद्ध वर्ग तक। परन्तु साधारण करदाता और कार्पोरेट प्रबंधन अथवा व्यापारिक घरानों इत्यादि के लिए यह एक समान है। यह पांच प्रतिशत का अधिभार सामान्य बजट में प्रतिरक्षा व्यय के नाम पर लगाया जा रहा है। यहां, सुरक्षा के नाम पर मैं यह नहीं कहती कि सुरक्षा महत्वपूर्ण मामला नहीं है। यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है-अधिभार वसूला जाता है। इसका तात्पर्य यह है कि साधारण आदमी पर बहुत भारी बोझ पड़ रहा है और उच्च वर्ग पर अथवा समाज के उच्च सोपानों पर नहीं पड़ रहा है।

मैं समझती हूं कि यह एक भेंट है जो इस सरकार ने 150वीं वर्षगांठ के अवसर पर आम जनता को दिया है। इसे यात्री सुविधाओं इत्यादि को समर्पित 'यात्री वर्ष' घोषित किया गया था और यह एक विडम्बना है कि यह इस प्रकार घटित हुआ।

परियोजना आवंटन की बात करें तो मैं माननीय मंत्री जी की मानदंड निर्धारित करके कुछ यौक्तिकीकरण लाने का प्रयास करने के लिए प्रशंसा करती हूं। एक ऐसा समय था जब तत्कालीन माननीय रेल मंत्री बड़ी संख्या में परियोजनाएं अपने निर्वाचन क्षेत्र और अपने राज्य में चलाते थे। कुछ लोगों को अधिक मिल रहा था कुछ को कम मिल रहा था। इसे अलग शब्दों में कह सकते हैं कि कुछ लोगों को वह नहीं मिला जिसके वे पात्र थे और कुछ को उनकी पात्रता से अधिक मिला।

समाज के कतिपय वर्गों तथा देश के कतिपय भागों में किये जा रहे अन्याय की अवधारणा को दूर करने हेतु यह अच्छा है कि

परियोजना आवंटन के संबंध में कुछ मानदंड बनाए गए हैं। तीन प्रमुख मानदंड हैं। माननीय मंत्री भी आवंटन में पारदर्शिता लाना चाहते हैं। यह बहुत प्रशंसनीय है। तथापि, अब आप मानदंड के विस्तार में जाते हैं तो आप ठगे से महसूस करते हैं यद्यपि संभवत: यह इरादा न हो। यह इरादा बिल्कुल नहीं है परन्तु अंतिम परिणाम यही है।

एक मानदंड है—राज्य का क्षेत्रफल। मैं छोटे राज्य की हूं। स्वाभाविक है कि छोटा क्षेत्र होने के कारण आवंटन बहुत सीमित होगा। वास्तव में हमें जनसंख्या कम होने के कारण दंडित किया जा रहा है। एक तरफ सरकार कहती है कि जनसंख्या विस्फोट हो रहा है और जनसंख्या नियंत्रण के लिए उपाय किये जाने चाहिएं और दूसरी ओर उन राज्यों को दंडित कर रही है जहां जनसंख्या वृद्धि पहले ही नियंत्रित की जा चुकी है। यही मेरे राज्य केरल की नियति है। हमारे राज्य की जनसंख्या बहुत सीमित है और स्वाभाविक रूप से हमें बहुत पहले से ऐसे उपाय करने के लिए, जो अन्य राज्य अब करने का प्रयास कर रहे हैं, कम धन प्राप्त होगा।

तीसरा मानदंड सबसे खराब है, अर्थात् आवंटन कतिपय राज्यों द्वारा प्रस्तुत की गई परियोजनाओं के अनुसार होगा। हमारा देश एक संघीय राज्य है और सामान्य बजट और रेल बजट के द्वारा आवंटित संसाधनों में वास्तव में सभी राज्यों का समान योगदान होता है। हमने सामान्य बजट तथा रेल बजट में अपना योगदान दिया है। अब हमें दंडित किया जा रहा है क्योंकि हमारा छोटा राज्य है और हमारी जनसंख्या भी सीमित है। हमें वस्तुत: प्रगतिशील होने के कारण दंडित किया जा रहा है। हमारी साक्षरता दर ऊंची है और स्वाभाविक रूप से जनसंख्या वृद्धि नियंत्रित हुई है। इसे किसी अप्राकृतिक तरीके से नियंत्रित नहीं किया गया है बल्कि यह प्रगतिशील उपायों का लाभ है जो काफी समय पहले किए गए थे। अब, हमें उसके लिए दंडित किया जा रहा है।

ये तीन मानदंड हैं और इसका अर्थ है कि हमें अधिक आवंटन नहीं मिल सकेगा। मैं यह नहीं कहती कि हमें अपनी पात्रता से अधिक दिया जाना चाहिए बल्कि हमें वही मिलना चाहिए जिसके हम वास्तव में पात्र हैं और वह अन्य राज्यों के समान होना चाहिए। निधियों का समान वितरण होना चाहिए।

मंत्री जी का रेलवे की कार्य पद्धति और समस्याओं का समाधान करने की प्रक्रिया में परिवर्तन करने का भी एक बहुत बड़ा प्रशंसनीय लक्ष्य रहा है। उनका जो लक्ष्य है उससे विशेषकर रेल द्वारा पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। परन्तु गुजरात और उड़ीसा की घटनाओं की पृष्ठभूमि में हमारे देश में अब क्या हो रहा है। रेलवे नेटवर्क का क्या हो रहा है।

महोदय, मेरे राज्य में बड़ी संख्या में जो लोग गुजरात, महाराष्ट्र और राजस्थान में थे वे अब न केवल गुजरात बल्कि महाराष्ट्र और राजस्थान जैसे राज्यों में भी वापस जाने से डर रहे हैं। यदि इस सरकार के शासन में यही हालत रही तो पर्यटन कैसे फलफूल सकता है? मैं समयाभाव के कारण इसके विस्तार में नहीं जाऊंगी। परन्तु यह सुनिश्चित करना सरकार की जिम्मेदारी है कि राज्य संविधान में निहित प्रावधानों के अनुसार कार्य करें।

इस देश में वास्तव में क्या कुछ हो रहा है? मैं केवल इसके विस्तार में नहीं जाऊंगी इसलिए नहीं कि समय की कमी है बल्कि इसके पीछे अनेक अन्य कारण भी हैं।

उत्तर प्रदेश में क्या हो रहा है? रेल के डिब्बे लगभग खाली जा रहे हैं। मेरे राज्य में भी कुछ आरक्षित रेल डिब्बे गत कुछ सप्ताह से खाली जा रहे हैं। यह स्थिति अगले कुछ सप्ताह तक बनी रह सकती है जब तक कि इस साम्प्रदायिक नरसंहार को सख्ती से नहीं रोका जाता है। ऐसा करने की जिम्मेदारी अकेले राज्य सरकारों की ही नहीं है अपितु केन्द्र सरकार की भी है। कृपया यह न समझें कि मैं संदर्भ से हटकर बोल रही हूं। यह रेलवे की पर्यटन को बढ़ावा देने और प्रायोजित करने की महत्वाकांक्षी योजना से बहुत हद तक संबंधित है। हम अंतर्राष्ट्रीय समुदाय को क्या संदेश दे रहे हैं? यदि देश में यही हालात रहे तो क्या विदेशी पर्यटक भारत आएंगे? मैं नहीं समझती कि कोई यहां आने का साहस करेगा क्योंकि सभी को अपने जीवन की चिंता है।

महोदय, आर.एस.एस. के प्रस्ताव पर आपकी क्या प्रतिक्रिया है? उन्होंने इस देश में रह रहे मुसलमानों के बारे में कहा है जिसका तात्पर्य यह है कि उन्होंने अल्पसंख्यकों के बारे में बात की है और यहां तक कि भविष्य में इसाई भी हिन्दुओं की दया-दृष्टि पर निर्भर रहेंगे। मैं ऐसे विचारों का समर्थन नहीं करती हूं। मैं जन्म से हिन्दू हूं लेकिन मैं ऐसे विचारों को नहीं मानती। यदि इसी संदेश को हम अंतर्राष्ट्रीय समुदाय को दे रहे हैं तो इस देश में पर्यटन को बढ़ावा कैसे मिलेगा? माननीय रेल मंत्री की परिकल्पना वास्तविकता में कैसे परिकल्पित होगी? इस संदर्भ में, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करती हूं कि वह भारत सरकार को समझाये कि वह ऐसे देश में पर्यटन को बढ़ावा देने वाली इस महत्वाकांक्षी परियोजना को चलाने के लिए इस देश में उपयुक्त वातावरण पैदा हो सके।

महोदय, मैं भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम के बारे में एक प्रश्न करना चाहूंगी। यह बहुत महत्वाकांक्षी परियोजना प्रतीत होती है। यह वर्तमान खानपान प्रणाली को बदलने जा रही है जो उचित रूप से कार्य कर रही थी। भारतीय रेलवे द्वारा जो

[प्रो. ए.के. प्रेमाजम]

निविदायें इस प्रयोजनार्थ आमंत्रित की गई हैं उनके ब्यौरों से यह प्रतीत होता है कि यात्री सुविधाओं के लिए विशेष रूप से आम आदमी में सुधार लाने की कोशिश के बजाय, इनमें और कमी की जा रही है। मैं नहीं जानती, मैं गलती कर सकती हूं लेकिन निविदा सूचना और निविदाओं के ब्यौरों से मैं समझती हूं कि यह कुछ पांच सितारा होटल के व्यापार जैसा होने जा रहा है। इससे उन सामान्य यात्रियों की आवश्यकताएं कैसे पूरी होंगी जो मेल और एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में स्लीपर क्लास कोच में यात्रा करते हैं। मैं नहीं समझती कि इस व्यवस्था से उनकी आवश्यकताएं पूरी होंगी। खाद्य सामग्री का मूल्य जितना आज है उससे कहीं अधिक होगा। मैं मूल्यों में थोड़ी-बहुत बढ़ोत्तरी तो समझ सकती हूं लेकिन इस प्रकार की व्यवस्था नहीं। मुझे डर है कि वास्तव में सम्पूर्ण प्रणाली जो इस समय कार्य कर रही है उसको पूरी तरह बदल दिया जायेगा और जिसका नतीजा यह होगा कि खानपान सेवा में वर्तमान में कार्य कर रहे कर्मचारियों को रोजगार से हटा दिया जाएगा। मैं माननीय मंत्री से इस पहलू पर भी गौर करने का अनुरोध करूंगी।

महोदय, यद्यपि मैंने अपने राज्य के सम्बन्ध में पहले ही कतिपय मुद्दे उठाए हैं, फिर भी, मैं कुछ और मुद्दों का उल्लेख करना चाहूंगी। मैं माननीय रेल मंत्री की आभारी हूं और केरल राज्य के सांसदों की ओर से तथा केरल के लोगों की ओर से मैं माननीय मंत्री को कुछ नई रेलगाड़ियां चलाने के लिए बधाई देना चाहूंगी। एक कन्नानोर से बंगलौर, दूसरी एर्णाकुलम से कालीकट और तीसरी दक्षिण दिशा के लिए नामत: एर्णाकुलम से त्रिवेन्द्रम तक जन-शताब्दि रेलगाड़ी है। कन्नानौर से बंगलौर तक की रेलगाड़ी को साप्ताहिक रेलगाड़ी के रूप में चलाए जाने का प्रस्ताव है। मैं माननीय मंत्री से इस रेलगाड़ी को दैनिक रूप से चलाए जाने का अनुरोध करना चाहूंगी। अधिकारी और नौकरशाह यह तर्क दे सकते हैं कि दैनिक रूप से इस रेलगाड़ी को चलाना आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं होगा और लेकिन हमारा अनुभव है कि काफी संख्या में यात्री कन्नानोर से बंगलौर यात्रा करते हैं।

अपराह्न 4.00 बजे

यह मार्ग कुल मिलाकर आर्थिक रूप से अव्यवहार्य नहीं होगा।

हमारे राज्य को आबंटन के सम्बन्ध में इस रेल बजट में, हमें पिछले वर्ष मिली धनराशि से 78 करोड़ रुपये कम मिले हैं। गत वर्ष हमें 286.87 करोड़ रुपए मिले थे। इस वर्ष यह घटकर 208.8 करोड़ रुपये रह गया है। मेरा मंत्री जी से सादर अनुरोध है कि इसकी जांच करें और हमें और अधिक धन आबंटित करें।

अपराह्न 4.01 बजे

[**श्री श्रीनिवास पाटील** *पीठासीन* हुए]

शोरानूर-कालीकट-मंगलौर मार्ग के लिए दोहरीकरण जो लगभग पूरी होने जा रही है। हम मंत्रीजी के आभारी हैं। लेकिन हम कायामकुलम-एर्णाकुलम और कोट्टायम-एलेप्पी के छोटे कोरीडोर के कारण कोंकण रेलवे के लाभ का पूरा उपयोग नहीं कर पाए हैं। इस छोटी दूरी को अभी कवर किया जाना है। हमारा यह अनुरोध काफी समय से लम्बित है। मैं मंत्रीजी से इस पर ध्यान देने का अनुरोध करना चाहती हूं। यह दो लाइनों का कायामकुलम-एर्णाकुलम और कोट्टायम-एलेप्पी का मार्ग बहुत छोटा है।

श्री सुरेश कुरूप (कोट्टायम): यदि इस हिस्से का दोहरीकरण कर दिया जाता है तो, हम कोंकण रेलवे की पूरी क्षमता का उपयोग कर सकते हैं।

प्रो. ए.के. प्रेमाजम: कामरेड ए.के. गोपालन जो इस सम्माननीय सभा में विपक्ष के एक नेता थे उनके समय से तेलीचेरी-मैसूर-नंजनगौड तक नई रेल लाइन बिछाने की मांग की जा रही है। इस संबंध में सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है। मैं नहीं जानती कि इसे अब बंद क्यों किया गया है। अब मुझे यह बताया गया है कि नीलाम्बुर-नंजनगोड के लिए नया सर्वेक्षण किया जा रहा है। तेलीचेरी-मैसूर-नंजनगोड के लिए पहले ही सर्वेक्षण कर लिया गया है। धनराशि पहले ही खर्च की जा चुकी है, अब इसे बंद क्यों किया जा रहा है। इस सदन का सदस्य बनने के शुरू से ही मैं इस संबंध में आवाज उठाता रहा हूं। पिछले चार वर्षों में रेल बजट पर सभी वाद-विवादों में मैंने इसका अनुमेध किया है, लेकिन इसको खारिज कर दिया गया।

सुरक्षा उपायों के संबंध में विशेषकर मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कुछ नए उपरिपुलों को शामिल किया गया है और मैं इसके लिए बहुत आभारी हूं। लेकिन मेरे निर्वाचन क्षेत्र में सड़क उपरिपुलों के मामले में नाममात्र की धनराशि दी गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग-17 पर चौराडे एलाइनमेंट रोड पर कार्य लगभग पूरा हो गया था। लेकिन मुझे पुल के भाग के डैक स्लैब जो रेलवे द्वारा किया जाना है के बारे में बताया गया है कि इसे अभी तक अनुमोदित नहीं किया है। इस मामले को दक्षिणी रेलवे प्राधिकारियों के ध्यान में लाया गया है। लेकिन उन्होंने इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया है। आज सुबह मुझे मेरे निर्वाचन क्षेत्र से एक टेलीफोन काल मिली जिसमें बताया गया है कि ठेकेदार कार्य को रोकने और छोड़ने जा रहा है। वास्तव में यह कार्य जून तक पूरा हो जाना चाहिए था। मुझे नहीं लगता कि उपरिपुल के भाग के डिजाइन को अनुमति के बिना यह कार्य पूरा हो पाएगा।

अन्य महत्वपूर्ण अनुरोध जो मालाबार क्षेत्र से आया है। कालीकट में पिटलाइन है, जिसकी आवश्यकता कालालुण्डी में दुखद दुर्घटना के दिनों में महसूस की गई थी। इसे कालीकट तक करना बहुत आसान है। वहां काफी भूमि उपलब्ध है। इसके लिए अनेक बार अनुरोध किया गया था। मुझे विश्वास है माननीय मंत्री जी को इसकी जानकारी होगी। वहां पिटलाइन के न होने के कारण एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को मंगलौर में ठहरना पड़ता था और लोगों को मंगलौर से कालीकट तक अन्य रेलगाड़ियों से जाना पड़ता है, इसलिए, पिटलाइन के लिए अनुरोध को स्वीकार किया जाए। मालाबार के लोगों को इसका लाभ मिलने दें।

मालाबार क्षेत्र में अन्य उपरिपुलों पर निर्माण कार्य तेजी से चल रहा है। तथापि, मुझे पता चला है कि इस वर्ष बहुत सीमित निधियां आबंटित की गई है। पांच चालू उपरिपुल परियोजनाओं के लिए 17 लाख रुपए आबंटित किए गए हैं। यह बहुत कम धनराशि है। शेष धनराशि जिसकी आवश्यकता है वह 2,31,000 है। एक अन्य मामले में 2,19,000 रुपये की धनराशि की आवश्यकता है।

इसलिए, मेरा अनुरोध है कि इस मामले की जांच की जाए।

समय की कमी के कारण मैं और विस्तार में नहीं जाना चाहती। मुझे दिए गए इस अवसर और दिए गए समय के लिए मैं एक बार फिर सभापति महोदय का धन्यवाद करती हूं।

***श्री किरीट सोमैया** (मुम्बई उत्तर-पूर्व): मैं मुम्बई के दैनिक यात्रियों की समस्याओं के बारे में बोलना और जोर देना चाहता हूं। रेल बजट ने यात्रियों को कुछ सुविधाएं प्रदान करने की कोशिश की है लेकिन मैं माननीय रेल मंत्री का मासिक टिकट की स्लैब सीमा में परिवर्तन करने के विशेष प्रावधान के बारे में ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। इससे समस्या पैदा होगी।

अनेक बार राकेश मोहन समिति का जिक्र किया गया है। मासिक टिकट धारकों के बारे में समिति का मूल सिद्धांत कि नियोक्ता द्वारा इस सुविधा के लिए प्रतिपूर्ति की जाती है त्रुटिपूर्ण है। मुम्बई में वेतनभोगी वर्ग, पददलित, मध्यम वर्ग रेल से यात्रा करता है। मासिक टिकट का खर्च उन्हें अपनी जेब से भरना पड़ता है। कोई नियोक्ता इसकी प्रतिपूर्ति नहीं करता है।

मैं विभिन्न रेलवे स्टेशनों विशेषरूप से मध्य रेल के लिए मूलभूत यात्री सुविधाओं की आवश्यकता की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं। मेरा आपसे वर्ष 2001-2002 के रेल बजट में निम्नलिखित मुद्दे शामिल करने का अनुरोध है। इन यात्री सुविधाओं की मुम्बई के 10 (मुलुंड, मदुप, कंजुरमार्ग, विखरोली, घाटकोपर, विद्याविहार, तिलक नगर, चेम्बूर, गोवंडी, मन्हर्ड) उपनगरीय रेलवे स्टेशनों पर आवश्यकता है, इन सभी स्टेशनों के लिए आम बजटीय प्रावधानों की आवश्यकता है।

* इन रेलवे स्टेशनों की पूर्वी और पश्चिमी दोनों दिशाओं में विस्तार पटल का प्रावधान।
* उचित प्रचालन और कूपन वैधता मशीनों का प्रावधान।
* मुलुंड, घाटकोपर और चेम्बूर रेलवे स्टेशनों पर पी.आर.एस. की प्रतीक्षा सूची की स्थिति जानने के लिए "टच स्क्रीन" मशीनों का प्रावधान और रखरखाव।
* कंजुरमार्ग, तिलक नगर, गोवंडी रेलवे स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत मासिक टिकट बुकिंग प्रणाली और सभी पूर्वी दिशा के स्टेशनों पर ऐसी प्रणाली का प्रावधान।
* प्रणाली में सुधार करने और कार्य कर रही इन मशीनों, कम्प्यूटरों का रखरखाव। यह प्रणाली महीने में लगभग 10 दिन काम नहीं करती है।
* सभी टिकट, कार्डस, मासिक टिकट/खिड़की पर कार्य अनियमित हैं। समय से उचित कार्यकरण और रखरखाव आवश्यक है।
* पूर्वी दिशा के इन सभी 10 स्टेशनों पर 24 घंटे बुकिंग का प्रावधान।
* इन सभी दस स्टेशनों पर पुलिस चौकी/बूथ का प्रावधान।
* कंजूर मार्ग (सीएसटी के छोर) तिलकनगर, गोवान्दी में नए एफओबी का प्रावधान।
* मानखुर्द, विद्याविहार (थाणे छोर), घाटकोपर, भांडुप (सीएसटी छोर) में एफओबी का विस्तार।
* इन दस रेलवे स्टेशनों के पूर्व एवं पश्चिम की तरफ भुगतान पर दो पहिया वाहनों के पार्किंग का प्रावधान।
* कंप्यूटरीकृत सत्रकालीन टिकट प्रणाली प्राय: 30 दिनों में से लगभग 10 दिन खराब रहती है। वैकल्पिक सत्रकालीन पास बहुत पतले कागज पर जारी किये जाते हैं।
* इन सभी 10 रेलवे स्टेशनों पर मोटे कागज पर सत्रकालीन पासों के जारी किए जाने के प्रावधान की आवश्यकता।
* मानखुर्द स्टेशन पर नयी पीआरएस प्रणाली का प्रावधान।

*भाषण सभा-पटल पर रखा गया।

[श्री किरीट सोमैया]

* नए रेलवे स्टेशन भवन में नये बुकिंग कार्यालयों का प्रावधान।

* रेलवे प्लेटफार्म निकास प्रवेश द्वारों पर शेड का प्रावधान।

* इन सभी रेलवे स्टेशनों पर से अनधिकृत स्टालों को हटाया जाना।

मैं बजटीय प्रावधान के संबंध में प्रत्येक रेलवे स्टेशन से संबंधित टिप्पणियां संलग्न कर रहा हूं। वास्तव में पिछले अनेक वर्षों से इन यात्री सुख-सुविधाओं की मांग भी की गई है लेकिन इन्हें नहीं दिया गया और न क्रियान्वित की गई। मैं आपसे आवश्यक कार्यवाही करने का अनुरोध करता हूँ। मैं इन दस रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को उपलब्ध कराए जाने वाली मूल सुख सुविधाओं से संबंधित कुछ टिप्पणियां भी सभा पटल पर रखना चाहता हूं।

मुझे विश्वास है कि आप समस्या को समझेंगे और अधिकारियों से वर्तमान प्रावधानों को क्रियान्वित एवं उपयोग करने के लिए कहेंगे। मुझे यह भी विश्वास है कि यदि आवश्यक हुआ तो आप संबंधित अधिकारियों से और प्रावधान करने को कहेंगे।

***श्री विनय कुमार सोराके** (उदुपी): सभा में पहले प्रस्तुत किया गया रेल बजट-2002 बाद में प्रस्तुत किए गए सामान्य बजट 2002 का अगुवा सिद्ध हुआ है। दोनों बजट निराश करने वाले रहे और उनका उद्देश्य यथास्थिति बनाए रखना था तथा इनमें संसाधन जुटाने के किसी नए उपाय की घोषणा नहीं की गई है। चूंकि रेलवे को सामान्य आर्थिक स्थितियों की चिन्ता करने की आवश्यकता नहीं है। इसलिए उसके पास यह सुखद मौका होता है कि वह अपने ही क्षेत्र तक सीमित रहे और निधि जुटाने के क्षेत्र में उसने साहसिक उपाय किए हैं।

राकेश मोहन समिति की अनेक सिफारिशों का लक्ष्य गैर-महत्वपूर्ण क्रियाकलापों समेत निधि जुटाना एवं दुहरी राजकीय सहायता को समाप्त करने हेतु प्रशुल्क को पुन: संतुलित करना है। रेलवे के पास बहुत अधिक भूमि बेकार पड़ी हुई है जिसका वाणिज्यिक रूप से उपयोग किया जा सकता है। लेकिन 2002 के बजट में ऐसी किसी योजना का प्रस्ताव नहीं किया गया है। सरकार द्वारा राकेश मोहन समिति की सिफारिशों को गंभीरता से न लेने की अपनी बाध्यताएं हैं जोकि राजनीतिक प्रकृति की हैं। कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुरूप रेलवे के लिए वाणिज्यिक लेखांकन प्रणाली जैसी सिफारिशों को स्वीकार करने के विषय में इस बजट में कुछ नहीं कहा गया है।

*भाषण सभा-पटल पर रखा गया।

सरकार के निधियां जुटाने में सक्रिय न होने का सबसे प्रमुख कारण है आमान परिवर्तन की चल रही परियोजनाएं। पहले के अधिकांश स्थायी मार्ग विघटित कर दिए गए हैं और नए चालू नहीं हुए हैं। अनेक खण्डों में यातायात रोक दिया गया है जिससे रेलवे को राजस्व की हानि हो रही है एवं यात्रियों को कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में मंगलौर हसन लिंक बहुत पहले विघटित कर दिया गया था और इस चालू परियोजना का कार्य निधियों के आवंटन के अभाव में रुका हुआ है। सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण समझे जाने वाले रेलवे लेवल क्रासिंगों का निर्माण, रोडों को जोड़ने वाले ब्रिजों एवं उपमार्गों के निर्माण की भी उपेक्षा की जा रही है। यात्री किराये में वृद्धि कर दी गई है लेकिन उस हिसाब से यात्रियों की सुख-सुविधाओं में वृद्धि नहीं की गई है।

कोंकण रेलवे जिसके बारे में मेरे जिले समेत कर्नाटक के तटवर्तीय क्षेत्रों के लिए बतौर लाइफ लाइन परिकल्पित किया गया था, वह केरल, गोवा एवं महाराष्ट्र जैसे लाभग्राही राज्यों के लिए मात्र पैसेजवे (कोरिडोर) बनकर रह गई है। रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में अन्य जोनल रेलों की तुलना में कोंकण रेलवे के कार्यकरण एवं उसकी अच्छी आर्थिक स्थिति की प्रशंसा की। मैं यह भी देख रहा हूं कि कोंकण रेलवे कारपोरेशन की कार्यसंस्कृति एकदम अलग है जैसा अन्य रेलों में नहीं है। कोंकण रेलवे कारपोरेशन ने भिड़न्त-विरोधी प्रणाली विकसित की है जो कि रेल भिड़न्त एवं विमानों की भी भिड़न्त की चेतावनी देने एवं उसे रोकने के मकसद से बनाई गई है। किसी सरकारी क्षेत्र की कंपनी द्वारा इस प्रकार का आविष्कार करना अच्छी बात है।

चूंकि कर्नाटक के तटवर्तीय क्षेत्र के लोगों ने रेलवे का ट्रैक बिछाए जाने के लिए भूमि का काफी नुकसान उठाया है और स्थायी पथ के निर्माण के लिए कठिन परिश्रम किए हैं इसलिए उनकी कुछ वाजिब अपेक्षाएं भी हैं। कोंकण मार्ग पर जहां तक यात्रियों को दी जाने वाली सुखसुविधाओं का प्रश्न है मेरे क्षेत्र के साथ पूर्णत: उपेक्षापूर्ण व्यवहार किया गया है। नई दिल्ली एवं मुम्बई से आने वाली लम्बी दूरी की अधिकांश गाड़ियां जैसे त्रिवेन्द्रम राजधानी, मंगला एक्सप्रेस और नेत्रावती उदुपी एवं कनकानंदी से होकर अर्द्धरात्रि को गुजरती हैं और यहां आकर यात्री असहाय हो जाते हैं क्योंकि आगे जाने के लिए सड़क यातायात की सुविधा नहीं मिल पाती है। मेरे पड़ोसी राज्य केरल के लिए समय काफी सुविधाजनक होता है।

उदुपी एक बड़ा वाणिज्यिक, पर्यटन एवं तीर्थयात्रा का केन्द्र है और यहां बहुत से रेल यात्री दोनों तरफ जाने के लिए ट्रेन पकड़ते हैं एवं उतरते हैं। उदुपी से दूरदराज तक यात्रियों के आने

जाने की सुविधा हेतु यह आवश्यक है कि उदुपी पर त्रिवेन्द्रम-दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस अप एवं डाउन दोनों को दो मिनट का ठहराव दिया जाए क्योंकि इस समय यात्रियों को पूरी दूरी कनकन्डी पर उतरकर सड़कमार्ग द्वारा तय करनी पड़ती है। जनता बहुत पहले से कुंडापुरा पर नेत्रावती, मंगला आदि जैसी अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों के रुकने (अत्यन्त संक्षिप्त) की मांग करती आयी है। रेलवे स्टेशन परिसरों में साफ-सफाई और उदुपी, कुडापुरा एवं कनकानडी जैसे महत्वपूर्ण स्टेशनों पर प्रतीक्षालय, अमानती सामान घर एवं विश्रामालय जैसी सुविधाओं में वृद्धि किए जाने हेतु ध्यान देने की आवश्यकता है।

हमारे क्षेत्र के लोगों ने कोंकण रेल मार्ग के निर्माण में जमीन देकर एवं कठिन श्रम द्वारा बहुत योगदान किया है। स्थायी पद के अधिकांश चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी जैसे खलासी जोकि कोंकण रेलवे कारपोरेशन में अस्थायी श्रमिक के रूप में कार्य कर रहे थे, अब वे बेरोजगार हैं एवं उनके पास जीविका का अन्य कोई साधन नहीं है। कोंकण रेलवे कारपोरेशन का मुख्यालय अत्यन्त दूर नवी मुम्बई के थाना बेलापुर में स्थित होने के कारण कोंकण रेलवे कारपोरेशन उनकी न्याय एवं सहानुभूति की मांग को नहीं सुनता है। कोंकण रेलवे कारपोरेशन ने निर्माण के दौरान जिन स्थानीय लोगों को लगाया था उन्हें अन्य क्षेत्रों में पुनर्वासित किया जा सकता है। उन्हें उस क्षेत्र में स्टेशनों पर खान-पान। समाचार-पत्र की बिक्री का लाइसेंस दिया जा सकता है। रेलवे (कोंकण रेलवे कारपोरेशन) अपने भूतपूर्व कर्मचारियों जो कि बेरोजगार हैं, को टाउन बुकिंग एजेन्सी, दूर के क्षेत्रों में यात्रियों के लिए आउट-एजेंसियां देकर रोजगार दे सकते हैं।

रेलवे आम आदमी के परिवहन का साधन है अत: प्राधिकारियों से लोगों को बहुत अपेक्षाएं हैं। मैं सामाजिक सब्सिडी के दृष्टिकोण से किसी प्रकार के अनुग्रह की मांग नहीं कर रहा हूं। हमारे क्षेत्र से कोंकण मार्ग एवं दक्षिण रेलवे जोन को पर्याप्त मात्रा में यात्री मिलते हैं जिससे राजस्व की प्राप्ति होती है, इस बात को दृष्टिगत रखते हुए मेरे सभी मांगें वाणिज्यिक दृष्टि से व्यवहार्य एवं न्यायसंगत हैं।

मैं केन्द्र से अनुरोध करता हूं कि लोगों की सुखसुविधाओं की मांग पर अधिक ध्यान दिया जाए जिससे रेल भारत में अपने आप को प्रमुख लोक उपयोगी विभाग सिद्ध कर सके।

मेरे क्षेत्र में रेल ने मेरे द्वारा तत्कालीन रेल मंत्री कु. ममता बनर्जी, श्री रामनाईक और वर्तमान मंत्री श्री नीतीश कुमार जी और श्री राजागोपालजी जो कि हमारे क्षेत्र का कई बार दौरा कर चुके हैं, से बातचीत करने के बावजूद दैनिक सुख-सुविधाएं उपलब्ध कराने के मामले में कोई रुचि नहीं दर्शाई है। स्थानीय निवासियों एवं गैर-सरकारी संगठनों ने निम्न अत्यन्त महत्वपूर्ण कार्य किए जाने की मांग की है:

(1) कनकानडी रेलवे स्टेशन (बजाज क्रास रोड) के नजदीक सड़क उपरिपुल बनाया जाना। इस उपरिपुल से इस क्षेत्र के 25,000 निवासियों को लाभ होगा तथा इससे स्थानीय लोग रेलवे रेल लाइन को पार करते समय भी सुरक्षित रहेंगे।

(2) त्रिवेन्द्रम राजधानी एक्सप्रेस के उदुपी पर थोड़े समय रुकने की व्यवस्था की जाय जो एक तीर्थस्थान, पर्यटन केन्द्र भी है और मनिपाल को रेल मार्ग से जोड़ता है जोकि देश का सबसे बड़ा स्वास्थ्य केन्द्र, शिक्षा एवं बैंकिंग केन्द्र है।

(3) मंगलौर के बइकांपडी औद्योगिक क्षेत्र से लगे बइकांपडी उपरिपुल के नजदीक चौकीदार वाले/बिना चौकीदार वाले रेल क्रासिंग।

(4) हसन-मंगलौर रेल मार्ग जिस पर टनेल ब्रिज 180/8 और 180/9 के नजदीक आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है, पर कोडाकल के नजदीक अलावे गांव में रेलमार्ग के नीचे से सड़क बनाया जाना इस क्षेत्र में रहने वाले 800 परिवारों को सुरक्षा की दृष्टि से पहुंच संपर्क मार्ग की आवश्यकता है।

(5) कोंगुरू मुट्ट रोड कुलशेखर थाना, मंगलौर के निवासियों को किराए पर मार्गाधिकार दिया जाए। रेलवे ने भूमि को स्थानीय पंचायत को विकास के लिए सौंपने से मना कर दिया है और 5275 वर्ग मीटर जमीन के लिए 16 लाख रुपये से अधिक भुगतान हेतु दबाव डाल रहा है।

(6) सूरतकल स्टेशन का उन्नयन क्योंकि यह मंगलौर सिटी के लिए अत्यन्त महत्वपूर्ण है। मंगलौर के निवासी कनकनाडी जाने की अपेक्षा सूरतकल आना पसंद करते हैं। सूरतकल बड़ा औद्योगिक कस्बा है। कोंकण रेलवे की स्थापना से सूरतकल में बहुत अधिक यात्री आते हैं और वहां कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा और टाउन बुकिंग एजेन्सी वाले एक बड़े रेलवे स्टेशन की आवश्यकता अत्यंत उचित है।

15 से अधिक गैर-सरकारी संगठनों, संघों, एमआरपीएल, बीएएसएफ, एनएमपीटी आदि जैसी औद्योगिक इकाइयों ने इस सुविधा की मांग की है। मैंने इस मामले में

[श्री विनय कुमार सोराके]

वर्तमान रेल मंत्री से बात की है लेकिन अभी तक कोई सकारात्मक जवाब नहीं आया है।

(7) कोंकण रेल मार्ग पर मालगाड़ियों के आवागमन पर भी रोक है जिससे इस क्षेत्र के निवासियों की गंतव्य पर पहुंचने के लिए लम्बा और परिवर्तित मार्ग अपनाने पर बाध्य होना पड़ता है। इस क्षेत्र से कई प्रकार की सामग्री भेजी जाती हैं—कृषि और बागान फसल यथा कॉफी, सुपारी, नारियल तथा औद्योगिक उत्पाद यथा कुद्रेमुख से लौह-अयस्क और मंगलौर पत्तन से आयात इत्यादि। लोगों पर अतिरिक्त लागत बोझ डाल कर भारी मात्रा में माल ढुलाई सड़क मार्ग से की जा रही है।

माल ढुलाई मंगलोर-हासन मीटरगेज लाईन से होती थी। इसे अब बंद कर दिया गया है जिससे यात्री और माल यातायात में बाधा उत्पन्न हो गयी है। लोगों को अपने माल की ढुलाई के लिए, जिसे कम कीमत पर रेलवे द्वारा ढोया जाता था, अब गाड़ियों/ट्रकों का इस्तेमाल करना पड़ रहा है।

दक्षिण रेलवे (पलक्कड मंडल) और कोंकण रेलवे (कारवार मंडल) द्वारा मेरे क्षेत्र में सेवायें दी जाती हैं। मैं रेल अधिकारियों से मेरे क्षेत्र की लम्बे समय से चली आ रही क्षेत्रीय समस्याओं पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूं।

श्री राजैया मल्याला (सिद्दीपेट): सभापति महोदय, रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

माननीय रेल मंत्री ने वर्ष 2002-2003 के लिए रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं माननीय मंत्री को दक्षिण मध्य रेलवे के लिए 280 करोड़ रु. आबंटित करने के लिए बधाई देता हूं जबकि गत वर्ष यह राशि मात्र 160 करोड़ रु. था। इसके बाद भी सारी मांग पूरी नहीं हुई है। उदाहरणार्थ, लाइनों के दोहरीकरण के लिए प्रस्तावित मांग 150 करोड़ रु. की थी जबकि उन्होंने मात्र 99 करोड़ रु. दिए हैं। इसी प्रकार, आमान परिवर्तन के लिए 106 करोड़ रु. आबंटित किया गया जबकि आवश्यकता 181 करोड़ रु. की है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे इसे नोट करें और इस अनुरोध को मानें।

हमारे माननीय रेल मंत्री ने कहा कि यह रेलवे का 150वां वर्ष है। इसे पर्यटन वर्ष के रूप में मनाने की घोषणा की गयी है। लेकिन मुझे लगता है कि पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए कोई व्यापक योजना नहीं बनायी गयी है। विशाखापटनम में बोरा गुफाओं जैसे आंध्र प्रदेश में कई बौद्ध पर्यटक स्थल हैं। अत: इसके लिए एक विशेष रेलगाड़ी की आवश्यकता है। यात्रियों के लिए कई सुविधाएं उपलब्ध कराने की आवश्यकता है।

इंडियन एयरलाइन्स में वरिष्ठ नागरिकों को 50 प्रतिशत तक रियायत दी जाती है जबकि रेलवे में उन्हें मात्र 30 प्रतिशत रियायत दी जाती है। मैं रेल मंत्री से इसे 50 प्रतिशत करने की अपील करता हूं जिससे हमारे देश में वरिष्ठ नागरिक उन्हें बधाई देंगे। हैदराबाद मल्टीमॉडल सबआर्डिनेट सिस्टम के लिए और अधिक धन आबंटित करने और इसे इस वर्ष की समाप्ति तक पूर्ण करने के लिए भी कार्यवाही की जानी चाहिए। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे नरसापुर-कोटीपल्ली और कोटीपल्ली-काकीनाड़ा लाइनों के लिए सर्वेक्षण की गति को बढ़ाएं। यह हमारे अध्यक्ष स्वर्गीय श्री बालयोगी की आकांक्षा थी। कम से कम उनकी स्मृति में इसे शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। यदि यह किया जाता है तो इस क्षेत्र के लोग अत्यधिक प्रसन्न होंगे। हमारे अध्यक्ष, श्री बालयोगी ने अपने जीवनकाल में इस क्षेत्र के विकास के लिए कई कार्य किये। अत: इसे भी शीघ्र पूरा किया जाना अत्यन्त आवश्यक है।

कई सड़क उपरिपुलों की भी आवश्यकता है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, जामिया उस्मानिया की तरह कई सड़क उपरिपुल लम्बित हैं। यद्यपि, काम शुरू हुआ था किन्तु यह गत कई वर्षों से लम्बित है। यह यातायात के लिए बहुत अधिक अवरोध उत्पन्न करने वाला है।

मैं मंत्री जी से पेडनल्ली से करीनगर होते हुए निजामाबाद को एक नई रेल लाइन के विषय में भी अनुरोध करना चाहूंगा। मैं बचपन से इस रेललाइन के विषय में सुन रहा हूं। यह लोगों की बहुत समय से इच्छा है। हाल में, कई वर्षों के पश्चात् यह कार्य करीमनगर तक पहुंचा है। इसके निजामाबाद तक पहुंचने के लिए और 200 करोड़ रु. की आवश्यकता है जबकि इस लाइन के लिए मात्र 10 करोड़ रु. आबंटित किए गए हैं। इस गति से, हमें नहीं पता कि यह कार्य कब पूर्ण होगा। एक अन्य महत्वपूर्ण आमान परिवर्तन का बड़ा भाग मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पड़ता है। इसके लिए भी 100 करोड़ रु. की आवश्यकता है किन्तु इसके लिए कुछ भी नहीं दिया गया है।

मुझे यह जानकर बड़ा हर्ष हुआ है कि रेलगाड़ियों में मिनरल पानी की आपूर्ति की जा रही है।

मैं माननीय मंत्री से सिकन्दराबाद से सिद्दीपेट होते हुए करीमनगर तक के लिए एक और रेल लाइन पर विचार करने का अनुरोध करता हूं। मैं इस लाइन के लिए इसलिए अनुरोध कर रहा हूं क्योंकि यह अत्यन्त पिछड़ा क्षेत्र है और इस क्षेत्र में बहुत कम रेलगाड़ियों की सुविधा है।

मैं माननीय मंत्री के ध्यान में एक अत्यन्त विचित्र बात लाना चाहूंगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बहुमंजिले आवास बनाए गए थे और

गत पचास वर्षों से लोग उनमें रह रहे हैं। हाल ही में, रेलवे के लोग वहां गए और उन्होंने उस भूमि पर दावा किया है। मैं समझ नहीं सकता कि 50 वर्षों के बाद यह कदम क्यों उठाया गया है। अगर आप उन लोगों को हटाने जा रहे हैं तो उनके पुनर्वास पर कितना खर्च आएगा और उन लोगों को कहां भेजा जाएगा? आपको इन सब बातों को दिमाग में रखना पड़ेगा।

मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि निम्नलिखित उपरिपुलों के निर्माण की शीघ्र आवश्यकता है:

1. इलुरु टाउन के पुराने बस स्टैण्ड के निकट फ्लाइओवर ब्रिज का निर्माण।
2. मेरे निर्वाचन क्षेत्र में समपार सं. 349 पर फ्लाई ओवरब्रिज का निर्माण।
3. पश्चिमी गोदावरी जिले के चेबोरुलु पर फ्लाइओवर का निर्माण।
4. पश्चिमी गोदावरी जिले में भीमदोवुलु पर फ्लाईओवर का निर्माण।
5. मार्केट यार्ड के निकट तडेपल्ली पर फ्लाइओवर का निर्माण।
6. पार्वतीपुरम में फ्लाईओवर का निर्माण।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे विशाखापटनम रेलवे स्टेशन को दक्षिण पूर्व रेलवे का माडल स्टेशन घोषित करें। जैसा कि माननीय मंत्री द्वारा पहले कहा गया है, इसे एक टर्मिनल स्टेशन के रूप में पूर्ण किया जाना चाहिए। महोदय, वर्तमान में, वाल्टेयर-चेन्नई एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन चलती है। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि इसे सप्ताह में तीन दिन चलाया जाए क्योंकि यह यात्रीगण के लिए अत्यन्त सुविधाजनक होगा।

अब मैं कुछ शब्द सुरक्षा उपायों के विषय में कहना चाहता हूं। लोग रेलगाड़ियों द्वारा यात्रा करने में घबराते हैं क्योंकि हमेशा कोई न कोई दुर्घटना होती रहती है। पहले, लोग हवाई यात्रा करने में घबराते थे किन्तु अब लोग रेलगाड़ी से भी यात्रा करने में घबराते हैं। इसलिए, सुरक्षा उपायों को अवश्य सुधारा जाना चाहिए। केवल यही नहीं, रेलवे में सुविधाएं और यात्री सुविधाएं भी अवश्यक बढ़ाई जानी चाहिए जिससे यात्रियों के लिए रेलगाड़ी से यात्रा करना सुविधाजनक हो जाए।

महोदय, अन्त में, मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं और इस बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रनाथ सिंह (मछलीशहर): सभापति जी, मैं समाजवादी पार्टी की ओर से वर्ष 2002-2003 के रेल बजट की आलोचना करने के लिए नहीं खड़ा हुआ हूं बल्कि कुछ सार्थक सुझाव भी देना चाहता हूं। मैं ईश्वर से प्रार्थना करता हूं कि वह इस सरकार को सद्बुद्धि दे और हमारे द्वारा दिये गये सुझावों को जनहित और गरीबों के हित में पालन करे।

सभापति महोदय, भारतीय रेल का 150 वर्षों का गौरवशाली इतिहास रहा है। रेल गरीब लोगों का सहारा है। जिसके पास कोई साधन नहीं होता, वह रेल से यात्रा करता है। आज यह वर्ष ''यात्री वर्ष'' के रूप से मनाया जा रहा है लेकिन मुझे खेद के साथ कहना पड़ता है कि आज रेल किरायों में वृद्धि साधारण श्रेणी में की गई है। साधारण दर्जे में 10-20 प्रतिशत और उच्च श्रेणी में 4 प्रतिशत किराये की वृद्धि की गई है। राजधानी और शताब्दी में किसी प्रकार भी किरायों में वृद्धि नहीं की गई है। इस प्रकार यह वर्ष गरीब यात्रियों के विरोध में यात्रियों पर बोझ वर्ष है। इतना बड़ा वृद्धि का बोझ पहले कभी नहीं डाला गया था। माननीय मंत्री जी कहेंगे कि पिछले कई वर्षों से उच्च श्रेणी के किरायों में वृद्धि होती रही है लेकिन निम्न श्रेणी के किरायों में नहीं हुई है। मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि उनका जन्म एक किसान परिवार में हुआ है और वे समाजवादी विचारधारा के हैं लेकिन इन साम्प्रदायिक, अवसरवादी और पूंजीवादी ताकतों के साथ बैठकर मंत्री बने बैठे हैं। चूंकि वे किसान परिवार में जन्मे हैं, इसलिए गरीब कितने परेशान रहते हैं, इसे वह जानते होंगे।

सभापति जी, अगर माननीय मंत्री जी राजधानी और शताब्दी गाड़ियों के किरायों में वृद्धि करते तो उच्च श्रेणी के अमीर लोगों के ऊपर ज्यादा बोझ नहीं बढ़ता क्योंकि वे लोग 100-200 या 300-400 रुपया आराम से अदा कर सकते थे लेकिन इन लोगों को छोड़कर साधारण श्रेणी का किराया बढ़ाया गया है। शायद बचपन में उन्होंने साधारण दर्जे से यात्रा की होगी और उच्च श्रेणी न देखी हो। आज हम देखते हैं कि एक साधारण दर्जे के कोच में 40-45 लोगों के बैठने का स्थान होता है लेकिन उसमें 100 से ज्यादा आदमी ठूंस-ठूंसकर भरे होते हैं। यदि कोई खिड़की से अंदर कूदता है तो उसका पांव बाहर और सिर अंदर रहता है।

सभापति महोदय, मैं एक बार बिहार में जा रहा था। वहां बस में लोग यात्रा कर रहे थे। बस पूरी तरह से भर गई थी। लेकिन बस में जो कंडक्टर यात्रियों को बस में घुसेड़ रहा था, उन्हें वह डंडे से खोंच-खोंच कर घुसेड़ रहा था, ताकि बस में ज्यादा से ज्यादा यात्री भर जाएं। उसी तरह से साधारण श्रेणी का जो लोग

[श्री चन्द्रनाथ सिंह]

किराया देते हैं, वे कितना कष्ट उठाते हैं। रेल की साधारण श्रेणी में यात्रा करने के बाद यात्री तीन दिन तक उठ-बैठ नहीं सकता है। इसलिए उसके किराये में वृद्धि का मैं घोर विरोध करता हूं। माननीय मंत्री जी आ गये हैं, मैं उन्हें याद दिलाना चाहता हूं कि उन्होंने किसान परिवार में जन्म लिया है। अगर वह इस वर्ष को यात्री वर्ष के रूप में मनाना चाहते हैं तो किसानों के लिए छूट दें। साधारण श्रेणी में किसान, मजदूर, अल्पवेतन भोगी कर्मचारी, चपरासी और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारीयात्रा करते हैं, जिनके पास पैसा नहीं होता है। जिनके पास गरीबी रेखा का कार्ड है, अगर आप उन्हें किराये में 50 प्रतिशत की छूट दे दें तो माननीय मंत्री जी आप इतिहास पुरुष हो जायेंगे। इतिहास के पन्नों में आपका नाम लिखा जायेगा। लेकिन अगर गरीबों के ऊपर आप किराया बढ़ायेंगे तो हम समझते हैं कि इससे गरीबों को बहुत कष्ट और दुख होगा। मैं इसका संसद में विरोध करता हूं और संसद के बाहर भी हम और हमारी पार्टी इसका विरोध करेगी।

सभापति महोदय, मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है कि हम रेल यात्रा करने वाले पांच वर्ष के बच्चों को मुफ्त आहार देंगे। मुझे बड़ी खुशी हुई, जब मंत्री जी बोल रहे थे। मुझे लगा कि वह बहुत अच्छा काम कर रहे हैं। लेकिन जब वह आगे बोले की शताब्दी और राजधानी में यात्रा करने वाले पांच वर्ष के बच्चों को मुफ्त आहार दिया जायेगा तो मुझे बड़ा दुख हुआ। जो नंगे, भूखे बच्चे हैं, गरीब आदमी के बच्चे हैं, जिनके पास खाने के लिए नहीं है और वे ट्रेन में यात्रा करते हैं, यदि उन्हें मुफ्त में खाना दिया जाता तो उन गरीबों के लिए बहुत अच्छा रहता। मैं मंत्री जी से मांग करूंगा कि ऐसे गरीब लोगों को यह सुविधा निश्चित रूप से दी जाए और माननीय मंत्री जी जो किराया बढ़ा रहे हैं, उसे वापिस लेने की कृपा करें।

सभापति महोदय, मैं एक दूसरी बात कहना चाहता हूं कि रेलवे में प्लेटफार्म पर और बाथरूम में गंदगी व्याप्त रहती है। इस तरफ रेल अधिकारी कुछ ध्यान नहीं देते हैं। अगर साधारण श्रेणी के ट्रेन के डिब्बों में बाथरूम में कोई चला जाए तो वहां इतनी बदबू आती है कि कम्पार्टमैन्ट में बैठे हुए लोग उससे परेशान रहते हैं। रेलवे के अधिकारी क्या चैक करते हैं? अगर रेल के किसी उच्चाधिकारी को एक घंटे के लिए उस बाथरूम में बंद कर दिया तो वह बेहोश होकर बाहर निकलेगा। आप किराया बढ़ा रहे हैं, लेकिन रेलवे के बाथरूम में व्याप्त गंदगी और यात्रियों की सुविधा की तरफ ध्यान नहीं दे रहे हैं।

सभापति महोदय, मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेलवे का 150 वर्ष का इतिहास है। मंत्री जी ने बताया है कि 62 हजार किलोमीटर देश में रेल लाइन है। यह दुनिया में सबसे बड़ी रेल लाइन है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि आजादी के पूर्व 52568 रूट रेल लाइन अंग्रेजों द्वारा बनाई गई थी और 52 वर्षों के इतिहास में हमारी सरकार की यह उपलब्धि है कि उनके द्वारा मात्र 9432 किलोमीटर रूट रेल लाइन का निर्माण किया गया है। यही हमारी भारतीय रेल की उपलब्धि है? आज 90 प्रतिशत रेलवे स्टेशन अंग्रेजों के समय में बने हुए हैं। आजादी के 52 वर्ष के बाद आज तक केवल दस प्रतिशत रेलवे स्टेशन ही बन पाये हैं। यही हमारी रेलवे की उपलब्धि है।

अफसरशाही को खत्म करने के लिए माननीय मंत्री जी कोई प्रयास नहीं कर रहे हैं। जिस तरह से अफसरशाही मनमाने ढंग से रेल मंत्रालय को चला रही है। मैं नीतीश जी या दिग्विजय सिंह को ही नहीं कहना चाहता, जितने भी रेल बजट आते हैं और उनमें जो योजनाएं आती हैं, अफसरशाही उनका निर्माण करती है। उनमें अपव्यय बहुत अधिक हो जाता है और बाद में हमारी योजनाएं फेल हो जाती हैं। मैं बताना चाहता हूं कि 281 परियोजनाएं आज निर्माणाधीन हैं, जिन पर 45 हजार करोड़ रुपये का खर्चा हो चुका है। लेकिन रेलवे बोर्ड ने कह दिया इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए हमारे पास बजट नहीं है। क्या इस प्रकार से 45 हजार करोड़ रुपये का अपव्यय नहीं हुआ। क्या यह रेलवे बोर्ड में बैठे हुए अफसरों की बहुत बड़ी भूल नहीं है। अगर इस तरह से पैसे का अपव्यय किया जायेगा तो कैसे काम चलेगा?

सभापति महोदय, मंत्री महोदय ने अपने बजट में रेलवे में हो रही चोरी पर कोई ध्यान नहीं दिया है।

सभापति जी, मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे में जब स्क्रैप की नीलामी होती है तो उसमें माफिया का दबाव इतना बढ़ गया है कि वे लोग सौ रुपये में 20 लाख रुपये तक का सामान उठाकर ले जाते हैं। वैगन, पटरी और जो काम का स्क्रैप भी है, वह उत्तर प्रदेश में इलाहाबाद, गोरखपुर, बनारस तथा लखनऊ में माफिया लोग ऑक्शन में लेते हैं और रेल मंत्रालय कुछ करने में समर्थ नहीं होता या उनकी मिलीभगत से अधिकारियों द्वारा ऑक्शन किया जाता है।

महोदय, घने कोहरे से बड़ी दिक्कत हो रही है। इससे लगभग 400 करोड़ रुपये का पिछले वर्ष संभावित नुकसान हुआ। हम लोग दिल्ली में आ रहे होते हैं और संसद अगर 11 बजे से चलती है तो 2-3 बजे ट्रेन पहुंचती है जिससे पूरा कार्यक्रम अस्त-व्यस्त हो जाता है। इसलिए ऐसा कोई कार्यक्रम होना चाहिए जिससे हम घने कोहरे का मुकाबला कर सकें, मगर उसके लिए कोई भी तकनीक विकसित करने की योजना बजट में नहीं रखी गई है। सबसे गंभीर बात यह है कि जहां तक मेरी जानकारी है, रेल मंत्रालय के पास 16745 हैक्टेयर जमीन फालतू पड़ी हुई है जिसका कोई उपयोग नहीं हो रहा है। मंत्री जी जब उत्तर दें तो बताएं कि इसमें से कितनी जमीन पर माफियाओं ने कब्जा कर रखा है?

अगर उस जमीन को उपयोग में लाएं, कोई व्यावसायिक केन्द्र बनाते या कोई और योजना लाते, जिससे उस जमीन का उपयोग किया जाता और सरकार तथा रेल मंत्रालय को लाभ होता तो आज इनको किराया बढ़ाने की कोई आवश्यकता नहीं पड़ती।

महोदय, दुर्घटनाओं के बारे में मंत्री जी ने बड़ा जोर दिया है। मेरी जानकारी में आया है कि इस एक वर्ष में 377 संगोष्ठियां वे इसके लिए कर चुके हैं और उनमें लाखों रुपये खर्च हुए हैं। मंत्री जी उत्तर में बताएं कि संगोष्ठियों में धन का दुरुपयोग हो रहा है या इससे कोई भी लाभ निकला है, कोई निष्कर्ष भी निकला है या नहीं।

मैं मंत्री जी के समक्ष और कुछ सुझाव रखना चाहता हूं। मैं मछलीशहर संसदीय क्षेत्र से आता हूं और हमारे जौनपुर जिले से एक नीलांचल ट्रेन निकलती है जो जौनपुर जनपद में कहीं भी नहीं रुकती है। आगे जाकर वह छोटे-छोटे स्टेशनों पर रुकती है। बहुत बार मैंने कह दिया कि मुंगरा बादशाहपुर (सतहरिया) जैसे मुख्य स्टेशनों पर उसका ठहराव नहीं किया जा रहा है जबकि सुल्तानपुर जिले में जाती है तो अमेठी में रुकती है, गौरीगंज और जायस में रुकती है। छोटे-छोटे कस्बों और गांवों में रुकती है लेकिन जौनपुर जिले में कहीं भी नहीं रुकती है। अत: नीलांचल मेल का ठहराव मुंगरा बादशाहपुर में किया जाए।

माननीय मंत्री जी से मैं यह भी अपील करना चाहता हूं कि रेलवे में हो रहे भ्रष्टाचार पर विशेष ध्यान दें। अंतिम बात कहना चाहता हूं कि इसमें सांसदों से भी राय लेनी चाहिए। मैं नीतीश जी और दिग्विजय जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने मंत्रालय संभालने के बाद हम लोगों की एक मीटिंग बुलाई, लेकिन उसके बाद से आपके अधिकारियों ने एक भी मीटिंग नहीं बुलाई और हो सकता है कि आपकी कोई मंडलीय समिति हो मगर उसकी सूचना हमें नहीं दी जा रही है—यात्रियों की सुविधाओं के बारे में, सुझावों के बारे में, रेलवे स्टेशनों पर सफाई रखने के बारे में यात्रियों को क्या सुविधा मिल सकती है या हमारे क्षेत्र में क्या परेशानी हो सकती है, इस संबंध में अधिकारियों को जी.एम. लैवल पर आप निर्देशित करें कि छ: महीने में कम से कम एक मीटिंग बुला लें तो अच्छा रहेगा।

महोदय, हमारे क्षेत्र में नीलांचल एक्सप्रैस मुंगरा बादशाहपुर (सतहरिया) रेलवे स्टेशन पर और कोरीपुर में वरुणा ट्रेन रोकने की कृपा करें क्योंकि मेरे क्षेत्र में कोई भी ट्रेन नहीं रुक रही है जबकि ढाई सौ किलोमीटर लंबा हमारा क्षेत्र फैला हुआ है जिसमें प्रतापगढ़ और जौनपुर दो जिले आते हैं। प्रतापगढ़ में तो गाड़ी रुकती है लेकिन जौनपुर में नहीं रुकती है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और उम्मीद करता हूं कि हमारे दोनों माननीय मंत्री हमारे सुझावों को मानेंगे और रेलों का जो किराया बढ़ाया गया है और जो माननीय मंत्री जी ने कुछ किराया बढ़ा दिए हैं, दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि साधारण श्रेणी के साथ-साथ कुछ आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई पर भी भाड़ा बढ़ाया गया है।

सभापति महोदय, जैसे नमक पर, फल पर, खांडसारी पर, गुड़ पर, खाद्य तेल पर, जैविक उर्वरक पर, यूरिया पर जो ढुलाई भाड़ा बढ़ाया गया है। इससे रेल को तो फायदा होगा, लेकिन जो उपभोक्ता हैं उन्हें हर चीज महंगी मिलेगी। हो सकता है रेल मंत्रीजी अपने जवाब में यह कहें कि वे रेल के व्यापारी को क्यों फायदा पहुंचाएं, लेकिन उन्हें यह भी ध्यान रखना चाहिए कि नमक रेल से ढुलाई पर यदि भाड़ा बढ़ेगा, तो नमक का व्यापारी बढ़ी हुई कीमत उपभोक्ता से ही वसूल करेगा, वह अपने घर से तो देगा नहीं। इसलिए अन्तत: नमक की ढुलाई पर रेल भाड़ा बढ़ाने का बोझ आम आदमी, गरीब, किसान एवं घर की महिलाओं पर ही पड़ेगा जिससे उनका घरेलू बजट बिगड़ जाएगा। इसलिए मैं रेल मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि वे इन वस्तुओं पर बढ़ाए किराए को संशोधित करें और समस्त आवश्यक वस्तुओं पर किराए की बढ़ी हुई दरों को वापस लें। आप राजधानी और शताब्दी पर यदि चार-पांच प्रतिशत किराया बढ़ाना चाहते हैं, तो बढ़ाएं, उससे गरीब आदमियों पर ज्यादा बोझ नहीं पड़ेगा, लेकिन सामान्य श्रेणी में बढ़ाए किराया का असर गरीब आदमियों पर होगा।

सभापति महोदय, आपको तो मालूम है, बिहार से लोग इलाज के लिए दिल्ली आते हैं, परीक्षा देने के लिए दिल्ली आते हैं, नौकरी के लिए दिल्ली आते हैं, आम आदमी पर किराए का बोझ नहीं बढ़ना चाहिए क्योंकि अगर आप आम आदमी पर बोझ बढ़ाएंगे तो वह बिना टिकट यात्रा करेगा और पकड़े जाने पर जेल भरेगा। हम यहां दिल्ली में रहते हैं, हम देखते हैं, हमारे लोग आ जाते हैं, उनके पास किराए के भी पैसे नहीं होते, उन्हें हमें किराए के पैसे भी देने पड़ते हैं और इलाज भी कराना पड़ता है। चूंकि हमें दुबारा क्षेत्र में जाना है, चुनाव लड़ना है इसलिए हमें यह सब करना पड़ता है।

सभापति महोदय, देश में कुछ रेलगाड़ियां घाटे में चल रही हैं। मंत्री महोदय ने अपने भाषण में उनके बारे में स्पष्ट नहीं किया है कि वे उनका क्या करना चाहते हैं। क्या आप उनका प्राइवेटाइजेशन करना चाहते हैं? मैं उदाहरण के तौर पर बताना चाहता हूं कि दिल्ली से ज़यपुर आपकी व्हील ऑन पैलेस, ताज एक्सप्रेस तथा शताब्दी रेलगाड़ी जाती है, लेकिन वहां से खाली आती है जिससे

[श्री चन्द्रनाथ सिंह]

रेलवे को घाटा होता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि गाड़ी को खाली चलाने से तो अच्छा है कि आप उसका किराया कम कर दें ताकि वह खाली न आए। इसी प्रकार से जो रेलगाड़ियां घाटे में चल रही हैं, वे घाटे से उबर सकेंगी और निश्चित रूप से रेल मंत्रालय को उससे सहयोग मिलेगा।

सभापति महोदय, मैं अन्त में रेल बजट का विरोध करता हूं और ईश्वर से प्रार्थना करता हूं और आपके माध्यम से मंत्री महोदय से आशा करता हूं कि मेरे द्वारा अपने भाषण में कही गई बातों पर मंत्री महोदय ध्यान देंगे और गरीबों के हित में कही गई मेरी बातों को मानेंगे तथा उनके अनुसार संशोधन करेंगे। माननीय मंत्री को सद्बुद्धि आए।

श्री उत्तमराव ढिकले (नासिक): सभापति महोदय, मुझे आपने बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और मैं आपका आभारी हूं। मैं शिव सेना पार्टी की ओर से रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेल बजट पर रेल मंत्री महोदय का मैंने लम्बा-चौड़ा भाषण सुना और घर जाकर उसे पढ़ा भी। जब मैं बजट पढ़ रहा था, तो मुझे एक कहानी याद आई, जो मैंने बचपन में पढ़ी। उसका नाम 'पांच अंधे और हाथी' है। वे पांचों अंधे बेचारे आंखें नहीं होने से हाथी को नहीं देख सकते थे, लेकिन एक व्यक्ति ने उन्हें एक हाथी के पास खड़ा कर दिया। पांचों अंधों में से किसी ने उसका पांव स्पर्श किया, किसी ने कान, किसी ने सूड़ और किसी ने आंख हाथ से छुई। जिसने उस हाथी का जो अंग देखा उसने हाथी होने की वैसी कल्पना अपने मन में की और पांचों ने अपने मन में अलग-अलग कल्पना की। इसी प्रकार से मैं कह सकता हूं कि जिसने इस रेल बजट को अंदर से देखा है, इसको वही समझ सकता है, किन्तु मैं यह बताना चाहता हूं कि स्कूल में जब हम पढ़ते थे, तो इतिहास के मास्टर हमसे हमेशा एक सवाल पूछा करते थे कि कौन से लॉर्ड, कौन से कर्जन और कौन से गवर्नर ने क्या किया और यह भी पूछते थे कि रेलगाड़ी कौन से गवर्नर ने शुरू की।

मंत्री जी को मैं धन्यवाद देता हूं क्योंकि उन्होंने बजट में लार्ड डलहौजी का नाम नहीं लिया लेकिन 16 अप्रैल 1853 को बोरीबंदर से ठाणे तक जो पहली रेलगाड़ी चली, उसका जिक्र अपने बजट में किया। बजट में यह भी कहा गया है कि हमारे देश में जो रेल रूट 32 हजार किलोमीटर था, उसे बढ़ाकर 62 हजार किलोमीटर के करीब कर दिया गया है। रेल परिवहन जो 1950-51 में 73.2 था, वह बढ़कर 2002 में लगभग 489 मिलियन टन हो गया। 1950-51 में यात्री किलोमीटर 6651 करोड़ था जो 2001-2002 में बढ़कर 47 हजार करोड़ हो गया। बजट में यह भी कहा गया है कि रेलवे लाइन की मार्फत किलोमीटर में वृद्धि नहीं हो पाई। इसके अलावा 17 हजार कि.मी. रेल पथ का नवीकरण, तीन हजार से अधिक पुलों का निर्माण और 950 स्टेशनों पर सिंगनल आदि की व्यवस्था—इन सबका जिक्र भी बजट में किया गया है। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता लेकिन इस बजट में बहुत अच्छा काम भी किया गया है, उसके लिए मैं मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देता हूं। इस बजट में नवीकरण और नवनिर्माण के लिए यात्री किरायों में कुछ ज्यादा वृद्धि नहीं की गई। इसके अलावा राजधानी और शताब्दी के किरायों में आपने कुछ परिवर्तन नहीं किया है। समाचार और पत्र-पत्रिकाओं में पार्सल में भी आपने कुछ परिवर्तन नहीं किया। किसानों के लिए आपने बहुत अच्छा काम किया है। उनके फल-फूल और सब्जियों की ढुलाई उचित गति से हो, इसके लिए रेफ्रिजरेटर पार्सल जैसी कुछ बातें यहां पर रखी हैं। मेरा कहना है कि यह उन्होंने बहुत अच्छा काम किया है। मैं जिसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं।

मैं कहना चाहता हूं कि जो काम खेल मंत्री और स्वास्थ्य मंत्री जी को करना था, वह काम आपने किया। मुझसे पूछा जाये कि क्या किया गया तो मैं ऐसा समझता हूं कि जिस देश में, जिस राज्य में जिस शहर में जिस गांव में जितने ज्यादा खेल मैदान होंगे, उतने ही कम हास्पिटल होंगे। इसलिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि स्पोर्टसमैन के लिए जो कुछ रिजर्व सीटें थीं, मैंने यह मुद्दा हाउस में भी उठाया था कि मैदान होंगे तो खिलाड़ी भी होंगे परन्तु उनकी भर्ती के लिए कुछ रिजर्वेशन मिलेगा या नहीं? स्पोर्ट्समैन के लिए पहले 49.6 सीटें थीं जो अब आपने बढ़ाकर 1200 कर दी हैं। इसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूं। पानी के बारे में आपने अच्छा प्रावधान किया है। पहले जो भी गंदा पानी दिया जाता था, उनको आप बंद करके उत्तम क्वालिटी का पानी यात्रियों को दे रहे हैं, इसके लिए भी आप बधाई के पात्र हैं।

मैं कहना चाहता हूं कि 16 अप्रैल का दिन बहुत अच्छा है क्योंकि इस दिन बोरीबंदर से ठाणे तक पहली रेलगाड़ी हमारे देश में चली थी। आप कुछ जनशक्ति एक्सप्रेस दे रहे हैं किन्तु जब मैंने वह लिस्ट पढ़ी तो देखा कि आपने महाराष्ट्र को उन 16 रेलगाड़ियों में से केवल एक डीलक्स रेलगाड़ी मडगांव से मुम्बई तक के लिए दी है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि एक डीलक्स एक्सप्रेस जो भुसावल से निकलकर वाया मनमाड, नासिक, इगतपुरी और ठाणे तक चलेगी, जिसका जिक्र आपने किया है, मैं कहना चाहता हूं कि जो पहले रेलगाड़ी बोरीबंदर से ठाणे तक चले, वह ठाणे से मुम्बई आये और मुम्बई से फिर वापिस डीलक्स एक्सप्रैस भुसावल तक आ सकती है। एक घंटे में उसका इंजन भी बदला जा सकता है और वह एक घंटे में वापिस मुम्बई भी आ सकती है। अगर उत्तर महाराष्ट्र में

भुसावल जिला जलगांव, धुलिया, नन्दुबार, नासिक और ठाणे तक गाड़ी जायेगी तो सब आपको दुआ देंगे। लगता है, मंत्री जी का ध्यान मेरे ऊपर नहीं है।

अगर आप उत्तर महाराष्ट्र को यह गाड़ी देंगे तो हम बोलेंगे कि गाड़ी को नीतीश कुमार जी का नाम दे दो—यह भी मेरा सुझाव रहेगा। इसलिए मैं मांग करता हूं कि भुसावल, मनमाड, नासिक, ईगतपुरी, ठाणे और मुम्बई के बीच एक्सप्रैस गाड़ी हमें देने का आप कष्ट करें। बजट में मैंने पढ़ा और मंत्री जी का भाषण भी सुना। बजट में कहा गया कि रेल प्रतिदिन 1.30 करोड़ यात्रियों को लाती है और ले भी जाती है। यह बहुत अच्छी बात है, लेकिन मेरा एक ही दुख है, आपने नासिक नहीं देखा होगा, आप लासलगांव में आये थे, तब मैं मौजूद था, आप कृषि मंत्री थे, नासिक एक ऐसा क्षेत्र है, मैं बहुत भाग्यशाली हूं कि जब मेरी उम्र 27 साल थी, आपको मालूम है, 27 वर्ष की उम्र में मैं उस नगर का प्रेसीडेंट था। मेरी बीवी प्रेसीडेंट है, 30 साल मैं कारपोरेटर रहा, 30 साल के बाद मैं मेयर बना। पहले वहां म्युनिसिपल काउंसिल थी, अब कारपोरेशन हो गया। मैं भाग्यशाली आदमी हूं कि 30 साल पहले मैं प्रेसीडेंट था और अभी पांच साल पहले मैं सिटी का मेयर था, वह भी इंडिपेंडेंट, इसलिए मुझे नासिक के बारे में बहुत मालूम है। मैं 30 साल जिला बैंक का डायरेक्टर और चेयरमैन रहा, अभी भी डायरैक्टर हूं।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिग्विजय सिंह): आपकी उम्र क्या है?

श्री उत्तमराव ढिकले: मेरी उम्र 63 साल है। मैं 20 साल से शुगर फैक्टरी का भी डायरेक्टर और कई साल से चेयरमैन हूं। मेरा दुख थोड़ा सा कम हुआ, जब गीते साहब मुझे यहां लाये।

सभापति महोदय: अब रेल पर बोलिये, बजट पर बोलिये।

श्री उत्तमराव ढिकले: पहले जब मैं नगराध्यक्ष था तो सिटी की आबादी तीन लाख थी। जब मैं मेयर बना, तब आबादी 12 लाख थी और अब जब मैं सांसद बनकर यहां आ गया तो 15 लाख की आबादी है। मुम्बई और पुणे के बाद नासिक का नम्बर है। दिन प्रतिदिन बढ़ने वाला शहर कोई होगा तो वह नासिक है। पहले तो यह साउथ काशी होती थी, कुम्भ का मेला 12 साल में यहां होता है। आर्टीलरी सैण्टर वहां है, एच.ए.एल. हिन्दुस्तान एयरोनोटिक्स वहां है, जो हम करेंसी नोट लेते हैं, वह प्रैस वहां है, सब कुछ वहां है, गोदावरी वहां है, 8000 इंडस्ट्रीज वहां हैं, इसलिए इस शहर के ऊपर कृपा करिये, मंत्री जी से मैं तो यह दरख्वास्त करूंगा, विनती करूंगा। मंत्री जी बजट में कहते हैं कि हम नई रेलगाड़ियां चलायेंगे। मेरा दुख तो यह है कि जितनी भी गाड़ियां हमारे यहां बाहर से आती हैं, उन गाड़ियों को हम सिर्फ देखते हैं, वे गाड़ियां वहां रुकती नहीं हैं। रोकने के लिए कहें तो कुछ न कुछ कारण देते हैं। आप नई गाड़ियां दें तो अच्छा है, नहीं दे तो भी चलेगा, पर मेरी आपसे रिक्वैस्ट है कि गाड़ी नम्बर 2101-कुर्ला से हावड़ा, गाड़ी नं. 2103-कुर्ला से नागपुर, गाड़ी नं. 2141-कुर्ला से पटना, गाड़ी नं. 2133-मुम्बई से लखनऊ और अभी एक गाड़ी 17 फरवरी, 2002 को मुम्बई से भुवनेश्वर शुरू हुई है, ये पांचों ही गाड़ियां नासिक में नहीं रुकती हैं। यह क्या है, मेरी तो समझ में नहीं आया? नासिक क्या छोटा गांव है, वहां आबादी नहीं है, वहां प्रयोजनार्थी नहीं हैं? फिर इतना बड़ा शहर होते हुए भी गाड़ियां आती हैं और दो मिनट के लिए नहीं रुकती हैं, इसीलिए मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से यह मांग है कि इन पांच में से दो-तीन गाड़ियां रुकवा दीजिए। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लूंगा।

सभापति महोदय: अब हो गया। मीठा काम हो गया, मीठा करके काम पूरा कर दो।

श्री उत्तमराव ढिकले: मंत्री जी को मैं धन्यवाद दूंगा, उन्होंने कहा कि 1.30 करोड़ यात्री प्रतिदिन रेल से यात्रा करते हैं और उनमें से 1.20 करोड़ लोग बिना आरक्षण यात्रा करते हैं।

इतना बड़ा स्टेशन हैं, मैं एक वकील हूं, बिना प्रमाण के नहीं बोलता, मेरे नासिक स्टेशन पर मंगला एक्सप्रेस और गीतांजलि एक्सप्रेस, जिससे मैं भी आता हूं, आरक्षण की सुविधा नहीं है। इन गाड़ियों में आरक्षण के लिए हमें मुम्बई या भुसावल जाना पड़ता है। इसलिए मेरी मांग है कि नासिक में जितनी भी गाड़ियां आती हैं, उन सबका आरक्षण वहीं होना चाहिए।

2003 में नासिक में कुम्भ मेला आयोजित होने जा रहा है। जैसे कि आप भी जानते हैं 12 साल के बाद कुम्भ लगता है, इस कारण वहां लाखों की संख्या में साधु आएंगे और करीब 50 लाख यात्री जुलाई, 2003 से अगस्त, 2004 तक इस शहर में आएंगे। इसलिए मेरी मांग है कि नासिक रेलवे स्टेशन का और ओढ़ा स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए। इसके अलावा नजदीकी स्टेशनों का भी आधुनिकीकरण करने की जरूरत है। हमारे यहां सिर्फ तीन प्लेटफार्म हैं, उन्हें बढ़ाकर छः कर दिया जाए। नासिक में टर्मिनल होना चाहिए।

औरंगाबाद रोड जो नासिक से वाया माउसांगवी गांव औरंगाबाद जाती है, वहां एक-एक किलोमीटर तक यातायात जाम होता है। इसलिए वहां क्रासिंग पर पुल बनाया जाए। पुसमाड़ी गांव है। जहां

[श्री उत्तमराव ढिकले]

रास्ता रोको और रेल रोको आंदोलन भी हुआ था। हरिभाऊ शंकर जी बैठे हैं, वे जानते हैं कि कुसमोडीला-भेवला कितना बड़ा आंदोलन था। उनके वहां के अध्यक्ष भी उसमें शामिल हुए थे। वहां भी रोड क्रासिंग है, अगर उस पर समपार बन जाए, तो उचित होगा।

हम लोग जिस राम का नाम लेते हैं, अयोध्या में भी विवाद है कि वहां राम का मंदिर होगा या नहीं, उस राम ने नासिक में 14 साल बनवास के रूप में गुजारे थे। इसलिए मेरी मांग है कि नीतीश कुमार जी नासिक शहर की ओर ध्यान दें। वहां सारे उद्योग पास ही में हैं। नासिक भारत में आबादी के हिसाब से बढ़ने वाला सबसे बड़ा शहर है। वह सेंट्रल सिचुएटेड शहर है। वहां से 200 किलोमीटर की दूरी पर मुम्बई है, 100 किलोमीटर की दूरी पर गुजरात है, 200 किलोमीटर की दूरी पर पुणे है और 200 किलोमीटर की दूरी पर औरंगाबाद है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करता हूं कि इस शहर को रेलवे की जितनी सुविधाएं देने का आपने बजट में कहा है, वह वे और पूरे उत्तर महाराष्ट्र को दें तो ज्यादा सही होगा।

मैं सदन का ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। मैं यही कहूंगा कि जो समस्याएं मैंने आपके सामने रखी हैं, आप तुरंत उनका समाधान करके नासिक की जनता को राहत पहुंचाने का काम करें।

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): सभापति महोदय, मैं रेल बजट का आलोचनात्मक समर्थन करता हूं। इसके सकारात्मक और नकारात्मक पक्ष हैं। मेरे पास अधिक समय नहीं है। इसलिए मैं सभी पक्षों का विस्तार में उल्लेख करना नहीं चाहूंगा। मैं केवल कुछ ही पक्षों पर प्रकाश डालना और अपने सुझाव देना चाहूंगा।

प्रथमत: मैं रेल मंत्री को हार्दिक धन्यवाद देता हूं जिन्होंने रेलवे में कार्यरत पुरुष और महिला खिलाड़ियों की खेल क्षमताओं को बढ़ाने के लिए धनराशि के आबंटन को दोगुना करके, उनके लिए रोजगार कोटा बढ़ाकर एक बड़ा काम किया है। वे रेलवे में खेलकूद को पेशेवर तरीके से बढ़ाने की योजना बनाने की कोशिश कर रहे हैं।

मुझे विश्वास है कि आपने जो शुरुआत की है उसका परिणाम यदि इस वर्ष नहीं तो निकट भविष्य में ओलम्पिक में प्राप्त होगा। खेल क्षेत्र से जुड़े सभी बंधु आपके योगदान पर गर्व महसूस कर रहे हैं। हम उत्साहित महसूस करते हैं कि मंत्रालय में आपके पास एक योग्य सहकर्मी है जो खेलकूद और ओलम्पिक आन्दोलन से समान रूप से जुड़े हुए हैं। यहां सदन में आने से पहले मुझे फुटबाल से जुड़े भाइयों तथा अन्य ओलम्पिक समुदाय द्वारा सुझाव दिया गया कि खेलकूद को उत्कृष्ट समर्थन और योगदान के लिए मैं इन्हें सदन में धन्यवाद दूं।

प्राप्तियों में 1649 करोड़ रु. की कमी है। इस कमी से बचा जा सकता था यदि रेल मंत्रालय ने माल प्रबंधन, माल की आवाजाही और समय पर मालढुलाई पर विशेष ध्यान दिया होता। वर्तमान में, रेलवे के लिए बजटीय सहायता के इच्छित स्तर तक पहुंचने की आशा लम्बे समय तक नहीं की जा सकती। अत: राजस्व सृजन के लिए रेलवे को दीर्घकालीन दृष्टिकोण से शीघ्र अपनी योजना बनानी होगी। मैं इस बजट में रेलवे के संसाधन सृजन कार्यक्रम के प्रबंधन के लिए एक सकारात्मक संभावना पाता हूं।

मंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में कहा है कि गुड़गांव में एक निजी टर्मिनल सहित एक आधुनिक प्रायोगिक परियोजना आरम्भ की गई है और उपभोक्ताओं के लिए एकीकृत माल बुकिंग और ढुलाई सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए चालू की जा रही है। अब, भारतीय घरेलू बाजार मजबूत है। इसके अतिरिक्त, मेरे विचार से, सीमेन्ट, इस्पात, उर्वरक और अन्य पण्यों के लिए रेलवे को तीन दृष्टिकोणों से सर्वेक्षण करना चाहिए, वह है—वर्तमान में देश में सड़क यातायात से कितना माल ढोया जाता है, सड़क मार्ग से किन पण्यों को ढोया जाता है और इस सड़क यातायात के उद्गम के साधनों का पता लगाना। हमें रेलवे के पूरे माल ढुलाई विभाग को वाणिज्यिक रूप से अर्थक्षम, बाजार अर्थव्यवस्था उन्मुखी, रेलवे के लिए अधिक माल आकर्षित करने के लिए प्रतियोगितात्मक बनाना होगा। यदि ऐसा नहीं किया जाता, तो भविष्य में राजस्व सृजन कम हो जाएगा।

अब, सड़क मार्ग से यातायात पर तीन गारण्टी दी जा रही हैं। पहली गारण्टी समय से माल चढ़ाना है। दूसरी घर पर माल पहुंचाना है। तीसरी गारण्टी निजी ट्रक चालकों द्वारा बिना किसी कठिनाई के विलम्ब और छिटपुट चोरी के मामले में शुल्क देना है। यदि आप भी समय पर माल लदाई, समय पर पहुंचाना और समय पर रेल वैगन की आवाजाही संबंधी अन्य सुरक्षा सहायता देने, निजी समूहों और अन्य समूहों को शामिल करके आकर्षक टर्मिनलों पर माल ढोने की योजना बनाएं, तो मैं कहना चाहता हूं कि केवल माल ढुलाई में ही इन उपायों द्वारा सरकार से मात्र पांच या दो प्रतिशत के बजटीय समर्थन पर निर्भर रहने के बजाय दसवीं योजना के अन्त तक आत्मनिर्भरता आ जाएगी। किन्तु इसके लिए आपको पूरी व्यवस्था में परिवर्तन लाना होगा। रेलवे के लिए माल ढोने के लिए आपूर्तिकर्त्ताओं को आकर्षित करने के लिए विपणन व्यवस्था में परिवर्तन लाना होगा। किसी राज्य को लीजिए।

मेरे मित्र नासिक के बारे में बात कर रहे थे। प्याज नासिक का मुख्य उत्पाद है। कुछ क्षेत्रों में जूट एक प्रधान फसल है। कुछ क्षेत्र हैं जहां वस्त्र मुख्य वस्तु है। कुछ क्षेत्र हैं जहां दुग्ध मुख्य वस्तु है। कुछ क्षेत्र हैं जहां हरी सब्जी मुख्य वस्तु है। बंगलौर शहर की तरह कुछ क्षेत्र हैं जहां बागवानी शुरू हो रही है। क्या आप एक उचित वैज्ञानिक अध्ययन के माध्यम से माल ढुलाई के क्षेत्र में रेलवे के पूरे विपणन नेटवर्क को योजनाबद्ध कर सकते हैं और टर्मिनल बना सकते हैं, यदि रेलवे के आधारभूत संरचना के लागत से नहीं तो निजी समूहों के खर्चे से ऐसा यह कहकर किया जा सकता है कि, मैं आपके साथ लाभ का कुछ हिस्सा बाटूंगा। आप आधारभूत संरचना उपलब्ध कराइए और मैं माल ढुलाई का संचालन करूंगा।'' यदि इस प्रकार का रुख अपनाया जाता है तो मैं कहूंगा कि भविष्य में भारत में रेलवे के लिए स्वर्णिम युग होगा।

मुझे भारतीय रेलवे पर गर्व है। दलगत भावना से ऊपर उठकर यदि देश में कोई एक कड़ी हमारी भारतीय सभ्यता की जीवन रेखा है, हमारे धर्मनिरपेक्ष आदर्शों की जीवन रेखा है, हमारे राष्ट्रीय एकता की जीवनरेखा है तो यह भारतीय रेल है। मैं रेलकर्मियों, इंजीनियरों पर गर्व करता हूं क्योंकि वे अत्यन्त सक्षम हैं, और कठिन स्थानों पर काम करते हैं और वे कैसे समय की चुनौती को स्वीकार करते हैं। मंत्री महोदय, मुझे गर्व है। मैं सोचता हूं कि इरकॉन द्वारा विदेश में निभाई गयी भूमिका के लिए मैं उन्हें बधाई दूं। मुझे गर्व का अनुभव होता है कि हमारे पास ऐसी प्रतिभा है, इस देश में ऐसे लोग हैं जो हमें रेलगाड़ी दे रहे हैं।

लेकिन समय आ गया है कि उनके प्रशासनिक तौर-तरीके को आधुनिक और पेशेवर बनाए जाने की आवश्यकता है। उन्हें आज की चुनौती का उत्तर देना है। 1950 से रेल भवन में बैठे रेलवे बोर्ड के सदस्य या अध्यक्ष, अब भूमण्डलीकरण के बाद, यदि उनका दृष्टिकोण नहीं बदलता है, यदि उनका रवैया नहीं बदलता है, मैं यह नहीं कहता कि कोई परिवर्तन होगा या कोई काया पलट होगा, लेकिन उन्हें प्रेरणा की बात को समझना होगा। वे परिस्थिति का सामना कैसे करते हैं?

मुझे हर्ष है कि पिछले रेल मंत्री की भांति वर्तमान रेल मंत्री ने भी रेल को एक बड़ी जनसुविधा सेवा, समाजोन्मुखी सेवा माना है। जहां तक सेवा की बात है यह मात्र एक लाभ अर्जित करने वाली इकाई नहीं है। जब तक भविष्य के सभी रेल मंत्रियों द्वारा इस संकल्पना को दिल और दिमाग में रखा जाएगा तब तक एकता के दृष्टिकोण से सभ्यता की जीवन रेखा बनी रहेगी। मैं कामना करता हूं कि भविष्य में कोई भी दल शासन करे, लेकिन आने वाले वर्षों के लिए रेल मंत्रालय की मौलिक संकल्पना का संरक्षण और अनुपालन करेगा।

भारत के अनेक भागों में आजादी का मतलब मात्र 15 अगस्त नहीं है, लोकतांत्रिक अधिकारों का अर्थ मात्र 26 जनवरी नहीं है, उनके लिए एक रेल लाइन को देखना और चलती रेलगाड़ी देखना उनके जीवन के लिए आजादी, उनके सामाजिक और आर्थिक जीवन के लिए आजादी के समान है। मैं यह जानता हूं।

मंत्री जी, कुछ दिनों पूर्व आप मेरे निर्वाचन क्षेत्र के मुख्यालय में आए थे जो अत्यन्त उपेक्षित, वंचित पिछड़ा क्षेत्र है। हमारे लोग किस प्रकार वहां कष्ट झेल रहे हैं? उन्होंने विभाजन का सामना किया, उन्होंने देश के विभाजन को झेला, उन्होंने कई मुसीबतें झेली हैं। जब माननीय मंत्री वहां गए तो उन्होंने स्वयं देखा कि लोग कैसे वहां उनको देखने के लिए प्रतीक्षा कर रहे थे। उनके लिए वही आजादी का दिन था क्योंकि वे इलाज के लिए सिलीगुड़ी नहीं जा सकते। वे इलाज के लिए कोलकाता नहीं आ सकते। वे रेलगाड़ी से दिल्ली नहीं आ सकते। वे पुराने ब्रिटिश शासन की छोटी लाइनों में बन्धे हैं। बाढ़ के समय उन्हें रेलगाड़ी पकड़ने के लिए माल्दा जाना पड़ता है और सड़कों के बाढ़ के पानी से बन्द हो जाने पर वे बन्दियों की तरह कैद हो जाते हैं। माननीय मंत्री ने उन्हें आमान-परिवर्तन के बारे में एक आश्वासन दिया था। यह किस प्रकार से एक सन्देश देता है, इसकी व्याख्या मैं माननीय मंत्री से नहीं कर सकता।

सभापति महोदय, राजस्व सृजन एक अन्य विषय है। माननीय मंत्री ने एक सकारात्मक दिशा अपनायी है। मैंने कभी सोचा न था कि रेलवे बोर्ड को यह विचार सूझेगा। भारतीय रेल के यात्री सुविधा सेवा के उन्नयन और संरक्षण के लिए भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम की स्थापना की गयी है। उन्होंने न केवल यात्री सुविधाएं बल्कि भारत के पर्यटन अवसरों की भी खोज की है।

मैंने गत वर्ष अमरीका में पर्यटन सेमिनार में भाग लिया था और उन्होंने कहा कि भारतीय लोगों का घरेलू पर्यटन अपने आप में समूचे यूरोप के पर्यटन से अधिक क्षमता रखता है। यदि रेलवे बोर्ड भारत के पर्यटक स्थल की जांच करे जहां रेलगाड़ी से एक परिवार जा सके, ट्रेन से उतरे, विश्राम स्थल, कॉटिज या होटल या रेलवे के विश्रामस्थल में रुके, दृश्यावलोकन करें, वापस रेलगाड़ी पकड़कर सस्ते खर्च में घर वापस आ सके और यदि वे ऐसी स्थिति का केवल पर्यटन के दृष्टिकोण से पता लगाएं तो इसके समान कोई बात नहीं होगी। निम्न मध्यम वर्ग और भारतीय मूल के मध्यम वर्ग के लिए भारतीय पर्यटन स्थलों पर रेलवे के पर्यटन नेटवर्क अभी मैं विदेशियों की बात नहीं कर रहा—से उन्हें अधिक धन की प्राप्ति होगी। वे इसके विषय में सोच नहीं सकते या इस विषय में सपने में भी नहीं सोच सकते। हमने इसका दोहन नहीं किया है।

[श्री प्रियरंजन दासमुंशी]

पुरी स्थित सुविख्यात बीएनआर होटल अब खस्ता हाल में है। जब मेरे पिताजी जीवित थे तो वे बताया करते थे कि उन दिनों यह सबके लिए गौरव की बात थी यदि वह पुरी जाए और बीएनआर होटल में भोजन करे।

अपराह्न 5.00 बजे

क्या आप उस परंपरा को पुनर्जीवित नहीं कर सकते? आप कृपया भारत का पर्यटन मानचित्र लीजिए, भारत पर्यटन विकास निगम के अध्यक्ष को बुलाइए और रेलवे बोर्ड अधिकारियों के साथ बैठकर निर्णय कीजिए कि कौन से नये नटेवर्क हैं जो पर्यटन नक्शे पर फैलाये जा सकते हैं। यह भी निर्णय लीजिए कि क्या इस दिशा में रेलवे घरेलू पर्यटकों को सुविधाएं दे सकता है।

महोदय, मैं रेल मंत्री को संसाधन सृजन के विषय में एक दूसरा सुझाव देना चाहूंगा, वह रेलवे के उस जमीन के वाणिज्यिक उपयोग के विषय में है जिसकी आवश्यकता रेलवे को अभी नहीं है। दो प्रकार की जमीन का वाणिज्यिक उपयोग हो सकता है। एक तो यह कि भूमि का उपयोग वाणिज्यिक व्यवसाय और अन्य गतिविधियों के लिए और दूसरा कृषि कार्यों के लिए हो सकता है। जब लालबहादुर शास्त्री ने 'जय जवान जय किसान' का नारा दिया था तब रेलवे के कुछ क्षेत्रों में रेल लाइनों के दोनों तरफ की भूमि पर फसल उगाए गए। दोनों तरफ बड़े तालाब और खुली जमीन है। क्या आप बाजार की मांग को ध्यान में रखकर दोनों तरफ की खुली जमीन पर कुछ करने के लिए योजना नहीं बना सकते? मैं आपको बताता हूं कि यदि आप नजदीकी क्षेत्र के मंडियों को वह भूमि उपलब्ध कराते हैं, तो आपको निश्चित ही एक नियमित राजस्व की प्राप्ति होगी। आप उस भूमि का दोहन कर रहे हैं जिसकी जरूरत अभी नहीं है। लेकिन सही या गलत, यह निर्णय नहीं लिया गया है। इसलिए, मैं श्री जाफर शरीफ के विचार का समर्थन करता हूं कि वाणिज्यिक माल के प्रभारी सदस्य लक्ष्य और योजना तैयार कर सकते हैं कि उनका पेशेवर दल क्या होगा। पर्यटन के प्रभारी सदस्य भी कोई योजना बना सकते हैं। तब धन प्राप्ति होगी। लेकिन इस दिशा में समग्र दृष्टिकोण नहीं अपनाया जा रहा है। इसीलिए अपनी अच्छी साख के बावजूद रेलवे संसाधन सृजन योजना में सफलता प्राप्त नहीं कर रही है। महोदय, मैं संसाधन सृजन क्षेत्र के ऊपर अधिक समय नहीं लूंगा। अब मैं सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के ऊपर आता हूं। रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में कहा था कि वर्ष 2000-01 के दौरान सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों का कार्य-निष्पादन संतोषजनक रहा है और इरकॉन अंतर्राष्ट्रीय निगम ने 811 करोड़ रु. का व्यवसाय किया और 66 करोड़ रु. का कुल लाभ अर्जित किया। निस्संदेह, यह अधिक नहीं है। फिर भी इन्होंने कुछ सफलता अर्जित की।

दक्षेस क्षेत्र में, पश्चिम एशिया में और अफ्रीका में अंतर्राष्ट्रीय कोष की सहायता से रेलवे आधारभूत ढांचे की आवश्यकता है। आप कृपया अध्ययन कीजिए कि इस इलाके में कौन से क्षेत्र हैं जो रेल आधारभूत ढांचे के लिए अंतर्राष्ट्रीय समर्थन प्राप्त कर रहे हैं और क्या आप उनसे प्रतियोगिता कर सकते हैं और उन्हें हटा सकते हैं। इससे न केवल भारत की साख बढ़ेगी बल्कि आप इस उपक्रम को एक सुदृढ़ उपक्रम बना सकेंगे। मैं जानता हूं कि जब तक आप हैं इसका विनिवेश नहीं किया जाएगा। लेकिन इसे कम से कम अधिक लाभ अर्जित करने वाला और अधिक चुनौतीपूर्ण बनाइए। इरकॉन को और हतोत्साहित नहीं किया जाना चाहिए। इसे प्रोत्साहित किया जाना चाहिए। मुझे आरडीएसओ पर भी गर्व है। वे अच्छा काम कर रहे हैं।

अब मैं कुछ नकारात्मक पक्ष पर वापस आता हूं। महोदय, भारतीय रेल का पेशेवर तरीका महाप्रबंधक तक से जुड़ा हुआ है। जब यह मंडल रेल प्रबंधक, अपर मंडल रेल प्रबंधक और स्टेशन अधीक्षक तक पहुंचा है, पेशेवर तरीका समाप्त हो जाता है। यह पुराना ब्रिटिश तरीका है।

[हिन्दी]

ट्रेन आएगी, घंटी बजेगी, झंडी दिखाएगा, कोई पूछताछ के लिए आएगा, बैठेगा, पान को पीकदान में फेंकेगा, फिर बात करेगा।

[अनुवाद]

आपको जंक्शन, स्टेशन तक समूचे तंत्र को पेशेवर बनाना होगा। 2 जनवरी को सुबह कोहरे के कारण नई दिल्ली में, जयपुर शताब्दी एक्सप्रेस साढ़े तीन घंटे विलम्ब से आयी। मैं स्वयं पूछताछ करने स्टेशन पर पूछताछ कार्यालय गया। वहां बैठे कर्मचारी ने प्रश्नों का उत्तर देने में अत्यन्त अनिच्छा दिखाई।

[हिन्दी]

उनको मोटिवेशन नहीं है, वह सोचता है कि मुझे तंग करने के लिए आते हैं।

[अनुवाद]

पेशेवर प्रेरणा वाले तौर-तरीके की आवश्यकता है। मेरे विचार से इसकी कमी न केवल मंडल रेल प्रबंधक स्तर, अधीक्षक स्तर बल्कि महाप्रबंधक स्तर तक पर भी है। भगवान के लिए, यदि आप महाप्रबंधक को कोई कार्य सौंपते हैं तो आप उन्हें प्रेरित करें।

यदि उन्हें कोई कार्य अथवा चुनौती दी जाती है तो जब तक वह चुनौतीपूर्ण कार्य पूरा नहीं करते, कृपया उन्हें यहां-वहां स्थानांतरित न कीजिए। मैंने सोचा था कि जब तक जांच रिपोर्ट आती है तब तक महाप्रबंधक, जो एम एफ आर एल में थे, को स्थानांतरित नहीं किया जाएगा।

[हिन्दी]

ढाई साल के काम के बाद अगर एनएफएलए के जनरल मैनेजर को वैस्टर्न रेलवे में जाने का मौका मिलता है, आपने तो त्यागपत्र दे दिया, आप जनता के आदमी हैं, आपने ठीक किया लेकिन एनएफएलए के जीएम को वैस्टर्न रेलवे का जीएम बनने का मौका मिला—ऐसा नहीं होना चाहिए। इससे कम्पीटेंट ऑफिसर का हौसला पस्त होता है। इसका आप जरा ध्यान रखिये।

[अनुवाद]

जहां तक प्रशासन का संबंध है यह मेरी आपसे अपील है। सौभाग्य से, यह रेल मंत्री एक मायने में बहुत अच्छे हैं। उन्होंने वित्त मंत्री की तरह महसूस नहीं किया।

[हिन्दी]

कारगिल के कारण हमारे रेलवे को नुकसान हुआ, ऐसा बहाना आपने नहीं लिया। आपने थोड़ी प्रैगमैटिक एप्रोच रखी।

[अनुवाद]

आपने समस्याओं के बारे में कहा है।

[हिन्दी]

पैसेंजर आमदनी में आपने दिखाया और उसमें थोड़ा-बहुत ही हुआ है।

[अनुवाद]

मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इन दिनों शयनयान श्रेणी तथा थ्री-टियर वातानुकूलित श्रेणी की अधिक मांग है।

[हिन्दी]

हरेक ट्रेन की संख्या आप कैसे बढ़ा सकते हैं इसकी बात आप जरा सोचिए।

[अनुवाद]

बहुत से अन्य विषयों के बारे में भी बात की गई है। मैं उन पर बल देना नहीं चाहता। मैं अपने राज्य पश्चिम बंगाल के बारे में कुछ बातें बताता हूं। पूर्व रेल मंत्री ने अनेक अच्छी परियोजनाएं, कार्यक्रम और नीतियां घोषित की थी जिनके लिए मैं माननीय मंत्री का आभारी हूं। उन्होंने अधिकांश मामलों, जिन्होंने मंजूरी प्राप्त कर ली है, को चलाने का प्रयास किया है। मैं मंत्री जी को कटिहार से राधिकापुर तक की अपनी परियोजना के लिए मंत्रिमंडल की मंजूरी प्राप्त करने के लिए बधाई देता हूं। अब आपके वापस आने के बाद और जब रेल बजट प्रस्तुत किया गया था तो संदेश यह है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र से राज्य सरकार के मंत्री कहते हैं–

[हिन्दी]

ये मंत्री तो शिलान्यास करके सबको बेवकूफ बना रहा है क्योंकि 400 करोड़ के प्रोजैक्ट में कटिहार-जोगबानी-कटिहार को 10 करोड़ का प्रावधान हुआ। मिनिस्टर ने तो 10 करोड़ दे दिया लेकिन 390 करोड़ तो 300 साल बाद आयेगा। यह धोखा है। लेकिन मैं जानता हूं कि यह धोखा नहीं है क्योंकि आप जिस वर्ग से आते हैं वहां ऐसा नहीं होता है। मेरा आपसे आग्रह है कि उनका हौसला बढ़ाने के लिए आप इसे भी देखें। यहां पर निखिल बाबू नहीं हैं उनसे भी और पासवान जी से भी मेरी बात हुई है। अब कटिहार-जोगबानी-कटिहार और कटिहार-राधिकापुर सैक्टर की आप बात करके देखिए। कम से कम उनको 15 करोड़ और हमको 15 करोड़ देकर इसकी शुरुआत करें। अगले बजट में जितना पैसा दें वह दे दें। ये लोग हमारा मजाक उड़ा रहे हैं, पुतला भी जला रहे हैं, लेकिन वह तो दूसरी बात है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि इसके बारे में आप सोचिये। वहां की जनता आपके वचन सुनकर बहुत खुश हुई है।

[अनुवाद]

पिछले बजट में रेल मंत्री ने एकलाखी परियोजना पर गजोल-इटाहार सम्पर्क देने का वचन दिया था। ऐसा नहीं किया गया है। मंत्री स्वयं जानते हैं कि डालखोला रेल ऊपरि पुल पूर्णिया, बिहार तथा सम्पूर्ण पूर्वोत्तर प्रवेश द्वार से कितना जुड़ा हुआ है क्योंकि राष्ट्रीय राजमार्ग-33 और 34 पर कुछ भी नहीं किया गया। मुझे बताया गया है कि राज्य सरकार इस पर विचार कर रही है। परन्तु मुझे पता है कि यह पोर्ट काडिनल रोड से केवल एक किलोमीटर दूर है। यदि इस पर मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूड़ी से इस बारे में बात करें तो ऐसा किया जा सकता है।

[श्री प्रियरंजन दासमुंशी]

अब, मैं माल्दा रेलवे अस्पताल के आधुनिकीकरण पर आता हूं। यह भी मेरी मांग है। यह केवल गुर्दा उपचार के लिए है। मैं नहीं जानता कि उस क्षेत्र से ही बड़ी संख्या में गुर्दा रोगी क्यों आ रहे हैं। रेलवे अस्पताल सुसज्जित है लेकिन इस विशेष उपचार के लिए इसका विस्तार किए जाने की आवश्यकता है।

मैं रेल मंत्री से अपील करता हूं कि वह बंगाल एक उद्योग अर्थात दुर्गापुर के अलॉय स्टील प्लांट को खत्म न होने दें। यह एक बहुत अच्छी इकाई है जहां रेलवे एक्सल व्हील के लिए काफी आर्डर देती थी। अब, रेलवे ने एक्सल व्हील के आर्डर देना बंद कर दिया है। यह इकाई लगभग समाप्त हो रही है। मैं पिछले सप्ताह वहां गया था। उन्होंने एक अनुरोध किया था।

अब मैं रेलवे में भर्ती की बात करता हूं। मेरा यह विनम्र निवेदन है। मैं किसी क्षेत्र, जाति अथवा भाषा की बात नहीं कर रहा हूं। अच्छा अथवा बुरा

[हिन्दी]

भर्ती के लिए नोटिस जाता है तो वहां लोग हल्ला मचाते हैं कि हमारे प्रांत को छोड़कर किसी को कुछ नहीं देना। मारपीट वहां हुई है इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि आप दीजिए।

[अनुवाद]

आप भर्ती केन्द्र को प्रत्येक राज्य मुख्यालय में विभाजित करें और भविष्य में मारपीट से बचने के लिए केवल उन्हीं लड़कों को साक्षात्कार के लिए आमंत्रित करें जिनकी आपकी संबंधित रेलों में उस केन्द्र में उस स्तर पर आवश्यकता है। यदि आपको बिहार रेलवे में कार्य करने हेतु 100 लोगों की आवश्यकता है तो बिहार केन्द्र में हजारों को आमंत्रित करें। मुझे कोई आपत्ति नहीं। यदि आपको बंगाल में 200 की आवश्यकता है तो आप बंगाल में 2000 आमंत्रित करें। परन्तु केरल के लड़कों को चेन्नै अथवा बंगाल के लड़कों को असम अथवा असम के लड़कों को बिहार जाने के लिए न कहें।

[हिन्दी]

इतनी मारपीट होती है कि आप कुछ नहीं कर सकते। यह अनफॉरच्यूनेट है हम कुछ नहीं कर सकते हैं।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (गोड्डा): दासमुंशी जी, उसका हैडक्वार्टर्स तो कोलकाता में है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: आपने गलत सुना। रिकवायरमैंट के हिसाब से स्टेट्स में अलग-अलग सैंटर्स बना दीजिए। मैंने हैंडक्वार्टर्स की बात नहीं की है। मैं नहीं चाहता कि इसमें झंझट हो, खून-खराबा हो। ये सब काम वहां हो रहे हैं। आप इस पर गम्भीरता से विचार करें।

रेलवे संविदा एक जालसाजी का धंधा बन गया है। मुझे यह भाषा प्रयोग करते हुए खेद हो रहा है कि कुछ माफिया डॉन प्रत्येक मण्डल में रेलवे संविदाओं को नियंत्रित कर रहे हैं। उनके अपने गुंडे हैं जो प्रत्येक मण्डल में रेलवे अधिकारियों को धमकियां देते हैं।

[हिन्दी]

वे लोग पॉलिटिक्स में आ जाते हैं। पता नहीं कहां से कहां आ जाते हैं? हम लोग पढ़-लिख कर, संघर्ष करके सदन में आए हैं जबकि माफिया डॉन लोग रेलवे कॉन्ट्रैक्टर्स की हैसियत से पॉलिटिक्स को कंट्रोल कर रहे हैं। आप इसे रोकने के लिए गम्भीरता से चिन्ता करके कोई कदम उठाएं।

[अनुवाद]

इसलिए, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि जिला कलेक्टर द्वारा प्रमाणित बेरोजगार युवकों को वरीयता दें। मैं बड़ी संविदाओं को व्यावसायिक समूहों को दिए जाने को बुरा नहीं मानता परन्तु यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि संविदाओं के लिए निविदाएं खोलने का कार्य केवल पुलिस अधीक्षक अथवा कलेक्टर के कार्यालय में किया जाना चाहिए। अन्यथा, गुंडे किसी को वहां नहीं जाने देंगे।

[हिन्दी]

आप जानते हैं कि कितने लोग मर गए? आप बिहार के हैं। आपको इसके बारे में सबसे ज्यादा पता है।

[अनुवाद]

चूंकि केवल आप ही इस प्रणाली में बदलाव ला सकते हैं इसलिए मेरी आपसे यह अपील है।

माननीय रेल मंत्री से मेरी यह अंतिम अपील है कि उन्हें यथासंभव अनेक यात्री आरक्षण केन्द्र खोलने चाहिएं। केवल दो सुझाव हैं जो मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में दूंगा। हरिश्चन्द्रपुर, कलियागंज और समसी में यात्री आरक्षण केन्द्रों की बहुत आवश्यकता है क्योंकि लोग दूरदराज के क्षेत्रों में जाना चाहते हैं परन्तु उन्हें

रेल आरक्षण नहीं मिलता। उन्हें आरक्षण से वंचित रखा गया है। मैं नई दिल्ली-गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस को बसोई में ठहराव दिए जाने का अनुरोध करता हूं। मैं माननीय मंत्री से यह भी अपील करता हूं कि जब वह उत्तर दें तो उन्हें कटिहार-राधिकापुर आमान परिवर्तन परियोजना के बारे में स्थिति स्पष्ट करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। माननीय मंत्री जी का खेलों को समर्थन देने के लिए धन्यवाद करता हूं।

अपराह्न 5.13 बजे

अध्यक्षपीठ द्वारा घोषणा

सभा की बैठक के बारे में

[अनुवाद]

सभापति महोदय: माननीय सदस्यगण, मुझे एक घोषणा करनी है।

आज 21 मार्च, 2002 को हुई कार्यमंत्रणा समिति की बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार गैर-सरकारी सदस्यों का कार्य जिन पर शनिवार, 23 मार्च, 2002 को विचार किया जाना था, पर अब शुक्रवार, 22 मार्च, 2002 को अपराह्न 2.00 बजे से विचार किया जाएगा। गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों पर अपराह्न 2.00 बजे से अपराह्न 4.30 बजे तक विचार किया जाएगा और गैर-सरकारी सदस्यों के संकल्पों पर अपराह्न 4.30 बजे से अपराह्न 7.00 बजे तक विचार किया जाएगा। शनिवार, 23 मार्च, 2002 को निर्धारित सभा की बैठक रद्द की जाती है।

मुझे आशा है कि सभा इससे सहमत होगी।

अनेक माननीय सदस्य: जी हां।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदय, मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जब माननीय संसदीय कार्य मंत्री और माननीय उपाध्यक्ष महोदय के साथ मेरी, चर्चा में यह निर्णय लिया गया था कि चूंकि रेल बजट पर चर्चा आज रात काफी लम्बी चलेगी, इसलिए यदि कुछ माननीय सदस्यगण बोलना न चाहें और लिखित भाषण सभा पटल पर रखना चाहें तो इसकी अनुमति दी जाए ताकि समय बचाया जा सके।

[हिन्दी]

श्री राजो सिंह (बेगुसराय): सभापति महोदय, जो मेम्बर्स भाषण नहीं दे रहे हैं, यदि वह लिखित में भाषण देंगे तो क्या वह स्वीकार्य होगा?

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री राजो सिंह, यह पहले ही घोषणा हो चुकी है कि इसे स्वीकार किया जाएगा। चर्चा इस घोषणा के साथ प्रारम्भ हुई कि जो लिखित भाषण देना चाहते हैं, वे उन्हें सभा पटल पर रख सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री राजो सिंह: क्या भाषण कल टेबल पर ले किए जा सकते हैं?

[अनुवाद]

सभापति महोदय: चूंकि उत्तर कल दिया जाना है इसलिए लिखित भाषण आज सभा पटल पर रखे जाएंगे।

अपराह्न 5.15 बजे

रेल बजट 2002-2003—सामान्य चर्चा
लेखानुदानों की मांगें (रेल)—2002-2003
और
अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल)-2001-2002—*जारी*

श्री पी.एस. गढ़वी (कच्छ): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। भारतीय रेल राष्ट्र की जीवन रेखा है। इस वर्ष का बजट राष्ट्र को रेलवे के समर्पण तथा भव्य सेवा के 150वें वर्ष का प्रतीक होगा। इन वर्षों के दौरान रेलवे 32 मार्ग किलोमीटर से 62,000 मार्ग किलोमीटर से अधिक विशाल नेटवर्क तक बढ़ गया है। इस वर्ष जब रेलवे अपना 150वां वर्ष मना रही है, यह सम्पूर्ण देश के पर्यटन के विकास में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा कर सकती है। इसके साथ-साथ मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि तीर्थ यात्रा और धरोहर संबंधी केन्द्रों के महत्वपूर्ण स्थलों को और बढ़ावा दिया जाए ताकि इस वर्ष में पर्यटन का भी विकास किया जा सके।

[श्री पी.एस. गढवी]

सम्पूर्ण देश में रेलवे द्वारा ढुलाई में 2001-2002 में 1950-51 में 73 मिलियन टन से बढ़कर 2001-2002 में 489 मिलियन टन हो गया है। इसके साथ ही यात्री किलोमीटर भी 1950-51 में 66.51 मिलियन से बढ़कर 2001-02 में 473.46 मिलियन हो गया है। परन्तु रेलवे दुर्घटना की समस्या का सामना कर रही है। इस संबंध में पहल की जा रही है और मैं रेल मंत्री को सुरक्षा उपायों पर विशेष ध्यान देने के लिए बधाई देता हूं। उन्होंने भारत सरकार के सहयोग से तथा सुरक्षा प्रभार लगाकर 17,000 करोड़ रुपए के विशेष रेलवे सुरक्षा कोष की स्थापना की है। मैं विकेन्द्रीकरण के क्षेत्र में पहल करने के लिए रेल मंत्री को बधाई देता हूं। विकेन्द्रीकरण और क्षेत्रीय रेलों को शक्तियां प्रदान करने में और स्वायत्तता देने के लिए रेलों के महाप्रबंधकों को निविदाएं इत्यादि स्वीकार करने हेतु अधिक वित्तीय शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं। मैं रेल मंत्री को पत्तन सम्पर्क कार्यक्रम प्रारम्भ करने के लिए भी बधाई देता हूं। इन्होंने बहुत से पत्तनों को पत्तन सम्पर्क प्रदान किया है। उदाहरणार्थ, मेरे क्षेत्र में अदनी पत्तन जो एक नए पत्तन के रूप में उभरा है और जिसने उस क्षेत्र के आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका अदा की है, को आदिपुर से मुन्दार तक रेल से जोड़ा गया है। इसी प्रकार, यदि रेलवे इन सभी परियोजनाओं को शुरू करती है तो इससे निश्चय ही हमारे देश के आर्थिक विकास में मदद मिलेगी।

इसी प्रकार से सुरेन्द्रनगर-पिपावाव पत्तन भी उसी एस.पी.वी. से जोड़ा जाना है, मुझे यह जानकर खुशी हुई कि रेलवे एस.पी.वी. बनाकर भागीदारी के आधार पर नए कार्यों की अनुमति दे रहा है, लेकिन मेरी माननीय मंत्री से यही विनती है कि सामखियाली से पालनपुर के बीच एक एस.पी.वी. है जिस पर आमान-परिवर्तन का कार्य कांडला पत्तन, गुजरात सरकार, रेलवे और आदनी बन्दरगाह के संयुक्त सहयोग से किया जाना है, इसलिए माननीय रेल मंत्री से मेरा एकमात्र निवेदन यह है कि इस कार्य में शीघ्रता की जानी चाहिए ताकि गुजरात के पूरे कच्छ और सौराष्ट्र क्षेत्र को देश की राजधानी और उत्तरी भाग से जोड़ा जा सके। इसलिए इस परियोजना को जितना जल्दी हो सके पूरा कर लिया जाए। मुझे आशा है कि रेल मंत्री इस परियोजना का ध्यान रखेंगे।

मैं माननीय रेल मंत्री को उच्च गति वाले शीत पार्सल माल डिब्बों को आरम्भ करने के लिए भी बधाई देता हूं ताकि हमारे किसानों जो फल और सब्जियां उगा रहे हैं, को निश्चित रूप से इस देश में उनके उतपादों के लिए अच्छी आय प्राप्त होगी। जब देश में बागवानी, फलों और सब्जियों का उत्पादन किया जा रहा हो तो इसका होना अत्यधिक आवश्यक है ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री राजो सिंह (बेगूसराय): सभापति महोदय, यह सदन कब तक चलेगा? रेल मंत्री जी ने रेल बजट में अच्छा काम किया है और जब सब लोग धन्यवाद दे रहे हैं तो इसको अभी पास करा दीजिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): सभापति महोदय, माननीय सदस्य लिखित में अपने भाषण दे दें। आप सदन में उपस्थिति देख लीजिए, कितने लोगों की इसमें रुचि है। जब सभी लोग धन्यवाद दे रहे हैं तो इसे अभी पास करा दीजिए। दस बजे के पहले इन सबका लिखित भाषण ले लीजिए।

सभापति महोदय: जब सब लोगों की स्पीच हो जायेगी तो उसके बाद रिप्लाई हो जायेगा। अभी इनकी स्पीच होने दीजिए।

श्री प्रभुनाथ सिंह: इनकी स्पीच को आखिरी स्पीच मान लीजिए। सब लोग लिखकर दे देंगे।

सभापति महोदय: जब तक सब लोग नहीं बोलते हैं, रिप्लाई नहीं होगा। आज बहुत लोग बोलने वाले हैं।

[अनुवाद]

श्री पी.एस. गढ़वी: महोदय, मैं और अधिक समय नहीं लूंगा। मुझे केवल कुछ ही विशिष्ट सुझाव देने हैं। मैं केवल उन्हीं बिन्दुओं पर बोल रहा हूं।

[हिन्दी]

श्री राजो सिंह: सभापति महोदय, हमारे पूर्व रेल मंत्री जो कांग्रेस के सदस्य हैं, उन्होंने इस पर चर्चा प्रारम्भ की, उनके चीफ व्हिप ने जितना धन्यवाद देना था, रेल मंत्री को धनय्वाद दे दिया। जब विपक्षी सदस्य धन्यवाद दे रहे हैं तब दिक्कत क्या है, आप रेल बजट पास कर दीजिए और हम लोगों को छुट्टी दीजिए।

सभापति महोदय: जब तक सब लोग नहीं बोल लेते, रिप्लाई नहीं होगा।

...(व्यवधान)

श्री प्रभुनाथ सिंह: धन्यवाद के लिए भाषण नहीं होता है। आप लिखित में ले लीजिए, सब लोग लिखकर दे देंगे।

सभापति महोदय: अगर कोई धन्यवाद नहीं देना चाहता है और यहां पर सिर्फ समस्याएं बताना चाहता है तो वह बोल सकता है।

श्री प्रभुनाथ सिंह: सभी लोग अपनी समस्याएं लिखकर दे देंगे, उसे भाषण मान लीजिए। हम लोग लिखकर देने के लिए तैयार हैं।

सभापति महोदय: आप लोग लिखकर दे दीजिए। हमने पहले बोल दिया है कि अगर कोई लिखित में देना चाहता है तो लिखित में दे दे।

श्री राजो सिंह: कल दस बजे तक हम लिखकर दे देंगे, अगर तब तक रेल बजट पास नहीं होता है। अभी कैसे लिखकर दे दें। आप बताइये, यह कोई जवाब है।

सभापति महोदय: जिन्हें यहां नहीं बोलना है और लिखित में देना है, वे दे दें और जिन्हें यहां बोलना है, वे बोलें। इसे आज ही समाप्त करना है।

श्री अजय चक्रवर्ती (बसीरहाट): क्या बाकी लोगों को चान्स नहीं मिलेगा।

सभापति महोदय: चान्स जरूर मिलेगा, क्यों नहीं मिलेगा। जो सदस्य बोलना नहीं चाहते हैं, लिखित में भाषण देना चाहते हैं, वे दे सकते हैं और जिन्हें बोलना है वे बोलें। गढ़वी जी आप शुरू कीजिए।

[अनुवाद]

श्री पी.एस. गढ़वी: महोदय, मैं इस बात का उल्लेख कर रहा था कि रेलवे ने उच्च गति के शीतपार्सल माल डिब्बों की सेवा आरम्भ की है। इससे निश्चित रूप से हमारे देश के आर्थिक विकास में सहायता मिलेगी और विशेषकर फल उत्पादकों और अन्य वस्तुओं के उत्पादकों को निश्चित रूप से लाभ मिलेगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रेलवे ने वानकानेर-मोरवी आमान परिवर्तन के कार्य को पूरा कर लिया है। इस वानकानेर मोखी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करके कच्छ को पूरे सौराष्ट्र क्षेत्र से जोड़ा गया है, इस संबध में मुझे केवल एक सुझाव माननीय रेल मंत्री को देना है, वर्तमान में कच्छ क्षेत्र दो रेल मंडलों के अंतर्गत आता है। एक मंडल का मुख्यालय अजमेर है जो कि 1,100 किलोमीटर दूर है। कच्छ के कुछ भाग बड़ौदा मंडल में आते हैं। अत: कच्छ में दो मंडल हैं। मेरा एक मात्र निवेदन यह है कि चूंकि कच्छ को सौराष्ट्र से पहले ही जोड़ा जा रहा है तो कच्छ को राजकोट मंडल में ही रखा जाए क्योंकि वह बहुत नजदीक है, यदि ऐसा किया जाता है तो लोगों को लाभ होगा, रेलवे को भी लाभ होगा क्योंकि आने-जाने की लागत में कमी और समय की बर्बादी भी कम होगी। इसलिए, माननीय मंत्री से मेरा निवेदन है कि कच्छ को दो मंडलों में रखने के बजाय ऐसे राजकोट मंडल के क्षेत्राधिकार में लाया जाना चाहिए।

नमक उत्पादकों के लिए धरंगधारा-कुडा लाइन बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन है। यह लाइन रण ऑफ कच्छ से जोड़ती है। इस क्षेत्र में नमक का अत्यधिक उत्पादन होता है और यदि यह लाइन पूरी हो जाती है तो इससे उन्हें अत्यधिक सहायता मिलेगी। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि इस धंरग धारा कुडा लाइन के आमान परिवर्तन की परियोजना का कार्य शीघ्रतापूर्वक कराया जाए। इसी प्रकार से, राजकोट-वेरावाल लाइन सोमनाथ जाने के लिए बहुत महत्वपूर्ण परियोजना है। इस परियोजना पर कई वर्षों से विलम्ब हो रहा है। माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इस परियोजना को शीघ्रता से किया जाए ताकि सोमनाथ जाने वाले लोगों के लिए यह और सुविधाजनक हो सकेगा।

मैं माननीय मंत्री को कई यात्री सुविधाएं आरम्भ करने के लिए बधाई देता हूं। मैं नहीं जानता कि मेरे माननीय मित्रों को क्या कठिनाई हो रही है। जब हमारे माननीय मंत्री अच्छा काम करते हैं तो इसकी प्रशंसा की जानी चाहिए। मैं अपने माननीय साथियों की परेशानियों को समझ नहीं पाया हूं। यात्री सुविधाओं के अंतर्गत, माननीय मंत्री ने 16 शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को आरम्भ किया है जो कि बहुत ही स्वागत योग्य कदम है। सभी लोग, सभी वर्ग विशेषकर समाज के सभी वाणिज्यिक वर्ग ने इसका स्वागत किया है।

अपराह्न 5.25 बजे

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय *पीठासीन* हुए]

मैं नहीं समझ पाया हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र, जो कि बहुत पिछड़ा हुआ है और सीमा पर स्थित है, में पहली बार जब इन रेलगाड़ियों को चलाया गया तो उन्होंने इसका विरोध क्यों किया है, इस रेलगाड़ी से काफी लाभ होगा। मैं माननीय रेल मंत्री को भुज से अहमदाबाद तक जन शताब्दी चलाए जाने के लिए हार्दिक बधाई देता हूं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र से अनेक लोग भारत भर में रहते हैं। कई बार हमने इस रेलगाड़ी की मांग की थी और अब हमें यह मिल गया है।

कच्छ को भूकम्प की वेदना सहनी पड़ी है। हमने अपना सब कुछ और अपनी अर्थव्यवस्था को खो दिया है। रेलवे एकमात्र ऐसी अवसंरचना है जो हमारे पास है और हमें अपना अर्थव्यवस्था के विकास के लिए रेलवे की आवश्यकता है और वे हमारी सहायता कर रहे हैं। हम खुश हैं क्योंकि हम सीमा पर हैं, पिछड़े हैं,

[श्री पी.एस. गढवी]

आर्थिक रूप से पिछड़े हैं और सभी आपदाओं का हमने कष्ट उठाया है, हमने कई प्राकृतिक आपदाओं का कष्ट उठाया है। हमने पिछले 50 वर्षों में 32 सूखे और दो भारी चक्रवातों से कष्ट उठाए हैं। हमने एक भारी भूकम्प से भी कष्ट उठाए हैं। उस समय जब हमारी अर्थव्यवस्था खत्म हो गयी थी तो रेलवे ने इन रेलगाड़ियों को आरम्भ करके हमारी मदद की है, इसके लिए अपने संसदीय क्षेत्र के लोगों की तरफ से मैं माननीय रेलमंत्री को बधाई देता हूं।

मैं भुज और बरेली के बीच चलने वाली हजरत अल्लाह एक्सप्रेस के बारे में एक सुझाव देना चाहता हूं। अब यह सप्ताह में दो दिन चलती है, मेरा एकमात्र अनुरोध है कि इसकी बारम्बारता को सप्ताह के दो दिनों से बढ़ाकर सप्ताह के पांच दिन कर दिया जाना चाहिए। मैं ऐसा इसलिए कर रहा हूं क्योंकि मेरे क्षेत्र में वायु सेना का बहुत बड़ा अड्डा है। वहां सेना की छावनी भी है। सीमा सुरक्षा बल के कर्मचारी भी वहां हैं। वे लोग उत्तरी भारत आना चाहेंगे। यही कारण है कि मैं हजरत अल्लाह एक्सप्रेस की बारम्बारता को सप्ताह में पांच दिन तक बढ़ाने के लिए अनुरोध कर रहा हूं। इसके अतिरिक्त, मैं यह भी अनुरोध करूंगा कि इस रेलगाड़ी को लखनऊ तक चलाया जाये, इससे पूरे राजस्थान, गुजरात और उत्तर प्रदेश के लोग लाभान्वित होंगे। इसलिए हजरत अल्लाह एक्सप्रेस को लखनऊ तक बढ़ाया जाए जिसमें केवल दो या तीन और घंटे का समय लगेगा और रेलवे को इस पर अधिक व्यय भी नहीं करना पड़ेगा। इसके बाद, मैं हजरत अल्लाह एक्सप्रेस के नाम के बारे में भी अनुरोध करूंगा। हजरत अल्लाह एक्सप्रेस के आगे एक अतिरिक्त नाम धोलाबीर रखा जाए। धोलाबीर कच्छ में 5000 साल पुराना हड़प्पा सभ्यता का स्थल है। जब रेलवे अपनी 150वीं वर्षगांठ मना रहा है तो मैं अनुरोध करूंगा कि इस रेलगाड़ी के नाम के आगे धोलाबीर जोड़ा जाए। इस रेलगाड़ी का धोलाबीर हजरत अल्लाह एक्सप्रेस के रूप में पुनर्नामकरण किया जाए। ऐसा करके रेलवे धोलाबीर को लोकप्रिय बना सकता है क्योंकि इसे देखने घरेलू और विदेशी पर्यटक आते हैं। यह मेरा एकमात्र निवेदन है।

जैसा कि मैंने पहले कहा है सामखियाली-पालनपुर आमान-परिवर्तन परियोजना का कार्य निष्पादित किया जाना चाहिए। यह कांडला पत्तन के सहयोग से विशेष प्रयोजनीय वाहन परियोजना है। जैसाकि मैंने बताया था कि कच्छ क्षेत्र दो मंडलों के बड़ोदरा और अजमेर के अंतर्गत आता है, इसके बजाय इसे राजकोट डिविजन के अंतर्गत रखा जाए जो कि हमारे काफी नजदीक है।

इस बजट में, नमक पर रेल भाड़े को बढ़ाया गया है। गुजरात में लगभग देश की नमक आवश्यकता का 70 प्रतिशत भाग का उत्पादन होता है और इसमें से 70 प्रतिशत का मेरे निर्वाचन क्षेत्र में उत्पादन होता है। मेरा अनुरोध है कि चूंकि हमारे पास आय का यही एकमात्र साधन है इसलिए नमक पर मालभाड़ा वृद्धि को वापस लिया जाए। मेरे पास कुछ और सुझाव हैं। गुजरात के लोगों का एक अनुरोध है। वर्तमान में, 'गुजरात क्वीन' अहमदाबाद और वलसाद के बीच चलती है। अनेक लोगों ने मांग की थी कि इस रेलगाड़ी को वापी या उमवेरगांव तक बढ़ाया जाना चाहिए। वापी नव विकसित औद्योगिक नगर है। काफी लोग इसके विस्तार की मांग करते रहे हैं। हम रेल मंत्री से मिले और उनसे इस मांग को मानने का अनुरोध किया है। इसलिए, इस गुजरात क्वीन को उमबेर गांव या वापी तक बढ़ाया जाना चाहिए। कृपया बड़ोदरा-वलसाद इन्टरसिटी जैसी अन्य रेलगाड़ी को भी वापी और उमवेरगांव तक बढ़ाया जाए।

अब, मैं एक और अनुरोध करूंगा जिसका उल्लेख मैंने पिछले वर्ष भी किया था। भुज रेलवे स्टेशन पर रेलवे के पास लगभग 100 एकड़ भूमि है। अभी वे उस भूमि का कोई उपयोग नहीं कर रहे हैं। यह भूमि इतनी कीमती है कि इससे 100 करोड़ रुपये मिल सकते हैं। यदि रेलवे इसका उचित ध्यान नहीं रखता तो वहां अतिक्रमण हो रहा है। मेरा एकमात्र सुझाव यह है कि या तो इसे बेच दिया जाए या इसकी देखभाल की जानी चाहिए क्योंकि यह बेशकीमती सम्पत्ति है।

सुविधाओं पर आते हुए, भुज रेलवे स्टेशन को अधिकाधिक रेलगाड़ियां मिल रही हैं। अब, हमारे पास वहां चार रेलगाड़ियां हैं, इसलिए भुज रेल स्टेशन और गांधीधाम स्टेशन पर जनसुविधाएं बढ़ाई जाएं।

मेरा रेल मंत्री से एक और अनुरोध है, मानव रहित रेलवे क्रासिंगों पर अत्यधिक दुर्घटनाएं हो रही हैं। यदि हम आंकड़े देखें तो हमें पता चलेगा कि रेलवे समपारों पर दुर्घटनाओं की संख्या अधिक है। इस सारणी में भारतीय रेल ने उन दुर्घटनाओं की संख्या दी है जो कि 1960-61 से घटी हैं। यदि हम इस सूची को देखते हैं तो हमें पता चलेगा कि 1976-77 से रेल समपारों पर दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ रही है और दूसरी दुर्घटनाओं की संख्या कम हो रही है। रेल टक्कर और गाड़ी का पटरी से उतरने के मामलों की संख्या कम ही रही जबकि 1976 से समपार पर दुर्घटनाओं की संख्या समान ही है। केन्द्र सरकार या राज्य सरकारों की सहायता से रेलवे को मानव रहित समपारों पर उपरिपुलों के निर्माण का प्रावधान करना चाहिए। संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना की राशि से धन का उपयोग किया जा सकता है। जब किसी संसद सदस्य द्वारा अनुरोध किया जाता है तो सरकार को संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना से धन व्यय करने के लिए अनुमति दी जानी चाहिए। रेलवे छोटे कार्यों के लिए भी अनुमति नहीं दे रही है। यदि हम 'अंडर ब्रिज' के निर्माण के लिए धन

देना चाहते हैं तो हमें मंडल रेल प्रबंधक या महाप्रबंधक की अनुमति लेनी पड़ती है। जब कभी किसी विभाग से कोई अनुरोध आता है तो सरकार को ऐसी प्रक्रिया तैयार करनी चाहिए कि संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना से निधियां उपलब्ध कराई जा सकें। रेलवे को इन समपारों की देखरेख करनी होगी अन्यथा रेलवे दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती जाएगी।

मैं इस बजट का समर्थन करता हूं। मैं रेल मंत्री को अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए हार्दिक बधाई देता हूं।

***श्री हरिभाई चौधरी** (बनासकांठा): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किए गए वर्ष 2002-2003 के रेल बजट का समर्थन करता हूं। मैं माननीय मंत्री को किसानों के लिए विशेष रेलगाड़ी यात्रा एवं सूर्यनगरी रेलगाड़ी सेवा का विस्तार मुम्बई तक करने के लिए धन्यवाद देता हूं। परन्तु इस बजट में नमक की ढुलाई के माल भाड़े में 135 प्रतिशत की वृद्धि हुई है जिसके फलस्वरूप नमक की लागत में वृद्धि हुई है और ज्यादातर नमक उद्योग गुजरात के तटीय क्षेत्र में अवस्थित हैं। मालभाड़े में वृद्धि होने से नमक उद्योग बुरी तरह प्रभावित हुआ है। इसलिए, मैं नमक परिवहन पर लगने वाले माल भाड़े को कम करने की मांग करता हूं तथा मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में अपनी निम्न मांगें रख रहा हूं:

1. मीटर गेज के समयानुसार ब्राड गेज की रेलगाड़ी सेवा को फिर से आरंभ करना।
2. पालनपुर-अहमदाबाद-पालनपुर मार्ग पर एक नई इंटरसिटी सेवा आरंभ करना।
3. रेलगाड़ी संख्या 9903/9904 को इसके पुराने समय पर मीटर गेज पर पुन: आरंभ करना।
4. वलसाड-अहमदाबाद यात्री रेलगाड़ी संख्या 39/40 और 49/50 का पालनपुर/आबू रोड तक विस्तार किया जाना।
5. पालनपुर और संखियाली के बीच आमान परिवर्तन के कार्य में तेजी लाना।
6. पास धारकों के लिए रेलगाड़ी संख्या 9708/9707 में एक डिब्बा लगाया जाना।
7. सांतापुर के नमक निर्माताओं को सुविधाएं देना।
8. पालनपुर रेलवे स्टेशन पर उर्वरक के लिए रैक सुविधा उपलब्ध कराना।
9. दीसा एवं राधापुर में मुम्बई और दिल्ली के लिए आरक्षण कोटे में वृद्धि करना।
10. राजधानी एक्सप्रेस 2957/2958 का पालनपुर में ठहराव देना।
11. पालनपुर में आसरा एक्सप्रेस और अरावली एक्सप्रेस में वी.आई.पी. कोटा देना
12. पालनपुर में ओखा देहरादून एक्सप्रेस का ठहराव देना।
13. पालनपुर होकर जम्मूतवी से मुम्बई के लिए नई रेलगाड़ी आरंभ करना।
14. पालनपुर रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म 1 एवं 2 के कवरशेड को बढ़ाया जाना।
15. भिलाड़ी-विरामगाम ब्राड गेज के कार्य में तेजी लाया जाना।
16. अम्बाजी मंदिर के तीर्थयात्रियों के लिए मुम्बई से अहमदाबाद के लिए एक नई रेलगाड़ी आरंभ करना।
17. अजमेर-मुम्बई सप्ताह में तीन दिन चलती है। कृपया इसे पूरे सप्ताह के लिए नियमित करें।
18. नमक प्रभार पर बढ़े हुए माल भाड़े को कम करें। 135 प्रतिशत बहुत अधिक है। गुजरात के नमक निर्माताओं की सहायता करें।

***श्री ए.पी. जितेन्द्र रेड्डी** (महबूबनगर): महोदय, वर्ष 2002-2003 के रेल बजट पर मुझे भाषण देने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। प्रारंभ में, मैं एक ठोस एवं संतुलित बजट प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्री का अभिवादन करता हूं। यह सब कार्य प्रणाली को फिर से सुचारू बनाने के लक्ष्य से किया जा रहा है वह भी उस समय जब इसकी वित्तीय स्थिति खतरनाक ढंग से दु:स्थिति में है।

एक ही बार में 4,360 करोड़ रुपए जुटाने का प्रयास। जिसमें से 910 करोड़ रुपए का एक बड़ा अंश यात्री किराए के संगतिकरण द्वारा वहन किया जाएगा, संसाधन जुटाने की दिशा में एक जबर्दस्त प्रयास है जिसके लिए रेल मंत्री प्रशंसा के पात्र हैं। संसाधन जुटाने में उसका एक बड़ा भाग मासिक सीजन टिकट किराये से आएगा जिसे काफी लंबे समय से सब्सिडी दी जाती रही है और वर्षों से जिसका संशोधन नहीं किया गया है।

ऐसे समय में जब औद्योगिक मंदी अत्यधिक लौह एवं इस्पात, ढलवां लोहा, सीमेंट एवं ज्यादातर पेट्रोलियम उत्पादों के मालभाड़े में कमी लाने के कदम से औद्योगिक गतिविधियां पुन: आरम्भ होंगी। खराब होने वाले खाद्य उत्पादों को देश भर में लाने-ले जाने के लिए तीव्र गति वाले प्रशीतित पार्सल यानों को आरंभ करने के

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री ए.पी. जितेन्द्र रेड्डी]

प्रस्ताव का पूरे देश में किसानों एवं कृषि विशेषज्ञों द्वारा स्वागत किया गया है। पटरियों के नवीकरण, पुलों के निर्माण एवं संकेत प्रणाली एवं दूरसंचार के लिए आबंटन में महत्वपूर्ण वृद्धि भी बजट की स्वागत योग्य विशेषता है क्योंकि इससे यात्रियों को अपेक्षित सुरक्षा मिलेगी। पुन: करोड़ों की लागत वाली परियोजनाओं में राज्यों की भागीदारी से न केवल सरकार का वित्तीय बोझ कम होगा बल्कि परियोजनाओं में भी तेजी आएगी जिससे अंतत: राज्यों के विकास में योगदान मिलेगा। जो महत्वपूर्ण परियोजना लागतों को वहन करने के इच्छुक है।

तथापि, मैं रेल मंत्री का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की दो नवीन रेल मार्ग निर्माण परियोजनाओं यथा मुनिराबाद-महबूबनगर (246 किलोमीटर) एवं गडवाल-रायचूर (60 किलोमीटर) की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। 420.12 करोड़ रुपए एवं 108.19 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत के विरुद्ध वर्ष 2002-2003 हेतु क्रमश: 10 करोड़ रुपये एवं 1 करोड़ रुपए का आवंटन काफी न्यून है। इस आबंटन से अगले 25-30 वर्षों की अवधि में भी परियोजनाओं के पूरा होने की संभावना नहीं है। अत्यधिक विलंब होने से परिहार्य लागत वृद्धि भी होगी। यह उल्लेख करना गलत नहीं होगा कि मेरा निर्वाचन क्षेत्र एक पिछड़ा जिला है और सूखा पड़ना यहां की एक नियमित विशेषता है जिससे निर्धन किसानों के पास रोजगार की तलाश में अन्य स्थानों के लिए पलायन करने के अलावा कोई विकल्प नहीं बचता। मैं दो परियोजनाओं को तेजी से पूरा करने पर जोर दूंगा जिनसे मेरे क्षेत्र के किसानों को काफी सहायता मिलेगी। अतएव, मैं रेलमंत्री से इस ओर व्यक्तिगत रूप से ध्यान देने एवं आंध्र प्रदेश के इस पिछड़े जिले की चिर प्रतीक्षित इच्छा को पूरा करने के लिए समुचित आबंटन सुनिश्चित करने का अनुरोध करता हूं।

दूसरा क्षेत्र यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने का है जिसमें विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। जन प्रतिनिधि होने के कारण यह प्राय: हमारे ध्यान में लाया जाता है कि लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में, विशेषकर ग्रीष्म काल में समुचित मात्रा में पेयजल उपलब्ध नहीं कराया जाता है। घंटों तक शौचालयों को साफ नहीं किया जाता है। इन सब से यात्रा भयावह हो जाती है।

समस्त देश में कई छोटे रेलवे स्टेशनों पर पेयजल की कमी है। कई स्टेशनों पर पर्याप्त शेड नहीं हैं। कैफेटेरिया नहीं है।

मैं यह जानकर प्रसन्न हूं कि रेल सेवा के 150वें वर्ष के उपलक्ष्य में वर्ष 2002-2003 को यात्री सुविधा वर्ष घोषित किया गया है। इसलिए सारा देश न केवल इस वर्ष के लिए बल्कि आने वाले वर्षों में भी सर्वोत्तम यात्री सुविधाओं की आशा करता है।

* गोल्डन क्वोन्ड्रिगंल रोड से व्यापारियों को लाभ हुआ है, वे बिना किसी विलंब के मर्सिडिज, लेक्सस, बीएमडब्ल्यू इत्यादि में चलते हैं।

* दिल के टुकड़े हजार हुए—इसी तरह बजट हजारों टुकड़ों में टूट कर कई स्थानों पर गिरा है तथा कोई भी इसका उपयोग नहीं कर सकता तथा इसे कोई भी पचा नहीं सकता है। महाभारत की सूक्ति उद्धृत करें।

* रेलवे निर्धन लोगों की यात्रा का साधन है जिससे वह अपने उत्पादों को बाजार में बेचकर कुछ अर्जित कर सके।

* कई लोग सुरक्षा कारणों से रेलगाड़ी में यात्रा करते हैं। हवाई जहाज, हेलीकाप्टर एवं घोड़ों पर विश्वास नहीं है।

* महबूबनगर राज्य का सबसे बड़ा जिला है परन्तु इसे पिछड़ा जिला कहा जाता है। लोग कृषि से आजीविका चलाते हैं। यहां सिंचाई की सुविधा नहीं है और न ही बिजली की। लोग निर्माण कार्यों में लगे हैं—इसे मुख्यमंत्री द्वारा अपनाया गया है। रेलवे निर्धन लोगों की यात्रा का एकमात्र साधन है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राजो सिंह (बेगूसराय): सभापति महोदय, रूलिंग पार्टी की तरफ से कितने लोग सदन में उपस्थित हैं, वह आप स्वयं देख लें। यह निवेदन तो मैंने आपसे कर दिया कि उपस्थिति बहुत कम है। इसके अलावा मैं आपसे कुछ नहीं कहना चाहता हूं। एक निवेदन यह करना चाहता हूं कि जब परसों तक सदन चलने वाला था और अब उसको स्थगित कर दिया गया है, तो क्या ऐसा नहीं हो सकता कि कल एक बजे तक हमें सदन से छुट्टी मिल जाए। अधिक समय बर्बाद करने का क्या फायदा है?

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): सभापति महोदय, जिन लोगों को भाषण देना है वे लिखकर दे दें।

सभापति महोदय: मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि रेल बजट पर चर्चा प्रारंभ होने से पहले आसन से यह एनाउंस हो चुका है कि जो माननीय सदस्य समयाभाव के कारण भाषण न कर सकें वे अपना भाषण लिखित रूप में दे दें। उनका यह भाषण भी सदन में दिया गया भाषण माना जाएगा और वह रिकार्ड पर रहेगा।

श्री राजो सिंह (बेगूसराय): सभापति महोदय, मंत्री महोदय के उत्तर देने से पहले जो माननीय सदस्य चाहें अपना भाषण लिखित में दे दें, तब तो मंत्री जी उनकी बातों का उत्तर भी दे सकेंगे।

सभापति महोदय: ऐसा है, जो माननीय सदस्य मुख्य-मुख्य बातें संक्षेप में कहना चाहें, वे यहां बोल दें और जो लंबा भाषण देना चाहें वे अपना भाषण सदन के पटल पर प्रस्तुत कर दें।

श्री प्रभुनाथ सिंह: सभापति महोदय, सभी लोग तो अपना भाषण लिखित में देना चाहते हैं। क्यों आप लोग भी परेशान होते हैं।

सभापति महोदय: नहीं ऐसा नहीं है। कुछ लोग अपनी समस्याओं के बारे में सदन में बोलना चाहते हैं। जो अपनी समस्याओं के बारे में बोलना चाहते हैं उनसे मेरा निवेदन है कि वे संक्षेप में बोल लें।

[अनुवाद]

श्री ए.पी. जितेन्द्र रेड्डी (महबूबनगर): महोदय, आपकी अनुमति से मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

सभापति महोदय: आप ऐसा कर सकते हैं।

श्री पी. कुमारासामी (पलानी): सभापति महोदय, रेल बजट पर ए आई ए डी एम के की ओर से भाषण देने का यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। प्रारंभ में, मैं रेलवे के समग्र निष्पादन में सुधार लाने हेतु माननीय रेल मंत्री द्वारा किए गए प्रयासों की प्रशंसा करना चाहता हूं।

महोदय, इस बजट के कई प्रशंसनीय पहलू हैं। जिनमें से पहला 17000 वैगनों, 1450 डिब्बों, 222 ई एम यू, 90 डीजल इंजन एवं 69 इलेक्ट्रिक इंजनों का अधिकरण करना है। इससे रेलवे की छवि में निश्चित ही सुधार होगा। इसी प्रकार 4000 किलोमीटर पटरी का नवीकरण किया जाना है; 547 किलोमीटर में आमान परिवर्तन किया जाना है, 375 किलोमीटर में विद्युतीकरण किया जाना है, 214 किलोमीटर में नई लाइनें बिछानी हैं और 250 किलोमीटर मार्ग का दोहरीकरण किया जाना है। यह सब इस बजट की स्वागत योग्य विशेषताएं हैं।

महोदय, मैं रेल मंत्री द्वारा शताब्दी एवं राजधानी रेलगाड़ियों में यात्रा करने वाले पांच वर्ष से कम उम्र के बच्चों को नि:शुल्क भोजन देने संबंधी घोषणा का भी स्वागत करता हूं। तथापि, मैं माननीय मंत्री से इस सुविधा को लंबी दूरी की रेलगाड़ियों के द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने वाले पांच वर्ष से कम आयु के बच्चों को भी देने का अनुरोध करता हूं चाहे वे आरक्षित अथवा अनारक्षित डिब्बों में यात्रा कर रहे हों।

महोदय, इस वर्ष तमिलनाडु राज्य में चार नई रेलगाड़ियां चलाये जाने का प्रस्ताव है। मैं इसका स्वागत करता हूं। वास्तव में, हम दिल्ली और चेन्नई के बीच एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी की मांग कर रहे हैं। ऐसा इसलिए क्योंकि इस मार्ग पर काफी भीड़-भाड़ है। निजामुद्दीन कन्याकुमारी एक्सप्रेस रेलगाड़ी को सप्ताह में तीन बार चलाने का आश्वासन दिया गया है।

महोदय, किराए एवं माल-भाड़ा प्रभारों में वृद्धि से रेलवे को 1360 करोड़ रुपए प्राप्त होंगे तथा इसमें से 910 करोड़ रुपए बढ़े हुए रेल किराये से आएगा और शेष धनराशि बढ़े हुए माल भाड़े से आएगी। मैं इस ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं कि इस 910 करोड़ रुपये का पचास प्रतिशत लंबी दूरी की मेल और एक्सप्रेस रेलगाड़ियों एवं द्वितीय श्रेणी के शयनयान यात्रियों से आएगा।

रेल किरायों में इस वृद्धि से आम आदमी प्रभावित होगा। इसी कारण रेल बजट की प्रशंसा करते हुये हमारे सम्मानित नेता और तमिलनाडु की मुख्य मंत्री ने रेल किराये और मालभाड़े में हुयी वृद्धि को वापस लेने का अनुरोध किया है। क्योंकि इससे आम आदमी पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा।

महोदय, बंगलौर से सत्यमंगलम तक 260 किलोमीटर लंबी रेल लाइन के दोहरीकरण की अनुमानित लागत 225 करोड़ रुपये है। लेकिन इस पर अब तक केवल 28 लाख रुपये खर्च किए गए हैं और इस परियोजना हेतु इस वर्ष का बजटीय आवंटन 25 लाख रुपये है। यह आवंटन बहुत कम है और इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से इस योजना के लिए और धनराशि आवंटित करने का अनुरोध करूंगा। हम इस लाइन को पिलानी तक बढ़ाने के लिए भी कहते रहे हैं। ऐसा इसलिए क्योंकि पिलानी एक तीर्थस्थल है जहां लाखों श्रद्धालु वर्ष भर भगवान मुरुगन के दर्शन के लिए जाते हैं।

महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से डिंडीगुल-सबरीमाला मार्ग पर विचार करने का भी अनुरोध करूंगा। करूर से सलेम तक नई रेल लाईन बिछाने की अनुमानित लागत 229.28 करोड़ रुपये है। लेकिन अब तक केवल 43.29 करोड़ रुपये खर्च किये गये हैं। इस वर्ष इस परियोजना हेतु केवल 15 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस परियोजना के लिए और धनराशि आवंटित करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि इस परियोजना को पूरा करने के लिए और 171.94 करोड़ रुपये की जरूरत होगी।

[श्री पी. कुमारसामी]

महोदय, अब मैं आमान परिवर्तन पर आता हूं। छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की प्रक्रिया सामान्यतया बहुत धीमी होती है और विशेषकर जहां तक तमिलनाडु की परियोजनाओं का सवाल है, यह प्रक्रिया बहुत धीमी है। जहां उत्तरी क्षेत्र में बड़ी लाइन आमान परिवर्तन परियोजनायें पूरी होती हैं वहीं दक्षिणी क्षेत्र में केवल 30% परियोजनायें पूरी हो पाती हैं इन परिस्थितियों में तमिलनाडु को विशेष बल और प्राथमिकता दी जानी चाहिए। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस पहलू पर विचार करने का अनुरोध करता हूं।

तमिलनाडु में आमान परिवर्तन की 10 चालू परियोजनाओं हेतु इस वर्ष केवल 77.1 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं।

कुड्डालोर-सलेम वाया वृद्धाचलम

तिरुचि-नागोर-कराइकल

तंजोर-विलुपुरम

मद्रास बीच-तिरुचि

डिंडिगुल-त्रिचेन्दुर-तेंकासी (93 किलोमीटर)

किलॉन-तिरुनेलवेली-त्रिचेन्दुर-तेंकासी-विरुद्धनगर

विल्लुपुरम-कटपादी

विल्लुपुरम-पांडिचेरी

मदुरई-रामेश्वरम वाया मनामदुरई

तिरुची-मनामदुरई।

इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 1531.29 करोड़ रुपये के आवंटन की जरूरत है। अत: मैं माननीय रेल मंत्री से इन परियोजनाओं के लिए और धनराशि आवंटित करने का अनुरोध करता हूं। अन्यथा इस वर्ष इन परियोजनाओं पर कम प्रगति होगी। डिंडिगुल-पलानी-कोयम्बटूर रेल लाइन छोटी लाइन है। मैं माननीय मंत्री से इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का अनुरोध करता हूं।

दक्षिण रेलवे में रेल पटरी दोहरीकरण की दस परियोजनायें हैं जिनके लिए इस वर्ष 111.7 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। 17 किलोमीटर लंबी इरूर-कोयम्बतूर लाइन को छोड़कर जो तमिलनाडु को छूती है, राज्य में दोहरीकरण की कोई अन्य परियोजना नहीं है। चेन्नई मेट्रो रेल परियोजना को और आवंटन दिये जाने की जरूरत है।

पेरम्बूर स्थित इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) अंतर्राष्ट्रीय स्तर के रेल डिब्बों के विनिर्माण हेतु सर्वज्ञात है। इस फैक्ट्री में विनिर्मित रेल डिब्बों की आपूर्ति विदेशों को भी की जाती है। तथापि साल दर साल आई.सी.एफ. का वार्षिक आवंटन कम होता जा रहा है। इस वर्ष पेरम्बुर स्थित आई.सी.एफ. का आवंटन केवल 23.85 करोड़ रुपये है जबकि कपूरथला स्थित रेल कोच फैक्ट्री को 73.98 करोड़ रुपये का आवंटन दिया गया है। मैं कपूरथला को और अधिक धन दिये जाने के विरुद्ध नहीं हूं। मैं केवल यही चाहता हूं कि आई.सी.एफ. पेरामबुर को इतना कम धन आवंटित करके इसकी अनदेखी नहीं करनी चाहिए।

निजीकरण के परिणामस्वरूप जी.टी. एक्सप्रेस और तमिलनाडु एक्सप्रेस ट्रेनों में अंडर गार्ड पार्सल यानों की जिम्मेदारी निजी एजेंसियों को दी गई है। ऐसा देखा गया है कि वे सुरक्षा संबंधी मानदंडों का पालन नहीं कर रहे हैं। आठ टन लादने के निर्धारिती मानदण्ड का पालन करने की बजाय इन यानों में 12 से 15 टन भार लादा जा रहा है, जिससे यात्री सुरक्षा को खतरा पैदा हो गया है। मुझे बताया गया है कि यात्रियों से अधिक धन वसूला जा रहा है और उन्हें धोखा दिया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री महोदय से इसकी जांच करने का अनुरोध करता हूं।

माननीय मंत्री महोदय ने एक बैठक में तुतीकोरीन थर्ड गेट रेलवे उपरिपुल के निर्माण पर सहमति दे दी है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे इस मामले की जांच करें और इसके लिए जरूरी आवंटन करें।

इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री मंजय लाल (समस्तीपुर): सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बहुत सूझ-बूझ के साथ रेल बजट को सदन में पेश किया है। वर्षों से जब रेल बजट आता था तो कभी इस कोने से तो कभी उस कोने से बहुत हंगामा होता था, मगर जब इस बार रेल बजट आया तो वह इस तरह से संतुलित बजट था कि देश के हर कोने के ऊपर ध्यान देकर रेल बजट बनाया गया था कि किसी तरफ से कोई आवाज नहीं आई और सब लोग शान्तिपूर्वक बजट भाषण सुनते रहे और सबने रेल मंत्री जी को धन्यवाद दिया। यहां तक कि विरोधी दल की नेता ने आज भी इस सदन में बधाई दी है, इसलिए मैं रेल मंत्री को पुन: धन्यवाद देता हूं कि इन्होंने बैलेंस बजट रखा है।

मगर इन्सान पूर्ण नहीं होता है, पूर्णता की ओर बढ़ता है। इसी तरह से रेल बजट भी कुछ मायने में अधूरा रह गया है।

झोपड़ी से लेकर राजमहल तक और रंक से लेकर राजा तक नमक का इस्तेमाल करते हैं। राष्ट्रपिता महात्मा गांधी ने नमक पर उस समय जो टैक्स लगाया गया था, उसे हटाने के लिए दांडी सत्याग्रह किया था। रेलवे की कमी को देखते हुए रेल मंत्री जी ने नमक पर भाड़े में कुछ वृद्धि की है। मैं उनसे आग्रह करता हूं कि अगर कोई दूसरी जगह से इसको पूरा किया जा सकता है तो वह पूरा करके जो नमक के भाड़े में बढ़ोत्तरी की गई है, उसको वापस लेने पर विचार करें।

रेलवे कई जोन्स में बंटा हुआ है। हाजीपुर में रेलवे जोन के कार्यालय का नाम हो गया था, लेकिन वह सिर्फ कागज पर हुआ था। उसको कार्यान्वित करने के लिए आपने बहुत बड़ा कदम उठाया है। आपने उसकी मंजूरी दे दी है। मैं चाहता हूं कि उस पर तेजी से काम हो और अधिक से अधिक रुपया लगाकर हाजीपुर में जो जोनल कार्यालय है, उसका काम पूरा किया जाए। पटना में गंगा नदी पर पुल बनाने की वहां के लोगों की अर्से से मांग रही है। लेकिन उस पर काम शुरू नहीं हुआ, जबकि शिलान्यास कई बार हो चुका है। इस बार मुस्तैदी से रेल मंत्री जी ने प्रधान मंत्री जी को वहां बुलाकर शिलान्यास कराकर उस पुल के निर्माण का काम शुरू कराया है। इस पुल के निर्माण के लिए जल्द से जल्द रुपया भेजकर पूरा कराया जाए। इसके बनने से नार्थ और साउथ बिहार आने-जाने के लिए बहुत आसानी हो जाएगी।

हम मुजफ्फरपुर जिले के रहने वाले हैं। सीतामढ़ी से मुजफ्फरपुर तक बहुप्रतीक्षित रेल लाइन पर जो काम शुरू किया गया है, उस पर जल्द से जल्द अधिक रुपया देकर उसे पूरा कराया जाए। मुझे उम्मीद है उदार रेल मंत्री जी उस काम को जल्द पूरा कराएंगे। मैं समस्तीपुर से आता हूं, वहां रेलवे का बहुत पुराना कारखाना है। वह बंदी के कगार पर चला गया था। लेकिन रेल मंत्री जी ने स्पेशल आर्डर देकर उस कारखाने को जीवित कराने का काम किया है। मैं आग्रह करता हूं कि वह कारखाना केवल जीवित ही नहीं रहे, अपितु उसमें काम की बढ़ोत्तरी भी की जाए। इससे वहां के लोगों को रोजी-रोटी मिल सकेगी। बिहार में मुजफ्फरपुर और समस्तीपुर में पूसा रोड और ढोला स्टेशन हैं। इन दोनों स्टेशनों से रेलवे को काफी आमदनी होती है। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि इन दोनों स्टेशनों का कम्प्यूटरीकरण किया जाए। इससे वहां के यात्रियों को बहुत बड़ी राहत मिलेगी। खुदीराम बोस जो शहीद हुए थे, वे पूसा रोड स्टेशन पर पकड़े गए थे। मैं चाहता हूं कि पूसा रोड स्टेशन को एक आदर्श स्टेशन बनाया जाए और इसका नाम खुदीराम जी के नाम पर रखा जाए।

समस्तीपुर में बछवाड़ा और हाजीपुर रेल लाइन के बीच में एक विद्यापति नगर रेलवे स्टेशन है। विद्यापति एक महान कवि थे। उनका देहावसान वहीं हुआ था। उस स्टेशन के परिसर में शंकर जी का एक मंदिर है। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि रेलवे स्टेशन के परिसर में जो मंदिर है, वहां जो सड़क है, उसे रेल विभाग से जल्द से जल्द बनाया जाए। पहले वहां छोटी लाइन थी, अब उसको बड़ी लाइन कर दिया गया। इस कारण उस रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म को भी ऊंचा किया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि समस्तीपुर रेलवे स्टेशन के पश्चिमी ओर वाली गुमटी को बंद कर दिया गया है, इससे जनता को बहुत परेशानी होती है। यदि रेल गुमटी को नहीं खोला जाये तो लोगों के आने-जाने का कोई प्रबंध कर दिया जाये जिससे लोगों की दिक्कतें दूर हो जाएं। *...(व्यवधान)*

माननीय मंत्री जी ने कप्तानगंज-ठावे-गोपालगंज-मथरक-छपरा का जो रेलवे लाइन का शिलान्यास किया है, उसे जल्द से जल्द अधिक से अधिक रुपया देकर उस काम को पूरा कराया जाये। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं पुनः रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि सारे देश के कोने-कोने को देखकर उन्होंने एक संतुलित रेलवे बजट पेश किया है। मैं इस बजट का तहे दिल से समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

सभापति महोदयः श्री आदिशंकर, आप अपने भाषण को सभापटल पर रख सकते हैं।

श्री राजो सिंह, आप भी सभा पटल पर अपने भाषण की प्रति रख सकते हैं। अब श्री डी. वेणुगोपाल बोलेंगे।

***श्री आदिशंकर** (कुड्डालोर): सरकार का उद्देश्य सभी ग्रामीण सड़कों को जोड़ने का है। तमिलनाडु में मेरे संसदीय क्षेत्र कुड्डालोर में 6 विधान सभा क्षेत्रों में से तीन विधान सभा क्षेत्र रेशिवथियम, शंकरपुरम और उलुडुरपेट ग्रामीण क्षेत्रों में हैं। इन स्थानों में कोई रेल सुविधा नहीं है। यहां तक कि इन क्षेत्रों के लोगों ने रेल देखी भी नहीं है। नेहरू के समय में इन सभी स्थानों को विल्लुपुरम जंक्शन से जोड़ने के लिए एक सर्वेक्षण कराया गया था। अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि विल्लुपुरम से तुमकोइलुर, थियागइरगम, कल्लकुरुचि होते हुए सलेम तक या तुमकोइलुर, शंकरापुरम, कल्लाकुरुचि होते हुए सलेम तक नई लाइन का निर्माण कराया जाए।

मैं मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध करता हूं कि उलुंडरपेट में सड़क उपरिपुल का निर्माण कराया जाये। यह चेन्नई में त्रिचि राष्ट्रीय राजमार्ग सड़क पर मुख्य स्थान है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री आदिशंकर]

मैं मंत्री महोदय से कुड्डालोर में सड़क उपरिपुल के निर्माण कार्य में तेजी लाने का भी अनुरोध करता हूं और विल्लुपुरम जंक्शन में कोई वी.आई.पी. लाउंज नहीं है, अरकंडल्लुर रेलवे स्टेशन पर न तो कोई प्लेटफार्म है और न तो पेयजल सुविधा।

कृपया इन मामलों पर ध्यान दें।

[हिन्दी]

***श्री राजो सिंह** (बेगुसराय): सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट के अवसर पर कुछ सुझाव देना चाहता हूं।

1. गया-किऊल लाइन को बिजलीकृत किया जाये।
2. दरियामा-बिहार शरीफ अस्थामा-वरबीघा शेखपुरा लाइन का काम शीघ्र कराया जाये।
3. गया-हावड़ा-भाया-किऊल एक्सप्रेस में द्वितीय श्रेणी ए.सी. का एक डिब्बा जोड़ा जाये।

[अनुवाद]

@श्री डी. वेणुगोपाल (तिरुपत्तूर): सभापति महोदय, वर्ष 2002-2003 के रेल बजट पर बोलने का अवसर देने के लिये मैं अध्यक्षपीठ को धन्यवाद देता हूं। इस क्षण मैं विश्व तमिल नेता और हमारे डी.एम.के. नेता डा. कलैगनार करुणानिधि को हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूं जिन्होंने मुझे इस महान सभा में भेजा है।

रेलवे गत 150 वर्षों के दौरान भारत में परिवहन और माल ढुलाई जरूरतों को सफलतापूर्वक पूरा करता रहा है। भारतीय रेलवे, जिसने 32 किलोमीटर रेलवे मार्ग से अपनी यात्रा शुरू की थी, रेल लाइन की अपनी कुल क्षमता को करीब 2000 गुना बढ़ा दिया है और अब देश में 62,000 किमी रेल लाइन है।

रेल यात्रियों की संख्या 6.5 करोड़ से कई गुना बढ़कर 47.5 करोड़ हो गई है। इस अत्यधिक वृद्धि में हमारे स्वाधीन भारत का सरकारी योगदान बहुत अधिक नहीं है।

हमारे माननीय रेल मंत्री अपनी गतिशीलता और दूरदृष्टि से रेलवे द्वारा दी जाने वाली सेवा की गुणवत्ता बढ़ाने हेतु योजनायें बनाने में सक्षम हैं। उन्हें यह सुनिश्चित करना चाहिए कि भारत के लोग विशेषकर तमिलनाडु के लोग जिन क्षेत्रों में अब तक रेल नहीं है उनकी पहचान करने और लोगों तथा सरकार दोनों को लाभान्वित करने वाली अर्थक्षम रेल सेवा संचलित करने संबंधी उनके प्रयासों से लाभान्वित होंगे।

विकेन्द्रीकरण रेलवे क्षेत्रों को और शक्तियों का प्रत्यायोजन स्वागत योग्य कदम है। जब स्थानीय लोगों की जरूरतें और भावनायें समझी जायेंगी और उन पर कार्रवाई होगी तभी रेलवे द्वारा प्रभावकारी, व्यवहार्य और लाभकारी सेवा उपलब्ध कराना संभव होगा। लोगों में ऐसी भावना है कि दक्षिण के लोगों की मांगों पर गौर नहीं किया जाता।

मेरी पहल पर कटपाडी-विल्लुपुरम आमान परिवर्तन के कार्य की घोषणा वर्ष 2000-01 में की गई थी क्योंकि मैं इस पर जोर दे रहा था लेकिन दुर्भाग्य से अब तक कार्य शुरू नहीं किया गया है। कर्नाटक की राजधानी बंगलौर को अध्यात्म की राजधानी थिरुवन्नमलाई से जोड़ने की मेरी अनवरत मांग अब भी विचाराधीन है।

सस्ते में कृषि उत्पादों की भंडारण सुविधा हेतु भंडारगृहों की घोषणा सुखदाई है और इससे औद्योगिक वृद्धि में सहायता मिलेगी। तिरुपत्तूर से फूल और फल जैसे कृषि उत्पाद और जोलरपेट के चमड़े के कारखानों से संशोधित चमड़ा तथा अंबूर, वनियाम्पादी औद्योगिक इकाइयों से चमड़ा रेल मार्गों द्वारा भेजा जाता है। अत: मैं आपसे आधुनिक भंडारण सुविधा वाला भंडार गृह जोलरपेट में स्थापित करने का अनुरोध करता हूं।

अपने संसदीय क्षेत्र के लोगों की ओर से मैं अंबूर रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र शुरू करने हेतु माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं। अंबूर और बनियामपाडी में अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के चर्म उत्पादों के विनिर्माण की चर्म औद्योगिक इकाइयां हैं, जो मेरे संसदीय क्षेत्र में है। इन दोनों कस्बों के महत्व पर विचार करते हुये माननीय रेल मंत्री यहां से गुजरने वाली सभी एक्सप्रेस ट्रेनों को ठहराव का आदेश दें। इससे रेलवे को लाभ होगा। बंगलौर और बंगरपेट के बीच चलने वाली ट्रेन संख्या 6519/6520 को जोलरपेट तक बढ़ा दिया गया है। इसे कृपया करपादी तक बढ़ाया जाए जिससे यह मिलों के शहर वेल्लोर से जुड़ जायेगा जहां विश्व प्रसिद्ध क्रिश्चियन मेडिकल कॉलेज और कई इंजीनियरिंग कॉलेज हैं। इससे चर्म उद्योग के शहरों अंबूर और वनियमपाडी और अन्य औद्योगिक केन्द्रों जैसे पेरुमपेट, मधनूर और गुडियाथ्म को काफी लाभ होगा।

नेल्लई एक्सप्रेस को वाया कटपाडी और जोलरपेट-चेन्नई सेन्ट्रल और नागरकवायल के बीच पुन: शुरू किया जाये।

अंबूर और वनियमपाडी से गुजरने वाली चेलगिरि एक्सप्रेस तिरुअनन्तपुरम मेल, अल्पना एक्सप्रेस, कोचीन एक्सप्रैस और नीलगिरी एक्सप्रेस का यहां ठहराव होना चाहिए। माननीय रेल मंत्री कृपया इस मामले को देखें और जरूरी कार्रवाई करें।

@मूलत: तमिल में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।
*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अंबूर, वनियमपाडी रेलवे स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत टिकट काउंटर भी शुरू किया जाये। तिरुवण्णामले-विल्लुपुरम रेलमार्ग पर अनंतल ग्राम के पास बिना चौकीदार वाला एक रेल समपार है। जिससे ग्रामवासियों को बहुत असुविधा हो रही है। उन्हें इस पार की अनुमति नहीं है। इससे खेतों को जोतने और अन्य कृषि कार्य हेतु खेतों में उन्हें काफी परेशानी होती है। यदि अंतल ग्राम मार्ग पर चौकीदार वाला रेल समपार हो, तो इससे स्थानीय ग्रामवासियों को बड़ी सुविधा होगी।

दिहाड़ी पर रखे गये श्रमिकों, जो वर्षों से रेल विभाग की सेवा करते रहे हैं, को नियमित नहीं किया गया है। मैं रेल मंत्री जी से इन श्रमिकों की दुर्दशा पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने का अनुरोध करूंगा। जिन लोगों ने ग्रेड-4 की चयन-परीक्षा दी थी तथा उसमें उत्तीर्ण भी हो गए हैं, उन्हें अभी भी नियुक्ति नहीं किया गया है। जिन नौकरियों के लिए इन व्यक्तियों का चयन हुआ है, उन पर उन्हें नियुक्त किया जाये। इसी प्रकार, जिन व्यक्तियों ने रेल-बॉण्डों में निवेश किया है उन्हें रेलयात्रा आरक्षण में प्राथमिकता अवश्य प्रदान की जानी चाहिए।

यदि देश के अन्य भागों में चल रही रेल-परियोजनाओं की संख्या से तमिलनाडु में चल रही योजनाओं की तुलना करें, तो यह संख्या नाममात्र है। औद्योगिक विकास और रेल-प्रचालन को बढ़ाने के उद्देश्य से तमिलनाडु में रेल परियोजनाओं को चलाया जाना चाहिए, जिससे व्यापार व्यावसाय और स्व-रोजगार के अवसर बढ़ेंगे।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र स्थित जोलारपेट इस क्षेत्र की काफी बड़ी नगर पंचायत है। जोलारपेट रेल जंक्शन इसके बिलकुल बीचों बीच स्थित है। काटपाडि-बंगलौर और काटपाडि-त्रिवेन्द्रम रेलमार्ग जोलारपेट नगर के बीचों बीच से गुजरता है और इसे दो भागों में विभक्त करता है। इसके एक तरफ तो आवासीय क्षेत्र है और दूसरी ओर सरकारी कार्यालय, कॉलेज, स्कूल और अस्पताल आदि आते हैं। चूंकि यह मार्ग अत्यंत व्यस्त है और यहां रेल-यातायात बहुत रहता है, लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाने में बहुत असुविधा होती है। अत:, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वहां एक रेल उपरिपुल बनाने के लिए आवश्यक कदम उठाए। काटपडि-विलुपुरम रेलमार्ग को आमान परिवर्तन तथा तिरुवण्णामले तथा टिण्डिवनम् के बीच चेन्नै से जोड़ने वाली एक नई रेल लाईन बिछाने और बंगलौर से जोड़ने की दृष्टि से तिरुवण्मामलै व जोलारपेट के बीच भी एक नया रेलमार्ग बनाने से इस पिछड़े क्षेत्र की जनता—जिसमें उद्यमी, व्यवसायी, छात्र, श्रमिक, सरकारी कर्मचारी और तीर्थयात्री आदि सभी वर्गों के लोग हैं—को इससे बहुत सहायता मिलेगी। रेलवे के 150 वर्ष पूरे होने के शुभ अवसर पर तिरुवण्णामलै के लिए तो यह भेंट की भांति होगा। इससे चेन्नै से आंध्र, तमिलनाडु और कर्नाटक के सीमावर्ती जिलों तक पहुंच आसान हो जायेगी।

तिरुवण्णामलै स्थित श्री अरुणाचलेश्वर मन्दिर में होने वाले वार्षिक 'दीपम्' त्यौहार में पूरे तमिलनाडु और भारत के अनेक प्रांतों से लाखों तीर्थयात्री आते हैं। आजकल, यहां की मासिक पूर्णिमा पूजा के अवसर पर 'गिरिवत्रम्' में लाखों तीर्थयात्री पहुंच रहे हैं। इस तीर्थ को आने वाले यात्रियों की संख्या और भी बढ़ सकती है। अतएव चेन्नै-तिरुवण्मालै और बंगलौर-तिरुवण्णामलै के बीच रेल संपर्क एक अपरिहार्य आवश्यकता बन गया है। चेन्नै-तिरुवण्णामलै, पाण्डिचेरी-तिरुवण्मामलै के बीच विशेष रेलगाड़ियां चलाई जाएं। वार्षिक कार्तिकेय-पूजन 'दीपम्' त्यौहार और मासिक 'गिरिवलम्' समारोह में आने वाले तीर्थयात्रियों तथा बढ़ते व्यापार-व्यवसाय के कारण यातायात में हो रही वृद्धि से रेलगाड़ियां चलाना एक लाभप्रद कार्य होगा। तिरुवण्णामलै में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र भी खोला जाये।

देश के तीसरे सबसे बड़ा महानगर चेन्नै, पड़ोस में पांडिचेरी संघ राज्य क्षेत्र और दक्षिण-पूर्व तटवर्ती क्षेत्र के सीमावर्ती नगरों सभी को यहां वर्धित रेल-सेवाओं और सुविधाओं की अत्यावश्यकता है।

इस वर्ष के रेल बजट में कई नई रेलगाड़ियों और नये रेलमार्गों की घोषणा की गयी है। तमिलनाडु को केवल दो ही रेलगाड़ियां मिली हैं, नामश: निजामुद्दीन-कन्याकुमारी एक्सप्रैस—जो हफ्ते में एक बार चलेगी और चेन्नै-त्रिवेन्द्रम (दैनिक)। यह वाकई निराशाजनक बात है। भारत में, तमिलनाडु रेलवे के राजस्वार्जन वाले अग्रणी राज्यों में से एक है। लेकिन तमिलनाडु की उपेक्षा की गई है जिसके धारण अधिकांश रेलगाड़ियां वहां अभी भी छोटी लाइन पर ही चलती हैं। स्वतंत्रता पश्चात् भी, आमान-परिवर्तन के मामले में तमिलनाडु की सदैव उपेक्षा की गई। उसे पर्याप्त वित्त नहीं उपलब्ध कराया गया। यह हतोत्साहित करने वाली बात है।

चालू वर्ष का रेल बजट तमिलनाडु की आवश्यकताएं पूरी नहीं करता। कम से कम भविष्य में तो उसकी आवश्यकताओं को पूरा किया जाये, इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा** (हासन): श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2002-03 का जो रेल बजट है, उसमें उन्होंने विभिन्न विकास कार्यों के लिए धनराशि के आबंटन के संबंध में संतुलन रखने का प्रयास नहीं किया है।

मैं इस बात के लिए मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि अपने बजट में उन्होंने रेल सुरक्षा तथा उसमें सुधार की तरफ ध्यान

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा]

दिया है। किन्तु मुझे मंत्री महोदय से यह कहते हुए खेद है कि वे अपने पूर्ववर्तियों द्वारा आरंभ की गई परियोजनाओं को पूरा करने में विफल रहे हैं। एकल रेल पक्षों का समय पर आमान परिवर्तन नहीं किया जा सका है और नयी रेल पटरियों को बिछाने का कार्य भी प्राय: रुका हुआ है। आपने बजट में नये रेलमार्गों के निर्माण के लिए पर्याप्त प्रावधान नहीं रखा है।

माननीय मंत्री जी राष्ट्रीय स्तर पर रेल विभाग की चूकों और उपलब्धियों के बारे में सविस्तार कह चुके हैं। अतएव, मैं स्वयं को रेलवे के संबंध में कर्नाटक की समस्याओं तक ही सीमित रखूंगा।

मैं यह बात माननीय रेल मंत्री जी की जानकारी में लाना चाहूंगा कि निर्माण कार्य शीर्ष के अंतर्गत अनुदान मांगों के भाग-1 में कर्नाटक को दो रेल जोनों के अंतर्गत बांटा गया है, अर्थात् दक्षिण रेल और दक्षिण मध्य रेल। आपको यह जानकर विस्मय होगा कि वर्ष 2002-03 के बजट में कार्यपालनार्थ प्रस्तावित 156 निर्माण कार्यों में से कर्नाटक को केवल चार निर्माण कार्य आवंटित किये गये हैं (पृष्ठ सं. 16.6.18 से 16.6.25)। मैं विभिन्न राज्यों को निर्माण कार्य आवंटित करने के पीछे के तर्क और मानदण्डों को नहीं समझ पा रहा हूं।

माननीय मंत्री जी को के.आर. पुरम, बंगलौर में केबल-ब्रिज के निर्माण की जानकारी होगी। इसे 1995-96 के दौरान मंजूर किया गया था, जबकि श्री जाफर शरीफ रेल मंत्री थे। किन्तु, आज 7 वर्ष बीत जाने के पश्चात् भी यह परियोजना पूरी नहीं हो सकी है। इतने लम्बे समय से इस सेतु का निर्माण कार्य रुका रहने से एक प्रकार से पूरे शहर का कार्य ठप्प सा हो गया है, अत: मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे इस सेतु का कार्य समयबद्ध रूप से पूरा करायें।

नया रेलवे जोन:– हुबली में नये रेल जोन के निर्माण की मांग लगभग एक दशक से रही है। पिछले दो आम चुनावों से, भा.ज.पा. इसे एक चुनावी मुद्दा बनाती आई है और इसे भुनाने में कुछ हद तक सफल भी रही है। अनेक बार इन्होंने प्रधान मंत्री जी से ही इसका उद्घाटन करवाने के लिए तारीख तय की, लेकिन यह स्पष्ट नहीं है कि ऐसा क्यों नहीं किया जा सका। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी अपने उत्तर में साफ-साफ यह बताएं कि क्या वहाँ वाकई कोई रेलवे जोन बनाया जाना है या उसे केवल चुनाव के मुद्दे के बतौर ही इस्तेमाल करना है।

जब श्री रामविलास पासवान रेल मंत्री थे तो उन्होंने बिहार में एक नये जोन की घोषणा की थी और रिकार्ड समय में उसे पूरा भी किया गया। बिहार के पास दो-दो रेल जोन हो सकते हैं, तो सरकार कर्नाटक को केवल एक जोन देने में क्यों ना-नुकर कर रही है।

बंगलौर में नयी परिक्रमा रेल सेवा (मेट्रो प्रणाली) चारों महानगरों में बढ़िया रेल नेटवर्क है। दिल्ली में विश्व-स्तरीय मेट्रो रेल सेवा चालू होने वाली है। कलकत्ता के पास उत्कृष्ट मेट्रो रेल प्रणाली है। कर्नाटक सरकार ने कई बार रेल मंत्रालय से बंगलौर में भी मेट्रो रेल अथवा मुद्रिका रेल सेवा (सर्क्युलर रेलवे) निर्मित करने का अनुरोध किया, लेकिन रेल मंत्री बनाने के बाद से तो आपने इस मुद्रिका सेवा के बारे में एक शब्द तक नहीं कहा है। बंगलौर में सड़क यातायात का दबाव बहुत ज्यादा है। मैं मंत्री जी से बंगलौर में मुद्रिका रेल सेवा शुरू करने के बारे में एक कार्यनीति की घोषणा करने का अनुरोध करूंगा।

रेलवे के पुलिस:–रेलवे के पास रेल परिसम्पत्तियों तथा रेल से यात्रा कर रहे लोगों की सुरक्षा करने के लिए अपना रेल पुलिस बल है। किन्तु, दुर्भाग्य से रेल सम्पत्तियों और यात्रियों की सुरक्षा उस रूप में नहीं हो पाती है, जैसी कि उस पुलिस बल से उम्मीद की जाती है।

इसलिए, रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वे पुलिस बल का आधुनिकीकरण करने तथा पुलिस बल में तैनात निकम्मे और असक्षम कर्मचारियों को सेवानिवृत्त करने की योजना बनाएं। चूंकि रेल मंत्री कर्नाटक की आवश्यकताओं को पूरा करने में सक्षम नहीं है इसलिए मैं उनके त्यागपत्र की मांग करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री रामजीवन सिंह** (बलिया, बिहार): सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं। माननीय रेल मंत्री ने अल्पावधि में ही उपलब्ध सीमित साधनों के बावजूद रेल जगत में विकास की गाड़ी को आगे बढ़ाया है। अनुशासन एवं कार्य संस्कृति में अप्रत्याशित सुधार लाया है। सम्पूर्ण विभाग पर अपनी छाप छोड़ी है। इसके लिए उन्हें एवं सम्पूर्ण रेल मंत्रालय को धन्यवाद देता हूं।

महोदय, वक्त बहुत कम है। इसलिए अपनी बात को अन्यत्र न ले जाकर अपने लोक सभा क्षेत्र की सीमा में ही रखना चाहता हूं। क्षेत्र के कुछ जनहित मुद्दों की तरफ मंत्रालय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं।

महोदय, हमारा क्षेत्र पूर्णत: ग्रामीण क्षेत्र है। करीब 85 प्रतिशत आबादी का जीवन खेती से जुड़ा है। यहां की मुख्य नगदी फसल गन्ना है। बगल के जिला समस्तीपुर में हसनपुर रोड में एक शुगर मिल है, जिसमें हमारे क्षेत्र के कृषक गन्नापूर्ति किया करते हैं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

कृषकों को उक्त शुगर मिल में गन्नापूर्ति करने में करीब 25 कि.मी. से 100 कि.मी. की दूरी सड़क मार्ग से तय करनी पड़ती है। सड़कों की हालत दयनीय है। कृषकों को टूटी एवं खराब सड़कों के कारण काफी परेशानी उठानी पड़ती है। हसनपुर में रेलवे स्टेशन है। यदि हसनपुर से बरौनी जं. तक रेल लाईन का विस्तार कर दिया जाये तो गन्नापूर्ति में बड़ी आसानी होगी। इससे गन्ना उत्पादन क्षेत्र का विस्तार होगा। मोकामा और बाढ़ इलाकों में भी गन्ना की खेती होने लगेगी। इतना ही नहीं हसनपुर-मोकामा वाया बरौनी जुड़ जायेंगे। सभी जगहों के उद्योगों में कार्यरत कर्मचारियों को आवागमन की सुविधा बढ़ जायेगी। रेलवे का भी राजस्व बढ़ेगा। इस प्रस्तावित हसनपुर-बरौनी रेल मार्ग की दूरी मात्र 42 कि.मी. है। कई बार इसका सर्वेक्षण हो चुका है। कृपया जनहित में इस प्रस्ताव को प्राथमिकता दी जाये।

समस्तीपुर-बरौनी रेल खंड में बछवाड़ा-तेघड़ा स्टेशनों के बीच की दूरी करीब 10 कि.मी. है। इसके मध्य में नवादा गांव के निकट जनहित में एक हाल्टा का निर्माण करना अत्यावश्यक है। इसके लिए पूर्व में भी लिखित एवं मौखिक अनुरोध कर चुका हूं। सर्वेक्षण हो चुका है।

बछबाड़ा-पटोरी रेल खंड में बछबाड़ा-विद्यापति स्टेशनों के मध्य फतेहा गांव के निकट भी जनहित में एक हाल्ट निर्माण कराया जाये। इसके लिए पूर्व में भी अनुरोध कर चुका हूं। सर्वेक्षण हो चुका है। दोनों हाल्ट लाभप्रद होंगे।

समस्तीपुर-खगड़िया रेल खंड में हसनपुर-सलौना स्टेशनों के बीच मौजी गांव के निकट एक हाल्ट निर्माण की मांग बहुत दिनों से की जा रही है। कृपया वहां भी हाल्ट का निर्माण हो।

समस्तीपुर-खगड़िया रेल खंड में ही एक गढ़पुरा हाल्ट कार्यरत है। इस पर काफी राजस्व प्राप्त होता है। इसे यदि पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाये तो और भी ज्यादा राजस्व प्राप्त होगा। यहां पर प्रखंड कार्यालय एवं बहुत बड़ा बाजार है।

हमारे लोक सभा क्षेत्रान्तर्गत लखमिनिया और सलौना दो प्रमुख स्टेशन हैं। दोनों जगहों पर प्रशासकीय अनुमंडलीय मुख्यालय हैं। अनुमंडलीय एवं बाजार कार्यों से काफी संख्या में लोगों का आवागमन होता रहता है। किंतु, बहुत कम गाड़ियों का ठहराव है। कृपया दोनों स्टेशनों पर सभी एक्सप्रेस ट्रेनों के ठहराव हेतु आवश्यक कार्रवाई की जाये। जनता की सुविधा बढ़ेगी तथा रेलवे को भी राजस्व प्राप्ति में वृद्धि होगी।

समस्तीपुर-बरौनी रेल खंड में एक बरौनी फ्लेग नामक स्टेशन है। अंग्रेजों के जमाने से यह फ्लेग है। चूंकि बरौनी के लोगों ने ही बरौनी जं. के निर्माण हेतु मुफ्त में सारी जमीनें दी थीं। उसी के ऐवज में बरौनी जं. नाम पड़ा था तथा बरौनी गांव के निकट भू-दाताओं की सुविधा के लिए बरौनी-फ्लेग स्टेशन बना। उक्त गांव के लोगों की मांग है कि उक्त बरौनी फ्लेग के नाम में सुधारकर 'बरौनी ग्राम' रखा जाये। इस प्रस्ताव में दम है। अनुरोध है, तदनुसार नाम में सुधार किया जाये।

समस्तीपुर-बछवाड़ा रेल खंड में साढ़ाजगत स्टेशन के निकट छोटी लाईन में एक पुल है। वह पुल अब बेकार पड़ा है। उस पुल पर सड़क बनाने की अनुमति दी जाये। मैं अपने सांसद कोटे की राशि से जनहित में उस पर सड़क निर्माण करा दूंगा। यदि रेल विभाग को भविष्य में कोई आवश्यकता होगी तो विभाग पुनः उसे ले लेगा।

खगड़िया-साहेबपुर कमाल स्टेशनों के बीच के बीच उमेश नगर स्टेशन है। यहां पहुंच पथ नहीं रहने से प्रायः दुर्घटना हो जाती है। कई बार लाईन पार करते लोग कट चुके हैं। मात्र हजार फीट की लम्बाई होगी। जमीन रेलवे की है। कृपया पहुंच पथ का निर्माण कराया जाये।

बरौनी-खगड़िया रेल खंड में लखमिनिया साहेबपुर कमाल स्टेशनों के बीच सन्हा गांव के निकट एक सन्हा हाल्ट है। वह इन दिनों बंद पड़ा है। उसमें सुधार कर उसे पुनः चालू किया जाये।

सम्पूर्ण क्रान्ति ट्रेन को पटना से दिल्ली तक चालू कर रेल मंत्री जी ने बिहार की जनता का बड़ा हित किया है। इस ट्रेन के परिचालन से बिहार वासियों को काफी सुविधा मिली है। मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। इसके साथ ही एक आग्रह भी है कि यदि इस ट्रेन को बरौनी जं. तक विस्तार कर दिया जाये तो उत्तर बिहार की जनता को बड़ा लाभ मिलेगा। कृपया इस पर विचार किया जाये।

इसी के साथ पुनः बजट का पूर्ण समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री माधव राजवंशी** (मंगलदोई): रेल बजट पर चर्चा के दौरान आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रगुजार हूं।

महोदय, मुझे इस सम्माननीय सदन को यह बताते हुए दुःख होता है कि जहां तक असम में रेलवे से संबंधित कार्यों के कार्यकरण का सवाल है, तो रेल मंत्रालय आजादी के समय से ही इस मामले में उपेक्षापूर्ण रवैया अपनाता रहा है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री माधव राजवंशी]

विगत समय से ही ऐसा देखा गया है कि रेल मंत्रालय पूर्वोत्तर क्षेत्र के प्रति सौतेला व्यवहार कर उसके हितों की अनदेखी कर रहा है। यह देखा गया है कि विभिन्न चालू परियोजनाओं या किसी भी तरह की नई प्रस्तावित परियोजनाओं के मामले में धन का आवंटन करते समय रेल मंत्रालय वार्षिक रेल बजट प्रस्तुत करते समय जिसके माध्यम से परियोजना का बजटीय आकलन निर्गत किया जाता है, असम के माननीय सांसदों की आकांक्षाओं को पूरा नहीं करता है। इसे देखने से ऐसा प्रतीत होता है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के प्रति घोर अन्याय किया गया है।

आपको शायद याद होगा कि असम के सभी सांसदों ने गत वर्ष रेल बजट पर तत्कालीन रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी के भाषण के दौरान वर्ष 2000-2001 के रेल बजट में असम के लिए पर्याप्त धन का आवंटन न किए जाने से इस राज्य के प्रति हुए घोर अन्याय के विरोध में सदन से बहिर्गमन किया था। धन की अनुपलब्धता के कारण असम में लम्बे समय से कई पुरानी परियोजनाएं अधूरी पड़ी हुई हैं।

यह बड़े दुख की बात है कि केन्द्र में राजग सरकार प्रारम्भ से ही प्रत्येक रेल मंत्री ने अन्य राज्यों में वित्तीय अभाव के कारण लम्बित पड़ी पुरानी परियोजनाओं के भविष्य को नजरअंदाज करते हुए हमेशा अपने राज्य को वरीयता तथा उच्च प्राथमिकता दी है और उनके लिए उन्होंने कई नई-नई परियोजनाओं की घोषणा की है। यही कारण है कि माननीय रेल मंत्री अनेक राज्यों में अधूरी पड़ी पुरानी परियोजनाओं के लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं कर पाए। अब समझा जाता है कि लम्बे समय से लंबित पड़ी परियोजनाओं पर अधिक बल देने और उन्हें अधिक महत्व देने के लिए माननीय रेल मंत्री को परियोजना के बजट प्राक्कलन में अप्रत्याशित वृद्धि करनी पड़ेगी क्योंकि परियोजनाओं की सामग्री लागत और मजदूरों की मजदूरी में अप्रत्याशित रूप से वृद्धि हुई है।

यहां यह उल्लेख करना तथ्य से परे नहीं है कि रेल मंत्री के रूप में आप अपने पिछले कार्यकाल के दौरान आपने असम के सांसदों को असम या पूर्वोत्तर क्षेत्र में अधूरी पड़ी परियोजनाओं के लिए पर्याप्त धन आवंटित करने का तहे दिल से आश्वासन दिया था, किन्तु दुर्भाग्य है कि रेल मंत्री के रूप में कुमारी ममता बनर्जी ने अपने पूर्ववर्ती (श्री नीतिश कुमार) के लिए गए वादों का सम्मान नहीं किया, जिसका नतीजा यह हुआ कि माननीय रेल मंत्री के पद से हटने के साथ ही पिछले सभी लम्बित प्रस्तावों का भविष्य कूड़े के ढेर में समा गया है। ठीक उसी प्रकार रेल मंत्रालय से कुमारी ममता बनर्जी के हटते ही उनके द्वारा किए गए वादों का भी वही हश्र हुआ। जिसके कारण संसद सदस्य अकारण ही मतदाताओं की व्यथा और क्रोध का कोपभाजन बनने के लिए बाध्य हैं।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि रंगिया मंडल में कार्य 1995 में ही शुरू हो गया था, किन्तु यह बड़े आश्चर्य की बात है कि इस मंडल के लिए वर्ष 1995 से लेकर आज तक मात्र 1.20 लाख रुपए ही स्वीकृत किए जिसका नतीजा यह हुआ कि कार्य को पूरा करने और वहां के नियमित कार्य में प्रारंभ होने से असामान्य विलम्ब हुआ। क्या माननीय मंत्री मुझे यह बताने की कृपा करेंगे कि रंगिया मंडल के लिए इस तरह का अन्याय क्यों किया गया।

महोदय, असामान्य रूप से हुए इस विलंब के कारण वहां के लोगों, छात्रों, किसानों और मजदूरों में घोर असंतोष पनप रहा है। विद्यमान असंतोष पर काबू पाना मुश्किल होगा। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूं कि वे स्थिति की गंभीरता को समझें और चालू वित्त वर्ष 2002-2003 में रंगिया मंडल के लिए किए गए बजट प्राक्कलन की कुल राशि को स्वीकृत करें, अन्यथा उस क्षेत्र में होने वाली किसी भी अप्रिय घटना के लिए हम जिम्मेवार नहीं होंगे।

महोदय, मैंने गत वर्ष रेल बजट पर चर्चा के दौरान रंगिया मोकोकसेलेंग आमान परिवर्तन का मुद्दा उठाया था और रेल मंत्रालय में माननीय रेल मंत्री से मिलकर उनसे उस लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा करने का कई बार अनुरोध भी किया था, किन्तु आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि सर्वेक्षण कार्य अब तक नहीं किया गया है। महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री को फिर से स्मरण कराना चाहता हूं कि वे मामले की गंभीरता को समझें क्योंकि लम्बे समय तक चलने वाला यह सर्वेक्षण कार्य सरकार पर भारी पड़ेगा।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूं कि मोरारजी देसाई जी के समय मंगलदोई संसदीय चुनाव क्षेत्र के माननीय सांसद स्व. हीरा लाल पटवारी ने खारुपेटिया होते हुए बाईहाटी से रौता तक नई रेल लाइन शुरू करने की एक कोशिश की थी, किन्तु उनके प्रयास का कोई सार्थक परिणाम नहीं निकला। महोदय, मैंने भी गत वर्ष रेल बजट पर चर्चा के दौरान स्व. श्री पटवारी द्वारा प्रस्तावित नई रेल लाइन शुरू करने का मुद्दा उठाया था किन्तु रेल मंत्रालय ने नई रेल लाइन शुरू करने का कोई औचित्य अथवा दोष नहीं बताया। मैं माननीय रेल मंत्री से फिर अनुरोध करता हूं कि वे इस मामले पर शीघ्र गौर करें और इस नई रेल लाइन का कार्य शुरू कराने के लिए चालू वित्त वर्ष में पर्याप्त धन आवंटित करें।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूं कि असम में उपलब्ध संसाधनों को उपयोग में लाने के लिए वहां के सांसदों की मांग है कि यहां एक रेलवे कोच फैक्ट्री स्थापित की जाये जिससे वहां के हजारों कुशल और अकुशल श्रमशक्तियों को रोजगार मिल सके, राज्य का विकास तेजी से हो सके तथा गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले निर्धनों का उत्थान और उनमें समृद्धि आ सके। किन्तु, यह बड़े दु:ख की बात है कि माननीय रेल मंत्री ने राज्य के सभी सांसदों द्वारा लागत प्रतिबद्धता से बढ़कर किए गए अनुरोध को अनसुना कर दिया है।

महोदय, मैं आपको बताना चाहता हूं कि नलवाड़ी रंगिया बाईहाटा-संगसाड़ी-खोयराबाड़ी-टांगला-हरसिंहा-उदलागुड़ी-रोता-मजबात जैसे कई महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन मेरे संसदीय क्षेत्र मंगलदाई में आते हैं, किन्तु आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि वहां जो अपेक्षित महत्वपूर्ण प्रवृत्ति की कोई ऐसी यात्री सुविधायें उपलब्ध नहीं हैं। मैंने हाल ही में उपर्युक्त दर्शाए गए रेलवे स्टेशनों का औचक निरीक्षण किया और मैंने पाया कि वहां (क) पेयजल की सुविधा नहीं है, (ख) रोशनी की व्यवस्था नहीं है, (ग) यात्रियों के लिए बैठने की बैंच नहीं हैं, और (घ) न ही वहां यात्रियों के लिए प्रसाधन सुविधा है।

उक्त चीजों के अलावा प्लेटफार्म भी जर्जर स्थिति में हैं और ऐसा जान पड़ता है कि वहां रखरखाव का कार्य अर्थात् वार्षिक मरम्मत और रख-रखाव कार्य काफी लम्बे समय से नहीं किया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूं कि वे इस मामले की ओर शीघ्र ध्यान दें और उन संबद्ध प्राधिकारियों के खिलाफ सख्त कार्रवाई करें जो मूलभूत सुविधाएं मुहैया कराने में विफल रहे हैं और रखरखाव का कार्य स्थगित रखा है।

महोदय, मैंने माननीय रेल मंत्री को एक पत्र लिखा था जिसमें धनसीरी नदी पर जनता की आवाजाही के लिए रेल पुल की बगल में एक अलग से फुट ओवर ब्रिज का निर्माण करने का अनुरोध किया था, किन्तु माननीय रेल मंत्री ने दिनांक 11.2.2001 को लिखे अपने पत्र संख्या, 2001/सीई-1/एफओबी/3 के माध्यम से मुझे बताया था कि इस प्रस्ताव पर जमा की शर्त पर ही विचार किया जा सकता है, अर्थात् इस फुटब्रिज के निर्माण की प्रारंभिक लागत को वहन करना होगा। राज्य सरकार संबद्ध स्थानीय प्राधिकरण को करना होगा।

महोदय, दरअसल यह प्रस्तावित कार्य आम जनता को बड़े पैमाने पर हो रही कठिनाइयों को आसान करने के लिए जनहित में है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूं कि वे इस प्रस्ताव पर फिर से विचार करें और उसकी निर्माण लागत का प्रारंभिक खर्च रेल मंत्रालय द्वारा वहन किया जाए। हालांकि मैंने वायदा किया था कि इसका रखरखाव का भी संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास कोष से, आंशिक रूप से राज्य सरकार और स्थानीय निकायों की निधियों से किया जाएगा।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

***श्रीमती हेमा गमांग** (कोरापुट): माननीय महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको तथा अपनी पार्टी को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं।

महोदय, देश के प्रति हजार वर्ग किलोमीटर में फैले औसतन 19 किलोमीटर के राष्ट्रीय रेल नेटवर्क की तुलना में उड़ीसा में यह औसत मात्र 14.04 किलोमीटर का है, जबकि बिहार और पश्चिम बंगाल जैसे इसके पड़ोसी राज्यों में यह औसत क्रमश: 30 और 43 किलोमीटर का है। अर्थात, दक्षिण-पूर्व रेलवे के कुल 7432 किलोमीटर के रेल नेटवर्क में उड़ीसा में यह नेटवर्क मात्र 2340 किलोमीटर का है। जबकि याद रहे कि दक्षिण-पूर्व रेलवे को यातायात से आ रहे कुल राजस्व में अकेले उड़ीसा का महत्वपूर्ण रूप से 30 फीसदी का योगदान है।

अत: सबसे पहले तो मैं यह कहना चाहूंगी कि ईस्ट-कोस्ट रेलवे का मुख्यालय भुवनेश्वर में शीघ्र स्थापित किया जाये। इसके लिए भूमि का आवंटन और अन्य औपचारिकताएं भी पूरे हो चुके हैं और उड़ीसा के सभी रेलवे स्टेशनों, प्लेटफार्मों, आरक्षण केन्द्रों आदि का उन्नयन, आधुनिकीकरण और नवीनीकरण बेहतर ढंग से किया जाना चाहिए और यात्री सुविधा के सभी संभव उपाय किये जाने चाहिए। सभी संभव स्थानों पर रेल ऊपरी पुल, रेलवे क्रासिंग आदि बनाये जाने चाहिए। डी.एम.यू., ई.एम.यू. ट्रेनों में यात्री सुविधाओं का प्राय: अभाव होता है। इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। खडगपुर-भुवनेश्वर रेल खण्ड का शीघ्र विद्युतीकरण करने के साथ-साथ उड़ीसा के सम्पूर्ण रेल नेटवर्क का विद्युतीकरण किया जाना चाहिए।

हां, माननीय रेल मंत्री को इस बात के लिए धन्यवाद जरूर देना चाहूंगी कि उन्होंने इस बजट में नौपाड़ा-गुनूपुर रेल लाइन के आमान परिवर्तन के लिए दस करोड़ की राशि जरूर दी है। लेकिन यह राशि थोड़ी कम है। इसलिए मैं, चाहूंगी कि इस राशि को बढ़ाकर कम से कम 25 करोड़ किया जाए। साथ ही, यहां मैं यह भी जोड़ना चाहूंगी कि इसका विस्तार अगर रायगडा, कोरापुट, जेयपुर तक नहीं किया गया तो इस आमान परिवर्तन का कोई औचित्य नहीं रह जाता है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती हेमा गमांग]

महोदय, जनता की पुरजोर मांगों और उनकी भावनाओं को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित रेल परियोजनाओं के अलावा तालचेर-गोपालपुर, तालचेर-विमलगढ़, जेयपुर-मलकानगिरि नई रेल लिंक बनाये जाने की सख्त जरूरत है। हाल ही में जारी एक रिपोर्ट के मुताबिक इनमें उक्त दो रेल लिंकों का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है और इसकी रिपोर्टें भी रेल मंत्रालय को सौंपी जा चुकी हैं। रिपोर्ट में कहा गया है कि जेयपुर-नवरंगपुर रेलखण्ड के लिए सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर है, जबकि जेयपुर-मलकानगिरि के बारे में ऐसा कुछ भी नहीं बताया गया है। लांजीगढ़-अम्बागुडा और लांजीगढ़-जूनागढ़ जनजातीय क्षेत्रों को रेलवे की सुविधा प्रदान की जाये। राउरकेला-बोलंगीर-तालचेर का संपर्क जनजातीय बहुल क्षेत्र बेनाई से किया जाये। बोलंगीर-खुर्दा को पश्चिमी और पूर्वी उड़ीसा से जोड़ा जाये।

महोदय, पश्चिमी और दक्षिणी उड़ीसा के लोगों की सुविधा के लिए निजामुद्दीन से भुवनेश्वर को जाने वाली हीराकुड एक्सप्रेस का विस्तार रायगडा, कोरापुट तक किया जाना चाहिए। हैदराबाद से चलकर कोलकाता/हावड़ा को जाने वाली फलकनुमा एक्सप्रेस को रायगडा से होते हुए चलाया जाये। इससे नौकरी पेशा करने वाले दैनिक यात्रियों, व्यापारियों को हर दृष्टिकोण से सुविधा हो सकेगी क्योंकि रायगड़ा में जे.के. पेपर, आई.एम.एफ.ए., नाल्को आदि जैसे कई बड़े-बड़े औद्योगिक प्रतिष्ठान हैं।

महोदय, नई दिल्ली से भुवनेश्वर तक सप्ताह में 2 दिन चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस को प्रतिदिन या नहीं तो सप्ताह में कम से कम पांच दिन किया जाना चाहिए। निजामुद्दीन से रायगड़ा तक सप्ताह में तीन दिन चलने वाली समता एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाना चाहिए।

नई दिल्ली से इलाहाबाद, वाराणसी होते हुए रायगड़ा तक एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए।

सायं 6.00 बजे

सभापति महोदय: अभी 6 बज रहे हैं और रेल बजट पर अभी कुछ और माननीय सदस्यों ने बोलना है। इसके अलावा रेल बजट पर चर्चा का समय अभी काफी है। सदन की सहमति हो, तो दो घन्टे का समय और बढ़ा दिया जाए।

कुछ माननीय सदस्य: जी, हां।

सभापति महोदय: सदन की सहमति से दो घन्टे का समय बढ़ा दिया गया।

सभापति महोदय: श्री भर्तृहरि महताब, श्री माधव राजवंशी और श्रीमती हेमा गमांग को अपने-अपने भाषणों को सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाती है।

श्री सुनील खां (दुर्गापुर): महोदय, मैं रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा प्रस्तुत किए गये रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। श्री नीतीश कुमार ने अपने बजट में अत्यन्त चतुराई से पूर्व मंत्री द्वारा राकेश मोहन समिति के नाम पर शुरू की गई प्रक्रिया का अक्षरश: अनुकरण किया है।

राकेश मोहन समिति के प्रतिवेदन को स्वीकार करने का सबसे बुरा प्रभाव प्रतिदिन यात्रा करने वाले 1.25 करोड़ रेल यात्रियों पर पड़ेगा। इस पर न तो कभी स्थायी समिति में और न ही सभा में विचार किया गया। यह फिक्की, एसोचैम, सीआईआई जैसी संस्थाओं के कुछ प्रतिनिधियों के निर्देश पर तैयार किया गया है और तत्कालीन अर्थशास्त्रियों ने उन्हें राकेश मोहन समिति की रिपोर्ट का अनुकरण करने या लागू करने की सलाह दी थी।

मुझे आशा है कि यह राजग के दूसरे दौर के सुधार हैं जिसके द्वारा अगले पांच वर्षों में रेलवे बोर्ड श्रमशक्ति को 16 लाख से घटाकर 9 लाख करेगा। यह विश्व में सबसे बड़ा नेटवर्क है। अत: इसको एक बार में बेचना या विनिवेश करना कठिन है। इसके आधार पर प्रथमत: उन्होंने चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स, इन्टीग्रल कोच फैक्टरी, रेल कोच फैक्टरी और डीएलडब्ल्यू (बनारस) को अलग करने और उनको बेचने का कदम उठाया है।

दूसरे चरण में 86 महत्वपूर्ण कारखानों को अलग किया जाएगा जहां इंजन, सवारी डिब्बे और मालडिब्बे रखे जाते हैं और उनकी मरम्मत की जाती है। इन महत्वपूर्ण कारखानों को अलग किया जायेगा और निजी स्वामियों को बेचा जाएगा।

तीसरे चरण में स्कूलों, अस्पतालों और प्रशिक्षण केन्द्रों को अलग किया जाएगा।

गत वर्ष 2001-02 के बजट में 500 मिलियन टन माल ढोने का लक्ष्य था और वर्ष 2000-01 में यह 475 मिलियन टन था। लेकिन रेल विभाग दोनों लक्ष्यों को प्राप्त नहीं कर सकता। उन्हें बताया गया कि भारतीय अर्थव्यवस्था मंदी के दौर से गुजर रही है।

सड़क क्षेत्र में वर्ष 1999-2000 और उससे पूर्व के वर्षों की तुलना में अधिक मात्रा में कोयले की ढुलाई की गई। रेल यातायात के मामले में यह कम क्यों है? इसका कारण गत वर्ष मालभाड़ा में की गई दो प्रतिशत की वृद्धि है। आपने इस वर्ष भी मालभाड़ा

में वृद्धि की है। परिणामस्वरूप माल ढुलाई में गिरावट आएगी। आपने 210 मिलियन टन माल यातायात का लक्ष्य निर्धारित किया है। मुझे आशा है कि आप अपने निर्धारित लक्ष्य का 70 प्रतिशत भी नहीं प्राप्त कर सकेंगे। परिणामस्वरूप आपने जिस 11 प्रतिशत का वृद्धि दर निर्धारित किया है, उससे होने वाली आय का लक्ष्य पूरा नहीं होगा।

यह पहला रेल बजट है जिसमें कोई नई परियोजना शामिल नहीं है। गत दो वर्षों से रेल परियोजनाओं की प्रगति रुक गई है। इस वर्ष के बजट में रेल मार्ग के विद्युतीकरण एवं इकहरे से दुहरे में, छोटे से मध्यम में और दोहरे से तिहरे में परिवर्तन का अत्यन्त कम प्रावधान किया गया है। मंत्री महोदय ने घोषणा की है कि उनका इरादा रेल मानचित्र को तीन भागों में बांटने का है। इसका सबसे बुरा प्रभाव पश्चिम बंगाल पर पड़ेगा। मंत्री महोदय का एक तरफ रेल द्वारा 625 मिलियन टन माल ढोने का लक्ष्य है और दूसरी ओर उन्होंने विशेषकर पश्चिम बंगाल के बर्न स्टैण्डर्ड और अन्य मालडिब्बा उद्योगों से मालडिब्बों की खरीद संबंधी अपने आदेश में कटौती कर दी है। परिणामस्वरूप, पश्चिम बंगाल में माल डिब्बा उद्योग बरबाद हो जाएंगे।

माननीय प्रधान मंत्री ने घोषणा की है कि सुरक्षा के उपायों के लिए 17,000 करोड़ रुपये का एक कोष बनाया जाएगा। यदि आप को याद हो तो आपने दिसम्बर 2001 में सुरक्षा उपकर लगाया था। यह संसद में बिना चर्चा के लगाया गया। अब यह स्थायी बन गया है। नौवीं योजना में 819 कि.मी. नये रेल मार्ग बनाए जाने का लक्ष्य निर्धारित किया था। पूरे चार साल में आपने 562 कि.मी. का कार्य पूरा कर लिया है। इस हिसाब से अब 776 कि.मी. ही पूरा कर सकेंगे। 3,710 कि.मी. रेल मार्ग के आमान परिवर्तन का लक्ष्य था लेकिन चार वर्ष समाप्त होने पर आप केवल 1,832 कि.मी. ही पूरा कर सके। इस हिसाब से आप केवल 2,374 कि.मी. पूरा कर सकेंगे। दुहरीकरण का लक्ष्य 2,500 कि.मी. का था लेकिन चौथे वर्ष के अंत तक आप केवल 840 कि.मी. ही पूरा कर सके। 13,922 कि.मी. रेलपथ के नवीनीकरण का लक्ष्य था लेकिन चौथे वर्ष के अंत तक आप केवल 12173 कि.मी. ही पूरा कर सके। 2334 किमी. रेलपथ के विद्युतीकरण का लक्ष्य था लेकिन चौथे वर्ष के अंत तक आप केवल 1,881 कि.मी. ही पूरा कर सके। इस हिसाब से आप केवल 2,256 कि.मी. ही पूरा कर सकेंगे। डीजल इंजन के मामले में 785 कि.मी. का लक्ष्य था लेकिन चौथे वर्ष के अंत तक आप केवल 557 कि.मी. ही पूरा कर सके। इस हिसाब से आप 647 कि.मी. ही पूरा कर सकेंगे। जहां तक विद्युत इंजन का संबंध है 851 का लक्ष्य था लेकिन चौथे वर्ष के अंत तक केवल 603 ही प्राप्त किया जा सका। इस हिसाब से आप 672 ही पूरा कर सकेंगे। जहां तक ई.एम.यू. के अतिरिक्त, सवारी डिब्बों का संबंध है, लक्ष्य 10,909 का था लेकिन चौथे वर्ष के अंत तक 8,470 ही प्राप्त किया जा सका। इस हिसाब से आप 10,142 ही प्राप्त कर सकेंगे। चार पहिए वाले सवारी डिब्बे का लक्ष्य 1,36,000 का था लेकिन चौथे वर्ष के अंत तक आप केवल 87,316 ही प्राप्त कर सके। इस हिसाब से आप केवल 1,04,316 ही प्राप्त कर सकेंगे।

मंत्री महोदय ने कोयला, लोहा, फसल, यूरिया, पामोलीन और गैस के ऊपर मालभाड़ा पुन: बढ़ा दिया है ...*(व्यवधान)* यूरिया एवं फसल पर मालभाड़े में वृद्धि के कारण बेचारे किसानों को कठिनाई का सामना करना पड़ेगा। गैस और पामोलिन के मालभाड़े में वृद्धि के कारण निम्न मध्यम वर्ग और मध्यम वर्ग प्रभावित होगा। लोहा और कोयला पर मालभाड़ा बढ़ाने से इस्पात उद्योग को खतरनाक स्थिति का सामना करना पड़ेगा। अत: मैं माननीय मंत्री से इस वृद्धि को वापस लेने का अनुरोध करता हूं।

रेलगाड़ियों में फेरी लगाने वालों को लाइसेंस दिया जाना चाहिए। पूरे देश में लगभग दस लाख से अधिक असंगठित कामगार हैं जो कि रेलवे मार्ग के निर्माण एवं मरम्मत का कार्य करते हैं।

लेकिन उन्हें रेल के कामगार के रूप में मान्यता नहीं मिली है। रेल प्राधिकारी उन्हें मेडिकल सुविधा एवं उन्हें अपने कार्य स्थान तक जाने हेतु मुफ्त पास भी नहीं देते हैं। साथ ही, मंत्री महोदय, आपने आम लोगों एवं यात्रियों के ऊपर 1400 करोड़ रुपये का कर लगा दिया है। इसके शिकार साधारण द्वितीय श्रेणी के टिकट धारक, मासिक सीजन टिकट धारक और यहां तक कि वरिष्ठ नागरिक भी हुए हैं ...*(व्यवधान)* कुमारघाट से अगरतला रेलपथ के लिए लंबित सर्वेक्षण के बारे में क्या हुआ? जम्मू से कश्मीर तक की परियोजना के बारे में क्या हुआ? पश्चिम बंगाल की चिर लंबित मांग के बारे में क्या हुआ? आपने लंबित परियोजनाओं के लिए केवल 137 करोड़ रुपये आवंटित किए हैं जबकि आवश्यकता 1733 करोड़ रुपये की है। हावड़ा-आमटा परियोजना का क्या हुआ? यह बीस वर्ष पुरानी परियोजना है। यह अभी भी लंबित है। मयानगुड़ी-जोगीगोपा परियोजना का क्या हुआ? दीघा-तामलुक परियोजना का क्या हुआ? आपने बीडीआर के लिए केवल 25 करोड़ रुपये का आवंटन किया है। गत वर्ष आपने पहले ही 40 करोड़ रुपये आवंटित किये थे लेकिन अभी तक 32.87 करोड़ रुपये खर्च नहीं हुए हैं। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि क्या खर्च न की गई धनराशि को इसमें जोड़ा जाएगा या नहीं। यदि आप बांकुरा-दामोदर नदी रेल परियोजना को 2004 तक पूरा करना चाहते हैं तो आपको और अधिक आवंटन करना होगा। मेरा अनुरोध है कि इस मार्ग का कार्य पूरा होने के बाद आपको इस मार्ग को आपको इस बीडीआर मार्ग को बेलियातोर से दुर्गापुर तक बढ़ाना चाहिए जो कि केवल 20 कि.मी. है। यदि आप इसे बढ़ायेंगे तो यह दक्षिण से उत्तर पूर्व जाने हेतु प्रवेश द्वार का कार्य करेगा और यह सबसे कम दूरी वाला एवं लाभदायक होगा। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि इस रेलमार्ग का अविलम्ब सर्वेक्षण कराया जाए ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कृपया अब समाप्त कीजिए। मैं अगले वक्ता को बुलाता हूं।

श्री सुनील खां: मैं 'अनन्य' रेलगाड़ी के बारे में उल्लेख करना चाहूंगा जो कि बांकुरा से सोलीमार तक शुरू की गई है और बढ़ाकर अद्रा तक कर दी गई है लेकिन समय से परिवहन की अनुपलब्धता के कारण यात्रियों के लिए सोलीभार उतरना कठिन होता है। अत: मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि इस रेलगाड़ी को हावड़ा तक चलाया जाए।

सभापति महोदय: कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री सुनील खां: मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। मैं आपको सियालदह-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस के बारे में स्मरण कराना चाहता हूं। इसे सियालदह से रविवार को चलाया जाना चाहिए क्योंकि हावड़ा से चलने वाली भुवनेश्वर राजधानी को बंद कर दिया गया है। मेरा अनुरोध है कि हावड़ा-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस जो कि रविवार को चलती है के समय में परिवर्तन किया जाए। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि समय को पुन: निर्धारित किया जाए। इसे अप. 1.30 पर चलाने की बजाये अप. 5.00 बजे चलाया जाना चाहिए।

मयूराक्षी एक्सप्रेस के दुर्गापुर पहुंचने पर कोल फील्ड में भारी भीड़ के कारण विद्यार्थी विशेषकर लड़कियां जो कि अध्ययन हेतु विश्वविद्यालय जाती हैं, उद्योगपति, व्यापारी और वरिष्ठ नागरिक कलकत्ता जाने हेतु रेलगाड़ी पर चढ़ नहीं पाते हैं।

सभापति महोदय: आपका भाषण कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा। कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री सुनील खां: अब, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। अत:, मेरा अनुरोध है कि दुर्गापुर से हावड़ा तक एक फास्ट यात्री रेलगाड़ी चलाई जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

सभापति महोदय: अब डा. एन. वेंकटस्वामी बोलेंगे। आपके बोलने से पहले मैं श्री सी. कुप्पुसागी और श्री जोवाकिम बखला को अपने भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति देता हूं। दोनों को ऐसा करने की अनुमति दी जाती है।

श्री सी. कुप्पुसामी (मद्रास उत्तर): मुझे अपना भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाए।

श्री जोवाकिम बखला (अलीपुर द्वारस): आपकी अनुमति से, मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

***श्री भर्तृहरि महताब** (कटक): महोदय, वर्ष 2002 के रेल बजट पर कुछ शब्द कहने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

रेल मंत्री नीतीश कुमार जी वास्तविकता की जमीन पर टिके हैं और कुछ कड़े उपाय करने में नहीं झिझके हैं। ये निर्णय बहुत से लोगों को पसंद नहीं आएंगे लेकिन स्थिति अपरिहार्य हो गई है।

यात्री किरायों की सबसे अधिक चर्चा हुई है। द्वितीय श्रेणी के यात्रियों को दूरी के हिसाब से एक्सप्रेस गाड़ियों में 6 से 14 प्रतिशत तक अधिक किराया देना होगा। यह बढ़ोत्तरी तभी अधिक प्रतीत होती है जब हम इस तथ्य पर ध्यान न दें कि गत दो वर्ष के दौरान किराए लगभग नहीं बढ़े हैं।

इस तथ्य को बहुत तूल दिया गया है कि राजधानी और शताब्दी गाड़ियों के किरायों में वृद्धि नहीं की गई है। ऐसा नहीं है कि उच्च वर्ग के यात्रियों को बख्शा गया है। गत वर्ष अक्तूबर में ही रेल सुरक्षा निधि बनाने के लिए किरायों में वृद्धि की गई थी और प्रीमियम यात्रा श्रेणी पर सबसे अधिक भार पड़ा था।

सर्वाधिक राजसहायता प्राप्त निम्न श्रेणियों (शायिका और द्वितीय श्रेणी) को मात्र दो रुपये अधिक देने पड़े थे और उच्च श्रेणियों को 100 रुपये तक अधिक देने पड़े थे। इसलिए, अब बढ़ोत्तरी को युक्तिसंगत बनाया गया है।

अन्यथा भी, वातानुकूलित प्रथम श्रेणी में राष्ट्रीय और प्राइवेट एअर लाइनों द्वारा अनेक उड़ानें शुरू किए जाने के कारण बहुत कम ग्राहक आ रहे हैं। यदि अच्छी सेवाएं उपलब्ध हों तो यात्रा करने वाले लोग थोड़ा अधिक किराया भी अदा करने के लिए तैयार रहते हैं।

रेल मंत्री ने वर्ष 2002-2003 को यात्री सुविधा वर्ष घोषित किया है। इस घोषणा से वस्तुस्थिति में कितना परिवर्तन आता है, यह देखा जाना शेष है। रेल मंत्री जी ने क्षेत्रीय संतुलन बनाए रखने और रेल परियोजनाओं के समान वितरण का प्रयास किया है। पूर्व में रेल मंत्री अपने निर्वाचन क्षेत्रों को वरीयता देते रहे हैं। नीतीश जी इस मामले में अलग हैं। इसका उदाहरण हमें व्यंग्य में ही सही, उस समय मिलता है जब बिहार के प्रतिनिधि उनकी अपने गृह राज्य के लिए कुछ नहीं करने पर आलोचना करते हैं।

माल भाड़े में अपेक्षाकृत कम वृद्धि की गई है और इससे 450 करोड़ रुपये की ही अधिक आय होगी। लेकिन, इसका भी मासिक घरेलू बजट पर काफी प्रभाव पड़ेगा। खाने वाला नमक,

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

फल, सब्जियां, गुड़, खाद्यान्न, खाद्य तेल, दालें, जैविक खाद, यूरिया, चारा और सूखी घास जैसी चीजों पर सबसे कम मालभाड़ा है।

इस्पात संयंत्रों के लिए कोयला, लौह अयस्क और कच्चे माल की ढुलाई दरों में मामूली वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है, वहीं लोहे और इस्पात, ढलवां लोहे, सीमेन्ट और अधिकांश पेट्रोलियम उत्पादों के ढुलाई प्रभारों में कुछ कमी की जाएगी।

ढुलाई प्रभारों में पहले की गई भारी वृद्धि से गत वर्ष ढुलाई की मात्रा में कमी आई है, जो 500 मिलियन टन के निर्धारित लक्ष्य से 11 मिलियन टन कम रही है।

रेल विभाग, वर्ष 2002–2003 के दौरान राजस्व अर्जित करने वाले यातायात को पुन: प्राप्त करने और 510 मिलियन टन माल ढोने की आशा कर रहा है। लेकिन यह तभी संभव हो पाएगा जब आर्थिक मंदी का असर नहीं पड़े। कोई नई परियोजनाएं शुरू किए जाने का प्रस्ताव नहीं है। मंत्रालय इस विषय में संशय में है। यदि उन सभी परियोजनाओं पर काम शुरू करना है, जिनके बारे में अब तक प्राथमिक सर्वेक्षण किया गया है तो 1,25,000 करोड़ रुपये की भारी भरकम राशि की आवश्यकता होगी।

अपने संचालन की एक सौ पचासवीं वर्षगांठ के अवसर पर रेल विभाग का बल 214 कि.मी. बनाए जाने वाले नये मार्ग सहित अपने नेटवर्क के विस्तार और सुरक्षा पहलुओं के कार्यान्वयन पर है। इसके अलावा, वर्ष 2002–2003 में 542 कि.मी. मार्ग का आमान परिवर्तन, 250 कि.मी. मार्ग का दोहरीकरण और 375 कि.मी. मार्ग का विद्युतीकरण पूरा किया जाना है।

रेल विभाग जन शताब्दी एक्सप्रेस के नाम से एक नई इंटरसिटी सेवा शुरू करने जा रहा है। इस वर्ष भुवनेश्वर से हावड़ा के बीच ऐसी गाड़ी सहित सोलह गाड़ियां चलाई जानी हैं। यह स्वागतयोग्य कदम है। राजधानी एक्सप्रेस की काफी समय से मांग होती रही है। इसकी बारम्बारता बढ़ाई जानी है और इसे आद्रा के रास्ते दिल्ली से सीधे चलाया जाना चाहिए। इसे मान लिया गया है। अब भुवनेश्वर राजधानी सप्ताह में तीन बार आद्रा के रास्ते चलेगी और हावड़ा जाने की आवश्यकता बिल्कुल नहीं होगी। मैं इसका स्वागत करता हूं।

कम्प्यूटर आधारित अनारक्षित टिकट प्रणाली हेतु भी एक प्रायोगिक परियोजना शुरू की जा रही है।

बरहामपुर से भुवनेश्वर के बीच चलने वाली गाड़ी सहित पच्चीस अतिरिक्त एक्सप्रेस गाड़ियां और सात नई यात्री गाड़ियां चलाई जाएंगी। चौदह जोड़े गाड़ियों की बारम्बारता बढ़ाई जा रही है। ये कदम सचमुच प्रशंसनीय हैं।

मंत्री महोदय ने पूंजी व्यय में गत वर्ष के 5390 करोड़ रुपये की तुलना में थोड़ा कमी करके इसे 5142 करोड़ रुपये करने का प्रस्ताव किया है। जबकि सकल कार्य व्यय अगले राजकोषीय वर्ष में 1605.09 करोड़ रुपये बढ़ाया गया है; गत वर्ष के 8808.81 करोड़ रुपये की तुलना में अब यह 10413.9 करोड़ रुपये किया गया है। यह मुख्यत: विशेष रेल सुरक्षा निधि और मूल्यह्रास आरक्षित निधि के बढ़े हुए प्रावधानों के लिए है।

आगामी छह वर्ष के दौरान परियोजना के माध्यम से पुरानी पड़ गई परिसम्पत्तियों को बदला जाएगा। इसमें लगभग 17,000 कि.मी. मार्ग का नवीकरण, लगभग 3000 पुलों का पुनर्निर्माण, लगभग 950 स्टेशनों पर सिगनल गीयर्स को बदलना, रोलिंग स्टॉक को बदलना और सुरक्षा बढ़ाने संबंधी उपकरण शामिल हैं। समस्या यह है कि रेल को पटरी पर लाने के लिए बहुत कुछ किया जाना शेष है।

इस वर्ष आर्थिक सर्वेक्षण में यह कहा गया है कि सरकार को रेल विभाग के वाणिज्यिक कार्यों को अर्थक्षम बनाने हेतु निगमितीकरण किया जाना चाहिए और विभाग को अपनी भूमिका नीति निर्धारक के रूप में रखनी चाहिए।

इसमें यह बात रेखांकित की गई है कि सम्पूर्ण यातायात में वित्तीय संकट मुख्यत: यात्रियों को लाभ देने के लिए माल ढुलाई की ऊंची दरों के कारण है। सर्वेक्षण में कहा गया है कि भारतीय रेल को आ रही वित्तीय समस्याओं का मूल कारण उत्पादकता का अभाव है, जो भारी खर्च के कारण है।

इसमें सुझाव दिया गया है कि माल ढुलाई की दर बढ़ाकर यात्री किराए पर राजसहायता देने की समस्या से तुरंत निपटा जाना चाहिए। इसके लिए हमें अगले बजट, या इससे अगले बजट तक प्रतीक्षा करनी होगी।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान उड़ीसा के जुड़वां शहर कटक और भुवनेश्वर के बीच दैनिक यात्रियों की समस्या की ओर दिलाना चाहता हूं। प्राथमिक रिपोर्ट से यह पता चला है कि कटक और भुवनेश्वर के बीच चार से छह लाख दैनिक यात्री कम से कम 30 हजार वाहनों पर यात्रा करते हैं।

मैं रेल विभाग से अनुरोध करता हूं कि शुरू में कटक और भुवनेश्वर के बीच उपनगरीय परिवहन प्रणाली पर विचार करे जिसे बाद में दोनों ओर से बढ़ाकर ऊंचाहार और खुर्धा तक बढ़ाया जा

[श्री भर्तृहरि महताब]

सकता है। इसके लिए आवश्यक सर्वेक्षण का काम रेल इंडिया टेक्नीकल एण्ड इकॉनॉमिकल सर्विसेज (राइट्स) को सौंपा दिया जाए।

पहले, मैंने कटक-भुवनेश्वर के बीच रेल यातायात बहुत अधिक होने की ओर ध्यान दिलाया था, क्योंकि कठजोड़ी और केराखाई के बीच दूसरा पुल नहीं है। कटक राज्य की व्यापारिक राजधानी है किन्तु, अनावश्यक रूप से लम्बी दूरी की बहुत सी एक्सप्रेस गाड़ियां कटक होकर नहीं जाती हैं। माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि कठजोड़ी और बुआखाई नदी पर दूसरा पुल बनाने हेतु सर्वेक्षण करने के लिए निधियां प्रदान करें और तदनुसार, बरंग और कटक के बीच यातायात में सुधार के लिए निधियां प्रदान करें और राज-अठगठ-तलचेर मार्ग को विशेषतौर पर वाणिज्यिक उपयोग के लिए उपयोग में लाएं।

कटक रेलवे स्टेशन को पूर्वी दिशा से खोले जाने की बहुत आवश्यकता है। कटक शहर की आबादी बढ़ गयी है और शहर के ही तीन लाख से अधिक लोग कटक रेलवे स्टेशन की पूर्वी दिशा में रहते हैं। अत: स्टेशन पर पूर्व दिशा की ओर से प्रवेश यात्रियों के लिए आवश्यक हो गया है।

जब परियोजना के लिए धनराशि उपलब्ध है और धनराशि खर्च नहीं की जाती है तो परियोजना को नुकसान तो होना ही है।

राज्य के असली हितों की उपेक्षा के अलावा राज्य में रेल विकास का एक अन्य पहलू समय पर धनराशि का बहुत कम खर्च किया जाना है। रिकार्डों से पता चलता है कि विगत 2001-2002 के अंतर्गत बड़ी मात्रा में धनराशि कैसे अप्रयुक्त पड़ी रही जिससे अनेक महत्वपूर्ण परियोजनाओं की प्रगति प्रभावित हुई। दक्षिण-पूर्व रेल (निर्माण संगठन) के अंतर्गत अधिकतर परियोजनाओं पर खर्च की सीमा आवंटित धनराशि की आधी धनराशि से भी कम रही हैं। पूर्व तट रेल (ईस्ट कोस्ट रेलवे) जोन के प्राधिकारियों ने और अधिक धनराशि के लिए पैरवी नहीं की है हालांकि रेलवे बोर्ड ने इसमें रुचि दिखाई थी।

ट्रैलारी-बांसपानी परियोजना समय पर कम धनराशि के खर्च किये जाने की शिकार हुई और फिर अभ्यर्पण की शिकार हुई। 1992 में 155 किमी लाइन मंजूर की गई थी और पिछले एक दशक में प्रगति केवल 54 प्रतिशत रही है। दिसम्बर 2003, तक इस परियोजना को इसके पूरा किये जाने के निर्धारित समय के भीतर कैसे पूरा किया जा सकता है?

पिछले वर्ष अर्थात् 2001-2002 के दौरान बजट में 50 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया था किन्तु अब तक केवल 21.98 करोड़ रुपए ही खर्च किए गए हैं। इस वर्ष परियोजना की अनुमानित लागत 585 करोड़ रुपये है जो आवंटित कर दिये गए हैं। इसके अतिरिक्त, इस परियोजना को पूरा करने पर बल दिया गया है। यदि ऐसा ही है तो हम इसे कब पूरा करते रहे हैं?

मेरा तो यहां तक कहना है कि धनराशि के समय पर खर्च न होने के परिणामस्वरूप, रेलगाड़ियों में यात्रा भी असुरक्षित हो गई है। उदाहरणार्थ, बिरूपा और महानदी नदियों पर रेल पुल सौ वर्ष पुराना है जिस पर दूसरा पुल बनाये जाने की आवश्यकता है ताकि मौजूदा पुल पर दबाव कम पड़े। किन्तु विडम्बना यह है कि वर्ष 2001-2002 के लिए आवंटित दस करोड़ रुपए में से 52 लाख रुपए की अल्प धनराशि ही खर्च की गई। जबकि एस ई आर निर्माण संगठन के प्रबंधकों ने निविदाएं आमंत्रित करना निरस्त कर दिया है। इस वर्ष बीस करोड़ रुपए का बजट दिया गया है। मुझे संदेह कि इसमें से कितनी वास्तव में खर्च की जाएगी।

ऐसा ही मामला अनुगुल-सुकिन्डा सड़क परियोजना का है जिससे इस क्षेत्र में औद्योगिक कार्यकलापों के बढ़ने की संभावना है। 440 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर यह परियोजना निर्माण हेतु 1997-98 के दौरान शुरू की गई थी। थोड़ी अवधि के लिए इसका उल्लेख बहुचर्चित बोल्ट योजना में किया गया था। किन्तु कुछ अधिक नहीं हुआ है। पिछले बजट में आवंटित 5 करोड़ रुपए में से जो छह लाख रुपए खर्च किए गए हैं उनमें परियोजना की प्रगति के बारे में बढ़ा-चढ़ा कर कहा गया है।

78 कि.मी. लम्बी हरिदासपुर पारादीप बड़ी लाइन एक अन्य परियोजना है जिसकी प्रगति धीमी रही है। ऐसा ही मामला नुआपाडा-गुनुपुर और रूपसा-बनगिरीपोसी आमान प्रविवर्तन वाली परियोजनाओं का है। क्या यह देखना आवश्यक है कि एक वर्ष के लिए आवंटित धनराशि समय के भीतर खर्च की जानी चाहिए। दक्षिण पूर्व रेल निर्माण संगठन इन परियोजनाओं को कार्यान्वित करने में क्यों विफल रहा है। अथवा यूं कहिये कि निर्धारित अवधि में आवश्यक बजटीय धनराशि खर्च करने में क्यों विफल रहा है? क्या मंत्री जी इसकी जांच कराएंगे और उसके कारण का पता लगायेंगे?

यह एक मंडल का मामला है। ऐसा मामला अन्यत्र नहीं हो सकता। यदि मंत्री जी इस संबंध में सदन को आश्वासन दें तो मुझे खुशी होगी। यदि वह सदन को आश्वासन दें तो मुझे दुगुनी प्रसन्नता होगी कि बजट में आवंटित धनराशि ईमानदारी से निर्धारित अवधि में खर्च की जाएगी। एक समयबद्ध कार्यक्रम बनाया जाए और उसके अनुसार जवाबदेही निर्धारित की जाए।

इसमें कोई संदेह नहीं कि रेलवे दुनिया भर में प्रगति का अग्रदूत रहा है। माननीय प्रधान मंत्री अटल जी के नेतृत्व और

नीतिश जी की कुशल अगुवाई में इस देश का विकास निश्चित रूप से नई ऊंचाइयों को छुएगा। मैं इस वर्ष के रेल बजट को अपना पूर्ण समर्थन देता हूं और साथ ही मैं आशा करता हूं कि शीघ्रातिशीघ्र आवश्यक सुधारात्मक उपाय किये जायें।

[हिन्दी]

***श्री शिवाजी विट्ठलराव काम्बले** (उस्मानाबाद): महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं कि रेल बजट पर मुझे बोलने की अनुमति दे दी गई। रेल मंत्री जी को मैं धन्यवाद देना चाहता हूं। इसलिए कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र (उस्मानाबाद) महाराष्ट्र में लातुर-मिरज गेज परिवर्तन प्रोजेक्ट के लिए 30 करोड़ की निधि आबंटित की है। दूसरी खुशी की बात यह है कि मेरे ही निर्वाचन क्षेत्र में (1) रामबाड़ी (2) जेअूर (3) कुर्डूवाडी लेबल-क्रासिंग पर ओवर ब्रिज के काम को अनुमति दी है। हर ब्रिज के लिए 1.25 करोड़ रुपयों की धनराशि आबंटित की गई है। मंत्री जी से मेरी प्रार्थना है कि लातुर-मिरज गेज परिवर्तन का काम पूरा करने के लिए दी हुई 30 करोड़ धनराशि फलस्वरूप में बहुत ही कम है। इस आर्थिक साल में इस काम के लिए कम से कम 100 करोड़ धनराशि की आवश्यकता है। सौ करोड़ धनराशि में कुछ हद तक काम पूरा हो सकता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि सौ करोड़ की धनराशि आबंटित करके उस्मानाबाद जो कि पिछड़ा हुआ मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। उसको न्याय मिलेगा और जनता आपको दुआ देगी।

सन् 1972 के अकाल में तत्कालीन प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा जी ने चार मार्ग के गेज परिवर्तन की घोषणा की थी। उसमें एक है बनी-चनका, दूसरा है देसाईगंज-नागपुर, तीसरा है-मुदखेड-आदिलाबाद और चौथा है लातुर-मिरज। इन चार मार्गों में से बनी-चनाका और देसाईगंज-नागपुर ये दो मार्गों का गेज परिवर्तन का काम पूरा हो चुका है। लातुर-मिरज मार्ग में से पढरपुर-कुर्डाडी 52 कि.मी. का काम पूरा हो गया है। लातुर से लातुर-रोड 42 कि.मी. का काम 90% प्रतिशत काम पूरा हो गया है। लातुर से कुर्डूवाडी 143 कि.मी. का अंतर है। इस मार्ग में मट्टी-भराव का काम छोटे-मोटे पूल का काम भी कुछ हद तक हो गया है। लातुर-कुर्डूवाडी गेज परिवर्तन का काम पूरा करने के लिए कुल मिलाकर 140 करोड़ की धनराशि लगने वाली है। जब तक लातुर-कुर्डूवाडी गेज परिवर्तन पूरा नहीं होता तब तक (1) लातुर से-लातुर रोड, और (2) पंढरपुर-कुर्डूवाडी इन मार्गों का काम पूरा हो गया तो भी व्यर्थ है। क्योंकि लातुर-कुर्डूवाडी मार्ग पूरा होने के बाद ही उपरोक्त दो मार्गों को एक दूसरों को जोड़ा जाएगा। याने कि महाराष्ट्र में मराठवाड़ा और पश्चिम महाराष्ट्र यह दो बड़े विभाग एक दूसरे के साथ जोड़े जाते हैं। लातुर-कुर्डवाडा मार्ग पर 18 स्टेशन्स हैं। कुल मिलाकर छोटे-बड़े 130 पुल हैं। उस्मानाबाद जिले में भूमि संपादन का काम बहुत ही धीमी गति से हो रहा है।

लातुर-मिरज यह रेलवे मार्ग की गेज परिवर्तन की घोषणा 1972 में हो गई जब से इस मार्ग का काम आज तक आधा भी नहीं हो सका। दौड़-बारामती और कोंकण रेलवे ये दो प्रोजेक्ट लातूर-मिरज के बाद घोषित हो गये और पूरे भी हो गये। जिस भाग में बड़ी लीडरशिप होते हैं या जिस विभाग का रेल मंत्री होता है। उस विभाग के रेल प्रौजेक्ट जल्दी पूरे ही जाते हैं। इसलिए बड़े अफसोस से कहना पड़ता है कि "जिसके हाथ में लाठी उसकी भैंस" होती है। इस कहावत के अनुसार सरकार किसी भी पार्टी की हो हम जैसे लोक प्रतिनिधि पर रेल मंत्रालय की तरफ से अन्याय हो जाता है। अध्यक्ष जी, आप न्याय देवता है। सबको समान रूप में न्याय देने के लिए इस कुर्सी पर आप विराजमान हैं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि मैंने मांग की हुई सौ करोड़ की धनराशि लातुर-मिरज गेज परिवर्तन के लिए आबंटित कराके मुझे और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के आम जनता को न्याय दीजिए।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में 11, 12 नोहेंबर 2000 को रेल राज्य मंत्री महोदय आये थे। उन्होंने बारसीसे-कुर्डूबाडी तक नैरोगेज ट्रेन में सफर भी की थी। यह छोटी ट्रेन में सफर करने वाले ये पहले मंत्री हैं। उन्होंने यात्रियों का क्या हाल है यह खुद अनुभव करके देखा है। उन्हें मैं धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने हमारी मांगें स्वीकार कर ली। इसके पहले किसी भी पार्टी के सरकार के मंत्री ने इतनी छोटी ट्रेन में सफर किया नहीं। उनके अनुभव से पता है कि यह मार्ग जल्दी पूरा होना कितना जरूरी है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भूतपूर्व रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश कलमाड़ी ने सोलापुर-तुलजापुर-उस्मानाबाद-इस रेल लाईन का भूमिपूजन 1996 में किया था लेकिन 2001 तक राशि नहीं मिली।

(रुपये लाख में)

अब 2000-2001	4.34
2001-2002	32.11

कुल 36.45 राशि हो गयी है। सर्वेक्षण का काम जल्दी पूरा किया जाये।

एक अभूतपूर्व आश्चर्य की बात मेरे निर्वाचन क्षेत्र में हुई है कि छः साल पहले उस्मानाबाद रेल स्टेशन का काम पूरा हो गया है। जहां कि रेल पटरी का कुछ भी काम हुआ नहीं है। यानि कि

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री शिवाजी विट्ठलराव कांबले]

देश में यह एकमेव उदाहरण होगा कि बगैर रेल पटरी का स्टेशन है।

इसी के साथ-साथ मैं मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की सुविधा के लिए कुछ मांगें रेल मंत्री जी से बहुत पहले ही मांग चुका हूं। लेकिन वे मांगें पूरी नहीं हुई।

1. कुर्डुवाडी (जं) पर के.के. एक्सप्रेस रुकवाई जाये।
2. सोलपुर सिधेश्वर एक्सप्रेस "पारेवाडी" स्टेशन पर रुकवाई जाये।
3. कलंम्बरोड स्टेशन (कसबे तडवले) कि.मी. नंबर 453 में ब्रिज के नीचे से एस.टी. बसों का आना-जाना पूर्वापार होता आ रहा है। गेज परिवर्तन के बाद वह बस का आना-जाना कायम स्वरूपी रहना जरूरी है। क्योंकि आजू-बाजू के 15-20 गांव को जाने-आने के लिए इसके सिवाय दूसरा रास्ता नहीं है।

गेज परिवर्तन के बारे में मैंने पी पी सी-377 के माध्यम से हाउस में यह मुद्दा उठाया था। जब मंत्री महोदया ने दि. 12.1.2000 को हमें लिखित आश्वासन दिया था, कि कुर्डूवाडी-लातुर गेज परिवर्तन का काम आने वाले आर्थिक वर्ष में पूरा किया जाएगा। अध्यक्ष जी मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को प्रार्थना करता हूं, कि आपने दिया हुआ लिखित अभिवचन पूरा करके मुझे और मेरी जनता को न्याय दीजिए।

इस गेज परिवर्तन के काम के लिए लगने वाली ज्यादा धनराशि प्राप्त करने के लिए मैंने और मेरी निर्वाचन क्षेत्र की जनता ने दि. 7.3.2001 को शांतिमय माध्यम से 'रेल रोको' आन्दोलन भी किया है। हमें एन डी ए का सदस्य होते हुए भी हमारी मांगें पूरी कराने के लिए आंदोलन करना पड़ता है। यह बात बहुत ही खेदजनक है। मुझे आशा है कि हमारी मांगें पूरी हो जाएंगी।

मा. मंत्री महोदय नीतीश कुमार जी का भाषण सुना है, पढ़ा है। सन् 2002-2003 इस साल में आबंटित की गई 30 करोड़ की धनराशि लातुर-लातुर रोड गेज परिवर्तन में और लातुर-कुर्डूवाडी के हिस्से में खर्च होने वाली है, इसका अनुमान सुनिश्चित नहीं होता। कृपया इसका ब्यौरा देने की कृपा करें।

मा. अध्यक्ष जी एक महत्वपूर्ण बात यह है कि काम जल्द ही पूरा करने के लिए और क्वालिटी (प्रतवारी) अच्छी तरीके से निभाने के लिए रेल मंत्री, संसद सदस्य और रेलवे के संबंधित अधिकारी इनका अच्छा गठबंधन होना जरूरी है। रेल मंत्री या अधिकारी निर्वाचन क्षेत्रों में जब कभी आते हैं, तो उसकी जानकारी सदस्य को नहीं दी जाती। कुछ अधिकारी जानबूझकर सदस्य द्वारा मांगी गई जानकारी सदस्य को अवगत कराते नहीं हैं। इसमें उन अधिकारियों के ऊपर सख्ती से कार्यवाही होना जरूरी है।

[अनुवाद]

***श्री सी. कुप्पुसामी** (मद्रास उत्तर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी पार्टी डी.एम.के. की ओर से रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने के लिए खड़ा हुआ हूं। माननीय रेल मंत्री का लक्ष्य यात्री किराये में 8 प्रतिशत तक वृद्धि, कोयला भाड़ा दरों में 8 प्रतिशत वृद्धि और कुछ खाद्यान्न में 8 प्रतिशत वृद्धि के द्वारा 1360 करोड़ रुपए जुटाने का है। लम्बी दूरी की रेल गाड़ियों के यात्री किराए में वृद्धि से उन यात्रियों पर प्रभाव पड़ेगा जिन्हें देश के एक कोने से दूसरे कोने में यात्रा करनी होती है। दूसरे दर्जे के मासिक सीजन टिकट की दरें चार गुना बढ़ाई गई हैं जो दैनिक यात्रियों की जेब पर दबाव डालेंगी। निर्णय निर्माण प्रक्रिया का विकेन्द्रीकरण किया गया है और मंडल रेलवे के महाप्रबंधकों को और अधिक शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं। मैं रेल बजट का स्वागत करता हूं क्योंकि किरायों और मालभाड़े की दरों में थोड़ी सी वृद्धि की गई है। इसे ठीक, व्यवसायसम और संतुलित बजट कहा जा सकता है।

महोदय, मैं नई रेलगाड़ियां विशेषकर चैन्नै-विजयवाड़ा इंटरसिटी रेलगाड़ी चलाने का स्वागत करता हूं। किन्तु यह रेलगाड़ी तमिलनाडु के लोगों के काम नहीं आएगी। यह रेलगाड़ी तमिलनाडु में केवल पचास कि.मी. को कवर करती है। इसलिए मैं इग्मोर और तिरूनेलवेली के बीच एक नई तेज गति वाली रेलगाड़ी चलाने के लिए आपसे अनुरोध करता हूं।

चूंकि यह वर्ष रेलवे का 150वां वर्ष है जैसाकि स्वयं माननीय मंत्री जी ने इसे यात्री सुविधा वर्ष घोषित किया है, सरकार को यात्रा सुरक्षा और सुविधाओं पर अधिक ध्यान देना चाहिए। मैं सलेम-कुड्डालोर पट्टी के कुड्डालोर-विरुथाचलम खंड और कटपाडी-पकाला-तिरुपति लाइन के आमान परिवर्तन का भी स्वागत करता हूं। पालघाट टाउन ईरोड के बीच एम.ई.एम.यू. सेवाएं शुरू की जानी हैं और मैं रेलवे से इन परियोजनाओं की गति तेज करने का अनुरोध करता हूं। मैं माननीय मंत्री जी को भी याद दिला दूं कि चैन्नै चतुर्भुज के दक्षिणी किनारे का केन्द्र है और सूचना प्रौद्योगिकी की प्रगति और टाइडेल सूचना प्रौद्योगिकी पार्क को ध्यान में रखते हुए इस क्षेत्र को अधिक धनराशि का आवंटन किया जाना चाहिए।

मैं रेलवे के लिए राजस्व एकत्र करने हेतु कुछ सुझाव देना चाहूंगा। एन्नौर क्षेत्र में रेलवे की कुछ अप्रयुक्त भूमि है जिसके लिए मैंने माननीय रेल मंत्री को पहले एक पत्र भेजा है। छोटे

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

व्यापारी और दुकानदार छोटे खोखे, बाजार रोड पर उठाई जाने वाली दुकानें लगाकर और विल्लीवक्कम, आबादी और अन्य स्थानों पर दुकानें लगाकर अपनी आजीविका कमा रहे हैं। रेलवे अधिकारियों और नगरपालिका के कर्मचारियों की ओर से उन्हें उत्पीड़न का सामना करना पड़ता है। इस समस्या को हल करने और रेलवे के लिए कुछ राजस्व प्राप्त करने के लिए दक्षिण रेल को एक प्रस्ताव भेजा गया था कि रेलवे की वह भूमि जिस पर छोटे व्यापारी अपना कारोबार कर रहे हैं उन्हें वह भूमि अल्पकालीन आधार पर पट्टे पर दे दी जाए चूंकि रेलवे द्वारा उस भूमि का निकट भविष्य में इस्तेमाल नहीं किया जाएगा। इस प्रकार रेलवे भूमि का अनाधिकृत उपयोग भी नियंत्रित हो जाएगा और रेलवे को कुछ राजस्व भी प्राप्त हो जाएगा। इससे चोरी छिपे सौदेबाजी से बचा जा सकेगा। जिससे निहित स्वार्थों को फायदा पहुंचता है।

चार महानगरों मुम्बई, दिल्ली, कोलकाता और चेन्नै को जोड़ने वाला स्वर्णिम चतुर्भुज में से दो का रेल लाइन क्षमता के मामले में पूर्ण उपयोग नहीं हो रहा है। आमान परिवर्तन कर लाइनों का दोहरीकरण कर अथवा कई लाइनें बिछाकर, नए संरेखणों, सिग्नल मानक उन्नत कर, वैकल्पिक रेलवे टर्मिनल/स्टेशन सुविधाएं विकसित कर अतिरिक्त क्षमता पैदा करने की आवश्यकता है। हमारी रेलवे कान्वेंशन समिति द्वारा यही सिफारिश की गई है।

मूल चौहरी लाइन की योजना कोई चार अथवा पांच दशक पहले बनाई गई थी और तब से यात्री और माल भाड़ा दोनों के मामले में रेल यातायात में किसी भी अन्य चीज के समान वृद्धि हुई है। दक्षिण रेलवे में पट्टाबिरम और अरक्कोनम के बीच के खंड को चौहरा करने के लिए प्रस्ताव किया जाता रहा है। मद्रास से अरक्कोनम तक सम्पूर्ण खंड को चौहरा करने की योजना थी। लम्बी दूरी की डाक/एक्सप्रेस गाड़ियों और मालगाड़ियों से उपनगरीय धारा को अलग करने की सुविधा के साथ इस रेल लाइन को चौहरा करने का विचार है। जब तक यह कार्य किया जाए, खंड में अनावश्यक और छोटी-मोटी कठिनाइयां मौजूद रहें तब तक इष्टतम स्तरों से नीचे रेल लाइन क्षमता को प्रभावपूर्ण ढंग से कम किया जाए। जबकि मई, 2001 को रेलवे बोर्ड द्वारा इस प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया गया था। संभवत: रेलवे बोर्ड ने रेल लाइन क्षमता के 105% उपयोग के एल आर डी एस एस आंकड़ों पर विचार नहीं किया है। चूंकि पट्टाभिराम-त्रिवेल्लूर खंड पर उपनगरीय और अन्य सेवा के लिए कोई पृथक कॉरीडोर नहीं है इसलिए तीसरी लाइन का उपयोग खराब रहा है। यह तीसरी लाइन पर प्लेटफार्म बनाने के बाद ही सम्भव होगा। मैं माननीय मंत्री से भी अनुरोध करूंगा कि त्रिवेल्लूर मुख्यालय होने के कारण एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को त्रिवेल्लूर स्टेशन पर भी रुकना चाहिए।

जब रेलगाड़ियों को 'क्रास-ओवर' करने में पांच से पन्द्रह मिनट तक लग जाते हैं तो यह देखा जाएगा कि तीसरी लाइन पर लाइन क्षमता अत्यधिक कम हो जाएगी। मद्रास में श्रीपेरम्बुदुर में दो बड़ी औद्योगिक इकाइयां स्थापित की गई हैं जिसके लिए सबसे निकटतम स्टेशन त्रिवेल्लूर है। सेंट गोबेन में दो संयंत्रों ग्लास विनिर्माता और ह्यून्दै कार कम्पनी ने निजी बगली रेलपथ में रुचि दिखाई है जिसे त्रिवेल्लूर-अरक्कोनम खंड से जोड़ा जा सकता है। जब तक इस खंड पर अतिरिक्त क्षमता न होती तब तक रेलवे इस यातायात का प्रबंधन नहीं कर सकेगा।

तमिलनाडु अभी भी एक ऐसा राज्य है जहां कई किलोमीटर रेल मार्ग ऐसे हैं जिन्हें बड़ी लाइन में बदले जाने की आवश्यकता है। अत: मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह तमिलनाडु पर अधिक ध्यान दें। कुछ महत्वपूर्ण खंड जिन्हें बड़ी लाइन में बदला जाना है, वे विल्लीपुरम, तन्जावुर, त्रिचि, रामेश्वरम, मनमादुरई-विरुधुनगर-टेंकासी, सलेम-करूर आदि हैं। ग्रामीण लोगों की आवश्यकताएं पूरी करने के लिए उलुंडरपेट से कल्लाकुरुचि और चिन्ना सलेम को जोड़ने वाली नई रेल लाइन का प्रस्ताव किया गया।

तन्जावुर-नागौर आमान-परिवर्तन के लिए केवल 13 करोड़ रुपए आबंटित किए गए जो पर्याप्त नहीं है। यह परियोजना काफी समय से लंबित परियोजना है। हिन्दू और मुस्लिमों दोनों के लिए तीर्थ केन्द्रों के महत्व को ध्यान में रखते हुए आमान परिवर्तन के कार्य को तेजी से किया जाए चूंकि इन स्थानों पर अनेक धार्मिक स्थल पाए जाते हैं।

इसी प्रकार, रेनीगुंटा-गुडुर का दोहरी रेल लाइन का शुरू किया जाना बहुत जरूरी है। यह परियोजना एक दशक से अधिक समय से लंबित पड़ी हुई है। तिरुनेलवेली और नगरकोहल तक बड़ी लाइन उपलब्ध होने के साथ सवारी यातायात के नए रास्ते खुले हैं। चेंगलपट्टु-आरक्कोनम खंड पर बिजली लगाए जाने की जरूरत है और तब इस खंड से ट्रैफिक सीधा यातायात अर्थात अनेक मालगाड़ियां गुजर सकती हैं।

पट्टाभिराम-अरक्कोनम खंड पर अतिरिक्त लाइन क्षमता की जरूरत है चूंकि उपनगरीय रेल गाड़ियों को अवाडी में रेलगाड़ियों को समाप्त करने के बजाय उन्हें अरक्कोनम तक चलाने की तेजी से मांग की जा रही है। अरक्कोनम-एम एल पी एम खंड पर कोनकर, सत्व जैसे एजेन्टों की सहायता से कन्टेनर डिपो सुविधाएं सृजित की जाएं।

[श्री सी. कुप्पुसामी]

विलिवक्कम स्थित रेल समपार के अति व्यस्त होने के कारण, वहां रेल उपरि पुल बनाने की मांग लंबे समय से लंबित है जिसे इस वर्ष के बजट में कृपया शामिल किया जाए और गुम्मिडीपुबडी, मींजुर, कदम्बत्तुर और उलूनथुरपेट्टाई में भी ऐसी ही व्यवस्था की जाए।

स्टैन्ले अस्पताल के पास रेल उपरिपुल—मैं माननीय रेल मंत्री से चेन्नई के मिंट स्थित स्टैन्ले अस्पताल के निकट लंबित रेल उपरि पुल परियोजना की स्वीकृति का भी निवेदन करूंगा, जो यातायात के व्यस्त क्षेत्रों में से एक है और इस संबंध में, मैंने इस मामले को लोक सभा के पटल पर कई बार उठाया है और मैंने मंत्रालय को भी पत्र लिखा है।

त्वरित जन परिवहन प्रणाली (एम.आर.टी.एस.)—वर्तमान में इस मेट्रो रेल परियोजना का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है और यह सेवा केवल बीच स्टेशन से मलाई तक ही परिचालित है। मलाई से वेलाचेरी तक का कार्य धनाभाव के कारण बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। इस पर मंत्री महोदय के ध्यान की आवश्यकता है।

चेन्नई सेन्ट्रल को ईग्मोर स्टेशन से जोड़ना—चेन्नई सेन्ट्रल जो सभी उत्तर की ओर जाने वाली ट्रेनों का मुख्य केन्द्र है को इग्मोर स्टेशन से जोड़ने का प्रस्ताव था जो दक्षिण जाने वाली ट्रेनों का मुख्य केन्द्र है। जिन यात्रियों को दक्षिण की ओर जाना होता है, उन्हें अपने सामान के साथ ईग्मोर स्टेशन तक पहुंचने में काफी कठिनाई होती है। तमिलनाडु के तत्कालीन मुख्यमंत्री डॉ. कलैग्नार ने परियोजना की लागत को केन्द्र और राज्य के बीच बांटने का समझौता किया था। यह अभी भी स्वप्नील परियोजना है। मैं माननीय रेल मंत्री से इस संबंध में पहल करने और इस दिशा में कुछ शुरुआत करने का अनुरोध करूंगा।

पेरूंगलत्तुर पैदल रेल उपरि पुल—महोदय, पेरुगलत्तुर रेलवे स्टेशन, जो कि तम्बरम (मद्रास डिवीजन) से अगला स्टेशन है का 5000 से भी अधिक रेल यात्री प्रतिदिन उपयोग करते हैं। चेन्नई महानगर के सैटेलाइट नगर होने के कारण यह नगर तीव्र गति से विकसित हो रहा है। एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म तक जाने हेतु यात्रियों की सुविधा के लिए यहां कोई पैदल रेल उपरि पुल नहीं है। विशेष रूप से अंतिम क्षणों में महिलाओं और बच्चों के लिए प्लेटफार्म नं. 1 से प्लेटफार्म नं. 2 तक पहुंचकर ट्रेन पर चढ़ना बहुत मुश्किल होता है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि पेरुंगलत्तुर रेलवे स्टेशन पर दैनिक यात्रियों की सुविधा के लिए एक पैदल रेल उपरि पुल को मंजूरी दें। पेरुंगलत्तुर स्टेशन पर यात्रियों की सुविधा में सुधार लाए जाने की आवश्यकता है।

पेराम्बलुर में इंटेग्रल कोच फैक्ट्री—उदारीकरण के नाम पर, पेराम्बुर स्थित इंटेग्रल कोच फैक्ट्री रेलवे से मिलने वाले क्रय आदेशों के लिए तरस गई है। आई.सी.एफ. अपने उच्चतम गुणवत्ता वाले उत्पादन के लिए जानी जाती है और इसे आई.एस.ओ. प्रमाण भी हासिल है एवं यह अन्य देशों के लिए कोचों का निर्माण भी कर रही है। इसलिए, माननीय मंत्री को चाहिए कि वे इंटेग्रल कोच फैक्ट्री को क्रय आदेश देने का रेल प्राधिकारियों को निर्देश दें ताकि आई.सी.एफ. में काम करने वाले कुशल श्रमिकों और अन्य श्रमिकों को काम मिल सके और फैक्ट्री बेहतर आर्थिक आधार पर कार्य कर सकें।

सुरक्षा और समयबद्धता पर जोर दिए जाने की आवश्यकता है। सुरक्षा, संरक्षा और समयबद्धता रेलवे का मूल मंत्र हैं। जब तक वे सिग्नल और संचार प्रणाली का आधुनिकीकरण नहीं करते, रेल यात्रा में सुरक्षा सुनिश्चित नहीं की जा सकती। इसके अलावा, रेल मंत्रालय के रनिंग स्टाफ जैसे ड्राइवर, गार्ड और स्थायी पथ निरीक्षक, लाइनमैन, सिग्नलमेन के बीच संरक्षा नियमों के पालन की महत्ता के बारे में जागरूकता अभियान शुरू किया जाना चाहिए।

रेल कर्मियों के लिए कल्याणकारी उपाय—भारत में रेलवे सबसे बड़ा नेटवर्क है और इतने बड़े संगठन की रीढ़ की हड्डी इसका कार्य बल है। जब तक सरकार अपने कामगारों के कल्याण का ध्यान नहीं रखती, उनके पास चाहे जो भी आधुनिकीकरण और प्रौद्योगिकी है। तब तक संगठन सफल नहीं होगा। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि रेल कामगारों जो समय-समय पर अपनी मांगों के लिए प्रदर्शन करते हैं उनकी शिकायतों को दूर करें। बड़ी-बड़ी संख्या में दिहाड़ी श्रमिक हैं जो नियमित होने का इंतजार कर रहे हैं। इसी तरह से, खान-पानृ सेवा में भी माननीय मंत्री को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कामगारों की इसलिए छंटनी नहीं हो, क्योंकि रेलवे की खान-पान सेवा का निजीकरण किया जा रहा है।

अपनी बात समाप्त करने के पूर्व मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि वे पूर्व की भांति ही निर्धन फेरीवालों के लिए निम्न आय मूल्य के पास जारी करने हेतु संसद सदस्यों को अनुमति दें। तहसीलदार से एक व्यक्ति भी प्रमाण-पत्र हासिल नहीं कर पाया है। मंत्री महोदय, कृपया इस मामले पर गौर करें और संसद सदस्यों द्वारा प्रमाण-पत्र जारी किये जाने को आसान बनाएं।

[हिन्दी]

***श्री चिंतामन वनगा** (दहानू): महोदय, मुझे आपने मेरी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

आपको इसलिए भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने इस साल के बजट के भाषण में विरार-उहार रोड तक स्वचालित सिगनल प्रणाली का काम मार्च 2002 तक पूरा कर लिए जाने की आशा की है। आपने इस साल के बजट में उहार टर्मिनल के लिए प्रावधान किया है। बसई-दिवा लाईन के लिए भी पर्याप्त प्रावधान किया है। इस साल में विरार से उहार तक मैमू ट्रेन शुरू करने की बात कही है।

लेकिन आपने जैसा कहा, कि मेरा जिला ऐसा है कि जहां भारतवर्ष में पहली रेलगाड़ी पहुंची। जिस जिले में आज के दिन छः महानगर निगम हैं। सात नगर निगम हैं और जिस जिले की आबादी 73 लाख के करीब पहुंची है।

देश की राजधानी दिल्ली है। लेकिन कहा जाता है कि आर्थिक राजधानी मुम्बई है और मुम्बई उपनगर का विस्तार हो रहा है। मुम्बई के विकास में, देश के विकास में मेरे चुनाव क्षेत्र का योगदान कभी भुलाया नहीं जा सकता। लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि मेरा चुनाव क्षेत्र मुम्बई के नजदीक होने के बावजूद अविकसित है। मेरे चुनाव क्षेत्र ने मुम्बई को पानी दिया, लेकिन मेरे क्षेत्र के आदिवासी लोग उसे भर रहे हैं। विकास से वंचित हैं। इसलिए उहार रोड-नासिक रेलवे लाईन जल्द से जल्द होना आवश्यक है। ताकि यह रेलवे लाईन होने पर विकास का द्वार खुल सके। उहार रोड-विरार तक उपनगरीय रेलवे शुरू करने की घोषणा आपने की है। यह रेलवे जल्दी ही शुरू करने की आशा मैं करता हूं। बसई दिना रेलवे का दोहरीकरण इस साल में पूरा होने की उम्मीद है। इस रेलवे लाइन पर उपनगरीय सेवा शुरू करने की मांग बहुत दिन से चली आ रही है। मैं आशा करता हूं कि यह मांग भी आप पूरी करेंगे।

बसई विरार लाईन पर भिनेडी एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। भिनेडी शहर वस्त्रोलोन के लिए मशहूर है। भारत का मंचेस्टर कहा जाता है। लेकिन इस शहर के स्टेशन की तरफ अभी तक ध्यान नहीं दिया गया है। यह स्टेशन ग्रेड-1 में डालना चाहिए। आपसे मैं निवेदन करता हूं कि आप इस स्टेशन का महत्व जानकर कार्यवाही करेंगे।

मैं रेलवे मंत्री जी को इसके लिए भी धन्यवाद देता हूं कि इन्होंने कई नई गाड़ियां शुरू की हैं। पश्चिम रेलवे पर उहार तक महत्वपूर्ण स्टेशन है। यहां की आबादी दिन-ब-दिन बढ़ रही है। महाराष्ट्र का यह एक अंतिम स्टेशन है। लेकिन जो नयी गाड़ी शुरू की जा रही है इसमें से एक भी गाड़ी उहार स्टेशन पर रुकने का प्रावधान नहीं है। मैं आपको निवेदन करता हूं कि इसमें कुछ गाड़ियों को उहार स्टेशन पर ठहराव देना चाहिए।

मैं, फिर एक बार मुझे मेरी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

डा. एन. वेंकटस्वामी (तिरुपति): सभापति महोदय, इस विशिष्ट सभा में आज रेल बजट पर बोलने का मुझे अवसर देने के लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं।

मैं माननीय मंत्री को बधाई देने और उनके विकासशील रेल बजट की प्रशंसा करने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेल बजट में कई अच्छे और विकासशील बातें हैं। मैं इन सबका उल्लेख नहीं करना चाहता हूं। मैं सिर्फ चार का ही उल्लेख करूंगा। सबसे पहले तीन घटकों के आधार पर धनराशि आवंटन की वैज्ञानिक और पारदर्शी पद्धति का उल्लेख करूंगा। यह बहुत ही वैज्ञानिक पद्धति है। इन सभी वर्षों में, जो भी रेल मंत्री रहा, उसने दूसरे राज्यों के बदले अपने राज्य को अधिक लाभ पहुंचाया। वह अब बदलेगा। इस प्रणाली से अब प्रत्येक राज्य को अपनी जनसंख्या, क्षेत्रफल और अन्य चीजों के अनुसार ही हिस्सा मिलेगा।

दूसरी महत्वपूर्ण बात है, रेल दुर्घटनाओं को रोकने हेतु विशेष रेल संरक्षा कोष की स्थापना। प्रत्येक दिन हम सुनते हैं कि यहां-वहां छोटी-बड़ी दुर्घटनाएं होती रहती हैं। रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए यह एक अच्छी परियोजना है।

क्षेत्रों और जोनों को वित्तीय शक्तियां देना बहुत अच्छी बात है। मंत्रालय परियोजना को क्रियान्वयन में काफी समय ले रही है। यदि शक्तियां क्षेत्रों को दे दी जाएं, तो कार्य तीव्र गति से होगा। यह अच्छी बात है कि 60 में से 40 मदों को जोनों को दे दिया गया है। मैं माननीय मंत्री को सचेत करूंगा कि जोनल स्तर पर इन परियोजनाओं के क्रियान्वयन के प्रभावी निरीक्षण हेतु कोई तंत्र अवश्य होना चाहिए नहीं तो उद्देश्य पूरा नहीं होगा।

रेल बजट में दूसरी महत्वपूर्ण बात है किसानों की मदद के लिए उनके उत्पादों का बेहतर मूल्य दिलाने के लिए शीघ्र नष्ट होने वाली वस्तुएं जैसे फल, सब्जियों को द्रुत गति वाले प्रशीतित वाहन से देश के कोने-कोने में ले जाना। जब यह उपाय शुरू किया जाएगा, सभी प्रकार की सब्जियों एवं फलों का परिवहन विभिन्न भागों में किया जा सकेगा और इससे किसानों को उनका उचित मूल्य मिल सकेगा।

जैसा कि आप जानते हैं, भारतीय रेल हमारे देश का गौरव है और राष्ट्र की जीवन रेखा है। यह न केवल राष्ट्रीय एकता को ही प्रोत्साहित करती है बल्कि औद्योगिक विकास को भी प्रोत्साहित

[डा. एन. वेंकटस्वामी]

करती है। यदि कोई व्यक्ति कन्याकुमारी से कश्मीर तक ट्रेन द्वारा यात्रा करता है तो उसे विभिन्न भौगोलिक क्षेत्रों की संस्कृति, रिवाज आदतें-व्यवहार और लोगों को देखने का अवसर मिलेगा। यह राष्ट्र को एक रखने का बहुत अच्छा साधन है। यही नहीं यह कच्चे तेल को उत्पादन केन्द्रों तक ले जाकर औद्योगिक विकास में मदद करता है।

मैं तिरुपति का रहने वाला हूं जहां भगवान वेंकटेश्वर का मंदिर स्थित है। मैं भगवान वेंकटेश्वर का प्रतिनिधित्व करता हूं। यह भारत के सबसे धनी भगवान हैं, लेकिन यह रायलसीमा जैसे निर्धन क्षेत्र में स्थित है। यही दुर्भाग्य है। रायलसीमा बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है; कोई बारहमासी नदियां नहीं हैं और न ही उद्योग हैं। लेकिन हमें केवल चूना पत्थर, ब्राइट्स, ग्रेनाईट्स जैसे बहुमूल्य खनिज ही नहीं मिलते हैं बल्कि कई मूल्यवान फसलें भी उपजती हैं। लेकिन, फिर भी, यह औद्योगिक रूप से विकसित नहीं है।

महोदय, जैसाकि आप जानते हैं, किसी भी क्षेत्र के विकास के लिए केवल दो चीजों की जरूरत होती है। वे हैं—संचार और ऊर्जा। जब तक वहां संचार की सुविधा नहीं होगी तब तक विकास संभव नहीं है। इसलिए, काफी पहले, 1980 में तिरुपति-काटपाड़ी लाइन के आमान-परिवर्तन के बारे में सोचा गया था, यह कार्य 1992 में शुरू किया गया था लेकिन अभी तक इसे पूरा नहीं किया जा सका है। वर्ष 1992-93 से ही बजटीय आवंटन किया जा रहा है, लेकिन उसे अन्य स्थान पर बार-बार और सफलतापूर्वक लगा दिया जाता है। यह परियोजना एक दशक पुरानी है। अन्य परियोजनाएं जैसे हास्पेट-गडग, हुबली-लोंडा, कांजीपुरम-तिरुचिरापल्ली, नांदयाल-द्रोणाचलम जिन्हें तिरुपति-कारापाडि परियोजना के बाद शुरू किया गया था, पूरा कर लिया गया है। मुझे समझ में नहीं आता कि तिरुपति-काटपाड़ी परियोजना जो कि बहुत महत्वपूर्ण परियोजना है, को क्यों पूरा नहीं किया जा सका है।

प्रतिदिन हजारों तीर्थयात्री तिरुपति की यात्रा करते हैं, संभवत: आप सबने भी तिरुपति की यात्रा की होगी। सभापति महोदय, आपको भी वहां की यात्रा करनी चाहिए। कुछ समय पहले माननीय मंत्री ने इस परियोजना के लिए 65 करोड़ रुपए की घोषणा की। मुझे आशा थी कि वे इस बजट में और अधिक धनराशि का आवंटन करेंगे। लेकिन केवल 15 करोड़ रुपए ही आवंटित किया गया। इस परियोजना को पूरा करने के लिए अभी भी 63 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। माननीय मंत्री से इस बात पर ध्यान देने के लिए मेरा नम्र निवेदन है कि तिरुपति-काटपाड़ी के बीच एक दशक पुराने इस आमान-परिवर्तन परियोजना को इस वर्ष के अंत तक पूरा कर लिया जाए। यह बहुत महत्वपूर्ण है। चुनाव के दौरान मैंने अपने चुनाव क्षेत्र के लोगों से वायदा किया है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि इस परियोजना को इस वर्ष के अंत तक पूरा कर लिया जाए। आपके बजट भाषण में जिन परियोजनाओं को पूरा करना है उसकी सूची में इस परियोजना को स्थान मिला है। इससे केवल तीर्थयात्रियों को ही मदद नहीं मिलेगी अपितु रायलसीमा क्षेत्र को भी लाभ होगा। इसके पूरा होने के बाद, रायलसीमा, तमिलनाडु, कर्नाटक और केरल जैसे अन्य राज्यों के साथ जुड़ सकेगा।

यदि यह अन्य राज्यों से जुड़ता है, तो इस क्षेत्र का आर्थिक और औद्योगिक विकास होगा। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से यह सुनिश्चित करने का निवेदन करूंगा कि तिरुपति-काटपाडी लाइन यथाशीघ्र पूरा हो। मैंने माननीय मंत्री श्री दिग्विजय सिंह से भी यही निवेदन किया था जब उन्होंने तिरुपति की यात्रा की थी।

धर्मावरम और पकाला के बीच की रेल लाइन का भी आमान परिवर्तन किया जाना है। यदि इस लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाता है तो इससे यह क्षेत्र न केवल कर्नाटक से जुड़ेगा, बल्कि यह आंध्र प्रदेश के उन तीन जिलों से भी जुड़ेगा जहां बहुतायत में सब्जियों का उत्पादन होता है। इसलिए, इस क्षेत्र के किसानों की कर्नाटक में अपनी सब्जियों को ले जाने में आसानी होगी और इससे उस क्षेत्र के लोगों को भी बहुत खुशी होगी।

तिरुपति-काटपाड़ी लाइन का आमान परिवर्तन बहुत महत्वपूर्ण है और इसे शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। भगवान वेंकटेश्वर अभी क्रोधित नहीं हैं। यदि वे क्रोधित हो गये तो मुझे नहीं पता कि रेल मंत्रालय और रेल मंत्री का क्या होगा। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से भगवान वेंकटेश्वर को खुश करने के लिए इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने का अनुरोध करता हूं।

अब, मैं कुछ लाइनों के दोहरीकरण की बात करूंगा। गुंतकल रेगुंटा लाइन के दोहरीकरण का कार्य वर्ष 1994 में ही शुरू किया गया था, लेकिन इसे अभी भी पूरा नहीं किया जा सका है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण लाइन है। गुंतकल और चेन्नई के बीच भारी मात्रा में खनिज अयस्क उपलब्ध हैं और चेरागुंटला के पास एक सीमेंट फैक्ट्री भी है। यह सीमेंट फैक्ट्री भारत में कुल उत्पादित सीमेंट का करीब 10 प्रतिशत सीमेंट का उत्पादन करती है। यदि इस रेल लाईन के दोहरीकरण का कार्य पूरा कर लिया जाता है तो इससे रेलवे को वाणिज्यिक रूप से लाभ होगा। रेलवे से सिर्फ रायलसीमा के लोगों को ही मदद नहीं मिलेगी बल्कि वे इससे अधिक राजस्व का अर्जन कर स्वयं अपनी मदद कर सकेंगे।

महोदय, मैं गुडूर से रेनीगुंटा तक की एक और दोहरीकरण परियोजना की बात करना चाहता हूं। पूर्वी राज्यों से तिरुपति को

जाने वाले तीर्थयात्री गाड़ी न मिलने के कारण गुडूर में घंटों फंसे रहते हैं। इस लाइन के दोहरीकरण का काम अभी-अभी शुरु हुआ है। माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इसे तुरंत पूरा किया जाए।

इसके अलावा, मैं आध्र प्रदेश के रायलसीमा क्षेत्र को विकसित करने के लिए दो नई रेल लाइनों का प्रस्ताव करता हूं। पहली लाइन अनंतपुर से येरागुंटला के बीच है जो मुंबई-चेन्नई लाइन को जोड़ेगी। इस रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण किया जाना है। माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इस लाइन को शीघ्र बिछाया जाए। दूसरी रेल लाइन नदीकुड़ी से कलहस्ती के बीच है। इस लाइन के लिए भी पहले सर्वेक्षण किया गया था लेकिन पता नहीं उस पर क्या कार्यवाही हुई? यदि इस लाइन का निर्माण हो जाता है तो हैदराबाद से चेन्नई की दूरी 100 किमी कम हो जाएगी। वर्षा ऋतु के दौरान बाढ़ या चक्रवात के कारण विजयवाड़ा से होकर गुजरने वाली सभी गाड़ियों को रायचूर होकर निकाला जाता है। मैं, माननीय मंत्री जी से जिस क्षेत्र में इस लाइन को बिछाने के लिए अनुरोध कर रहा हूं उस क्षेत्र में चक्रवात आने की सम्भावना नहीं है। इस रेल लाइन का निर्माण होने से हैदराबाद और चेन्नई के बीच की दूरी ही 100 कि.मी. से कम नहीं होगी बल्कि इससे नालगोंडा, नेल्लौर, कुडप्पा और चित्तूर जिले भी आपस में जुड़ जाएंगे और इनके विकास में मदद मिलेगी। इससे रेल विभाग को भी वर्षा ऋतु के दौरान रेलगाड़ियों को दूसरे रास्ते से नहीं चलाना पड़ेगा। मुझे पता चला है कि इसके लिए भी सर्वेक्षण किया गया था, किन्तु इस प्रस्ताव का क्या हुआ यह माननीय रेल मंत्री ही बता सकते हैं। इसीलिए, माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि इस रेल लाइन का कार्य शीघ्रातिशीघ्र शुरू कराएं।

अब मैं तिरुपति रेलवे स्टेशन के आधुनिकीकरण के बारे में कुछ शब्दों में अपनी बात कहना चाहता हूं। तिरुपति में रोजाना हजारों तीर्थयात्री आते हैं। तिरुपति रेलवे स्टेशन पर अभी कोई सुविधाएं नहीं हैं। इसलिए, मेरा सुझाव है कि तिरुपति पश्चिम स्टेशन को रेलवे यार्ड में तबदील कर दिया जाए ताकि यात्रियों के उतरने के बाद गाड़ियां सीधे तिरुपति पश्चिम स्टेशन जा सकें। इससे तिरुपति रेलवे स्टेशन पर भीड़भाड़ कम होगी। तीर्थयात्रियों की सुविधा के लिए रेलवे स्टेशन पर स्वच्छता सुविधाएं और उपरि पैदल पार पथ उपलब्ध कराए जाने हैं।

तिरुपति के निकट रेवीगुंटा स्थित कोच मरम्मत शॉप (सी आर एस) की एक अन्य कहानी भी दुखद है।

यह काफी पहले शुरू की गई थी। इसके लिए 200 एकड़ जमीन खरीदी गई, बड़ी राशि खर्च की गई और महंगी मशीनरी खरीदी गई। इसकी स्वीकृत 100 इकाइयों में से अभी केवल 35 इकाइयां ही काम कर रही हैं। पूरी इमारत और मशीनरी बेकार पड़ी है। यह बहुत भारी राष्ट्रीय बर्बादी है, इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए। मेरा मानना है कि माननीय मंत्री जी सीएसआर की दशा में सुधार करेंगे। कामगारों को अन्य स्थानों पर भेजा जा रहा है। इस पर रोक लगनी चाहिए और यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि सभी स्वीकृत 100 इकाइयां काम करें।

चेन्नई से तिरुपति के बीच एक ईएमयू गाड़ी चलती है। मेरा अनुरोध है कि इसे तिरुपति तक चलाया जाए। यह तीर्थयात्रियों और रेल लाइन के समीप रहने वाले स्थानीय लोगों के लिए भी उपयोगी होगी।

एक और ई एम यू गाड़ी चेन्नई से सलूरपेट के बीच चलती है। इसे नेल्लौर तक चलाया जाए। यह एक और महत्वपूर्ण बात है।

बित्रागुंटा की विजयवाड़ा और चेन्नई से बराबर दूरी है। यहां पर पुरानी भाप इंजन कार्यशाला है। इसकी 1,300 एकड़ भूमि है जो अब व्यर्थ पड़ी है। आठ सौ साठ इमारतें बेकार पड़ी हैं। बुनियादी सुविधाएं यहां पर हैं। यदि इसे रेलवे डिवीजन में तबदील कर दिया जाए तो इससे रायलसीमा के लोगों को मदद मिलेगी। यह चेन्नई और विजयवाड़ा के बीच में होगा। यह आर्थिक रूप से भी व्यावहारिक होगा। आपको विदित ही है कि पहले गुंटूर डिवीजन रहा है। विजयवाड़ा डिवीजन गुंटूर से 40 किमी दूर है। क्या यह आर्थिक रूप से व्यवहार्य है? जब तक आप गुंटूर में रेलवे स्टेशन बनाने का निर्णय नहीं लेते तब तक वहां कोई भूमि, बुनियादी सुविधाएं नहीं जुटाई जा सकतीं। मैं माननीय मंत्री जी से इस मुद्दे पर पुनर्विचार का अनुरोध करता हूं। यहां पर तेरह सौ एकड़ भूमि उपलब्ध है और बुनियादी सुविधाओं सहित 860 इमारतें हैं, यदि आप इनकी मरम्मत करें और री-मॉडल कर लें तो यह डिवीजन के लिए एक आदर्श स्थल है। मेरा विचार है कि रेल मंत्री जी इस सुझाव पर भी विचार करेंगे।

अंत में, माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि तिरुपति-कटपड़ी रेलमार्ग का दिसम्बर से पहले आमान-परिवर्तन सुनिश्चित करें। मेरा विचार है कि माननीय मंत्री ने इस काम के लिए दो महीने पहले ही 65 करोड़ रुपये की राशि घोषित की है। मैं धरमावरम-पकल खण्ड का भी आमान-परिवर्तन चाहता हूं। गुंटाकल से रेनीगुंटा और गुडरू से रेनीगुंटा रेल लाइन के दोहरीकरण का काम यथाशीघ्र पूरा किया जाए। नदीकुड़ी-कालाहस्ती और अनंतपुर-येरागुंटला का काम शीघ्र ही शुरू किया जाना चाहिए। इन पर पुनः विचार किया जाना चाहिए। बिट्रागुंटा डिवीजन बनाने, तिरुपति रेलवे

[डा. एन. वेंकटस्वामी]

स्टेशन का आधुनिकीकरण और ईएमयू गाड़ियों को तिरुतनी से तिरुपति तक और चेन्नई से सल्लरपेट तक यथाशीघ्र चलाये जाने पर मंत्रालय विचार करे।

*श्री जोवाकिम बखला (अलीपुर द्वारस): महोदय, वर्ष 2002-2003 के रेल बजट पर मैं आपके विचारार्थ निम्नलिखित सुझाव प्रस्तुत करता हूं:

(1) न्यू जलपाईगुड़ी से अलीपुरद्वार जंक्शन के रास्ते न्यू बोंगईगांव मार्ग का आमान-परिवर्तन निर्धारित समय के भीतर अर्थात् 2003 तक पूरा किया जाए।

(2) जिस रेलगाड़ी को आपने आसनसोल से मालदा तक चलाने का निर्णय लिया है उसे न्यू अलीपुरद्वार तक चलाया जाए।

(3) दार्जिलिंग मेल में विशेष रूप से प्रथम श्रेणी वातानुकूलित स्थान/कोच, बढ़ाने के लिए आधे कोच को पूरा कोच बनाया जाये।

(4) मंडल रेल प्रबंधक, कार्यालय अलीपुरद्वार के साथ वाले प्ले ग्राउंड पर स्टेडियम बनाया जाना चाहिए।

(5) अलीपुरद्वार जंक्शन पर भर्ती केन्द्र बनाया जाए।

(6) ठेका कार्यों में माफिया राज को समाप्त करें। माफिया राज के कारण निविदा प्रक्रिया में केवल कुछ ताकतवर ठेकेदार ही भाग ले पाते हैं।

(7) रांची से गुवाहाटी के बीच एक रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए।

(8) मंडल रेल प्रबंधक अलीपुरद्वार को अलीपुरद्वार जंक्शन पर टेलीफोन एक्सचेंज की स्थापना के लिए भूखंड आबंटित करने के निदेश दें। एक्सचेंज के अभाव में आपके कर्मचारी टेलीफोन सेवाओं से वंचित हैं।

(9) न्यू अलीपुरद्वार से गुजरने वाली सभी गाड़ियों में आरक्षण कोटा बढ़ाया जाए।

(10) न्यू मोयनगौरी और जोगीघोपा के बीच नई रेल लाइन के लिए आबंटित निधि अपर्याप्त है, इसे कृपया बढ़ाया जाए।

(11) नार्थ बंगाल एक्सप्रेस को न्यू कूच बिहार से जोरई स्टेशन तक बढ़ाया जाए।

(12) पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए राज भटकना से जेन्ती तक रेल सेवाएं शुरू की जाएं।

मुझे आशा है कि आप मेरे सुझावों पर विचार करेंगे।

[हिन्दी]

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो): माननीय सभापति जी, रेल मंत्री जी ने वर्ष 2002-03 का जो बजट प्रस्तुत किया है इसमें लगभग 10,857 करोड़ रुपए की वार्षिक परियोजना प्रस्तावित की गई है। इस परियोजना में लगभग 214 किलोमीटर नई रेल लाइनें बिछाने का प्रस्ताव है।

रेल मंत्री जी ने यात्रियों की सुरक्षा और रेल की पूरी व्यवस्था की सुरक्षा के लिए विशेष जोर देने का प्रस्ताव किया है, जो स्वागतयोग्य है। जहां तक मैंने इस रेल बजट को और उनके प्रस्तावों का अध्ययन किया, मैंने यह पाया कि रेल मंत्री जी से जो सामान्यत: जनता की अपेक्षा थी कि वे कोई उपाए देंगे या ऐसे प्रस्ताव रखेंगे जिससे रेल विभाग की जो आर्थिक व्यवस्था दिन-ब-दिन बदतर होती जा रही है, उससे अर्थव्यवस्था के सुदृढ़ीकरण के लिए कोई उपाए निकलेगा और आने वाले वर्षों में रेल और रेल की सुविधाओं और सेवाओं के विस्तार में इससे अधिक सहायता मिलेगी, वह अपेक्षा पूरी नहीं हुई।

मैं समझता हूं कि रेल मंत्री का कार्य बड़ा कठिनाई का कार्य है। दो अंतर्विरोधी धारणाओं के बीच रहकर काम करने की उनकी मजबूरी है। एक तरफ जो जन-अपेक्षाओं की पूर्ति के लिए संसाधनों की जरूरत है। रेलवे विभाग के संसाधनों और उसकी आर्थिक स्थिति की हमको जानकारी है। दुर्भाग्य यह है कि पूर्व की सरकारों ने जहां 75 प्रतिशत तक बजटीय सहायता देने की एक परम्परा रखी थी, अब कई वर्षों से वह घटते-घटते, आज स्थिति यह है कि वह लगभग 20 या 23 प्रतिशत से अधिक बजटीय सहायता रेल विभाग को सरकार से प्राप्त नहीं होती है। इन सारी कठिनाइयों और विसंगतियों के बीच रहकर रेल विभाग और रेल मंत्री जी के सामने जन-अपेक्षाओं की पूर्ति का कठिन काम करने की चुनौती होती है। आपके साथ मेरी पूरी सहानुभूति है। आपकी सीमाओं की भी मुझे जानकारी है। मैं महसूस करता हूं कि यह काम सरल नहीं है, फिर भी मैं कुछ चीजों के लिए रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। रेल मंत्री जी ने अपने प्रस्ताव में जो अच्छी बाते कहीं हैं, उनमें से सबसे अच्छी बात यह है कि इनसे पहले के रेल मंत्रियों ने रेल बजट को एक राजनीतिक रंग दे दिया था लेकिन पहली बार आपने उस परम्परा को तोड़ा है और रेल बजट का राजनीतिकरण न करके आपने कुछ मूल आधार बनाये हैं। जिन आधारों पर न्यायसंगत तरीके से जो भी संसाधन और विकास के काम हैं, वे करने हैं।...*(व्यवधान)*

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): आप इसके लिए उन्हें बधाई दीजिए।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी: मैं इस बात के लिए मंत्री जी को बधाई दे रहा हूं और खुले मन से दे रहा हूं। आपके साहस के लिए हालांकि आपने पूरी तरह से साहस नहीं किया, बिहार के लोगों में साहस तो बहुत ज्यादा होना चाहिए, आप देखिये कि कैसे-कैसे आपके यहां साहस है।...*(व्यवधान)* आपने साहस के कारण सारा युक्तियुक्तकरण किया है। उससे आपकी कुछ आय भी बढ़ेगी जैसे माल-भाड़े का युक्तियुक्तकरण करने की आपने कोशिश की है। इससे लगभग 450 करोड़ रुपये अतिरिक्त आमदनी का लक्ष्य आप रखते हैं। आपने जो यात्री भाड़े में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है, उससे लगभग 910 करोड़ रुपये प्राप्त होने का शायद आपका प्रस्ताव है। आप यह उम्मीद करते हैं कि इतनी आय आपको उससे होगी। कुल मिलाकर 1360 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय के अनुमान आपने यहां प्रस्तुत किये हैं।

मैं समझता हूं कि आप दो जगह थोड़ा चूक कर गये हैं। पहली बात यह है कि आम आदमी के रेल भाड़े में आपने वृद्धि की। हालांकि वह वृद्धि थोड़ी चुभेगी लेकिन फिर भी अगर मर्ज का इलाज करना है तो कड़वी गोली खानी ही पड़ेगी। फिर दवाई के स्वाद पर नहीं जाना पड़ता, स्वास्थ्य की चिंता करनी होती है। अगर आपने यह कड़वी गोली दी है तो वह हम खा लेंगे। लेकिन एक बात जरूर है कि यह कड़वी गोली आपने सिर्फ आम आदमी को दी, गरीब आदमी को दी, जो दूसरे दर्जे का यात्री है, उसको आपने दी। अगर कहीं थोड़ा सा इंजेक्शन सम्पन्न वर्ग को भी लगाते, यानी जो पहले दर्जे में और ए.सी. फर्स्ट क्लास में सफर करते हैं, उनको देते, तो मैं समझता हूं कि आम आदमी को रेल किराये में अतिरिक्त पैसा देने में इतना कष्ट न होता। यह भी आपको करना चाहिए था। इतना साहस आपको और दिखाना चाहिए था। इसलिए मैंने कहा कि आपने साहस दिखाने में थोड़ी सी कमी दिखाई।

मुझे एक बात की और आपत्ति है। आपने माल-भाड़े में वृद्धि की। आपके माल-भाड़े के वृद्धि के जो प्रस्ताव हैं, उसका परिणाम क्या होगा? उसके परिणाम यह होने जा रहे हैं कि एक तो माल डिब्बा भार का जो मान था, वह 115 से घटाकर 90 किया। इस तब्दीली का परिणाम यह होगा कि अनाज और दालों पर तो माल भाड़ा 7.89 प्रतिशत बढ़ जायेगा और लोहे और इस्पात पर, जो औद्योगिक वस्तुएं हैं, उनमें लगभग दो फीसदी की कमी आयेगी। यूरिया पर माल-भाड़ा, जो किसान के काम की चीज है, उसमें दरअसल 5.68 प्रतिशत की वृद्धि होगी, लेकिन सीमेंट जो फिर एक औद्योगिक वस्तु है, वह सस्ता हो जायेगा। पिग आयरन और सीमेंट, ये दोनों सस्ते हो जायेगे, इनमें गिरावट हो जायेगी और हाई स्पीड डीजल, जो औद्योगिक उपयोग की वस्तु है, उसमें 1.43 फीसदी कमी हुई है। मूंगफली के तेल पर जो आम आदमी की जरूरत की वस्तु है, उसमें 11.84 फीसरी की वृद्धि हो रही है। आम आदमी के उपयोग की वस्तुओं पर यह प्रभाव पड़ रहा है कि जो अनाज, दालें और मूंगफली का तेल जैसी वस्तुओं की कीमत बढ़ेगी और जो औद्योगिक उपयोग की वस्तुएं हैं, जिनकी कीमत वैसे भी निर्माता निर्धारित करता है, उत्पादक निर्धारित करता है, उसकी कीमतों में गिरावट आयेगी।

सबसे ज्यादा दुखद पक्ष यह है कि नमक की ढुलाई पर आपने जो वृद्धि की है, उसका नतीजा है कि वह वृद्धि 123 फीसदी है, यानी अब जो नमक गांधीधाम से झांसी आता था, वह अगर प्रति क्विंटल पहले 288.30 रुपये में आता था तो अब यह बढ़कर 631.89 रुपये में पहुंच जायेगा। अगर गांधीधाम से मालदा तक का किराया हम देखें तो अभी 2379 किलोमीटर का 46.21 रुपये प्रति क्विंटल किराया होता था, जो अब 108.77 रुपये पहुंच जायेगी, यानी 136 प्रतिशत की वृद्धि होगी। नवसिटी से मालदा शहर तक के लिए यह 37.61 रुपये था जो अब 84.42 रुपये हो जायेगा। गांधीधाम से न्यूजलपाईगुड़ी तक के लिए 2487 किलोमीटर तक भाड़ा 47.29 रुपये से बढ़कर 111.57 रुपये हो जायेगा। नमक जैसी साधारण उपयोग की वस्तु पर फिर यह 136 फीसदी बढ़ गया। इस तरह से नमक जैसी वस्तु, जो आम गरीब आदमी के इस्तेमाल की वस्तु है, उस पर आपने किराया नहीं बढ़ाया, जो टाटा नमक पैदा करता है, जिसको बड़ा सम्पन्न वर्ग इस्तेमाल करता है, वह यथावत है, पर जो आम आदमी, गरीब आदमी इस्तेमाल नहीं करता...*(व्यवधान)* नहीं, उसमें थोड़ी सी बढ़ोतरी हुई है, पर जितनी बढ़ोतरी उसमें हो सकती थी, उतनी न होकर इसमें ज्यादा बढ़ोतरी हो गई। यह थोड़ा सा आम गरीब आदमी को कष्ट देगा। मेरा सुझाव है कि इस आप पुनर्विचार करें, इसको युक्तियुक्त करके ऐसा बनाये, जो आम सार्वजनिक आदमी को पीड़ा देने लायक न हो।

आपने यहां कुछ और आय के साधन जुटाने की बात कही है। इस वर्ष जो एक नई चीज आप लेकर आये हैं, वह रेल नीति है। मंत्री जी, आप देखें, रेलटेल, बोल्ट रेलवे की प्रापर्टी का कामर्शियल इस्तेमाल, इस तरह से प्रस्ताव पिछले दो-तीन वर्षों में हम देख चुके हैं। आपको स्मरण होगा कि रेलवे सलाहकार समिति की बैठक में भी अनेक बार इन बातों को मैंने उठाया और जब आप रेलटेल की बात का प्रस्ताव वापस लेकर आये थे, तभी मैंने इस बात पर गंभीर चिन्ता व्यक्त की थी और आशंका व्यक्त की थी कि यह प्रस्ताव बहुत अव्यावहारिक नहीं है और इससे रेल विभाग पर और अधिक बोझ पड़ता जा रहा है, लेकिन आय के

[श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी]

साधन जिस तरह से बताये जा रहे थे, सब्जबाग दिखाये जा रहे हैं, आज उसकी वास्तविकता आपके सामने है कि आपकी ये परियोजनाएं सफल नहीं हुई। आर्थिक रूप से ये योजनाएं आपके लिए उपयोगी साबित नहीं हुई। ये कमाऊ गाय नहीं है, ये घोड़े बनकर रह गये हैं, जो हमारे घर में अन्न रखा है, उसे ये खाये जा रहे हैं। इसलिए मेरा कहना है कि एडवेंचरिज्म से थोड़ा सा बचें। जो रेल विभाग का मूलत: काम है, उस काम पर पहले फोकस करें, अटेंशन करें, उस पर ध्यान दें और यह कोशिश करें कि उस व्यवस्था में हम गुणवत्ता लायें, सुधार करें, सुदृढ़ीकरण करें, हमारा यह प्रयास होना चाहिए, मेरा यह कहना है।

हालांकि कहने को और भी बातें हैं, लेकिन मैं समझता हूं समय कम है इसलिए मैं कुछ बिंदुओं पर ही अपने को सीमित करते हुए अपनी बात समाप्त करूंगा। आपने इस बजट में नई रेल लाइनों के लिए 911 करोड़ रुपए का प्रवाधान रखा है। ठीक है, पहले से तो पर्याप्त है। मेरा यह कहना है कि जितनी रेल लाइनों का आपके पास प्रस्ताव है, उस दृष्टि से 911 करोड़ रुपए पर्याप्त नहीं है। इससे आप जो लक्ष्य प्राप्त करना चाहते हैं, वह शायद ही पूरा हो। हालांकि लक्ष्य भी कम रखा गया है, केवल 214 किलोमीटर रेल लाइन एक वर्ष में बिछाई जानी है। इस तरह से पूरे देश में कही दो किलोमीटर तो कहीं पांच या दस किलोमीटर रेल लाइन ही बन सकेगी। कितने वर्षों में यह काम होगा, कास्ट रन कितनी होने वाली है, यह भी देखा जाना चाहिए।

रेल मंत्री जी आप और प्रधान मंत्री जी खजुराहो में जाकर ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन का शिलान्यास करके तीन-चार साल पहले करके आए थे। हम इस बात के लिए आपको बधाई देते हैं कि आपने इस बार उस काम के लिये 30 करोड़ रुपए दिये हैं, हालांकि यह रकम भी अपर्याप्त है। वैसे तो पिछले कुछ सालों से पांच करोड़ रुपए ही दिए जाते रहे हैं, उसकी तुलना में यह रकम अधिक है। आपने यह जरूर संकेत दिया है कि आपकी नीयत उस परियोजना को पूरी करने की है। मैं पिछले दो-तीन वर्षों से मांग करता आया हूं कि इस योजना को जल्द पूरा किया जाए। बुंदेलखंड की जनता भी आपकी आभारी है और आपको धन्यवाद देती है कि अर्से से वह जिस परियोजना के लिए आस लगाए बैठी थी, वह जल्द पूरी होगी। मेरा यह कहना है कि जो सम्पूर्ण औपचारिकताएं हैं, वह इस वर्ष ही आप पूरी कर लें। उसमें और विलम्ब न हो और इस रेल लाइन परियोजना के निर्माण को आप जल्द पूरा कराएं। इसका शुभारम्भ जल्दी हो और आप भी वहां जा सकें, यही हम उम्मीद करते हैं।

साउथ इंडिया की एक संस्था करूणई ट्रस्ट के नाम से है। इसका पत्र मुझे मिला है। हो सकता है अन्य सदस्यों को भी मिला हो। उन्होंने सुझाव दिया है कि जो मानसिक रूप से विकलांग बच्चे हैं, अभी उनके लिए रेलवे में यह व्यवस्था है कि उनको टिकट में छूट दी जाती है और उसमें यह जरूरी है कि कोई भी व्यक्ति उनके कमपेनियन के रूप में साथ जा सकता है। लेकिन उसके लिए यह शर्त है कि उसका फोटो लगा टिकट होना चाहिए। परिवार में यह सम्भव नहीं है कि एक ही व्यक्ति उनके साथ जाए। कभी मां चली गई, कभी पिता चले गए और कभी भाई जा सकता है। कोई भी व्यक्ति पूरे 30 दिन साथ नहीं जा सकता। इसमें आप संशोधन कर दें कि परिवार का ही एक पर्टिकुलर व्यक्ति उनके साथ जा सकता है।

बुंदेलखंड क्षेत्र के बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं। दिल्ली से ताज एक्सप्रैस गाड़ी चलती है। मूलत: यह गाड़ी पर्यटन गाड़ी के रूप में विकसित की गई थी। जो पहले आगरा तक चलती थी, अब ग्वालियर तक चलने लगी है। वह ग्वालियर 11 बजे पहुंचती है और शाम साढ़े पांच बचे तक वहीं खड़ी रहती है। मेरा सुझाव है, मैंने पहले भी रेल मंत्रालय की सलाहकार समिति में यह सुझाव दिया था, इसमें कोई ज्यादा व्यय भी नहीं करना है। यह गाड़ी जो पांच घंटे ग्वालियर में खड़ी रहती है, इसको झांसी से हरपालपुर तक चलाया जाए। इससे जो लोग खजुराहो जाना चाहते हैं, उनको भी सुविधा होगी। झांसी तक भी लोग जा सकेंगे और हरपालपुर तक जाने से वहां के यात्री खजुराहो जाने वाले हैं, वे भी इसका उपयोग कर सकेंगे। वहां से यह वापस लौट आएगी। जब मैंने यह सुझाव आपके अधिकारियों को दिया तो उन्होंने हमेशा की तरह अड़ंगा लगा दिया उन्होंने कहा कि हरपालपुर में गाड़ी की सफाई और मेनटेनेंस की कोई व्यवस्था नहीं है। वहां पर इस काम के लिए कुछ लोगों को रखा जा सकता है, इस पर कोई बड़ा खर्चा नहीं होगा। दिल्ली से कई शताब्दी एक्सप्रैस गाड़ियां चलती हैं। एक गाड़ी भोपाल के लिए भी चलती है। वह दो बजे भोपाल पहुंचती है और दो बजकर 40 मिनट पर वहां से वापस जाती है। 40 मिनट तक उसकी क्या मेनटेनेंस होती है, सिर्फ झाड़ू-बुहार वगैरह होता है। यही इतंजाम हरपालपुर में किया जा सकता है। अगर आप यह कर देंगे तो यह एक बड़ा काम होगा।

आप रेल के माध्यम से पर्यटन को बढ़ावा देना चाहते हैं, यह गाड़ी पांच घंटे बेकार में खड़ी रहे, उसे वहां तक बढ़ाने का काम जरूर किया जाये।

दूसरे, जो तुलसी एक्सप्रैस है, जो एकमात्र गाड़ी उस बुंदेलखंड क्षेत्र के लोगों को भोपाल अपनी राजधानी से जोड़ने के लिए है, सप्ताह में मात्र दो दिन चल रही है। मेरा आप से अनुरोध है कि इस गाड़ी को सप्ताह में चार दिन कर दिया जाये और हरपालपुर में एक स्टॉपिज दे दिया जाये तो उस क्षेत्र के लोगों को अपने क्षेत्र में पहुंचने के लिए इससे बड़ी सुविधा मिल जाएगी। दो-तीन

गाड़ियां हमारे यहां से और चलती है, महाकौशल एक्सप्रैस, बुंदेलखंड एक्सप्रैस और चम्बल एक्सप्रैस। इन तीनों में हरपालपुर से जबलपुर के लिए क्रमश: जबलपुर, बनारस तथा हावड़ा के लिए आरक्षण की कोई सुविधा हरपालपुर स्टेशन पर नहीं है। जिला मुख्यालय का वह एकमात्र रेलवे स्टेशन है और इसीलिए वहां से आरक्षण की यह सुविधा विभिन्न वर्ग की श्रेणियों में मिल जाये तो इससे बहुत लाभ होगा। मैं बहुत अधिक समय और नहीं लूंगा ...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह: जरा थोड़ा और बोलिए।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी: अगर अनुमति चेयर से हो तो मैं एक घंटा और बोलने के लिए तैयार हूं। ...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह: थोड़ा और बोलिए। हमारी पार्टी का सारा समय उनको दे दीजिए। ...*(व्यवधान)*

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी: बड़ी कृपा होगी कि पहली बार प्रभुनाथ सिंह जी को किसी का भाषण अच्छा लग रहा है। मैं इस बात को जरूर कहूंगा कि मैंने उन बातों की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट किया है जो आम आदमी के हितों के विपरीत आपके प्रस्ताव और फैसले जा रहे हैं, उन पर आप पुनर्विचार जरूर करें। आम आदमी की कमर पर चोट नहीं पहुंचे। जो अपेक्षाकृत सम्पन्न वर्ग है, उससे और अधिक राशि वसूलकर यदि इस रेल व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने का प्रयास करते हैं तो मैं समझता हूं कि शायद राजनैतिक चश्मों से इसे देखने की जरूरत नहीं है। हम सबको चाहिए कि जब भी कोई सकारात्मक प्रयास करने की कोशिश होती है, यह अलग बात है कि हम देखेंगे कि रिजल्ट क्या आते हैं और उनका इम्पलीमेंटेशन कैसे होता है क्योंकि असली बात यह होती है कि मंशा बहुत अच्छी होती है लेकिन इसे लागू कैसे कर पाते हैं और कितनी सफलता अर्जित कर पाते हैं, इस पर दारोमदार है। नीतीश जी, मुझे आशा है कि आप अगर इसे गंभीरता से ले रहे हैं, इसे राजनैतिक चश्मे से नहीं देख रहे हैं और ह्यूमन फेस इस रेल विभाग को देना चाहते हैं, मानवीय दृष्टिकोण से देखना चाहते हैं तो मुझे आशा है कि मेरे सुझावों पर आप गंभीरता से जरूर विचार करेंगे। मैं आश्वासन चाहूंगा कि इसमें आप कंजूसी नहीं बरतेंगे और जल्द से जल्द तारीख निर्धारित हो जाये और ललितपुर-सिंगरौली-खजुराहो रेलवे लाइन है, उसको हरी झंडी दिखाकर निर्माण कार्य जल्द शुरू हो जाये। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

सभापति महोदय: श्रीनिवास पाटील जी, रनेन बर्मन जी, प्रभुनाथ सिंह जी और राम टहल चौधरी जी, आप अपने भाषण सभा-पटल पर रख सकते हैं।

***श्री थावरचंद गेहलोत** (शाजापुर): महोदय, मैं रेल बजट पर अपना लिखित भाषण निम्नानुसार प्रस्तुत कर रहा हूं। कृपया रेल बजट पर चर्चा में सम्मिलित करने का कष्ट करें।

1. महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों तथा देश व रेलवे के हित में उज्जैन-आगर, सुसनेर-सोयत। झालावाड़ा होकर रामगंज मण्डी तक नयी रेल लाईन डालने हेतु सर्वेक्षण कराया जा चुका है। सर्वे कार्य का शुभारंभ माननीय नीतीश कुमार जी, रेल मंत्री ने किया था और शुभारंभ कार्यक्रम के अवसर पर उक्त मार्ग पर रेल लाईन डालने की स्वीकृति का आश्वासन भी दिया था। मैं इस अवसर पर आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहूंगा कि उज्जैन से आगर तक इस मार्ग पर सन् 1976-77 तक रेलवे लाईन थी और इस मार्ग पर पैसेंजर ट्रेन और मालगाड़ियां चलती थीं। किंतु आपातकाल के दौरान इस रेलवे लाईन को उखाड़ दिया गया था। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि उक्त मार्ग पर नयी रेलवे लाइन डालने की शीघ्र स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें।

2. महोदय, मैं रेल मंत्री जी को मक्सी-देवास नयी रेल लाईन के काम को इस वर्ष पूरा करने के लिए धन्यवाद देता हूं और निवेदन करता हूं कि मेरे क्षेत्र की इस रेलवे लाईन पर जो मार्च अंत तक प्रारंभ हो रही है इंदौर-गुना के बीच में पैसेंजर ट्रेन शीघ्रातिशीघ्र प्रारंभ करने का कष्ट करें। ताकि इंदौर और गुना, ग्वालियर क्षेत्र के लोगों को लाभ मिल सके।

3. महोदय, मैं इस अवसर पर मंत्री महोदय, से अनुरोध करता हूं कि उज्जैन से इंदौर के बीच सिंगल लेन रेल लाईन है और इसका विद्युतीकरण भी नहीं हुआ है। अत: उज्जैन-इंदौर के बीच रेल लाईन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण शीघ्र करने हेतु स्वीकृति प्रदान करने का कष्ट करें।

सभापति महोदय, मैं विश्वास करता हूं कि कुशल और कठिन परिश्रम कर रेलवे के लिए अच्छा काम करने वाले मंत्री महोदय मेरी इन मांगों को स्वीकृति प्रदान करेंगे।

***श्री रामपाल सिंह** (डुमरियागंज): महोदय, मैं रेल बजट पर समर्थन करने के लिए खड़ा हूं यह बहुत अच्छा बजट और देश के विकास के लिए आपने दिया है। रेल की एक ऐसी सेवा

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री रामपाल सिंह]

है जो कि अमीर गरीब सबको भारत के सभी क्षेत्रों में उपलब्ध रहती है। मैं लोक सभा में 1991 से आया हूं और तभी से बराबर अपने जनपद सिद्धार्थनगर के गोरखपुर-गोण्डा लूप लाईन के अमान परिवर्तन के लिए प्रयत्नशील हूं। अभी ज्ञात हुआ है कि अब सारी औपचारिकताएं पूरी हो गई हैं और आर्थिक मामले की मंत्रीमंडलीय समिति द्वारा प्रधान मंत्री की अध्यक्षता में इस लाईन की स्वीकृति इस वर्ष प्राप्त हो गई है और इस साल में इसके लिए 5 करोड़ रुपये भी स्वीकृत कर लिए गए हैं। इससे पूर्ण आशा और विश्वास जग रहा है कि इससे इस लाइन का काम शुरू हो जाएगा। इसके लिए मैं मा. प्रधान मंत्री और रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। क्योंकि इसके न बनने से क्षेत्र का विकास अवरुद्ध था और क्षेत्र का यातायात बाधित था क्योंकि कोई सीधी ट्रेन वहां से लखनऊ-दिल्ली के लिए इस लाइन से नहीं मिल पा रही थी। इसके अतिरिक्त मैं अपने क्षेत्र में उसका बाजार में एक रेलवे पुल बना हुआ है जिसकी ट्रेन तथा बसें चलती थीं परन्तु अब सड़क का पुल दूसरा बन गया है जिसके कारण से रेल विभाग इस पुल को पैदल साईकिल सवारों के लिए बन्द कर रहा है। इस संबंध में एक ज्ञापन क्षेत्र वहां के निवासियों का प्राप्त हुआ था जिसे रेल मंत्री जी को भेज दिया गया है इस पुल में पैदल या साईकिल से चलने वालों के लिए थोड़ी सी रेलिंग बढ़ाकर के पहले जैसा चलाया जाए। जो सहूलियत पहले मिलती थी वह जनता को मिलती रहे। एक और बात मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वर्तमान में गोरखपुर पूर्व उत्तर रेलवे का मुख्यालय है और यहां से लखनऊ के लिए जब ये छोटी लाईन थी। पहले ट्रेनें गोरखपुर से सुबह चलती थीं और शाम को लौट आती थीं। बरूना गंगा गोमती बनारस और प्रयाग से लखनऊ चलती है और शाम को फिर लौट जाती है इसी प्रकार की एक ट्रेन गोरखपुर से लखनऊ तक चलाई जाए जो सुबह छः बजे चलकर के दस बजे लखनऊ पहुंच जाए और वापसी में लखनऊ से 4 बजे चल कर शाम को 9 बजे गोरखपुर पहुंच जाए इससे यात्रियों को सुविधा होगी।

***श्री दह्याभाई वल्लभभाई पटेल** (दमन और दीव): महोदय, माननीय रेल मंत्री ने एक व्यवसायिक बजट प्रस्तुत किया है जिसमें कुछ नई ट्रेनें शुरू करने की चर्चा की गई है। लेकिन पश्चिम रेलवे के अहमदाबाद-मुम्बई मार्ग पर कोई नई ट्रेन शुरू नहीं की गई है। इसके साथ-साथ वर्तमान में चल रही ट्रेनों के उचित प्रबन्धन के संबंध में भी कोई बात नहीं कही गई है। बहुत सी ऐसी ट्रेनें है जिनके समय और सेवा में थोड़ा सा परिवर्तन करके यात्रियों को काफी राहत पहुंचाई जा सकती है। इस संबंध में दक्षिण गुजरात के प्रमुख रेलवे स्टेशन वापी का जिक्र करना चाहूंगा। आय के मामले में सूरत के पश्चात् वापी सर्वाधिक आय प्राप्त करने वाला रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन की प्रतिदिन की राजस्व प्राप्ति सात लाख रुपये के लगभग है। इसी कारण इस स्टेशन को ए ग्रेड सुपर स्टेशन घषित किया है परन्तु जहां तक एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव का संबंध है, इस स्टेशन की स्थिति काफी खराब है यद्यपि यह स्टेशन महत्वपूर्ण स्थानों की समीपता के कारण काफी अहम स्थिति रखता है। इस स्टेशन से दमन 7 किलोमीटर, सिलवासा 11 किलोमीटर, महाराष्ट्र सीमा केवल 15 किलोमीटर है। इसके साथ-साथ यह चार संसदीय क्षेत्रों (बलसाड, दानू, सिलवासा, दमन) से घिरा हुआ है। इसलिए अगर इस स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव दिया जाता है तो इन चारों संसदीय क्षेत्रों के लोगों को इसका लाभ पहुंचेगा।

वापी रेलवे स्टेशन पर एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव के लिए समय-समय पर किये गये हमारे निवेदन को आंशिक रूप से स्वीकार करते हुए माननीय रेल मंत्री ने सिंगल रूट पर 4707-4708 रनकपुर एक्सप्रेस, 2471-2472 स्वराज एक्सप्रेस, जम्मू-तावी और 2953-2954 मिनी अगस्त कांति एक्सप्रेस को वापी रेलवे स्टेशन पर ठहराव की स्वीकृति दी है। मेरा निवेदन है कि इस रूट पर यातायात स्वाभाविक न्याय करने के लिए इन गाड़ियों को अप और डाउन दोनों रूटों पर ठहराव दिया जाना चाहिए। 9017 सौराष्ट्र जनता एक्सप्रेस केवल डाउन रूट पर वापी में ठहरती है और 9006 स्वराष्ट्र मेल केवल अप रूट पर वापी में ठहरती है। इन दोनों गाड़ियों को भी अप और डाउन दोनों रूटों पर वापी में ठहराव दिया जाना चाहिए। 9109 और 9110 गुजरा क्वीन जोकि अहमदाबाद और वलसाड़ के बीच में चलती है, यह गाड़ी रात्रि 12.25 पर वलसाड़ पहुंचती है और सुबह 4.25 पर वहां से रवाना होती है इस प्रकार यह साढ़े तीन घंटे वलसाड़ स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 1 पर खड़ी रहती है। वहां पर इसकी कोई मेंटीनेंस वगैरह नहीं होता है यह गाड़ी सुबह 10.10 मिनट पर अहमदाबाद पहुंचती है और वहां पर 8 घंटे ठहरने के बाद शाम पर 6.10 पर वहां से रवाना होती है। इसका मेंटनेंस का सारा काम अहमदाबाद में ही किया जाता है इस गाड़ी के रूट को बड़ी आसानी से वापी तक बढ़ाया जा सकता है। 9057-9058 इंटरसिटी एक्सप्रेस जोकि वलसाड़ और बड़ोदरा के बीच में चलती है यह रात्रि 9.05 पर वलसाड़ पहुंचती है और प्रातः 7.15 पर वहां से रवाना होती है और सुबह 10 बजे बड़ोदरा पहुंचती है और शाम को 5.40 पर वहां से रवाना होती है इस गाड़ी के रूट को भी वापी तक बढ़ाया जाना चाहिए। इस संबंध में जब भी रेलवे को लिखा जाता है तो रेलवे प्राधिकारियों द्वारा यह तर्क दिया जाता है कि वापी रेलवे स्टेशन पर प्रचालन और रख-रखाव सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं इस संबंध में मैं यह कहना चाहूंगा कि वापी रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध हैं। मुंबई से आने वाली शटल ट्रेन यहीं पर अपना ईंजन बदलती है और मुम्बई जाती है। फिर भी अगर वहां पर ट्रर्मिनल तथा अन्य सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं तो इस स्टेशन के सुपर 'ए' ग्रेड स्तर को देखते हुए ये सभी सुविधाएं यहां उपलब्ध करायी जानी चाहिए। यहां पर मैं यह भी उल्लेख करना चाहूंगा और माननीय रेल मंत्री से इस तथ्य की ओर ध्यान देने का निवेदन करूंगा कि वलसाड़ रेलवे स्टेशन पर 42 गाड़ियां रुकती हैं और इस स्टेशन का वार्षिक

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

राजस्व 1694.33 लाख रुपया है जबकि वापी रेलवे स्टेशन पर केवल 26 गाड़ियां रुकती हैं लेकिन इस स्टेशन का वार्षिक राजस्व 2078.05 लाख रुपया है। इसलिए, इस स्टेशन पर सभी सुविधाएं उपलब्ध करवायी जानी चाहिए और इन गाड़ियों का विस्तार इस स्टेशन तक किया जाना चाहिए। 2951/2952 दिल्ली-मुंबई राजधानी एक्सप्रेस मुम्बई से बड़ौदा के बीच की 500 किलोमीटर की दूरी बिना रुके तय करती है। इसका ठहराव वापी में किया जाए जोकि इन दोनों स्टेशनों के मध्य में स्थित है तो इस रूट पर यात्रा करने वाले यात्रियों को काफी लाभ हो सकता है तथा रेलवे के राजस्व में भी बढ़ोत्तरी हो सकती है। इसके साथ-साथ 2955-2956 जयपुर सुपरफास्ट, 2961-2962 अवन्तिका एक्सप्रेस, 5663-5664 अवध एक्सप्रेस, 2431-2432 त्रिवेन्द्रम राजधानी, 6333-6334, 6335-6336 और 6337-6338 कोंकण एक्सप्रेस गाड़ियों का भी वापी में ठहराव होना चाहिए। इस संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहूंगा कि 1997 में जब तत्कालीन रेल मंत्री श्री रामविलास पासवान एक ओवर ब्रिज का उद्घाटन करने वापी आये थे तो उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि शीघ्र ही गुजरात क्वीन और इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ियों का जून महीने तक रूट बढ़ाकर वापी तक किया जाएगा। यह आश्वासन अभी तक क्रियान्वित नहीं हुआ है इसे शीघ्र क्रियान्वित किया जाना चाहिए।

इस संदर्भ में यह बताना भी उचित होगा कि एशिया की सबसे बड़ी औद्योगिक एस्टेट वापी में स्थित है। सरकार द्वारा दिये गये पांच वर्ष के कर अवकाश के कारण अनेक बड़े-बड़े उद्योग दमन, दीव तथा दादरा नागर हवेली संघ प्रदेश क्षेत्र में स्थापित हो रहे हैं जिसके कारण वापी रेलवे स्टेशन पर यातायात में निरंतर वृद्धि हुई है। इसी कारण इस स्टेशन से प्राप्त होने वाले राजस्व में भी अत्यधिक वृद्धि की संभावनाएं हैं। अत: मेरा माननीय रेल मंत्री से निवेदन है कि इन ट्रेनों के साथ-साथ जितनी भी एक्सप्रेस गाड़ियां इस रूट पर वापी से होकर गुजरती हैं, उनका ठहराव वापी में सुनिश्चित किया जाए। मुझे यह आशा है कि लोगों के समक्ष आ रही कठिनाइयों को देखते हुए मंत्री महोदय मेरे निवेदन और सुझावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके इन्हें लागू शीघ्र करने का उपाय करेंगे।

*** श्री राम सिंह कस्वां** (चूरू): माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा जो रेल बजट 2002-2003 का पेश किया है, यह देश के वर्तमान हालात को देखते हुए सन्तुलित और किसी वर्ग विशेष पर बोझ डालने वाला बजट नहीं है। माननीय रेल मंत्री महोदय ने रेल बजट के राजनीतिकरण के आरोपों को झुठलाते हुए मंत्रालय की वित्तीय योजना को व्यावसायिक और सन्तुलित बनाने का प्रयास किया है। किराया भाड़ा में बड़े परिवर्तन के बजाय पूरे किराये ढांचे में विवेक सम्मत फेर-बदल किया है। सभी श्रेणी के यात्री किराये में मामूली बढ़ोतरी का ऐलान किया है। माल ढुलाई में भाड़ा बढ़ाने की बजाय युक्ति संगत फेर-बदल पर ध्यान दिया है। आगामी वर्ष 'यात्री सुविधा वर्ष' घोषित किया है। नया बजट राजस्थान के लिए नई सौगात लेकर आया है। पहली बार राजस्थान में एक साथ चार नई एक्सप्रेस यात्री गाड़ियां, एक जन शताब्दी एक्सप्रेस और एक नई रेल लाईन का तोहफा दिया है। साथ ही दो यात्री गाड़ियों का संचालन बढ़ाने, एक रेल लाईन का आमान परिवर्तन करने और एक यात्री गाड़ी के फेरे बढ़ाने की भी घोषणा की है।

आज देश की विकट आर्थिक परिस्थितियों में इससे अच्छा और रेल बजट नहीं हो सकता, लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र की कुछ प्रमुख समस्याएं हैं जिनको इस वर्ष के रेल बजट में शामिल किया जाना आवश्यक है। रेवाड़ी-बीकानेर, सादुलपुर-हिसार, रतनगढ़-डेगाना मार्ग की छोटी लाईन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए इस वर्ष के रेल बजट में जरूरी राशि का प्रावधान नहीं किया गया है। रेवाड़ी-सादुलपुर आमान परिवर्तन की स्वीकृति पहले ही दी जा चुकी है। सादलपुर-हिसार मार्ग के आमान परिवर्तन की स्वीकृति पिछले बजट में जारी की गई थी लेकिन इस बजट में कोई वित्तीय प्रावधान न करने के कारण मेरे संसदीय क्षेत्र चुरू को इस बार निराशा ही हाथ लगी है। यह सही है कि राजस्थान में लंबित पड़ी रेल योजनाओं को पूरा करने के लिए लगभग 2000 करोड़ रुपये की आवश्यकता है इतनी बड़ी राशि का जुटाना किसी भी रेल मंत्री के लिए संभव नहीं है फिर भी सामरिक दृष्टि से बीकानेर जिला पाकिस्तान सीमा से जुड़ा हुआ है। मेरे क्षेत्र के व्यापारियों का देश के बड़े-बड़े शहरों में आना-जाना लगा रहता है। काण्डला से आने वाला तेल जोधपुर, डेगाना, रतनगढ़-सादुलपुर-हिसार होकर हरियाणा, पंजाब आता है। उक्त सभी कारणों को मद्देनजर रखते हुए इस क्षेत्र में रेल लाईन का आमान परिवर्तन होना अत्यंत आवश्यक है।

चुरू से तारानगर, सरदारशहर से हनुमानगढ़, सीकर से नोखा वाया सालासर नई रेल लाईन बिछाने का सर्वे किया गया था। इस सर्वे का उद्घाटन भी किया गया था लेकिन वांछित परिणाम सामने नहीं आये हैं और ना ही इस बजट में कोई वित्तीय प्रावधान किया गया है।

लोहारू-जयपुर 205/206 पैसेन्जर गाड़ी को लोहारू से सादुलपुर तक बढ़ाने, बीकानेर-चुरू 1/2 बी.सी. सवारी गाड़ी का सादुलपुर जंक्शन तक बढ़ाने की मांग वर्षों से की जा रही है। जनहित में इन्हें बढ़ाना अत्यंत आवश्यक है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री रामसिंह कस्वां]

मेरे संसदीय क्षेत्र में सबसे बड़ी समस्या रेलवे लेबल क्रॉसिंग की है। रेलवे क्रॉसिंग नहीं होने के कारण हर वर्ष काफी दुर्घटनाएं होती हैं। ग्रामीण जनता को बहुत भारी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। वर्षों से चालू ग्रामीण रास्तों को रेलवे विभाग द्वारा बंद कर दिया गया। आज प्रत्येक किसान के पास ऊंट गाड़ी, ट्रेक्टर, जीप आदि है। रेलवे कॉसिंग के अभाव में इन्हें आने-जाने में बहुत भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है। दिल्ली बिकानेर रेल लाईन पर बीकानेर डिवीजन के अंतर्गत बेबड़ भोजान स्टेशन, गुगलवा किरतान कालरी, कान्धरान-डोकवा, हड़ियाल, मोलीसर, पायली, बिग्गा बेनीसर, सुड़सर, आदि गांवों के पास रेलवे फाटक, खासोली से रामसरा के मध्य रेलवे फाटक। रतनगढ़-डेगाना मार्ग पर लोहा, भोजासर, पड़िहारा, बालसमंद आदि गांवों के पास सादुलपुर-हिसार मार्ग पर लसेड़ी इन्दासर गांवों के पास सादुलपुर-हनुमानगढ़ मार्ग पर पहाड़सर, हांसियावास ढ़ाणी छोटी (सिधमुख) आदि गांवों के पास रेलवे फाटक नहीं होने के कारण ग्रामीण जनता को बहुत भारी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। दुर्घटना का खतरा हमेशा बना रहता है। डोकुवा हाल्ट स्टेशन के पास तो फाटक खुलवाने के लिए ग्रामीण जनता ने एक माह तक भूख हड़ताल आदि की थी। जिला कलेक्टर महोदय चुरू व रेलवे के अधिकारियों के आश्वासन के पश्चात धरना व भूख हड़ताल समाप्त की, लेकिन आज तक वह फाटक नहीं खुला है। उत्तर रेलवे के जोधपुर मण्डल के अधीन रतनगढ़ स्टेशन से लोहा हाल्ट के पास किलोमीटर 336/6-7 पर मानव सहित फाटक खोलने व बालसंमद, सावंराद के मध्य कि.मी. 3904 रेलवे फाटक संख्या 46 पर मानव सहित रेलवे क्रासिंग बनाने के लिए मैंने सांसद कोष से 10 लाख (दस लाख) रुपये प्रदान करने के लिए दिनांक 4.4.2001 को श्रीमान डी.आर.एम. जोधपुर को एक पत्र लिखा था लेकिन उस पर आज तक कोई कार्यवाही नहीं हुई है। इस क्षेत्र के लिए उक्त दोनों फाटकों का निर्माण करना अत्यंत आवश्यक है। अत: मेरा नम्र निवेदन है कि अविलम्ब इन फाटकों का निर्माण करवाने की कृपा करें। मैं मेरे संसदीय क्षेत्र विकास कोटे से दस लाख रुपये देने के लिए तैयार हूं। बीकानेर डिवीजन का रतनगढ़ जंक्शन एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। एक लाख की आबादी वाले इस कस्बे में प्रतिदिन 24 गाड़ियों का आना-जाना बना रहता है। वहां औसतन 2500 रेल टिकट विक्रय होते हैं तथा 60 हजार रुपये का दैनिक रेल विभाग को रेवेन्यू प्राप्त होता है। ऐसे महत्वपूर्ण स्टेशन पर रेलवे टिकट आरक्षण कम्प्यूटर व्यवस्था का होना अत्यंत आवश्यक है। इसके अतिरिक्त सरदार शहर भी इस क्षेत्र का सबसे बड़ा कस्बा है। अत: मेरा नम्र निवेदन है कि उपरोक्त दोनों स्थानों पर इसी वर्ष कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोलने की कृपा करें।

रामपुरावेरी व बेवड़, भोजाण स्टेशन के मध्य गुगलवा किरतान हाल्ट स्टेशन, रतनगढ़-सरदारशहर रेल मार्ग पर आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन, बिग्गा-श्री डूंगरगढ़ स्टेशन के मध्य जेसलसर हाल्ट स्टेशन, श्री डूंगारगढ़-सूड़सर के मध्य बेनीसर हाल्ट स्टेशन खोलना। जनता की मांग एवं आवश्यकता को देखते हुए अत्यंत आवश्यक है।

दिल्ली-बीकानेर मेल में हनुमानगढ़ से दिल्ली के लिए जो कोच लगा है। उसमें सिधमुख स्टेशन से 6 बर्थ का कोटा, बीकानेर दिल्ली मेल में श्रीडूंगरगढ़ स्टेशन से 6 बर्थ के स्थान पर 15 बर्थ का कोटा व श्रीडूंगरगढ़ रेलवे स्टेशन पर गाड़ी संख्या 2308(ए) बीकानेर हावड़ा एक्सप्रेस में 8 सीट शयनयान श्रेणी का कोटा आरक्षित किया जाना लोकहितार्थ आवश्यक है।

उत्तर रेलवे में जोधपुर डिवीजन का डेगाना जंक्शन एक महत्वपूर्ण स्टेशन हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र के काफी कस्बों व गांवों के लोगों का आना-जाना इसी स्टेशन से होता है। इस क्षेत्र की महत्वपूर्ण गाड़ी 2307/2308 जोधपुर-हावड़ा सुपरफास्ट का यहां ठहराव नहीं है। अत: इस गाड़ी का यह ठहराव जनहित व रेलहित में आवश्यक है। इसके अतिरिक्त बीकानेर डिवीजन के लोहारू-सादुलपुर जंक्शन के मध्य रामपुरा बैरी स्टेशन पर लिंक एक्सप्रेस का ठहराव करना अत्यन्त आवश्यक है।

मेरे गृह क्षेत्र सादुलपुर जंक्शन पर ड्राइवरों के 9 क्रू केडर कार्यरत थे। यहां से ट्रैनिंग कर्मचारियों का स्थानान्तरण करनें के कारण मालगाड़ियों का डिटेन्शन ज्यादा हो गया है व इन गाड़ियों का संचालन करने के लिए अन्य स्टेशनों से क्रू को आना पड़ता है जिससे रेल विभाग को तो नुकसान होता ही है व जिन ड्राइवरों को यहां से हटाया गया है इन्हें काफी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। अत: पांच ड्राइवरों को स्थायी रूप से सादुलपुर जंक्शन पर लगाया जाना रेल विभाग के हित में होगा।

* **श्री राम टहल चौधरी** (रांची): महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा सन् 2002-2003 का, जो बजट प्रस्तुत किया गया है। उसका मैं समर्थन करता हूं। रेलवे ने अपना कार्यकाल 150 वर्ष पूरा किया है। रेल एक महत्वपूर्ण जन सुविधा की संस्था है। रेलवे में 5 प्रतिशत से 14 प्रतिशत तक वृद्धि की गयी है। सभी दर्जों में यह वृद्धि औसतन 8 प्रतिशत है। राजधानी एवं शाताब्दी एक्सप्रेस में पूर्ववत है। इससे इस बजट में 1360 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त होगा। इस बजट में 16 जन शाताब्दी नामक इंटरसिटी सेवा, 25 अतिरिक्त एक्सप्रेस रेल सेवा शुरू करने, 16 रेल सेवा का चालन क्षेत्र बढ़ाने और 7 नयी पैसेंजर रेल सेवा शुरू किया जाने का प्रस्ताव है। टिकट प्रणाली के लिए कम्प्यूटर आधारित अनारक्षित पायलट परियोजना शुरू करने एवं सभी जिलों के मुख्यालय से जोड़ने की बात कही गयी है। विभिन्न स्टेशनों पर 50 फूड प्लाजा खोलने का प्रस्ताव है। रेलवे 'रेल नीर' पानी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

का एक प्लांट लगा कर रेल यात्रियों को रेल नीर पानी को उपलब्ध करायेगी। इस रेलवे बजट का लक्ष्य हवाई सेवा से प्रतिस्पर्धा करने का है। माल भाड़े के लिए मुक्तिकरण करने का है। माल भाड़े में किराया बढ़ने से 450 करोड़ रुपये मिलने का अनुमान है। तीन इ.एम.यू. रेल सेवा चलाने का भी प्रस्ताव है। रेल यात्री किराया बढ़ने से 910 करोड़ रुपये प्राप्त होने का अनुमान है। इस बजट में 911 करोड़ रुपया खर्च कर 214 कि.मी. रेल लाइन बनायी जायेगी। इस बजट में रेल परिव्यय 12330 करोड़ निर्धारित किया है। इसे बजट में 237 करोड़ रुपया खर्च कर 375 कि.मी. रेल लाइनों का विद्युतीकरण किया जायेगा। इस बजट में आमान परिवर्तन के लिए 862 करोड़ रुपया दोहरीकरण के लिए 610 करोड़ रुपया खर्च करने का प्रस्ताव है। रेल पथ का नवीकरण के लिए 2702 करोड़ एवं पुलों के लिए 204 करोड़ खर्च करने का प्रस्ताव है।

इस बजट की अनेक संगठनों ने सराहना की है। इस विभाग में साढ़े पन्द्रह लाख कर्मचारी कार्यरत हैं। इस तरह यह बजट युक्तिसंगत एवं संतुलित व व्यावहारिक बजट है। उपाध्यक्ष महोदय, यह बजट यात्री सुविधा एवं जन सुविधा को ध्यान में रख कर लाया गया है। वित्तीय व्यवस्था को ठीक करना, सुरक्षा, सफाई आदि पर भी ध्यान दिया है। खिलाड़ियों को प्रोत्साहन के लिए पहले से दुगुना खर्च करने का प्रस्ताव है। इससे ओलंपिक खेल में खिलाड़ियों को आगे बढ़ने का अवसर मिलेगा। इसलिए मैं इस रेल बजट की सराहना करता हूं और रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

महोदय, अंत में मैं कुछ सुझाव के साथ-साथ रेलवे कर्मचारियों की समस्या एवं मेरा निर्वाचन क्षेत्र रांची के रेलवे सुविधा के संबंध में कहना चाहूंगा। रेलवे विभाग में भ्रष्टाचार को रोकने का प्रयास किया जाये। रेल कर्मचारियों को मौलिक सुविधायें प्रदान की जायें, जैसे सुरक्षा, चिकित्सा, शिक्षा, क्वार्टर की व्यवस्था इत्यादि। मंत्री महोदय, रांची एवं झारखंड प्रदेश में आपने जो रेल सुविधा दिया है उसके लिए बधाई देना चाहूंगा और साथ-साथ कुछ त्रुटियों पर सुधार करने एवं ली गयी परियोजनाओं का कार्य शीघ्र पूरा करने का अनुरोध करता हूं। मंत्री जी मेरा आपसे आग्रह है कि राजधानी एक्सप्रेस रांची-दिल्ली को एक दिन के बदले कम से कम दो दिन चलायी जाये। उसमें शुक्रवार को नयी दिल्ली से और रविवार को रांची से चले। ऐसी व्यवस्था हो। रांची लोहरदगा लाईन को टोरी तक फैलाने का काम शीघ्र पूरा कराया जाये। रांची, कोडरमा बाया हजारीबाग रेलवे लाईन का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाये।

हटीया-मुम्बई ट्रेन जो गया-इलाहाबाद होकर चलाने का प्रस्ताव है। उसका मैं विरोध करता हूं। उस रेल को हटीया-राउरकेला होते हुए मुंबई चलाया जाये ताकि रांची एवं झारखंड क्षेत्र के लोगों को लाभ मिल सके अन्यथा झारखंड के लोगों के हित में नहीं होगा। रांची-टाटा पिंक सिटी ट्रेन, जिसकी घोषणा आपने की है, शीघ्र चलायी जाये। खेलारी कोयला क्षेत्र में खेलारी स्टेशन के पास रांची खेलारी सड़क पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाये। यह मांग वर्षों से होती है। लुधियाना धनबाद ट्रेन, जो धनबाद में 17 घंटा खड़ी रहती है, उसे रांची तक किया जाये रेलवे भर्ती बोर्ड पिछड़े एवं सामान्य जातियों के लिए भी रांची में अविलम्ब खोला जाये ताकि झारंखड के गरीब लोगों को भी रेलवे में सेवा करने का अवसर मिल सके। छोटे-छोटे पदों पर भूमि पुत्रों को एवं विस्थापित परिवार के लोगों को नौकरी में प्राथमिकता देने का प्रावधान हो। डी.आर.एम. कार्यालय भवन का निर्माण शीघ्र करा कर कार्यालय का संचालन शीघ्र रांची में कराया जाये।

बकारकुड़ी (इचागढ़) में दो मिनट का ठहराव दानापुर टाटा पैंसेजर ट्रेन का हो। मुरी स्टेशन में रह रहे रेलवे कर्मचारियों को सुरक्षा, पानी, बिजली, स्कूल, रेलवे क्वार्टर का मरम्मती आदि सुविधा अविलम्ब दी जाये एवं स्टेशन का सुन्दरीकरण एवं विस्तार किया जाये।

मुझे पूरा विश्वास है कि मंत्री जी उपरोक्त बिन्दुओं पर विशेष, ध्यान देते हुए शीघ्र समाधान करने की कृपा करेंगे। महोदय, आपने समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

* **श्री प्रभुनाथ सिंह** (महाराजगंज, बिहार): महोदय, रेल बजट पर अपने निर्वाचन क्षेत्र के निम्नलिखित बिंदुओं को लिखित रूप में दे रहा हूं। इसे प्रोसीडिंग में शामिल करने का कष्ट करेंगे।

1. माननीय रेल मंत्री जी द्वारा दरौघा से महाराजगंज रेल लाइन के पुनर्निर्माण के शिलान्यास समारोह में जलालपुर गांव के सामने रेलवे सम्पार बनवाने की घोषणा की थी, जिसका प्रस्ताव बोर्ड में आ चुका है। उसे शीघ्र स्वीकृत करते हुए कार्य प्रारंभ कराया जाये।

2. दरौघा-महराजगंज रेल लाईन का विस्तार मशरक तक करने हेतु कार्रवाई किया जाये ताकि वह छोटा रेल खण्ड पूरा हो सके।

3. मशरक में मशरक स्टेशन के सौन्दर्यीकरण के उद्घाटन के समय आपके द्वारा घोषणा की गई थी कि रेल स्टेशन से सटे सड़क के किनारे रेल की जमीन पर छोटे-छोटे दुकान बनाये जायेंगे, जिससे जहां एक तरफ

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री प्रभुनाथ सिंह]

रेल को आय का साधन उपलब्ध होगा, वहीं बेरोजगारों को रोजगार का भी अवसर मिलेगा।

4. मशरक में ही आपके द्वारा घोषणा की गयी थी कि मशरक में रेल का एक होटल बनाया जायेगा। इस संबंध में कुछ प्रक्रिया बढ़ी है परंतु गति काफी धीमी है।

रेल बजट के लिए आपको बधाई देते हुए आग्रह करूंगा कि जिन कार्यों का मैंने जिक्र किया है, उसे शीघ्र पूरा करेंगे।

[अनुवाद]

श्री श्रीनिवास पाटील (कराड़): महोदय, मैं केवल एक बात कहना चाहता हूं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र कराड़ में स्वर्गीय उप प्रधानमंत्री वाई.बी. चव्हाण के नाम पर कम्प्यूटर आरक्षण प्रणाली शुरू करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री का धन्यवाद करता हूं। कम्प्यूटर प्रणाली बहुत अच्छी तरह काम कर रही है। किन्तु, कराड़ और सतारा, दोनों ही स्टेशन टाउनशिप से 7-8 कि.मी. दूर हैं। इसलिए, यदि कराड़ और सतारा दोनों स्थानों पर एक-एक टर्मिनल की सुविधा प्रदान कर दी जाए तो कम्प्यूटरीकरण पूरा हो जाएगा।

सभा पटल पर लिखित भाषण रखने की अनुमति देने के लिए मैं आपका आभारी हूं।

*मेरे लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र कराड़ से रेल विभाग को चीनी परिवहन का प्रमुख काम मिलता है। यह क्षेत्र दक्षिण मध्य रेल के पुणे मिराज खंड पर है और कराड़ रेलवे स्टेशन के समीप लगभग बारह चीनी मिलें हैं।

कराड़ स्टेशन से सामान के परिवहन से प्रतिवर्ष 22 करोड़ रुपये का राजस्व अर्जित होता है। यहां पर लोडिंग प्लेटफार्म पर 22 बीएसएन किस्म के वैगनों को कवर करने के लिए शैड का निर्माण किए जाने की बहुत आवश्यकता है। फिलहाल, शैड से केवल पांच वैगन ही कवर हो पाते हैं। माल की उतराई को आसान और तेज बनाने के लिए ट्रकों हेतु एक उतराई प्लेटफार्म का निर्माण भी किया जाना चाहिए। मौजूदा हालत में वर्षा ऋतु के दौरान माल चढ़ाना-उतारना बहुत कठिन हो जाता है। सरकार चीनी मिलों को निर्यात के लिए चीनी के परिवहन पर प्रोत्साहन देने का विचार कर रही है। चीनी विकास निधि संबंधी जो विधेयक आज लोक सभा में पुर:स्थापित किया गया है उससे, मेरे विचार में, रेल विभाग का राजस्व काफी मात्रा में बढ़ेगा क्योंकि निर्यात के लिए परिवहन को प्रोत्साहन दिया जाना है।

महाराष्ट्र में निचले क्षेत्र कोंकण को ऊपरी पश्चिमी महाराष्ट्र के नासिक से कासरा घाट के रास्ते मुंबई और पुणे से खंडाला घाट के रास्ते मुंबई को जोड़ने के लिए मात्र दो रेल कॉरीडोर हैं। कराड़ चिपलुन या कोल्हापुर-रत्नागिरि, इनमें से जो भी व्यवहार्य हो, नामक तीसरे कॉरीडोर की बहुत आवश्यकता है। कराड़-चिपलुम मार्ग को कर्नाटक में वीजापुर से सीधे जोड़ा जा सकता है; इससे समान के अन्तर-राज्यीय परिवहन और यात्री यातायात बेहतर होगा। महोदय, मैं यह बात आपकी जानकारी में लाना चाहता हूं कि कर्नाटक का वीजापुर क्षेत्र कुशल निर्माण और खेतिहर मजदूरों के लिए प्रसिद्ध है और यहां के लोग पश्चिमी महाराष्ट्र और कोंकण क्षेत्र में काम करते हैं। अत: वीजापुर-कराड से कोंकण रेल को चिपलुन से जोड़ने वाले एक नए मार्ग की योजना बनाए जाने पर विचार किया जाए और प्राथमिकता के आधार पर सर्वेक्षण कराया जाए।

दक्षिण मध्य रेल के पुणे मिराज खंड पर दोहरी लाइन बिछाए जाने की बहुत आवश्यकता है क्योंकि बंगलौर-जोधपुर और बंगलौर-अजमेर जैसी नई गाड़ियों तथा मालगाड़ियों के चलने से यह मार्ग बहुत व्यस्त मार्ग हो गया है।

चार महानगरों को जोड़ने वाले चतुष्कोणीय राजमार्ग के निर्माण के कारण, जो मेरे कराड लोक सभा चुनाव क्षेत्र से होकर भी गुजरती है, यदि पुणे-मिराज खंड पर द्रुत परिवर्तन नहीं किए जाते हैं, तो रेलवे राजस्व में घाटा होने की काफी संभावना है और समानांतर एवं उपयुक्त सड़क नेटवर्क प्रणाली से रेलवे द्वारा परिवहन की जाने वाली सामग्री पर काफी विपरीत असर पड़ेगा।

महोदय, हमारा क्षेत्र गन्ना उत्पादक क्षेत्र है और गन्ना को खेत से फैक्ट्री तक ले जाने में अंशत: मानवयुक्त फाटक होने के कारण बड़ी समस्या होती है क्योंकि रात के समय में इन फाटकों को बंद रखा जाता है। वहां पर चौकीदार केवल दिन के समय में ही रहते हैं। इसलिए, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि कृपया मंडल रेल प्रबंधक (डी.आर.एम.) हुबली को संसद सदस्यों के साथ इस संबंध में बैठक करने का आदेश दें और चौबीसों घंटे चौकीदार रखे जाने वाले फाटकों की सूची को अंतिम रूप दें।

क्योंकि दक्षिण-मध्य रेलवे से मध्य रेलवे तक पुणे-मिराज खंड के विलय की मांग की जा रही है। हुबली स्थित मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय के अधिकारी इस खंड के विकास में रुचि नहीं लेते हैं। इसलिए, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि कृपया इस बात की घोषणा करें कि इस खंड का विलय मध्य रेलवे में किया

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

जाएगा या नहीं? यदि इस मुद्दे को काफी समय तक लंबित रखा गया तो दक्षिण-मध्य रेलवे के पुणे से मिराज तक के मार्ग का विकास प्रभावित होगा।

सिंचाई हेतु रेलवे लाइन के पार जाकर पाइप लाइन बिछाने हेतु अनुमति मांगने वाले किसानों को मंडल रेल प्रबंधक, हुबली के कार्यालय द्वारा उत्पीड़ित किया जा रहा है। किसानों और चीनी मिलों के उत्पीड़न और शोषण को रोकने हेतु ऐसी अनुमति प्रदान करने हेतु एकल खिड़की स्वीकृति प्रणाली की शुरुआत की जानी चाहिए।

जहां तक यात्रियों की आवाजाही हेतु सुविधाओं का संबध है:

(क) कराड़ और सतारा में कम्प्यूटरीकृत नगर आरक्षण कार्यालय शुरू किए जाने की आवश्यकता है। दोनों स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली उपलब्ध हैं और ये शहर से छः-सात किलोमीटर दूर हैं। आरक्षण हेतु कराड और सतारा में एक टर्मिनल प्रदान किया जाए।

(ख) अहमदाबाद-पुणे अहिंसा एक्सप्रेस का विस्तार दक्षिण-मध्य रेलवे के कोल्हापुर तक किया जाना चाहिए।

(ग) कोलकाता-पुणे आजाद-हिंद एक्सप्रेस का विस्तार दक्षिण-मध्य रेलवे के कोल्हापुर तक किया जाना चाहिए।

(घ) पुणे से पंजीम तक एक नई सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जानी चाहिए और इसे दिन के समय में चलाया जाना चाहिए।

(ङ) कोल्हापुर-घोरापुरी पैसेंजर ट्रेन का विस्तार पुणे रेलवे स्टेशन तक किया जाना चाहिए जोकि धोरापुरी से मात्र 3 कि.मी. दूर है।

(च) धोरापुरी-कोल्हापुर पैसेंजर ट्रेन सतारा तक बिल्कुल खाली चलती है और इसके बाद यह सतारा-कोल्हापुर पैसेंजर के नाम से चलती है। इससे रेलवे को बहुत घाटा होता है। मैं इस ट्रेन को पुणे से कोल्हापुर तक चलाने का अनुरोध करता हूं, यदि यह संभव नहीं है तो इसे घोरापुरी से ही चलाया जाए।

कराड रेलवे स्टेशन का भवन बहुत पुराना है। विश्राम कक्ष भी एक ही है। आस-पास की तहसीलों के राज्य सरकार में सात मंत्री हैं, जिन्हें कभी-कभी विधानसभा सत्र के दौरान ट्रेन पकड़ने के लिए प्रतीक्षा में प्लेटफार्म की बेंचों पर बैठना पड़ता है। आमूल-चूल परिवर्तन कुछ समय के लिए ही सही, अति विशिष्ट व्यक्तियों को कुछ संतोष प्रदान करेगा। शौचालयों का उपयोग नहीं होता, और पेयजल सुविधा भी अपर्याप्त है एवं रात के समय प्लेटफार्म पर रोशनी भी पर्याप्त नहीं है। बरसात के समय वातानुकूलित बोगियों के लिए छत की सुविधा न होने के कारण यात्री पूरी तरह भीग जाते हैं। कम से कम एक पूर्ण रूप से आच्छादित प्लेटफार्म से यह उद्देश्य पूरा हो जाएगा। महालक्ष्मी नाम की ट्रेन कोल्हापुर से मुम्बई के बीच चलती है। पश्चिमी महाराष्ट्र के विधान सभा के सदस्य और मंत्री दोनों वातानुकूलित यान के द्वितीय श्रेणी में यात्रा करते हैं और कभी-कभी विधान सभा के सत्र के दौरान जगह (सीट) उपलब्ध नहीं होती। इससे बचने के लिए, मैं आपसे इस ट्रेन में वातानुकूलित यान के प्रथम श्रेणी का कोच जोड़ने का भी अनुरोध करता हूं। कृपया दक्षिण-मध्य रेलवे के महाप्रबंधक को कराड रेलवे स्टेशन की यात्रा करने के लिए कहें और मेरे द्वारा जो सुझाव दिए गए हैं उसके लिए जो भी जरूरी हो करें।

श्री प्रभात सामन्तराय (केन्द्रपाड़ा): सभापति महोदय इस रेल बजट की चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

यह ऐसा रेल बजट है जिसमें देश में बेहतर रेलवे प्रबंधन की बात कही गई है जहां पिछले 52 वर्षों में हमारी मार्ग (रूट) किलोमीटर उपलब्धि बहुत नगण्य रही है। क्योंकि एक नई पटरी और नई दिशा ही हमारे समक्ष चर्चा के लिए प्रस्तुत की गई है, मैं समझता हूं इस परियोजना में शिक्षित दर्शक की भूमिका में होने के नाते, हमें अपना विचार व्यक्त करना चाहिए।

रेल मंत्री को धन्यवाद देने के पूर्व, मैं उनका ध्यान इस कटु तथ्य की ओर आकर्षित करना चाहता हूं, जिसने हमारा ध्यान खींचा है और यह भी शंका होती है कि क्या कुछ नीति निर्णय जिसे उन्होंने अपने बजट भाषण में विस्तार से कहा है, वह सही दिशा में है या नहीं। वह, महत्वपूर्ण रूप से, उस सूत्र से संबंधित है जो उन्होंने अपने बजट भाषण में धनराशि आवंटन के लिए कहा है, और मैं उसको उद्धृत करता हूं:

> "मैंने तीन प्रमुख मानदंडों पर विचार किया-राज्य का क्षेत्रफल, जनसंख्या और राज्य में परियोजनाओं को आगे बढ़ाना—इन तीन मानदंडों को क्रमशः 15 प्रतिशत, 15 प्रतिशत और 70 प्रतिशत के अनुपात में हिस्सा दिया गया है।"

एक तरफ, भारत सरकार और माननीय स्वास्थ्य मंत्री, जो यहां उपस्थित हैं, वकालत कर रहे हैं और हम भी जोर दे रहे हैं कि देश की जनसंख्या कम की जाए जो हमारी प्रगति में सबसे ज्यादा बाधक बन रही है। दूसरी तरफ, जो नीति माननीय रेल मंत्री द्वारा विभिन्न राज्यों में रेलवे के लिए धनराशि आवंटन हेतु यहां बताई गई, वह जनसंख्या पर आधारित है; और ये उन्हें और पीछे ले

[श्री प्रभात सामन्तराय]

जायेगी। मैं इस संबंध में विशेष रूप से केरल राज्य का उल्लेख करना चाहूंगा जो कि जनसंख्या नियंत्रण में अन्य राज्यों के लिए उदाहरण बन गयी है। उन राज्यों की तुलना में वह अत्यधिक प्रभावित होगा जो धनराशि के आवंटन की गणना हेतु इस मानदंड के अंतर्गत आते हैं। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से इस सूत्र पर विचार करने का अनुरोध करूंगा कि धनराशि आवंटन हेतु मानदंड में जनसंख्या पर विचार किए जाने के स्थान पर माल और यात्री यातायात या उस विशेष राज्य में उपलब्ध मार्ग (रूट) किलोमीटर के माध्यम से राज्य से अर्जित राजस्व के आधार पर मानदंड तैयार किया जाना चाहिए। यदि इसको प्रोत्साहित किया जाता है, तो मुझे भय है कि वर्ष 2000 में 100 करोड़ की आबादी को और बढ़ा रहे होंगे, और प्रतियोगिता में यह दो वर्षों में ही 20 करोड़ से भी ज्यादा और बढ़ जाएगी। इसलिए, विकल्प सरकार और रेल मंत्री के सामने है जिन्होंने इस सूत्र को दिया है। उन्हें इस पर विचार करना चाहिए और इस बात की समीक्षा करनी चाहिए कि जिस बात का मैंने प्रस्ताव किया है उस पर विचार किया जाए या नहीं।

मुझे बताया गया कि आजादी के इन 55 वर्षों के बाद हमें विरासत में अंग्रेजों से 53,000 मार्ग (रूट) किलोमीटर मिले हैं और वर्ष 2000 तक हमने इसमें मात्र 63000 मार्ग (रूट) कि.मी. ही जोड़े हैं। हमारा वृद्धि का अनुपात बिल्कुल नगण्य है। मार्ग (रूट) किलोमीटर तैयार करने में कठिनाई से संबंधित मूल्यांकन होना चाहिए जो इस सभा और दूसरी सभा के प्रत्येक सदस्यों के लिए बहुत महत्वपूर्ण है, और इससे भी अधिक भारत की जनता के लिए महत्वपूर्ण है। मार्ग (रूट) किलोमीटर उपलब्धि बिल्कुल नगण्य है। क्या गलती हो गई? माननीय मंत्री द्वारा इस सूत्र या नीति को पहले नहीं प्रस्तुत किया गया। मैं अनुरोध करूंगा कि उन्हें इस पर गौर करना चाहिए और देखना चाहिए कि हम उन परियोजनाओं को किस तरह से आगे बढ़ा सकते हैं जो पिछले कई वर्षों से रेलवे के बजटीय आवंटन के अंतर्गत हैं और जिनकी उपलब्धि नगण्य है।

अब मैं अपने राज्य की बात करता हूं। उड़ीसा राज्य जहां का मैं प्रतिनिधित्व करता हूं, में सिर्फ 2,309 मार्ग (रूट) कि.मी. ही हैं जिसमें से 1,400 कि.मी. हमें अंग्रेजों से ही मिले हैं। हमारा मार्ग (रूट) किलोमीटर अनुपात 14.4 है जबकि राष्ट्रीय अनुपात 19 है। मेरे पड़ोसी राज्यों, बिहार और पश्चिम बंगाल में मार्ग (रूट) किलोमीटर अनुपात क्रमश: 30 और 43.1 है।

सायं 7.00 बजे

मुझे विश्वास है कि पिछले दो वर्षों के दौरान और अधिक मार्ग (रूट) किलोमीटर जोड़े जाने चाहिए थे। उड़ीसा में 2,300 मार्ग (रूट) किलोमीटर हैं और यह दक्षिण मध्य रेलवे का एक हिस्सा है। इससे भी अधिक, दक्षिण मध्य रेलवे भारतीय रेल का राजस्व अर्जित करने वाला जोन है। इसने हमेशा लक्ष्य से ज्यादा राजस्व उगाही की है और उड़ीसा का हिस्सा भी इसमें शामिल है। इस राजस्व का 30 प्रतिशत सिर्फ उड़ीसा से ही आता है। इस संबंध में मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि इस सबके बावजूद माननीय मंत्री ने धनराशि के आवंटन और अन्य चीजों के संबंध में इस बात का ध्यान नहीं रखा। मैं पिछले तीन वर्षों के दौरान उड़ीसा के लिए किए गए बजटीय आवंटन का आंकड़ा दूंगा। वर्ष 2000-2001 के दौरान यह 174 करोड़ रुपए था; वर्ष 2001-2002 के दौरान यह 740 करोड़ रुपए था और इस वर्ष के लिए यह आवंटन केवल 126 करोड़ रुपए है। न केवल आवंटन राशि में कमी आई है बल्कि महत्वपूर्ण परियोजनाओं के लिए भी बहुत कम धनराशि का आवंटन किया गया है।

मैं माननीय रेल मंत्री से उड़ीसा राज्य के लिए विशेषकर नई ट्रेनों और मौजूदा ट्रेनों के विस्तार से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण प्रस्तावों पर विचार करने का अनुरोध करूंगा। वर्तमान में हजरत निजामुद्दीन से सम्बलपुर तक एक ट्रेन चलती है, उसका नाम है हिराकुड एक्सप्रेस जो सप्ताह में तीन दिन चलती है। मैं माननीय मंत्री से इस ट्रेन का विस्तार रायगढ़ तक करने का अनुरोध करूंगा जो उड़ीसा के दक्षिणी भागों, दक्षिण प्रदेश के एक भाग को और इससे भी महत्वपूर्ण बात, प्रमुख औद्योगिक केन्द्रों जैसे एच.ए.एल., जे.के. पेपर मिल्स, आई.एम.एफ.ए. और नाल्को की आवश्यकताओं को पूरा करता है। इस ट्रेन के विस्तार से इन सभी स्थानों की जरूरतें पूरी होंगी।

एक अन्य अनुरोध है जिसके बारे में हम बराबर कहते रहते हैं। पुरी और जयपुर के बीच एक सीधी ट्रेन सेवा शुरू किए जाने की आवश्यकता है। भुवनेश्वर से बंगलोर के बीच भी कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मूल्यांकन से यह पता चलता है कि बंगलोर जाने वाले यात्रियों की संख्या पर्याप्त है। इसलिए मौजूदा 8564/8563 विशाखापत्तनम-बंगलौर प्रशांति एक्सप्रेस का भुवनेश्वर तक विस्तार किए जाने का प्रस्ताव है। यह ट्रेन विशाखापत्तनम में 12 घंटों तक बेकार खड़ी रहती है और इसका विस्तार भुवनेश्वर तक करने पर भी इसकी सफाई एवं धुलाई के लिए पर्याप्त समय होगा।

पिछले वर्ष उड़ीसा को आवंटित की गई काफी धनराशि उन परियोजनाओं के क्रियान्वित किए जाने के कारण पुनर्विनियोजित की गई जिनका वित्त पोषण पिछले वर्ष किया गया था। मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूंगा। क्या गलती हो गई? ऐसा क्यों है कि उड़ीसा क्षेत्र के लिए पिछले वर्ष रेल मंत्रालय द्वारा जो बजटीय आवंटन किया गया उसको व्यय नहीं किया जा सका?

मैं जानना चाहता हूं कि क्या रेलवे अधिकारी इसके लिए उत्तरदायी हैं या इस संबंध में कतिपय निदेश हैं। हमें यह बताया जाना चाहिए। उड़ीसा राज्य में ही बजटीय आवंटन के एक बड़े भाग का पुनर्विनियोजन क्यों किया गया है? हमें इस बारे में बताया जाना चाहिए।

अन्त में हम अब आई.आर.टी.सी.सी.-भारतीय रेल पर्यटन और खानपान निगम के बारे में चर्चा कर रहे हैं। इस संबंध में मैं कहना चाहता हूं कि इस देश में हम सभी का बहुत खराब अनुभव रहा है। इस संसद ने सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के लिए न केवल निधियां प्रदान की हैं बल्कि उनके लिए विशाल आधारभूत संरचना भी तैयार की है। लेकिन कुप्रबंधन के कारण, हम सब लोग विनिवेश के मामले में बड़ी शर्मनाक स्थिति से जूझ रहे हैं, रेलवे में वर्षों-पुरानी प्रणाली विद्यमान है। उसकी समीक्षा किए बिना और इस पर नए सिरे से विचार किए बिना किए गए किसी नए प्रयास के कारण पांच या दस वर्ष बाद शर्मनाक स्थिति पैदा हो सकती है। मेरा अनुरोध है कि इस दिशा में कोई कार्रवाई हो। उस विशेष प्रस्ताव को आरम्भ करने से पूर्व रेलवे मंत्रालय या रेलवे बोर्ड को इस बारे में सुस्पष्ट दृष्टिकोण अपनाना चाहिए और उत्तरदायित्व निर्धारित करना चाहिए यदि किसी निगम के नाम पर विनिवेश किया जाता है तो इस संबंध में लिखित आश्वासन होना चाहिए, इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी को हमारे अनुरोध के अनुसार राजधानी एक्सप्रेस चलाने के लिए धन्यवाद देता हूं। केवल जन शताब्दी रेलगाड़ी को भुवनेश्वर से हावड़ा तक ही नहीं चलाया गया है। बल्कि राजधानी रेलगाड़ी की बारम्बारता भी बढ़ाई गयी है। एक रेलगाड़ी बेरहामपुर से भुवनेश्वर तक दी गई है। लेकिन इसके बावजूद भी पूर्वी-तटीय रेलवे जोन, जिसके लिए उड़ीसा के लोग मांग करते रहे हैं, को केवल 4 करोड़ रुपये की मामूली राशि आवंटित की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री से विशेष रूप से इसको पूरा करने के लिए कुछ और निधि आवंटित करने का अनुरोध करूंगा। मैं उनसे रेलवे प्रणाली को सुदृढ़ बनाने के लिए जंगपुरा-बंसपानी और हरिदासपुर-पारादीप लाइनों के कार्य को पूरा करने का भी अनुरोध करता हूं। ऐसा करके, रेलवे को दस वर्षों के अंतर्गत ही निवेश किया गया धन वापस मिल जाएगा। यह हमारा आकलन है। यही उनका भी आकलन है।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को पुनः धन्यवाद देता हूं।

सभापति महोदय: श्री अबुल हसनत खां और श्री नामदेव हरबाजी दिवाथे को अपने लिखित भाषण सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाती है।

जैसाकि पहले घोषित किया गया था कि सदस्य, यदि चाहें, तो अपने लिखित भाषणों को सभा पटल पर रख सकते हैं। इन भाषणों को कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल किया जाएगा।

***श्री रनेन बर्मन** (बलूरघाट): महोदय, रेलवे बजट 2002-2003 के संबंध में, मैं आपके विचारार्थ निम्नलिखित सुझाव देना चाहता हूं।

मैं बजट का विरोध करता हूं क्योंकि यह गरीब विरोधी है। शयनयान श्रेणी के किराये तथा नमक आदि जैसे आवश्यक वस्तुओं के मालभाड़े में वृद्धि की गयी है और कई परियोजना लम्बित हैं। उदाहरणार्थ मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पश्चिम बंगाल के दक्षिण दिनाजपुर जिले के अंतर्गत बेलूरघाट परियोजना अभी भी लम्बित है और इसके लिए आवंटित निधि भी आवश्यकता से कम है। मैं मांग करता हूं कि इसे बढ़ाया जाए तभी इस इक्लाखी-बेलूरघाट जो कि 90 किलोमीटर लम्बी लाइन है, को पूरा किया जा सकता है। वास्तव में सर्वेक्षण 1984 में कर लिया गया था और इसके कार्यान्वयन की धीमी गति से इस पिछड़े क्षेत्र के लोगों के मनोमस्तिष्क में गम्भीर चिंता उत्पन्न की है। इसलिए, इसमें और विलम्ब किए बिना समुचित कदम उठाए जाने चाहिए।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री रामानन्द सिंह** (सतना): महोदय, मैं वर्ष 2002-03 के लिए रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का स्वागत करता हूं। यह पहला रेल बजट है जिसे बिना किसी व्यवधान के ध्यान से सुना गया। विपक्ष ने भी मोटे तौर पर इस बजट को संतुलित व व्यवहारिक माना है।

यह बजट समूचे देश को ध्यान में रखकर बनाया गया है। इसमें क्षेत्रीय संतुलन का ध्यान रखा गया है। कश्मीर से उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना के लिए केन्द्रीय बजट से अलग से धन मुहैया कराया गया है। इस बजट में 23 नयी एक्सप्रेस ट्रेनें व 7 पैसेंजर ट्रेनें चलाने का प्रावधान है। छः नयी रेल लाईन बिछाने, 16 नयी आहार शताब्दी एक्सप्रेस शुरू करने का बजट में प्रावधान है। 375 कि.मी. रेलवे मार्गों के विद्युतीकरण का लक्ष्य है। इस बजट में रेलवे सुरक्षा पर विशेष बल दिया गया है। यह सभी स्वागत योग्य कदम हैं।

किंतु दूसरी श्रेणी के किराये में वृद्धि से गरीब व आम आदमी प्रभावित होगा, इसे कुछ कम करना चाहिए। इसी तरह मालभाड़े

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री रामानन्द सिंह]

में नमक पर वार वृद्धि से भी नमक उद्योगपतियों द्वारा आम उपभोक्ता से ही कर वसूला जायेगी। नमक पर माल भाड़े में 123 प्रतिशत की वृद्धि उचित नहीं है। इस पर मा. रेल मंत्री को विचार करना चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र सतना में मैहर स्टेशन के ओवर ब्रिज का निर्माण गत 6-7 वर्ष से पेंडिंग है। उसे शीघ्र पूरा कराना चाहिए। सतना रेलवे स्टेशन के तीसरे प्लेटफार्म का निर्माण शीघ्र प्रारंभ होना चाहिए तथा पश्चिम दिशा में बुकिंग ऑफिस खुलना चाहिए, जिससे यात्रियों को सुविधा हो।

इंटर शताब्दी जबलपुर-हरीशगंज, जो चलनी बाकी हैं, उसे सतना से हरीशगंज चलाना चाहिए। महाकौशल एक्सप्रेस को सतना जिला में मझगवां व उचेहरा स्टेशनों पर 2-2 मिनट का स्टॉपिज देना चाहिए।

ललितपुर-खजुराहो-सतना-सिंगरौली रेल लाईन को 10 वर्ष में पूरा कराने हेतु बजट प्रावधान बढ़ाना चाहिए।

महाकौशल एक्सप्रेस जो जबलपुर से नयी दिल्ली 11 बजे दिन में आती है, उसे सुबह 8-9 बजे तक पहुंचाने का प्रयास किया जाये।

सतना, कटनी, मानिकपुर स्टेशनों को रेलवे कैंटीन की भोजन व्यवस्था, साफ सफाई व खानपान में सुधार हेतु व्यवस्था को चुस्त बनाने का प्रयास किया जाये।

***श्री सोहन पोटाई** (कांकेर): महोदय, रेल संगठन विश्व का सबसे बड़ा संगठन है, जिसने समय-समय पर विषम चुनौतियों का सामना किया है और उन चुनौतियों को निपटने में सफल रहा है।

रेल सेवा केवल लोगों को यहां से वहां तक लाने-ले जाने का ही कार्य नहीं करता वरन् शांति, युद्ध, सूखा, बाढ़ या अन्य आपदा के समय देश की सर्वाधिक सेवा की है। राष्ट्र के प्रति एक तरह से राष्ट्र की जीवन रेखा है। जो समाज के आर्थिक और सामाजिक विकास में अहम भूमिका अदा करती है। क्योंकि रेलवे की आमदनी तथा खर्च भारत सरकार की कुल आमदनी तथा खर्च का अभिन्न हिस्सा है।

जहां तक रेल यात्री किराये में वृद्धि विगत दो वर्ष से नहीं किये जाने से 2002-2003 में यह आवश्यक हो गया था। प्रथम श्रेणी को छोड़कर सभी श्रेणी के यात्री किराया 5 प्रतिशत से 14 प्रतिशत और माल भाड़े को युक्तिसंगत बनाना आवश्यक था।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, निर्माणाधीन परियोजनाओं को पूरा करने का लक्ष्य प्रशंसनीय है।

25 नयी एक्सप्रेस ट्रेने, पैसेंजर ट्रेनें और 6 नयी लाइन बिछाने, 16 अंतर शहरीय शताब्दी एक्सप्रेस का प्रस्ताव स्वागत योग्य है।

अंत में कुछ सुझाव एवं निवेदन के साथ अपनी चर्चा समाप्त करूंगा।

1. निवेदन यह है कि छत्तीसगढ़ के एक बड़ा भू-भाग बस्तर प्रस्तावित दल्लीराजहरा से राव घाट रेल लाइन को इस बजट में सम्मिलित नहीं किया है, उसे सम्मिलित कर, इस परियोजना को शीघ्र प्रारंभ किया जावे। चाहे इसमें जो भी बाधायें उत्पन्न हों, जैसा पर्यावरण जनहित को दृष्टि रखते हुए दूर किया जाने का ठोस कदम उठावे। चूंकि इससे बस्तर संभाग के विकास के साथ यहां के बेरोजगारों को रोजगार प्राप्त होगा। दल्लीराजहरा उजड़ रहा है, वह बच सकता है, इससे सम्पूर्ण छत्तीसगढ़ में हरित क्रांति आयेगी।

2. दुर्ग से जयपुर रेल सेवा की स्वीकृति का स्वागत है। परंतु इसे बिलासपुर जोनल मुख्यालय तथा हाई कोर्ट मुख्यालय से जोधपुर तक बढ़ाया जावे, इससे छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर, बीकानेर, अजमेर, मेड़ता, जोधपुर पहुंचने की सीधी सुविधा उपलब्ध होगी। या, संभव नहीं तो एक बोगी सीधे जोधपुर के लिए उपलब्ध करायी जावे।

3. भुवनेश्वर-नयी दिल्ली राजधानी को सप्ताह में दो दिन से बढ़ा कर चार दिन कर दिया जावे ताकि छत्तीसगढ़ वासियों को अधिक सुविधा उपलब्ध हो सके।

4. रायपुर से धमतरी छोटी लाईन को बड़ी लाइन में तब्दील कर गुण्डरदेही जोड़कर दल्लीराजहरा तक बढ़ाया जावे।

5. समता एक्सप्रेस 2807/2808 जो सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे गर्मी के दिनों में दो दिन और बढ़ाया जावे।

इसी के साथ रेल बजट 2002-2003 का मैं समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

श्री जी. गंगा रेड्डी (निजामाबाद): सभापति महोदय, मुझे बोलने का समय देने के लिए आपका धन्यवाद। मैं आंध्र प्रदेश में उत्तरी-तेलंगाना का प्रतिनिधित्व करता हूं जो निजामाबाद जिले के

अंतर्गत आता है। मैं रेल मंत्री का आभारी हूं और मुझे खुशी है कि हमारे प्रिय मुख्यमंत्री श्री एन. चन्द्रबाबू नायडू और तेलगू देशम पार्टी के संसद सदस्यों के आग्रह के बाद उन्होंने अनुपूरक बजट में 40 करोड़ रुपये प्रदान किए हैं और मुडखेड–धर्मवाद–जंकमपेट–बोधान के बीच आमान परिवर्तन को पूरा करने का आश्वासन भी दिया है। अब, दक्षिण–मध्य रेलवे के महाप्रबंधक ने भी हमें लिखित रूप से अवगत किया है कि मुडाखेड–धर्मवाद–जंकमपेट–बोधान आमान परिवर्तन का कार्य अप्रैल के अंत तक पूरा कर लिया जाएगा।

मैं रेल मंत्री जी का मुम्बई से निजामाबाद के लिए एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की घोषणा करने हेतु आभारी हूं। हमारे मुख्यमंत्री श्री चन्द्रबाबू नायडू ने आमान परिवर्तन के लिए 130 करोड़ रुपये का बजटीय आवंटन करने के लिए लिखा है। लेकिन सिकन्दराबाद–बोलाराम–निजामाबाद–मुडखेड के लिए उन्होंने मात्र 30 करोड़ रुपये प्रदान किये हैं। हमें निजामाबाद–कायारेड्डी–बोलाराम लाइन जो कि लगभग 160 किलोमीटर लम्बी है के आमान परिवर्तन के लिए कम से कम 160 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। अत:, मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि तेलंगाना क्षेत्र के पिछड़े क्षेत्रों की स्थिति के दो वर्ष में सुधारने और निजामाबाद–बोलाराम आमान परिवर्तन के कार्य को पूरा करने के लिए और निधियों के आवंटन पर विचार किया जाए। सिकन्दराबाद–बोलाराम–कमारेड्डी–मुडखेड लाइन का आमान परिवर्तन यातायात और माल ढुलाई के लिए अत्यधिक महत्वपूर्ण है और रेलवे को इससे और राजस्व प्राप्त होगा।

इस लाइन पर बसार में सरस्वती माता का मंदिर है, जो गोदावरी नदी के तट पर स्थित है और दक्षिण भारत में बहुत प्रसिद्ध है। अब, हमारे मुख्यमंत्री इस मंदिर का जीर्णोद्धार पूर्णत: वास्तु शास्त्र के अनुसार करवा रहे हैं। इस आमान परिवर्तन के कार्य के पूरा हो जाने के उपरान्त रेलगाड़ियां सीधे ही सिकन्दराबाद से मुम्बई को चलने लगेंगी और लोग वहां मात्र 13 घंटे में पहुंच जाएंगे।

दूसरा, यह कि, पृष्ठ 2 पर करीमनगर–निजामाबाद नई रेल लाईन के लिए बजटीय आवंटन में मात्र 10 करोड़ रुपये का आवंटन देखकर मैं आश्चर्यचकित हूं। इस नई लाइन की आधारशिला रेल मंत्रालय में राज्यमंत्री श्री ओ. राजगोपाल ने 14.2.2001 को रखी थी। वर्ष 1999–2000 में बजट आवंटन 20 करोड़ रुपये था जबकि चालू वर्ष में यह मात्र 10 करोड़ रुपये का है जिसका कोई औचित्य नहीं है। इस 1.42 किलोमीटर नई लाइन को पूरा करने के लिए 200 करोड़ रुपये से भी अधिक राशि की आवश्यकता है। अब तक इस पिडापाली–करीमगंज–निजामाबाद नई बड़ी लाइन पर लगभग 60 करोड़ रुपये व्यय किए गए हैं। इस लाइन का कार्य वर्ष 1992 में आरम्भ किया गया था। अब मैं करीमगंज और निजामाबाद के जिलों में भूमि अधिग्रहण और मिट्टी लगाने के कार्य को पूरा करने के लिए 40 करोड़ का आवंटन करने का अनुरोध करता हूं क्योंकि इससे तेलंगाना क्षेत्र के पिछड़ेपन में सुधार आयेगा।

तीसरा यह कि मैं वरिष्ठ नागरिकों को किराये में ठीक उसी तरह की 50 प्रतिशत की रियायत दिए जाने का अनुरोध करता हूं जैसे कि उन्हें हवाई यात्रा करते समय मिलता है। रेलवे को वरिष्ठ नागरिकों को सभी श्रेणियों की रेल यात्रा में 50 प्रतिशत रियायत देने पर भी विचार करना चाहिए।

[हिन्दी]

***श्री नामदेव हरबाजी दिवाथे** (चिमूर): महोदय, मैं निम्नलिखित सुझाव प्रस्तुत कर रहा हूं:

1. वडसा–गडचिरोली 60 कि.मी. नयी रेल लाईन बनाना।
2. नागमिड–नागपुर नैरोगेज है, वह ब्रॉडगेज में परिवर्तित करना।
3. राजनांदगांव वाया कुरखेडा–वडरसा–गडचिरोली, 150 कि.मी., नयी रेल लाईन बनाना।
4. उमरेड वाया चिमूर–चंद्रपुर, 150 कि.मी., नयी रेल लाईन बनाना।
5. अर्जूनी/मो. वाया लाखांदूर–यवनी, 50 कि.मी., नयी रेल लाईन बनाना।
6. कंडारा रोड से कंडारा जवाहर नगर ऑर्डिनेंस फैक्टरी है।
7. ओवर ब्रिज–वडसा स्टेशन पर जि–गडचिरोली ओवरब्रिज आवश्यक है, अर्जूनी/मो.
8. प्लेटफार्म की ऊंचाई—गोंदिया–चंद्रपुर ब्राडगेज बना लेकिन प्लेटफार्म ऊंचा नहीं बना, 50 आदमी मरे।
9. नयी रेल चलाना—द्रंग हैदराबाद नयी गाड़ी।
10. झारसुकज–गोंदिया, यह गाड़ी नागमिड तक चलायी जाये।
11. जमीन लीज पर देना—बदसा स्टेशन पर खाली जगह है, वह लीज पर देना चाहिए। कोई भी स्टेशन हो, अगर वहां खाली जगह हो तो लीज पर देना चाहिए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

***श्री अबुल हसनत खां** (जंगीपुर): महोदय, मैं निम्नलिखित मांगें उठाना चाहता हूं और आशा करता हूं कि मंत्रालय शीघ्रतापूर्वक आवश्यक कदम उठाएगा।

1. पश्चिम बंगाल की प्रस्तावित और चालू परियोजनाओं को पूरा करना। लम्बित और चालू परियोजनाओं के लिए आवश्यक वित्तपोषण और निगरानी ताकि ये परियोजनाएं निर्धारित अवधि के अंतर्गत पूरी हो सकें।

2. कटवा से न्यू फरक्का तक रेल लाइन का विद्युतीकरण और उसके दोहरीकरण का प्रावधान।

3. जंगीपुर रोड, कटाईगाँ, नाथनगर, सुल्तानगंज, पूर्वी रेलवे के पिरपैटी स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा का प्रावधान।

4. धनलियां गंगा स्टेशन को राष्ट्रीय राजमार्ग-34 की ओर स्थानान्तरित करना।

5. दादर-गोहाटी, कोचीन-गोहटी, थिरुवन्तपुर-गुवाहाटी, आसनसोल-माल्दा, गुवाहाटी-सरायघाट जैसी रेलगाड़ियों का न्यू फरक्का रेलवे स्टेशन पर ठहराव, फरक्का एक ऐसा महत्वपूर्ण स्थान है जहां पर दो बड़ी राष्ट्रीय परियोजनाएं स्थित हैं।

6. मालदा-अजैमगँग यात्री रेलगाड़ी कटवा तक चलायी जाये।

7. न्यू फरक्का और भागलपुर रेलवे स्टेशनों का उन्नयन किया जाये और उन्हें 'माडल स्टेशन' के रूप में श्रेणीबद्ध किया जाये।

8. प्रस्तावित हावड़ा-माल्दा 'जन-शताब्दी' सुबह-सबेरे माल्दा से चलायी जाये और न्यू फरक्का, जंगीपुर अवश्य रुकने की व्यवस्था हो और उसे बरास्ता अजैमबँग-करवा मार्ग के बरास्ते चलाया जाये।

9. पूर्वी रेलवे के तैकडंगा और निमरिटा स्टेशनों पर उपरिपुलों का निर्माण हो।

10. वर्तमान लोक सभा के समक्ष याचिका समिति के इस माह की 14 तारीख को तेरहवीं प्रतिवेदन की टिप्पणियों/सिफारिशों को इस प्रतिष्ठित सभा में रखी जाए और उन पर अनुकूल चर्चा हो।

11. गंगा नदी के कटाव के कारण पूर्वी रेलवे के माल्दा मंडल में झंकोपारा स्टेशन के नजदीक रेल लाइन खतरे में है। यदि इस स्थान पर तत्काल सुरक्षा कार्य नहीं कराया गया है तो यह निकट भविष्य में ध्वस्त हो सकता है।

12. बड़हरबा से भागलपुर और क्यूल से कजरा तक रेलवे लाइन का दोहरीकरण कार्य यथाशीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

13. भागलपुर से मालदा और भागलपुर से क्यूल तक डी एम यू रेलगाड़ी शुरू की जानी चाहिए।

14. ननगछिया में नार्थ-ईस्ट एक्सप्रेस का ठहराव।

15. शालीमार-हल्दिया (आजाद सिटी) एक्सप्रेस को अर्थक्षम बनाने के लिए इसे हावड़ा से शुरू किया जाए।

16. निम्नलिखित स्थानों पर समपार (मानव युक्त) का निर्माण:

(एक) तिलडंगा-एनटीपीसी रोड (मालदा मण्डल/पूर्व रेलवे)

(दो) धूलिया गंगा और नीमतीता स्टेशन (मालदा मण्डल/पूर्व रेलवे) के बीच जयकृष्णपुर गांव।

(तीन) नीमतीता और सजनीपाड़ा स्टेशन (मालदा मण्डल/पूर्व रेलवे) के बीच खिदीरपुर गांव।

(चार) बोपरा गांव (हावड़ा मण्डल/पूर्व रेलवे)

17. सागरदीघी स्टेशन से अजीमगंज जंक्शन की ओर 2 कि.मी. दूर नाले पर पुलिया।

[हिन्दी]

***श्री वीरेन्द्र कुमार** (सागर): महोदय, रेल बजट में रेल यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं में विस्तार की दृष्टि से बजट काफी प्रगतिशील बनाया गया है किन्तु इसमें मध्य रेलवे के बीना, कटनी के बीच में रेल यात्री जिन रेल सुविधाओं की अपेक्षाएं इस बजट में कर रहे थे वह उन्हें प्राप्त नहीं हो सकी है। अत: मैं आपका ध्यान इन बिन्दुओं की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं:

1. बीना, कटनी रेल मार्ग पर करीब 15-20 मिनट में एक मालगाड़ी मालभाड़ा लेकर इन स्टेशनों से होकर निकलती है किन्तु सवारी गाड़ियों की ओर देखने से प्रतीत होता है कि इस रेल मार्ग पर सवारी गाड़ियां कम हैं विशेषकर दिन में तो अत्यधिक कमी है जितनी भी एक्सप्रेस गाड़ियां हैं वह रात्रि में इस मार्ग पर निकलती हैं।

2. भोपाल-राजकोट एक्सप्रेस जो कि सप्ताह में चार दिन जबलपुर से होकर चलती है इसे शेष तीन दिन कटनी, बीना, भोपाल, राजकोट इस मार्ग से चलाये जाने की मांग की जा रही थी, मात्र दो दिन की ही स्वीकृति रेल मंत्रालय द्वारा इस मार्ग पर चलाने हेतु दी गई है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

3. भोपाल हावड़ा एक्सप्रेस भी साप्ताहिक गाड़ी है जो कि सप्ताह में मात्र एक दिन इस मार्ग से चल रही है। सप्ताह में चार दिन चलना चाहिए।

4. इससे पूर्व में इन्दौर हावड़ा जाने वाली क्षिप्रा एक्सप्रेस को सप्ताह में सातों दिन नियमितीकरण किये जाने की मांग सागर, दमोह, बिदिशा, सतना के रेल यात्रियों द्वारा लगातार की जा रही है। इस ट्रेन से रेलवे को राजस्व आय भी काफी अच्छी प्राप्त होती है। अत: क्षिप्रा एक्सप्रेस को सप्ताह के सातों दिन चलाया जाना चाहिए।

5. गाड़ी संख्या 8235/8236 भोपाल-बिलासपुर को दुर्ग तक बढ़ाकर इसे फास्ट पैसेंजर के रूप में चलाया जाये वैसे भी यह भोपाल-बीना के बीच एक्सप्रेस बनकर ही चलती है।

6. गाड़ी संख्या 189/190 कोटा दमोह शटल ट्रेन को जयपुर-जबलपुर फास्ट पैसेंजर बनाकर चलाया जाना चाहिए।

7. गाड़ी सं. 1504/1505 बीना-कटनी को बीना-चोपन तक चलाया जाये।

8. गाड़ी सं. 407/408 चिरमिरी-दमोह को चिरमिरी-सागर तक चलाया जाये।

9. गाड़ी सं. 1271/1272 बीना-इटारसी एक्सप्रेस को बीना-नागपुर किया जाये।

10. गाड़ी सं. 2411/2412 जबलपुर-निजामुद्दीन को गौड़वाना एक्सप्रेस को नयी दिल्ली से बढ़ाया जाकर सेप्रेट ट्रेन के रूप में चलाया जाना चाहिए।

11. आधी ट्रेन जबलपुर से आधी ट्रेन भुसावल-बिलासपुर से आती है जो कि बीना में लिंक होती है जब कि जबलपुर से बीना तक के रेल यात्रियों को कम डिब्बे होने के कारण आरक्षण उपलब्ध होने पर भी गाड़ी में चढ़ने में अनेक परेशानियों का सामना करना पड़ता है तथा सागर आर्मी का बड़ा केन्द्र होने के कारण सैनिक भी बड़ी संख्या में यहां से दिल्ली आते जाते हैं अत: रेल यात्रियों की संख्या को देखते हुए इस ट्रेन के डिब्बों की संख्या बढ़ाकर सेप्रेट ट्रेन के रूप में चलाया जाना नितान्त आवश्यक है।

12. जबलपुर से जोधपुर, जबलपुर से जम्मूतवी, जबलपुर से अमृतसर, रीवा से रतलाम, मुंबई पूना से वाराणसी, गोरखपुर से मद्रास, रायपुर से नई दिल्ली, गुवाहाटी से मुंबई हावड़ा से अहमदाबाद, फैजाबाद से हैदराबाद नई सवारी गाड़ियां वाया बीना-कटनी रेल मार्ग से चलायी जाये।

13. बजट में प्रारम्भ की गई झांसी-बीना पैसेंजर ट्रेन को झांसी बीना दमोह तक बढ़ाया जाना चाहिए तथा इस ट्रेन का समय इस तरह से निर्धारित किया जाना चाहिए कि दिन के समय दमोह एवं बीना के बीच में रेल यात्रियों को इस ट्रेन की सुविधा मिल सके क्योंकि सागर से दोपहर में 1.00 बजे से रात्रि 7.00 बजे तक कोई भी ट्रेन नहीं रहती है।

14. कटनी से नागदा उज्जैन, दमोह से बीना, दमोह से झांसी महोबा, सागर से शहडोल बुढ़ार, सागर जबलपुर शटल सेवाएं शुरू की जानी चाहिए।

15. सागर से लखनऊ सेवा के लिए 8235 भोपाल-बिलासपुर में 4 बोगियां जोड़ी जाये जो कटनी से पृथक कर जबलपुर-लखनऊ-चित्रकूट एक्सप्रेस में जोड़ दी जाये। वापिसी में यह बोगियां कटनी में पृथक कर 8236 बिलासपुर भोपाल में जोड़ दी जायें।

16. रायपुर से नई दिल्ली के लिए चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस का मार्ग बिलासपुर कटनी बीना झांसी दिल्ली इस मार्ग से किये जाने पर समय एवं किराये दोनों की बचतं होगी जबकि रायपुर से नागपुर भोपाल दिल्ली इस मार्ग से चलने से समय एवं पैसा भी अधिक लगेगा तथा इस मार्ग पर पहले से ही काफी गाड़ियां चल रही हैं।

17. मकरोनिया रेलवे स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस गाड़ियों का दो मिनट का स्टापेज किया जाना नितान्त आवश्यक है क्योंकि मकरोनिया काफी बड़ा उपनगर विकसित हो गया है तथा यहां के निवासियों को 10 कि.मी. दूर जाकर ट्रेन पकड़ना पड़ता है।

18. सागर में राहतगढ़ बस स्टैण्ड के पास निर्मित होने वाले रेलवे ओवरब्रिज का कार्य रेल मंत्रालय द्वारा पूरा कर दिया गया है किन्तु कानपुर, सागर, भोपाल, देवास, राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 86 घोषित होने के उपरान्त राज्य सरकार रेलवे ओवरब्रिज के निर्माण के संबंध में उदासीन बनी हुई है। अत: शीघ्र ही केन्द्रीय सेतु निगम एवं राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण तथा केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग से सागर के राहतगढ़ बस स्टैण्ड के ओवरब्रिज हेतु आवश्यक धनराशि उपलब्ध कराकर पूर्ण निर्माण कराया जाए।

[श्री वीरेन्द्र कुमार]

19. बीना से गुना मार्ग पर आनन्दपुर ट्रस्ट एक प्रसिद्ध तीर्थस्थल है यहां पर सारे देश एवं विदेश से भी बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं का आना जाना होता है। यहां पर जाने के लिए बीना में वर्ष में चार बार गोवा पुष्पक आदि ट्रेनों का सीमित दिनों के लिए ठहराव किया जाता है। अत: गोवा पुष्पक कर्नाटक एक्सप्रेस का ठहराव बीना में किया जाना नितान्त आवश्यक है।

20. मंडी बामोरा अनाज की एक प्रमुख मंडी है। यहां से प्रदेश की राजधानी भोपाल के लिए बड़ी संख्या में व्यापारियों, विद्यार्थियों, कर्मचारियों तथा रेल यात्रियों का बड़ी संख्या में आना जाना होता है। लम्बे समय से यहां पर सदन एक्सप्रेस का स्टापेज किये जाने की मांग की जा रही है। अत: सागर एवं विदिशा लोक सभा क्षेत्र के रेल यात्रियों की सुविधाओं की दृष्टि से सदन एक्सप्रेस का मंडी बामोरा में स्टापेज किया जाना चाहिए।

21. गणेशगंज (शाहपुर) स्टेशन पर उत्कल-कालिंगा एक्सप्रेस का तथा करौंदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस का पूर्व में स्टापेज था बाद में बंद कर दिया गया। यहां के रेल यात्रियों की कठिनाइयों को अनुभव करते हुए इन दोनों गाड़ियों का पूर्व की भांति पुन: स्टापेज कराया जाना चाहिए।

22. जुरुबाखेड़ा स्टेशन पर उत्कल एक्सप्रेस एवं गौड़वाना एक्सप्रेस इन दो गाड़ियों में से किसी एक ट्रेन का स्टापेज बनाया जाना नितान्त आवश्यक है।

23. डांगीडाहर स्टेशन को विकसित कर यहां पर रेलवे बुकिंग की जानी चाहिए टिकट घर भी प्रारम्भ किया जाना चाहिए।

24. मकरोनिया स्टेशन के नजदीक मुम्बई केबिन के पास से होकर जाने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग 86 पर शीघ्र ही रेल ओवरब्रिज बनाया जाना चाहिए।

25. सागर नगर की 80/जनता स्टेशन के दक्षिणी ओर यानी प्लेट फार्म क्र. 2 की तरफ रहती है अत: प्लेटफार्म 3 एवं 4 का विकास कर तथा अनाज गोदाम को अन्यत्र स्थापित किया जाना चाहिए तथा प्लेटफार्म नं. 2 पर रेलवे आरक्षण कार्यालय परिसर में वाटर कूलर लगाया जाना चाहिए।

26. प्रत्येक एक्सप्रेस गाड़ी में सामान्य बोगियों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए जिससे कि बगैर आरक्षण रेल यात्रा करने वाले रेल यात्रियों को स्थान उपलब्ध हो सके।

27. सागर से बीना की तरफ जाने के लिए दोपहर में 12 बजे बिलासपुर ट्रेन के जाने के बाद रात्रि को 7.15 बजे जाने वाली शटल के बीच में कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं होती है। इसी तरह सागर से कटनी की तरफ जाने के लिए दोपहर में जाने वाली भोपाल बिलासपुर ट्रेन जो कि लगभग 1.00 बजे सागर से कटनी की तरफ जाती है इसके बाद रात्रि में 11.00 बजे से पहले कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं है। अत: दमोह से शटल ट्रेन का डिपार्चर 4.30 शाम एवं महामाया ट्रेन का डिपार्चर जबलपुर से 20 मिनट बाद यानि 4.00 बजे कर दिया जाना चाहिए।

28. दुर्ग से जयपुर के लिए घोषित ट्रेन का मार्ग वाया बिलासपुर, कटनी, बीना, कोटा इस मार्ग से चलाया जाना चाहिए क्योंकि यह नजदीकी रेल मार्ग होने से यहां से समय एवं किराया कम लगेगा।

29. जबलपुर से जन शताब्दी एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन बीना कटनी मार्ग से चलाया जाये।

30. बीना, कटनी मार्ग पर एक नयी शटल ट्रेन चलाये जाने की मांग इस क्षेत्र की जनता के द्वारा काफी समय से की जा रही है। मंडल रेल प्रबंधक कार्यालय द्वारा भी इस संबंध में अनुशंसा की गई है। अत: एक नई शटल ट्रेन इस मार्ग पर शीघ्र ही प्रारम्भ की जानी चाहिए।

[अनुवाद]

***श्री सनत कुमार मंडल** (जयनगर): महोदय, मैं वर्ष 2002-2003 के रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने इस वर्ष का बजट चतुराई से प्रस्तुत किया है। उन्होंने सबको प्रसन्न करने की कोशिश की है परन्तु इस प्रक्रिया में उन्होंने हरेक वर्ग को निराश किया है। यह चालाकी से तैयार किया गया बजट है। बजट का वास्तविक चेहरा सामने आना प्रारम्भ हो गया है। मैं अपने भाषण के दौरान अपनी बात के समर्थन में कुछ उदाहरण पेश करूंगा।

अपने बजट से रेल मंत्री ने साधारण यात्रियों पर भार डालने का प्रयास किया है। इन्होंने वातानुकूलित श्रेणी के यात्रियों को छोड़ दिया है परन्तु शयनयान श्रेणियों के किराये बढ़ा दिए हैं। साधारण यात्रियों के लिए किराये की संरचना को युक्तिसंगत बनाने का प्रयास किया गया है। ऐसा करते हुए साधारण यात्रियों के हितों का त्याग कर दिया गया है। रेल मंत्री ने समाज के उच्च वर्ग के हितों

*सभा पटल पर रखा गया।

को अपने ध्यान में रखा है। इस वर्ष का रेल बजट गरीब विरोधी और धनवानों के हक में है। महोदय, द्वितीय श्रेणी के किराये पहले से बहुत अधिक हैं। इसे और नहीं बढ़ाया जाना चाहिए। मैं मंत्री जी से और वृद्धि को वापस लेने का आग्रह करता हूं।

महोदय, अब, मैं यात्रियों की सुरक्षा और रेलगाड़ियों की समयबद्धता की बात करता हूं। बजट में इन दोनों पहलुओं पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है। हमने देखा है कि रेलगाड़ियां देरी से चलती हैं और यात्री यात्रा के दौरान असुरक्षित महसूस करते हैं। रेलवे को रेलगाड़ियों की सुरक्षा पर और जोर देना चाहिए। इसके साथ-साथ यात्रियों की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए। यात्रियों के जान-माल की सुरक्षा करना रेलवे का कर्त्तव्य है।

रेल मंत्री ने कई नई रेलगाड़ियां शुरू करने की घोषणा की है। इसका स्वागत है। परन्तु नई परियोजनाओं यथापथ नवीकरण, रेल लाइनों के विद्युतीकरण और दोहरीकरण के बारे में क्या हुआ। चालू परियोजनाओं के लिए भी आवंटन बहुत कम है। यदि कार्य इसी गति से चलता रहता है तो चल रही परियोजनाओं को पूरा होने में दस से पंद्रह वर्ष और लगेंगे।

महोदय, अब मैं सियालदह दक्षिण खण्ड रेलवे के रेल यात्रियों की कुछ पुरानी मांगों की ओर माननीय रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इन मांगों में सोनारपुर और केनिंग तथा बरुईपुर और लक्ष्मीकांतपुर के बीच दोहरी लाइन बिछाना, सोलरपुर और केनिंग के बीच टोकन रहित प्रणाली प्रारम्भ करना, विशेषकर सुंदरवन के गरीबी से पीड़ित लोगों के आर्थिक विकास हेतु केनिंग रेलवे लाइन का सोनाखाली तक विस्तार और केनिंग और तालदी स्टेशन के बीच नए स्टेशन की स्थापना करना शामिल है।

महोदय, केनिंग स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन के रूप में घोषित किया गया था। यह सुंदरवन का प्रवेश द्वार है जो एक पर्यटन स्थल है। परन्तु यात्रियों के लिए कोई सुविधाएं नहीं हैं। इसलिए, मैं रेल मंत्री से इस समस्या की ओर ध्यान देने का आग्रह करता हूं। केनिंग रेलवे स्टेशन पर आराम घर, कैंटीन सुविधा, यात्री निवास और पेयजल सुविधा होनी चाहिए। यद्यपि, केनिंग रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन के रूप में घोषित किया गया है परन्तु अभी तक कोई विकास कार्य नहीं हुआ है। मैं कई बार यह मामला रेल मंत्री के ध्यान में लाया है। मुझे खेद है कि इस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई।

महोदय, केनिंग स्टेशन पर काफी भूमि है। रेलवे इस भूमि में से व्यावसायिक उद्देश्य के लिए लीज पर भूमि दे सकता है और आय अर्जित कर सकता है। इससे सृजित निधियों का केनिंग स्टेशन के विकास के लिए उपयोग किया जा सकता है। मैं अब यह बताता हूं कि कैसे रेल मंत्री ने अपने बजट में लापरवाही दिखाई है। उदाहरणार्थ, गत वर्ष रेल बजट में केनिंग-घुटियारी शरीफ तथा बरन्ईपुर-दक्षिण बारासत रेल लाइनों के दोहरीकरण हेतु क्रमश: 10 करोड़ रुपए तथा 6 करोड़ रुपये आवंटित किए गए थे। दोनों परियोजनाओं की कुल लागत क्रमश: 36 करोड़ रुपये तथा 49 करोड़ रुपए थी।

इस कम आवंटन के साथ रेल मंत्री कल्पना कर सकते हैं कि दोनों परियोजनाओं को पूरा होने में कितना समय लगेगा। अत: महोदय मैं रेल मंत्री से इस पर पुनर्विचार करने का और परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त धन आवंटित करने का आग्रह करता हूं।

महोदय, मैंने अपने भाषण में कुछ मुद्दों की ओर ध्यान दिलाया है जिनकी 2002-2003 के रेल बजट में कमी है। मैंने सियालदह दक्षिण खण्ड रेलवे और केनिंग रेलवे स्टेशन की कुछ मांगें भी उठाई हैं जिन पर तत्काल ध्यान दिए जाने की जरूरत है। मुझे आशा और विश्वास है कि रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी अपने उत्तर के दौरान इन मुद्दों पर ध्यान देंगे।

सियालदह-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस की बारम्बारता में वृद्धि करने की भी मांग है। रविवार को कोई रेलगाड़ी नहीं होती। अत: मैं रेल मंत्री से सियालदह से चलने वाली सियालदह नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस के प्रचालन में रविवार को भी शामिल करने का आग्रह करता हूं।

श्री संतोष मोहन देव (सिलचर): माननीय सभापति महोदय, सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री को हार्दिक धन्यवाद देता हूं। हालांकि, हम सब नई लाइनों, आमान परिवर्तन तथा आम सुविधाओं की मांग करते हैं परन्तु जब तक राजस्व में वृद्धि नहीं होती ऐसा नहीं किया जा सकता। आपने एक अच्छी शुरुआत की है और मैं उसके लिए आपका पूरी तरह समर्थन करता हूं।

सभापति महोदय, जब संयुक्त मोर्चा सरकार थी तो श्री नीतीश कुमार भी उमसें थे। उन्होंने लमडिंग से सिल्चर तक की लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की स्वीकृति दी थी जिससे त्रिपुरा, मिजोरम, मणिपुर और सिलचर के लोगों को लाभ होगा। यद्यपि, उस पर कार्य प्रारम्भ हो गया है परन्तु पैसे की कमी है और इसके लिए 60 करोड़ से 70 करोड़ रुपये वार्षिक की आवश्यकता है। मुझे रेल मंत्रालय की मुश्किलों का पता है। मैंने इस मामले पर उनसे भी चर्चा की थी। मैंने भारत सरकार के गैर-व्यपगत कोष से कुछ धन प्राप्त करने की कोशिश की थी परन्तु मुझे यह नहीं मिल सका।

[श्री संतोष मोहन देव]

यदि आप सोचते हैं कि पूर्वोत्तर क्षेत्र की उपेक्षा हो रही है और यह अलग-थलग किया जा रहा है और यदि आप कश्मीर के लिए राष्ट्रीय योजना के रूप में योजना पर विचार कर सकते हैं तो आप इस लाइन पर कार्य क्यों नहीं करते जिससे तीन राज्यों अर्थात मणिपुर, असम और मिजोरम को लाभ होगा। मैं आपसे विनम्र निवेदन करता हूं कि इस बारे में सम्बद्ध अधिकारी से बात करें और आवश्यक कार्यवाही करें। अन्यथा, यदि आप 60 करोड़ रुपए वार्षिक देते रहते हैं तो जब मेरा पोता भी संसद सदस्य बन जाता है तो वह भी इस बड़ी लाइन पर यात्रा नहीं कर पाएगा क्योंकि यह 1,115 करोड़ रुपए की परियोजना है। जब तक आप इसे पूरा कर पाएंगे तब तक लागत बहुत अधिक बढ़ जाएगी। इसलिए, मैं विनम्र निवेदन करता हूं कि इस पर विचार किया जाए। माननीय मंत्री ने मुझे कहा था, "मुझे पूरी सहानुभूति हैं और मैं अपनी ओर से पूरा प्रयास कर रहा हूं।" मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि मेरे इस प्रस्ताव पर विचार करें, मंत्रिमंडल के सामने जाएं और इसे करवायें।

आजादी के 52 वर्षों के पश्चात भी असम में एक किलोमीटर लाइन का भी विद्युतीकरण नहीं किया गया। हम गत चार वर्षों से अनुरोध कर रहे हैं कि गुवाहाटी-डिब्रूगढ़ लाइन का विद्युतीकरण किया जाए। विद्युत उपलब्ध है। मैं जानता हूं कि आप इस बजट में यह नहीं कर सकते परन्तु मध्य बजट मूल्यनिर्धारण में प्रावधान करके ऐसा कर सकते हैं तो यह अच्छा होगा।

मुझे एक ओर बात के लिए माननीय मंत्री का धन्यवाद करना चाहिए। मैंने उनको गुवाहाटी से जयपुर के बीच रेलगाड़ी चलाने के लिए अनुरोध करते हुए लिखा था। वह शुरू की गई हैं क्योंकि उस क्षेत्र से लोग व्यापारिक कार्यों के लिए हमारे क्षेत्र में आते हैं और वे पूरे असम में विभिन्न स्थानों पर फैले रहते हैं। उन्होंने धन्यवाद दिया है और उनकी ओर से मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

हमें आपको धन्यवाद देते हुए खुशी है कि आपने इस वर्ष के बजट में भोगीभील पुल परियोजना को शामिल किया।

महोदय, मैं एक और अनुरोध करना चाहता हूं। गुवाहाटी राजधानी को कुछ वर्ष पहले प्रारम्भ किया गया था। परन्तु यदि आप इस राजधानी रेलगाड़ी के यात्रा समय की अन्य राजधानी रेलगाड़ियों से तुलना करें तो आप देखेंगे कि यात्रा समय में बहुत अंतर है। जब रेलगाड़ी शुरू की गई थी तो हमें बताया गया था कि यह प्रयोग के तौर पर इस मार्ग पर चलेगी और वे देखेंगे कि यह कैसे चल रही है अब हमें अधिकारियों द्वारा बताया गया है कि इस गुवाहाटी राजधानी के यात्रा समय को कम किया जा सकता है। कृपया इस पहलू की जांच करें। मैं बिना जांच किए तत्काल इसे करने के लिए आपसे नहीं कहूंगा। यदि यात्रा समय को कम किया जा सकता है तो ऐसा किया जाना चाहिए।

महोदय, अरुणाचल प्रदेश के लोग विशेषकर ईस्ट स्मांग जिले में पासीकाट और लोहित जिले में तेजू के निवासी इन स्थानों में रेलवे बुकिंग काउंटर खोलने का अनुरोध करते रहे हैं। ऐसा इसलिए है क्योंकि ये बहुत दूरदराज के क्षेत्र हैं। यदि उन्हें टिकट मिल सकता है तो वे रेलगाड़ी से यात्रा कर सकते हैं परन्तु यदि उन्हें टिकट नहीं मिल पाता है तो उन्हें लमडिंग अथवा गुवाहाटी अथवा किसी अन्य स्थान पर रात भर रुकना पड़ता है। यदि इन स्थानों पर रेलवे बुकिंग काउंटर खोले जाते हैं तो उन्हें आसानी से टिकट मिल सकता है और वे आराम से यात्रा कर सकते हैं।

महोदय, मैं भदरक वैली और कछार एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के बारे में कुछ उल्लेख करना चाहूंगा। यह रेलगाड़ियां इन स्थानों को जोड़ती हैं और इन रेलगाड़ियों को नियमित रूप से चलाने की आवश्यकता है। ये रेलगाड़ियां अब नियमित रूप से नहीं चल रही हैं। रेल डिब्बों की स्थिति बहुत खराब है। जब श्री राम विलास पासवान रेल मंत्री थे तो समय सारणी का पालन किया जाता था किन्तु अब स्थिति बदल गई है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह इस पहलू की भी जांच करें।

महोदय, अब मैं आमान परिवर्तन के बारे में उल्लेख करना चाहूंगा। मैं इस प्रयोजनार्थ लोगों को वहां से हटाने का समर्थन करता हूं। लेकिन इस संबंध में मेरा अनुमान दुखद है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि इस मुद्दे पर गौर किया जाये। लोगों को वहां से हटा दिया गया है किन्तु रेल लाइनें नहीं बिछाई गई हैं। उस जमीन पर नए लोग आकर कब्जा कर रहे हैं। यदि आप स्थान खाली कराते हैं तो आपको यह सुनिश्चित करना चाहिए जिस उद्देश्य के लिए लोगों से वह स्थान खाली कराया गया है, वह पूरा हो। आप लोगों को वहां से हटा देते हैं और जमीन महीनों खाली पड़ी रहती है और कुछ समय बाद नए लोग उस जमीन पर आकर बस जाते हैं। ऐसा करना ठीक नहीं है। हम किसी उद्देश्य के लिए स्थान खाली कराने का समर्थन करते हैं। मैं इसकी अनुमति लेने के लिए उस जिले में जाऊंगा लेकिन यदि यह दिखाई देता है कि वह जमीन खाली होने के बाद भी महीनों खाली पड़ी रहती हैं और वहां नए लोग आकर बस जाते हैं तो लोगों को जवाब देना मुश्किल होगा। इसलिए ऐसे निर्देश होने चाहिए जैसे स्वर्गीय माधवराव सिंधिया के समय था कि जब जरूरत हो तभी जमीन लोगों से खाली कराई जाएं। यदि जमीन खाली कराना जरूरी हो तभी ऐसा कराया जाना चाहिए और हम जनप्रतिनिधि इसका समर्थन करेंगे लेकिन बिना किसी धनराशि के बिना किसी कार्य योजना के यदि

आप लोगों से मात्र जमीन खाली कराने के लिए जमीन खाली कराते हैं तो यह मानवता की दृष्टि से कोई अच्छी बात नहीं होगी।

महोदय, अंत में मैं सिल्चर और अगरतला से आने वाले और दिल्ली, मुम्बई और ऐसे अन्य स्थानों को जाने वाले लोगों को कलकत्ता विमानपत्तन पर रेल टिकट उपलब्ध कराने के लिए रेलवे बुकिंग पटलों पर कोटा बढ़ाने का रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं। रेलवे द्वारा यह बुकिंग काउन्टर हमारे ही अनुरोध पर खोले गए थे। तभी इन स्थानों से आने वाले लोग कैंसर रोगियों के इलाज के लिए मुम्बई जैसे स्थानों को जाते हैं। इसके अतिरिक्त, बिहार में एक बहुत अच्छे अस्थि विशेषज्ञ डाक्टर हैं और बहुत लोग उनके पास जाना चाहते हैं। किन्तु उन्हें आरक्षण नहीं मिलता। इसलिए मैं इन बुकिंग काउंटरों पर कोटा बढ़ाने का अनुरोध करता हूं। मुझे आशा है कि जो मैंने कहा है उसे आपने सुना है और उन पर विचार भी करेंगे।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का हार्दिक स्वागत करता हूं। मैं सबसे पहले तो उन्हें इस बात के लिए भी बधाई देता हूं कि उन्होंने यह रेल बजट इस चतुराई से प्रस्तुत किया कि इससे पहले जितने भी रेल बजट प्रस्तुत हुए, उस समय हंगामा हुआ लेकिन ऐसा पहली बार हुआ कि कोई भी हंगामा नहीं हुआ। यहां तक कि विपक्ष के सदस्यों ने भी उनके भाषण को ध्यानपूर्वक सुना। उन्होंने राजभाषा का प्रयोग करके यह रेल बजट पेश किया, इसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं।

सायं 7.20 बजे

[श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव *पीठासीन* हुए]

इस रेल बजट की जो विशेषताएं हैं, उनके बारे में बहुत कुछ समाचार पत्रों में आ चुका है, परंतु मैं अपने संसदीय क्षेत्र की समस्याओं की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। मैं सबसे पहले उनसे अनुरोध करना चाहता हूं कि अजमेर एक ऐतिहासिक, धार्मिक और पर्यटन की दृष्टि से पवित्र तीर्थस्थान है। पुष्कर और अजमेर में लाखों तीर्थयात्री और जायरीन प्रति वर्ष बहुत बड़ी संख्या में आते हैं। हर एक रेल मंत्री जी ने अजमेर के लिए कोई न कोई रेल अपने राज्य से चलाने का प्रयास किया है, लेकिन बिहार शरीफ को अजमेर शरीफ से अभी तक नहीं जोड़ा गया है। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह पटना को अजमेर से जोड़ने का कष्ट करें, क्योंकि बिहार के लोग बहुत बड़ी संख्या में अजमेर, पुष्कर और ख्वाजा साहब की दरगाह की यात्रा करने के लिए आते हैं।

बिहार पर्यटन की दृष्टि से एक महत्वपूर्ण राज्य है और राजस्थान भी पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण राज्य है। किसी रेल मंत्री ने बंगलौर से अजमेर को जोड़ा, किसी ने कोलकाता से अमेजर को जोड़ने का प्रयास किया और नई रेल गाड़ी चलाई। माननीय रेल मंत्री जी ने राजस्थान के ऊपर काफी कृपा की है, उन्होंने लगभग पांच नई गाड़ियां चलाई हैं और सीमान्त क्षेत्र के डिफैन्स डिपार्टमैन्ट की मदद से कुछ नई लाइनों के निर्माण की घोषणा की है, लेकिन अजमेर को कोई नई रेल नहीं दी है। आपने केवल अजमेर-बंगलौर गाड़ी का सप्ताह में जो एक फेरा होता था, उसके सप्ताह में दो फेरे कर दिये हैं। आपने अजमेर को केवल यही दिया है।

मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि मेरी दो महत्वपूर्ण मांगें हैं। एर्नाकुलम से अजमेर आने वाली गाड़ी को अजमेर तक बढ़ा दिया जाए। केरल पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण राज्य हैं तथा अजमेर भी पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। केरल में मुस्लिम आबादी बहुत बड़ी संख्या में हैं, जिनका अजमेर आना-जाना लगा रहता है। इसके अलावा अजमेर में दक्षिण भारत विशेषकर केरल के लोग बहुत बड़ी संख्या में रहते हैं, उन लोगों के आने-जाने की कोई व्यवस्था होनी चाहिए। उपरोक्त गाड़ी दिन भर जयपुर में खड़ी रहती है। यदि उसे जयपुर से अजमेर तक बढ़ा दिया जाए तो रेलवे को कोई नया खर्चा नहीं आयेगा और अजमेर को दक्षिण मार्ग से जोड़ने वाली एक नई रेल मिल जायेगी।

सभापति महोदय, मैं दूसरी बात यह कहना चाहता हूं कि जम्मू-तवी से पूजा एक्सप्रैस जयपुर तक चलती है। वह दिन भर जयपुर में खड़ी रहती है। अगर उसे जयपुर से अजमेर तक बढ़ा दिया जाए तो वैष्णो देवी और पुष्कर का सीधा सम्पर्क हो सकता है। मैं समझता हूं कि हमारे संवेदनशील रेल मंत्री इस ओर ध्यान देंगे। जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा कि पटना, पाटलिपुत्र को अगर अजमेर से जोड़ दिया जाए तो बिहार से बहुत बड़ी संख्या में लोग अजमेर आते हैं, मैं समझता हूं कि अजमेर और राजस्थान को माननीय नीतीश जी की बहुत बड़ी सौगात होगी और उनके ऊपर अजमेर और पुष्कर दोनों मेहरबान होंगे। मुझे आशा है कि मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

सभापति महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में ब्यावर और किशनगढ़ दोनों एक लाख से ऊपर की आबादी के नगर हैं। दिल्ली से

[प्रो. रासा सिंह रावत]

अहमदाबाद के बीच जो सुपरफास्ट आश्रम गाड़ी चलती हैं, बांदीकुई और दौसा जो छोटे से नगर हैं और जिनकी आबादी पचास हजार के आसपास है। इनके बीच 25 किलोमीटर की दूरी है, जहां यह गाड़ी दोनों जगह रुकती है, जबकि अजमेर से 25 किलोमीटर पहले किशनगढ़, जो मार्बल व्यवसाय का बहुत बड़ा केन्द्र है और उसकी आबादी लगभग एक लाख है तथा अजमेर से 55 मील की दूरी पर ब्यावर नाम का नगर है, जिसकी आबादी डेढ़ लाख है, जहां व्यवसाय के लिए दक्षिण भारत, गुजरात, महाराष्ट्र और अन्य राज्यों से बड़ी संख्या में लोग आते-जाते हैं, लेकिन ब्यावर और किशनगढ़ में सुपरफास्ट आश्रम गाड़ी नहीं रुकती है। जब भी हम मांग करते हैं तो कहते हैं कि दूरी बहुत कम है, इसलिए वह गाड़ी नहीं रुकेगी। आप वहां इस गाड़ी का दो मिनट का हाल्ट दे दें। शायद रेल मंत्री जी को ध्यान नहीं होगा कि इस गाड़ी का फुलेरा कोई कमर्शियल स्टॉपिज नहीं है। लेकिन वहां यह मैन्टीनेन्स के लिए 15 मिनट खड़ी रहती है। जयपुर में 25 मिनट खड़ी रहती है। इसके मेन्टीनेन्स का काम जयपुर में हो सकता है। सुपर फास्ट आश्रम एक्सप्रैस अजमेर के पास किशनगढ़ और अजमेर से आगे ब्यावर जो दोनों एक लाख से ऊपर की आबादी के नगर हैं, वहां इस गाड़ी को रुकवाने की व्यवस्था करें।

मान्यवर, आपने एक अच्छा काम किया कि एक फार्मूला बनाया राज्यों की परियोजनाओं के लिए, लेकिन उस फार्मूले के आधार पर आपने जो आबंटन किया है, मैं कहना चाहता हूं कि देश में क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़ा राज्य राजस्थान है। राजस्थान में आपने अजमेर-पुष्कर के लिए दो साल हो गए, एक परियोजना स्वीकृत की थी पर उसके लिए केवल पांच करोड़ रुपये मंजूर किये हैं। अजमेर, चित्तौड़ और उदयपुर की मीटर गेज को ब्रॉडगेज में बदलने वाली बात है, उसके लिए केवल 25 करोड़ रुपये मंजूर किये हैं। इसी प्रकार बांदी कुई-आगरा फोर्ट बहुत महत्वपूर्ण लाइन थी जो पश्चिमी उत्तर प्रदेश को अजमेर से जोड़ने वाली थी, आगरा को अजमेर से जोड़ने वाली थी और बड़ी महत्वपूर्ण लाइन है, अभी तक उसको मीटर गेज से ब्रॉडगेज में नहीं बदला। पहले यह बी.ओ.टी. में थी और फिर रेल मंत्रालय ने उसको अपने हाथ में लिया है लेकिन अफसोस है कि इतना कम धन मंजूर किया है कि वह शायद नहीं बन पाए।

जैसा मैंने प्रारंभ में कहा कि इस रेल बजट में पहली बार रेलवे लाइनें बिछाने के लिए और नई परियोजनाओं के लिए जो नया फार्मूला बनाया है, उस फार्मूले के अनुसार राज्यों के क्षेत्रफल के अनुसार किसी भी राज्य को वंचित नहीं रहना पड़ेगा, कुछ न कुछ परियोजनाओं के लिए मिलेगा, लेकिन मैं चाहता हूं कि आधा तीतर आधा बटेर वाली स्थिति न हो। अभी कम से कम जिस किसी भी लाइन को बनाने का काम लिया जाए, उस एक लाइन को एक बार मैं पूरा कर दिया जाए तो वह काम पूरा हो सकता है। इसलिए जहां आपने "यात्री सुविधा वर्ष" मानकर रेलवे को 150 वर्ष हो गए, ऐसा मानकर यात्रियों को सुविधा देने के लिए शुद्ध जल उपलब्ध कराने हेतु "रेल नीर" शुरू कराने का निश्चय किया है, फूड प्लाजा की बात कही है और सबसे बड़ी बात कि विभिन्न श्रेणी के किरायों में युक्तिकरण आपने पहली बार किया है चाहे माल भाड़े में हो या यात्री भाड़े में। हमारे विपक्षी कहते हैं कि किराया बढ़ा दिया है। कई वर्षों से सेकंड क्लास का किराया नहीं बढ़ा था। अब जो किराया बढ़ाया है वह बढ़ा तो है लेकिन हिसाब लगाया जाए तो कुछ स्थानों पर चाहे लंबी दूरी में कुछ श्रेणियों का घटाया भी है। ऐसे ही मालभाड़े में जो युक्तिकरण किया है वह अच्छी बात है।

इसके अतिरिक्त रेलवे सुरक्षा की ओर आपने विशेष ध्यान दिया है और इसके लिए विशेष बजट का आबंटन कराया है। उसके लिए आप धन्यवाद के पात्र हैं। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि भारतीय रेलवे देश का सबसे बड़ा यातायात संस्थान है और सौ लाख कर्मचारी इसमें काम करते हैं। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहूंगा कि यह रेल सेवा जन सेवा है। राकेश मोहन समिति की सिफारिशों को ध्यान में रखकर इसको व्यवसायी सेवा बनाने का प्रयास न करें, अन्यथा आम जनता का जो आम तौर पर सहारा रेलवे है, रेलवे के द्वारा जनता यात्रा करती है और रेलवे के बारे में कहा जाता है कि रेलवे राष्ट्र की वह नसें हैं जिनमें राष्ट्रीय एकता का रक्त बहता है। ऐसी महत्वपूर्ण रेल सेवा का जो विभाग है, वह जन सेवा के रूप में रहना चाहिए। मैं बधाई देना चाहूंगा कि बजट में सीमित संसाधनों के बावजूद भी यात्रियों को सुविधाएं उपलब्ध कराने का प्रयत्न किया गया है।

एक बात कहकर मैं अपना स्थान ग्रहण करूंगा। मैं आपका संरक्षण चाहूंगा। अजमेर में रेलवे के कारखाने लोको और कैरिज के हैं। आपने कृपा करके उन कारखानों में कुछ कार्य सौंपा है लेकिन और ज्यादा कार्य उन कारखानों की क्षमता के अनुसार, वहां की मशीनरी के अनुसार दिलवाने का कष्ट करें ताकि वहां जो श्रमिक काम करते हैं, उनको रोजी रोटी मिले और उन्हें वी.आर.एस. का शिकार न होना पड़े या उनको खाली घर न बैठना पड़े। नई भर्ती पर आपने पाबंदी लगाई है उसको भी हटाने का कष्ट करें ताकि उन लोको और कैरिज कारखानों में श्रमिक जा सकें। वहां एक स्टेडियम है, जहां अखिल भारतीय प्रतियोगिताएं होती हैं लेकिन वह कुछ वर्षों से शायद धन के अभाव में या जिनता विकास होना चाहिए या मेनटेनेन्स होनी चाहिए, उसके अभाव में सूना पड़ा है। उसकी ओर भी विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है।

अंत में मैं पुन: रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करते हुए कहना चाहता हूं कि मंत्री जी ने राजस्थान के ऊपर अपेक्षाकृत कृपा तो की है लेकिन कम की है। मैं उनसे प्रार्थना करूंगा कि थोड़ा और उदार बनकर क्षेत्रफल की दृष्टि से सबसे बड़े राज्य राजस्थान की आकांक्षाओं की पूर्ति करने के लिए इसको रेल सेवा के नक्शे पर भी महत्वपूर्ण स्थान दिलवाने का कष्ट करें।

***श्री चन्द्र प्रताप सिंह** (सिधी): महोदय, मैं रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं एवं अपने क्षेत्र से संबंधित कुछ बिंदुओं की ओर आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं।

शक्तिपुंज एक्सप्रेस हावड़ा से जबलपुर तक चलती है, जो जबलपुर पहुंचकर 28 घंटे तक खड़ी रहती है और दूसरे दिन पुन: हावड़ा के लिए प्रस्थान करती है। इस गाड़ी को जबलपुर से बढ़ा कर भोपाल तक चलाने से अतिरिक्त भार रेल विभाग को नहीं पड़ेगा और यात्रियों को सुविधा भी मिलेगी।

शक्तिपुंज एक्सप्रेस का ठहराव मड़वास ग्राम या निवास ग्राम में किया जावे, जिससे सिधी जिला मुख्यालय पहुंचने में सुविधा होगी।

दक्षिण पूर्व रेल के अंतर्गत बिलासपुर से अनूपपुर के बीच में रेलवे ट्रैक खराब है। लगभग 46 कि.मी. उस ट्रेक को शीघ्र सुधार कराया जावे, जिससे यात्री गाड़ी एवं मालगाड़ी यातायात में वृद्धि होगी।

दक्षिण पूर्व रेल के अंतर्गत चिरमिरी, मनेन्द्रगढ़ एवं विश्रामपुर स्टेशन से सारनाथ एक्सप्रेस का आरक्षण कोटा बहुत कम है। सरगुजा जिला, कोरिया जिला कोयलाचंल क्षेत्र होने से यात्रियों को बनारस, इलाहाबाद जाने के लिए बस द्वारा यात्रा करना पड़ती है। अतएव बनारस इलाहाबाद लखनऊ तक का आरक्षण कोटा निर्धारित किया जावे तथा चिरमिरी-विश्रामपुर से सीधी रेल सेवा बनारस तक प्रारंभ किये जाने पर भी विशेष ध्यान दे।

चिरमिरी से बिलासपुर पैसेंजर ट्रेन चलती है, उस रेलगाड़ी को रायपुर दुर्ग तक बढ़ाया जावे, जिससे यात्रियों को राज्य की राजधानी तक सीधी रेल सुविधा उपलब्ध हो सके।

चिरमिरी मनेन्द्रगढ़ स्टेशन के बीच में हसदेव नदी पर रेल पुल, जो अंग्रेजों के जमाने का बना हुआ है, वह कमजोर हो चुका, अतएव पुल का निर्माण अलग से कराया जाये।

***श्री विष्णुदेव साय** (रायगढ़): महोदय, माननीय उपाध्यक्ष/सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट 2002-2003 का समर्थन करता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में 16 नई जन शताब्दी एक्सप्रेस चलाने का प्रावधान किया है इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। रायगढ़ से दुर्ग, जन शताब्दी एक्सप्रेस चलाने के लिए क्षेत्र की जनता की तरफ से उन्हें बधाई देता हूं। किन्तु मेरे रायगढ़ लोक सभा क्षेत्र के द.पूर्व. रेलवे के रायगढ़ में दिनांक 14.9.98 को माननीय मंत्री जी द्वारा कोचिंग टर्मिनल का शिलान्यास किया गया था। यह शिलान्यास होने से रायगढ़ की जनता की जो पुरानी मांग थी, वह पूरी हुई थी। टर्मिनल से रायगढ़ क्षेत्र की जनता का भावनात्मक लगाव भी है क्योंकि रायगढ़ के अतिरिक्त जशपुर एवं सरगुजा जिला के लोग भी यहां से यात्रा करते हैं। वर्तमान में रायगढ़ होकर जो यात्री गाड़ियां चल रही हैं वह यात्रियों की संख्या को देखते हुए पर्याप्त नहीं हैं। टर्मिनल के बन जाने से रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी, ऐसा मेरा मानना है। चूंकि जो भी यात्री गाड़ियां रायपुर तथा बिलासपुर से चलती हैं जैसे कि छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, महामाया एक्सप्रेस, इस्पात एक्सप्रेस जो हावड़ा से राउरकेला तक चलती है, टर्मिनल बन जाने से रायगढ़ तक चला करेंगी।

माननीय मंत्री जी ने नये बजट में 1. दुर्ग से बंगलौर एवं 2. दुर्ग से जयपुर सप्ताह में एक दिन चलाने की घोषणा की है जिसका मैं स्वागत करता हूं किन्तु दुर्ग से चलने से पूरा छत्तीसगढ़ क्षेत्र इस सुविधा से वंचित हो जायेगा। मेरा मानना है कि रायगढ़ में कोचिंग टर्मिनल बन जाने से ये ट्रेनों रायगढ़ से चला करेंगी जिससे अधिक से अधिक लोगों को इनका लाभ मिलेगा। शासन की भी यही मंशा है कि कम खर्च में अधिक से अधिक लोगों को इसका लाभ मिले। राज्य शासन ने टर्मिनल निर्माण हेतु आवश्यक भूमि उपलब्ध करा दी है एवं रेल विभाग ने 30 लाख रुपए मुआवजा भी दे दिया है किन्तु इस बजट में इस कार्य हेतु कोई राशि का प्रावधान नहीं किया गया है।

इसलिए महोदय, आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि कोचिंग टर्मिनल निर्माण हेतु राशि उपलब्ध कराने का कष्ट करें। मैं पुन: रेल बजट 02-03 का पुरजोर समर्थन करते हुए अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं।

***श्री पवन सिंह घाटोवार** (डिबुगढ़): महोदय, मैं इस सदन के माननीय सदस्य द्वारा पहले से उल्लिखित सभी बातों को दोहराना नहीं चाहूंगा। मैं अपनी बात को पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों की समस्याओं, आशाओं और उम्मीदों तक ही सीमित रखूंगा।

महोदय, पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलवे की उपस्थिति तुलनात्मक रूप से नाममात्र है। लम्बे समय से उत्तरोत्तर रेल बजट इस क्षेत्र के

*सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पवन सिंह घाटोवार]

लोगों की समस्याएं को सुलझाने और मांगों को पूरा करने में असमर्थ रहे हैं। किन्तु मैं पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों के लिए इस वर्ष कुछ नई रेलगाड़ी शुरू करने के लिए श्री नीतीश कुमार जी को धन्यवाद देना चाहता हूं:

1. जयपुर के बरास्ते गुवाहाटी से बीकानेर तक एक साप्ताहिक रेलगाड़ी।
2. गुवाहाटी से दीमापुर के बीच जन शताब्दि रेलगाड़ी।
3. गोलपाड़ा के बरास्ते गुवाहाटी और बोंगाईगांव के बीच नई सवारी रेलगाड़ी।

महोदय, माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में बोगीबील की मेगा पुल परियोजना के बारे में उल्लेख करते समय कहा है।

सदन को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि ब्रह्मपुत्र जैसी विशाल नदी पर बोगीबील पुल का कार्य आगामी बिहार समारोह के दौरान शुरू हो जाएगा। किन्तु असम और अरुणाचल प्रदेश के लोगों को आश्वस्त करना होगा कि यह पूर्व की भांति एक कर्मकाण्ड बनकर नहीं रह जायेगा जब वर्षों तक इस परियोजना पर कोई काम नहीं हुआ था। इस वर्ष के बजट में इस परियोजना के लिए स्वीकृत धनराशि पर्याप्त नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से प्राथमिकता के आधार पर इस परियोजना के लिए और अधिक धनराशि के आवंटन हेतु अनुरोध करता हूं।

अब मैं अपने क्षेत्र के लोगों की काफी लम्बे समय से चली आ रही कुछ मांगों की ओर माननीय मंत्री का ध्यान दिलाना चाहूंगा:

(1) जलपाईगुड़ी से गुवाहाटी तक रेलवे लाइन का दोहरीकरण।

इससे यातायात का आवागमन सरल हो जाएगा और वर्तमान में अपनी क्षमता के अधिकतम उपयोग कर रहे इस क्षेत्र में अतिरिक्त क्षमता उपलब्ध होगी।

(2) अपने बजट में रेल मंत्री ने रंगिया रेल मंडल जिसकी वर्ष 1995 में आधार शिला रखी गई थी का निर्माण कार्य शुरू करने के लिए कोई कदम उठाने की घोषणा नहीं की है। मैं इस कार्य को तत्काल शुरू करने की मांग करता हूं।

(3) रेल मंत्रालय ने आज तक पूरे पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेलवे विद्युतीकरण का कार्य शुरू करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया है। इस संबंध में शीघ्र कदम उठाए जाने चाहिए।

(4) रंगिया से मुरकांगचेलक के आमान परिवर्तन हेतु शीघ्र कार्रवाई की जाए क्योंकि यह असम के उत्तरी किनारे और अरुणाचल प्रदेश की एकमात्र रेल लाइन है।

(5) अपर असम के लोगों की लम्बे समय से चली आ रही मांग अवध असम रेलगाड़ी को डिबरूगढ़ तक बढ़ाने की है।

(6) गुवाहाटी से तिनसुकिया के बीच इंटरसिटी रेलगाड़ी को डिब्रुगढ़ तक बढ़ाया जाना चाहिए।

(7) 26 कि.मी. की नई रेल लाइन द्वारा मोरनहाट को डिब्रुगढ़ जोड़ने की मांग इस क्षेत्र के लोगों की लंबे समय से चली आ रही मांग है। इससे सिमलगुड़ी-डिबरूगढ़ मुख्य बड़ी लाइन की दूरी लगभग 90 कि.मी. तक कम हो जाएगी और यह बोगीबील पुल को भी जोड़ेगा। मैं माननीय रेल मंत्री से इस परियोजना पर शीघ्र विचार करने का अनुरोध करता हूं।

अपने बजट भाषण में माननीय रेल मंत्री से आगामी वर्ष को यात्री सुविधा वर्ष के रूप में समर्थित किया है। महोदय, मैं रेल मंत्री का ध्यान पूर्वोत्तर क्षेत्र के यात्रियों के समक्ष आ रही कुछ कठिनाईयों की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं:

(1) इस क्षेत्र को यात्रियों की सुरक्षा एक अहम बात है। रेलवे को इस मामले में संबंधित राज्य सरकारों के साथ परामर्श कर उपयुक्त उपाय करने चाहिए।

(2) इस क्षेत्र के अधिकतर रेलवे स्टेशन बहुत पुराने हैं और इन पर पर्याप्त यात्री सुविधाओं का अभाव है। मैं आपसे इन खामियों को दूर करने हेतु आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध करता हूं।

(3) अधिकतर सवारी गाड़ियों के डिब्बे बहुत पुराने हैं और इससे यात्रियों को अत्यधिक असुविधा होती है। इस पुराने डिब्बों को धीरे-धीरे नए डिब्बों से बदला जाना चाहिए।

अंत में मैं माननीय रेल मंत्री से सभी सम्भव कदम उठाने का अनुरोध करता हूं ताकि मेरे क्षेत्र के लोग को भी यह महसूस हो और वह यह बात की प्रशंसा करें कि भारतीय रेलवे वास्तव में हमारे महान देश के राष्ट्रीय एकीकरण की माला है।

***श्री वी.एस. शिवकुमार** (तिरुअनंतपुरम): महोदय, मैं त्रिवेन्द्रम में अपने निर्वाचन क्षेत्र में रेल बजट 2002-2003 में निम्नलिखित परियोजनाएं शामिल करने के लिए आपका बहुत आभारी हूं।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

बजट में शामिल प्रमुख परियोजनाओं में त्रिवेन्द्रम के निकट कोचुवेली में दूसरे टर्मिनल का निर्माण और पारसाला स्टेशन को क्रासिंग सेक्शन में परिवर्तित करना है। कोचुवेली में नये टर्मिनल परियोजना की कुल लागत आठ करोड़ रुपए है। इस प्रयोजन हेतु बजट में मात्र पांच लाख रुपए का आवंटन किया गया है, इसकी महत्ता को देखते हुए यह राशि बहुत थोड़ी है। दूसरे टर्मिनल का निर्माण करना बहुत जरूरी है चूंकि त्रिवेन्द्रम में सेंट्रल स्टेशन पर अब और कोई विकास की संभावना नहीं है। इसलिए अनुरोध है कि नई परियोजना को युद्ध स्तर पर शुरू किया जाए। अत: मेरा अनुरोध है कि यह आवंटन एक करोड़ रुपए अथवा कम से कम पचास लाख रुपए तक कर दिया जाए। पारस्साला क्रासिंग स्टेशन हेतु आवंटन भी बहुत नगण्य है। इसको भी बढ़ाकर पचास लाख रुपए तक करने का मैं अनुरोध करता हूं।

सेंट्रल रेलवे स्टेशन

टीवीएम सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर विकास कार्य चल रहा है। टीवीएम सेंट्रल रेलवे स्टेशन के महत्व को देखते हुए आप कृपया संबंधित अधिकारियों की विकास कार्य तत्काल पूरा करने का निर्देश दें।

नेमाम स्टेशन को क्रासिंग स्टेशन में बदलना

रेलवे प्राधिकारी नेमाम स्टेशन को क्रासिंग स्टेशन में बदलने के प्रस्ताव को पहले ही प्रस्तुत कर चुके हैं। यह टीवीएम के दक्षिणी भाग के यात्रियों के लिए अत्यधिक लाभदायक होगा।

नैय्यातिनकारा, रेलवे स्टेशन का विकास

ताल्लुक मुख्यालय होने के कारण एनटीए रेलवे स्टेशन को निम्नलिखित विकास कार्यों की आवश्यकता है:

* सर्वप्रथम टीवीएम, नागरकोविल और कन्याकुमारी से चलने वाली सभी रेलगाड़ियों के लिए कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली शुरू करना;
* इस स्टेशन से होकर गुजरने वाली सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को यहां रुकने की अनुमति दी जाए;
* तीसरी, प्लेटफार्म सं. 2 का विस्तार और उस पर छत डालना।

धानुवंचापुरम रेलवे स्टेशन

कई अवसरों पर, मैंने रेल मंत्री को धानुवंचापुरम रेलवे स्टेशन का विकास एक विभागीय स्टेशन के रूप में करने की आवश्यकता के बारे में अभ्यावेदन दिया था, जोकि अभी अनुबंध आधार पर चल रहा है।

प्रतिदिन बड़ी संख्या में यात्री इस स्टेशन पर आते जाते हैं। पास के अन्य स्टेशनों की तुलना में यहां होने वाला मासिक संग्रहण भी काफी अधिक है।

इसलिए, मेरा अनुरोध है कि धानुवंचापुरम रेलवे स्टेशन पर अस्थायी एस्टबेस्ट्स शेड बनाने की बजाय स्थायी स्टेशन का निर्माण कर मूलभूत सुविधाओं को उपलब्ध कराते हुए इसका उन्नयन विभागीय स्टेशन के रूप में किया जाए।

मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी उपरोक्त मामलों पर विचार करेंगे जिसके लिए मैं उनका सदा आभारी रहूंगा।

[हिन्दी]

***श्रीमती शीला गौतम** (अलीगढ़): महोदय, भारतीय रेल के डेढ़ सौ वर्ष पूरे होने जा रहे हैं इस ऐतिहासिक वर्ष के रेल बजट में आपने मुझे जो बोलने का मौका दिया है उसके लिए मैं आपकी आभारी हूं।

गत डेढ़ सौ वर्षों से रेल भारत के गरीब और निम्न मध्यमवर्ग की यात्राओं का सबसे प्रमुख और सुगम माध्यम बनी रही है, इस बजट के साथ ही भारतीय रेल ने कई नई सुविधाएं प्रदान की है।

भारतीय रेल की प्राथमिकता राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस के उच्च श्रेणी यात्रियों के पांच वर्ष तक के बच्चों को नि:शुल्क भोजन देने, शुद्ध डिब्बाबंद पेयजल उपलब्ध कराने फूड प्लाजा खोलने की योजना स्वागतमय है।

मालभाड़े को युक्तिसंगत बनाने का जो प्रयास किया गया है वह एक अच्छा कदम है विभिन्न श्रेणी के यात्री किरायों में वृद्धि से भी 910 करोड़ रुपये प्राप्त होने का अनुमान लगाया है इस तरह यात्री किराए में वृद्धि और मालभाड़े को युक्तिसंगत बनाने के क्रम में कुल 1360 करोड़ रुपये प्राप्त होने का अनुमान लगाया गया है। यह कुल मिलाकर रेलवे की वार्षिक योजना 10857 करोड़ रुपये की होगी। माल ढुलाई में 2 करोड़ 10 लाख टन की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है। और यात्रियों की संख्या में भी चार प्रतिशत की वृद्धि संभावित है। इसके बीच अच्छी बात यह है कि 35 नई रेलगाड़ियां चलाने का प्रयास 16 जनशताब्दी इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने का प्रस्ताव भी अच्छा कदम है।

महोदय मेरा सुझाव यह है कि फिलहाल रेलवे की परिसंपत्तियां ऐसी पड़ी है जिनका इस्तेमाल नही हो रहा है और उनके इस्तेमाल

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती शीला गौतम]

की जरूरत है, रेलवे से आम जनता की अपेक्षाएं काफी अधिक हैं आज भी उनके लिए यातायात का सबसे प्रमुख साधन वही है, लोग चाहते हैं कि सुविधायें भी बढ़े लेकिन जब तक दूरदराज के उपेक्षित इलाकों को रेल लाइनों से नहीं जोड़ा जाएगा तब तक न रेलवे की स्थायी आमदनी बढ़ेगी और न ही पूरी प्रणाली का आधुनिकीकरण संभव हो पायेगा। इस बजट में सुरक्षा कार्यों पर 2110 करोड़ रुपये खर्च करने का प्रस्ताव है रेल मंत्री जी का यह आश्वासन स्वागतयोग्य है कि पुरानी योजनाओं को पूरा किये बिना नई योजनाओं पर काम शुरू नहीं होगा। परन्तु नई रेलवे लाइनों की जितनी मांगें अभी तक लंबित पड़ी हैं उन पर अभी तक विचार नहीं हुआ है, विस्तार कार्यक्रमों को पूरा करने के लिए मैं अपने संसदीय क्षेत्र अलीगढ़ उ.प्र. की रेलवे की कुछ समस्याओं से आपको अवगत करा रही हूं। आपसे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि आप मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता के हित को ध्यान में रखते हुए निम्न सुझावों पर विनम्रतापूर्वक विचार करने की कृपा करेंगे।

1. मैं अलीगढ़ संसदीय क्षेत्र का चौथी बार प्रतिनिधित्व कर रही हूं। अत: गत 11 वर्षों के अंतराल में मैं आपका ध्यान अलीगढ़-दिल्ली के बीच यात्री रेल सुविधाओं एवं रेलवे से संबंधित मामलों को सदन में उठाती रही हूं।

2. अलीगढ़ भारत का ही नहीं अपितु विश्व में एक महान शिक्षा केन्द्र तथा हार्डवेयर एवं ताला उद्योग का महत्वपूर्ण केन्द्र है। अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय में बाहर के देशों से अनेक छात्र-छात्राएं शिक्षा प्राप्त करने आते हैं। माल की आवाजाही बहुत है। नगर से राजधानी एवं गाजियाबाद के लिए प्रतिदिन भारी संख्या में लोग आते-जाते हैं। यद्यपि प्रात: दो ई.एम.यू. तथा एक पैसिंजर गाड़ी दिल्ली की ओर आती है। परन्तु अलीगढ़ से ही इन गाड़ियों में इतनी अधिक भीड़ हो जाती है कि आगे आने वाले स्टेशनों से चढ़ने वाले यात्रियों को बैठने का स्थान ही नहीं मिलता। यहां तक कि खुर्जा के बाद अलीगढ़ वालों को यह कहकर उठा दिया जाता है कि "अलीगढ़ वालों बहुत देर बैठ लिए अब खड़े हो जाओ।" यदि कोई खड़ा नहीं होता है तो झगड़ा होता है। इससे संभ्रान्त नागरिकों तथा विशेषकर महिलाओं को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। अत: मेरा आपसे विशेष अनुरोध है कि अलीगढ़ से दिल्ली के बीच एक फास्ट ई.एम.यू. अविलम्ब चलायी जाय। इस फास्ट ई.एम.यू. को तुरंत चलाये जाने का औचित्य स्वयं महाप्रबंधक उत्तर रेलवे ने स्वीकार किया है।

3. वर्तमान में चल रही दिल्ली-अलीगढ़ ई.एम.यू. ट्रेन में अधिक भीड़ को देखते हुए कोचों की संख्या अविलम्ब बढ़ाई जानी चाहिए वर्तमान में केवल 12 कोच हैं, जिसे 16 कोच कराया जाये तथा डीके-2 को अलीगढ़ तक बढ़ाया जाय।

4. एक ई.एम.यू. ट्रेन अलीगढ़/दिल्ली लगभग सायकाल 3 या 4 बजे चलायी जाये जिससे दिल्ली एवं आगे जाने वाले यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके, वही ट्रेन शाम को 7.30 बजे वापस देहली से अलीगढ़ आये ताकि ऑफिस देर से छूटने वाले यात्रियों को सुविधा मिल सके।

5. मेरे आग्रह एवं अलीगढ़ की जनता की आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए अलीगढ़ जंक्शन को एक नोडल स्टेशन के रूप में उन्नयन किये जाने का प्रस्ताव है। इस कार्य के लिए बजट में यथानुकूल धनराशि का प्रावधान किया गया है और इस दिशा में कार्य भी प्रारम्भ हो गया है। जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद देती हूं, इससे शहर की ओर मालगोदाम की तरफ रेलवे की खाली जगह से ई.एम.यू. गाड़ियों को आने जाने की सुविधा के साथ-साथ कार की पार्किंग आदि की सुविधा के लिए रेल मंत्रालय से स्वीकृति प्रदान है उसे शीघ्रताशीघ्र प्रारंभ कराने की कृपा करें।

6. विदित हो कि अलीगढ़ से बरेली लाइन पर राजघाट-बबराला स्टेशन के पास से पवित्र गंगा नदी प्रवाहित होती है। प्रत्येक माह यहां से भारी संख्या में लोग गंगा स्नान को जाते हैं विशेष कर पूर्णिमा व अमावस्या तथा अन्य पर्वों पर। अंग्रेजों के समय में लोगों की गंगा-स्नान की धार्मिक भावना को ध्यान में रखते हुए स्पेशल गाड़ियों का प्रबंध किया जाता था। साथ ही प्रात: काल राजघाट-बबराला को रेल गाड़ी चलती थी और शाम को उधर से वापिस आती थी। अलीगढ़ वासियों की यह बहुत पुरानी मांग है। अत: अलीगढ़ से राजघाट-बबराला के बीच एक रेलगाड़ी चलायी जाय जिसे चन्दौसी तक बढ़ाया जा सकता है और विशेष पर्वों पर मेला स्पेशल चलायी जाय। इस दिशा में अलीगढ़-बरेली इण्टर सिटी एक्सप्रैस चलाकर भी इस सुविधा को उपलब्ध कराया जा सकता है।

7. अलीगढ़-दिल्ली के बीच गाड़ियों का आवागमन काफी है यदि एक और ट्रैक का प्रोवीजन हो जाये तो रेलों का आवागमन सुचारू रूप से हो जायेगा साथ ही ई.एम.यू. ट्रेनों के फेरे भी बढ़ाये जा सकते हैं इससे प्रतिदिन आने वाले यात्रियों को सुविधा हो जायेगी।

8. माननीय अध्यक्ष जी, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान कुछ रचनात्मक तथ्यों की ओर आकर्षित करना चाहूंगी:

(क) अलीगढ़ रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नं. 2 एक मुख्य प्लेटफार्म है, जो काफी पतला एवं चौड़ाई में बहुत छोटा है, जिसके कारण यात्रियों को भीड़ की अधिकता के कारण चढ़ने और उतरने में अत्यधिक परेशानी होती है। ऐसी स्थिति में कई दुर्घटनाएं भी हुयी हैं। इसके लिए मेरा सुझाव है कि प्लेटफार्म नं. 2 के रेलवे ट्रैक के स्थान पर चौड़ाई में प्लेटफार्म आगे तक बढ़ा दिया जाय तथा प्लेटफार्म नं. 2 की ट्रेनों के लिए प्लेटफार्म नं. 3 के रेल ट्रैक का उपयोग किया जाय। आप इसका सर्वे करवा लें। प्लेटफार्म नं. 2 की लंबाई हावड़ा की तरफ तो बढ़ा दी गयी है किन्तु शेड नहीं बढ़ाये गये हैं, जिससे वर्षा में आने एवं जाने वाले यात्रियों को असुविधा होती है इसलिए मंत्रीजी से अनुरोध है कि शेड बढ़ायें जाये।

(ख) अलीगढ़ पुराने नगर की ओर माल गोदाम के पास कुछ पुराने जर्जर क्वार्टर बने हैं। उन क्वाटर्स को तुड़वा कर उस स्थान पर रेल यात्रियों की सुविधा के लिए वेटिंग रूम बनाया जाय तथा सिटी बुकिंग आफिस का विस्तार किया जाय।

(ग) इसी क्रम में पुराने माइक्रोवेव टावर तथा पूर्वी केबिन के बीच बने रिहायशी जगह पर पार्क की सुविधा उपलब्ध करायी जाय तथा पान दरीबा की ओर सड़क मार्ग के किनारे दुकानों का प्रस्ताव काफी समय से लंबित है, जिसे शीघ्र अनुमति प्रदान करें, इससे रेलवे का राजस्व भी बढ़ेगा। स्टेशन पर साईकिल स्टैण्ड काफी समय से बंद है उसके बगल में पुराना माइक्रोवेव टावर अब कार्यरत नहीं है अत: इसके स्थान पर पुराने साइकिल स्टैंड का विस्तार कर दिया जाये तथा साईकिल स्टैण्ड शीघ्र चालू किया जाय। इससे नौकरी करने वाले डेली यात्रियों को साईकिल आदि खड़ी करने की सुविधा मिलेगी जिससे रेलवे राजस्व बढ़ेगा।

(घ) रेल कर्मचारियों की आवासीय सुविधा के लिए बदरबाग तथा जेल के पास रेलवे क्वाटर्स बनवाये जायें।

(ङ) पुराने कठपुला के पास अंग्रेजों के जमाने से ड्राइवर एवं गार्डों की आवासीय सुविधा के लिए रनिंग रूम काफी जर्जर अवस्था में है वहां जगह काफी है, इसमें मल्टी स्टोरीड आवासीय फ्लैट बनाये जा सकते हैं। रेलवे कर्मचारियों ने इस संबंध में पहल की है।

(च) पुराने कठपुला के पास रेलवे ट्रेक से सटे कुछ पुराने जर्जर हालत के क्वार्टर बने हैं। नियोजन की दृष्टि से इस स्थान पर इन क्वार्टरों का कोई भी औचित्य नहीं है। अत: इस स्थान पर रेल ट्रैक का ही विस्तार किया जाय।

(छ) वर्तमान में भीड़ को देखते हुए आरक्षण काउण्टर बढ़ाने के साथ-साथ वहीं पर एक पूछताछ काउण्टर की भी अति आवश्यकता है। जिससे यात्रियों को आरक्षण संबंधी स्थिति का पता चल सके।

(ज) प्लेटफार्म नं. 3 व 4 पर जाने व शहर के दोनों तरफ आने एवं जाने वाला पुल काफी छोटा एवं पुराना हो चुका है तथा हिलता भी है जिससे कभी भी टूटने का भय लगा रहता है। अत: प्लेटफार्म नंबर 3 व 4 पर जाने हेतु हावड़ा की तरफ एक नये पैदल पुल का शीघ्र निर्माण किया जाय।

(झ) प्रशिक्षित कर्मचारियों की नियुक्ति न होने के कारण यात्रियों को काफी असुविधा हो रही है। अलीगढ़ स्टेशन पर 25-30 कर्मचारियों की कमी है। अत: अलीगढ़ स्टेशन पर समुचित कर्मचारियों की नियुक्ति की जाये।

9. मेरे 6 साल के प्रयासों के बाद माननीय मंत्रीजी द्वारा अलीगढ़ में दिल्ली-लखनऊ शताब्दी एक्सप्रेस का ठहराव दिया गया, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को हार्दिक बधाई व धन्यवाद देती हूं।

10. मैं यात्रियों की सुविधा हेतु दो एक्सप्रैस गाड़ियों लिच्छिवी एक्सप्रैस एवं पुरुषोत्तम एक्सप्रेस के अलीगढ़ स्टेशन पर ठहराव की मांग करती आ रही हूं। अत: मेरा आपसे विशेष अनुरोध है कि इन गाड़ियों का अलीगढ़ पर ठहराव सुनिश्चित कराया जाय।

11. बरेली/दादर 4314/4313 एक्सप्रेस जो सप्ताह में केवल शनिवार को वर्षों से चल रही है को कम से कम सप्ताह में तीन दिन किया जाना चाहिए जिस पर यात्रियों को कम चालन के कारण काफी कठिनाई हो रही है। इस ट्रेन में वेटिंग लिस्ट सबसे अधिक होती है।

12. दिल्ली स्टेशन पर खड़ी रहने वाली जम्मू मेल को अलीगढ़ तक बढ़ाने से जम्मू तथा वैष्णो देवी के दर्शनार्थ जाने वाले यात्रियों को काफी सुविधा होगी जो वर्तमान में नहीं है।

13. पहले दोपहर में एक सवारी गाड़ी सीधे दिल्ली/आगरा कैण्ट चलती थी, जिसके स्थान पर ई.एम.यू. चलायी गयी जो कानपुर तक जाती है और उससे प्राय: लेट रहने के कारण टूण्डला में आगरा जाने हेतु कोई कनैक्शन नहीं मिलता है। ई.एम.यू. का

[श्रीमती शीला गौतम]

टाईम इस प्रकार सैट किया जाय ताकि टूण्डला से आगरा जाने वालों को सुविधा मिल सके।

14. सबसे महत्व की बात यह है कि अलीगढ़ शहर की जी.टी. रोड के लिए भारी वाहनों के आवागमन हेतु केन्द्र व प्रदेश सरकार, अलीगढ़ के चारों ओर ट्रैफिक को आने जाने की सुविधा के लिए बाई पास बनवा रही है वहां पर दो स्थान पर रेलवे क्रासिंग आती है, जिसमें से गेट नम्बर-112सी/3 पर पुल निर्माण की स्वीकृति मंत्रालय द्वारा प्रदान कर दी गयी है, जिसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद देती हूं, साथ ही अनुरोध करती हूं कि अवशेष एक रेलवे क्रासिंग सं. 105-सी पर उपरगामी सेतु का निर्माण किया जाय। क्योंकि जो रेल लाईन अलीगढ़ होकर जाती है वह दिल्ली से कलकत्ता की लाईन है और जिस पर 24 घण्टे में कम से कम 200 ट्रेनों का आवागमन होता है।

अंत में मैं पुन: एक बार माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का पुरजोर समर्थन करती हूं और जनहित में ऐसे अच्छे संतुलित बजट के लिए हार्दिक धन्यवाद देती हूं।

[अनुवाद]

***श्री एस. मुरुगेसन** (तेनकासी): महोदय मैं वर्ष 2002-2003 के रेलवे बजट पर अपने भाषण को सभा पटल पर रखता हूं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में कतिपय रेलवे परियोजनाएं लंबे समय से लंबित है जिन्हें प्राथमिकता के आधार पर निपटाए जाने की आवश्यकता है।

विरुधनगर-क्विलोन एवं तिरुनेलवेली-तेनकासी को बड़ी लाइन में बदले जाने एवं शीघ्र पूरा करने हेतु पर्याप्त धन का आबंटन।

सेनगोताह से चैन्नई होकर मदुरै के लिए नई रेलगाड़ी चलाना।

मदुरै से तेनकासी, सेनगोताह एवं क्विलोन होकर मुम्बई के लिए नई रेलगाड़ी चलाना जिससे मुम्बई तक की दूरी में काफी कमी आएगी।

तेनकासी से देश के महत्वपूर्ण केन्द्रों को जोड़ते हुए कम्प्यूटर से टिकट बुकिंग कराने की सुविधा प्रदान करना।

तेनकासी संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के कदायनालुर विधान सभा निर्वाचन क्षेत्र से सुंदरसापुरम रेलवे मार्ग पर रेल फाटक का निर्माण कराना।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

कोर्टालम से तेनकासी, अम्बसमुन्दरम, वल्लियार, पनानगुडी होकर कन्याकुमारी के लिए नई बड़ी लाईन का निर्माण।

मैंने कदायनालुर से पुलियानगुडी होकर संकरनाकोइंल के बीच नई रेल लाईन के लिए मैंने अभ्यावेदन दिया है जोकि केवल 8 किलोमीटर है और इससे एक लाख जनसंख्या को लाभ पहुंचेगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से पहले संस्वीकृत परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने और नवीन परियोजनाओं के लिए शीघ्र सर्वेक्षण करने का आदेश देने के लिए पर्याप्त धन आबंटित करने की अपील करता हूं।

[हिन्दी]

श्री तूफानी सरोज (सैदपुर): माननीय सभापति जी, मैं रेल बजट 2002-03 का पुरजोर विरोध करने के लिए खड़ा हूं। पुरजोर विरोध इसलिए कर रहा हूं क्योंकि देश के सबसे बड़े प्रान्त की सबसे बड़ी और घनी आबादी वाले क्षेत्र पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। इस बार पूर्वान्चल के पूर्वी उत्तर प्रदेश का ध्यान रेल बजट पर था इसमें मऊ, बलिया, आजमगढ़ और वाराणसी के लोगों के दिमाग में विशेष रूप से यह था कि इस बार मंत्री महोदय रेल बजट में औरैया से जौनपुर मीटरगेज रेल लाइन को ब्रॉडगेज में बदलने की व्यवस्था अवश्य करेंगे, लेकिन उन्हें निराशा हाथ लगी।

मान्यवर, मैंने इस बारे में स्वयं व्यक्तिगत तौर पर मिलकर और आवेदन कर के तथा सदन के माध्यम से क्षेत्र की जनता का ध्यान मंत्री जी की तरफ दिलाया। औरैया से जौनपुर चार बार रेलगाड़ी आती थी और जाती थी। पूरी रेल खड़ी रहती थी, लेकिन आज रेलगाड़ी को बन्द कर के रेल-बस की व्यवस्था की गई है जिसमें बड़ी मुश्किल से 75 लोग ही बैठ पाते हैं और गर्मी के मौसम में जब प्राइवेट गाड़ियां शादी विवाह में बुक हो जाती हैं तब क्षेत्रीय जनता को बड़ी ही परेशानी का सामना करना पड़ता है।

महोदय, मैं उक्त मीटर गेज लाइन को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने की याचिका करने हेतु याचिका समिति में भी यह मामला लेकर गया था और याचिका समिति में बतौर विटनैस यातायात रेलवे बोर्ड के अधिकारियों को बुलाया गया था। मैं भी वहां उपस्थित था। समिति के समक्ष रेलवे बोर्ड के अधिकारियों ने यह स्वीकार किया था कि यह रेल लाइन बनना अत्यावश्यक है और इस मीटर गेज लाइन को ब्रॉड गेज लाइन में परिवर्तित किया जाए,

लेकिन अभी तक उसे परिवर्तित करने का प्रयत्न नहीं किया गया है। पूर्वी उत्तर प्रदेश सबसे घनी आबादी वाला क्षेत्र है जहां कम से कम 5 लाख लोग उससे लाभान्वित होते हैं। उसकी तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। इसलिए मैं इस बजट को पूर्ण रूप से दिशाहीन करार देता हूं।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने पश्चिम दिशा में खड़े होकर सूर्योदय देखने का काम किया है। मालभाड़े व द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के किराए में वृद्धि कर के गरीब जनता के ऊपर बोझ डाला गया है। मालभाड़े में वृद्धि से सामान्य तौर पर सभी प्रकार की सामग्री का भाव बढ़ेगा जिससे आने वाले समय में उपभोक्ताओं के जीवन में काम आने वाली आवश्यक वस्तुओं के दामों पर विशेष रूप से असर पड़ेगा। राजधानी और शताब्दी रेल गाड़ियों के किरायों में वृद्धि नहीं की गई है। उच्च श्रेणी के रेल किरायों में वृद्धि न करके उच्च श्रेणी के लोगों की ओर विशेष ध्यान दिया गया, प्रतीत होता है।

सभापति महोदय : आप कुछ सुझाव तो दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री तूफानी सरोज : सभापति जी, हम सुझाव भी देंगे लेकिन पहले मैं अपनी बात तो कह दूं। बजट में पूर्वांचल की घोर उपेक्षा हुई है। रेल लाइन को मीटरगेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने की बात इस सदन में कई बार उठाई गई है लेकिन उसमें पक्षपातपूर्ण रवैया अपनाया गया है। आप पहले मुझे अपने कष्ट को कह लेने दीजिए, उसके बाद मैं अपने सुझाव दूंगा। वैसे सुझाव तो सब लोगों ने दिये हैं। इस रेल बजट का सभी ने स्वागत भी किया है लेकिन पहली बार ऐसा हुआ है, पहले आप मेरे दर्द को तो सुन लीजिए कि 7 से 14 परसेंट की जो वृद्धि सामान्य यात्री किराये में की गई है, पहले यह वृद्धि उच्च श्रेणी के यात्रियों के किराये में की जाती थी लेकिन पहली बार द्वितीय श्रेणी के यात्री किराये में वृद्धि की गई है। द्वितीय श्रेणी के जो यात्री हैं, वे ट्रेन में जानवरों की तरह यात्रा करते हैं। वे डिब्बे में ठुसे रहते हैं। बाथरूम और संडास तक उनसे भरा रहता है। इस वजह से माता या बहनों को जरूरत पड़ने पर संडास या बाथरूम जाने में भी तकलीफ होती है। उनके इस दुख-दर्द की तरफ किसी ने ध्यान नहीं दिया है।

पूर्वी उत्तर प्रदेश में जब स्वर्गीय कमलापति त्रिपाठी थे तब उन्होंने कुछ ध्यान दिया था लेकिन इसके बाद कोई ध्यान नहीं दिया गया है। तारीघाट से महू तक रेल लाइन बिछाने के लिए 1992-93 में एक सर्वे हुआ था लेकिन आज उसका कुछ पता नहीं है। इसके अलावा माननीय प्रधान मंत्री जी ने 1 करोड़ लोगों को नौकरी देने की बात कही थी लेकिन नौकरी देने की बात तो दूर रही, वी.आर.एस. के अन्तर्गत छंटनी करके रेलवे में 17 लाख कर्मचारियों की जगह 14 लाख कर्मचारी कर दिये हैं। गरीब परिवारों से संबंधित तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों को हटाया गया है। उच्च श्रेणी के एक भी कर्मचारी को नहीं हटाया गया है।

इसके अलावा तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के रहने के लिए यद्यपि 60 हजार क्वार्टर्स की व्यवस्था की गई है, लेकिन आज उन क्वार्टर्स की देखभाल ठीक ढंग से नहीं हो पा रही है। उनकी स्थिति बहुत ही दयनीय है। उसकी देख-रेख के लिए सरकार कोई व्यवस्था नहीं कर रही है। केवल उच्च श्रेणी के कर्मचारियों की तरफ ही सरकार का पूर्ण रूप से ध्यान है।

रेलवे हास्पिटल, वाराणसी की तरफ मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं क्योंकि मैं उसी क्षेत्र से आता हूं। रेलवे हास्पिटल, वाराणसी में स्टॉफ की कमी तो है ही लेकिन इसके साथ-साथ वहां दवा की व्यवस्था ठीक ढंग से नहीं हो पाती।

सभापति महोदय : आप संक्षेप में अपनी बात कहिये क्योंकि और भी कई माननीय सदस्यों को इस चर्चा में भाग लेना है।

श्री तूफानी सरोज : सभापति जी, मेरा सुझाव है कि रेलवे में रेलवे केटरिंग पैटर्न निगम बनाया गया है जिसका काम खान-पान में संचालन करना है। मेरा कहना है कि इस विभाग ने केवल ठेकेदारी प्रथा शुरू कर दी है। बड़े पैमाने पर ठेकेदारी दी जा रही है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूं कि वाराणसी से नई दिल्ली के लिए रोज एक राजधानी एक्सप्रैस चलाने की आप व्यवस्था करें। क्षेत्रीय जनता की मांग है कि क्षेत्र में ज्यादातर लोग कोलकत्ता में नौकरी करने के लिए जाते हैं इसलिए वहां वाराणसी से हावड़ा तक के लिए एक नयी रेलगाड़ी चालू करने की व्यवस्था की जाये।

[अनुवाद]

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय (कलकत्ता उत्तर-पश्चिम): महोदय, यह भारतीय रेलवे का 150वां वर्ष है। रेलवे आम जनता पर कर लगा कर इस वर्ष को मना रही है और यह रेल किराये में बढ़ोत्तरी करके 910 करोड़ रु. प्राप्त करेगी। कुछ माह पूर्व 10 प्रतिशत अधिभार लगाया गया था और अब यह 910 करोड़ रु. एकत्र करने जा रही है।

[श्री सुदीप बंद्योपाध्याय]

महोदय, बजट एक सम्पूर्ण दस्तावेज है। जब माननीय रेल मंत्री ने इस बजट को सभा में रखा तो सभा को मूर्ख बनाने में उन्हें सफलता प्राप्त हुई। कोई नहीं जानता कि कहां और कितनी वृद्धि की गई है। कई समाचार पत्र भी माननीय मंत्री जी के भाषण से भ्रमित हो गए थे।

उन्होंने कहा है कि द्वितीय श्रेणी की सामान्य रेलगाड़ियों के न्यूनतम किराये में 3 रुपए से 4 रुपए की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है? यदि कोई किराया 3 रुपए से 4 रुपए तक बढ़ता है तो प्रतिशतवार यह कितना है? यह 33 प्रतिशत है। क्या इसे कहीं प्रकाशित किया गया है? तृणमूल कांग्रेस सैद्धांतिक रूप से हमेशा ही ऐसे किसी निर्णय का विरोध किया है जिससे आम जनता विशेषकर दलितों एवं निम्न मध्य वर्ग के लोगों को जबर्दस्त कठिनाई होती है। मूल्यवृद्धि ने इस स्तर तक चोट पहुंचाई है जिसके द्वारा 90 करोड़ रुपए जुटाने का प्रस्ताव है। माल-भाड़े से 450 करोड़ रुपए एकत्र किए जा रहे हैं।

मैं यह उल्लेख करना चाहता हूं कि खाद्य नमक के माल भाड़े में परिवर्तन किया गया है और इसमें कैसे वृद्धि की गई है। गांधीधाम से चित्रपुर तक जोकि मेरे कोलकाता निर्वाचन क्षेत्र में है 54 से 55 मीट्रिक टन नमक ले जा रहे एक वैगन से अब 60,000 रुपए के पूर्व स्तर की बजाय 1 लाख रुपया लिया जाएगा। उसका अर्थ है कि इसमें 40,000 रुपए की वृद्धि की जाएगी। मैं इस कागजात की माननीय मंत्री को सौंप दूंगा ताकि वह उत्तर देते समय स्पष्टीकरण दे सके कि मैं अपने तथ्यों एवं आंकड़ों के मामले में कितना सही हूं।

गांधीधाम से मालदा टाऊन तक की 2379 किलोमीटर तक की दूरी के लदाई और उतराई के प्रभार में 156 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। नौसिटी से माल्दा टाऊन की 1714 किलोमीटर की दूरी के लिए इसमें 127 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। चिरई से चितपुर की 2374 किलोमीटर की दूरी के लिए इसमें 156 प्रतिशत की वृद्धि की गई है।

इस प्रकार, बजट प्रस्तावों में घोषित ऐसे किसी भी निर्णय से और विशेषकर जहां तक खाद्य नमक का संबंध है, इससे देश के प्रत्येक परिवार और निर्धनतम व्यक्ति पर बुरा प्रभाव पड़ेगा। यूरिया के संबंध में भी यही मामला है। मैं कांग्रेस पक्ष के माननीय सदस्यों को सुन रहा था। मेरे लिए यह अत्यंत आश्चर्यजनक था कि वे बजट से इतने संतुष्ट थे और वे बजट प्रस्तावों पर इतनी जबर्दस्त प्रतिक्रिया व्यक्त कर रहे थे कि मुझे आश्चर्य हुआ कि निर्धनतम लोगों के बारे में कौन सोचेगा और उन्हें कौन बताएगा कि उनका क्या होने वाला है। अतएव, हम इसका पूरी तरह विरोध करते हैं और माननीय मंत्री जी से ऐसे कुछ मामलों में बढ़ोत्तरी को वापस लेने का अनुरोध करता हूं जहां कहीं भी आम जनता माल भाड़े में हुई असाधारण बढ़ोत्तरी से प्रभावित हुई हैं।

हम संरक्षा एवं सुरक्षा के बारे में चिंतित हैं। प्रधानमंत्री ने वित्त मंत्री के साथ संरक्षा एवं सुरक्षा हेतु 17,000 करोड़ रुपए उपलब्ध कराए हैं। इस हेतु, अगले छह वर्षों में 12,000 करोड़ रुपए उपलब्ध कराए जाएंगे और रेल मंत्रालय द्वारा अधिभार के रूप में 5000 करोड़ रुपए एकत्रित किए जाएंगे। क्या रेलवे को इस हेतु मास्टर प्लान तैयार किया है? क्या इस बजटीय प्रावधान में से धन को अन्यत्र लगाया जाएगा। क्योंकि गत दो वर्षों में वित्त मंत्रालय द्वारा रेल मंत्रालय को कोई बजटीय सहायता नहीं दी गई है। बेहतर संरक्षा एवं सुरक्षा के प्रस्ताव थे। परन्तु वित्त मंत्रालय ने एक भी पैसा नहीं दिया था और इस प्रकार संरक्षा एवं सुरक्षा हेतु अब यह मांग बढ़कर 17,000 करोड़ रुपए तक पहुंच गई है। मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या मेरी शिकायतें सही हैं।

मैं वर्ष 2000-01 में रेलवे से सम्बद्ध सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कार्य निष्पादन की प्रशंसा करता हूं। वे अच्छा कार्य कर रहे थे, परन्तु उनके साथ क्या हुआ? अभी पूरे देश में सरकारी क्षेत्र के उपक्रम विनिवेश के जबर्दस्त खतरे से जूझ रहे हैं।

यहां तक कि लाभ कमाने वाले सरकारी क्षेत्र के उपक्रम भी खतरे में हैं। वर्ष 2000-01 में उनका कार्य-निष्पादन कैसा था? रेल मंत्री के भाषण में इसका उलेख किया गया है। ऐसा नहीं है कि मैं स्वयं इसे उद्धृत कर रहा हूं। इरकॉन इंटरनेशनल ने 66 करोड़ रुपए का निवल लाभ कमाया। राईट्स (रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकॉनामिक सर्विसेज) ने 15 करोड़ रुपए का निवल लाभ कमाया। कॉनकर (कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड) ने 217 करोड़ रुपए का लाभ कमाया और 43.54 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान भी किया। भारतीय रेल वित्त निगम ने 238 करोड़ रुपए का निवल लाभ अर्जित किया। 1980-81 में हुआ। हम रेलवे के उन सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कार्य-निष्पादन से पूरी तरह संतुष्ट हैं जो अपने लाभार्जन प्रक्रिया के साथ अग्रसर हैं और हमें यह पूर्ण विश्वास है कि इन उपक्रमों को निजी क्षेत्र के हाथों नहीं सौंपा जाएगा। हम चाहते है कि रेल मंत्री इसका आश्वासन दें। जेइएसएसओपी (जेसोप) बंगाल में स्थित एक ईकाई है जो वैगन बनाती थी। यह सरकारी क्षेत्र का एक उपक्रम था और इस तथ्य के बावजूद कि यह रेलवे के लिए उत्पादन व्यवस्था में लगी थी, हाल ही में इसे मात्र 18 करोड़ रुपए के मूल्य पर एक महत्वपूर्ण साझेदार को सौंप दिया गया है।

हम संरक्षा एवं सुरक्षा के बारे में चिंतित हैं। विशाल रकम जमा की गई है। पूर्व में, जब रेलवे दुर्घटनाएं हुई, तो 1962, 1968

एवं 1978 में कई समितियों एवं जांच आयोगों की घोषणा की गई थी। परन्तु वास्तविक रिपोर्टें कहां हैं? ये कहां जाती हैं? क्या इन्हें रद्दी की टोकरी में फेंक दिया जाता है? दुर्घटनाओं का मुख्य कारण क्या है? मैं कहता हूं कि दुर्घटनाओं का एक कारण मानवीय भूल है। तकनीकी त्रुटि भी दुर्घटनाओं का कारण हो सकती है। परन्तु दुर्भाग्यवश, जांच के बाद जब तक सभी रिपोर्टों को मंत्रालय तथा सरकार के समक्ष रखा जाता है, तब तक उनकी अवधि बीत चुकी होती है। इसे बिना प्रमाण के नहीं मान लेना चाहिए। मैं आशा करता हूं कि रेल मंत्री सभी एहतियाती उपाय करेंगे और यह सुनिश्चित करने के लिए एक व्यापक कार्यक्रम आरंभ करेंगे कि रेल यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा पर समुचित ध्यान दिया जाए।

फिर कई वर्षों से रेल मार्ग का नवीकरण नहीं हो पाया है और यह लंबित पड़ा हुआ है। हम जानना चाहते हैं कि इस मास्टर प्लान को किस रूप में और किस तरह तैयार किया जा सकेगा। जब पहले श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री बने थे तो उन्होंने श्वेत पत्र प्रकाशित करवाया था। उसमें कई चीजें प्रकाशित हुई थीं। हम यह जानना चाहते हैं कि क्या अनुवर्ती कार्यवाही के रूप में सरकार द्वारा उठाए गए कदमों के साथ विभिन्न आयोगों की गई कार्यवाही रिपोर्टें सभा पटल पर रखी जाएंगी या नहीं।

रेल विभाग की जवाबदेही तय की जानी है। इसमें अभी भी मितोपयोगिता की जरूरत है। रेलगाड़ियों में सैलून व्यवस्था है। मैंने देखा है कि पंजाब में हुई दुर्घटना के दौरान घटना स्थल का दौरा करते जाते समय मंत्री रेलगाड़ी से थ्री टियर स्लीपर क्लास में यात्रा कर रहे थे जबकि उसी रेलगाड़ी में रेलवे बोर्ड के चेयरमैन सैलून यान में यात्रा कर रहे थे। यह मैंने अपनी आंखों से देखा है। और ऐसा होता आया है। प्रति सैलून खर्च कितना आता है? हमने कई मौकों पर सैलूनों से यात्रा की है, किन्तु सरकारी खर्च पर एकबारगी नहीं। यह विलासिता से जुड़ा सवाल है जिसका कई अवसरों पर उपयोग किया जाता है।

इसलिए इन सब चीजों से सख्ती से निपटा जाना चाहिए। मितोपयोगिता सरकार द्वारा उठाए गए महत्वपूर्ण कदमों में से एक है। विभागीय खर्च का प्रबंधन निहायत जरूरी है। कर उगाही से या राजस्व संग्रह के नाम पर हम कितना भी धन इकट्ठा कर लें और योजनागत परिव्यय को बढ़ाकर 1400 करोड़ तक कर दें, फिर भी जब तक खर्च का प्रबंधन समुचित ढंग से नहीं किया जायेगा, तब तक कोई फायदा नहीं होगा। हमें यह देखना होगा कि हम कहां खड़े हैं। जहां तक रेलवे से संबंधित वित्तीय मामलों का सवाल है, खर्च का योजनागत रूप से समुचित प्रबंधन बेहद जरूरी है।

मैं रेलटेल कारपोरेशन के बारे में बोलना चाहता हूं। श्री सैम पित्रोदा इस मामले के विशेषज्ञ हैं। श्री राजीव गांधी ने प्रधान मंत्री रहते हुए जहां तक संचार व्यवस्था का सवाल है, उत्साहजनक दृष्टिकोण अपनाया था। श्री सैम पित्रोदा को विदेश से बुलाया गया और इस विषय पर विचार-विमर्श कर एक निगम का गठन किया गया। मैं जानना चाहता हूं कि क्या रेलटेल का पूरी तरह से विघटन कर दिया गया है या फिर यह अब भी विद्यमान है। क्या कारण है कि श्री सैम पित्रोदा जैसे व्यक्ति को जो पूरी तरह से इस विषय के प्रति समर्पित थे, बिना किसी शुल्क वित्तीय लाभ के वापस जाने दिया गया? हमारी बहुत इच्छा है कि रेल मार्ग का नवीकरण, आधुनिकीकरण, अनुसंधान और विश्लेषणात्मक विकास समुचित ढंग से हो। गरीबों पर बोझ लाद दिया गया है। धन की उगाही होगी। किन्तु, क्या इस धन का समुचित उपयोग किया जाता है? मितोपयोगिता की बड़े पैमाने पर जरूरत है। यह रिकार्ड है कि सरकार को 700 करोड़ रुपए से अधिक का राजस्व प्राप्त हुआ है। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी जब बहस पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करेंगे, तो वे सकारात्मक जवाब देने की कोशिश करेंगे। उनके बजट पेश करने के बाद मैंने देखा कि संसदीय कार्य मंत्री आए और उन्हें गले लगा लिया और उन्होंने कहा,

[हिन्दी]

'कहां से तुम इस बजट में 910 करोड़ रुपए का टैक्सेशन ले आए, मैं तो समझ नहीं पाया। हम सबका भी यही हाल हुआ था। आज भी सदन में उसी हाल का प्रोजेक्शन हुआ है।'

[अनुवाद]

हम पर जहां तक संभव हो सके अधिकतम कर लगा दिया गया है।

[हिन्दी]

जब जनरल बजट में कुछ चीजों के भाव बढ़ाए गए, जैसे एल.पी.जी. के और कैरोसिन आयल के तो हमने विरोध किया था। इसके बारे में भी हम अपना विरोध दर्ज कराते हैं। संसदीय लोकतंत्र में हम लोग सरकार के साथ हैं, लेकिन कुछ विषयों में हमारे आब्जेक्शंस भी हैं।

[अनुवाद]

मैं बजट का विरोध नहीं करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री किशन लाल दिलेर** (हाथरस): महोदय, आज बजट करोड़ों करोड़ रुपये का पास किया जा रहा है क्योंकि आपने जिस योग्यता पूर्वक सारे देश पर ध्यान देकर रेलवे विभाग में विकास की प्रगति की है वह सराहनीय है। हमारे यहां अलीगढ़ हाथरस में प्रगति की झलक नहीं आई है। हमारे दोनों जिलों की कुछ जनता की समस्या हैं जिन्हें मैं प्रस्तुत कर रहा हूं। आशा है निम्नांकित समस्याओं का समाधान अवश्य करेंगे।

1. हाथरस सिटी में क्रॉसिंग पर सड़क पुल का निर्माण-क्योंकि इस फाटक पर मेरठ, हापुड़, गाजियाबाद, बुलन्दशहर, खुर्जा, बरेली, अलीगढ़ से आगरा तथा भरतपुर को आवागमन होता है, जनता बहुत परेशान है। घंटों तक वाहन खड़े रहते हैं। शहर की दोनों तरफ जनता परेशान होती है। अगर इस पुल का निर्माण हो जाता है तो जनता को राहत हो जायेगी।

2. हाथरस जंक्शन पर बरौनी एक्सप्रेस तथा प्रयागराज एक्सप्रेस स्टॉपिज करने को स्वीकृति प्रदान करें ताकि जनता को राहत मिल सके।

[अनुवाद]

***डा. सी. कृष्णन** (पोल्लाची): महोदय, मैं तमिलनाडु के कोयम्बटूर जिले के अपने संसदीय क्षेत्र पोल्लाची में आवश्यक रेल सुविधाओं के संदर्भ में कुछ महत्वपूर्ण बातें कहना चाहता हूं।

पोल्लाची एक ऐसी जगह है जिसे पलानी होते हुए तमिलनाडु के प्रसिद्ध तीर्थ स्थल कोयम्बटूर (पोदनूर) से डिण्डुगल तक केवल मीटर गेज से जोड़ा गया है। इस दूरी की मीटर गेज रेल का ब्रोड गेज में आमान परिवर्तन लम्बे समय से लम्बित पड़ा हुआ है, जबकि पोल्लाची और उसके आस-पास के गांवों के लोगों की महती आवश्यकता को देखते हुए इसका आमान परिवर्तन निहायत जरूरी है। पोल्लाची में टेक्सटाइल मिलें, लघु उद्योग, कृषि आधारित व्यावसायिक केन्द्र, तीर्थ और पर्यटक स्थल अनेमलै वन्य जीव अभयारण्य हैं। उद्योग तथा नारियल और उसके उत्पादों के मामले में मेरा संसदीय क्षेत्र पोल्लाची एक बहुत बड़ा व्यावसायिक केन्द्र है, किन्तु उसे ब्राड गेज से जोड़ा न जाना दु:ख की बात है। आमान परिवर्तन का प्रारंभिक कार्य वर्ष 2001-2002 के दौरान ही शुरू किया जा चुका है। किन्तु, इस परियोजना का काम आगे बढ़ाने के लिए इस बार रेल बजट में कुछ भी घोषणा नहीं की गई है।

जनता के अनुरोध के मद्देनजर मेरी विनती है कि पोल्लाची होते हुए कोयम्बटूर से तिरुनेलवेली और कोयम्बटूर से तिरुचेन्दुर के बीच क्रमश: दो नई रेलगाड़ियां चलाई जाए।

तिरुचेन्दुर 'भगवानमुरुगा' का एक पवित्र मंदिर वारल नगर है, जहां पोल्लाची होकर कोई रेल सुविधा नहीं है। तिरुनेलवेलि एक बड़ा बाजार केन्द्र है। जहां पोल्लाची और कोयम्बटूर से सम्पूर्ण कृषि उत्पाद लाए जाते हैं।

उक्त रेल मार्गों पर यदि दो नई रेल सेवाएं शुरू की जाती है, तो मैं आपका बहुत आभारी रहूंगा और मेरा आप से यह भी अनुरोध है कि पोल्लाची होते हुए कोयम्बटूर से डिण्डुगल के बीच मीटर गेज को ब्रोडगेज में बदलने का काम शीघ्र पूरा किया जाए।

मैं यह भी अनुरोध करता हूं कि मेरे गृह स्थान में (कोयम्बटूर जिले के उडुमलपेट में) तीन ऊपरिपुल बनाए जाने को स्वीकृति प्रदान की जाए:-

(1) उडुमलपेट-ढल्ली रोड रेल क्रॉसिंग

(2) रामासामी नगर-उडुमलपेट रेल क्रॉसिंग

(3) पोल्लाची-वलपराई रोड रेल क्रॉसिंग

ये सभी घनी आबादी वाले क्षेत्र हैं और यहां यातायात का भारी दबाव होता है।

कृपया सत्यमंगलम से होकर धरमपुरम से पलानी होते हुए मैसूर सामराज नगर की परियोजना को शुरू किया जाए। इस रेल लाइन की कल्पना और इसकी योजना ब्रिटिश काल के दौरान ही बनाई गई थी, किन्तु 60 वर्षों से अधिक के समय के बाद भी यह प्रारंभिक अवस्था में है। इससे मेरे संसदीय क्षेत्र में बड़े-बड़े व्यावसायिक केन्द्रों और नगर क्षेत्रों के बीच सम्पर्क स्थापित हो सकेगा।

***श्री शिवाजी माने** (हिंगोली): महोदय, मैं वर्ष 2002-2003 के लिए प्रस्तावित रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हूं। यह बजट शहरी क्षेत्रों के लिए अच्छा है। इसमें गरीबों और आम जनता पर कोई बोझ नहीं लादा गया है।

मैं इस बजट में 16 जन-शताब्दी इंटर-सिटी सेवाएं शुरू करने और 25 अतिरिक्त एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाई जाने का प्रावधान किए जाने पर बहुत-बहुत आभार करता हूं।

जिले के सभी मुख्य स्थानों को कम्प्यूटीकृत पायल योजना से जोड़ने में वृद्धि हुई है।

रेल मंत्री ने मेरे संसदीय क्षेत्र की वर्ष 1999-2000 में स्वीकृत हुई अकोला-पूर्ण परियोजना के लिए पर्याप्त निधि धन आबंटित की

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

है। यह परियोजना मराठवाड़ा क्षेत्र के बुनियादी ढांचों के विकास के लिए लाभकारी है। इस बजट में आमान परिवर्तन परियोजना के लिए केवल 10 करोड़ रुपए की राशि आवंटित की गई है, जबकि इस परियोजना की लागत 235 करोड़ रुपए की है। उक्त परियोजना के लिए 10 करोड़ रुपए का प्रावधान बहुत ही कम है और इससे इसको पूरा होने में कई वर्ष लग जाएंगे।

इसलिए, माननीय मंत्री जी से मेरा नम्र निवेदन है कि वे अकोला पूर्णा आमान परिवर्तन परियोजना के लिए पर्याप्त राशि आवंटित करें।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में मराठवाड़ा क्षेत्र के विकास तथा वहां की आधारभूत संरचना में वृद्धि के लिए एक अन्य अति महत्वपूर्ण परियोजना और है वह है मुदखेड-आदिलाबाद आमान परिवर्तन परियोजना जिसकी स्वीकृति वर्ष 1985-86 में दी गई थी। किन्तु, दुर्भाग्य है कि यह परियोजना अब तक पूरी नहीं हुई है और इस प्रयोजनार्थ मैं शिष्टमंडल के सदस्यों के साथ माननीय मंत्री से कई बार मिल चुका हूं कि आमान परिवर्तन के इस कार्य को पूरा कराने के लिए बजट में पर्याप्त राशि स्वीकृत की जाए।

यदि ये परियोजनाएं पूरी हो जाएंगी तो इससे मराठवाड़ा विद्युत बोर्ड और महाराष्ट्र के बीड जिले में पारकी योजना ताप विद्युत स्टेशन के अधीन कोयला खानों से कोयला ले जाने वाली मालगाड़ियों को भी मदद मिलेगी। इससे 400 किमी. की दूरी की बचत होगी। इस प्रकार इससे समय एवं धन की बचत होगी और इससे महाराष्ट्र राज्य को प्रतिवर्ष 150 करोड़ रुपये की बचत होगी क्योंकि यह मार्ग मुदखेड-आदिलाबाद-हैदराबाद-नागपुर के लिए सबसे कम दूरी वाला मार्ग है।

रेल मंत्री ने पिछले बजट में सभी जिला रेल स्टेशनों के कंप्यूटरीकृत की घोषणा की थी लेकिन मेरे निर्वाचन क्षेत्र हिंगोली जिले में कंप्यूटर की कोई सुविधा नहीं है।

महोदय, गत वर्ष जब हमने रेल मंत्री से मुलाकात की थी तो हमें मुम्बई से नांदेड तक नई रेलगाड़ी चलाने का आश्वासन दिया गया था लेकिन इस बजट में इस नई रेलगाड़ी के बारे में कोई घोषणा नहीं की गई है। इसलिए मराठवाड़ा क्षेत्र के लोग हताश और झुंझलाये हुए हैं और वे आन्दोलन छेड़ने वाले हैं या धरना देने वाले हैं। इसे रोकने एवं सरकार की छवि सुधारने के लिए 1.4.2002 से मुम्बई से नांदेड़ तक एक नई रेलगाड़ी शुरू की जाये।

महोदय, दूरदराज के क्षेत्रों में नये रेलमार्गों तथा रेल राजस्व बढ़ाने हेतु रेल का आधुनिकीकरण करने का बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। दूरदराज के क्षेत्रों में नया बाजार तलाशने के लिए रेल मंत्री को नए रेलमार्ग बनवाने होंगे।

महोदय, घने कुहरे के कारण रेल सेवाएं बाधित हो जाती हैं और इससे रेलवे को बहुत अधिक हानि होती है। इस समस्या का सामना करने के लिए अब तक कोई प्रौद्योगिकी कार्यन्वित नहीं की गयी है। कुहरे के कारण रेलगाड़ियां विलम्बित हो जाती हैं और 15 दिसम्बर, 2001 से आज तक रेलवे को लगभग 400 करोड़ रुपये की हानि उठानी पड़ी है।

[हिन्दी]

***डा. रामलखन सिंह** (भिण्ड): महोदय, मैं अपना भाषण समय की कमी के कारण आपके माध्यम से सभा पटल पर रखना चाहता हूं। कृपया इसकी अनुमति प्रदान करने की कृपा करें।

महोदय, मा. रेल मंत्री जी ने जिन विषम परिस्थितियों में एक अच्छा बजट प्रस्तुत किया है, निश्चित ही धन्यावाद के पात्र हैं। मैं इस बजट का समर्थन करता हूं व मंत्री जी को बधाई देता हूं। अध्यक्ष महोदय, मैं अपने क्षेत्र के बारे में आपके माध्यम से कुछ निवेदन किरना चाहता हूं।

1. गुना-इटावा रेल लाईन का कार्य पूर्ण करने का लक्ष्य 2003 है, लेकिन अभी जिस गति से कार्य चल रहा है, उससे नहीं लगता कि समय सीमा के अंदर कार्य पूर्ण हो जायेगा। अत: मेरा निवेदन है कि भिण्ड एक पिछड़ा व डाकू ग्रस्त क्षेत्र है। अत: इस रेलवे लाइन को समय सीमा के अंदर पूरा किया जावे ताकि पूरे क्षेत्र को विकास का पथ मिल सके।

2. 1998 में आदरणीय प्रधान मंत्री जी ग्वालियर गये थे, उस समय उन्होंने एक नयी रेलवे लाईन भिण्ड-उरई वरास्ता महोबा घोषित की थी, लेकिन इसका सर्वेक्षण कार्य अभी तक पूर्ण नहीं हुआ। अत: इसका सर्वेक्षण कार्य महोबा घोषित की थी, लेकिन इसका सर्वेक्षण कार्य शुरू कराया जावे।

3. दतिया जिले में बसई रेलवे स्टेशन पर पठानकोट रुकता था लेकिन 1995 से उसको बंद कर दिया गया। मैं 1996 से लगातार मांग कर रहा हूं लेकिन अभी तक सफलता नहीं मिली। मा. मंत्री जी ने मुझे मौखिक आश्वासन भी दिया कि मार्च से रुकने लगेगी। अत: पठानकोट को बसई स्टेशन पर 1 अप्रैल से रोका जाये।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. रामलखन सिंह]

4. दतिया एक ऐतिहासिक नगर है और यहां पर एक प्रसिद्ध पीताम्बरा पीठ है, जहां सारे देश के लोग आते हैं। अत: यहां की जनता की मांग झेलम एक्सप्रेस को रोकने की होती रही है। अत: झेलम एक्सप्रेस को रोका जावे।

अत: मंत्री जी को मैं पुन: अच्छे बजट के लिए बधाई देते हुए मैं उम्मीद करता हूं, जो बातें मैंने उठायी है, उनको शीघ्र पूरा करेंगे ताकि क्षेत्र का विकास हो सके व जनता को लाभ मिल सके। आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

***डा. रमेश चन्द्र तोमर** (हापुड़): महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने जो वर्ष 2002-2003 का बजट पेश किया है उसका समर्थन करता हूं। माननीय मंत्री जी रेल यातायात का सबसे बड़ा साधन है। देश के एक कोने से दूसरे कोने तक आने-जाने व माल ढोने के लिए ज्यादातर लोग रेल का सहारा लेते है। रेल में यात्रा करना सुखद व आरामदेह है इसलिए ज्यादातर लोग रेल द्वारा यात्रा करते हैं।

मा. मंत्री जी आपने अपने बजट में तमाम नय-नये प्रोजेक्ट तथा नयी-नयी गाड़ियां चलाये जाने की घोषणा की है उसका मैं स्वागत करता हूं। मंत्री जी मैं एक दिन लखनऊ से दिल्ली से शताब्दी एक्सप्रेस में एक्जीक्यूटिव क्लास में यात्रा कर रहा था। जब एक्जीक्यूटिव क्लास में बैठा तो मुझे ऐसा लगा जैसे कि मैं अपने देश की नहीं पेरिश की यूरो ट्रेन में यात्रा कर रहा हूं। आपने ट्रेन के कम्पार्टमेंट में अच्छी सुविधाओं का पूरा ख्याल रखा है।

माननीय मंत्री जी आपने मेरे क्षेत्र में गाजियाबाद से मुरादाबाद लाईन का दोहरीकरण का कार्य प्रारम्भ कराया है। गाजियाबाद से मेरठ, सहारनपुर के दोहरीकरण का कार्य प्रारम्भ कराया है। यह कार्य प्रगति पर है।

माननीय मंत्री जी मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत मोदीनगर, मुरादनगर व निकटवर्ती ग्रामीण क्षेत्रों के लोगों की रेल यातायात संबंधी विभिन्न समस्याओं की तरफ आकर्षित करते हुए अनुरोध करना चाहता हूं कि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अन्तर्गत स्थित मोदीनगर एक औद्योगिक एवं व्यवसायिक तकनीकी शिक्षण केन्द्र है और मुरादनगर हथकरघा वस्त्रोद्योग व गुड़ व्यापार का एक प्रमुख क्षेत्र है। मुरादनगर, मोदीनगर के विभिन्न व्यवसायिक एवं तकनीकी शिक्षण संस्थानों में देश के विभिन्न राज्यों से आने वाले हजारों छात्र-छात्राओं, प्रबन्धन चिकित्सा इंजीनियरिंग एवं अन्य बड़े व्यवसायिक केन्द्रो में शिक्षा ग्रहण कर रहे है जिन्हें जालन्धर एक्सप्रेस ट्रेन व उक्त दोनों ट्रेनें जो कि नई दिल्ली से मेरठ होते हुए सहारनपुर-लुधियाना (पंजाब) की ओर जाती है, मोदीनगर में न रुकने से इन विद्यार्थियों व अन्य नागरिकों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। इसी प्रकार मुरादनगर के वस्त्र निर्माण व्यापारी वर्ग भी उक्त ट्रेनों का स्टापेज न होने से काफी परेशान है। सभी को यह ट्रेन पकड़ने के लिए मेरठ अथवा गाजियाबाद जाना पड़ता है जिससे धन व समय केन्द्र अपव्यय के साथ-साथ असुविधाजनक भी होता है। मोदीनगर से होकर जाने वाली उक्त ट्रेनों का यहां पर स्टापेज बन जाने से राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले इस इलाके के लोगों को काफी सुविधा हो जायेगी और इस पर रेल विभाग को अतिरिक्त धन भी खर्च नहीं करना पड़ेगा।

मोदीनगर, मुरादनगर, दुहाई, गाजियाबाद व दिल्ली के मध्य पर्याप्त रेल यातायात सुविधाओं के अभाववश हजारों दैनिक यात्रियों को बसों में या ट्रेनों की छतों पर सवार होकर जोखिम भरी यात्रा के लिए विवश होना पड़ रहा है।

आपसे मेरा अनुरोध है कि क्षेत्रवासियों की समस्याओं को ध्यान में रखते हुए मोदीनगर में जालंधर एक्सप्रेस ट्रेन नं. 4681/4682 को मोदीनगर में रुकने तथा मेरठ-नई दिल्ली के मध्य सटल ट्रेन चलाने का निर्देश यथा-शीघ्र देने का कष्ट करें। आशा है आप इस तरफ विशेष ध्यान देने की कृपा करेंगे।

मेरे क्षेत्र की जनता इस बात के लिए माननीय मंत्री जी आपको बहुत-बहुत बधाई देती है। आपने जनता को जहां अच्छी रेल सुविधा उपलब्ध करायी है वहीं रेलों में बढ़ती दुर्घटनाओं को ध्यान में रखते हुए यात्रियों की सुरक्षा का भी पूरा ध्यान रखा है। मैं आपको इस बात के लिए बधाई देता हूं कि आपने अपने 2002-2003 के रेल बजट में एक्सीडेंट सैफ्टी फण्ड का जो प्रावधान है वह सराहनीय है।

माननीय मंत्री जी मैं उ.प्र. के हापुड़ (गाजियाबाद) क्षेत्र से सांसद हूं। मेरा क्षेत्र राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में आता है और यह दिल्ली की सीमा से सटा हुआ है। दिल्ली से अलीगढ़ तक दर्जनों की संख्या में ईएमयू गाडियां चल रही है जिन्हें दिल्ली से अलीगढ़ पहुंचने में 3-4 घंटे का समय लगाता है। इन गाड़ियों में बच्चे, बूढ़े महिलायें व सुगर पेसेन्ट यात्रा करते हैं। इन गाड़ियों में शौचालय की व्यवस्था न होने से यात्रियों को असुविधा का ख्याल रखा है वहीं ईएमयू ट्रेनों में टोयलेट की व्यवस्था कराकर यह सुविधा प्रदान करने का कष्ट करें।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

माननीय मंत्री जी गाजियाबाद से दिल्ली लाखों लोग प्रतिदिन यात्रा करते हैं जो व्यापार व नौकरी करने आते हैं लेकिन वर्तमान में जो गाड़ियों की संख्या है वह अपर्याप्त है अत: आपसे अनुरोध करता हूं कि कुछ ईएमयू गाड़ियों की संख्या बढ़ाये। मंत्री जी मेरे यहां पर दिल्ली से गाजियाबाद तक विद्युत चालित ट्रेनें है। मेरा क्षेत्र गाजियाबाद से हापुड़ तक तथा गाजियाबाद से मेरठ तक है वहां पर डबल लाईन बनाई जा रही है। आपसे मेरा अनुरोध है कि गाजियाबाद से मेरठ व गाजियाबाद से मुरादाबाद तक इलैक्ट्रीफिकेशन कराये जिससे कि यहां पर विद्युत चालित ट्रेन चल सके।

माननीय रेल मंत्री जी दिल्ली की आबादी बहुत तेज गति से बढ़ती जा रही है। जो लोग ईएमयू, ट्रेन से आते-जाते है उनकी सुविधा हेतु दिल्ली/नई दिल्ली से 100 कि.मी. के दायरे में एक-एक सुबह-शाम आने-जाने के लिए फ्लाइंग लोकल ट्रेन चलाये जाने की व्यवस्था करें ताकि रोज आने-जाने वाले लोग थोड़े समय में आ जा सके।

गाजियाबाद स्टेशन बहुत बड़ा जंक्शन है यहां पर प्लेटफार्मों की कमी है। इस समस्या के समाधान हेतु स्टेशन को मेजर टर्मिनल स्टेशन बनाया जाये तथा निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव गाजियाबाद में किया जाये।

गाजियाबाद में निम्नलिखित गाड़ियों का ठहराव किया जाये:

2003-2004	शताब्दी एक्सप्रेस
2815-2816	पुरी एक्सप्रेस
2381-2382	पूर्वा एक्सप्रेस
2303-2304	पूर्वा एक्सप्रेस
8605-8606	स्वर्णजयन्ती एक्सप्रेस
2391-2392	मगध एक्सप्रेस
5205-5206	लक्ष्मी एक्सप्रेस
2801-2802	पुरूषोत्तम एक्सप्रेस
2553-2554	वैशाली एक्सप्रेस
2555-2556	नई दिल्ली गोरखपुर एक्सप्रेस

निम्नलिखित गाड़ियों का गाजियाबाद स्टेशन पर जाते समय ठहराव नहीं है। कृपया इन गाड़ियों का जाने में ठहराव किया जाये।

5622 डाउन	नार्थ-ईस्ट एक्सप्रेस
2708 डाउन	महाराष्ट्रा कटिहार एक्सप्रेस
4056 डाउन	ब्रह्मपुत्र एक्सप्रेस
2418 डाउन	प्रयागराज एक्सप्रेस

अन्त में मैं रेल बजट का पुन: समर्थन करता हूं और एक अच्छे बजट के लिए दिल की गहराइयों से रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं।

श्रीमती कान्ति सिंह (बिक्रमंगज): सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री द्वारा वर्ष 2002-03 के लिए पेश किए गए रेल बजट हम चर्चा कर रहे हैं। भारत में रेल सेवा शुरू हुए 150 वर्ष इस साल पूरे हो रहे हैं। मंत्री जी ने अपने रेल बजट में कहा है कि वे इस वर्ष को "यात्री सुविधा वर्ष" के रूप में मनाने जा रहे हैं भारतीय रेल देश में यातायात की सबसे बड़ी संस्था है। इस देश में लाखों-करोड़ लोग रेल से यात्रा करते हैं। लेकिन उन्होंने जो रेल सुविधाएं देने की बात कहीं है, लागता है वह सिर्फ प्रथम श्रेणी और वातानुकूलित श्रेणी के यात्रियों के लिए ही दी गई है और इन्हीं श्रेणियों में यात्रा करने वाले लोगों के लिए यात्री सुविधा वर्ष बनाने की बात कहीं गई है। इस देश के करोड़ों लोग, जो गरीब तबके हैं, उनकी सुविधा को इसमें नहीं देखा गया है और यह वर्ष उनकी सुविधा वर्ष के रूप में मानने का मंत्री जी ने संकल्प लिया है।

यात्री भाड़े में पांच प्रतिशत से लेकर 14 प्रतिशत तक की वृद्धि की गई है। मालभाड़े में 123 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। जहां तक नमक का सवाल है, पहले भी बहुत सारे सदस्यों ने कहा कि नमक ऐसी चीज है कि गरीब व्यक्ति अगर रोटी भी बनाता है या चावल बनाता है तो नमक के सहारे अपना भोजन कर लेता है यदि उसे सब्जी या दाल उपलब्ध नहीं होती है तो नमक के सहारे अपना भोजन कर लेता है। लेकिन नमक पर 283 रुपया प्रति टन मालभाड़ा था, उसे बढ़ाकर 632 रुपया प्रति टन कर दिया गया तो आम जनता किसके साथ खाएगी? मालभाड़े में और भी वृद्धि की गई। हरी सब्जी, तेल और दालचीनी ऐसी बहुत सारी चीजें जो इंसान के लिए बुनियादी जरुरतें है, उन सबके भाड़े में वृद्धि की गई है।

यूरिया पर 6 प्रतिशत पहले से बढ़ोतरी की गई थी। किसान पहले ही मरा जा रहा था तो बढ़ोत्तरी करते उस पर और भार डाल दिया गया है। मंत्री जी, आप तो पहले कृषि मंत्री भी थे, किसान के क्षेत्र से भी आते हैं। बड़े दुखदर्द वाले कहे जाते हैं, किसान के प्रति सहानुभूति रखने वाले मंत्री हैं। मैं आपसे पूछना

[श्रीमती कान्ति सिंह]

चाहती हूं कि यूरिया के भाड़े में उर्वरक के भाड़े में बढ़ोत्तरी करके क्या किसान के प्रति यह सहानुभूति प्रकट कर रहे हैं?

जो महिलाओं से संबंधित है यानि घर और गृहिणियों को घर चलाना पड़ता है तो तेल चीनी और दाल इत्यादि में वृद्धि करके महिलाओं पर भी बोझ डालने का काम किया गया है। चूंकि इन सारी चीजों की व्यवस्था महिलाएं ही करती हैं, पुरुष वर्ग तो कमाकर ला देते हैं, इस तरह से गृहिणियों पर आपने भार डालने का कार्य किया है। कहा जा रहा है कि राजस्व की वसूली से 1360 करोड़ रुपये के राजस्व की प्राप्ति होगी लेकिन 1360 करोड़ रुपये के राजस्व की प्राप्ति के चलते हम गरीब तबके के जो लोग हैं, उन पर बोझ डालते चले जाएंगे। आम बजट में भी यही किया। राशन तेल में वृद्धि की गई, गैस के दाम में भी वृद्धि की गई। क्या चारों तरफ से आम बजट में गरीब तबके को मार लगेगी? रेल बजट में भी गरीब तबके को मार लगेगी? आखिर यह गरीब कब तक पिसता रहेगा।

आज भी हम गावों में जाते हैं तो लोगों के पास खाने के लिए सामान नहीं है, रहने की कोई व्यवस्था नहीं है, कपड़े की व्यवस्था नहीं है और बच्चों के लिए शिक्षा की कोई व्यवस्था नहीं है तो हर तरफ से गरीब ही पिसता चला जाएगा और इस वर्ष को यात्री सुविधा के रूप में मानने काम कर रहे हैं। सुविधाएं किसे दी जा रही है? शताब्दी, राजधानी में चढ़ने वाले लोगों को सुविधाएं दी जा रही है। जितनी भी एक्सप्रेस गाड़ियां है, श्रम जयन्ती में सफर करने वालों को सुविधाएं दी जा रही है। महात्मा गांधी जी ने यह कहा था कि हम कोई कार्य करते हैं तो उससे पहले सोचें और अंतिम चोर पर हमारी निगाहें जानी चाहिए कि हमार कामों से, हमारे कार्य करने की स्थिति से उस गरीब आदमी के ऊपर क्या असर होगा, इस बात का भी नेतागणों को सोचना चाहिए। जो बड़े लोग हैं, जिनके पास पैसा है, जो अगर रेल से यात्रा न करें तो वायुयान से भी यात्रा कर सकते हैं, सिर्फ उनकी सुविधाओं में बढ़ोतरी की जा रही है और गरीबों की सुविधाओं में दिन प्रतिदिन कटौती की जा रही है। यह बहुत चिंतनीय बात है।

सभापति महोदय: कुछ स्पेसिफिक सुझाव भी दे दीजिए।

श्रीमती कान्ति सिंह: सुझाव क्या देना है? गरीबों के बारे में कोई नहीं बोलता। सुझाव के बारे में मंत्री जी को सब आता है कि राजस्व की कैसे वसूली होनी चाहिए, कैसे बिजनैस को बढ़ाना चाहिए,

रात्रि 8.00 बजे

इसी पर ध्यान दिया है। कुछ गाड़ियां जरूर बढ़ाई है, लेकिन सुविधायें देंने में बड़े तबके के लोगों का ख्याल किया गया है।

सभापति महोदय: आपको दिया गया समय समाप्त हो रहा है। अब आप कुछ सुझाव दे दीजिए।

श्रीमती कान्ति सिंह: जो द्वितीय और साधारण श्रेणी में सफर करते हैं, उनको बहुत परेशानी उठानी पड़ती है। मैं कहना चाहती हूं, हम सासंदों को तो प्रथम श्रेणी की सुविधायें उपलब्ध हैं, लेकिन साधारण व्यक्ति को सफर करने में मुश्किल महसूस होती है। मैं यह भी कहना चाहती हूं कि पुरूषोत्तम एक्सप्रेस गाड़ी है, द्वितीय ए.सी. में सफर करते हैं, तो उसमें भी कठिनाई महसूस होती है, तो आम डिब्बों में यात्रियों को बहुत तकलीफ होती होगी। शौचालयों में भी पानी उपलब्ध नहीं होता है। आप इस बात को समझ सकते हैं, यदि पेशाब रूक जाए, तो आदमी की स्थिति क्या हो सकती है। यह बताने की जरूरत नहीं है कि अवस्था खराब हो जाते है। सफर के दौरान जो बैड-रोल दिया जाता है, वह भी फटा हुआ रहता है, लेकिन मंत्रीजी द्वारा इस ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। ठेकेदारी व्यवस्था के दौरान यह सुविधा है, लेकिन इस व्यवस्था की जांच के लिए व्यवस्था करनी चाहिए, जिससे ठेकेदार मनमानी नहीं कर सकें। खान-पान में भी यही स्थिति है। राजधानी 10-11 बजे पहुंच जाती है और शाम को पांच बजे चलती है, तो पटना अगले दिन छः बजे पहुंच जाती है।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): इसीलिए तो सम्पूर्ण क्रान्ति चलाई है।

श्रीमती कान्ति सिंह: इसमें भी परिवर्तन होना चाहिए। मैं कहना चाहती हूं कि चम्बल एक्सप्रेस और शिपरा एक्सप्रेस कलकत्ता से इन्दौर तीन दिन में चलने वाली है। इस गांडी को आप डेहरीओनसोन में रुकवाने का काम करें। यहां से राजस्व की बहुत वसूली होती है। साथ ही डेहरीओनसोन से भावनाथपुर रेल लाइन का निर्माण किया जाए। यह एक औद्योगिक क्षेत्र हैं। उस क्षेत्र के के लिए इस लाइन की व्यवस्था होनी चाहिए। इसी प्रकार आरा-सासाराम में रेललाइन की प्रगति बहुत धीमी गति से चल रही है।

सभापति महोदय: सदन में चर्चा का समय 8 बजे तक बढ़ाया गया था। सदन की सहमति हो, तो दो घंटे का समय और बढ़ा दिया जाए। इसके अलवा जो माननीय सदस्य अपना लिखित भाषण सभा-पटल पर रखना चाहते है, वे रख सकते हैं।

श्री नीतीश कुमार: मैं जवाब देने के लिए तैयार हूं, जवाब भी करा दीजिए। जब तक आप बैठेंगे, मैं बैठने के लिए तैयार हूं। रिप्लाई देने के लिए भी तैयार हूं।

सभापति महोदय: आज ही समाप्त होना है। सदन की सहमति हो, तो दो घन्टे का समय बढ़ाया जाए।

[अनुवाद]

श्री वैको (शिवकाशी): सभापित महोदय, कार्य मंत्रणा समिति की बैठक में यह निर्णय लिया गया था कि रेल मंत्री कल दोपहर 12.00 बजे उत्तर देंगे।

श्री नीतीश कुमार: महोदय, मैं आज ही उत्तर देने को तैयार हूं।

सभापति महोदय: श्री वैको पहले ही विर्निर्णय दे चुका हूं। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए

श्री वैको: महोदय, यहां जितने भी सदस्य बैठे हुए है वे बोलते एवं दूसरों की बात सुनने के लिए भी बैठे है। अत: सदस्यों को जितना समय चाहिए दिया जाए।

सभापति महोदय: हम इस पर बाद में विचार करेंगे। कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए

[हिन्दी]

श्री सुकदेव पासवान (अररिया): सभापति महोदय, हम लोगों से कहा गया था कि हाउस आठ बजे तक चलेगा।...*(व्यवधान)* अब दो घंटे का समय और बढ़ा दिया है।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: मैंने कह दिया है कि जो माननीय सदस्य अपना लिखित भाषण ले करना चाहते हैं, वे ले कर दें।

श्रीमती कान्ति सिंह: सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहती हूं कि आरा-सासाराम रेल लाईन का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। मैं चाहती हूं कि उसे तीव्र गति से चलाया जाए ताकि उसका निर्माण जल्दी हो सके, क्योंकि हमारा इलाका धान का कटोरा कहा जाता है, वहां पर बहुत धान की उपज होती है। हमारे किसान बाजार तक अपना सामान नहीं ले जा पाते हैं। इसलिए उस लाईन का जितनी जल्दी हो सके, शीघ्र निर्माण कराया जाए, क्योंकि वहां बहुत धीमी गति से कार्य चल रहा है। हमारे यहां डेहरी-आनसान में ओवर ब्रिज की जरूरत है। जहां रेलवे क्रासिंग है, वहां से काफी गाड़ियां पार करती है। मिनट-मिनट में ही वहां रेलवे क्रांसिग बंद कर दिया जाता है। इसलिए लोगों की सुविधाओं को देखते हुए वहां ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में एक महादेव स्थान है, वहां बहुत आबादी है, लेकिन रेलवे क्रासिंग नहीं है। मैं चाहती हूं कि वहां पर रेलवे क्रासिंग का निर्माण कराया जाए। वैशाली में रेलवे लाईन की वर्षो से जनता मांग कर रही है, लेकिन इस बार के बजट में भी उसके बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। रेलवे स्टेशन पर काम करने वाले जो कुली है, उनकी सुविधाओं के बारे में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहती हू, उन्हें कम से कम चतुर्थ वर्गीय कर्मचारियों का दर्जा दिया जाए। रेलवे स्टेशन पर जो पार्सल आते है, उन्हें ठेकेदारी के द्वारा कराया जाता है। इसके लिए मैं सुझाव देना चाहती हूं कि रेलवे स्टेशन पर जो कुली है, उनसे वह कार्य कराया जाए ताकि उन्हें उसके 20-25 रुपए मिल सकें और उनकी आमदनी बढ़ सके। उनके बच्चों के स्वास्थ्य पर ध्यान देना चाहिए। कुलियों की बड़ी संस्था है, इसलिए इन कुलियों के लिए अगर आप विश्राम गृह उपलब्ध करा देते हैं तो में समझती हूं कि ये हमारे लिए आम भूमिका निभाने का कार्य कर सकते हैं।

मैने बहुत सारी बातें मंत्री जी से कही थीं, जिनमें मैंने पुरूषोत्तम एक्सप्रेस में फर्स्ट क्लास का एक डिब्बा जोड़ने की बात कही थी। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: बाकी जो बच गया है वह आप लिख कर दे दीजिए, क्योंकि और भी बहुत से माननीय सदस्यों को अपनी राय रखनी है।

श्रीमती कान्ति सिंह: मंत्री जी ने इसके लिए आश्वासन दिया था, लेकिन कुछ हुआ नहीं।...*(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार: मैं इस तरफ ध्यान दूंगा।

श्रीमती कान्ति सिंह: जब मंत्री जी आश्वासन दे रहे हैं तो मैं इन्हें धन्यवाद देती हूं। इन्होंने जो नमक, यूरिया पर बढ़ोत्तरी की है, इसे मंत्री जी वापस लें, अन्यथा ये गरीब विरोधी कहलाएंगे। जन-विरोधी तो हैं ही, ये सारे लोगों के विरोधी कहलाएंगे। इन्हीं के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूं। धन्यवाद।

*इसके अलावा ब्रह्मपुर मेल और नार्थ ईस्ट-इन दोनों गाड़ियों में पटना से गुवाहाटी के लिए एक विशेष बोगी जोड़ी जाए इन गाड़ियों में हमेशा बहुत भीड़ चलती है। आप जानते हैं कि बिहारीवासी भी नार्थ ईस्ट में बहुत सफर करते हैं, चलते हैं। अत: उनकी असुविधाओं का भी ख्याल आपको रखना चाहिए।

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती कान्ति सिंह]

रेलवे विद्युतीकरण का कार्य प्रगति पर है। मेरा निवेदन है कि गया से किऊल तक रेल मार्ग का भी प्राथमिकता के आधार पर विद्युतीकरण कराया जाए।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): मान्यवर, आज सदन देर तक बैठेगा, इसलिए भोजन की व्यवस्था की गई है। सभी माननीय सदस्यों, पत्रकार मित्रों और लोक सभा सचिवालय के कर्मचारियों के लिए भी की गई है।

सभापति महोदय: यह अच्छी बात है, जो देर तक बैठने के लिए भोजन की व्यवस्था है।

***श्री रघुनाथ झा** (गोपालगंज): आज सदन में रेल विभाग पर हो रहे वाद-विवाद में समयाभाव के कारण लिखित रूप में अपनी बात प्रस्तुत करता हूं।

सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री जी को मैं बधाई देना चाहता हूं कि बिहार राज्य जो एक पिछड़ा राज्य रेल के मामले में था, उस राज्य को नई रेल लाइन को बिछाने और रेल लाइनों के आमान परिवर्तन एवं दोहरीकरण रेल पुलों के निर्माण, ट्रैकों के विद्युतीकरण तथा रोड ओवर ब्रिज, पटना में गंगा पुल की स्वीकृति एवं कार्यारम्भ करा कर, मंजूरी देकर बिहार की जनता के साथ न्याय किया है।

मैं रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूं। कि इन्होंने बिहार की जनता के वर्षों से चिर-परिचित मांग के अनुसार निम्नलिखित नई लाइनों की स्वीकृति दी है।

1. मंदारहिल-रामपुरहाट वाया दुमा
2. आरा-सासाराम
3. फतुहा-इस्लामपुर
4. राजगीर-हिसुआतिलैया
5. राजगीर-इस्लामपुर
6. दनियावां-बिहारशरीफ-शेखपुरा
7. खरगौन-पुनपुन-दनियावां (पटना बाई पास)
8. देवघर-सुलतानपुर
9. पटना गंगा रेल पुल
10. मुंगेर गंगा पर रेल कम रोड ब्रिज
11. खगड़िया-कुशेश्वर स्थान
12. दरौदा-महराजगंज
13. सकरी-हसनपुर बरौली
14. मुजफ्फपुर-सीतामढ़ी-शिवहर-मोतीहारी
15. बगहा छितौनी
16. सीतामढ़ी सोनबरसा-मीठा माडे जयनगर
17. हाजीपुर-सुगौली वाया वैशाली

आमान परिवर्तन निम्नलिखित लाइनों का करने की स्वीकृति दी गई है:-

1. जयनगर-दरभंगा-सीतामढ़ी-नरकटियागंज
2. मानसी-सहरसा-फारबिसगंज
3. समस्तीपुर-खगड़िया
4. कप्तानगंज थावे-सिवान-छपरा
5. कटिहार-जोगबनी
6. मानसी-समस्तीपुर

निम्नलिखित लाइनों के दोहरीकरण करने की स्वीकृति प्रदान हुई है:

1. सोननगर-मुगलसराय-तीसरी लाइन
2. पटना-परसा बाजार
3. परसा बाजार-पुनपुन
4. पुनपुन-तरेगना
5. तरेगना-गया
6. साहिबगंज-फरक्का मालदा
7. छपरा-हाजीपुर
8. कपूरीग्राम-सिहो
9. किशनगंज-दल-कोल्हा
10. किडल-गया

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

11. किडल-कजरा
12. बरौनी-कटिहार.
13. किडल बड़हरवा वाया भागलपुर

विद्युतीकरण हेतु निम्नलिखित रेल लाइनों को स्वीकृत किया गया है:-

1. दानापुर-मुगलसराय
2. पटना-गया
3. किडल-साहेबगंज
4. बरौनी-कटिहार
5. गया-किडल
6. बख्तियारपुर-राजगीर
7. राजगीर हिसआ तिलैया
8. फतुआ-इस्लामपुर
9. दानियावां-बिहार शरीफ-शेखपुरा
10. खगौल-पुनपुन दनियावां

उपरोक्त योजनाओं में प्राथमिकता के आधार पर धन उपलब्ध कराकर समय-सीमा के अनुसार पूरा कराया जाए।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि हाजीपुर में रेलवे का जोन आफिस विधिवत चालू करावे। पटना में गंगा ब्रिज के कार्य को मुस्तैदी से पूरा कराया जाए।

सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर नई रेल लाइन का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाए। जयनगर, दरभंगा, सीतामढ़ी होते नरकटियागंज तक बड़ी लाइन का कार्य पूरा किया जाए।

कप्तानंगज थावे, सिवान, गोपालगंज, छपरा के बड़ी लाइन में गति लाई जाए। गोपालगंज का रेलवे स्टेशन, थावे स्टेशन, दिधवा दुवौली, सिद्धवलिया को सुधार कर सुन्दर एवं बड़ी लाइन के रूप में बनाया जाए।

इन्ही शब्दों के साथ मैं उपरोक्त योजनाओं के कार्यान्वयन की मांग करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री वी. वेत्रिसेलवन** (कृष्णागिरी): महोदय, इस चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने हेतु मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मुझे मेरी पार्टी डी.एम.के. की ओर से तीसरी बार रेल बजट का समर्थन करने हेतु यह अवसर प्रदान के लिए आपका हार्दिक धन्यवाद। मेरे पहले डीएमके पार्टी के दो सदस्य बोल चुके हैं। मैं इस विषय पर बोलने वाला तीसरा वक्ता हूं। इसलिए, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की आवश्यकताओं के बारे में बोलूंगा।

महोदय वर्तमान माननीय राजग सरकार के दूसरी बार मंत्री बनने वाले रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार को बधाई देना मेरा सौभाग्य भी है। भारतीय रेल के 150 वर्ष पूरे करने पर आपको बधाई देता हूं।

मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि इस बजट में मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लिए कुछ किया जाया। विशेषकर जोलारपेट और होसुर के बीच बरास्ता कृष्णागिरि एक नया रेलमार्ग बनाया जाए। जोलारपेट और होसुर के बीच बरास्ता कृष्णागिरी एक नये रेलमार्ग का निर्माण का सपना मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग काफी समय से देख रहे हैं।

इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि यथाशीघ्र हमारा स्वप्न साकार करें।

महोदय, इस संबंध में मैंने दक्षिण रेल के महाप्रबन्धक और मंत्री महोदय को अनेक पत्र लिखे हैं। उन्होंने हमें आश्वस्त करते हुए यह उत्तर दिया है कि इस क्षेत्र के लिए दिसम्बर, 2000 तक प्रारम्भिक इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण पूरा कर लिया जाएगा। हमारे क्षेत्र में हमें यह परियोजना अभी तक नहीं मिली है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में नई रेल लाइन बिछाने हेतु पुन: विचार करें और मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस रेल परियोजना को चालू रेल बजट में सम्मिलित करें तभी मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग संतुष्ट होंगे और तभी गुणगान गायेंगे।

धर्मपुरी जिले में कृष्णागिरी एक प्रमुख व्यापारिक स्थानों में से एक है। कृष्णागिरी आन्ध्र प्रदेश एवं कर्नाटक दो राज्यों से घिरा हुआ है। देश के विभिन्न भागों से हजारों लोग कृष्णागिरी आते हैं और अनेको लोग वहां से देश के अन्य भागों को जाते हैं। कृष्णागिरी का मुख्य व्यापार नारियल, मूंगफली, वस्त्र, आम और खाद्यान्न आदि हैं। लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए सरकार को कृष्णागिरी में एक आरक्षण काउन्टर खोलना चाहिए। धर्मपुरी जिला दो भागों में बंट गया है और कृष्णागिरी को जिला का मुख्यालय घोषित किया गया है। इसलिए मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह कृष्णागिरी में कंप्यूटरीकृत आरक्षण काउन्टर खोले

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री वी. वेत्रिसेलवन]

क्योंकि इसे जिले का मुख्यालय घोषित किया गया है। इससे कृष्णागिरी और उसके आस-पास के लोगों को सुविधा मिलेगी।

मैं कृष्णागिरी संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के संसद सदस्य के रूप में अपनी तरफ से और अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की तरफ से बंगलौर और मदुरै के बीच प्रत्येक शनिवार को एक विशेष रेलगाड़ी चलाने के लिए धन्यवाद देता हूं। इससे धर्मपुरी जिले के लोगों की लम्बे अरसे से चली आ रही महत्वाकांक्षी एवं आवश्यकताओं की पूर्ति हुई है क्योंकि मदुरै और उससे आगे (तिन्नेवेल्ली, तूतीकोरिन, कन्याकुमारी आदि) बरास्ता होसुर एवं धर्मपुरी कोई रेलगाड़ी नहीं जाती है।

होसुर भारत के बड़े औद्योगिक शहरों में से एक है जहां आटोमोबाइल, टेक्सटाइल, घड़ी एवं अन्य उद्योग हैं। टी.वी.एस., अशोक ली लैण्ड, हिन्दुस्तान मोटर्स, टाइटन वाचेज, बाटा, एक्साइड, प्रीमियम मिल्स आदि बड़े उद्योगों के 60 प्रतिशत कर्मचारी तमिलनाडु के दक्षिणी जिलों के रहने वाले हैं। इस दैनिक यात्रियों को अपने घर जाने के लिए बसों पर निर्भर रहना पड़ता है क्योंकि अभी तक मदुरै और उससे आगे के जाने के लिए बरास्ता होसुर एवं धर्मपुरी कोई रेलगाड़ी नहीं है। उपर्युक्त परिस्थितियों के मद्देनजर मैं आपके विचार-विमर्श के लिए निम्न अनुरोध करता हूं:

1. मदुरै एवं बंगलौर के बीच चलने वाली शीतकालीन विशेष रेलगाड़ी को तत्काल प्रभाव से नियमित एक्सप्रेस के रूप में चलाया जाए जो अत्यन्त महत्वपूर्ण कार्य होगा (इसके ठहराव भी सीमित स्थानों पर हों।)

2. वर्तमान में साप्ताहिक रूप से चलने वाली रेलगाड़ियों को प्रतिदिन के आधार पर चलाकर उनकी बारम्बारता बढ़ाई जाए।

होसुर रेलवे स्टेशन के लिए 40 सीटों का आरक्षण कोटा निर्धारित किया गया है जो आवश्यकता से कम है। टिकट की बुकिंग शुरू होने के एक घंटे के अंदर ही सभी 40 सीटें भर जाती हैं और अनेक यात्रियों को नकारात्मक जवाब दिया जाता है।

इसलिए, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि 40 सीटों का कोटा बढ़ाकर 100 सीट करने हेतु संबंधित प्राधिकारियों को निर्देश दिया जाए। इसकी बहुत आवश्यकता है और सीटों को बढ़ाने की मांग अवश्य ही पूरी की जाएगी। ऐसा करने से रेलवे के राजस्व में ठोस वृद्धि होगी। होसुर रेलवे स्टेशन की आय भी बढ़ेगी।

माननीय रेल मंत्री से एक और अनुरोध है। होसुर से चेन्नई के बीच कोई रेलगाड़ी नहीं चल रही है। इसलिए, मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि होसुर से एक बोगी और आवंटित करें जिसे बंगलौर से चेन्नई जाने वाली बंगलौर मेल में लगाया जाये। होसुर रेलवे स्टेशन पर उद्घोषणा की सुविधा नहीं है। मंत्री द्वारा इस पर भी विचार किया जाना चाहिए। पालक्कोडु से होकर अनेक रेलगाड़ियां बंगलौर और कोयम्बटूर को आती जाती हैं लेकिन पालक्कोडु में विशेषकर दिन के समय किसी रेलगाड़ी का ठहराव नहीं है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि दिन के समय चलने वाली किसी रेलगाड़ी का ठहराव प्रदान किये जाने हेतु संबंधित अधिकारी को आवश्यक निर्देश दिया जाए जो पलाकोड के लोगों के लिए अत्यन्त मददगार होगी।

जोलारपेट रेलवे जंक्शन अत्यन्त ऐतिहासिक रेलवे जंक्शन है। यह तीन मंडलों पलक्काड और बंगलौर एवं चेन्नई से जुड़ा हुआ है लोग जोलारपेट के लिए तथा इसके आस-पास के क्षेत्रों के लिए यात्रा करते हैं लेकिन वहां कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा नहीं है। इसलिए मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि यथाशीघ्र जोलारपेट में कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाए। इससे जोलारपेट एवं उसके आसपास रहने वाले लोगों को सुविधा मिलेगी।

महोदय, मैं एक बार फिर से आपका हार्दिक धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

***श्री सुकदेव पासवान** (अररिया): महोदय, मैं रेल बजट 2002-2003 के चर्चा में भाग ले रहा हूं। सर्वप्रथम रेल बजट के लिए माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश बाबू को सबसे अच्छे बजट को प्रस्तुत करने के लिए जितनी भी बढ़ाई करूं, वो कम है। बजट के दिन लोक सभा में माननीय सभी सदस्यों ने बड़े ही धैयपूर्वक बजट को सुना और बधाइयां दी। व्यक्तिगत रूप से आजादी के बाद आज तक का सबसे अच्छा रेल बजट मानता हूं।

मैं व्यक्तिगत रूप से माननीय रेल मंत्री जी का हमेशा आभारी रहूंगा क्योंकि मेरे लोक सभा जीवन काल का हमारे संसदीय क्षेत्र के प्रमुख मांग पूरा की।

जोगबनी-कटिहार रेल खण्ड, जो छोटी लाइन थी, बड़ी लाइन का जोगबनी में एक आम समाज जोगबनी के इतिहास में सबसे बड़ी आम सभा में शिलान्यास करके इस पिछड़े एवं सीमावर्ती क्षेत्र को विकास की गति प्रदान हुई है। इसमें महत्वपूर्ण उपलब्धि मेरे ही संसदीय क्षेत्र में फारबिसगंज जं. पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की भी घोषणा किये, जो कुछ ही महीनों के अंदर शुरू हो जायेगी। इस कार्य के लिए भी मुबारक एवं साधुवाद देता हूं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अपने पिछड़े एवं सीमावर्ती क्षेत्र के लिए कुछ प्रमुख एवं महत्वपूर्ण मांग करना चाहता हूं:-

- सुपौल रेल स्टेशन से पिपरा-त्रिवेणी गंज, जडिया, भरगामा, रानीगंज, गितवास, अररिया, तक नयी रेल लाइन का निर्माण कराया जाये क्योंकि पांच प्रमुख प्रखण्ड का मुख्य आवागमन की मांग है। पूर्व में इनका सर्वेक्षण कार्य हो चुका है।

- मधेपुरा जिले के शंकरपुरा-त्रिवेणीगंज, जदिया, कोरियापट्टी, छातापुर, चुन्नी, मीरदौल, नरपतगंज, वथनाहा से जागवनी, इसका भी शायद सर्वेक्षण का आदेश हुआ था।

- वथनाहा से अचरा, वलुआ बाजार, वीरपुर एवं भीम नगर तक पूर्व में नेरोगेज लाइन थी, काफी अर्से से बंद हो गया, हम लोगों ने 35 साल पूर्व में रेलगाड़ी चलते हुए देखा है, अभी भी रेल की पट्टी मौजूद है।

- अररिया आर एक से हल्दिया, सिमरोहा, डोरिया पुरनदाहा, खवासपुर, कुशीकाटा, सिकटी, पलासी, गलगलीया से न्यू जलपाय गुढ़ी तक पूर्व तत्कालीन रेल मंत्री एवं पूर्व प्रधान मंत्री श्री देवगौड़ा जी ने भी इस कार्य के लिए आश्वासन दिया था।

- बथनाहा से सोणामणी गुदाम, गरैया, कुवारी तक नयी रेल लाइन की भी बहुत ही आवश्यकता है इस पिछड़े इलाके में बहुत से लोगों ने आज तक रेलगाड़ियां नहीं देखी हैं।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदय से अंत में कहना चाहूंगा कि जोगबनी से कटिहार आपने जो शिलान्यास किया है इस में बहुत ही धीमी गति से कार्य हो रहा है। आग्रह है कि इस कार्य में संबंधित अधिकारियों को निदेश दें कि जल्द से जल्द यह कार्य प्रारंभ करें।

तत्कालीन रेल मंत्री, राम विलास पासवान ने मानसी से सहर्षा, सुपौल, ललितग्राम शिलान्यास सहरसा में किये थे। प्रथम खण्ड में मानसी सहरसा एवं दूसरे खण्ड में सहरसा नरपत, फारबिसगंज कार्य होना था। इस कार्य में भी काफी विलम्ब हो रहा है। कृपया द्रुत गति प्रदान हो ऐसी व्यवस्था करने का कष्ट करें।

ललितग्राम से प्रतापगंज ट्रेन टलती है। मध्य में मधुबनी ग्राम है नेपाल से अनेक नदियां ने मधुबनी को एक टापू की तरह बना दिया है। अगर मधुबनी में रेलवे हाल्ट हो जाता तो कम से कम एक लाख लोगों को इसका लाभ मिलेगा। कृपया विशेष ध्यान रखेंगे, ऐसा मेरा विश्वास है।

उपरोक्त मांगों पर गंभीरता से ध्यान देकर मांग पूरा करने का कष्ट करें।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : माननीय सभापति जी, आज रेल बजट 2002-2003 पर चर्चा हो रही है। मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूं जो बिहार राज्य का अत्यंत पिछड़ा क्षेत्र है यह कोसी के इलाके से जाना जाता है, जिसमें सहरसा, मधेपुरा, सुपोल, अररिया आदि कई जिले आते हैं। वर्ष 1996 में जब हम पहली बार सांसद हुए थे तो इस इलाके में मानसी से फारबिसगंज आमान परिवर्तन के कार्य की स्वीकृति हुई थी और प्रथम चरण में मानसी से सहरसा 43 किलोमीटर के निर्माण कार्य शुरू कराये गये थे। लेकिन मुझे अफसोस है कि प्रत्येक वर्ष बजट में राशि का प्रावधान तो किया जाता है लेकिन वहां निर्माण कार्य 43 किलोमीटर का आज तक पूरा नहीं हो सका है। रेल-खंड के बीच में कई बड़े-बड़े पुलों का निर्माण होना है। पुल संख्या 44, 45, 47 एवं 52 है उसकी निविदाएं कई बार कराई गयी और पिछले साल रेल राज्य मंत्री जी ने उस क्षेत्र का दौरा किया था और अधिकारियों को बुलाकर रिव्यू भी करने का कार्य किया और उनके द्वारा निर्देश भी दिया गया लेकिन कोई भी फल नहीं निकला। इसी वर्ष 8 जनवरी को माननीय रेल मंत्री जी मधेपुरा और सुपोल गये थे और कंप्यूटर से आरक्षण की सुविधा का इन्होंने उद्घाटन किया और दोनों जगहों पर कंप्यूटर लग गया है और हम इनको तहेदिल से धन्यवाद देते हैं। इसी अवसर पर इन्होंने कहा था कि मानसी और सहरसा के बीच में जो बड़े-बड़े पुल बनने हैं उनकी निविदाएं कई बार हुई लेकिन काम शुरू नहीं हुआ और हमने आज ही मोबाइल से फोन करके रेल अधिकारियों से बातचीत की है और वह काम इरकॉन को दिया जा रहा है। उस उद्घाटन समारोह में काफी संख्या में लोग आये थे और इन्होंने आश्वासन दिया था कि आमान परिवर्तन का काम डेढ़ वर्ष में पूरा करा लेंगे। एक साथ पुल के और अन्य कार्य शुरू होंगे ऐसा इन्होंने कहा था लेकिन उस घोषणा को भी दो-तीन महीने बीत गये हैं। उस रेल लाइन में मात्र पांच महीने काम होता है और पांच महीने के बाद अगर कोसी नदी का पानी आ जाता है तो फिर काम रुक जाता है। उस रेल लाइन के लिए 1998 में वहां के लोगों ने आंदोलन भी किया था और तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने यह समझा था कि यह आंदोलन उनके खिलाफ है लेकिन हमने इनसे आग्रह किया था कि यह तो रेल मंत्रालय के खिलाफ आंदोलन था क्योंकि उन्होंने हमारी पीड़ा को जिस तरह से समझा जाना चाहिए था उस तरह से नहीं समझा था। अगर उन्होंने हमारी पीड़ा को समझा होता तो 1996 के बाद आमान परिवर्तन का कार्य कब का हो गया होता। इधर जानकारी

[श्री दिनेश चन्द्र यादव]

मिली है कि जो कार्य इरकान को दिये गये हैं उन्होंने अपनी निविदा में यह उल्लेख किया है कि इस कार्य को 30 महीने के अंदर पूरा करेंगे। माननीय मंत्री जी का आश्वासन था कि पूल का कार्य डेढ़ वर्ष में पूरा होगा और बचे हुए काम के लिए छह महीने का समय देंगे तो हर हालत में हम इसको बनाएंगे लेकिन पदाधिकारी समय को बढ़ाते जा रहे हैं। माननीय मंत्री जी तो व्यक्तिगत रूप से ध्यान दे ही रहे हैं और इस वर्ष भी 15 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया, पिछले साल और उसके पहले भी किया गया था लेकिन निर्माण के कार्य पूरे नहीं होते हैं और राशि रखी रह जाती है।

रेल बजट जब आता है तो हम अपनी बात रखते हैं और व्यक्तिगत रूप से मैं इस आमान परिवर्तन को लेकर रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री और रेल के पदाधिकारियों से दर्जनों बार मिला हूं लेकिन काम में कोई प्रगति नहीं हुई। इसलिए हम यह निवेदन करना चाहते हैं कि एक समय-सीमा के अंदर यह निर्माण का कार्य पूरा होना चाहिए। इसके पूरा न होने के कारण लोग हतोत्साहित हो रहे हैं और लोगों की चिंता इसके प्रति बढ़ रही है। कंप्यूटर लगाने का कार्य जब सुपोल और मधेपुरा में हुआ था तो केवल उसे एक पीआरएस से जोड़ा गया लेकिन उसको कलकत्ता, चैन्नई और मुम्बई से जोड़ना चाहिए। जब तक इन चारों पी.आर.एस. से कंप्यूटर को नहीं जोड़ा जाएगा तब तक उसकी कोई उपयोगिता नहीं रह जाएगी। इसलिए उसको सभी पीआरएस से जोड़ा जाना चाहिए तभी उसका कोई फल निकलेगा। उसी रेल खंड में 4 बड़े-बड़े ब्रिज 44, 45, 47 और 52 हैं जो ऐरकॉन को दे दिए गए लेकिन उस रेल लाइन में पूर्व से जो निर्माण कार्य हो रहे थे वह जो सबसे बड़ा पुल 51 है जो 9 करोड़ रुपए की लागत से बनना था, कार्य की शिथिलता को देखते हुए उस निविदा को रद्द कर दिया गया। इसके संबंध में रेल विभाग ने यह निर्णय नहीं लिया कि उसे ऐरकॉन को देंगे या अपने स्तर से कराएंगे? यदि इस काम को रोका जाएगा तो चार पुलों का काम पूरा हो जाएगा और बड़े पुल का काम अधूरा रह जाएगा। पुल के साथ-साथ मिट्टी का कार्य मात्र 23 किलोमीटर में हुआ है। 1996 में यह कार्य शुरू हुआ था लेकिन मिट्टी का कार्य भी पूरा नहीं हुआ। उसे पूरा किया जाना चाहिए। सहरसा से मधेपुरा 21 किलोमीटर जो रेल लाइन है, पिछले बजट में मैटिरियल मॉडिफिकेशन से आमान परिवर्तन का कार्य शुरू हो गया है। यह मार्ग पूर्णिया होकर गुजरता है। मधेपुरा से पूर्णिया वाया बनमनखी, बिहारीगंज का आमान परिवर्तन नहीं किया जाएगा तो छोटे हिस्से में मीटरगेज रहने का कोई औचित्य नहीं होगा। इसलिए इसका आमान परिवर्तन किया जाना चाहिए।

निर्मली से भपटियाही एक रेल लाइन अंग्रेजों के जमाने में चलती थी लेकिन कोसी नदी की बाढ़ में ध्वस्त हो गई। उसका पुन: निर्माण कराने की किसी ने आवश्यकता महसूस नहीं की। वह रेल लाइन जो 1938 में ध्वस्त हो गई, उसका पुनर्निर्माण किया जाए। 1997 में उस रेल लाइन का सर्वेक्षण भी हुआ। सर्वेक्षण रिपोर्ट आई कि 40 किलोमीटर की रेल लाइन बनेगी, 273 करोड़ रुपए खर्चा होगा। कोसी नदी पर पुल बनना था, उसके अंतिम स्थान निर्धारण के लिए लगभग दो करोड़ रुपए का प्रावधान भी किया गया। पिंक बुक में छपा है कि रेल विभाग ने सम्पूर्ण राशि दे दी लेकिन अभी तक पुल का अंतिम स्थान निर्धारित नहीं हो सका। रेल मंत्री जब सुपोल गए थे तो लोगों की आशा बढ़ी थी। रेल मंत्री ने सार्वजनिक सभा में आश्वासन दिया था कि वह इस पर गंभीरता से विचार कर रहे हैं। इसलिए हमें लगता है कि इस रेल लाइन का निर्माण कार्य अवश्य होगा। सरकार ने देश के कई भागों को बड़ी लाइनों से विकसित किया। लगभग सभी इलाके इससे जुड़ गए लेकिन हमारे इलाके के लोग अभागे हैं कि उन्हें आजादी के 52-53 वर्ष के बावजूद बड़ी रेल लाइन की सुविधा नहीं मिल सकी। इससे कितनी दिक्कत और पीड़ा होती है? जो व्यक्ति उस इलाके में जाएगा वही इस बात को महसूस कर सकता है। इस इलाके से कई सांसद हैं। हमें वहां जाने में दिक्कत होती है। हमें राजधानी पकड़ने के लिए बरौनी या पटना आना पड़ता है। उस इलाके के सभी सांसद माननीय शरद यादव जी, सुकदेव पासवान जी, रेनू कुमारी जी, राम जीवन सिंह जी, रामचन्द्र पासवान जी और मैंने कई बार इसके बारे में मंत्री जी से आग्रह किया कि राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव कम से कम एक मिनट नहीं तो 30 सैकिंड के लिए खगड़िया में दीजिए। हमने रेल मंत्रालय सलाहकार समिति की एक बैठक में इस बात को जब उठाया तो पदाधिकारियों ने मुझे लिखित में जानकारी दी कि राजधानी एक्सप्रेस थ्रू ट्रेन है। दिल्ली से गुवाहाटी तक जो यात्री होंगे, वहीं जाएंगे। मैं किसी पर आरोप नहीं लगाना चाहता लेकिन क्या यह बात सही नहीं है कि राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस ऐसी जगहों में रुक रही है जहां एक भी टिकट नहीं कटता। आप खगड़िया में यह सुविधा उपलब्ध कराएं। कई सांसद उसमें जाते हैं। आपको कई यात्री इस ट्रेन के लिए मिलेंगे। आप एक बार मौका दीजिए। अगर यात्री नहीं मिलेंगे तो इसे बंद कर दीजिएगा।

सभापति महोदय, जहां से मैं सांसद हूं वहां एक स्टेशन राघोपुर है जो नेपाल से सटा है। छोटा स्टेशन रहने के बावजूद प्रत्येक माह कम से कम 14 लाख रुपए की आमदनी उस स्टेशन से होती है। वहां विदेशी यात्री और पर्यटक भी आते हैं। राघोपुर में एक रिटायरिंग रूम होना चाहिए। जो स्टेशन एक महीने में 14 लाख रुपए की आमदनी देता हो, वहां दो-तीन लाख का रिटायरिंग

रूम अवश्य बनाना चाहिए। थरभिटा रेलवे स्टेशन पर जो रेलवे क्रॉसिंग से, पहुंच पथ है, वहां सम्पूर्ण ब्लॉक से रेलवे यात्री आते हैं। वहां कलवर टूट गया है। हमने इस बारे में निवेदन किया था। रेल मंत्री जी द्वारा निर्देश सुपोल में पदाधिकारियों को दिया गया था कि वहां बॉक्स कलवर बना दिया जाए। पहुंच पथ की भी मरम्मत करा दी जाये और सरायगढ़ स्टेशन पर भी पहुंच पथ की मरम्मत करा दी जाये लेकिन वह काम नहीं हो सका है। हमारे संसदीय क्षेत्र सहरसा में रेलवे ढाला पर रेल ओवरब्रिज के निर्माण की स्वीकृति हुई और रेलवे ने अपना टैंडर भी कर दिया लेकिन ओवर ब्रिज के निर्माण का कार्य शुरू नहीं हुआ है। उसे शुरू कराया जाए।

सभापति महोदय, सहरसा शहर की आबादी बहुत बड़े भू-भाग में फैल गई है। हमने निवेदन किया था कि सहरसा शहर के पूर्वी हिस्सों के जो यात्री रात में आते हैं, उन्हें दिक्कत होती है। इसके लिये कार खिरहर हॉल्ट की स्थापना की जाये। यह मामला बहुत समय से पैंडिंग है। कोपरिया स्टेशन पर माल बुकिंग की सुविधा स्थायी रूप से दी जाये क्योंकि रेल के अलावा वहां कोई सड़क मार्ग नहीं है। किसानों को अपना खाद्यान्न बाहर भेजने के लिये काफी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। इसलिये कोपरिया स्टेशन पर स्थायी रूप से बुकिंग की व्यवस्था करा दी जाये।

सभापति महोदय, हम जिस इलाके में रहते हैं, उसमें समस्तीपुर डिवीजन की रेलगाड़ियां चलती है। माननीय सदस्या श्रीमती कान्ति सिंह ने अभी मांग की है कि उस ट्रेन में ए.सी.-। की बोगी लगनी चाहिये। माननीय मंत्री जी की तरफ से आश्वासन हुआ कि ए.सी.-फर्स्ट क्लास की बोगी लगा देंगे। हमारे इलाके में न केवल रेल राज्य मंत्री बल्कि रेल मंत्री भी जा चुके हैं और जो लोग जाते हैं वे महसूस करते हैं कि उस इलाके के लोगों का क्या दर्द और क्या पीड़ा है। हम ए.सी. फर्स्ट नहीं मांगते उस इलाके में जो पैसेंजर या एक्सप्रैस गाड़ियां मीटर गेज पर चलती हैं, उनमें जो बोगी लगी रहती है, यदि वैसी दिल्ली या मुम्बई जोन में लग जाये तो विदेशी यात्री तो छोड़ दीजिये, देसी यात्री भी उसमें नहीं चढ़ेगा। उस इलाके के लोगों की दिक्कत को समझना चाहिये और अच्छी यात्री बोगी उपलब्ध करायी जानी चाहिये।

सभापति महोदय, जयनगर-नरकटियागंज वाया दरभंगा आमान परिवर्तन कार्य विगत तीन वर्षों से चल रहा है जिसके लिये राशि दी जाती है। मानसी-सहरसा रेल खंड की तरह राशि दी जाती है लेकिन निर्माण कार्य में प्रगति नहीं हो रही है। सकरी-हसनपुर रेल लाइन का निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया है। हम देख रहे हैं कि निर्माण के लिये राशि रेल बजट में दी जाती है लेकिन निर्माण कार्य शुरू नहीं हो रहा है।

सभापति महोदय, झंझारपुर रेलवे स्टेशन झंझारपुर लोक सभा क्षेत्र का मुख्यालय है और आपका निर्वाचन क्षेत्र है। यह महत्वपूर्ण स्टेशन है। माननीय रेल मंत्री जी ने सभी जगहों के सांसदों से सुझाव मांगे हैं। झंझारपुर में कम्प्यूट्रीकृत आरक्षण केन्द्र की स्थापना की जानी चाहिये। सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर नई रेल लाइन 1996-97 में स्वीकृत हुई थी लेकिन अभी तक भू-अर्जन की कार्यवाही भी पूरी नहीं हो पायी है। इस कार्य को प्रारम्भ कराया जाये। इसी तरह जयनगर-सीतामढ़ी-रक्सौल के आमान परिवर्तन का 10 प्रतिशत कार्य भी नहीं हुआ है।

सभापति महोदय, अंत में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का पुरजोर समर्थन करते हुये विश्वास करता हूं कि वे हमारी पीड़ा और दिक्कत को समझेंगे। हम किसी राग-द्वेष से नहीं बोल रहे हैं बल्कि हमने जनता की कठिनाई का बखान किया है। माननीय मंत्री जी की इस कार्य में रुचि है लेकिन उस रुचि का फलाफल जनता तब महसूस करेगी जब हम देखेंगे कि कार्य में प्रगति हो रही है। इसलिये हमारी पीड़ा को समझकर इन समस्याओं का निदान कराइये और मानसी-सहरसा फारबिसगंज एवं मधेपुरा-पूर्णिया के आमान परिवर्तन का कार्य भी शुरू कराया जाये।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुये अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री निहाल चन्द चौहान** (श्रीगंगानगर): महोदय, मैं राजस्थान के उस रेगिस्तान इलाके का प्रतिनिधित्व करता हूं जहां पर एक तरफ पाक की सीमाएं हैं और उस सीमाओं में पिछले कुछ समय से माइन लगी है।

महोदय, हम लोग माइन के साये में जीते हैं। रेलवे की दृष्टि से हम बिल्कुल उबड़-खाबड़ हैं। रेलवे विभाग ने और मंत्रालय ने हमेशा इस क्षेत्र को नजरन्दाज किया। महोदय, ऊंचे-नीचे रेगिस्तान में दिल्ली से मात्र एक गाड़ी उद्यान आभा एक्सप्रेस ही जाती है। 14 घण्टे यानि दिल्ली से श्रीगंगानगर की 425 किलोमीटर की दूरी तय करती है। महोदय, सीमान्त क्षेत्र होने के कारण किसानों की फसलों का मूल्य भी सही नहीं मिलता।

महोदय, पश्चिम राजस्थान की एकमात्र मीटरगंज लाइन स्वरूपसर से श्री गंगानगर की बाकी रही है। मात्र 116 किलोमीटर की यह मीटर गेज लाइन का बजट 68 करोड़ सत्र 1997-98 में बजट में छाया हुआ है।

महोदय, माननीय प्रधानमंत्री जी ने भी इस लाइन की 1998 में हनुमानगढ़ की एक चुनावी सभा में परिवर्तन करने की सहयोग

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री निहाल चन्द्र चौहान]

की आशा जताई थी। महोदय, मात्र एक लाइन बीच में मीटर गंज होने से किसानों की अपनी फसल का सही दाम नहीं मिलता। सुरक्षा की दृष्टि से भी इस लाइन का ब्रोडगेज होना बहुत जरूरी है। उपाध्यक्ष महोदय, इस लाइन के मीटर गेज की वजह से आयात-निर्यात में भी काफी परेशानी होती है।

मेरी माननीय मंत्री जी से आज इस बारे में बातचीत भी हुई थी। उन्होंने राजस्थान रेलवे प्लान रिकार्ड मंगवाकर मुझे आश्वासन दिया कि इस लाइन को ब्रोडगेज करने के लिए मैं इसका प्रस्ताव कैबिनेट में भिजवा देता हूं और प्रस्ताव पारित होने के बाद अतिशीघ्र इस कार्य को करवाने का प्रयास किया जाएगा। उपाध्यक्ष महोदय, माननीय प्रधानमंत्री जी से भी मेरी आज मुलाकात हुई, उन्होंने इस संबंध में मुझे आश्वासन दिया है।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से निवेदन है कि इसी बजट में इस लाइन को ब्रोड गेज करने की स्वीकृति प्रदान करें ताकि सीमान्त क्षेत्र के किसान, व्यापारी व आम जनता खुशहाल हो सकें।

महोदय, मेरा मंत्री जी से एक निवेदन ओर है कि नई दिल्ली से श्रीगंगानगर के लिए एक और रेलगाड़ी चलाई जावे तथा अनूपगढ़ व सूरतगढ़ को भी इस सत्र से सीधा नई दिल्ली रेल से जोड़ा जावे। यह लाइन रक्षा विभाग की दृष्टि से भी काफी महत्वपूर्ण होगी।

***श्री अशोक अर्गल** (मुरैना): महोदय, मैं रेल मंत्री जी को विषम परिस्थितियों में अच्छा बजट पेश करने के लिए बधाई देता हूं और बजट का समर्थन करता हूं।

मैं मंत्री जी का ध्यान आपके माध्यम से मेरे संसदीय क्षेत्र में ग्वालियर से श्योपुर कलां छोटी लाईन के ऊपर आकर्षित करना चाहता हूं। 100 वर्ष पूर्व यह रेल लाईन डाली गयी थी और कई बार इस बाबत निर्णय होने के बाद इसका आमान परिवर्तन कर दिया जायेगा, वह नहीं हुआ। इसका प्रारंभिक सर्वे भी मेरी जानकारी के अनुसार पूर्व में कर लिया गया है। इसलिये आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है कि रेल विभाग की नीतियों के अनुसार शीघ्र ही इस रेल मार्ग पर आमान परिवर्तन किया जाये। इस परिवर्तन से इटावा, भिण्ड, ग्वालियर, श्योपुर होकर राजस्थान के सवाई माधोपुर व कोटा जं. बड़ी लाईन से जुड़ जायेंगे, जिससे क्षेत्र की जनता को सुविधा होगी तथा रेलवे की आय में वृद्धि होगी। पर्यटन की दृष्टि से यह आमान परिवर्तन पर्यटन को बढ़ावा देने के लिये बहुत उपयुक्त होगा, इससे माधव नेशनल पार्क, कूनो पालपुर, "सिंह" अभयारण्य श्योपुर एवं टाइगर गैम सैन्चुरी रणथम्भोर भी जुड़ जायेंगे।

नयी घोषणा, जो इस रेलवे बजट में हर जिला मुख्यालय को कम्प्यूटर के द्वारा आरक्षण करने की गयी है, उसके अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र श्योपुर, जो जिला मुख्यालय है, उस पर यह सुविधा प्रदान की जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र का मुरैना जिले का मुख्यालय एवं कमिश्नरी हैड क्वार्टर भी है तथा यहां की जनसंख्या एक लाख से अधिक है। यहां पर आज भी प्रमुख ट्रेनों का स्टॉपिज नहीं है। जनता की मांग को देखते हुए मेरा आपसे अनुरोध है कि इस स्टेशन पर जी.टी. एक्सप्रेस, महामाया, हीराकुण्ड, समखण्ड एक्सप्रेस ट्रेनों का स्टॉपिज किया जाये।

इसी प्रकार मध्य रेल का बनमोर रेलवे स्टेशन पर मात्र छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस ही ठहरती है वहां पर महाकौशल एक्सप्रेस एवं मालदा एक्स. का स्टॉपिज किया जाये एवं मुरैना शहर के लालोर वायपास पर यातायात को ध्यान में रखते हुए ओवर ब्रिज बनाने की आवश्यकता है, जिससे लाखों नागरिकों को सुविधा मिलेगी। मुरैना शहर के फाटक, जहां जनता का आवागमन ज्यादा रहता है, वहां पर फुटब्रिज की आवश्यकता है।

अतः पुनः बजट का समर्थन करता हूं तथा अनुरोध करता हूं कि मैंने जो बातें उठायी हैं, उनका निराकरण करायेंगे।

[अनुवाद]

श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन (शिवगंगा): सभापति महोदय, ऐसा लगता है कि यह रेल बजट आम परम्परागत बजट से कुछ हटकर है। ऐसा लगता है कि इस क्षेत्र में वैश्वीकरण ने अपनी पैठ बना ली है। निजीकरण एवं बाजार अर्थव्यवस्था पर चर्चा हो रही है। भारत को सड़क यातायात, नौवहन, वायुयातायात एवं रेल क्षेत्र में बुनियादी ढांचे की आवश्यकता है।

लेकिन सड़क यातायात नौवहन, वायु यातायात के तीनों निजी क्षेत्र में चले गए हैं। केवल रेल बचा है। रेल राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है।

स्वतंत्रता संघर्ष के दौरान भी महात्मा गांधी ने रेल यात्रा को एकता एवं स्वतंत्रता संघर्ष के प्रतीक के रूप में उपयोग किया। यह भारत का तंत्रिता तंत्र है। ऐसी स्थिति में हर बजट प्रत्येक राज्य

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

के हितों की रक्षा करता था। यह बजट पूर्णतः समाजवादी व्यक्ति द्वारा तैयार किया गया है, वह भी लोहिया समाजवादी द्वारा और वह भी राजग सरकार द्वारा जिसमें समता पार्टी के दो नेता मंत्रालय चला रहे हों और यह बजट राकेश मोहन समिति के नाम पर पेश किया जा रहा है। इसमें निगमीकरण के लक्षण हैं। इसमें विकास किए जाने वाले क्षेत्रों की उपेक्षा की गयी है। अब वैश्विक अर्थव्यवस्था और निजीकरण द्वारा सड़क यातायात का विकास होगा; इनके द्वारा नौवहन एवं वायु यातायात का विकास किया जाएगा। लेकिन रेलवे में कोई प्रतिस्पर्धा क्यों नहीं है? इस पर सरकार का एकाधिकार है। इसलिए हमें उपेक्षित क्षेत्रों, विकास किए जाने वाले क्षेत्रों और परिवहन की आवश्यकता वाले क्षेत्रों पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र शिवगंगा में लगभग 40 कपड़ा मिलें और 500 लघु उद्योग हैं। यहां ग्रैफाइट की खानें हैं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र से लगा मेरे मित्र श्री वैको जो एक विद्वान व्यक्ति हैं, के निर्वाचन क्षेत्र में कुटीर उद्योग हैं। यहां लिथो प्रेस, माचिस एवं पटाखा के उद्योग हैं। यहां दुलाई की जाने वाली बहुत सी वस्तुएं हैं। जिनका 'सीफूड' की भी दुलाई करनी होगी। यह एक ऐसा स्थान है।

अब राम की बात कीजिए। कल मैंने सपने में राम को देखा। भगवान राम आए और कहने लगे "यह ऐसा बजट है जिसमें मेरी पूरी उपेक्षा की गई है।" अयोध्या की भी उपेक्षा की गई है।

श्रीमती इंदिरा गांधी ने एक पुल बनाकर रामेश्वरम को मुख्य भूमि के साथ जोड़ा था। श्री राजीव गांधी ने इसका उद्घाटन किया था। रामेश्वरम में भगवान राम ने युद्ध जीता और समूचे भारत में उनकी पूजा की जाती है। प्रत्येक हिन्दू भगवान राम की पूजा करता है ...*(व्यवधान)* कृपया हस्तक्षेप न करें क्योंकि आप भी राम के दल में हैं। अब आप राम के एक भक्त हैं।

श्री वैको : भगवान राम आपके स्वप्न में प्रकट हुए थे। मैं प्रसन्न हूं। आप तमिलनाडु के हैं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : श्री वैको, कृपया अपने स्थान पर बैठिए।

श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन : इसलिए यदि इस सरकार की राम में कुछ रुचि है और भगवान राम की रक्षा की जानी है तो रामेश्वर की रक्षा करनी होगी। लेकिन हुआ क्या? कुमारी ममता बनर्जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया था। जब उन्होंने रेल बजट प्रस्तुत किया था तो उन्होंने पहली बार तिरूचिरापल्ली, पुदुकोटें, करैकुडी, शिवगंगा, मननादुरै और रामेश्वरम जैसे क्षेत्रों को भी बड़ी लाइन में बदलने हेतु रेल बजट में शामिल किया था। उन्होंने दस करोड़ रुपए भी आवंटित किए थे। तत्पश्चात्, उन्होंने सात करोड़ रुपए आवंटित किए। लेकिन अब क्या हुआ? महोदय, चार करोड़ रुपए का उपयोग अन्य परियोजनाओं के लिए किया गया। इसी प्रकार भगवान राम की पूजा की जाती है। यही महानता है जो भगवान राम के लिए दर्शायी गई है।

यह एक ऐसी परियोजना है जिसका पुराना इतिहास है। रामेश्वर एक्सप्रेस को 'वोट मेल' कहा जाता है। सामान्यतया वे टिकट चेन्नै में लेते हैं और रामेश्वर जाते हैं। उसके बाद वे स्टीमर से थलैमन्नर-श्रीलंका जा सकते हैं। यही पुरानी प्रणाली थी। तत्पश्चात् जो रेल लाइनें अंग्रेजों के शासनकाल में बिछाई गई थी, बाद में उन्हें कांग्रेस सरकार द्वारा बदल दिया गया। लेकिन अब वे लाइनें पुरानी हो चुकी हैं। सुरक्षा के उद्देश्य से लगभग 17000 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। लेकिन नई रेल लाइनें बिछाने के उद्देश्य से एक भी पैसा नहीं लगाया गया है। ये चीजें हो रही हैं।

मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। नौवीं पंचवर्षीय योजना में 3710 किलोमीटर रेल लाइनों के लिए 45413 करोड़ रुपए दिए गए थे जिसको बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाता है।

चार वर्ष के बाद यह 1832 किमी तक ही सीमित रही जो लक्ष्य पचास प्रतिशत से कम की उपलब्धि है। यह चौथा वर्ष है किन्तु आप आमान परिवर्तन के लक्ष्य को भी प्राप्त नहीं कर सके। आमान परिवर्तन को किसी क्षेत्र के आर्थिक विकास का एक घटक माना जाता है। बड़ी लाइन में बदलकर क्षेत्र विशेष का विकास किया जाता है क्योंकि इससे अधिक पर्यटक आते हैं। माल की अधिक दुलाई की जाती है और अधिक लोगों का आवागमन होता है। इसीलिए आमान परिवर्तन को नौवीं पंचवर्षीय योजना में एक प्रमुख बल दिए जाने वाला क्षेत्र बनाया गया किन्तु यह लक्ष्य बिल्कुल भी प्राप्त नहीं किया गया।

माल यातायात के मामले में आप 64 प्रतिशत है; यात्रियों के आवागमन के संबंध में यह 29 प्रतिशत है और कोच निर्माण से होने वाली आय दो प्रतिशत है। पेरमबूर में इंटीगरल कोच निर्माणी में कोच निर्माण हेतु एशिया और अफ्रीका के अनेक देशों के क्रयादेश लंबित हैं लेकिन वे पूरे नहीं किए गए हैं। आप इंटीगरल कोच निर्माणी को बंद करना चाहते हैं जो तमिलनाडु की गरिमा है। अब तमिलनाडु ने एक ऐसा इतिहास रचा है जहां तमिलनाडु के अधिकतर संसद सदस्य देश के सत्तारूढ़ गठबंधन का समर्थन कर रहे हैं। समता पार्टी के एक सदस्य भी हैं। चालीस संसद सदस्यों में से उन संसद सदस्य राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन का समर्थन कर रहे हैं। आप ने इस समर्थन के बदले उन्हें क्या उपहार दिया है जिनके बूते यह सरकार खड़ी है। वे अब न्यूनतम आवंटन कर रहे हैं।

[श्री ई.एम. सुदर्शन नाच्चीयपन]

दक्षिण रेलवे के पास 1586 करोड़ रुपए की पूंजीगत धनराशि है। उस धनराशि में से तमिलनाडु को बहुत कम धनराशि दी गई है। योजना परिव्यय 804 करोड़ रुपए है किन्तु तमिलनाडु राज्य को केवल 70 करोड़ रुपए ही मिल रहे हैं जो नौ प्रतिशत से भी कम है। अत: आप इस राज्य के प्रति क्या रुचि दिखा रहे हैं जहां 37 संसद सदस्य आपका समर्थन कर रहे हैं? राज्य सभा में एक नामित संसद सदस्य सहित सोलह संसद सदस्य आपका समर्थन कर रहे हैं। इस प्रकार राज्य सभा में सत्रह संसद सदस्य आपका समर्थन कर रहे हैं। जो उपहार आप तमिलनाडु को दे रहे हैं वह तमिलनाडु के प्रति पूर्ण अनदेखी ही है।

यह पहला मौका है जब तमिलनाडु की पूर्णरूपेण अनदेखी की गई है क्योंकि आपको एक नया फार्मूला मिल गया है जो सेवा प्रदान किए जाने वाले क्षेत्रों का निर्धारण करने के परम्परागत उपाय से अलग है। आप एक नए फार्मूले के साथ आगे आए हैं जिसमें आप यह कहना चाहते हैं कि क्षेत्र की गणना की जाएगी और लोगों की गणना की जाएगी। इसका अर्थ है कि जो लोग जनसंख्या नियंत्रण का अनुसरण कर रहे हैं उन्हें अधिक धनराशि नहीं दी जाएगी। तमिलनाडु जनसंख्या नियंत्रण को अपनाने वाल पहला राज्य है और केरल दूसरा राज्य है किन्तु आप उन्हें यह उपहार दे रहे हैं, यह बिल्कुल ऐसा ही है जो ग्यारहवें वित्त आयोग द्वारा किया गया था। वे राज्य जो विकास कर रहे हैं और राष्ट्रीय योजनाओं को लागू कर रहे हैं उन्हें कुछ नहीं दिया जाता है। तमिलनाडु और केरल के साथ यही हो रहा है।

175 करोड़ रुपए के योजना परिव्यय में से केवल दो करोड़ रुपए पुदुकोट्टै-कारैकुडी, मनमादुरै-रामेश्वरम रेललाइन के लिए आवंटित किए गए हैं। आप इसे कब शुरू करेंगे? मदुरै-रामेश्वरम के लिए जरूरत तो 250 करोड़ रुपए की है किन्तु आपने पांच करोड़ रुपए ही आवंटित किए हैं। तो यह कार्य कैसे कार्यान्वित किया जा सकता है? यदि आपके पास कोई वित्तीय बाधाएं हैं तो मैं उसे समझ सकता हूं। इसी प्रकार, एक और संभावना है। आप बाजार से 3000 करोड़ रुपए उधार ले रहे हैं। आप बाजार से उधार लेने की आशा कर रहे हैं। रामेश्वरम के नाम पर एक बांड जारी हो जहां से आप इसी प्रकार उधार ले सकते हैं जैसाकि कोंकण रेलवे के मामले में किया गया था। पदुकोट्टै के माध्यम से मनमादुरै होते हुए चेन्नै से रामेश्वरम तथा एक परियोजना तैयार होनी चाहिए जहां से आपका एक सदस्य निर्वाचित हुआ है। मैं मध्य शिवगंगा क्षेत्र से आता हूं। अब ए आई ए डी एम के पार्टी के नए मित्र भी आपका समर्थन कर रहे हैं। उन्हें भी नई रेल लाइनों से फायदा होगा। इसलिए आप इसका विपणन क्यों नहीं करते और रामेश्वरम के नाम पर धनराशि उधार क्यों नहीं लेते, ताकि इस परियोजना को कम से कम तीन वर्ष के भीतर कार्यान्वित किया जा सके?

अन्त में मैं यह कहना चाहूंगा कि रेल मार्गों के आस पास काफी जमीन पड़ी है। केबिल बिछाने के लिए दी गई परियोजनाओं से आप पीछे हटे हैं। आप कह रहे हैं कि चूंकि उस परियोजना में कुछ काम नहीं हुआ इसलिए आप उसे छोड़ रहे हैं। उसे बीच में कैसे छोड़ा जा सकता है? यह एक अच्छी परियोजना है। इसकी घोषणा कुमारी ममता बनर्जी के रेल बजट के भाषण में पहले ही की जा चुकी है। यदि यह कार्य अब नहीं किया गया तो ऑप्टिकल फाइबर केबिल के क्षेत्र में कुछ कर पाना संभव नहीं हो पाएगा।

यह बात आपके भाषण में शामिल है। जब माननीय मंत्री ऐसा कहते हैं तो आप इसे अनदेखा करना चाहते हैं। इसी प्रकार आप चार महानगरों के स्वर्णिम चतुर्भुज और विकर्ण संयोजन पर जोर देना चाहते हैं। मैं तो केवल यह कहने से काम नहीं चलेगा कि चेन्नै भी इससे जुड़ा हुआ है। तमिलनाडु के केवल तीस किमी भीतर है इसे शामिल किया जा रहा है। चेन्नै तमिलनाडु के उत्तर की ओर है। इससे हमें किसी भी तरह से सहायता नहीं मिलेगी। हमें इस प्रकार की परियोजनाओं की आवश्यकता है जो रामेश्वरम और शिवकाशी को जोड़ें। मैं आशा करता हूं कि श्री वैको भी इसका समर्थन करेंगे, इसके लिए समर्थन जुटाएंगे और इसे प्राप्त करने का प्रयास करेंगे। इस तरह हमारे क्षेत्र का भी विकास हो सकता है। अथवा, मेरे मित्र श्री वैको और अन्य सभी 37 सदस्यों, जो उनका समर्थन कर रहे हैं, को उस पर पुन: विचार करना चाहिए और यह देखना चाहिए कि जिन समाजवादियों को भगवान में आस्था नहीं है उन्हें हमारे प्रति सहानुभूति रखनी चाहिए क्योंकि यह एक पिछड़ा जिला है।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि नमनसमुद्रम-तिरूचिरापल्ली मंडल में लगभग दो सौ परिवार पिछले तीस वर्षों से किसी को बाधा पहुंचाए बिना रेल पथ के किनारे पर रह रहे हैं। कृपया यह सुनिश्चित करे कि इन लोगों के लिए दुकानों और निवास हेतु जमीन देने के लिए पट्टे की कुछ दर निर्धारित की जाए। अन्यथा यह भूमि उन्हें लम्बी अवधि पर वापसी के आधार पर बेची जा सकती है।

इसी प्रकार, मैं सुझाव देना चाहूंगा कि राजस्व मुख्यालय के रूप में शिवगंगा का कम्प्यूटरीकरण किया जाना चाहिए। सरकार ने एक नीतिगत निर्णय लिया है कि सभी राजस्व मुख्यालयों को कम्प्यूटर के माध्यम से जोड़ा जाएगा किन्तु शिवगंगा का कम्प्यूटरीकरण नहीं किया गया है। मैंने माननीय मंत्री जी से अनुरोध किया है और कम्प्यूटरीकरण के माध्यम से इसे जोड़ने के लिए मैंने एक

याचिका भी दी थी। कृपया इसके लिए भी एक परियोजना बनाएं और चालू वर्ष में इसे कार्यान्वित करें।

इन शब्दों के साथ, मैं माननीय मंत्री जी को स्मरण कराना चाहता हूं कि बजट में घोषणा की गई "बोल्ट" परियोजना "ओन यौर वैगन स्कीम" कार्यान्वित की जानी चाहिए। वह बहुत अच्छी योजना है और इसका विपणन उपयुक्त रूप से किया जाना चाहिए। पेशेवर विपणन से सरकार को और अधिक धनराशि मिलेगी। इसके अतिरिक्त कोच निर्माणी में सुधार किया जाना चाहिए और अधिक निवेश किया जाना चाहिए क्योंकि इसे अधिक कर्यादेश मिल रहे हैं। कोच निर्माण हेतु बाजार बहुत अनुकूल है। अत: इस पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। मदुरै, त्रिचि और चेन्नै के वर्क-शेडों का भी सुधार किया जाना चाहिए।

श्री पवन कुमार बंसल (चंडीगढ़): महोदय, मैं अपना भाषण सभा पटल पर रख रहा हूं।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : ठीक है, आपको अपनी स्पीच सदन के पटल पर प्रस्तुत करने की अनुमति दी जाती है।

***श्री पुन्नूलाल मोहले** (बिलासपुर): महोदय, निम्नलिखित विषयों को रेल बजट पर मेरे द्वारा दिये गये भाषण में माना जाये।

1. रेल बजट में बिलासपुर मंडल को सौ करोड़ रुपये की राशि दिए जाने का प्रावधान है, जिसमें से चार करोड़ रुपया दिया जा रहा है, इसे बढ़ाकर 20 करोड़ रुपया किया जाए।
2. सारनाथ एक्सप्रेस का बिलासपुर (छत्तीसगढ़) के बिल्हा स्टेशन पर ठहराव किया जाये।
3. अमरकंटक एक्सप्रेस का बिलासपुर, छत्तीसगढ़ के बेलगहन स्टेशन पर ठहराव किया जाये।
4. छत्तीसगढ़ के प्रमुख शहर बिलासपुर से अनुपपुर तक लोकल ट्रेन चलायी जाये।
5. कोरबा से दुर्ग तक इंटर सिटी एक्सप्रेस चलायी जाये।
6. चिरमिरी-बिलासपुर पैसेंजर को रायपुर तक चलाया जाये।
8. बिलासपुर, छत्तीसगढ़ में रेलवे भर्ती बोर्ड कार्यालय खोला जाये।
9. मनेन्द्रगढ़ रेलवे स्टेशन प्लेटफार्म नं. 2 का निर्माण, रेलों की मरम्मत संबंधी कार्य मनेन्द्रगढ में ही कराया जाये।
10. बेलगहना, टेंगनवाड़ा, खेंगसरा रेलवे स्टेशनों पर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाये।
11. पेण्ड्रारोड में आरक्षण केन्द्र कम्प्यूटरीकृत किया जाये।
12. बिलासपुर से लखनऊ तक नयी ट्रेन चलायी जाए।
13. नयी दिल्ली-भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को वाया संबल बिलासपुर-कटनी-बीना चलाया जाये।

बिलासपुर रेलवे जोन, (दक्षिण-पूर्वी रेलवे) के अन्तर्गत कोरबा बिलासपुर एवं दुर्ग जंक्सन से प्रारंभ होकर क्रमश: विशाखापत्तनम, भोपाल एवं इलाहाबाद तक जाने वाली एक्सप्रेस गाड़ियों में अतिरिक्त शयनयान और साधारण कोच, जोड़कर (ए) विशाखापत्तनम में तिरुपति बालाजी देवस्थानम (बी) बिलासपुर-भोपाल से लखनऊ, एवं दुर्ग-भोपाल से लखनऊ और (सी) दुर्ग-बिलासपुर-इलाहाबाद से देहरादून तक सुविधा विस्तार कर दक्षिण भारत के साथ छत्तीसगढ़-मध्य प्रदेश-उत्तर प्रदेश एवं उत्तरांचल के निवासियों हेतु सार्थक सुविधायें दिये जाने हेतु प्रस्ताव।

महोदय, सर्वप्रथम, तो मैं, माननीय प्रधानमंत्री जी, एवं आपका हृदय से आभारी हूं कि भारतीय रेलवे में सर्वाधिक आय-अर्जित करने वाले बिलासपुर रेल मंडल को, आप लोगों के द्वारा जोनल कार्यालय घोषित कर यथेष्ठ कार्य किया जा रहा है। और निकट/दूरस्थ क्षेत्र के निवासियों को रेल-सुविधाओं का लाभ मिल रहा है।

मुझे ज्ञात है कि आपके मंत्रालय के लिये अतिरिक्त नई रेलगाड़ियां चलाना कठिनतम कार्य है, परन्तु पूर्व से ही चलने वाली रेलगाड़ियों में यदि दो अतिरिक्त कोच या बोगी (एक शयनयान+एक साधारण दर्जा) लगाकर टर्मिनल स्टेशनों से जैसे विशाखापत्तनम, भोपाल और इलाहाबाद से पुन: वहीं से प्रारम्भ होने वाले रेलगाड़ियों में जोड़कर क्रमश: तिरुपति बालाजी देवस्थानम्, लखनऊ, एवं हरिद्वार-ऋषिकेश-देहरादून तक सुविधा-विस्तार, आसानी से किया जा सकता है। इस प्रस्तावित सुविधा-विस्तार से दक्षिण भारत, मध्य भारत एवं उत्तर-भारत के छह राज्यों के निवासियों को असीमित लाभ मिलेगा। वर्तमान में चल रहीं, एक्सप्रेस गाड़ियां का क्रमांक नाम, और समय सारणी तथा सुविधा विस्तारित से, प्रभावित/लाभान्वित गाड़ियों का क्रमांक, नाम और समय-सारणी, का सम्पूर्ण विवरण, आपकी सुविधा एवं तत्काल जानकारी के लिये, निम्न रूप से उल्लेखित कर रहा हूं जोकि पेज दो पर है:-

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पुन्नूलाल मोहले]

13:20 8517 08:30

(क) वर्तमान में: कोरबा ⇌ विशाखापत्तनम – टेली लिंक एक्सप्रेस

11:45 8518 19:00

प्रस्तावित: दो अतिरिक्त बोगी (1 शयनयान+1 साधारण) जिसे जोड़ना है निम्न ट्रेन में, जो तिरुपति तक जाती है।

14:30 7488 06:25

विशाखापत्तनम ⇌ तिरुपति –डेली लिंक एक्सप्रेस

11:05 7487 19:15

16:25 8453 19:00

(ख) वर्तमान में:- दुर्ग ⇌ भोपाल – अमरकंटक एक्सप्रेस

9:30 8454 16:00

19:20 8225 10:55

बिलासपुर ⇌ भोपाल – महानदी एक्सप्रेस

7:50 8226 16:00

प्रस्तावित: दो अतिरिक्त बोगी जोड़ना है, जिसे भोपाल से चैन्नई लखनऊ ट्रेन में लगाना है।

15:25 8453 9:55

दुर्ग ⇌ भोपाल – अमरकंटक एक्सप्रेस

9:30 8454 16:00

एक घंटा पूर्व 18:20 8225 9:55

समय परिवर्तन बिलासपुर ⇌ भोपाल महानदी एक्सप्रेस

7:50 8226 16:00

20:10 5159 19:00

(ग) वर्तमान में दुर्ग ⇌ इलाहाबाद दुर्ग छपरा एक्सप्रेस

07:30 5160 15:45

प्रस्तावित : 17:15 4113 13:10

दो अतिरिक्त बोगी इलाहाबाद ⇌ देहरादून - लिंक एक्सप्रेस

लगाकर देहरादून तक ले जाना है। 8:00 4114 13:20

चेन्नई लखनऊ एक्सप्रेस

गाड़ी संख्या 6093

10:30 21:00

भोपाल ⇌ लखनऊ

वापसी यात्रा

10.30 5012 5:35

लखनऊ ⇌ नागपुर

6:30 8033 14:40

नागपुर ⇌ बिलासपुर

8034 दुर्ग

स्वअनुभव के आधार पर, सुविचारित, वर्तमान समय-सारणी के साथ, प्रस्तावित, समय सारणी और पूर्व, से ही, चलने वाली एक्सप्रेस रेलगाड़ियों, के साथ, दो, अतिरिक्त कोच का संयोजन करके, आसानी से, जन-सुविधायें बढ़ाई जा सकती है, सिर्फ शर्त है कि आप, पर्याप्त रुचि, दिखाये एवं कठोरता से, सम्बन्धितों को, आदेशित, करें... इसी आग्रह सहित।

***श्री हरीभाऊ शंकर महाले** (मालेगांव): महोदय, आतंकवाद बढ़ने से साम्प्रदायिक शक्तियां बढ़ने से जाकले भारतवर्ष का धुवां धुवा बजट पर तारीख 20/3/2002 को बहस हो गयी। श्रीमान वित्त संबंधी यशवंत सिन्हा यशवर हो गये लेकिन उन्होंने शेर का शिकार नहीं किया भेड़ बकरी का शिकार करके शेर को भेड़ बकरी का गोश्त खिलाया और मस्त किया। श्रीमान रेल मंत्री जी ने रेल बजट सदन मे प्रस्तुत किया। एक घंटा उन्होंने समय लिया, उस दौरान सदन में किसी भी सदस्य ने रोकाटोकी नहीं की, यह बात गौरवास्पद है। लेकिन द्वितीय श्रेणी का किराया महंगा हुआ, जरूरी वस्तुओं का भाड़ा भी बढ़ा और महंगाई की रेल गाड़ी दौड़ायी जायेगी। रेल बजट जनरल बजट का पूरक होता है परन्तु रेल मंत्री जी ने रेल की सुधार करने के लिये भारत सरकार से आर्थिक मदद मांगी है, यह ठीक नहीं है।

रेल बोर्ड यह पुराने राजे जैसे बैठे हैं, उसमें परिवर्तन करना चाहिये, जो आर्थिक बोझ रेल के ऊपर पड़ जाता है, सुधार करना जरूरी है। जो किराये पर वृद्धि हो गयी है, वह तो सब पैसेंजर कर्मचारी ही खा गये हैं, ध्यान देना जरूरी है। प्रत्यक्ष अप्रत्यक्ष करोड़ों रुपयों को रेल का नुकसान होता है। प्रतिबंध लगाना जरूरी है। रेल शुरू हुए 150 बरस हो गये, आर्थिक दृष्टि या खुद पापवर खड़ी रहना जरूर थी न हो पायी दुर्भाग्य की बात है। खानपान सेवा में सुधार होना चाहिये।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र और जिला नगर महाराष्ट्र राज्यों की कुछ समस्या आपके माध्यम से मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करता हूं-

1. मुम्बई मध्य रेल लाइन सब रेल गाड़ियां इलेक्ट्रिक के ऊपर चलना चाहिये।
2. मुम्बई से देहली एक राजधानी रेल शुरू करना।
3. नासिक म्यंबकेश्वर 2003 में कुंभ मेला होने वाला है, नासिक रोड स्टेशन का सुधार करना। सोडना और ओदा रेल स्टेशन पर रेलगाड़ियों के रुकने के लिये टर्मिनल बनाना जरूरी है।
4. नासिक मनमाड रेल स्टेशन के ऊपर दूरी यातायात करने वाली रेल गाड़ियों को शीषा देना।
5. मनमाड, मालेगांव धुलिया, नरडाना, इंदूर नयी रेल लाईन का सर्वेक्षण हो गया है, रेल लाईन मंजूर करना।
6. नासिक से पुना नयी रेल लाईन मंजूर करना।
7. मनमाड स्टेशन को सुधारना।
8. नांदगांव रेल स्टेशन पवन रेल को शीषा देना।
9. न्यायडोंगरी तावनांदगांव विदर्भ एक्सप्रेस को शीषा देना।
10. मनमाड शहर में रेलवे की जमीन है, राष्ट्रीय शिक्षा संस्थाओं द्वारा स्कूल के लिये मांग की गयी, मांग पूरी करना।
11. नासिक जिले में अंगूर ज्यादा होता है। यातायात के लिये रेल की सुविधा देना।
12. येवला तहशील मनमाड येवला सिकंदराबाद रेल लाईन पर कुसमाडी, यहां नया रेल गेट मंजूर करना।
13. कुलीसे वाया इलाहाबाद गोरखपुर एक दिन गाड़ी चलती है, मनमाड रेल स्टेशन पर शीषा देना।
14. कलीसे वाया इलाहाबाद छपरा एक दिन चलती है, मनमाड रेल स्टेशन पर शीषा देना।
15. नासिक मनमाड, यहांपुष्पक रेल को शीषा देना।
16. रेल में जो कुली काम करते हैं, उन्होंने बार-बार निवेदन देकर मांगें की हैं उन पर सहानुभूति से विचार करना।

महोदय, मैं आपके माध्यम से विनती करता हूं कि मांगे पूरी करने के लिये कष्ट करें।

श्रीमती जस कौर मीणा (सवाई माधोपुर): सभापति जी, धन्यवाद। मैं वर्ष 2002-03 के रेलवे बजट संकल्प के पक्ष में अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ी हुई हूं। सर्वप्रथम में रेल मंत्री जी को और उनके सहयोगियों को धन्यवाद देना चाहती हूं जिन्होंने पिछले दशक के सभी रेल बजटों के मुकाबले में इस बार अपनी तीव्र बुद्धि से इस तरह का संतुलन बनाया है कि हमारे प्रतिपक्ष के माननीय सदस्यों को बहुत कुछ कहने का मौका नहीं मिल रहा है। किराया वृद्धि को लेकर कुछ माननीय सदस्यों ने चिन्ता व्यक्त की है, लेकिन मैं कहना चाहती हूं कि किसी भी उपक्रम को चलाने के लिए उसका आर्थिक संयोजन करना उतना

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती जसकौर मीणा]

ही आवश्यक है जितना की सुविधाओं का विस्तार करना। जब अर्थ ही नहीं होगा या हमारी आर्थिक व्यवस्था संतुलित नहीं होगी तो सुविधाओं का विस्तार हमारी आर्थिक नीति की कमर तोड़ देगा और एक दिन ऐसा आएगा जब हम कर्जे के बोझ के नीचे दब कर रह जाएंगे और ऐसा करके हम भारतीय रेल, जो एशिया की सबसे बड़ी और महत्वपूर्ण यातायात सुविधा है, उसके साथ न्याय नहीं कर पाएंगे।

माननीय सभापति जी, भारतीय रेलें एक दिन में 1 करोड़ 30 लाख यात्रियों को अपने गंतव्य पर पहुंचाती हैं। लाखों टन माल एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया जाता है जिसके कारण जनजीवन को जितनी सुविधाएं होती हैं उन सुविधाओं को मद्देनजर रखते हुए रेलों के आधुनिकीकरण, रेलों के सुदृढ़ीकरण और रेलों के विस्तार की जितनी भी योजनाएं और व्यवस्थाएं हैं उनके प्रति हमें उदार होना पड़ेगा।

हम अर्थव्यवस्था को मद्देनजर रखते हुए, भारत की गरीबी को ध्यान में रखते हुए, भारत के ग्रामीण को ध्यान में रखते हुए, भारत के कृषक को ध्यान में रखते हुए अनेकों प्रकार के विचार रखते हैं किन्तु इस रेल बजट में 16 जन शताब्दियों सहित 48 नयी गाड़ियां चलाकर जनता के लिए यातायात की जो सुगमता रेल विभाग ने दी है, वह तारीफ करने योग्य है। रेल मंत्री जी ने अनेकों गाड़ियों के फेरे बढ़ाकर, कुछ गाड़ियों को विस्तार देकर जन सुविधाओं के लिए जो भी अवसर मुहैया कराये हैं, उन सभी के लिए माननीय मंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं।

रात्रि 8.41 बजे

[**डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय** *पीठासीन हुए*]

मैं एक और बात कहना चाहूंगी कि रेल सुरक्षा नीति के क्षेत्र में, जनता की सुरक्षा को मद्देनजर रखते हुए, कर्मचारियों की सुरक्षा को मद्देनजर रखते हुए जो बजट बढ़ाया है, गत बजट में पिछले साल के बजट में लगभग 129 करोड़ रुपये था जिसे 325 करोड़ रुपये की वृद्धि करके कर्मचारियों के प्रति गहरी चिंता जताई है। माननीय सदस्यों ने अपने भाषणों में कर्मचारियों की सुरक्षा के प्रति चिंता व्यक्त की थी। मुझे लगता है कि उन्होंने बजट भाषण के सम्पूर्ण अंश विधिवत् पढ़े होते तो शायद यह दुगुनी वृद्धि इस वर्ष के बजट में जो सुरक्षा की दृष्टि से रखी गयी है, उसके बारे में उनकी चिंता निर्मूल हो जाती।

जो विशेष बात इस बजट में की गयी है, वह यह है कि इस वर्ष यात्री सुविधा वर्ष मनाने के लिए तीन प्रकार की योजनाओं का खुलासा किया गया है। रेल नीर के साथ फूड प्लाजा और पांच वर्ष के बच्चों को निःशुल्क भोजन की जो व्यवस्था इसमें रखी गयी है, वह सराहनीय है। लेकिन मेरा माननीय मंत्री जी से सुझाव है, मैं सोचती हूं कि वह नोट करेंगे कि जब 1 करोड़ 30 लाख लोग प्रतिदिन यात्रा करते हैं तो सवारी गाड़ियों के अंदर स्वास्थ्य कर्मी और स्वास्थ्य किट की व्यवस्था की जाये। अभी पिछले कुछ दिन पहले मेरे संसदीय क्षेत्र आगरा से कोटा जाते समय एक स्टेशन में एक यात्री की तबियत खराब हो गई। उसे एक छोटे से स्टेशन पर उतारा गया। लेकिन स्टेशन पर उतरते ही उसे कोई स्वास्थ्य सुविधा नहीं मिली जिसकी वजह से उस यात्री ने दम तोड़ दिया। उस समय मैं खुद भी वहां पर पहुंची। मुझे अहसास हुआ कि निःसंदेह यात्री गाड़ियों में स्वास्थ्य कर्मी की आवश्यकता अवश्य होनी चाहिए। जहां 1 हजार, 2 हजार या तीन हजार यात्री ट्रेन में बैठे होते हैं, ऐसी स्थिति में आकस्मिक कोई घटना घटती है तो उसे देखने के लिए स्वास्थ्य किट के साथ-साथ स्वास्थ्य कर्मी को अवश्य लगाया जाना चाहिए।

इसके साथ ही मैं एक दूसरा सुझाव देना चाहती हूं कि जो भी द्रुतगामी रेले हैं, जो महानगरों को जोड़ती हैं महानगरों में केवल करोड़पति लोग ही नहीं रहते। इन करोड़पतियों की सेवा सुश्रुषा के लिए गरीब लोग भी ट्रेनों में यात्राएं करते हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि इन गाड़ियों के अंदर सामान्य श्रेणी के डिब्बे और बढ़ाये जायें। जैसे हम दूरगामी यात्रा पर जाने वाली गाड़ियों कां देखते हैं तो उनमें सामान्य श्रेणी के एक या दो डिब्बे ही होते हैं। आप दिल्ली को देखें, मुम्बई को देखें, कोलकाता को देखें, इन सब में इतनी बड़ी-बड़ी इमारतें बनाने के लिए मजदूर कहीं बिहार से महाराष्ट्र में जाते हैं तो कहीं राजस्थान से दिल्ली में आते हैं। इन यात्रियों की जब कभी भी आवाजाही करनी पड़ती है तो उनकी जो दुर्गति होती है, उसको देखकर हमें कई बार तरस आता है। मैं अनुरोध करती हूं कि इस सुझाव को माननीय मंत्री जी ध्यान में रखेंगे।

जहां इस साल यात्री सुविधा वर्ष के रूप में मनाया जा रहा है वहां मानव संसाधन के विकास में इस गरीब तबके के लोगों के लिए महानगरों से जुड़ने वाली सभी दूरगामी रेलों में सामान्य श्रेणी के डिब्बे अवश्य रखे जायें। कृषि उत्पाद के संदर्भ में भी कहा गया। कृषि उत्पाद में फल, सब्जियां, दूध आदि की लोडिंग अनलोडिंग के लिए भी मैं सुझाव देना चाहती हूं कि आज जितने भी महानगर हैं, ये अपना खाद्य उत्पादन स्वयं पैदा नहीं करते। उनको कहीं न कहीं आस-पास के किसी एरिया से अपना उत्पादन लाना पड़ता है।

मेरा अनुरोध है कि यात्री गाड़ियों या माल गाड़ियों के द्वारा कृषि उत्पादों को सुरक्षित ढंग से महानगरों तक पहुंचाने की कोई माकूल व्यवस्था इस बजट में अवश्य की जाए। मंत्री महोदय जब कृषि मंत्री थे तो उन्होंने कृषि नीति और कृषकों की समस्याओं पर एक भाषण दिया था। वह आज भी मेरे मानस पटल पर है। मुझे उम्मीद है कि उनका भावुक हृदय किसानों और गरीबों के प्रति काफी संवेदनशील है। वे नि:संदेह इस तरह का कोई न कोई उपाय इसमें अवश्य जोड़ेंगे।

मंत्री महोदय, हमारा देश कला, संस्कृति, प्राकृतिक सम्पदा और सामाजिक शालीनता का एक खजाना है। यदि हम उत्तर-दक्षिण, पूरब-पश्चिम निगाहें डालें तो अनेक तीर्थ स्थल, अनेक ऐसे कलात्मक स्थल हैं, प्राकृतिक सम्पदाओं से भरे क्षेत्र हैं जहां पर्यटकों का आना-जाना वर्ष भर चलता है। उन पर्यटकों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर सुगमता से लाया जा सके और देश का राजस्व बढ़े, रेलवे का राजस्व बढ़े, इसके लिए कोई न कोई माकूल व्यवस्था होनी चाहिए। जिन क्षेत्रों में पर्यटन स्थल हैं, उनकी सम्पूर्ण जानकारी मंत्री महोदय अपने मंडल अधिकारियों के माध्यम से एकत्रित कर सकते हैं। जिन मंडल क्षेत्रों में पर्यटन स्थल हैं, उन जगहों पर रेलवे की सुविधा के लिए, यात्रियों को अधिक आरक्षण प्राप्त कराने की व्यवस्था पर भी विचार करें।

आपने जन-शताब्दी चला कर राजस्थान को बहुत बड़ा वरदान दिया है। कोटा से निजामुद्दीन जो जन-शताब्दी चलती है, उसके संदर्भ में मेरा एक अनुरोध है। कोटा से निजामुद्दीन तक जब वह गाड़ी चलेगी तो नि:संदेह उस गाड़ी को आर्थिक दृष्टि से और अधिक ...*(व्यवधान)* मंत्री जी, आप मेरे अमूल्य सुझाव पर जरूर ध्यान दें। जो 16 जन-शताब्दियां चलाई गई हैं, उनमें कोटा से निजामुद्दीन तक जो जन-शताब्दी चलाई गई है, मैं सोचती हूं कि जब तक उस गाड़ी में कम से कम 800 यात्री नहीं बैठेंगे तब तक वह गाड़ी अनार्थिक रहेगी। ऐसी स्थिति में यदि हम उसे ऐतिहासिक स्थल चित्तौड़गढ़ से चलाएं और वहां से निजामुद्दीन तक लाएं तो नि:संदेह ऐतिहासिक स्थलों को देखने वाले यात्री चित्तौड़गढ़, बूंदी, कोटा, सवाई माधोपुर, भरतपुर देखेंगे और आगरा तक की यात्रा की सुविधा भी उसमें लेंगे। मेरा यह व्यावहारिक सुझाव है। मैं अपने आपको थोड़ा-बहुत पर्यटन क्षेत्र से भी जोड़े हुए हूं और समझती हूं कि राजस्थान एक ऐसा ऐतिहासिक राज्य है, ऐसा खूबसूरत राज्य है जिसमें वीरों की भूमि, कलात्मक भूमि, वन सम्पदा की धनी, अनेक प्रकार की कलाएं उसमें हैं। मंत्री महोदय, मैं सोचती हूं कि मानव संसाधन के साथ-साथ देश में पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा। इसमें आपकी वाह-वाही होगी और आपने जो युक्तिसंगत बजट प्रस्तुत किया है, यदि उसमें ये सब बातें और जुड़ जाएंगी तो नि:संदेह यह बजट एक ऐतिहासिक बजट होगा।

अंत में एक और सुझाव देते हुए अपनी छोटी सी मांग आपके सामने रखूंगी। मेरे क्षेत्र को आपने बहुत कुछ दिया है। उसके लिए मैं सदस्यों के समक्ष रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूं। उन्होंने एक महिला सांसद के क्षेत्र में रेलवे की जितनी सुविधाएं दी हैं, मेरा सम्पूर्ण क्षेत्र आपको धन्यवाद देता है। मैं एक छोटा सा सुझाव और देना चाहती हूं और सोचती हूं कि उसमें हिन्दुस्तान के हर सांसद का सहयोग होगा। सुरक्षा की दृष्टि से हम रेलवे पर क्रासिंग लगाते हैं। वहां यदि कोई कर्मी नहीं होता तो खतरों की संभावना बहुत ज्यादा होती है। मेरा सुझाव है कि जहां कहीं भी क्रासिंग की व्यवस्था दें तो सुरक्षा की दृष्टि से ओवरहैड रोड दी जाए। जब ब्रिज के रूप में ओवरहैड रास्ता देंगे, उसमें सब सांसद अपने सांसद कोष से भी राशि दे सकेंगे, राज्य सरकारें भी दे सकेंगी, राज्य सरकारों के सहयोग से यदि रेलवे विभाग भी दे सके तो सुरक्षित क्रासिंग की व्यवस्था हो जाएगी। गांवों में एक तरफ गांव होता है, दूसरी तरफ कृषकों की खेती होती है, जहां पशु भी जाते रहते हैं तथा दूरगामी और तीव्रगामी गाड़ियां चलती हैं, उनको आभास भी नहीं होता और इस तरह अनेक दुघटनाएं होती रहती हैं।

इसलिए मेरा एक सुझाव है कि यदि कहीं भी बजट में आप इसका प्रावधान रख सकें और उसमें कहीं भी राज्य सरकारों और सांसद कोष की कहीं भी हिस्सा राशि रख सकें तो मैं सोचती हूं कि हर सांसद इस मुसीबत से बचने के लिए अपने सांसद कोष से रेलवे क्रासिंग की व्यवस्था करवा सकता है।

अन्त में मैं एक बात कहना चाहूंगी, शायद हिन्दुस्तान का आजादी के बाद से जब से बजट प्रस्तुत हुआ है, उसके बाद पहली बार मेरे संसदीय क्षेत्र में 15 करोड़ रुपये दौसा से गंगापुर रेलवे लाइन को दिये हैं, उसके लिए मैं तहेदिल से जनता की तरफ से आपकी आभारी हूं, लेकिन मेरा आपसे एक अनुरोध है कि इसका जब भी शिलान्यास हो तो गंगापुर से हो, यह मैं अपने स्वार्थ में नहीं कहती, बल्कि आपकी गंगापुर में इतनी सम्पत्ति पड़ी हुई है, इतने क्वाट्र्स आपके बने हुए हैं, इतने संसाधन रेलवे के पड़े हुए हैं, जिनका उपयोग रेलवे नहीं कर पा रही है। मैं सोचती हूं कि आज उनका क्षरण हो रहा है, हानि हो रही है। यदि यह काम यहां से प्रारम्भ होगा तो आपके कर्मचारियों को रहने के लिए आवास, आपके सामान की सुरक्षा के लिए उचित व्यवस्था, यह सब मिलेगी।

इसके साथ ही जो डांग एरिया है, जो दुर्गम क्षेत्र है, जहां की लाल पत्थर इस इमारत में भी बोल रहा है। आज भी पार्लियामेंट की दीवारें बन रही हैं तो उसी पत्थर से बन रही हैं, जिस क्षेत्र में रेल के लिए 50 साल से लोग तरस रहे हैं। मेरा

[श्रीमती जसकौर मीणा]

अनुरोध है कि गंगापुर से धौलपुर यदि रेलवे लाइन, जिसका पहले सर्वे भी हो चुका है, इसको यदि जोड़ देंगे तो सम्पूर्ण भारत में रेलवे के लिए एक चमत्कारी काम होगा। कभी भी मिलिट्री मूवमेंट के समय और आपात काल में आपको उत्तर से दक्षिण जाने के लिए और पूरब से पश्चिम जाने के लिए आपको यह सुविधा बहुत अच्छी उपलब्ध होगी और रेलवे के लिए वरदान साबित होगी। दस्यु क्षेत्र में जहां डाकुओं से प्रभावित क्षेत्र है, जनजाति क्षेत्र है, डांग क्षेत्र है, उसके लोगों को भी इससे राहत मिलेगी।

माननीय सभापति महोदय, आपने जो मुझे बोलने का अवसर दिया और माननीय मंत्री महोदय ने मेरे विचार सुने हैं तो मैं निस्संदेह उम्मीद करूंगी कि वे इन सुझावों पर जरूर विचार करेंगे।

[अनुवाद]

***श्री के.एच. मुनियप्पा** (कोलार): माननीय रेल मंत्री द्वारा वर्ष 2002-03 का जो रेल बट प्रस्तुत किया गया है वह प्रगतिशील और अग्रदर्शी नहीं है; इसमें न कोई नई रेल लाइन बिछाने की योजना है न ही आमान परिवर्तन को। इस बजट में रेल यात्रियों को राहत देने के लिए किसी सार्थक कदम का अभाव और कई चल रही परियोजनाओं के लिए आबंटन न करके उनकी अनदेखी की गई है। यह बजट आपके कट्टर समर्थकों को भी उत्साहित करने में विफल रहा है क्योंकि यह सरकार का विश्व की सबसे बड़ी परिवहन प्रणाली में यथास्थिति बनाए रखने के लिए किया गया प्रयास है।

पिछली कांग्रेस सरकार द्वारा भारत भर में शुरू की गई आमान-परिवर्तन की महत्वपूर्ण परियोजनाएं 6-7 वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी रुकी पड़ी हैं। यातायात की अनुमानित वृद्धि को देखते हुए बंगलौर-जवालरपेट रेलमार्ग को सर्वोच्च प्राथमिकता देने की बात की गई थी किन्तु मौजूदा बजट में दक्षिण रेल के इस महत्वपूर्ण हिस्से के लिए किसी प्रकार के आबंटन का कोई उल्लेख नहीं किया गया है। येलाइंका-चिक्कबलपुर और कोलार-बंगरपेट आमान-परिवर्तन परियोजना का 1994 में तत्कलीन रेल मंत्री ने अनुमोदन किया था यह कार्य पूरा भी हो गया और उस पर रेलगाड़ियां चल रही हैं। बंगलौर से बांगरपेट रेलमार्ग को जवालरपेट तक विस्तार करने के लिए मैं माननीय मंत्री का धन्यवाद करता हूं।

चिक्कबलपुर-कोलार के बीच 80 किमी के मार्ग का आमान-परिवर्तन का काम अभी भी अधूरा पड़ा है। रेल मंत्रालय इस पर पहले ही 70 करोड़ रुपये खर्च कर चुका है। जब तक यह कार्य पूरा नहीं होता तब तक खर्च किया गया धन व्यर्थ है और चिक्कबलपुर-कोलार मार्ग के बीच के हिस्से को पूरा करना नितान्त आवश्यक है। मेरे विचार से 30 किमी लम्बे श्रीनिवासपुर-मदनपल्ली मार्ग का जल्दी विस्तार करना आवश्यक है।

चिक्कबलपुर और कोलार के बीच रेल सम्पर्क बनने और श्रीनिवासपुर और मदनपल्ली के बीच रेलमार्ग के विस्तार से बांगरपेट और बंगलौर से सम्पर्क जुड़ना जन सामान्य, विशेषत: कृषक समुदाय के लिए बहुत महत्वपूर्ण होगा क्योंकि वे अपनी सब्जियां, फूल और अन्य फलों को बंगलौर, तिरुपति, चेन्नई और देश के अन्य भागों तक ले जा सकेंगे।

सरकार ने चल रही परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए अतिरिक्त संसाधन जुटाने के लिए कोई सद्प्रयास नहीं किया है। सरकार ने अतिरिक्त संसाधन जुटाने के लिए कई क्षेत्रों की पहचान की थी। इनमें से सबसे महत्वपूर्ण क्षेत्र महानगरों और शहरी केन्द्रों के आस-पास पड़ी रेल विभाग की अतिरिक्त भूमि का वाणिज्यिक दोहन करना था। रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के रख-रखाव के लिए इनको निजी पार्टियों को पट्टे पर देने संबंधी एक अन्य स्रोत भी था।

माननीय मंत्री द्वारा अपने बजट भाषण के दौरान नई परियोजनाएं शुरू करने के लिए दी गई यह दलील कि नई परियोजनाएं तभी शुरू की जाएंगी जब सकल परिव्यय का दो-तिहाई हिस्सा राज्य देंगे, हास्यास्पद प्रतीत होता है क्योंकि अधिकांश राज्यों के समक्ष बुनियादी सुविधाएं प्रदन करने के लिए भी निधियों का अभाव है।

केन्द्र और राज्य द्वारा 50 : 50 हिस्सेदारी करना भी मुश्किल है।

1. राजधानी एक्सप्रेस-बंगलौर-निजामुद्दीन-निजामुद्दीन-बंगलौर प्रतिदिन चलाई जाए।

2. बंगलौर-बांगरपेट रेलगाड़ी विभाग ने इसका विस्तार जोलारपेट तक किया था। लेकिन, जोलारपेट बहुत सी गाड़ियां जाती हैं।

3. बंगलौर-बांगरपेट गाड़ी को मरिकुप्पम तक चलाया जाए। यह रोजाना बंगलौर जाने वाले कर्मचारियों, कामगारों के लिए उपयोगी होगी। इससे 3,000 से अधिक कामगारों को लाभ मिलेगा। पहले बंगलौर से कोयम्बटूर, त्रिची, एर्नाकुलम, तिरुवनंतपुरम के रास्ते कन्याकुमारी जाने वाली आइसलैंड एक्सप्रेस को राइट स्टेशन से सलेम मार्ग पर परिवर्तित कर दिया गया। बीईएमएल कर्मचारियों, व्यापारियों के लिए उपयोगी इन गाड़ियों की उपेक्षा की

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

गई है। इसी मार्ग पर सप्ताह में दो बार चलने वाली गाड़ी को रोजाना चलाया जाए। मैं अनुरोध करता हूं कि बंगलौर-जोलारपेट मार्ग का दोहरीकरण किया जाए।

4. बंगलौर-दिल्ली वाया गुंटाकल रेलमार्ग पर बंगलौर से गुंटाकल भाग के दोहरीकरण की बहुत आवश्यकता है।

5. कोलार रेलवे स्टेशन पर यात्रियों को कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

6. केजीएफ के लोगों की लम्बे समय से लम्बित मरिकोयम से बिरन्थोम मार्ग की मांग को पूरा किया जाना चाहिए।

7. राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या पर येलहंका वायुसेना प्रशिक्षण स्कूल पर रेलवे उपरिपुल का निर्माण कार्य पूरा किया जाए।

8. राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 7 पर डोड्डापला में रेल उपरिपुल और नदी क्रास व देवनपल्ली राष्ट्रीय राजमार्ग के बीच इरेगनहल्ली में उपरिपुल।

9. कोलार रेलवे स्टेशन को कोलार बस स्टैण्ड के समीप बनाया जाए।

10. टेकल, मलुर, तालुक, बंगलौर, बांगरपेट रेलवे स्टेशन पर उपरि पुल।

11. सबसे पुराने रेलवे स्टेशनों में एक हरीकुला रेलवे स्टेशन को पुनः खोला जाए।

12. राष्ट्रीय राजमार्ग-4 पर कोलार के निकट बंगलौर-चेन्नई सड़क का निर्माण किया जाए।

13. कोप्परगांव जहां पर शिरडी के साईं बाबा के भक्त शिरडी मन्दिर रोजाना दोनों ओर से यात्रा करते हैं, के रास्ते मनमाड से कर्नाटक एक्सप्रेस गाड़ी गुजरती है। माननीय मंत्री जी से मैं अनुरोध करता हूं कि दोनों ओर से प्रथम श्रेणी-4 और द्वितीय श्रेणी शायिका-6 में कम से कम 10 बर्थ आरक्षित रखने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएं।

14. प्रति वर्ष रेलडिब्बों के निर्माण का कार्य बीआईएमएल को दिया जाता है। जहां पिछले पचास वर्ष से रेल डिब्बों के निर्माण में 5,000 कामगार काम करते आए हैं, उसे पिछले चार वर्ष से कोई काम नहीं दिया गया है। अब जनतांत्रिक गठबंधन सरकार ने क्रयादेश कपूरथला और मद्रास सेन्ट्रल कोच कारखाने को दे दिए हैं।

माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि बीईएमएल के कर्मचारियों के निवेदन पर विचार करें और उन्हें कम से कम 500 रेल डिब्बों के निर्माण का आदेश दें।

***श्री पवन कुमार बंसल** (चंडीगढ़): सर्वप्रथम, मैं चंडीगढ़ से दिल्ली के बीच जनशताब्दी शुरू किये जाने का स्वागत करता हू। इससे सीमित साधनों वाले लोगों की लंबे समय से चली आ रही मांग पूरी होती है।

महोदय, विभिन्न राज्यों के लोग चंडीगढ़ में आकर बस गए हैं। यह शहर देश की सामाजिक संस्कृति का प्रतिनिधित्व करता है और इसे अक्सर लघु भारत कहा जाता है। यहां के लोग देश के विभिन्न भागों से सीधे सम्पर्क की आवश्यकता महसूस करते हैं। यह न केवल यहां पर बसे देश भर के लोगों की अपने मूल्य स्थानों की यात्रा के लिए ही आवश्यकता है बल्कि पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए भी आवश्यक है। चंडीगढ़, हिमाचल प्रदेश और किसी हद तक जम्मू-कश्मीर के लिए भी एक 'गेटवे' का काम करता है।

चंडीगढ़ से/को लम्बी दूरी की एकमात्र रेलगाड़ी कालका-हावड़ा मेल है और पिछले पांच दशकों में कोई नई गाड़ी शुरू नहीं की गई है। सहारनपुर से चंडीगढ़ तक एक रेलगाड़ी चलाए जाने का स्वागत करते हुए मैं माननीय मंत्री जी से चंडीगढ़ को देश के दक्षिणी भाग से जोड़ने का अनुरोध करता हूं। इसके लिए वह किसी एक गाड़ी को दिल्ली से चंडीगढ़ तक चला सकते हैं क्योंकि अब चंडीगढ़ में टर्मिनल सुविधाएं मौजूद हैं। इस शहर को माउण्ट आबू से भी सीधे जोड़े जाने की आवश्यकता है क्योंकि इस क्षेत्र से अनेक तीर्थयात्री माउण्ट आबू की यात्रा करते हैं। चंडीगढ़ में पंचकूला-मौली जागरा की दिशा में एक नए प्लेटफार्म का निर्माण किया गया है लेकिन इस पर कई आवश्यक सुविधाएं नहीं हैं। दैनिक यात्री यहां पर कवर्ड स्कूटर और साइकिल स्टैण्ड की बहुत आवश्यकता महसूस करते हैं। हालांकि, यह छोटा सा मसला है परन्तु इस पर तुरन्त ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

उत्तर रेल द्वारा कुछ समय पूर्व पठानकोट-उधमपुर के महत्वपूर्ण रेलमार्ग की घोषणा की गई थी, किन्तु लगता है कि इसे भुला दिया गया है। अपने आकार और महत्व की वजह से पंजाब राज्य की ओर रेल विभाग द्वारा उचित ध्यान दिया जाना चाहिए। लेकिन राज्य में कई दशकों से कोई नई लाइन नहीं बिछाई गई है। मोगा

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पवन कुमार बंसल]

से बधनी होते हुए मौड रेलमार्ग को रेलवे के मानचित्र पर लाए जाने की आवश्यकता है।

मैं, माननीय मंत्री जी से इन मामलों की जांच करने और आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

***श्रीमती रेनु कुमारी** (खगड़िया): महोदय, मैं रेल बजट 2002-2003 के समर्थन करती हूं।

मैं विकासोन्मुख और संतुलित बजट पेश करने के लिए माननीय रेल मंत्री जी को हृदय से बधाई देती हूं।

भारत में रेलगाड़ियों चलने का 150 साल पूरा होने का यह वर्ष है, जिसे यात्री सुविधा वर्ष के रूप में मनाने की बात कही गयी है। इस बजट में 214 कि.मी. नयी लाइने बिछाने का प्रस्ताव है। 150 कि.मी. में लाइनों का दोहरीकरण होना। इस बजट में पचास स्थानों पर फूड प्लाजा, स्वस्छ जल की आपूर्ति के लिए रेल नीर की व्यवस्था करना भी शामिल है, जो निश्चय ही प्रशंसनीय कदम है।

बजट में सुरक्षा कार्यों पर 2110 करोड़ रुपये खर्च करने का प्रस्ताव है। रेल मंत्री जी का यह आश्वासन भी स्वागत योग्य है कि पुरानी योजनाओं को पूरा किये बिना नयी योजनाओं पर काम शुरू नहीं होगा।

महोदय, मौजूदा समय में रेल मंत्रालय के पास विकास कार्यों के लिए धन नहीं है। आज सबसे बड़ी आवश्यकता है कि पुरानी पड़ चुकी पटरियों को बदला जाए। रेलों के परिचालन से जुड़ी सिगनल प्रणाली को आधुनिक बनाया जाये। रेलों का रख-रखाव सहीं ढंग से किया जाये। रेलवे की वर्तमान आर्थिक स्थिति को देखते हुए किराए और भाड़े में जो मामूली वृद्धि की गयी है, वह अनुचित नहीं है।

विभिन्न श्रेणी के यात्री किरायों में वृद्धि से 910 करोड़ रुपये और मालभाड़े की वृद्धि से 1360 करोड़ रुपये प्राप्त होने का अनुमान है, जो नि:संदेह ही प्रशंसनीय है। लेकिन इसके साथ ही आम लोगों के इस्तेमाल की कुछ वस्तुओं की ढुलाई का खर्च बढ़ेगा और उसका भार आम जनता पर पड़ेगा। ऐसी वस्तुओं में नमक, फल, सब्जियां, खाद्य तेल, खांडसार, उर्वरक इत्यादि शामिल हैं। माननीय मंत्री जी को इस पर भी पुनर्विचार करने की आवश्यकता है।

35 नयी रेलगाड़ियां और 16 जन शताब्दी इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाने का प्रस्ताव भी स्वागत योग्य कदम है। पिछले कुछ समय में रेलों के दुर्घटनाग्रस्त होने के मामलों में वृद्धि हुयी है। रेल दुर्घटना के कारणों में एक प्रमुख कारण रेल संचालन से जुड़ी व्यवस्था का आधुनिकीकरण न हो पाना है। यदि रेलों को सही ढंग से चलाना है, तो रेलों का आधुनिकरण करना होगा और यात्रियों को प्रर्याप्त सुविधा देनी होगी।

रेलवे से आम जनता की अपेक्षाएं काफी अधिक हैं। आज भी उनके लिए यातायात का प्रमुख साधन रेल ही है, इसलिए लोग चाहते है कि सुविधायें भी बढ़ें। लेकिन अब तक दूर-दराज के अपेक्षित इलाकों को रेल लाईन से नहीं जोड़ा जायेगा, तब तक न तो रेलवे की स्थायी आमदनी होगी और न ही पूरी प्रणाली का आधुनिकीकरण संभव हो पायेगा।

बिहार और झारखंड में अभी भी कई ऐसे जिले हैं, जहां आज तक रेल लाईन गयी ही नहीं है। वहां भी रेल लाईन बिछाने की जरूरत है।

फिलहाल रेलवे की काफी जमीन खाली और बेकार पड़ी है। इस जमीन को लीज पर देकर मार्केट काम्पलेक्स बनाया 'जा सकता है। इससे लोगों को रोजगार भी मिलेगा और रेलवे को राजस्व की प्राप्ति भी होगी।

घने कोहरे की वजह से हर साल न सिर्फ रेलवे की परिचालन व्यवस्था चरमराती है, बल्कि उससे अरबों रुपये का नुकसान भी होता है। अपने 150 वर्षो के इतिहास में रेलवे अभी तक ऐसी तकनीक विकसित नहीं कर सका है, जिसके बूते वह कोहरे का मुकाबला कर सके। इस वर्ष भी एक माह के दौरान कोहरे की वजह से रेलवे प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष रूप से 400 करोड़ रुपये का नुकसान हो चुका है। इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

नवगछिया अनुमंडल में बनिकपुर हाल्ट बनिकपुर हाल्ट पहले भी कार्यरत था। उसके बंद होने से आम नागरिकों को काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है।

भागलुपर जिला के एकचारी जगह पर हाल्ट का निर्माण अत्यावश्यक है। ग्रामीणों का विनम्र आवेदन भी माननीय मंत्री जी के पास भेजा जा चुका है। अत: आग्रह है कि बनिकपुर और एकचारी हाल्ट निर्माण की स्वीकृति देकर जनता को कृतार्थ किया जाये। राजधानी एक्सप्रेस, जो रविवार को गुवाहाटी से नयी दिल्ली गया हाजीपुर-लखनऊ होकर जाती है, उस ट्रेन से दिल्ली आने में सांसदों को कठिनाई होती है क्योंकि वह ट्रेन 2.20 सायं में दिल्ली

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

पहुंचती है। अतः इस ट्रेन को रविवार के दिन गया पटना–ठानपुर होकर परिचालन किया जाए ताकि सत्र के समय कठिनाई न हो।

शुक्रवार और रविवार को नयी दिल्ली से गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस को गया कानपुर–पटना होकर चलाया जाये और उसके समय में पूर्व तरह परिवर्तन किया जाए। 2.00 बजे के बदले 5.00 बजे ट्रेन को खोला जाये।

महोदय, एक और विनम्र निवेदन माननीय मंत्री जी से करना चाहती हूं। अगर कृपा हो तो राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव खगड़िया स्टेशन पर किया जाये। इससे सहरसा, खगड़िया, मधेपुरा, बलिया, अररिया के सांसदों की समस्या का समाधान होगा।

खगड़िया जिले के अलौली प्रखंड मे अलौली से कुश्वेश्वर स्थान होकर रेल लाईन बिछाने की स्वीकृति पूर्व में दी गयी थी और उसके लिए औलौली स्टेशन का शिलान्यास भी किया था। इसलिए आग्रह है कि इस स्थान पर सुलिस गेट बनवाया जाये ताकि इस क्षेत्र की जनता जल जमाव के नागपाश ने मुक्त हो सके। आग्रह है कि नारायणपुर के ग्रामीणों की मांग पर नारायणपुर स्टेशन पर महानंदा एक्सप्रेस का ठहराव एवं पसराहा स्टेशन पर दानापुर–कटिहार एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये और पसराहा स्टेशन को आधुनिक सुविधा उपलब्ध कराया जाये।

मानसी का चुकती ओवर ब्रिज का टेंडर हो गया है, उसका निर्माण कार्य शुरू कराया जाये। अंत में रेलवे में किये गये आपके कार्यो और संतुलित बजट के लिए पुनः धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करती हं।

श्री भान सिंह भौरा (भटिंडा): सभापति जी, मैं रेल बजट को जरूर अच्छा कहता, मगर मेरे क्षेत्र भटिण्डा की तरफ, फिरोजपुर की तरफ और गंगानगर की तरफ इन्होंने जो रवैया अख्तियार किया है, उसको देखकर मेरा जी नहीं चाहता कि मैं उनको किसी किस्म का धन्यवाद दूं। इन्होंने जान–बूझकर नैगलैक्ट किया है या वैसे ही किया है, पता नहीं। अभी जो सांसद बोली है, उनके क्षेत्र को इन्होंने 15 करोड़ रुपये दे दिये, लेकिन हमारी तरफ एक भी गाड़ी नहीं चलाई, एक भी लाइन नहीं निकाली, कुछ काम नहीं किया। यह क्यों हुआ, हालांकि हमारा जो जिला है, गंगानगर बोर्डर पर है, फिरोजपुर बोर्डर पर है, उधर इन्होने ध्यान ही नहीं दिया इसलिए मैं मिनिस्टर साहब से कहूंगा कि शताब्दी और जनशताब्दी जो गाड़ियां चलाई गई है, उनमें से एक भी गाड़ी हमारी तरफ नहीं चलाई, न गंगानगर की तरफ, न फिरोजपुर की तरफ, भटिण्डा की तरफ चलाई गई। जाखल की तरफ जो डबल लाइन है, उससे आगे डबल लाइन बननी है, उसकी तरफ भी ध्यान नहीं दिया राजपुरा भटिण्डा दो साल पहले डबल लाइन प्रपोज की गई थी, उसकी तरफ भी ध्यान नहीं दिया गया है।

मैं समझता हूं कि मेरे हलके की तरफ इनका ध्यान नहीं है। मैं कुछ बातें कहना चाहता हूं। यह जो मुजालिमों का टैक्नीकल और नॉन टैक्नीकल का मामला है, उसमें वितरका है, इसको दूर किया जाये। साथ ही भटिण्डा में एक ओवरब्रिज बन रहा है, वह बहुत दिनों से बन रहा है, उसको पूरा नहीं किया गया है, उसको पूरा किया जाये दूसरा हमारा मानसा डिस्ट्रिक्ट है, वहां अंडर ब्रिज की हर दफा मांग होती है, वहां म्यूनिसिपल कमेटी ने भी लिखकर भेजा है और वहां के अन्य आर्गेनाइजेशंस ने भी लिखकर भेजा है। वहां पर जो फाटक है, वहां पर 2–2 घंटे रुकना पड़ता है, इसलिए अंडर ब्रिज के प्रोवीजन के लिए मैं मिनिस्टर साहब से आग्रह करूंगा की इसकी तरफ ध्यान दिया जाये। दूसरे भटिंडा नादर्न इंडिया का सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है, लेकिन वहां कोई सहूलियत नहीं है। वही पुरानी बिल्डिंगें है और दूसरी चीजें भी पुरानी ही है। वहां पर दो कम्प्यूटर लगे हुए हैं, लेकिन इतना रश रहता है कि लोगों को काफी परेशानी उठानी पड़ती है। मैंने पिछली बार भी कहा था कि आप कम से कम एक कम्प्यूटर की और वहां व्यवस्था करा दें, लेकिन वह अभी तक नहीं लगा है। इसी तरह मानसा में जो जिला मुख्यालय है, वहां पर कम्प्यूटर का प्रावधान नहीं है। इसकी तरफ आपको ध्यान देना चाहिए। मेन रेलवे स्टेशन पर सीधे ब्रिज की व्यवस्था होनी चाहिए। वहां गरीब और बूढ़े सीढ़ियों से ऊपर जाते हैं तो काफी मुश्किल होती है इसलिए प्लेटफार्म पर सीधे पहुंचा जाए, इस प्रकार की कोई व्यवस्था होनी चाहिए। चंडीगढ़ और लुधियाना के बीच रेल लिंक का प्रावधान होना चाहिए। चंड़ीगढ़ में रेलवे का पत्थर आपने लगाया था या किसी और ने, वह वहीं पड़ा है। उस पर काम आगे नहीं बढ़ पाया है। मेरा निवेदन है कि उस कार्य को जल्द पूरा किया जाए। रामा मंडी सिरसा और भटिंडा लाइन पर है। उस पर एक ओवरब्रिज चाहिए। वहां के लोगों की यह बहुत पुरानी मांग है। 5711 और 5712 गाड़ी जो आसनसोल और न्यू जलापाईगुड़ी तक है, उसका खड़गपुर तक विस्तार किया जाए। कंटई रेलवे स्टेशन टू नई दिल्ली होना चाहिए। सेकंड ब्रिज जो ओवर रिवर है, कन्सावती टू कंसाई तक जो है इसको मिदनापुर तक पूरा कीजिए।

दमदम साहिब सिखों का बहुत बड़ा तीर्थ स्थल है। उसके लिए बाई पास बनाना है। पहले ममता बनर्जी बहन ने अनमैन्ड क्रासिंग बिटविन करतार सिंह बहावा टू कोट फताह मंजूर किया था, लेकिन आपने नामंजूर कर दिया लोग जब लुधियाना से दमदम साहिब जाते हैं तो उसको 50 किलोमीटर की दूरी अधिक तय

[श्री भान सिंह भौरा]

करनी पड़ती है। रास्ता है, रोड बन जाएगी, सिर्फ क्रासिंग लेवल की जरूरत है। उसकी मंजूरी आप दे दें। पैसा मैं खर्च कर दूंगा। कुछ पैसा जिला प्रसाशन से मंजूर करवा लेंगे, इस तरह वह काम पूरा हो जाएगा। सारे पंजाब के लोग आपकी इस बात पर सराहना करेंगे कि मंत्री जी ने यह काम किया है। मैं उम्मीद करता हूं कि आप इन बातों पर ध्यान देंगे

इन्हीं शब्दों के साथ मैं चेअर को धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री एन.टी. षणमुगम (वेल्लौर): महोदय, मैं अपनी पार्टी पट्टाली मक्कल काची और हमारे प्रिय संस्थापक नेता डा. रामदास अय्या की ओर से वर्ष 2002-2003 के बजट का स्वागत करता हूं।

भारतीय रेल लोक सेवा के 150वें वर्ष से गुजर रही है। मैं माननीय रेल मंत्री को इस अवसर के अनुकूल दीर्घकालीन दृष्टिकोण अपनाने और साहसी शुरुआत करने के लिए बधाई देता हूं। इस वर्ष के रेल बजट में आधुनिकीकरण, सक्षमता बढ़ाना और सुरक्षा सुनिश्चित करना-ये प्रमुख क्षेत्र हैं जिन पर बल दिया गया है। प्रस्तावित उपाय व्यापक हैं, तदर्थ नहीं।

रात्रि 9.00 बजे

रेलयात्रियों के आवागमन और मालढुलाई की मांग बढ़ रही है। विकासशील रेलवे के लिए क्षमता बढ़ाने और आमान परिवर्तन पर बल दिया जाना आवश्यक है। 17 हजार करोड़ रु. की विशेष रेल सुरक्षा निधि की सहायता से 17 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन का नवीकरण और तीन हजार पुलों का निर्माण प्रशंसनीय लक्ष्य हैं। भारतीय रेल रेलगाड़ियों की भिड़ंत को रोकने के लिए कोंकण रेलवे द्वारा बनाए गए उपकरण 'रक्षा कवच' का प्रयोग करेगी। रेल डिब्बों की आन्तरिक बनावट में यात्रियों को चोट से बचाने के लिए परिवर्तन करना भी स्वागतयोग्य कदम है। यह रेल संचालन में सुरक्षा सुनिश्चित करेगा। रेलवे सुरक्षा बल अधिनियम और रेलवे अधिनियम में संशोधन से राज्य पुलिस के साथ समन्वय से यात्रियों की सुरक्षा की स्थिति सुधरेगी।

माननीय रेलमंत्री ने कहा है कि रेलवे की विभिन्न शाखाओं का अधिक स्वायत्तता दी जाएगी। वे राज्य सरकारों के साथ लागत में भागीदारी करके परियोजनाएं शुरू करने के भी पक्ष में हैं। एनटीपीसी के साथ बिजली की मांग को पूरा करने के लिए समझौता ज्ञापन में शामिल होना भी सही दिशा में उठाया गया कदम हैं। कृषि उत्पादों के संरक्षण के लिए शीघ्रगामी प्रशीतित पार्सल वैन और रेल टर्मिनलों के पास भण्डारण सुविधा के प्रावधान से कृषि क्षेत्र को सहायता मिलेगी।

25 नयी एक्सप्रेस और अन्तर्राज्यीय शताब्दी रेलगाड़ियों को शुरू करके बढ़ती व्यापारिक गतिविधियों और बढ़ते आवागमन की मांग को पूरा किया जाएगा। रेलगाड़ियों की बारंबारता को बढ़ाना और कुछ रेलगाड़ियों के मार्गों के विस्तार से भी रेलयात्रियों को लाभ होगा।

लाभ और लाभांश के मामलों में भारतीय रेलवे के अन्तर्गत सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को प्रशंसनीय कार्यनिष्पादन के साथ सर्वोत्कृष्ट माना गया है। मानवीय दृष्टिकोण वाले एक बड़े संगठन के रूप में श्रमिक कल्याण उपायों को बढ़ाया गया है। वर्ष 2002 को यात्री सुविधा के रूप में मनाया जा रहा है। लोक आरक्षण प्रणाली को 150 केन्द्रों तक फैलाने और विशेष संयंत्रों द्वारा पैकेट बन्द रेलनीर की आपूर्ति जो लोगों को बड़ी सहायता मिलेगी। शताब्दी और राजधानी रेलगाड़ियों में शिशुओं को मुफ्त भोजन देना एक अन्य सकारात्मक उपाय है।

आज रेलवे के समक्ष संसाधन जुटाना और प्रणाली संचालन की मांग एक चुनौती है। कई वित्तीय संकट भी हैं फिर भी, माननीय रेल मंत्री ने भाड़े में भारी सीधी आनुपातिक वृद्धि करने के स्थान पर युक्तियुक्त बढ़ोत्तरी की है। यात्री भाड़े में मात्र आठ से दस प्रतिशत की बढ़ोत्तरी हुई है। माल भाड़े में बहुत कम बढ़ोत्तरी हुई है। स्पष्टत: लोगों पर पड़ने वाले भार को कम से कम करने का प्रयास किया गया है। त्रैमासिक सीजन टिकट की दर बढ़ायी नहीं गयी है जबकि मासिक सीजन टिकट की कीमत में युक्तियुक्त संशोधन किए गए हैं। विभिन्न राज्यों में परियोजनाओं के लिए धनराशि का आवंटन और अधिक युक्तियुक्त और न्यायोचित ढंग से किया जाना चाहिए। क्षेत्र, जनसंख्या और परियोजनाओं की संख्या के अलावा रेलवे राजस्व में राज्यों का योगदान और संचालन में सक्षमता को भी इस मानदण्ड का हिस्सा बनाया जाना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री से अपील करता हूं कि वे तमिलनाडु की ओर ध्यान दें। वे कृपया तमिलनाडु में चल रही रेल परियोजनाओं के लिए और अधिक धनराशि उपलब्ध कराएं। उदाहरणार्थ, क्यूलॉन-तिरुचेन्दुर आमान परिवर्तन परियोजना की अनुमानित लागत 420 करोड़ रु. दिए गए हैं किन्तु इस वर्ष के बजट में मात्र 25 करोड़ रु. दिए गए हैं। 231 करोड़ रु. की लागत वाली विल्लुपुरम-तन्जोर मुख्य लाईन आमान परिवर्तन के लिए मात्र 5 करोड़ रु. की राशि जारी हुई है। सलेम-विरुधाचलम-कुड्डालोर; टिन्डीवनम-पांडिचेरी-कुड्डालोर; तिरुचि-नागूर; तिरुचि-मनमदुरै और मदुरै-रामेश्वरम परियोजनाओं का भी यही हाल है।

अरक्कोनम, काटपाडी, जोलरपेट और सलेम से होकर जाने वाली कन्याकुमारी-चेन्नई एक्सप्रेस को बन्द कर दिया गया है। इन क्षेत्रों की जरूरतों को पूरा करने की दृष्टि से कन्याकुमारी एक्सप्रेस को पुन: चालू किया जाए। चेन्नई-मैसूर शताब्दी एक्सप्रेस और चेन्नई-कोयम्बटूर चेरन एक्सप्रेस को कृपया काटपाड़ी में ठहराव दिया जाए। वेल्लोर शहर में विश्वप्रसिद्ध क्रिश्चियन मेडिकल कॉलेज है और लोग काटपाडि जंक्शन पर उतर कर विभिन्न तीर्थस्थलों यथा तिरुपति और तिरुवन्नामाली की यात्रा करते हैं। इसलिए, लोकहित में यहां ठहराव आवश्यक है। काटपाडि जंक्शन को मॉडल स्टेशन के रूप मे बदला जाना चाहिए क्योंकि यह लम्बी यात्राओं के लिए उत्तर दिशा का प्रवेश द्वार है।

मंत्री महोदय चेन्नई-जयपुर एक्सप्रेस को अजमेर तक बढ़ाने पर विचार कर सकते हैं। इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र में और उसके आसपास बड़ी संख्या में रहने वाले मुस्लिम भाइयों को बड़ी सहायता मिलेगी। वेल्लोर शहर में एक रेलवे आरक्षण केन्द्र है। वहां के लोगों की जरूरतों के अनुसार वहां कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली शुरू की जा सकती है।

हमें लगता है कि इस वर्ष का रेल बजट व्यावहारिक है। रेलवे का आधुनिकीकरण और विकास इसके केन्द्र में हैं। इसलिए हम माननीय रेल मंत्री के प्रयासों की प्रशंसा करते हैं और इस बजट के प्रति अपना समर्थन व्यक्त करते हैं।

इसके साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री निखिल कुमार चौधरी** (कटिहार): मैं आज विशेष रूप से आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि मुझे रेल बजट पर अपना विचार रखने का अवसर प्रदान किया है। मैं साथ अपने सुयोग्य रेल मंत्री को भी अपनी ओर से हार्दिक शुभकामनायें देता हूं कि उन्होंने देश में रेलवे की बेहतर एवं नई परियोजना की शुरुआत के लिए बहुत सारे क्रांतिकारी कदम उठाये है। आपके द्वारा उठाए गए कदमों से बिहार एवं मेरे क्षेत्र कटिहार को भी लाभ मिला है।

रेल बजट पर समर्थन में अपने विचार रखते हुए कुछ सुझाव निम्न प्रकार देना चाहता हूं:-

भारतीय रेल देश में परिवहन का मुख्य साधन है। अस्तित्व में आने के 148 वर्षों में पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे का प्रवेश द्वार कटिहार मंडल और कटिहार जंक्शन की महत्ता रेल मंत्री की निगाह में हमेशा जागृत रहनी चाहिए। बरौनी से जाने वाली इकहरी बड़ी लाईन का दोहरीकरण का प्रस्ताव, खटाई में पड़ा रहा है। अपने बजट भाषण में माननीय रेल मंत्री ने कटिहार से सेमापुर तक दोहरीकरण करने का प्रस्ताव कर रहा हूं पर इन दिनों बीसों गाड़ियां कटिहार की ओर आती और जाती हैं। उत्तर पूर्वीय भारत हमारी आखिरी सीमा है सेना की रसद, सामान और स्वयं सेना का आवागमन भी इसी इकहरी लाईन से रुक-रुक कर होता है। इसे हर कीमत पर बजट में शामिल करने की आवश्यकता है।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी कि मुक्त कंठ से प्रशंसा करता हूं कि आपने अभी वर्ष 2000 के आखिर में कटिहार से जोगबनी 167 किलोमीटर मीटर गेज के लाईन का (ब्राड गेज) बड़ी लाईन का भी शुरु किया है और 2000 के शुरूआती महीनों में कटिहार से राधिकापुर तक छोटी लाईन को बड़ी लाईन में आमान परिवर्तन करने शिलान्यास रायगंज की महती सभा में किया है। लेकिन इस परियोजना के तीव्रता से काम पूरा होने के लिए जितनी राशि चाहिए उसका प्रावधान आपने बजट में नहीं किया है। मेरा आपसे आग्रह है की ये दोनों परियोजनायें काफी महत्वपूर्ण है। इसका अन्तर्राष्ट्रीय महत्व है। एक ओर जहां जोगमनी पर नेपाल की सीमा मिलती है दूसरी ओर राधिकापुर में बंगलादेश की सीमा है। इस स्थिति में इन दोनों परियोजनाओं को जल्द से जल्द पूरा करने के लिए धन की कोई कमी नहीं होनी चाहिए। अत: इसका बजट में प्रावधान करना आवश्यक है। इस आशय का अग्रह रायगंज के माननीय सांसद प्रियरंजन दास मुंशी जी ने भी किया है।

महोदय, कटिहार से तेजनारायणपुर रेल जाती थी। ये कटिहार से मनीहारी के तरफ जाती है। गंगा नदी ने पांच वर्ष पूर्व तेजनारायण पुर स्टेशन को कटावग्रस्त किया। मुख्य अभियंता मालीगांव ने इसे बचाने की तनिक फिक्र नहीं किया। परिणामस्वरूप तेजनारायणपुर स्टेशन के कट जाने पर प्रखण्ड अहमदाबाद की एक लाख आबादी यातायात रेल सुविधा से वंचित हो गई है। सर्वेक्षण हुआ लेकिन तेजनारायणपुर से अहमदाबाद तक रेलवे लाईन नहीं बिछाई जा सकी। कटिहार से तेजनारायणपुर होकर मालूका रोड तक प्रस्तावित नई रेल लाईन का निर्माण एवं आमान परिवर्तन कार्य की स्वीकृति की प्रत्याशा में रेलवे बोर्ड के विचारार्थ है तो इस बजट में शामिल किया जा सकता है जो नहीं किया गया है। अत: बजट में शामिल किया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, पुन: मैं रेल मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूं कि इन्होंने देश के अन्दर जो 16 जनशताब्दी चलाई है उसमें से कटिहार को भी एक जनशताब्दी ट्रेन दी हुई है जो कटिहार से चलकर पटना तक जाएगी। मेरा इसमें एक अनुरोध है कि इसमें एक जोड़ी ट्रेन चलाई जाए जो सुबह कटिहार से चलकर पटना पहुंचे एवं पुन: दिन में ही पटना से कटिहार के लिए चले जिसे क्षेत्र के लोग कटिहार जिला के इर्द-गिर्द के लोग अपने घर शाम को पहुंच सकें।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री निखिल कुमार चौधरी]

महोदय, कटिहार रेल मंडल एन.एफ. रेलवे माली गांव गुवाहाटी का एक महत्वपूर्ण मंडल है। कटिहार रेल में पांच लाईन का कटिहार रेल जंक्शन आजादी के पूर्व से है जो मेरे कटिहार संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। आजादी के बाद बीते पांच दशक में कटिहार रेल मंडल को प्राप्त राजस्व के बदले छोटी सुविधायें दी गई हैं। रेल मंडल कटिहार को मिलने वाली सुविधाओं में प्रतिदिन कटौती की जा रही है। कटिहार को पूर्व से मिल रही ट्रेन सुविधाओं को छीनने की कोशिश की जा रही है। कटिहार रेल मंडल के कटिहार-दानापुर कैपिटल एक्सप्रेस को न्यू जलपाई गुड़ी चलाने हेतु वर्तमान रेल बजट में घोषणा की गई है। न्यू जलपाई गुडी से एक भी पटना जाने का टिकट नहीं कटती है। हाटे बाजार एक्सप्रेस बरौनी से चलाई जा रही है, जबकि बरौनी से एक भी टिकट कटिहार होकर सियादह के लिए नहीं कटती है। जब टिकट नहीं कटती है, तो रेल सुविधा बरौनी न्यू जलपाई गुडी देने का क्या औचित्य हो सकता है।

महोदय, कटिहार बरौनी बड़ी रेल लाइन आमान परिवर्तन से पूर्व छोटी लाईन की तीन गाड़ियां 33 अप 34 डाउन जनता फास्ट पैसेजर कटिहार से लखनऊ, 37 अप 38 डाउन फास्ट पैसेंजर जोगबनी से इलाहाबाद, 35 अप 36 डाउन फास्ट पैसेजर जोगबनी से इलाहाबाद पहले चलती थी। ये गाड़ियां अभी भी छपरा से चलती है। बड़ी लाइन बनने के पश्चात एक भी लखनऊ, इलाहाबाद के लिए कटिहार से नहीं चलाई गई, ऐसा क्यों ?

महोदय, कटिहार एवं न्यू जलपाई गुड़ी रेलवे लोको शेड स्थायी रूप से बना दिया गया है। कटिहार में काम करने वाले बेरोजगार को न्यू जलपाई गुडी लोको शेड बनने से लाभ नहीं हुआ।

महोदय, बरौनी, समस्तीपुर, मुजफ्फरपुर एवं कटिहार में दो-दो पीट लाईन है। कटिहार को छोड़ बरौनी, समस्तीपुर एवं मुजफ्फरपुर से कई रेल गाड़ियां चलाई जा रही है। कटिहार में गाड़ियां रख-रखाव की सुविधा उपलब्ध होने के बावजूद यहां की रेल गाड़ियों को न्यू जलपाई गुड़ी एवं बरौनी चलाई जा रही है। है जिससे कटिहार के बेरोजगारों को रोजगार मिलना संभव नहीं है।

महोदय, बारसोई से होकर गुजरने वाली चार दक्षिण भारत की रेल गाड़ियों में से दो रेलगाड़ी गुवाहटी-बंगलोर एक्सप्रेस एवं गुवाहटी चेन्नई एक्सप्रेस का ठहराव बारसोई रेलवे जंक्शन में दिया गया है। लेकिन आरक्षण एवं बर्थ की सुविधा बारसोई को नहीं दिया गया है। बारसोई होकर गुजरने वाली गुवाहटी-दादर एक्सप्रेस (5645-5656) एवं लोहित एक्सप्रेस (5651-5652) का ठहराव बारसोई में नहीं दिया है। प्रतिदिन बारसोई से लगभग 100 टिकट मुम्बई के लिए कटती है।

महोदय, कटिहार रेल मंडल के अन्तर्गत 110 एकड़ रेल की अर्जित भूमि वर्षों से बेकार पड़ी हुई है। इस भूमि पर कंक्रीट स्लीपर एवं छोटी पाटर्स बनाने का कारखाना कटिहार से लगाया जा सकता है। वहां स्लीपर निर्माण के लिए नये जलपाईगुडी से कम खर्च पर कटिहार में बनाने का सामग्री उपलब्ध का पर्याप्त आसार है। बगल के झारखण्ड से कंक्रीट की आपूर्ति सस्ते दर पर होती है। छोटे-छोटे बनाने का मशीन आज भी कटिहार में बंद पड़ी हुई है। कंक्रीट स्लीपर निर्माण एवं छोटे पार्टस निर्माण से कटिहार जिले के बेरोजगारों को रोजगार मिलेगा एवं इसका व्यापक असर बाजार पर भी पड़ेगा अर्जित भूमि का उपयोग भी हो सकेगा।

महोदय, कटिहार से बारसोई जंक्शन जाने के लिए बड़ी लाईन होकर कोई सवारी गाड़ी कार्यालय अवधि यानी दिन में नहीं है। जिले बारसोई अनुमंडल कार्यालय एवं रजिस्ट्री ऑफिस जाने के लिए खुरियाला, आजम नगर रोड स्टेशन के क्षेत्रवासी को एक दिन पहले बारसोई जाना पड़ता है। खर्च की अधिकता के साथ-साथ जनता को परेशानी भी उठानी पड़ रही है। अतः आजमनगर रोड, खुरियाल, सुधानी, तेलता स्टेशन के राजस्व के राजस्व वृद्धि के अनुपात में अवध आसाम एक्सप्रेस महानन्दा लिंक एक्सप्रेस, कंचन जंघा एक्सप्रेस का ठहराव किया जाये। बारसोई रेलवे स्टेशन में ठहरने वाली नॉर्थ इस्ट सुपरफास्ट एक्सप्रेस में आरक्षण की व्यवस्था की जाए।

महोदय, गुवाहाटी दादर एक्सप्रेस वाया कटिहार जो सप्ताह में दो दिन चलती है, उसको प्रतिदिन चलाए जाए और सभी श्रेणी में उसका आरक्षण कोटा बढ़ाया जाए।

गुवाहाटी लोहीत एक्सप्रेस जो सप्ताह में एक दिन चलती है, उसको प्रतिदिन चलाया जाए।

प्राणपुर रोड़ स्टेशन पर महानन्द लिंक एक्सप्रेस 4083 अप/4084 डाउन का ठहराव किया जाए। आजमनगर रोड एवं खुरियाल रेलवे स्टेशन के बीच कमलपुर में रेलवे हाल्ट, सोनाली से झौआ के बीच विशनपुर एवं कटिहार से कुरेठा स्टेशन के बीच मनियां में हाल्ट का निर्माण जनहित में किया जाए।

महोदय, मैं विनम्रतापूर्वक व्यापक जनहित विषयक बिन्दुओं की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं ताकि समस्याओं का समाधान हो सके।

कटिहार रेलवे से दक्षिण भारत के लिये नई गाड़ी चलाई जाए क्योंकि वर्तमान में कटिहार से कोई रेल सेवा दक्षिण भारत के लिये नहीं है।

तिस्ता तोशा एक्सप्रेस का ठहराव बारसोई रेलवे जंक्शन पर किया जाए क्योंकि बारसोई में इस गाड़ी के लिये यात्री भी उपलब्ध है एवं यह गाड़ी पूर्णतः खाली चलती है।

कटिहार से वाराणसी की ओर जाने हेतु सीधी ट्रेन जो पहले कटिहार से हावड़ा तक चलती थी वह ट्रेन 1987 अगस्त से बन्द है उसे पुन: कटिहार तक बढ़ाया जाए।

निवेदन है कि लाभा स्टेशन जो कि एन.एफ. रेलवे के कटिहार मंडल में है एवं कटिहार से 24 किलोमीटर पूर्व कटिहार न्यू जलापाईगुडी के बीच अवस्थित है। यहां वर्तमान समय में 3163 अप 3164 डाउन हाटे बाजारें (बरौनी-सियालदह एक्स.) एवं 4083 अप तथा 4084 डाउन महानन्दा एक्सप्रेस का ठहराव है साथ ही 3163 अप तथा 3164 डाउन में 6 बर्थ एवं 4083 अप तथा 4083 डाउन में 6 बर्थ का कोटा है। साथ ही 3245 अप दानापुर कटिहार कैपिटल एक्सप्रेस का भी 2 बर्थ का कोटा है। यहां से काफी बड़ी तादाद में लोग दिल्ली एवं लखनऊ जाते हैं जिसके कारण महानन्दा एक्सप्रेस में महीनों पहले सीटों का आरक्षण हो जाता है। साथ ही अवध आसाम पकड़ने के लिए लोगों को एक दिन पहले कटिहार जाना पड़ता है क्योंकि सुबह 7.05 बजे में हाटे बाजारे का समय है एवं अवध आसाम 8.00 बजे है। थोड़ी लेट होने पर अवध आसाम लोग नहीं पकड़ पाते हैं। रेलवे के अलावा यात्री किसी दूसरे वाहन से कटिहार नहीं जा सकते हैं। अत: यात्रीगण एकदिन पहले कटिहार जाकर यह ट्रेन पकड़ते हैं।

अवध आसाम एक्सप्रेस 5609 अप 5610 डाउन को ठहराव होने से लोगों को काफी सुविधा हो जायेगी। यहां से काफी मजदूर लखनऊ की ओर भी जाते हैं।

लाभा स्टेशन का रोजाना टिकट बिक्री काफी अच्छा है। प्रतिदिन करीब औसतन 1500 व्यक्ति केवल 9 बजे सुबह तक कटिहार तक जाते हैं एवं प्रतिदिन औसतन 100 मजदूर यहां से दिल्ली लखनऊ की ओर मजदूरी करने जाते है।

अत: 5609 अप 5610 के लाभा में ठहराव किया जाए एवं 10 बर्थ के आरक्षण कि व्यवस्था किया जाए।

महोदय, कटिहार से दरभंगा तक सीधी ट्रेन सेवा प्रारम्भ किया जाए। पहले कटिहार से दरभंगा जाने के लिए एक जानकी ट्रेन थी और आजकल वह गाड़ी समस्तीपुर तक ही जाती है। फल स्वरूप दरभंगा जाने वाले यात्रियों को घोर कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है।

अत: दरभंगा तक बी.जी. लाइन बन जाने के कारण अब कटिहार से दरभंगा तक बी.जी. लाइन की एक यात्री गाड़ी अवश्य दी जाए जिससे यात्रियों के कष्ट का निवारण हो सके।

महोदय, कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर अपना विचार करते हुए कहा रहा हूं

1. कटिहार रेलवे जंक्शन स्थित पुरानी बुकिंग ऑफिस को कम्प्यूटरीकृत केन्द्र में परिवर्तित किया जाए।
2. कटिहार सिटी बुकिंग के निकट क्षतिग्रस्त रेलवे ओवर ब्रिज का पुन: निर्माण करवाया जाए (दिनांक 24.6.2001) को रेल लाइन पार करने में एक औरत ट्रेन से कट कर मर गई है।
3. कटिहार रेलवे अस्पताल में सभी विभागों के चिकित्सक का पदस्थापन करवाया जाए।
4. नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस में आपातकालीन आरक्षण की सुविधा उपलब्ध करवायी जाए।
5. चतुर्थ वर्गीय पदों पर नियुक्ति कटिहार रेलवे मंडल से शीघ्र करवाया जाए।
6. कटिहार रेल क्षेत्र में संतोषी मंदिर चौक, साहेब पारा चौक, ओ.टी. पारा चौक रेलवे न्यू कालोनी में बाजार की व्यवस्था करवायी जाए।
7. कटिहार मोडल स्टेशन से बाटा चौक तक एवं भगवान चौक (के.बी. झा कालेज) के निकट बी.जी. रेलवे गुमटी एम.जी. रेलवे गुमटी तक सड़क का निर्माण करवाया जाए।
8. गोशाला रेलवे गुमटी पर फुट ओवर ब्रिज का निर्माण करवाया जाए दिनांक 27.06.2001 को रेलवे गुमटी पार करते समय गौशाला एक नौजवान ट्रेन से कट कर मरा है।
9. मनिहारी से आगे काटाकोश रेलवे ठहराव केन्द्र, यात्री शेड, टिकटघर का निर्माण एवं अतिरिक्त रेल लाइन बिछाने का कार्य किया जाए।
10. कटिहार में रेल कर्मचारियों के लिए रेलवे आवास का निर्माण करवाया जाए।

महोदय, अन्त में मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं तथा मेरे द्वारा उठाये गये बिन्दुओं पर रेल मंत्री से त्वरित कार्रवाई की आशा रखता हूं।

***डा. (श्रीमती) सुधा यादव** (महेन्द्रगढ़): महोदय, यह रेल बजट रेल जीवन के 150वें वर्ष की याद दिलाता है। इस अवधि में इसने राष्ट्र निर्माण में अहम भूमिका निभाई है। देश के विभिन्न

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. (श्रीमती) सुधा यादव]

अंचलों को एक सूत्र में बांधने का अभूतपूर्व काम रेल के मारफत हुआ है। हमें उम्मीद है कि इस बजट के सहारे रेल को अपने नेटवर्क को संगठित करने तथा अर्थव्यवस्था की सेवा में कारगर दायित्व निभाने के भरपूर अवसर मिलेगा।

यह बजट बेहतर व संतुलित है और इस बजट में सीमित संसाधनों में यात्रियों को सुविधायें उपलब्ध कराने का प्रावधान किया है।

यह बात स्वागत योग्य हे कि पुरानी योजनाओं को पूरा किए बिना नयी योजनाओं पर काम शुरू नहीं होगा। रेलवे के विस्तार की आवश्यकता है। माल भाड़े व यात्री किराए के जटिल ढांचे को युक्तिसंगत बनाने का प्रयास सराहनीय है।

मोहदय, मैं रेल मंत्री जी का ध्यान दक्षिणी हरियाणा की लम्बित परियोजनाओं व मांगों की तरफ दिलाना चाहती हूं। कुछ प्रमुख मांगें इस प्रकार हैं-

1. रेवाड़ी-सराय रोहिल्ला के बीच डी एम यू को चालू करना। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र का यह अकेला रूट है जिस पर यह सुविधा नहीं है।

2. रेवाड़ी-नारनौल-रींगस मीटर गेज को ब्राडगेज में परिवर्तित करना। स्लेट के सबसे बड़े व्यापार का यह क्षेत्र है। खेतड़ी का खनिज भी इससे प्रभावित होगा और यह रूट जोधपुर जाने के लिए 65 कि.मी. छोटा है।

3. दक्षिणी हरियाणा का क्षेत्र राज्य की राजधानी चंडीगढ़ से रेल सेवा से जुड़ा नहीं है इसलिए चंडीगढ़ दिल्ली के बीच चलने वाली हिमालयन क्वीन को रेवाड़ी जं. तक बढ़ाया जाये व नयी चलने वाली जन शताब्दी एक्सप्रेस को भी रेवाड़ी तक बढ़ाया जाये।

4. रेवाड़ी-रोहतक के बीच नयी परियोजना को स्वीकृत दो जाये।

5. नारनौल रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत बुकिंग प्रणाली शुरू की जाये।

6. रेवाड़ी छोटी लाईन का सबसे बड़ा जंक्शन था। गेज परिवर्तन के बाद स्थिति परिवर्तित हुयी। इस पर सुविधायें मुहैया कराते हुए आधुनिकीकरण किया जाये व रेवाड़ी-दिल्ली के बीच ब्राडगेज का दोहरीकरण प्राथमिकता के आधार पर किया जाये।

7. रेवाड़ी-दिल्ली के बीच चलने वाली पैसेंजर गाड़ियों में डिब्बे बढ़ाये जायें व समय दैनिक यात्रियों के अनुसार रखा जाये।

इस सैनिक बाहुल्य क्षेत्र की मांगों पर विचार करके प्राथमिकता के आधार पर स्वीकृत प्रदान की जाये।

[अनुवाद]

श्री अमर राय प्रधान (कूचबिहार) सभापति महोदय, मुझे यह कहते हुए दुख हो रहा है कि मैं 26 फरवरी को सदन के समक्ष प्रस्तुत जनविरोधी रेल बजट का समर्थन नहीं कर सकता। यह असंतुलित बजट है और यह असंतुलन की दिशा में बढ़ रहा है। यह पिछड़े क्षेत्रों के विकास को बाधित करेगा।

जब उन्होंने बजट बनाया तब उन्होंने राष्ट्रीय एकता परिषद की भावना या चेतावनी को ध्यान में नहीं रखा जिसमें कहा गया था कि पिछड़े क्षेत्रों में विकास कार्य विशेषत: रेल, सड़क, संचार के क्षेत्र में और तेजी से किया जाना चाहिए जिससे उन इलाकों के लोग वंचित महसूस न करें और मुख्यधारा में शामिल हो सकें। आपके बजट में वह भावना कहां है? पिछड़े क्षेत्र और पिछड़े हो रहे हैं।

श्री नीतीश कुमार वाक्पटु है, उनके वाक्पटु और चतुराईपूर्ण भाषण के कारण उस दिन सदन में ज्यादा बहस नहीं हुई। वास्तव में, कम से कम एक दशक के बाद इस सदन में अत्यन्त सुचारू ढंग से रेल बजट प्रस्तुत हुआ था। जैसा कि आप जानते हैं, शायद, नौवीं लोक सभा से ही रेल बजट के प्रस्तुत होते समय हंगामा होता रहा है। लेकिन इस बार ऐसा नहीं हुआ। क्यों? क्योंकि यह बहुत उलझा हुआ था। उन्होंने लोगों को चाशनी लपेट कर कड़वी गोलियां खिलाने का प्रयास किया है। मंत्री ने अपने भाषण में कहा था:

> "बहरहाल खाने के नमक, फल, सब्जियों, गुड़, खांडसारी, शक्कर, खाद्य तेल की कुछ मदों, खाद्यान्न, दालें, जैविक उर्वरक, यूरिया, चारा और सूखी घास जैसी आय उपयोग की आवश्यक वस्तुओं की निम्नतम श्रेणी-90 में ढुलाई करने का मेरा प्रस्ताव है। ऐसा करने से इनमें से कुछ वस्तुओं की भाड़ा दरों में वृद्धि होगी। किन्तु इस वृद्धि से आम नागरिक पर कोई विशेष प्रभाव नहीं पड़ेगा।"

उन्होंने अपने बजट भाषण में 'आम नागरिक' शब्द का चार बार प्रयोग किया है। ये 'आम नागरिक' शब्द का प्रयोग कर रहे हैं। इसका उल्लेख कई सदस्यों द्वारा किया गया था। नमक का उपयोग आम नागरिकों द्वारा किया जाता है। बिहार में अभी क्या हो रहा है गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले लोग केवल सत्तू और

नमक खाते हैं। हमारी कुल जनसंख्या का चालीस प्रतिशत या चालीस करोड़ लोग गरीबी रेखा के नीचे रहते हैं। इनकी गिनती के हिसाब से यह केवल 26 प्रतिशत है। यह वित्त मंत्री ने कल कहा था। यदि ऐसा ही है फिर भी, क्या जनसंख्या का ये 26 प्रतिशत नमक का उपभोग नहीं करता? मुझे पता नहीं है कि ये उच्च रक्तचाप के मरीज हैं या नहीं। क्योंकि केवल उच्च रक्तचाप के रोगी ही नमक नहीं खाते।

माननीय मंत्री ने हिसाब लगाया है कि मालभाड़े में केवल एक रुपए की बढ़ोत्तरी हुई है। यह कैसे? यहां आंकड़े हैं। मैंने रेल अधिकारियों से मालभाड़ा शुल्क की जानकारी ली है। उनके अनुसार, खाद्य नमक के लिए गांधीधाम से न्यूजलपाईगुड़ी, सिलीगुड़ी का वर्तमान मालभाड़ा 47.29 रु. प्रति क्विंटल है और प्रस्तावित दर 111.57 रु. प्रतिक्विंटल है। अर्थात् यह बढ़ोत्तरी 136 प्रतिशत है। मैं माननीय मंत्री जी को याद दिलाना चाहूंगा कि वे महात्मा गांधी को नहीं भूलें। जब हम गांधीधाम के विषय में सोचते हैं यह मुझे महात्मा गांधी की याद दिलाता है जिन्होंने नमक सत्याग्रह किया था। कृपया यह मत भूले। इसलिए, मैं बजट चर्चा की समाप्ति पर माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि इसे वापस लें तथा इसे पुन: श्रेणी 80क में रखें जिसमें ये पहले थे। अभी, जैसा कि उन्होंने कहा, यह श्रेणी-90 के अंतर्गत है।

इन्होंने पूर्वोत्तर की पूर्णत: उपेक्षा की है। इन्होंने कई बार एकलाखी-बालुरघाट रेल लाईन की चर्चा की। लेकिन वास्तव में इन्होंने क्या किया? यह 274 करोड़ रु. की परियोजना है; पिछली बार, 50 करोड़ रु. आवंटित किये गये थे और इस बार मात्र 20 करोड़ रु. आवंटित किए गए हैं। आज भी, इसे और 120 करोड़ रु. की आवश्यकता है। इस परियोजना को पूर्ण करने में पहले ही 20 वर्ष बीत चुके हैं। क्या ये चाहते हैं कि इस परियोजना को पूरी होने में और 20 वर्ष लगे?

245 किलोमीटर लम्बी न्यू मोयनागुडी-जोगीगोपा रेल लाइन परियोजना की लागत 733 करोड़ रुपये है। लेकिन हम इस परियोजना के साथ भी वही हाल देख रहे हैं। हम लाइनों के दोहरीकरण की बात कर रहे हैं।

प्रो. मधु दण्डवते को धन्यवाद है जो छठी लोक सभा में रेल मंत्री थे और धन्यवाद हैं श्री सिंधिया को जो आठवीं लोक सभा में रेल मंत्री थे। उस समय, जब हमने इसकी मांग की थी, उन्होंने कहा कि यद्यपि यहां दोहरी लाइन नहीं है तो और रेलगाड़ियां नहीं चलाई जा सकती, फिर भी उन्होंने परियोजना शुरू की। लेकिन मुझे अफसोस है कि इस परियोजना पर केवल आधा कार्य हुआ है। यह रेलमार्ग मालदा से न्यू जलपाईगुड़ी तक बिछा है उससे आगे नहीं। पिछली बार जब भारत एवं पाकिस्तान के बीच छद्म युद्ध हुआ था सरकार ने पश्चिम बंगाल में एक-एक साथ विशेष क्षेत्र में सात रेलगाड़ियां रद्द कर दी थी। लोगों ने इसे गंभीरता से लिया था। युद्ध की स्थिति होने के कारण उन्होंने कोई आपत्ति नहीं की। अन्तत: वह रेलमार्ग बाधक बन गया। इस प्रयोजन के लिए दोहरे रेलमार्ग की आवश्यकता है। एक अलग रेलमार्ग की आवश्यकता है क्योंकि आतंकवादी गतिविधियों के कारण कोई रेलगाड़ी बरास्ता बोंगाई गांव नहीं जा सकती। विभाजन के कारण असम और उत्तर बंगाल अलग थलग पड़ गए हैं। इसके लिए उस क्षेत्र के लोग जिम्मेदार नहीं हैं। इस विभाजन के लिए सरकार जिम्मेदार है। अब, हमें उस क्षेत्र का विकास करना है और इस प्रयोजन के लिए हमने न्यू मैनागुडी से जोगीगोपा तक बरास्ता कूचबिहार, धुबड़ी और बिलासीपारा नये रेलमार्ग की मांग की है।

मुझे यह कहते हुए अफसोस है कि 2000-01 के दौरान 6 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था। वर्ष 2001-2002 में 10 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था। इसमें से कितनी धनराशि खर्च की गई है? सब्जबागों से भरी आपकी पुस्तक के अनुसार केवल 2,01,00,000 रुपये खर्च किए गए। इस समय जबकि अंतिम सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है आपने केवल 8 करोड़ रुपये दिए हैं। क्या आप इस प्रकार किसी पिछड़े क्षेत्र का विकास कर सके हैं। 733 करोड़ रुपये के बजट में से इकलाखी-बलूरघाट परियोजना के लिए 20 करोड़ रुपये और नई जलपाईगुड़ी-जोगीगोपा के लिए केवल 8 करोड़ रुपये दिए गए हैं। महोदय, इस पिछड़े क्षेत्र की पूर्णतया उपेक्षा की गई है। मैं माननीय मंत्री जी से इस पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूं। यदि मंत्री जी यह कहते हैं कि आगे केवल विकसित क्षेत्रों का विकास होगा और पिछड़े क्षेत्रों को और पिछड़ा बनाया जाएगा तो देश की एकता एवं अखंडता दांव पर लग जाएगी। अत: मैं इस समय बजट का समर्थन नहीं करता हूं।

[हिन्दी]

***डॉ. सुशील कुमार इन्दौरा** (सिरसा): सभापति जी देश के मौजूदा हालात में रेल बजट कोई विशेष राहत और आशा दे सकेगा यह विचार न्यायोचित नहीं होगा। खगोलीकरण के विश्व के उतार-चढ़ाव का भारत के व्यापार पर प्रभाव पड़ना स्वाभाविक ही है। अत: जब विश्व में चारों ओर जब मंदी का आलम छाया है तो भारत इसको प्रभाव से अपने आप को बचा पाए यह सही नहीं है और इसकी झलक रेल बजट में भी स्पष्ट जाहिर है।

गत वर्ष रेल यात्रियों के लिए अतिरिक्त आर्थिक बोझ का साल कहा जाए तो अनुचित नहीं होगा। अगस्त 2001 के अंत में

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. सुशील कुमार इन्दौरा]

रेल यात्री भाड़ा बढ़ाया गया कि रेल की सुरक्षा व्यवस्था को मजबूत करने के लिए आवश्यक है-और इस प्रकार रेल यात्रियों से उनका किराया बढ़ा कर गत वर्ष में लगभग 400 करोड़ अतिरिक्त वसूल कर लिया। सुरक्षा के नाम पर यह राशि देश के नागरिकों ने बिना किसी विरोध के स्वीकार कर ली। यद्यपि रेलवे का प्रथम दायित्व है कि वह प्रत्येक यात्री की सुरक्षित यात्रा का सुनिश्चित करे क्योंकि यात्रा के लिए वह यात्री से धन वसूल करती है। अत: सुरक्षा का दायित्व तो पहले ही रेलवे पर आ जाता है। किंतु आज कल जो प्रशासन की हालत है उसे देख कर आम आदमी यही सोचता है कि इस निकम्मे और गैर जवाबदेह प्रशासन से कोई उचित उपेक्षा नहीं की जा सकती है। इसलिए आज यह कुछ करने के लिए कहता है तो उसका इस बहाने का सहारा लेकर गलतियों पर गलतियां करता जाए। वह इसी विचार में लोगों को अगस्त माह में सरकार द्वारा की गई वृद्धि को स्वीकार करने के लिए विवश किया।

वर्ष 2002-03 क बजट पेश करते समय कहा गया है कि इसे यात्रियों की वर्ष के रूप में मनाया जाएगा और यात्री सुविधाओं को बढ़ाने के नाम पर फिर इस बार मालभाड़ा से लेकर यात्री किरायों में बढ़ोत्तरी कर दी गई है यात्री किराया में बढ़ोत्तरी 910 करोड़ तथा माल भाड़ा में 450 करोड़ रुपए। इस प्रकार कुल बढ़ोत्तरी 1360 करोड़ रुपया हो गई। यातायात का बोझ बढ़ने से सबसे अधिक प्रभाव आम आदमी पर पड़ता है। उसके रोजमर्रा के उपयोगी की वस्तुओं के दाम बढ़ जाने का औचित्य सिद्ध हो जाता है और उसे जीवन यापन करना कठिन हो जाता है।

रेल भाड़ा बढ़ाना और यात्रियों का किराया बढ़ाने के पीछे सरकार में बैठे लोगों का तर्क होता है कि विकास के कार्यों को पूरा करने के लिए यदि अतिरिक्त आय की व्यवस्था नहीं की गई तो धन प्राप्त कहां से होगा। तर्क ठीक है। देश को विकास के रास्ते ले जाना है तो उसे धन की आवश्यकता होगी ही और यह धन प्राप्त करना ही होगा। अत: किराया और भाड़ा बढ़ाना आवश्यक है किंतु वह भूल जाते हैं कि विकास का रास्ता आंसुओं से सजा-सामान से नहीं बनाया जाना चाहिए। यदि आम आदमी को आज भूखा मार कर कल उसे पकवान खिलाने की कारनामा करना है तो समझ लो यह विकास का रस्ता नहीं आज यदि वह भूख से दम तोड़ ही देगा तो कल आपके पकवानों का क्या उपयोग होगा। इसलिए मेरा विनम्र निवेदन है कि विकास तो जरूरी है परंतु वह देश के आम और गरीब आदमी के पेट पर लात मार कर नहीं किया जाना चाहिए। विकास के लिए धन एकत्रित करने के लिए स्रोतों की पहचान ठीक और न्यायोचित होनी चाहिए।

खगोलीकरण और उदारवादी औद्योगिक नीति की घोषणा के बाद आर्थिक सुधारों मौजूदा वातावरण में आज सुधारों या रिफोर्म के नाम पर केवल एक ही रास्ता सूझ रहा है। रेल मंत्रालय को पहले वित्त मंत्रालय ने और अब योजना आयोग ने सलाह दी कि वह आय-व्यय के अंतर को स्पष्ट करने के लिए टैरिफ रेगूलेटरी अथोरिटी की स्थापना करे। यह आथोरिटी प्रशासन में अकुशलता गैर जवाबदेही व भ्रष्टाचार के कारण हो रहे घाटे को पूरा करने के लिए उपभोक्ता की कीमत में बढ़ोत्तरी करने के समय-समय पर उपाय करता रहे और उपभोक्ता से अतिरिक्त मूल्य वसूला जाता रहे। अकुशलता और जवाबदेही और भ्रष्टाचार को प्रशासन से हटा कर वास्तव में सुधार हो सकता है। किंतु आज सुधार के नाम पर इनको आश्रय दिया जा रहा है। बिजली का क्षेत्र हो या जल व्यवस्था की बात हो अथवा संचार विभाग सभी में आज सुधार के नाम पर रेगूलेटरी अथोरिटी स्थापित कर उपभोक्ता से कमी को दूर करने का काम किया जा रहा है।

मेरा मानना है कि इस सुझाव को अब यही अस्वीकार कर देना चहिए और उसके स्थान पर एक ऐसे प्राधिकरण की स्थापना होनी चाहिए जो प्रशासन में व्याप्त गैर जवाबदेह, कार्य प्रणाली भ्रष्टाचार में सराबोर व्यवस्था और अकुशल सिस्टम को दूर करने के लिए ठोस उपाय सरकार को अमल में लाने हेतु बताए ताकि देश के प्रशासन से उपरोक्त कलंक मिट सकें और आदमी राहत महसूस करें व संतोष से सांस ले सकें। मेरा सुझाव है कि सरकार को कर आदि एकत्रित करने के लिए उन रास्तों को उपयोग करना चाहिए जो आम जनता को प्रभावित न करते हों। रेल मंत्रालय में अनेकों ऐसे रास्ते हैं जो आम आदमी को बिना छुए सरकार को अतिरिक्त धन उपलब्ध करा सकते हैं।

रेलवे के पास कुल 4.20 लाख हेक्टेयर भूमि है। जिसे कॉलोनियों, अस्पताल, रेल लाइन, स्टेशन, आदि-आदि विभिन्न उपयोग कर में इस्तेमाल किया जा रहा है। इसमें 20 हजार हेक्टेयर भूमि वह भी है जो अवैध रूप से कब्जाई जा चुकी है। तथा 25 हजार हेक्टेयर भूमि अभी खाली पड़ी होने की संभावना है। सरकार ने आधिकारिक रूप से स्वीकार किया है कि 17 हजार हेक्टेयर भूमि अभी उसके कब्जे में है और यह खाली पड़ी है। इतनी बड़ी मात्रा में भूमि सरकार के पास उपलब्ध है किंतु अभी तक इसका कोई सार्थक उपयोग करके धन अर्जित करने की योजना नहीं बनाई गई। दरअसल, रेलवे के लिए यह एक आय का स्रोत बन सकता है।

रेलवे के पास 6 उत्पादक इकाइयां हैं जिनमें उत्पादन का काम हो रहा है। इन इकाइयों को व्यापारिक स्तर पर चला कर धन अर्जित करने का स्रोत बनाया जा सकता है। इन 6 इकाइयों में 1030 करोड़ रुपया पूंजी निवेश की जा चुकी है। जबकि इनका

उत्पादन गत तीन वर्षों में केवल 2536 करोड़ रुपया हुआ है। इन इकाइयों को व्यापारिक ढंग से चला कर एक स्थायी आय का स्रोत पैदा हो सकता है।

सफलता के लिए जहां आमदनी बढ़ाने का रास्ता अपनाना आवश्यक है वहीं दूसरी ओर प्राप्त धन का सही उपयोग भी उतना ही महत्वपूर्ण है। रेलवे में अभी भी 110 रेल मार्ग ऐसे हैं जिन पर साल भर में 348 रुपया की हानि हो रही है और यह हानि गत दशकों से चली आ रही है। खेद है कि इस हानि को रोकने के लिए अभी तक कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया। प्रशासन में दक्षता के अभाव के कारण भी हानियां होती हैं जिन्हें रोकना बहुत जरूरी है। 5 माह पहले रेल टेली कारपोरेशन को एमटीएनएल और बीएसएनएल के साथ भागीदारी कर काम प्रारंभ करने की स्वीकृति केन्द्रीय कैबिनेट ने दी थी। इस कॉरपोरेशन के पास 7 हजार किलो मीटर लंबाई का ऑप्टिकल फाइवर केवल है और इसे उपयोग कर वार्षिक सैकड़ों करोड़ रुपया अर्जित किया जा सकता है। किंतु खेद है कि कैबिनेट की स्वीकृति के बाद भी अभी तक कोई अमल में इसके काम को नहीं लाया गया। बेहिसाब और गैर सोचे समझे परियोजनाओं के निर्माण की स्वीकृति भी विकास की जगह विनाश का रास्ता खोल दिया है। पुरानी परियोजनाओं का निर्माण समय पर पूरा नहीं किया जाता। नए परियोजनाओं के निर्माण की स्वीकृति दे दी जाती है और फिर धन के अभाव का रोना रोया जाता है। परिणामस्वरूप सभी परियोजनाएं का काम अधर में लटका रह जाता है। अभी 281 परियोजनाएं निर्माणाधीन है। जिनमें 45 हजार करोड़ रुपया निर्माण के लिए जरूरी है। इतनी बड़ी राशि की व्यवस्था सरकार के लिए एक चुनौती बन कर खड़ी हो गई है। निर्माण में विलंब के कारण परियोजनाओं की निर्माण लागत बढ़ती जा रही है और एक अनुमान यह है कि इनमें कुछ योजनाओं की निर्माण लागत तो 76 फीसदी तक बढ़ चुकी है। विकास की परियोजनाओं के निर्माण की यह दशा देश के लिए विकास की नहीं हो सकती।

रेल प्रशासनिक कार्यकुशलता बढ़ाना बहुत आवश्यक है। 1996-98 में नए सात जोन गठित करने का निर्णय लिया गया था उस पर 50 करोड़ रुपया से भी अधिक का व्यय भी किया गया। किंतु अभी रेल बोर्ड ने निर्णय लिया है कि इन जोनों को चला पाना उसके लिए संभव नहीं है। इसी प्रकार नार्थन रेलवे में सेवा में अकुशलता के कारण उपभोक्ता न्यायालय ने 60525 रुपया जुर्माना कर दिया है। क्या इस रेलवे प्रशासन की दक्षता से देश की विकास का स्वप्न साकार हो सकेगा? अंत में मेरा एक ही सुझाव है कि सरकार विकास के रास्ते पर देश को ले जाए यह उसकी जिम्मेदारी है और इसके लिए वह धन भी एकत्रित करे यह भी आवश्यक है पर यह धन का स्रोत न्यायोचित हो और उस धन का उपयोग भी सही अर्थों में इस प्रकार हो कि देश का आम नागरिक इससे लाभांवित हो इसी क्रम में मैं अपने क्षेत्र की कुछ अति आवश्यक विकास की योजनाओं को माननीय मंत्री महोदय के समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूं। मुझे आशा और विश्वास है कि इनके क्रियान्वयन पर वे गंभीरतापूर्वक ध्यान देंगे।

1. भट्टू हरियाणा में कॉलेज के सामने किसानों को आने-जाने में सुविधा हो इसके लिए फाटक बनाया जाए।

2. फतेहाबाद को नई रेल लाइन से जोड़ने का सर्वे जो चल रहा है उसे निर्धारित समय में ही पूरा किया जाए और नई रेल लाइन को इसी बजट में बनाने के लिए व्यवस्था की जाए।

3. फतेहाबाद, रतिया, जाखल, भूना, अग्रेहा व हिसार आदि को रेल लाइन से जोड़ने की जो योजना पिछले दो वर्षों से विचाराधीन है उसे इस वर्ष के बजट में पूरा करने का प्रावधान किया जाए।

4. सिरसा के नेशनल हाइवे नं. 10 पर ओवर ब्रिज की सख्त आवश्यकता है। यातायात की सुविधा के लिए इसके निर्माण का इसी बजट के अंतर्गत व्यवस्था की जाए।

5. डबवाली के लोगों की बहुत पुरानी मांग है कि नेशनल हाइवे 10 पर रेलवे का ओवर ब्रिज बनाया जाए। इसके लिए यद्यपि पिछले बजट में भी राशि आवंटित की गई थी किंतु अब इस बजट में इसके पूर्ण निर्माण की व्यवस्था की जाए।

6. अबोहर, सूरतगढ़, हनुमानगढ़, डबवाली, भटिंडा, सिरसा, हिसार दिल्ली को जोड़ती हुई एक राजधानी गाड़ी चलाई जाए।

7. दिल्ली, सिरसा, भटिंडा के बीच एक इंटरसिटी नई रेल गाड़ी चलाई जाए।

8. हरियाणा एक्सप्रेस का विस्तार कर इसे भटिंडा तक चलाया जाए और आम आदमी की सुविधा के लिए इसके समय में परिवर्तन किया जाए तथा फर्स्ट क्लास एसी के कंपार्टमेंट भी इसमें जोड़े जाएं।

9. सिरसा स्टेशन का मुख्य रास्ता शहर की तरफ किया जाए इसके लिए स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए।

***चौ. तालिब हुसैन** (जम्मू): महोदय, हमारा जम्मू-कश्मीर राज्य अत्यंत संकट पूर्ण स्थिति से गुजर रहा है। राज्य सरकार को संघर्ष एवं अशांति की चुनौती का सामना करना पड़ रहा है। आतंकवाद एवं उग्रवाद की इस समस्या का सामना करने के लिए

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[चौ. तालिब हुसैन]

राज्य को केन्द्र द्वारा सभी क्षेत्रों विशेषकर खस्ताहाल अर्थव्यवस्था एवं बुनियादी ढांचे के निर्माण एवं पुनर्निर्माण में विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

महोदय, हर आदमी जानता है कि केवल जम्मू-श्रीनगर राष्ट्रीय राजमार्ग बढ़ते हुए परिवहन की जरूरतों को पूरा नहीं कर सकता है। भारी वर्षा एवं हिमपात के कारण यह कटा हुआ रहता है। जिससे परिणामस्वरूप परिवहन की पूरी व्यवस्था पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है, इसलिए राज्य के लोग किसी वैकल्पिक व्यवस्था की मांग करते रहे हैं। जम्मू से श्रीनगर तक और बरामूला या उरी से आगे रेलमार्ग के निर्माण के अतिरिक्त इसका अन्य कोई विकल्प नहीं है।

लेकिन लगता है यह केवल स्वप्न ही रहेगा क्योंकि जम्मू उधमपुर रेल परियोजना का कार्य अत्यंत धीमी गति से चल रहा है। यह परियोजना लगभग 20 वर्ष पहले शुरू की गई थी लेकिन यदि निधियों एवं क्रियान्वयन की यही असंतोषजनक स्थिति जारी रही तो यह कार्य पूरा नहीं हो पायेगा।

महोदय, माता वैष्णो देवी मंदिर विश्व-प्रसिद्ध स्थान है। प्रत्येक वर्ष लाखों तीर्थयात्री एवं पर्यटक पवित्र मंदिर का दर्शन करते हैं। वे अकथनीय समस्याओं का सामना करते हैं। यदि उपर्युक्त परियोजना अर्थात जम्मू-उधमपुर निर्धारित समय के अंतर्गत पूरी कर ली जाएं तो इसे बिना किसी परेशानी के त्वरित गति से कटरा तक बढ़ाया जा सकेगा।

महोदय, सरकार उपर्युक्त परियोजना को पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराने हेतु प्रतिबद्ध है। राज्य एवं केन्द्र के अधिकारियों के बीच संपन्न उच्च स्तर पर हुई अनेक बैठकों में यह सहमति हुई कि यह कार्य पूरा करने के लिए प्रभावी उपाय किए जाएं लेकिन इस संबंध में कोई ठोस उपाय नहीं किए गए हैं। परिणामस्वरूप राष्ट्रीय महत्व की इस अत्यन्त महत्वपूर्ण परियोजना पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

महोदय, जालन्धर से जम्मू तक एकहरे रेलमार्ग के कारण यात्रियों विशेषकर अमरनाथ एवं वैष्णोदेवी जाने वाले यात्रियों को अनगिनत समस्याओं का सामना करना पड़ता है। सरकार ने जालन्धर से जम्मू तक दोहरे रेलमार्ग के निर्माण का अनेकों बार आश्वासन दिया लेकिन इसका भी वही हस्र हुआ जैसाकि उपर्युक्त परियोजनाओं का।

महोदय, इसलिए, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि चालू वित्तीय वर्ष के दौरान इस अत्यन्त आवश्यक एवं महत्वपूर्ण मामले को प्राथमिकता दी जाए।

[हिन्दी]

***श्रीमती आभा महतो** (जमशेदपुर): महोदय, ज्ञात हो कि घाटशिला झारखण्ड राज्य का एक महत्वपूर्ण शहर है और यहां यूरेनियम और तांबा जैसे महत्वपूर्ण खान मौजूद हैं जो सीधे केन्द्र सरकार की देखरेख में आते हैं। इस महत्वपूर्ण शहर तक आने और यहां से जाने के लिए यूं तो कई पैसेंजर ट्रेन हैं, लेकिन नयी दिल्ली से पुरी के बीच चलने वाली नीलांचल एक्सप्रेस और पुरुषोत्तम एक्सप्रेस यहां से गुजरने के बावजूद यहां नहीं ठहरती है। इससे आम यात्रियों समेत खनन कार्य में महत्वपूर्ण योगदान करने वाले अधिकारियों कर्मचारियों को भी काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

महोदय, ये भी ज्ञात हो कि उक्त ट्रेन मोहनिया-सासाराम-अनुग्रह नारायण रोड के बीच के मात्र आधे घंटे की यात्रा के दौरान तीन बार रुकती है जबकि जमशेदपुर से खडगपुर की दूरी तीन घंटे में तय की जाती है। जाहिर है इतनी लम्बी यात्रा के बीच में घाटशिला में दोनों ट्रेन के ठहराव की व्यवस्था की जानी चाहिए। इससे जहां आम यात्री लाभान्वित होंगे वहीं खनन क्षेत्र से जुड़े लोग भी इसका फायदा उठा कर ज्यादा अच्छा योगदान कर सकेंगे।

महोदय, ज्ञात हो कि इतना महत्वपूर्ण शहर होने के बावजूद घाटशिला में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली की व्यवस्था अभी तक नहीं की गयी है, जिससे यहां यात्रियों को काफी परेशानी उठानी पड़ती है। कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली की व्यवस्था होने के बाद उत्साहित रेल यात्रियों की एक बड़ी संख्या यहां से यात्रा करने को प्रेरित होगा, जिससे अंततः रेलवे को ही फायदा होगा।

महोदय, नयी दिल्ली से रांची के बीच चलने वाली हटिया राजधानी एक्सप्रेस का फेरा बढ़ा कर सप्ताह में दो दिन कर दिया जाये ताकि इन दोनों स्थानों के बीच के यात्रियों को बेहतर यात्रा अवसर और सुविधा मिल सके। ज्ञात हो कि रांची नवनिर्मित झारखण्ड राज्य की राजधानी है इसलिए यहां से बड़ी तादाद में यात्रियों का दिल्ली आना जाना लगा रहता है। हटिया राजधानी एक्सप्रेस का फेरा बढ़ाने से जहां एक तरफ यात्रियों को दिल्ली आने जाने के लिए पूरे हप्ते प्रतीक्षा नहीं करनी पड़ेगी वहीं इससे रेलवे भी अपनी आय में बढ़ोत्तरी कर सकेगा।

महोदय, साथ ही साथ हटिया राजधानी एक्सप्रेस का नाम संशोधित कर हटिया/रांची राजधानी एक्सप्रेस कर दिया जाये क्योंकि वर्तमान नाम में झारखंड की राजधानी रांची के नाम का कोई जिक्र नहीं है, जिससे भ्रम की स्थिति पैदा होती है। गौरतलब है कि

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

सभी राजधानी एक्स. के नाम में उन राज्यों की राजधानी का नाम है।

महोदय, टाटानगर झारखण्ड का एक महत्वपूर्ण शहर है और औद्योगिक नगरी होने के नाते यहां आने जाने वाले यात्रियों की जरूरतें भी अधिक हैं। औद्योगिक नगरी होने के कारण उच्च श्रेणी में यात्रा करने वालों की जरूरत को ध्यान में रख कर भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में कम से कम एक दिन टाटा होकर चलाया जाये।

महोदय, ये भी ज्ञात हो कि गिधनी और चाकुलिया रेलवे स्टेशन के कानीमौली में इस रूट पर चलने वाली पैसेंजर ट्रेन के ठहरने की व्यवस्था की जाए। कानी मौली एक घनी आबादी वाला इलाका है और यहां ट्रेन के ठहरने से स्थानीय आबादी काफी लाभान्वित होगी। अभी इस जगह से लोगों को ट्रेन पकड़ने के लिए गिधनी या चाकुलिया जाना पड़ता है, जिससे उन्हें काफी परेशानी उठानी पड़ती है। क्योंकि दोनों ही स्टेशन कानीमौली से तकरीबन 15 से 20 किलोमीटर दूर है। कृपया इस मामले में शीघ्र निर्णय लिया जाये ताकि यात्रियों को सुविधा जल्दी मुहैय्या हो सके।

महोदय, ज्ञात हो कि डी एम यू ट्रेनों में आज बड़ी तादाद में यात्री यात्रा करते हैं लेकिन गौरतलब ये हैं कि इन प्रकार के ट्रेनों में शौचालय की सुविधा प्रदान नहीं की गयी है, जिससे आम यात्रियों को कई बार भारी परेशानी उठानी पड़ती है। ये सही है कि इन ट्रेनों में छोटी दूरी की यात्रा की जाती है लेकिन इस दौरान भी अगर किसी यात्री को नैचुरल कॉल आए तो उसके पास ट्रेन रुकने की प्रतीक्षा करने के अलावा और कोई चारा नहीं होता। खासकर महिलाओं और बच्चों को तो खास कर परेशानी होती है। इन तथ्यों को ध्यान में रखते हुए डी एम यू में शौचालय की सुविधा प्रदान करने पर ध्यान दिया जाये।

महोदय, ज्ञात हो कि 8181 टाटा-छपरा ट्रेन आज से 5 साल पहले गोरखपुर तक चलती थी लेकिन उसे बाढ़ में छपरा तक ही सीमित कर दिया गया है, जिससे टाटानगर से गोरखपुर तथा उसके आस पास के यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। यात्रियों की सुविधा के लिए ट्रेनों को बढ़ाया जाता है लेकिन इस मामले में उल्टा उसे कम कर दिया गया है। इस ट्रेन को फिर से गोरखपुर तक चलाने की जोर शोर से मांग की जा रही है। अतएव इस दिशा में जल्दी निर्णय लिया जाए और ट्रेन को फिर से गोरखपुर तक बढ़ाया जाए।

महोदय, साथ ही 5105 मंडुवाडीह-वैद्यनाथ धाम ट्रेन को टाटानगर तक विस्तारित कर इसे टाटानगर से ही चलाया जाये क्योंकि टाटा से पटना के आगे जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। इससे टाटा के यात्रियों को पटना के बाद आरा डुमरांव, बक्सर, मुगलसराय, बनारस जाने में बहुत ही कठिनाई होती है। इसलिए यात्रियों के हित में इस ट्रेन को टाटानगर तक विस्तार दिया जाये।

[अनुवाद]

श्री ए. ब्रह्मनैया (मछलीपटनम): सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा पेश किए गए रेल बजट का समर्थन करता हूं। मैं इस वर्ष के बजट में दक्षिण-मध्य रेलवे के विकास के लिए 280 करोड़ रुपये आवंटित करने के लिए उनका आभारी हूं।

इस वर्ष को यात्री सुविधा वर्ष घोषित किया गया है और माननीय मंत्री ने यात्रियों की सुविधाओं के लिए 200 करोड़ रुपये आवंटित किए हैं। यह बहुत अच्छी बात है।

माननीय मंत्री जी द्वारा लिया गया दूसरा महत्वपूर्ण निर्णय है। सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित करने हेतु आधुनिक प्रौद्योगिकी लाने के लिए 17000 करोड़ रुपये का विशेष रेल सुरक्षा कोष स्थापित किया जाना।

रेलवे से केवल सेवाओं के प्रसार की ही नहीं बल्कि सुरक्षित यात्रा सुनिश्चितीकरण की भी अपेक्षा की गई थी। इस संबंध में सुरक्षा के उपायों को सुनिश्चित करने हेतु पूर्वोपायों की सिफारिश करने के लिए अनेक समितियां कुंजरू समिति-वांचू समिति, सीकरी समिति और न्यायमूर्ति एच.आर. खन्ना समिति का गठन किया गया। समिति ने अनेकों उपायों की सिफारिश की है और गलती करने वाले कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासनात्मक उपायों की भी सिफारिश की है। मैं उन सिफारिशों में से कुछ को इस महान सभा के ध्यान में लाना चाहता हूं।

न्यायमूर्ति खन्ना ने रेल पुलों और रेलपथों की मरम्मत के लिए 15,000 करोड़ रुपये आवंटित करने की सिफारिश की है और यह कार्य युद्ध स्तर पर शुरू किया जाएगा। समिति ने यह भी उल्लेख किया है कि देश के विभिन्न भागों में 34,000 मालडिब्बे, 1322 सवारी डिब्बे और 1560 सिग्नलों की तत्काल मरम्मत एवं आधुनिकीकरण की आवश्यकता है।

इसी प्रकार न्यायमूर्ति एच.आर. खन्ना समिति ने दूसरी टिप्पणी यह की है कि 1997 और 2000 के बीच हुई 2000 रेल दुर्घटनाओं में से लगभग 1200 दुर्घटनाएं रेल कर्मचारियों की लापरवाही के कारण हुई। समिति ने एक अन्य सिफारिश की थी कि रेलवे के ड्राइवरों के लिए विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाए जाने चाहिए।

[श्री ए. ब्रह्मनैया]

समिति ने यह भी सुझाव दिया है ड्राइवरों पर बाहरी दबाव कम करने के लिए योग का प्रयोग किया जा सकता है।

महोदय, अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र मछलीपटनम जोकि ब्रिटिश शासन में एक प्रसिद्ध कस्बा था, से संबंधित कुछ समस्याओं का उल्लेख करना चाहता हूं। पेडाना रेलवे स्टेशन पर लिपिक का एक पद बहुत दिनों से रिक्त है। इस स्टेशन से प्रतिमाह लगभग 3 लाख रुपये की आय होती है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि टिकटों के आरक्षण के लिए कंप्यूटर लगाया जाए।

महोदय, चिलकलपुड़ी रेलवे स्टेशन जहां पांडुरंगास्वामी मंदिर है, शोचनीय स्थिति में है। प्रतीक्षालय बुरी स्थिति में हैं और वहां पेयजल की सुविधा नहीं है। प्लेटफार्म का स्तर इतना ऊंचा है कि वृद्ध लोगों को रेलगाड़ी से उतरने में कठिनाई होती है। स्टेशन के तुरन्त मरम्मत की आवश्यकता है।

दूसरी महत्वपूर्ण बात जो मैं मंत्री के ध्यान में लाना चाहता हूं वह हनुमान जंक्शन पर उपरिपुल निर्माण की आवश्यकता है। उत्तर-दक्षिण रेलवे में रेलगाड़ियों की बारंबारता में वृद्धि होने से नियमित रूप से यातायात जाम होने लगा है। इससे यात्रियों को परेशानी होती है क्योंकि उन्हें घंटों प्रतीक्षा करनी पड़ती है। इस परिप्रेक्ष्य में मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि हनुमान जंक्शन पर फ्लाइओवर रेल पुल के निर्माण हेतु निधियों की मंजूरी एवं आवंटन किया जाए। महोदय, राज्य सरकार ने पहले ही इसकी मंजूरी दे दी है।

वर्तमान में अमरावती एक्सप्रेस विजयवाड़ा से हुबली तक जाती है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि यह रेलगाड़ी मछलीपटनम से चलाई जाए ताकि मछलीपटनम के यात्रियों को बेहतर सुविधाएं मिल सकें। गुंटुर एवं विशाखापटनम के बीच चलने वाली सिहाद्री एक्सप्रेस को सरकार एक्सप्रेस मार्ग पर गुडीवाड़ा एवं भीमवरम मार्ग की तरफ से मोड़ा जाए। इसके लिए गुडीवाड़ा तक 10 डिब्बे गुंटुर से एवं 5 मछलीपटनम से लाए जाएं। इन दोनों डिब्बों के समूह को गुडीवाड़ा में जोड़ दिया जाए और इस रेलगाड़ी को विशाखापटनम रवाना किया जाए। यह व्यवस्था अधिक उपयोगी होगी और यह मछलीपटनम एवं विशाखापटनम के बीच सीधी सेवा होगी। सिकन्दराबाद, मछलीपटनम एक्सप्रेस का ठहराव नामपाल्ली स्टेशन तक बढ़ाया जाए। यदि यह संभव न हो तो इससे कम से कम खैरताबाद तक बढ़ाया जा सकता है जिससे यात्रियों को बेहतर सुविधाएं मिल सके और उन्हें अपने आवास तक पहुंचने में लगभग 50 रुपये खर्च न करना पड़े।

अंतत:, मैं माननीय रेल मंत्री के ध्यान में यह लाना चाहता हूं कि मछलीपटनम जिला मुख्यालय है। आंध्र प्रदेश सरकार ने वहां न्यास विकसित करने का निश्चय किया है। इन सभी सुविधाओं का उपयोग करते हुए मछलीपटनम रेलवे स्टेशन जहां पर्याप्त स्थान उपलब्ध है, पर एक पक्का अनुरक्षण यार्ड का विकास किया जाए।

आपने मुझे बोलने का समय दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल (पाटन): महोदय, मैं रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं क्योंकि उत्तरी गुजरात का सांसद होने के नाते मुझे निराशा हुई है। यह इसलिए कि माननीय रेल मंत्री द्वारा बनासकांठा, मेहसाना, पाटन और साबरकांठा जिले के लोगों की अधिकांश जायज मांगे नहीं मानी गई हैं।

आप इस बात की सराहना करेंगे और इससे सहमत भी होंगे। भारतीय रेल के कार्यनिष्पादन के मुख्य सूचक उसको इस प्रदत्त सुरक्षा, सावधानी और सेवा है। उदाहरण के लिए गोधरा में हुई घटना को ही ले लीजिए। गोधरा को उद्धृत करते हुए मुझे खेद है। वह घटना रेलवे सुरक्षा बल की नाकामयाबी की वजह से घटी। मुझे रेलगाड़ी के टिकट निरीक्षक से मिली जानकारी मिली है कि जिस समय पथराव शुरू हुआ, रेल सुरक्षा बल के राइफलधारी जवान घटना स्थल से भाग खड़े हुए, जिसके परिणामस्वरूप उत्तेजित भीड़ को खुली छूट मिल गई। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध हूं कि वह गत माह 27 तारीख को गोधरा में घटी इस दुर्भाग्यपूर्ण घटना के मामले में रेल संरक्षण बल की असफलता के कारणों की विशेषरूप से जांच करायें।

माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने 1 जुलाई 1998 में पटना का दौरा किया था। उस समय भी पिछली सरकार में उनके पास वही पदभार था। उस समय मेहसाना जिले से मंत्री डा. ए.के. पटेल उपस्थित थे, वस्त्र मंत्री श्री काशीराम राणा उपस्थित थे और यहां तक कि देश के माननीय गृह मंत्री श्री लाल कृष्ण आडवाणी भी तब मौजूद थे। उस समारोह का एक साथ प्रयोजन मेहसाना से पाटन तक रेलगाड़ी सेवाओं को पुन: चालू करना था जो 1997 के दौरान बाढ़ के कारण बन्द हो गयी थी। मेहसाना और पाटन के बीच चलने वाली पांच रेलगाड़ियों के बदले केवल एक ही रेलगाड़ी को फिर से चलाए जाने की मांग की गई थी। उस समय आपने घोषणा की थी कि रेल पुलों और पुलियों का निर्माण बड़ी रेल लाइन के अनुरूप किया जाता है। आपने यह भी कहा था कि पाटन-मेहसाना रेल लाइन को मीटर गेज से ब्रोडगेज में शीघ्र परिवर्तित किया जाएगा। यह वक्तव्य आपने जुलाई, 1998 में दिया था। उस विशेष समारोह पर 50 लाख से अधिक का खर्च हुआ था।

यदि जनता को तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा दिये गये इस आश्वासन को जो अभी भी रेल मंत्री द्वारा पूरा नहीं किया जाता है और आमतौर पर गुजरात के विशेष रूप से उस चुनाव क्षेत्र का लोगों का भविष्य क्या होगा?

मैं यहां पर, 1.10.2001 से लगाए गए अतिरिक्त प्रभार का भी विरोध करता हूं। सुरक्षा संबंधी यह प्रभार का भी विरोध करता हूं। सुरक्षा संबंधी यह प्रभार ठीक उस दहेज की तरह है जो मां-बाप द्वारा अपनी बेटी को इसलिए दिया जाता है कि उनकी बेटी अपने ससुराल में सुरक्षित रह सके। रेलवे किराया ले सकती है न कि सुरक्षा के नाम पर प्रभार लगा सकती है। हम जब एक बार टिकट ले लेते हैं, तब रेलगाड़ियों में यात्रा कर रहे यात्रियों की सुरक्षा की जवाबदेही रेल मंत्रालय की हो जाती है।

मैं एक और बात का उल्लेख करना चाहता हूं जिसे मेरे विचार से सभा में उपस्थित सभी सदस्यों को जानना चाहिए। मेरे कुछ सहकर्मी रेल मंत्री की या तो प्रशंसा कर रहे थे या उनको धन्यवाद दे रहे थे अथवा उन्हें बधाइयां दे रहे थे। क्योंकि पृष्ठ संख्या 15, 16, 17 और 18 में कुछ नई लाइनों का विस्तार करने का ब्यौरा दिया गया है। अब मैं दि. 6 दिसम्बर, 2001 को पूछे गए तारांकित प्रश्न संख्या 243 का उल्लेख करना चाहता हूं। यह प्रश्न देश की रेलवे लाइनों के संबंध में था। उस दिन संसद नहीं चल सकी थी और हम लोग उस प्रश्न पर कोई चर्चा नहीं कर सके। मेरे पास उस तारांकित प्रश्न की प्रतिलिपि है जिसका विवरण आठ पृष्ठों में है। माननीय मंत्री ने उत्तर दिया है जिसका शीर्षक है:

> "6 दिसम्बर, 2001 को दिए जाने वाले उत्तर के लिए सदस्य द्वारा पूछे गए लोक सभा में पूछे गए तारांकित प्रश्न के भाग क से ख तक का रेलवे के उत्तर से संबंधित वक्तव्य"

महोदय, रेल मंत्री के अनुसार नई रेललाइनों की कुल संख्या 173 थी जिनका नौवीं पंचवर्षीय योजना के अनुसार सर्वेक्षण कराया गया था। बजट में एक भी लाइन को शामिल नहीं किया गया है। माननीय रेल मंत्री द्वारा 6 दिसम्बर, 2001 को दिए गए तारांकित प्रश्न के उत्तर इस बात को स्वीकार किया गया है। फिर इस बजट में दिए गए आश्वासनों और किए वादों को कहां तक पूरा किया जायेगा।

50 प्रतिशत से अधिक नमक पैदा करने वाले राज्य गुजरात का व्यक्ति होने के नाते मैं इस बजट का विरोध करता हूं जिसमें नमक पर लगाई लेवी दर्शाया गया है कि बहुत अधिक है। नमक का उत्पादन करने वाले लोग, बहुत बड़े लोग नहीं है। वे छोटे व्यापारी हैं और बहुत गरीब लोग हैं। इस बजट में रेल मंत्री द्वारा लगाए गए भारी प्रभार से उन सभी लोगों को नुकसान होगा। मैं चाहता हूं कि इसे वापस ले लिया जाए।

मैं रेल मंत्री को यह भी याद दिलाना चाहता हूं कि अहमदाबाद में नया जोनल आफिस खोलने के बारे में दिए गए आश्वासन को भी पूरा नहीं किया गया है। पांच वर्ष गुजर गए हैं कुछ नहीं हुआ है। उस जोनल मुख्यालय का क्या हुआ? मैं रेल मंत्री को यह भी बता देना चाहता हूं कि अहमदाबाद और नई दिल्ली के बीच रेल लाइन को मीटर गेज से ब्रोड गेज में आमान परिवर्तन करने का कार्य वर्ष 1997 में पूरा हो गया था। मैं रेलवे बोर्ड से यह जानना चाहता हूं कि उस आमान परिवर्तन के कारण कितनी रेलगाड़ियों को रद्द करना पड़ा था। उस आमान परिवर्तन के कारण दिल्ली और अहमदाबाद के बीच 5 रेलगाड़ियां रद्द की गयी थी। यदि आमान परिवर्तन लोगों की रेल सुविधाओं को कम करने के लिए होता है, तो मुझे अफसोस है कि ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कृपया अब समाप्त करें।

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल: महोदय, पाटन का सांसद होने के नाते मेरा कहना है कि बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद भी हमारी मांगें पूरी नहीं की गई हैं। रेल मंत्रालय द्वारा कोई भी अनुरोध स्वीकार नहीं किया जा रहा है। मुझे इसका कारण मालूम नहीं है। क्या इसका कारण यह तो नहीं है कि मैं कांग्रेस पार्टी का हूं इसलिए मेरे अनुरोध पर ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं उन्हें याद दिला देना चाहता हूं कि पाटन होते हुए वीरमगांव से मिलडी तक रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य बहुत पहले स्वीकृत हो गया था। वीरमगांव से मेहसाना तक रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य भी बहुत पहले ही स्वीकृत हो गया था। हो सकता है आप इस कार्य को न भी कराएं क्योंकि इस पर आने वाला खर्च 156 करोड़ रुपए का है। सरकार प्रति वर्ष 5 से 10 करोड़ रुपए निर्गत कर रही है। इस स्थिति में इस कार्य को पूरा करने में कितने वर्ष लगेंगे? हो सकता है मेरा बेटा भी इस संसद में आ जाए। मेरे ही मामले में ऐसा नहीं रहा है। कई अन्य नेताओं के मामलों में भी ऐसा हो सकता है। किन्तु मेरा कहना है कि पाटन और मेहसाना के बीच का रेल मार्ग का, जो केवल 39 कि.मी. की दूरी में है, आमान परिवर्तन किया जाए। पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक का एक पत्र मुझे मिला है।

उसमें कहा गया है कि इस आमान परिवर्तन की लागत केवल 53 करोड़ है। यदि ऐसा कर लिया जाता है, तो पूरा क्षेत्र ब्रोड गेज (बड़ी लाइन) के अंतर्गत आ जाएगा। आप बड़ी लाइन से मेहसाना आइए, आप दिल्ली जा सकते हैं और आप मुम्बई जा सकते हैं।

[श्री प्रवीण राष्ट्रपाल]

सभापति महोदय: कृपया अपना वक्तव्य पूरा करें।

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल: उस मामले में मेरी मुख्य-मुख्य बातों को रिकार्ड किया जाए। मुझे अपनी बात पूरी करने दें। मेरे पास बारह सवाल हैं। किन्तु, मैं उन सभी बारह सवालों पर चर्चा नहीं करूंगा।

पाटन घोषित सीमावर्ती जिला है। यदि किसी जिले को सीमावर्ती घोषित किया जाता है, तो क्या आप यह नहीं सोच सकते हैं कि उस जिले में बड़ी रेल लाइन अवश्य होनी चाहिए यह नितान्त आवश्यक है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि वे गांधीधाम पालनपुर लाइन के कार्य में तेजी लाएं। इसें दस या पन्द्रह वर्ष का समय लग सकता है। परन्तु आप पालनपुर को एक उपयोगी टर्मिनस का दर्जा प्रदान कर सकते हैं ताकि मुम्बई-अहमदाबाद से आने वाली रेल लाइन का पालनपुर तक विस्तार किया जा सके। बनासकांठा, मेहसाना और पाटन के लाखों लोग मुम्बई में रह रहे हैं। वे अहमदाबाद आते हैं। फिर, उन्हें दूसरी रेलगाड़ी पकड़नी पड़ती है। जब मैंने इसका विस्तार करने का अनुरोध किया, तो महाप्रबंधक ने बताया कि पालनपुर में कोई टर्मिनस नहीं है। इसलिए, मैं केवल टर्मिनस के लिए अनुरोध कर रहा हूं। हम सब ऐतिहासिक स्थान अम्बाजी के बारे में जानते हैं। अम्बाजी के लिए कोई रेलवे सम्पर्क नहीं है। मेहसाना और तारंगा के बीच रेल लाइन है इसलिए इसका तारंगा से अम्बाजी तक विस्तार अवश्य किया जाय।

सभापति महोदय: कृपया बात पूरी करें।

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल: गुजरात के लिए राजधानी एक्सप्रेस है। यह अमदाबाद से चलती है और दिल्ली को जाती है। किन्तु, गुजरात में स्टाप नहीं है। गुजरात को जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस का गुजरात में कोई स्टॉप नहीं है। राजस्थान को जाने वाली राजधानी एक्सप्रेस आबू, अजमेर और जयपुर में तीन स्टॉप है। मैं विरोध नहीं करता और न ही विरोध जता सकता हूं क्योंकि राजस्थान की जनता भी हमारी ही जनता है। जब राजस्थान को तीन स्टॉप दिए गए है, तो गुजरात को कोई स्टाप क्यों नहीं दिया गया है।

सिद्धपुर मातृ श्राद्ध का एकमात्र पवित्र स्थान है। देशभर से लोग मातृश्राद्ध के लिए सिद्धपुर आते हैं। मैं राजधानी एक्सप्रेस का स्टॉप देने का अनुरोध सिद्धपुर में कर रहा हूं। यदि ऐसा हो जाता है, तो यह पूरे देश के लोगों के लिए उपयोगी सिद्ध होगा और यह मेरे संसदीय क्षेत्र के उन लोगों के लिए भी उपयोगी होगा जो इफको (आई एफ एफ सी ओ) और ओ एन जी सी में काम करते हैं। कृषि उत्पादों के लिए सबसे बड़ा मार्किट यार्ड उनीहा और सिद्धपुर में स्थित है।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात पूरी करें। आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल: मेरे भाषण के अलावा, मुझे मेरे शेष भाषण की प्रति सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाए। मैं इसे सभा-पटल पर रख रहा हूं।

सभापति महोदय: इसे सदस्य का भाषण माना जायेगा।

***श्री प्रवीण राष्ट्रपाल:** महोदय, मैं निम्नलिखित बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूं:

1. अहमदाबाद में जोनल मुख्यालय के मामले में कोई प्रगति नहीं।
2. अहमदाबाद-दिल्ली के बीच राजधानी एक्सप्रैस तो है, लेकिन गुजरात में अन्यत्र कही इसका ठहराव नहीं है। जबकि, राजस्थान में इसके तीन ठहराव है। सिद्धपुर में इसके ठहराव की मेरी मांग है।
3. 1997 के दौरान दिल्ली-अहमदाबाद रेलमार्ग का आमान-परिवर्तन किया गया था। तथापि, इस कार्य की वजह से पांच रेलगाड़ियों को रद्द कर दिया गया था। उन्हें फिर से शुरू किया जाए।
4. वीरमगांव-भिलड़ी परियोजना को काफी पहले मंजूरी दे दी गई थी। उसमें कोई प्रगति क्यों नहीं हुई?
5. वीरमगांव-मेहसाना आमान-परिवर्तन कार्य के लिए पर्याप्त धनराशि क्यों नहीं आबंटित की गई?
6. मेहसाना-पाटन के बीच 39 कि.मी. लम्बे रेलमार्ग के आमान परिवर्तन की लागत को 53 करोड़ रु. है। पाटन एक सीमावर्ती जिला है और जिला मुख्यालय भी है। पाटन में उत्तरी गुजरात विश्वविद्यालय भी स्थित है। वहां विश्वप्रसिद्ध सीढ़ीदार-कुआं (रंकीवान) भी स्थित है। उक्त 39 कि.मी. की दूरी के मार्ग का आमान परिवर्तन हो जाने से पाटन मुम्बई और दिल्ली से जुड़ सकता है। जब श्री नीतीश कुमार ने जुलाई, 1998 के दौरान पाटन का दौरा किया था तो उन्होंने इस आमान परिवर्तन का आश्वासन दिया था।

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

7. उत्तरी गुजरात स्थित अम्बाजी भारत प्रसिद्ध तीर्थस्थल है। मैं मेहसाना रेलमार्ग को अम्बाजी तक बढ़ाने की मांग करता हूं।

8. पालनपुर-गांधीधाम रेलमार्ग को काफी पहले स्वीकृत किया गया था। यदि पालनपुर में एक रेल टर्मिनल/जंक्शन स्थापित कर दिया जाए, तो इससे अहमदाबाद से कुछ गाड़ियों को वहां तक आने की सुविधा हो जायेगी। उत्तरी गुजरात के लाखों लोग मुम्बई में रहते हैं और मुम्बई से अहमदाबाद आने वाली रेलगाड़ियों को पालनपुर तक बढ़ाया जाना चाहिए।

9. मैं भारतीय रेल के निजीकरण के पक्ष में नहीं हूं। यह राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है और इसे सार्वजनिक क्षेत्र में ही बनाए रखा जाना चाहिए।

10. रेलों में परोसे जाने वाले भोजन की गुणता, गाड़ियों की साफ-सफाई और प्लेटफार्मों को सुथरा रखने में सुधार की और गुंजाइश है।

11. रेलवे की चल संपत्ति की अंतिम वस्तु-सूची कब तैयार की गई थी? यदि नहीं, तो क्यों नहीं?

12. नमक और सब्जियों पर 'नूर' की वृद्धि का मैं विरोध करता हूं।

13. केन्द्र सरकार के सभी अधिकारीगणों और मंत्रिगणों को वायुयान से यात्रा करने की अपेक्षा भारतीय रेल के माध्यम से यात्रा करनी चाहिए। इससे रेल-सेवाओं के सुधार में मदद मिलेगी।

14. गुजरात राज्य में उत्तरी गुजरात और सौराष्ट्र क्षेत्र की ओर अधिकतम ध्यान दिया जाए।

15. गाड़ियों को केवल महानगरों से ही नहीं, बल्कि छोटे नगरों और सभी जिला-मुख्यालयों से जोड़ा जाना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला (हिसार): सभापति महोदय, आपने नेशनल लोकदल को रेलवे बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। माननीय मंत्री ने वर्ष 2002-2003 का रेलवे बजट सदन में प्रस्तुत किया है। आपकी कार्यशैली बहुत अच्छी है। आपने रेलवे बजट को बहुत अच्छे ढंग से बनाने का काम किया है। आपने रेलवे के विकास को ध्यान में रखते हुए नई गाड़ियां चलाई हैं और आप इन्हीं चीजों को ध्यान में रखकर अच्छे ढंग से काम कर रहे हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान हरियाणा प्रदेश की तरफ दिलाना चाहता हूं। जब आपने रेल बजट बनाने का काम किया तो आप हरियाणा प्रदेश को शायद भूल गये कि हरियाणा भी इस देश के अंदर एक प्रदेश है। हरियाणा एन.सी.आर. स्कीम के तहत दिल्ली के तीन तरफ फैला हुआ है, इसलिए यह प्रदेश बहुत महत्वपूर्ण है। इस बात को दृष्टिगत रखते हुए हरियाणा में यातायात के साधनों के तौर पर ज्यादा रेल लाइनें होनी चाहिए, वहां शटल ट्रेन्स चलानी चाहिए, जिससे कि दिल्ली का पॉल्यूशन भी कम हो सके और दिल्ली में बढ़ती हुई आबादी के दबाव को कम किया जा सके। उसके लिए जरूरी है कि 150-200 किलोमीटर तक आपको यह सुविधा देने का काम करना चाहिए।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि पिछले 50 वर्षों से हरियाणा प्रदेश के अंदर रेलवे की कोई भी नई प्रोजेक्ट केन्द्र सरकार की तरफ से नहीं दी गई है।

हरियाणा में एक पैसा भी नए प्रोजेक्ट पर खर्च करने का काम रेल विभाग ने नहीं किया। एक बार कोचेज बनाने की फैक्ट्री हरियाणा में लगनी थी, उसको भी कपूरथला ले जाने का काम किया। इसलिए हरियाणा में भी कोई भी नया प्रोजेक्ट नहीं है, कोई भी वर्कशाप नहीं है, कोई इस तरह की स्कीम नहीं है जहां इंजन बन सके।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान नई रेल लाइनों की तरफ दिलाना चाहूंगा कि हरियाणा प्रदेश में पिछले 50 साल में कोई भी नई रेल लाइन नहीं बनी। बोर्ड की तरफ से कई बार प्रपोजल आए और उसका सर्वे हुआ, मगर वह कागजातों तक ही सीमित रह गया। कभी भी उसको प्रैक्टिकल रूप देने का काम मंत्री महोदय, ने नहीं किया। इसलिए नई रेल लाइनों की बहुत जरूरत है। इस बात को लेकर मैं बताना चाहूंगा कि हिसार के सिरसा रेलवे लाइन के बीच में फतेहाबाद पड़ता है और वह एक बड़ा शहर है तथा जिला है, उसको भी रेल लाइन से जोड़ना बहुत जरूरी है। वहां की जनता की मांग है इसलिए फतेहाबाद को रेलवे लाइन से जोड़ने का काम किया जाए। इसके साथ ही दिल्ली से जाखल और भटिण्डा जो रेलवे लाइन है, वह रोहतक तक डबल है। उसके आगे बीच-बीच में डबल करने का काम किया है और पिछले चार-पांच साल के इसके ऊपर कोई भी बजट रेल मंत्रालय ने खर्च नहीं किया जबकि जाखल तक डबल लाइन होनी चाहिए। यह इसलिए बहुत जरूरी है क्योंकि पंजाब और जम्मू-कश्मीर को ट्रेन यहां से जाती है। मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर दिलाना चाहूंगा कि रोहतक-रेवाड़ी रेलवे लाइन होनी चाहिए। 1989 में यह स्कीम आई थी जिसका 1993 और 1997 में सर्वे भी हुआ, मगर उसके बाद उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई। यह 81 किलोमीटर लंबी लाइन है। यह रेलवे

[श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला]

लाइन अगर नई बन जाती है तो राजस्थान से हरियाणा जुड़ जाता है और इस तरफ से दिल्ली होकर राजस्थान जाने की जरूरत नहीं पड़ेगी, यहीं से जयपुर आदमी जा सकता है।

मंत्री महोदय से मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि लोहारू से भिवानी रेल लाइन बनाने का काम करें जिससे बालासुर जो हरियाणा प्रदेश का धार्मिक स्थान है, और हरियाणा के हर आदमी धार्मिक स्थान पर जाता है, इसलिए उसको जोड़ने से पूरा हरियाणा उस स्थान से जुड़ जाएगा।

इसके साथ ही गोहाना से सोनीपत का सर्वे कराने का काम मंत्री जी ने किया था मगर वह स्कीम अभी पता नहीं कहां है। उसके बारे में भी मंत्री जी बताने का काम करें। वह स्कीम बीच में लटकी पड़ी है। नए रेलवे ओवर ब्रिज बनाने की भी हरियाणा में जरूरत है क्योंकि कई नेशनल हाइवे यहां से गुजरते हैं और कई प्रदेशों के यातायात साधन यहां से गुजरते हैं। इस वास्ते रेलवे ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है जैसे नेशनल हाइवे नं. 10 जो सिरसा शहर में है।

सभापति महोदय: कृपया समाप्त करें।

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला: हरियाणा में 50 साल से कुछ नहीं हुआ है, मुझे दो-चार मिनट तो दें, मैं पूरी पार्टी की तरफ से बोल रहा हूं। सिरसा शहर में नेशनल हाइवे नं. 10 पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है क्योंकि वहां की पापुलेशन भी काफी है और दिल्ली का ट्रैफिक यहां से होते हुए पंजाब जाता है। अभी हिसार में डबल फाटक है जहां पर महीने दो महीने में एक दो एक्सीडेन्ट शहर में जरूर हो जाते हैं लोगों की अकारण मृत्यु होती है।

इस वास्ते डबल फाटक के ऊपर ओवरब्रिज बनाना जरूरी है। इसे साथ-साथ नैशनल हाइवे डबवाली के अंदर भी ओवरब्रिज बनाना जरूरी है। रोहतक शहर के अंदर बाईपास नैशनल हाइवे पर ओवरब्रिज बनाना जरूरी है क्योंकि वहां पर बहुत लम्बी लाईन लग जाती है। इसलिए उस पर भी ओवरब्रिज बनाना जरूरी है।

सभापति जी, पिछली दफा मंत्री जी नरवाणा गए थे और वे खुद वहां घोषणा कर के आए थे कि नैशनल हाइवे नं. 71 के ऊपर ओवरब्रिज बनायेंगे। वे अपने उत्तर में बताएं कि उसकी क्या पोजीशन है क्योंकि वह भी बीच में लटका हुआ है। उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। एक ओवरब्रिज नैशनल हाइवें 65 पर बनाना जरूरी है।

सभापति महोदय: कृपया अब समाप्त कीजिए।

श्री सुरेन्द सिंह बरवाला: सर, बस मैं समाप्त कर रहा हूं। इसके साथ-साथ एक-दो रेलवे फाटक बनाने जरूरी हैं। भट्टू के अंदर कॉलेज के सामने एक रेलवे फाटक बनाने की जरूरत है। महोदय उसे भी बनवाने का कष्ट करें। शाहबाद रेलवे लाइन के नीचे से भूमिगत रास्ता बनाने का कष्ट करें।

सभापति महोदय, अब मैं नई ट्रेनों के बारे में कहना चाहूंगा जिन्हें चलाने की आवश्यकता है। एक डीएमयू जो जींद से रोहतक जंक्शन के लिए चलती थी वह अब नहीं चलती है। उसको चलाने का काम करें। दादर-अमृतसर 1057-1058 डाउन अमृतसर से मुम्बई को बांदीकुई और पानीपत के बजाय रोहतक, जींद जाखल, धूनी और लुधियाने के रास्ते चलाने का काम करें क्योंकि इस रास्ते से 10-15 किलोमीटर कम रास्ता पड़ता है। इसके साथ-साथ यात्री गाड़ी को दिल्ली से अम्बाला तक चलाने का काम करें। अमृतसर से अम्बाला रेलगाड़ी को कुरूक्षेत्र तक चलाने का काम करें। 1 पीयू और 2 पीयू 303 दिल्ली कालका बन्द कर दी गई है, उसे दुबारा चलाएं। भटिंडा-दिल्ली रेलगाड़ी का शाहबाद पर स्टॉपिज कराने की जरूरत है। इसके साथ-सात अनूपगढ़, हनुमानगढ़, डबवाली, भटिंडा वाया सिरसा, दिल्ली के लिए नई रेलगाड़ी चलाने का काम करें।

सभापति महोदय: कृपया समाप्त करें।

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला: बस यह लास्ट गाड़ी रह गयी है। सर, दिल्ली-गंगानगर वाया सिरसा शताब्दी इंटरसिटी चलाने का काम करें। हिसार से दिल्ली सुबह 5.00 बजे एक ट्रेन आती है। उसके बाद दिल्ली के लिए कोई ट्रेन नहीं आती है। हिसार शहर बहुत बड़ा शहर है, बिजनैस सेंटर है। इसलिए वहां से दिल्ली के लिए कम से कम तीन-चार ट्रेने चलनी चाहिए। बाकी मैं आपको लिखकर दे दूंगा।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: आप पढ़ ही रहे है। सभा-पटल पर अपना भाषण क्यों नहीं रख देते हैं?

...(व्यवधान)

डा. सुशील कुमार इन्दौरा. (सिरसा): महोदय आपकी अनुमति से मैं एक विनती करना चाहता हूं।

सभापति महोदय: वह अपनी बात रख रहे हैं।

...(व्यवधान)

डा. सुशील कुमार इन्दौरा (सिरसा): श्री नीतीश कुमार हरियाणा की मांगों को मान कर रहे है। हम आशा करते हैं कि वे हमारे स्वप्नों को साकार करेंगे और हरियाणा श्री नीतीश कुमार का नाम सदैव याद रखेंगे।

[हिन्दी]

श्री सुरेन्द्र सिंह बरवाला: सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए अंत में माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि अब जब वे बजट को रिवाइज करें तो सारे देश के मानचित्र में हरियाणा का ध्यान रखते हुए, हरियाणा में रेलों के विकास का काम ज्यादा से ज्यादा करें। यही आशा करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*महोदय, मैं निम्नलिखित बिन्दुओं की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ:

1. रोहतक जं. से जींद जं. के बीच 57 कि.मी. का फासला है, जिसमें से सिर्फ 14 कि.मी. डबल लाईन है, बाकी सिंगल लाईन है। यह 43 कि.मी. का फासला भी डबल किया जाये।
2. जीन्द जं. पर सभी प्लेटफार्मों पर यात्रियों के लिए कवर्ड शेड होना जरूरी है। यहां पर सिर्फ दो बोगियों के लिए ही कवर्ड शेड हैं।
3. जैसे कि गर्मियों का मौसम आ ही गया है इसलिए वॉटर कूलर ठीक ढंग से काम करे, इसलिए इसकी मैंटेनेंस की जाये।
4. गाड़ी डी एम यू जो जींद जं. तथा रोहतक के बीच एक्स. बैक चलती थी, अब नहीं चलती है, इसे चालू किया जाये।
5. जींद जं. तथा जाखल के बीच 70 कि.मी. का रास्ता है, जिसमें जींद से बरसोल तथा घसो से नरवाना तक डबल लाईन है तथा बाकी रास्ता बरसोला से उचाना, उचाना से घसो तक सिंगल है, इसे भी डबल किया जाये।
6. जींद जं. पर पिछले 8 सालों से वाशिंग लाईन बनी हुयी है, उसका एक बार भी इस्तेमाल नहीं हुआ है। कर्मचारी बेकार में तनख्वाह लेते हैं। इनका प्रयोग पानीपत, रोहतक आदि की गाड़ियों को धोने में इस्तेमाल किया जाये। जाते हुए ये गाड़ियां सवारियों को भी ले जा सकती है। वाशिंग सब यार्ड बनाना सर्वोत्तम है।
7. दादर एक्सप्रेस नं. 1057/1058 डाउन अमृतसर से मुम्बई को सोनीपत की बजाय रोहतक जींद जाखल, धुरी तथा लुधियाना के रास्ते भेजा जाये। यह रास्ता 10-15 प्रतिशत कम पड़ता है तथा समय की बचत भी होगी।
8. टी. नं. आई डी आर/2 डी आर- खुरजा-रोहतक पैसेंजर ट्रेन को जींद जं. तक बढ़ाया जाये। रोहतक आगमन 11 बजे और प्रस्थान 3 बजे। इतने समय तक गाड़ी रोहतक जं. पर बेकार ही चालू हालत में रहती है। इतने समय में यह जींद का चक्कर लगा सकती है।
9. जम्मूतवी 9367/9368 से इन्दौर को वाया रोहतक जं., जींद जं. जाखल, धूठी लुधियाना के रास्ते चलायी जाये। यात्रियों की तादाद तथा जरूरत को देखते हुए यह बहुत जरूरी है।
10. जींद जं. पर एक कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन सेंटर खोला जाये।
11. जींद जं. पर एक पी.सी.ओ. बूथ तथा बुक स्टाल होना चाहिए।
12. जींद जं. पर एक भी कुली नहीं है। पोर्टर कुली लाइसेंस जारी किये जायें।
13. जींद जं. पर टिकटों के लिए लम्बी लाइनें लगती हैं। विण्डो रश को कम करने के लिए पटियाला चौक पर सिटी बुकिंग एजेंसी खोली जाये।
14. भटिण्डा-दिल्ली ट्रेन नं. 344/343 को रद्द कर दिया गया था तथा इसके स्थान पर डी एम यू चलायी गयी है। भटिण्डा सवारियों को डी एम यू में बैठना पड़ता है। जनता की मांग के अनुसार डी.एम.यू. को भटिण्डा तथा भटिण्डा-दिल्ली ट्रेन को दिल्ली तक बढ़ाया जाये।
15. जींद-हांसी मार्ग पर ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाये।
16. नरवाना-हिसार रोड पर ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाये।

[अनुवाद]

***श्रीमती प्रभा राव** (वर्धा): महोदय, मैं आपसे रेल बजट पर अपने भाषण के सभा-पटल पर रखने की अनुमति देने का अनुरोध करती हूं। मैं सविस्तार भाषण देकर सभा का समय नहीं लेना चाहती। सभा में पहले ही समय का दबाव काफी अधिक है। मैं आपकी अनुमति से कार्रवाई में शामिल करने के लिए कुछ सुझाव देना चाहती हूं। संक्षेप में ये सुझाव इस प्रकार है:-

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती प्रभा राव]

(1) सड़कों पर बढ़ते यातायात की वजह से रेलवे सम्पारो पर उपरिपुलों का निर्माण आज की आवश्यकता बन चुकी है। मेरे निर्वाचन-क्षेत्र वर्धा और उसके आसपास के क्षेत्र में निम्नांकित स्थानों पर पुलों का निर्माण अत्यंत आवश्यक है:-

(1) जिला अमरावती में धामनगांव की रेलवे सम्पार पर एक रेल-पुल।

(2) जिला वर्धा में हिंगनघाट की रेलवे सम्पार पर रेलवे-पुल।

(3) जिला वर्धा में हिंगनघाट में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 6 पर रेल-पुल।

(4) जिला वर्धा में पुलगांव रेल सम्पार पर रेल-पुल।

(5) नागपुर में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 6 पर वोटी बोरी रेलवे सम्पार पर रेल-पुल की अविलम्ब आवश्यकता है।

(6) जिला वर्धा में शिंडी रेल स्टेशन पर सिंघी कोदली रोड पर एक रेल उपरिपुल की आवश्यकता है।

(7) नागपुर-मुम्बई रेलमार्ग पर वर्धा जिले के सेलू तालुका में हेलाडी (बोरेगांव) से बेलवाडी रोड तक रेल-फाटकों को स्थापित किए जाने की आवश्यकता है।

सभी रेल गाड़ियों के प्रत्येक डिब्बों में यात्रियों की सुरक्षा उपलब्ध कराना आवश्यक हो गया है। मैं यह विचार रखना चाहूंगी कि इस प्रयोजनार्थ सेवानिवृत्त सैनिकों तथा अर्धसैनिक बलों के कर्मियों को तैनात किया जा सकता है। महिलाओं के लिए लंबी यात्राओं हेतु पूर्ण सुरक्षा सहित विशेष-आरक्षित-डिब्बों को लगाए जाने की आवश्यकता है।

विभिन्न स्थानों पर, विशेषकर बड़े शहरों और गरीब इलाकों में रेल-पटरियों के साथ-साथ अवैध रूप से काफी अतिक्रमण हो गया है, जिससे अनेक समस्याएं उत्पन्न हो रही है जिसे इनसे रेलों में अत्यधिक गतिविधियों में शरण मिलती है। यहां रहने वाले लोग यात्रियों के लिए स्थापित सुविधाओं का भी उपयोग करते हैं, जिसके व्यक्तियों को दिक्कत होती है। ये लोग प्लेटफार्म और रेल गाड़ियों के सार्वजनिक शौचालयों का इस्तेमाल करते हैं और काफी गंदगी कर देते हैं। रेल-संपत्तियों को क्षति पहुंचाते हैं और सभी प्रकार की रेल-सपंति की चोरी तो मानों आम बात है इस व्यवस्था पर अवश्य ध्यान दिया जाना चाहिए और इस संबंध में अविलम्ब कार्रवाई किये जाने की आवश्यकता है।

विश्व भर में विकलांग व्यक्तियों को रेल-यात्रा सुविधाएं मुहैया कराई जाती है। हमारे देश में भी ऐसी शुरुआत किये जाने की जरूरत है और कम से कम ऐसा उन स्टेशनों पर-वहां दो से अधिक प्लेटफार्म हों-यंत्रचालित सोपान (एस्केलेटर) सेवा शुरु करके ही किया ही जा सकता है। कोलकाता से मुम्बई और नागपुर से मुम्बई आने वाली रेलगाड़ियां मुम्बई-कुर्ला स्टेशन पर खत्म होकर श्री क्षत्रपति शिवाजी रेलवे-टर्मिनल पर खत्म हो।

मुझे आशा है कि माननीय रेल मंत्री जी इन प्रस्तावों पर विचार करेंगे और इन्हें अविलम्ब पूरा करने के लिए अनुमति प्रदान करेंगे।

***श्री सुरेश कुरूप** (कोट्टयम): महोदय केरल की जनता की लंबे समय से यह मांग रही है कि अर्नाकुलय कायमकुलम रेलमार्ग लाइन का बरास्ता दोहरीकरण किया जाय। जब शोरूवणयूर मंगलोर रेलमार्ग के दोहरीकरण का कार्य पूरा हो जायेगा तब केवल यही मार्ग ही एकल रेलमार्ग होगा। यदि केरल को शोरूवण्यूर मंगलोर रेलमार्ग के दोहरीकरण की पूर्ण क्षमता का उपयोग करना है, तो इस कार्य को तत्काल कराया जाना चाहिए। अर्नाकुलम-कायमकुलम रेललाइन बरास्ता कोट्टयम से रोजाना पचास से अधिक रेलगाड़ियां चलती है। यह इष्टतम संख्या से भी अधिक क्षमता है। अत: मैं रेल मंत्रीजी से अनुरोध करता हूं कि कायमकुलम अर्नाकुलम रेललाइन बरास्ता कोट्टायम और अलेप्पी के दोहरीकरण को पहली प्राथमिकता दी जाए।

[हिन्दी]

***श्री राम रघुनाथ चौधरी** (नागौर): महोदय, कहने को बहुत कुछ कहना है पर समय की कमी के कारण सदन में बोलने का अवसर मिलना असंभव लग रहा है। अत: मैं अपने क्षेत्र की आवश्यक बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। राजस्थान में चार बड़े व मुख्य शहर हैं। 1. जयपुर जो राजस्थान की राजधानी है, 2. जोधपुर जो पश्चिम राजस्थान का बड़ा शहर है, 3. बीकानेर जो उत्तर राजस्थान का बड़ा शहर है, 4. अजमेर जो धर्म स्थली पुष्कर के तीर्थों का तीर्थ पुष्कर के पास है एवं ख्वाजा का स्थान है। इन चारों शहरों के बीच में स्थित है। जिला नागौर से मैं आता हूं। जहां इस देश का सुन्दरतम पत्थर संगमरमर मकराने में निकलता है। जहां जिप्सम के अतुल्य भंडार है, जहां लिग्नाइट की बड़ी भारी सम्पदा मौजूद है। और इस जिले की ओर आपका ध्यान नहीं गया है। रेल विकास का हिस्सा नहीं दिया गया है बल्कि जो रेलें चल रही हैं उन्हें भी अभी और सुचारू करने की आवश्यकता है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

जयपुर से चेन्नई रेल सेवा सप्ताह में दो बार है। यहां से जयपुर से आगे जोधपुर वाया मेडता रोड बढ़ाने की आवश्यकता है। इससे पश्चिमी व उत्तरी राजस्थान के बहुत बड़े भाग को इस सेवा का लाभ मिल सकेगा। इस क्षेत्र में वो सारे उद्योगपति रहते हैं जिनका कारोबार चेन्नई व नागपुर आदि शहरों में है तथा चेन्नई व आंध्र प्रदेश के सभी शहरों में अपना कारोबार करते है। अत: इस रेल सेवा को जोधपुर बीकानेर तक बढ़ाते हुए सप्ताह में कम से कम चार दिन चलाने की व्यवस्था करें।

पूर्व में जोधपुर से दिल्ली मरूधर एक्सप्रेस नाम से रेल सेवा वाया डेगाना, डीडवाना, लाईन रतगढ़ चला करती थी, पर जब मीटरगेज का आमान परिवर्तन ब्राडगेज में किया गया तब से ही इस रेल सेवा को बंद कर दिया गया। इस रेल लाईन के जो नगर 1. खाटू बड़ी, 2. डीडवाना, 3. लाडनूं, 4. सुजनागढ़, 5. रतनगढ़ आते हैं उन शहरों की सारी सुविधायें इस आमान परिवर्तन तक ही समाप्त हो गयी। यह वो क्षेत्र है, जहां के उद्योगपति दक्षिण भारत के सभी शहरों में अपना कारोबार करते हैं। अब वहां मीटरगेज की एक लोकल रेल सेवा है, जो दिल्ली जाने के लिए 20 घंटे से अधिक समय लेती है और वो भी रेल बदल कर। अत: मजबूरन इन लोगों को बसों से यात्रा करनी होती है। पहले यह घोषणा थी कि इस रेल लाइन को बहुत जल्द ब्राडगेज में बदल दिया जायेगा, पर सारा भविष्य अंधेरे में है। न जाने कितनी बार आपको लिखा जा चुका है वह निवेदन किया जा चुका है पर सरकार की आंख नहीं खुल रही है। अत: आप से निवेदन है कि इस मीटरगेज को जो डेगाना जं. व रतनगढ़ के बीच ही शेष है को अविलम्ब ब्राजगेज बनावें तथा जब तक यह नहीं किया जा सके इस रेल सेवा को जो जोधपुर से डेगाना होकर दिल्ली जाती थी, को अब डेगाना जं. व रतनगढ़ के बीच ही शेष है को अविलम्ब ब्राडगेज बनावें तथा जब तक यह नहीं किया जा सके इस रेल सेवा को जो जोधपुर से डेगाना होकर दिल्ली जाती थी, को अब डेगाना जं. से दिल्ली सीधी सेवा से जोड़ा जाये।

मान्यवर, मेडता रोड जं. एक बड़ा रेल स्टेशन है, जहां बीकानेर व जोधपुर से आने जाने वाली रेलें अलग अलग होती हैं एवं जुड़ती हैं। इसी रास्ते से जम्मू तवी जाने वाली रेल सेवा जोधपुर से अमृतसर व पंजाब व हिमाचल को जाती हैं। इसी रेल स्टेशन से मेड़ता सिटी नाम से एक शहर 25 कि.मी. की दूरी पर है जो बड़ी लाइन, ब्राडगेज से जुड़ा हुआ है, इसकी जनसंख्या करीब एक लाख है तथा धार्मिक दृष्टिकोण से व ऐतिहासिक दृष्टिकोण से बहुत महत्वपूर्ण है कि यह स्थान भक्त सिरोमणी मीरा का स्थान है। 1. यहां अनाज की बड़ी मण्डी है, 2. इस क्षेत्र की एकमात्र कॉलिज शिक्षा यहीं मिलती है, 3. जिले का बड़ा न्यायालय भी (सेसन जज) यही हैं। यहां बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है। इस रास्ते से पुष्कर व अजमेर को सीधा जोड़ने हेतु कई बार सर्वेक्षण कराया जा चुका है, पिछले दोनों बजटों वर्ष 1999-2000 व 2000-2001 में भी 6-6 करोड़ की राशि का प्रावधान किया गया था पर यह कार्य सर्वेक्षण से आगे नहीं बढ़ सका। और तो और इन दोनों स्थानों के बीच में एक 4-5 बोगी का अद्धा चलता था उसे भी बंद कर दिया गया। अब वहां एक रेल बस सेवा चलती है। मान्यवर, सारे देश में सुविधाओं का विकास हो रहा है पर मेरे क्षेत्र में आप द्वारा या रेल विभाग द्वारा असुविधाओं का विकास किया जा रहा है। मैं कई बार प्रार्थना कर चुका हूं कि मेड़ता रोड व मेड़ता सिटी के बीच पहले की तरह एक अद्धा पुन: चलाकर सुविधा उपलब्ध करायी जाये। मुझे पहले यह बताया गया था कि एक पुश एंड पुल ट्रेन चलायी जायेगी पर वो दिन नहीं आया। अत: अविलम्ब मेड़ता रोड से मेड़ता सिटी 5 बोगी की रेल चलायें तथा मेड़ता रोड से मेड़ता सिटी होते हुए पुष्कर व अजमेर को जोड़ने की स्वीकृति इसी बजट में प्रदान करें।

मान्यवर, मकराना एक बड़ा नगर है, जिसकी जनसंख्या 70 हजार के करीब है तथा यहां संगमरमर का पत्थर निकलता है। यही स्थान ताजमहल जैसे स्मारक की देन है। यहां पर यहां की जनसंख्या के अलावा इतने ही अन्य लोग हैं जो विभिन्न पत्थर उद्योगों पर काम करने आते जाते रहते हैं। यह वही जगह है, जहां से करीब 500 ट्रक पत्थर प्रतिदिन देश के विभिन्न नगरों को रेल से जाने वाले पत्थरों के अलावा जाता है। यह स्टेशन जयपुर जोधपुर मुख्य लाइन पर है। यहां मजदूरों को लाने ले जाने के लिए कोई नियमानुसार सुविधा नहीं है, इस हेतु एक लम्बे समय से एक 5 बोगी की अद्धा चलाने की बात डी.आर.एम. जोधपुर व जी.एम. रेलवे ने बात स्वीकारी थी, पर उस पर कोई कार्यवाही अब तक नहीं हुयी। आशा है, इस क्षेत्र के मजदूरों को सुविधा उपलब्ध कराने हेतु इसे अविलम्ब मेड़ता रोड व फुलेरा के बीच चलाने की व्यवस्था करेंगे।

मान्यवर, इस रेल लाईन पर विकास और तीव्र गति से बढ़ता डेगाना जं. है, जिसकी जनसंख्या 30 हजार को पार कर चुकी है। यही वो रेल है, जहां से होकर मरुधर जोधपुर से दिल्ली जाती थी और बड़े-बड़े कई नगरों को सुविधा उपलब्ध की जाती रही है। यहां सभी रेलों का ठहराव है पर जोधपुर से कलकत्ता जाने वाली रेल सेवा का, हावड़ा, ठहराव नहीं है। इससे जाने से रतनगढ़ तक जाने वाली रेल सेवा के यात्रियों को इस रेल के लिए डेगाने से लेकर मकराना या मेड़ता रोड जाना पड़ता है, जो सरासर अन्याय है। रेल अधिकारी जो समय-समय पर निरीक्षण करने आते हैं, वो सभी इस बात से सहमत है कि डेगाना पर हावड़ा का

[श्री राम रघुनाथ चौधरी]

ठहराव होना चाहिए एवं जल्द ही करेंगे पर वो जल्द वाला दिन अभी तक नहीं आया। आपसे प्रार्थना है कि हावड़ा का ठहराव डेगाना करने के आदेश करने की कृपा करें। वैसे भी रेलों के क्रास के लिहाज से इस हावड़ा रेल को डेगाना माह में 20 से अधिक दिन ठहरना ही पड़ता है। इस ट्रेन के पास समय की भी गुंजाइश है।

डेगाना जं. के दोनों ओर नगर बसा हुआ है स्टेशन के उत्तर की ओर करीब 5 हजार की जनसंख्या रहती है जिनके आने जाने के लिए रेल लाइन क्रास करने का फाटक बना हुआ था, पर अब डेगाना जं. से रतनगढ़ की ओर जाने वाली रेल लाइन पर से आने वाला फाटक बंद कर दिया गया है। अब पैदल यात्री तो जा सकता है पर छकड़ी या कोई भी वाहन नहीं जा सकता है। यह मुख्य रेल स्टेशन से कुछ ही मीटर की दूरी से जाना आना होता था पर इसके बंद हो जाने से करीब तीन किलोमीटर का चक्कर लगाना पड़ रहा है। गरीब परिवार के लिए सामान का लाना ले जाना दूभर हो गया है। पूर्व में ग्राम पंचायत में जो धनराशि मांगी थी, वो जमा करा दी थी, पर फिर भी उसे बंद कर दिया। कृपा कर उसे खुलवाने के आदेश करें। यहां से दो लाइने निकलती हैं, एक डेगाना जं. से जयपुर व दूसरी रतनगढ़ मीटरगेज, इन दोनों लाइनों की देखभाल वो ही चौकीदार कर सकता है, जो डेगाना जयपुर की रेल फाटक पर लगा हुआ है। कृपया इन्हें यह सुविधा पुन: दिलावें।

मान्यवर, ब्राडगेज बनने के बाद बड़े स्टेशनों पर शेड बनाने व प्लेटफार्म ऊपर उठाने की अत्यधिक आवश्यकता है। विशेषकर उन स्टेशनों पर जहां तीव्रगति की रेलों का थोड़े समय का ठहराव है। कम ठहराव से व भागादौड़ी से एक्सीडेंट होने की संभावना हर समय रहती है। अत: मेरे क्षेत्र में, 1. मेड़ता रोड जं., 2. डेगाना जं., 3. मकराना, 4. कुचायन व नावां, 5. नागौर बड़े स्टेशन आते हैं। जहां तुरंत प्रभाव से प्लेटफार्म ऊंचे उठाने की आवश्यकता है।

मान्यवर, मकराना जिसकी जनसंख्या 75 हजार से ऊपर है, जिसके लिए मैंने पूर्व में भी आपसे निवेदन किया है। यह नगर रेल स्टेशन व लाइन के दोनों ओर बराबर भागों में बसा हुआ है तथा सभी रेल लाइन से ऊपर होकर आते जाते रहते हैं। अत: यहां उत्तर से दक्षिण भाग के बीच रेल लाइन से ऊपर होकर जाने की पुल की आवश्यकता है। कृपा कर यह पुल बनाने की स्वीकृति प्रदान करें।

मान्यवर, यह रेल लाइन आजादी से पहले राज्यों की बनायी हुयी है। यहां कई स्टेशनों पर आजादी बस जाने से रास्तों की दुविधा पदा हो गयी है। कई जगह रेल अधिकारियों ने रास्तों पर कब्जा कर लिया है तो कई जगह जनता ने रेल भूमि पर कब्जा कर लिया है। आपसे निवेदन है कि जहां जहां मुख्य रास्ते की आवश्यकता है, जनता के लिए इन्हें खोला जाये तथा जहां रेल अधिकारियों ने पंचायत भूमि पर कब्जा किया है, इसे तुरंत प्रभाव से खाली करवाने के आदेश करें।

मान्यवर, मैंने सिर्फ अपने क्षेत्र की कुछ एक बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित किया है। कृपया इसके आदेश करने की कृपा करें।

[अनुवाद]

***श्री रमाकांत आंग्ले** (मारमागाओ): महोदय, मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि विभिन्न प्रतिकूल परिस्थितियों के बावजूद उन्होंने एक प्रगतिशील बजट पेश किया है। आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से अपनी निम्नलिखित मांगों को स्वीकृति प्रदान करने की स्वीकृति प्रदान करें:

* दिल्ली से गोवा के बीच राजधानी एक्सप्रेस हफ्ते में केवल दो दिन चलता है। चूंकि गोवा एक पर्यटक स्थल है, अत: मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि इसे प्रतिदिन चलाया जाए।

* मैं रेल मंत्री जी से यह अनुरोध भी करना चाहूंगा कि केरल-गोवा-महाराष्ट्र को जोड़ते हुए "पैलेस ऑन व्हील्स" रेलगाड़ी भी शुरू की जाए। जो पर्यटकों के आकर्षण का केन्द्र रहेगी। इससे न केवल देश में विदेशी मुद्रा बढ़ेगी। बल्कि रेल विभाग को भी काफी लाभ होगा।

* तीसरे, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र स्थित वास्को से लेकर कोलेलेम तक के रेल-स्टेशनों के रेल-प्लेटफार्मों की ऊंचाई बढ़ाने का रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं। ये प्लेटफार्म मीटर लाइन के हिसाब से बनाए गए थे लेकिन, बड़ी लाइन आने के बाद से ये यात्रियों के लिए सुविधाजनक नहीं रहे हैं। ऐसी कई घटनाएं हुई हैं कि यात्री, विशेषकर महिलाएं, गाड़ी में चढ़ते-उतरते समय गिरकर बुरी तरह चोट खा बैठे हैं।

मुझे आशा है कि रेल मंत्री जी मेरे निर्वाचन क्षेत्र की जनता को कृतार्थ करेंगे। महोदय, अपनी मांगों को रखने का मुझे अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

[हिन्दी]

***श्री रतिलाल कालीदास वर्मा** (धन्धुका): महोदय, वर्ष 2002-03 के रेलवे बजट में सरकार की ओर से आम जनता के

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

हित के लिए जो सुविधायें उपलब्ध करायी गई हैं उनकी मैं सराहना करता हूं। नये विषयों में यात्रियों की सुख सुविधा का भी ध्यान रखा गया है तथा हमारे गुजरात को भी नयी गाड़ी देकर हमारी भी आशाओं को आंशिक संतुष्ट किया है।

लेकिन मंत्री महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र धंधुका में आम जनता के लिए रेल गाड़ियों में सुख सुविधा की बात मैं गत कई वर्षों से करता आ रहा हूं। मेरे चुनाव क्षेत्र के अंतर्गत विरमगांव, साणंद, धोलका, बावला, धंधुका, राणपुर, बोटाद एवं धौला जंक्शन इत्यादि महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन आये हुए हैं। यहां से मुम्बई व दिल्ली जाने के लिए यात्रियों को आरक्षण कोटे की व्यवस्था नहीं है और जहां-जहां आरक्षण कोटा आवंटित है वहां अपेक्षाकृत बहुत ही कम मात्रा में है। उसे बढ़ाने के लिए एवं जहां नहीं हैं वहां आरक्षण कोटा प्रारम्भ करने के लिए मैंने लिखित व मौखिक रूप से कई बार आपको आग्रह किया है पर मुझे अभी तक संतुष्ट नहीं किया गया। इसके साथ ही सुरेन्द्र नगर से भावनगर रेलवे लाईन के आमान परिवर्तन के कार्य को शीघ्र ही पूरा करने के लिए आपसे अनुरोध करता रहा हूं। विरमगांव से महसाणा के गेज परिवर्तन का कार्य भी बड़ी मंथर गति से चल रहा है। पैसेंजर गाड़ियों में भी बहुत कमी आई है जिसके परिणामस्वरूप इन रेलवे लाईनों के मध्य आने वाले स्टेशनों पर यात्रियों के आवागमन में भारी कमी हुई है। इसी लाईन पर अति महत्वपूर्ण स्टेशन कटोसण जंक्शन है। आमान परिवर्तन नहीं होने से यहां के व्यापारी गण आर्थिक मुसीबतों का सामना कर रहे हैं तथा व्यापार ठप्प सा हो गया है।

मेरे भावनगर व राजकोट डिवीजन के कुछ गांवों के पास से गुजरने वाली रेलवे लाईन पर मानव रहित फाटक बनाये गये हैं जिससे किसानों को आवागमन में बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है, दो तीन कि.मी. तक उन्हें रेलवे क्रास करने का रास्ता भी नहीं मिलता। मेरी मांग है कि ऐसे मानव रहित फाटकों पर गेट कीपर की नियुक्ति की जायें।

अहमदाबाद से सौराष्ट्र की ओर जाने वाली लोकल गाड़ियों में यात्रियों को सुविधाओं की बहुत कमी है। कभी-कभी रात्रि के समय डिब्बों में बिजली भी नहीं होती, गर्मियों के दौरान पंखे नहीं चलते, डिब्बों में पानी की आपूर्ति नहीं होने के कारण शौचालय बहुत ही गंदगी से अटे पड़े रहते हैं। कुल मिलाकर स्थिति यह है कि डिब्बों में साफ सफाई बिल्कुल ही नहीं रहती। बिजली की आपूर्ति नहीं होने के कारण महिला यात्रियों को असुरक्षित स्थिति में यात्रा करनी पड़ती है। इन रात्रि ट्रेनों में पुलिस व्यवस्था भी नहीं होती। अत: मेरी मांग है कि डिब्बों की पूर्ण साफ सफाई, बिजली एवं पानी की आपूर्ति के साथ-साथ सुरक्षा की दृष्टि से पुलिस की व्यवस्था भी की जाये। रेलवे स्टेशनों पर ठंडे पानी के कूलर व यात्रियों को बैठने के लिए बैंचों की भी व्यवस्था की जाये।

महोदय, पूर्व कथित रेलवे स्टेशनों पर कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्रों की भी अत्यंत आवश्यकता है। इसलिए इन स्टेशनों को कम्प्यूटर प्रणाली से जोड़ा जाना चाहिए। चूंकि हर जगह पर प्राय: पैसेंजर एसोसिएशन होती हैं तथा नियमित आवागमन करने वाले पास धारकों की भी एसोसिएशन होती हैं। जब भी रेलवे अपनी समय सारिणी में परिवर्तन की आवश्यकता समझें तो मेरी मांग है कि इन यात्री समूहों, एसोसिएशन एवं उनके पदाधिकारियों को विश्वास में लेकर ही समय परिवर्तन किया जाये, ऐसा मेरा अनुरोध है, देखने में आता है कि अक्सर यात्रा के दौरान रेल डिब्बों में चोरी की घटनायें होती रहती हैं लेकिन रेल पुलिस द्वारा सही ढंग से कार्यवाही व सहयोग नहीं करने से यात्रियों को भारी परेशानी व असुरक्षा से रुबरू होना पड़ता है। जिन स्टेशनों पर चोरी की ज्यादा घटनायें होती हैं वहां के रेल कर्मचारियों को ही इसका जवाबदेह ठहराना चाहिये इससे इन अप्रिय घटनाओं में कमी आ सकती है।

बावला में रेलवे स्टेशन के पास लोगों के आवागमन के लिए भूमिगत मार्ग बनाने की मांग लम्बे अरसे से मैं करता आ रहा हूं उपाध्यक्ष महोदय, इसके लिए रेल अधिकारियों द्वारा सर्वेक्षण भी किया जा चुका है। बावला नगर पालिका इसमें अपना आर्थिक सहयोग देने के लिए भी तैयार है फिर भी यह कार्य प्रारम्भ नहीं हो रहा। मेरी समझ में नहीं आता कि इतना सब कुछ हो जाने के बाद भी कार्य प्रारम्भ में कहां बाधा आ रही है। मेरी मांग है कि इस भूमिगत मार्ग को जल्दी से जल्दी आरम्भ कर जन भावनाओं का सम्मान करना चाहिए।

धौलका रेलवे स्टेशन के पास बनी मस्जिद व धौलका शहर में बरसात का पानी इकट्ठा हो जाने के कारण बरसाती जल निकासी के लिए रेलवे पटरियों के नीचे से पाईप डालने की मांग मैंने व स्थानीय जनता ने कई बार की है। लेकिन बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल अधिकारियों के असहयोग की भावनाओं के कारण यह कार्य शुरू नहीं हो सका। इसी तरह विरमगांव में "निलकी" फाटक के पास रेलवे का गंदा पानी इकट्ठा होता है जिससे स्थानीय लोगों के स्वास्थ्य पर बुरा असर पड़ता है। माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि बरसाती जल की निकासी हेतु मार्ग प्रशस्त करने व रेलवे के गंदे पानी को विसर्जित करने की व्यवस्था कराने के भी निर्देश दें। मंत्री जी, मेरे पूरे संसदीय क्षेत्र के ग्रामीण क्षेत्रों में कही पेयजल लाईन तो कहीं फोन लाईन रेलवे लाईन के कारण निलम्बित पड़ी है। ऐसी जगहों पर शीघ्र ही डिवीजनल रेलवे मैनेजर के द्वारा अनुमोदन दिया जाये

[श्री रतिलाल कालीदास वर्मा]

ताकि पानी व टेलीफोन जैसी मूलभूत सुविधाओं से आम जनता को वंचित न रहना पड़े।

अंत में मेरा यही कहना है कि "रेल यात्रा अब जीवन यात्रा" का पर्याय बन गयी है इसलिए रेल यात्रा एक "जीवन सहाय यात्रा" बने इसके लिए हरसंभव एवं यथोचित प्रयास करने चाहियें। उपाध्यक्ष महोदय, सदन के माध्यम से मेरी मांग है कि मेरे संसदीय क्षेत्र धंधुका के अंतर्गत स्थित सभी रेलवे स्टेशनों को आधुनिक सुख सुविधायें उपलब्ध कराके उसकी शान एवं आन में बढ़ोत्तरी करें।

***श्री भेरूलाल मीणा** (सलूम्बर): महोदय, मेरी पार्टी की ओर से ज्यादा वक्ता होने के कारण मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने का अवसर नहीं मिला। इसलिए, मैं रेल मंत्रालय से संबंधित अपने निम्न विचार लिखित रूप में प्रस्तुत कर रहा हूं:

राजस्थान में ब्राडगेज के विस्तार करने के लिए सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूं कि मैं 10वीं लोक सभा से 13वीं लोक सभा तक लगातार चौथी बार निर्वाचित होता आ रहा हूं तथा तब से लोक सभा में लगातार यह मांग करता रहा हूं कि महाराणा प्रताप की जन्मभूमि एवं कर्मभूमि को अब तक देश की राजधानी से ब्राडगेज से नहीं जोड़ा गया है। मैंने इस संबंध में संसद में धरना भी दिया, जिसके फलस्वरूप उदयपुर में ब्राडगेज के लिए उद्घाटन किया गया किन्तु जो कार्य चल रहा है वह नहीं के बराबर है। राजस्थान के दक्षिणी राजस्थान में उदयपुर, डूंगरपुर में 80 प्रतिशत आबादी आदिवासी जनजाति की है। इस क्षेत्र के विकास को अवरुद्ध कर जनजाति बाहुल क्षेत्र के लोगों के साथ भेदभाव किया जा रहा है।

मेरा अनुरोध है कि अजमेर से उदयपुर वाया भीलवाड़ा-चित्तौड़गढ़ को ब्राडगेज के लिए पर्याप्त धनराशि स्वीकृत की जाये। उदयपुर राजस्थान में मारबल की खानें है और हिन्दुस्तान जिंक, आर.एस.एम.एम. और धागा मिलें भी हैं।

पर्यटन स्थल होने के कारण विभिन्न देशों से विदेशी पर्यटकों का भी उदयपुर-चित्तौड़गढ़ क्षेत्र में बराबर आना जाना लगा रहता है। ब्राडगेज रेलवे लाईन के अभाव में इस क्षेत्र के पर्यटन उद्योग और औद्योगिक विकास के कार्यों को गति नहीं मिल पा रही है, जो होनी चाहिये।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि अजमेर से उदयपुर वाया भीलवाड़ा-चित्तौड़गढ़ को ब्राडगेज करने हेतु पर्याप्त धनराशि का प्रावधान इसी बजट में किया जाये ताकि इस आदिवासी जनजातीय क्षेत्र का तीव्र गति से विकास हो सके।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

***श्रीमती संध्या बौरी** (विष्णुपुर): महोदय, शुरू में मैं रेल बजट का विरोध करती हूं क्योंकि यह बजट जन-विरोधी एवं महिला विरोधी दोनों ही हैं। यद्यपि हकीकत तो यह है कि इस वर्ष भारतीय रेल ने 150 वर्ष पूरे कर लिए हैं तथा इस वर्ष को यात्री सुविधा वर्ष घोषित किए जाने के बाद भी यह बजट आम जनता के लिए कठोर है। यात्री-भाड़ा एवं माल-भाड़ा दोनों में वृद्धि करने से आम जनता को भारी कठिनाई हो रही है। मैं ऐसा सोचती हूं कि वित्त मंत्री एवं रेल मंत्री दोनों ने ही साथ बैठकर गुप्त रूप से विचार-विमर्श करके इस बजट को तैयार किया क्योंकि रसोई गैस, मिट्टी का तेल, चीनी एवं उर्वरक के दाम आम बजट में बढ़े हैं। बाद में खाद्यान्न, खाद्य तेल, दलहन, उर्वरक, यूरिया, साधारण नमक, कोयले के मूल्यों में वृद्धि हुई जिससे आम जनता विशेषकर महिलाओं को कठिनाई हो रही है। महिलाओं को परिवार की दैनिक आवश्यकताओं को देखना होता है। आवश्यक वस्तुओं की कीमत में की गई वृद्धि से पहले से ही तंगहाल दैनिक खर्चों के मामलों के कारण परेशानियां उनकी और बढ़ जायेगी। रेल मंत्री यह कहते हुए अपने कार्य को तर्कसंगत ठहरा रहे हैं कि इस सीमान्त वृद्धि से वर्ष के दौरान 450 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होता।

यह दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि रेल मंत्री ने वस्तुस्थिति को न समझते हुए इस जन-विरोधी बजट को तैयार किया है। मंत्री द्वारा अपनाए गए कुछ उपायों को उद्धृत करते हुए इस बजट को जन-विरोधी साबित किया जा सकता है। मासिक टिकट् धारकों से 15 करोड़ रुपए उगाहे जाएंगे, 345 करोड़ रुपए सामान्य शयनयान से और 155 करोड़ रुपए द्वितीय श्रेणी की एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के यात्रियों से और 116 करोड़ रुपए मेल रेलगाड़ियों से उगाहे जाएंगे। दूसरी ओर सुखप्रद वातानुकूलित कुर्सीयान से मात्र 51 करोड़ रुपए, वातानुकूलित थ्री टियर से 50 करोड़ रुपए और प्रथम श्रेणी से 9 करोड़ रुपए उगाहे जाएंगे। इसका अर्थ है 90 प्रतिशत निर्धन एवं मध्यम वर्ग से लिया जाएगा। नमक, खाद्यान्नों, दलहनों, तेल, कोयला, उर्वरक पर माल भाड़ा बढ़ा दिया गया है। इस पहलू का उल्लेख मेरे सहयोगियों द्वारा पूर्व में किया गया है। मैं इसे दोहराना नहीं चाहती हूं। परन्तु मैं यह अवश्य कहूंगी कि माल भाड़े से 450 करोड़ रुपए और किराए से 910 करोड़ रुपए को मिला कर कुल 1360 करोड़ रुपए की उगाही निर्धन एवं मध्यम वर्ग से की जानी है। हम जानते हैं कि हमारी 40 प्रतिशत जनता गरीबी रेखा के नीचे रहती है। ऐसे लोगों को एक जून की रोटी कैसे नसीब होगी?

*मूलतः बंगला में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र और अपने राज्य पश्चिम बंगाल की कुछ परियोजनाओं के बारे में उल्लेख करना चाहती हूं। पश्चिम बंगाल की परियोजनाओं का प्रस्ताव सिर्फ घोषणा के लिए किया गया है। इस मामूली बजटीय आबंटन से इन परियोजनाओं का कार्यान्वयन सुस्पष्ट है कि बजटीय आबंटन अपर्याप्त है। और तो और, घोषित की गई धनराशि को भुगतान करते समय इसे कम कर दिया गया था। इस वर्ष तामलुक दीघा जैसी महत्वपूर्ण परियोजना के लिए 20 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है जबकि अपेक्षित धनराशि 52 करोड़ रुपए है। इस महत्वपूर्ण परियोजना हेतु केवल 20 करोड़ रुपए संस्वीकृत किये गये हैं, जबकि 52 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। पंशकुरा हल्दिया परियोजना के बारे में भी ऐसा ही है जिसमें कि इस परियोजना हेतु केवल 1 करोड़ रुपए संस्वीकृत किये गये थे और अब तक केवल 80 लाख रुपए जारी किए गए हैं। फिर इस वर्ष केवल 1 करोड़ रुपए संस्वीकृत किए गए हैं। भविष्य में इस परियोजना हेतु 22 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। बी.डी.आर. रेल मार्ग मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आता है। भूतपूर्व रेल मंत्री एवं वर्तमान रेल मंत्री ने इस क्षेत्र का दौरा किया और यह घोषणा की एक परियोजना पूरी की जाएगी। इस हेतु 40 करोड़ रुपए संस्वीकृत किए गए थे और केवल 6 करोड़ 68 लाख रुपए का कार्य किया गया था। इस वर्ष 25 करोड़ रुपए संस्वीकृत किए गए हैं परन्तु इस परियोजना को पूरा करने में 123 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करती है कि इस परियोजना के लिए धनराशि में वृद्धि करे। मुकुटमणि तक बी.डी.आर. का विस्तार करने की घोषणा की गई थी परन्तु अब तक कुछ नहीं किया गया है। इस संबंध में अवश्य सर्वेक्षण किया जाना चाहिए और धनराशि अवश्य संस्वीकृत की जानी चाहिए। इसके अलावा, इस रेल मार्ग का विस्तार मुकुटमणि से बानडोन होते हुए टाटा तक किया जाए। दामोदर घाटी निगम द्वारा रानीगंज से दुर्लभपुर तक रेल मार्ग का निर्माण किया गया है। इसका विस्तार बांकुरा तक किया जाना चाहिए। विस्तार-कार्य के पूरा होने तक यात्री रेलगाड़ी चलती रहनी चाहिए।

वाडुल मोड एवं नोतुनछटी में उपरि पुल एवं फ्लाईओवर की तत्काल आवश्यकता है। इन दोनों ही सड़कों पर भीड़-भाड़ होती हैं और मुख्य सड़क होने के कारण सड़क पर हमेशा ही भारी यातायात होता है। बांकुरा स्टेशन पर पैदल पार-पथ की भी आवश्यकता है। बांकुरा स्टेशन पर नया ऊपरि पुल ढका हुआ नहीं है। इसकी तत्काल आवश्यकता है और मानसून से पहले ग्रीष्मकालीन वर्षा होने से पूर्व आने वाले प्रचंड तूफान से पहले इस छत को अवश्य पूरा कर लिया जाएं। मैं मंत्री जी से आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध करती हूं। मैं एक और अनुरोध करना चाहती हूं। रेलगाड़ी संख्या 2815/2816 पुरी-नई दिल्ली सुपर एक्सप्रेस को चार दिन के बजाय 7 दिन चलाया जाना चाहिए। 6309/6310 पटना कोचिन एक्सप्रेस एवं 8449/8450 पटना-पुरी एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन चलाया जाना चाहिए।

दुर्गापुर से हावड़ा जाने वाली दो रेलगाड़ियां कोल फील्ड एवं मयुराक्षी प्रात: 8.30 बजे पूरी तरह भर जाती है और हावड़ा तक जाती हैं। परन्तु शाम तक हावड़ा के लिए कोई रेलगाड़ी नहीं है। इस प्रकार, मैं तीव्र यात्री रेलगाड़ी चलाने का अनुरोध करती हूं ताकि लोगों को हावड़ा जाने और अपना कार्य करने में कोई कठिनाई न हो। पूर्व रेल की तरह 250 किलोमीटर तक के मासिक टिकट का प्रावधान दक्षिण-पूर्व रेल में भी शुरू किया जाए।

मेरे पूर्व सहयोगी द्वारा कौराबती नदी पर दूसरे पुल का भी उल्लेख किया गया है।

अब मैं एक दूसरे महत्वपूर्ण मुद्दे की ओर ध्यान दिलाऊंगी। डिब्बे में कई बार बिजली नहीं होती है। खिड़कियों के शीशे टूटे होते हैं। सुरक्षा के मद्देनजर इन मुद्दों पर ध्यान दिया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, रेल डिब्बों में जल की कमी, गंदे शौचालय, एवं वातावरण को प्रदूषित करने वाली सड़ांध एक आम बात सी हो गई है। ये मोटे मुद्दे हैं। परन्तु ये महत्वपूर्ण मुद्दे हैं। मैं उम्मीद करती हूं कि माननीय मंत्री जी यात्री सुविधा वर्ष में इन मुद्दों पर गौर करेंगे।

इन सुझावों के साथ और इस अवसर पर मुझे भाग लेने का अवसर प्रदान करने पर आपको धन्यवाद देते हुए, मैं अपना भाषण समाप्त करती हूं।

[हिन्दी]

***श्री ब्रह्मानन्द मंडल** (मुंगेर): महोदय, रेल बजट 2002-2003 पर मैं निम्नलिखित मांगों की ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूं:

1. लूप लाइन किऊल से कजरा और रतनपुर से जमालपुर रेल लाईन का दोहरीकरण किया जाये।
2. लूप लाइन के साहेबगंज से किऊल तक विद्युतीकरण किया जाये। 1996-97 के स्थायी समिति रेल में इस संबंध में रिपोर्ट में सुझाव दिया है।
3. आर.डी.एस.ओ. ने 2300 अरब शक्ति डीजल इंजन का डिजाइन तैयार किया है, उसके निर्माण के लिये जमालपुर रेल कारखाने को कार्यभार दिया जाये।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री ब्रह्मानन्द मंडल]

4. मुंगेर, बिहार गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल के लिये मात्र 5 करोड़ रुपये दिये गये उसे 2002-2003 के बजट में 50 करोड़ दिया जाये।

5. बजट में लूप लाइन में कोई नया ट्रेन नहीं दिया गया है। इसलिये साहेबगंज से पटना तक एक जनसंख्या ट्रेन दिया जाये।

6. जमालपुर में एक रेल का डिवीजन क्वाटर होना चाहिए। स्व. केदार पाण्डे जब रेल मंत्री थे, उस समय उन्होंने जमालपुर में रेल डिवीजन के लिये कहा था। लेकिन जमालपुर का डिवीजन मालदा चला गया। मालदा में सिर्फ एक छोटा सा गंगा का घाट था और एक हाट था। अब वहां रोजगार का सृजन हुआ है और एक शहर बन गया है। जमालपुर में 140 साल पुराना रेल कारखाना है, वहां सभी साधन उपलब्ध हैं। वहां डिवीजन की स्वीकृति होना बहुत जरूरी है।

7. जमालपुर रेल कारखाने में कार्यभार बढ़ाने के लिये जितने भी निजी क्षेत्रों और विदेशों से पार्ट पुर्जे बड़े या छोटे मंगाये जाते हैं, उसे जमालपुर रेल कारखाने को दिया जाये। क्योंकि रेल कारखाना जमालपुर कम लागत में इसका निर्माण कर सकता है। इसका सबसे बड़ा उदाहरण है 140 टन का गोट बाल्ट क्रेन का निर्माण मात्र 7 करोड़ रु. में किया है। जबकि जर्मनी से मंगाने पर 15 करोड़ देना पड़ता था।

8. लूप लाइन के धरहरा स्टेशन पर बिक्रमशीला एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

9. लूप लाइन में दरियापुर में हाल्ट की स्वीकृति जल्द दिया जाये उसका स्टेटमेंट बन चुका है।

10. रेल बजट 2002-2003 में नीतिगत दो निर्णय लिया गया है। एक-कुशलता में वृद्धि, दो-खर्च में कमी, तीन-मूलभूत खर्चे में निवेश और परियोजनाओं में पारदर्शी फार्मुलों के आधार पर संसाधनों का बंटवारा, उचित और न्यायसंगत तरीके से हो सके। इसके प्रयोजन के लिये 3 प्रमुख आधार तैयार किये गये हैं। 1. राज्य का क्षेत्रफल, 2. राज्य का जनसंख्या, 3. राज्य में परियोजनाओं को पूरा करने हेतु बकाया राशि के आधार पर करना जो क्रमशः 15 प्रतिशत, 15 प्रतिशत और 70 प्रतिशत अनुपात रखा गया है।

बजट में अतीत की गलतियों से छुटकारा, वर्तमान का सुदृढ़ीकरण और भविष्य की रूपरेखा तैयार की गई है। वह स्वागत योग्य और सराहनीय है। पहली बार रेलवे की सुसंगत रणनीति तैयार की गयी जिसकी जितनी सराहना की जाये वह कम होगी।

पूर्व रेलवे के लूप लाइन की उपर्युक्त सभी मांग और सुझाव बजट के नयी नीति और रणनीति के आधार पर किया गया है। साहिबगंज से किऊल तक भी आबादी 3 करोड़ 50 लाख से ज्यादा आबादी है। सिर्फ रेल की लम्बाई 220 कि.मी. से अधिक है। यह भूभाग प्राचीन काल में अंग प्रदेश के नाम से जाना जाता था। यह महाभारत कालीन है।

पर्यटन की दृष्टि से भी यह क्षेत्र जाना जाता है। भारत की नौ शक्तिपीठों में एक मां चण्डी स्थान ऋषि कुंड, श्रृंग ऋषि आश्रम, सीता चरण, सीता कुण्ड, जैन मंदिर लहुआर विक्रमशिला इत्यादि है। इसलिए एक पर्यटन उद्योग विकसित करने के लिये भी रेल साधन का विकास आवश्यक है। कष्ट हरणी घाट रामायण कालीन, घाट है, जिसे देखने हजारों लोग और स्नान करने आते हैं।

[अनुवाद]

श्री वैको (शिवकाशी): सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं। हमारे माननीय श्री नीतशि कुमार जी को रेल मंत्रालय के 150 वर्ष पूरे होने पर इसका प्रधान होने का गौरव प्राप्त हुआ हैं। कांग्रेस पार्टी के श्री राष्ट्रपाल ने अपनी व्यथा व्यक्त की भले ही उनकी मांगों की उपेक्षा हुई हो।

पहली बार इस वर्ष जब इस सभा में बजट प्रस्तुत किया गया था तो किसी भी ओर से किसी ने कोई शोर-शराबा नहीं किया। कई राज्यों के कई सदस्यों की अपनी शिकायतें थी। परन्तु रेल मंत्री ने बिना किसी भेदभाव के न्याय करने का प्रयास किया और एक सूत्र भी लगाया। परन्तु उनके हाथ बंधे हुए हैं। वित्तीय हदें भी हैं। वह उदार होना चाहते हैं। वह सभी को प्रसन्न करना चाहते हैं। यही तो समस्या है। परन्तु मैं उनके भाषण से उद्धृत करता हूं कि उन्होंने किस प्रकार सूत्र का क्रियान्वयन किया है:

> "मैंने तीन प्रमुख मानदण्डों पर विचार किया है, नामत:, राज्य का क्षेत्र, जनसंख्या और राज्य का पूर्व-अग्रेषण अनुमान। इन तीन मानदण्ड को दिया अधिमान क्रमशः 15 प्रतिशत, 15 प्रतिशत एवं 70 प्रतिशत के अनुपात में है। इन प्रतिशतों के आधार पर विभिन्न राज्यों को उपलब्ध धनराशि में से दिए जाने वाले अंश की गणना की गई है।"

मैं उनके विचारार्थ एक अनुरोध करता हूं। यह एक स्पष्ट सूत्र है। उन्होंने इसे पहली बार लागू किया है। मेरा उनसे अनुरोध है कि वह राज्यवार आंकड़ों सहित मीटर गेज वाले रेल मार्ग की कुल लंबाई और मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तन की आवश्यकता पर भी गौर करें। वास्तव में जब यहां ब्रिटिश राज था तो मद्रास

प्रेसीडेसी को महत्ता दी गई थी। इसलिए सभी रेल मार्ग मीटर गेज मार्ग थे। मैं रेल मंत्री का कृतज्ञ हूं। जब उन्होंने मंत्री के रूप में कार्य प्रभार ग्रहण किया था तो अधिकतर उपेक्षित परियोजनाओं पर उन्होंने विचार किया था और उन्हें संस्वीकृत किया था। उदाहरण के लिए, विरुद्धनगर से सेनगोट्टई-टेनकसी होते हुए क्विलोन तक जाने वाला रेल मार्ग। यह मेरे राज्य और केरल दोनों को जोड़ता है। साथ ही, यह शंकरन कोपिल तिरुनेलवेल्ली-तेनकाशी-तिरुचेन्दर जैसे तीर्थस्थानों को भी जोड़ता है। यह एक बड़ी परियोजना है। संयुक्त मोर्चे की सरकार ने इसे संभाव्यता के आधार पर अस्वीकार कर दिया।

परन्तु जब उन्होंने रेल मंत्री के रूप में पदभार ग्रहण किया तो उन्होंने इसे संस्वीकृत किया। यदि मैं उनके प्रति आभार व्यक्त नहीं करूंगा तो मैं अपने कर्त्तव्य पालन में विफल हो जाउंगा। उन्होंने इस मुद्दे को रेल अधिकारियों के साथ उठाया और फिर, मैं माननीय प्रधान मंत्री, श्री वाजपेयी के पास भी गया और हमने रेल मंत्री की सहायता से अभ्यावेदन दिया। फिर इसे आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रीमंडलीय समिति के समक्ष रखा गया और इसे संस्वीकृत किया गया और 357 किलोमीटर लंबी पटरी के लिए कुल 257 करोड़ रुपए संस्वीकृत किए गए। अब यह बढ़कर 400 करोड़ रुपए हो गया है। उन्होंने 25 करोड़ रुपए आबंटित किए हैं और इस हेतु मैं उनका आभारी हूं। मैं वित्तीय हदों को समझता हूं क्योंकि कुल आबंटन 862 करोड़ रुपए का है। परियोजना को पूरा करने हेतु 12,000 से 13,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता है।

रात्रि 9.56 बजे

[श्री पी.एच. पांडियन *पीठासीन हुए*]

अतएव, 862 करोड़ रुपए में, उन्हें सभी राज्यों को उनका अंश देना है। मैं उनका आभारी हूं कि उन्होंने गत वर्ष 20 करोड़ रुपए आबंटित किए और इस वर्ष उन्हें 25 करोड़ रुपए आबंटित किए।

महोदय, जब हमने यह समाचार सुना कि गत वर्ष संस्वीकृत की गई अधिकतर परियोजनाओं पर बोल्ट योजना लागू होगी तो एकाएक आघात लगा। तब कहीं जाकर मैंने इस मामले को रेल मंत्री के साथ उठाया और उन्होंने तत्काल अधिकारियों को बुला कर यह अनुदेश दिए कि किसी भी परियोजना को धन की कमी के कारण न रोका जाये।

इसी प्रकार, इस वर्ष, कुड्डालुर-सलेम के लिए, उन्होंने 15 करोड़ रुपए आबंटित किये हैं जबकि गत वर्ष केवल 6 करोड़ रुपए आबंटित किए गए थे। तिरुचिरापल्ली-नागूर हेतु उन्होंने 13 करोड़ रुपए आबंटित किये है। विरुद्धनगर-कोडईयूर हेतु, उन्होंने 25 करोड़ रुपए आबंटित किये हैं। मदुरई-रामेश्वरम हेतु, इस बार 5 करोड़ रुपए आबंटित किए है जबकि गत वर्ष 10 करोड़ रुपए आबंटित किए गए थे। मैं श्री सुदर्शन नाच्चीयप्पन से सहमत हूं कि यह बहुत ही महत्वपूर्ण परियोजना है। इस तथ्य के मद्देनजर कि सरकार 100 वर्षों से तमिलनाडु की स्वपलित परियोजना सेतु समुद्रम नहर परियोजना के कार्यान्वयन हेतु प्रतिबद्ध है। हमारे मंत्री महोदय भी इसमें इच्छुक होंगे। रामेश्वरम एक केन्द्र बिन्दु बन जाएगा। इस प्रकार, इससे दोनों ही मतलब हल हो जायेंगे।

रामेश्वरम में सम्पूर्ण भारत से भक्त जन आते हैं और जहां वे एकत्र होते हैं वहां किसी प्रकार की समस्या नहीं हैं। वहां एक दरगाह है। हमारे अब्दुल कलाम रामेश्वर के रहने वाले हैं। वहां साम्प्रदायिक सौहार्द है। वहां कोई समस्या नहीं है, लेकिन इस दृष्टि से मदुरै से रामेश्वरम तक के लिए और निधियां आवंटित की जानी चाहिए।

जब माननीय रेल राज्य मंत्री श्री दिग्विजय सिंह ने इस क्षेत्र का दौरा किया था तो उन्हें विश्वास दिलाया गया था कि अरुप्पुकोट्टई के बरास्ते विरुदुनगर से मनामदुरै जो कि इस लाइन के अंत में है को भी आमान परिवर्तन के लिए शामिल किया जाना चाहिए। तत्पश्चात्, इस पूरी श्रृंखला को शामिल किया जाएगा। इसलिए, मैं माननीय रेलमंत्री से अनुरोध करुंगा कि इस मदुरै-रामेश्वरम परियोजना के लिए और निधियां आवंटित की जाएं।

इस परियोजना में कुछ नवोन्मेशी विशेषताएं आरम्भ की गई हैं। मैं रेलवे से खेलों को प्रोत्साहित करने के प्रति उनकी गहन रुचि की प्रशंसा करता हूं और उन्हें बधाई देता हूं। इसलिए, इस वर्ष रेलवे से आठ खिलाड़ियों को अर्जुन पुरस्कार से सम्मानित किया गया। यह एक सर्वकालिक रिकार्ड है। समूह 'ग' और 'घ' में खेल संबंधी कोटे को 649 से बढ़ाकर 1200 कर दिया गया है और अर्जुन द्रोणाचार्य और राजीव गांधी खेल रत्न जैसे विभिन्न पुरस्कार प्राप्तकर्ताओं को मिलने वाले नकद पुरस्कार को दुगना कर दिया गया हैं। मैं उन्हें इसके लिए बधाई देता हूं।

16 अप्रैल, 1863 के उस ऐतिहासिक और महत्वपूर्ण दिवस जब बोरी बन्दर से ठाणे के लिए पहली रेलगाड़ी चलाई गई की स्मृति को मनाने के लिए वह 16 इन्टरसिटी रेलगाड़ी सेवाओं को जन-शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के रूप में आरम्भ करने जा रहे हैं। मैं उनके इस प्रयास की प्रशंसा करता हूं। इस संबंध में, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि हमारे राज्य तमिलनाडु में जन-शताब्दी एक्सप्रेस आरम्भ करने पर विचार किया जाए।

[श्री वैको]

महोदय, नई लाइनों के संबंध में, निम्न अतिरिक्त एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को चेन्नै-ऐगमोर-त्रिवेन्द्रम के बीच नागरकोइल-निजामुद्दीन-कन्याकुमारी के बरास्ते आरम्भ करने के लिए मैं अपना धन्यवाद व्यक्त करना चाहता हूं ...*(व्यवधान)*

रात्रि 10.00 बजे

सभापति महोदय : श्री वैको, कृपया प्रतीक्षा करें। अब रात्रि के 10.00 बजे हैं। अभी दस और सदस्यों को बोलना है। मैं सभा का समय एक घंटा और बढ़ाने के लिए सभा का विचार जानना चाहता हूं। क्या हम सभा का समय एक घंटा और बढ़ा दें?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिग्विजय सिंह): कितने वक्ताओं को अभी बोलना है?

सभापति महोदय : अभी दस से अधिक सदस्यों को बोलना है।

श्री दिग्विजय सिंह : महोदय, आप उनमें से प्रत्येक को तीन मिनट का समय दे सकते हैं जिससे केवल तीस मिनट में सभी के भाषण पूरे हो जाएं। इसके पश्चात् रेल मंत्री उत्तर देंगे।

श्री नीतीश कुमार : सभापति महोदय, उत्तर देने में मुझे आधे घंटे का समय लगेगा।

सभापति महोदय : हम इसे शीघ्र समाप्त करने की कोशिश करेंगे। क्या हमें सभा का समय एक घंटा बढ़ाना होगा?

अनेक माननीय सदस्य : हां, महोदय।

सभापति महोदय : अत: सभा का समय एक घंटा और बढ़ाया जाता है। अब श्री वैको आप अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

श्री वैको : सभापति महोदय, समय की सीमा को समझते हुए, मैं भी शताब्दी एक्सप्रेस की तरह दौड़ना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी ने विल्लुपुरम के बरास्ते निजामुद्दीन से कन्याकुमारी तक के लिए एक नई रेलगाड़ी आरम्भ की है। मैं माननीय मंत्री जी को इन दो रेलगाड़ियों को चलाने के लिए धन्यवाद देता हूं।

महोदय उन्होंने यात्रियों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए रेल नीर आरम्भ करने का पवित्र विचार किया है। इसलिए, वह 'रेलनीर' नामक ब्रांड के अन्तर्गत पेय जल के उत्पादन के लिए एक संयंत्र स्थापित कर रहे हैं। मैं इस बारे में काफी खुश हूं। कुछ सदस्यों ने कहा है कि 'नीर' संस्कृत का मूल शब्द है। वास्तव में यह तमिल का मूल शब्द है। वास्तव में, यह तमिल का मूल शब्द है। इस शब्द का प्रयोग तमिल में 4000 वर्ष पूर्व किया गया था।

महोदय, जब आपने रेल मंत्रालय का प्रभार ग्रहण किया था तो तमिलनाडु में हमें अत्यधिक प्रसन्नता हुई। महोदय, आप इतने उदारचित थे। लेकिन निधियों के अभाव के कारण कुछ क्षेत्रों में आशान्वित निधियों को आवंटित नहीं किया गया है।

चाहे जो भी हुआ, जैसा कि मैंने आपसे पहले भी कहा था कि इस कारक पर आपके आगामी वर्ष के प्रारुप पर विचार किया जाना चाहिए कि वहां कितनी मीटर गेज लाइनें लम्बित हैं। जब आप प्राथमिकता दें तो कृपया इस बात को देखें कि महत्वपूर्ण परियोजनाएं न्यूनतम संभावित समय में पूरी कर ली जाएं।

महोदय, एक बार फिर मैं उनके प्रयासों की प्रशंसा करता हूं। मैं रेल मंत्री को तमिलनाडु को विभिन्न योजनाएं प्रदान करने हेतु उनके प्रयासों के लिए बधाई देना चाहता हूं।

श्री अजित कुमार पांजा (कलकत्ता, उत्तर-पूर्व): सभापति महोदय, जैसा कि माननीय सदस्यों ने पहले उल्लेख किया है कि यह भारत में रेलवे का 150वां वर्ष है। इसके साथ ही हम दसवीं पंचवर्षीय योजना का शुभारम्भ भी कर रहे हैं।

माननीय मंत्री जी ने वर्ष 2002-2003 को 'यात्री सुविधा वर्ष'-जो एक स्वागतमय कदम है-के रूप में इसे मनाए जाने की घोषणा की है। सभापति महोदय, मैं समझता हूं कि विगत की उपलब्धियों और कमियों के अनुभव पर इससे सुदृढ़ और सन्तोषप्रद भविष्य बनेगा।

वर्ष 2002-03 के रेल बजट में विस्तार और सुरक्षा पर प्रमुख रूप से ध्यान दिया गया है। कुछ प्रश्न उठते हैं। हम जानना चाहते हैं कि क्या 'छूट गई प्राथमिकताओं' पर भी ध्यान दिया गया है। मुझे यह 'छूट गई प्राथमिकता' के क्षेत्रों का पता चला है जो कि चिंता का विषय है। मुझे पूरा विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी उनका ध्यान रखेंगे। ये हैं-कम उत्पादकता सम्पत्तियों की उपयोग क्षमता का इष्टतम उपयोग न होना; सड़क यातायात की तुलना में माल और यात्रियों की आवाजाही के भाग में धीरे-धीरे कमी आना, रणनीति गत कार्य के रूप में लागत नियत्रण की अपर्याप्तता, ढांचागत परिवर्तन की आवश्यकता और रेलवे पर सम्पूर्ण वाणिज्यिक उद्यम के रूप में विचार करने की आवश्यकता।

माल भाड़े को ढांचे को औचित्यपूर्ण बनाया जाना एक स्वागतयोग्य कदम है। इसी प्रकार से यात्री सुविधाओं को बढ़ाए

जाने की आवश्यकता है। मेरे विचार से इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए दो बातों पर विचार किया जाना चाहिए। पहला यह कि यात्रियों को रेलगाड़ी से यात्रा करना 'सुखद लगना' चाहिए और दूसरा कि सुरक्षा, विश्वसनीयता और आराम में 'मूलभूत समैक्य' द्वारा उसे 'सकुशल पहुंच पाने' के बारे में सुनिश्चित होना चाहिए।

सुविधा से आराम के संबंध में, मंत्री महोदय, इस दिशा की अनुभूति को बदले जाने की आवश्यकता है। आपने सुविधा पर बल दिया है। यह स्वागतयोग्य बात है। मैं समझता हूं कि इस वर्ष आप सुविधा से आराम परिवर्तन की दिशा में आएंगे। इस उद्देश्य के लिए विशेषकर इस घोषित यात्री सुविधा वर्ष का बहुत-बहुत स्वागत है लेकिन यहां इसके लिए मात्र 200 करोड़ रुपये का प्रावधान है। वर्ष 2001-02 के लिए बजट प्राक्कलन 190 करोड़ रुपये था। यह बहुत ही नगण्य लगता है। मुझे विश्वास है कि आप इस पर विचार करेंगे। यात्रियों की सुविधाएं बढ़ाने के आपके दृष्टिकोण और कल्पना को साकार करने के लिए 200 करोड़ रुपये इस विशाल देश के लिए बहुत ही कम होंगे।

संसाधनों को जुटाया जाना एक प्रमुख कारक है। वर्ष 2002-03 की वार्षिक योजना में 12,330 करोड़ रुपये का कुल परिव्यय निर्धारित किया गया है। इसमें से सामान्य राजकोष से मात्र 3,540 करोड़ रुपये की पूंजी का प्रावधान है। शेष संसाधनों को आन्तरिक रूप से या बाजार से ऋण लेकर जुटाया जाना है। रेलवे ने आवाजाही और ढुलाई से शुद्ध प्राप्ति को 2410 करोड़ रुपये के रूप में प्राक्कलित किया है जबकि लक्षित कुल प्राप्तियां 41,338 करोड़ रुपये की हैं। परियोजना कार्यकरण का व्यय 39,128 करोड़ रुपये है। इसलिए, आन्तरिक रूप से त्वरित संसाधनों को जुटाए जाने की आवश्यकता है। बाजार से ऋण लेने में पूंजी की आवश्यकता है। बाजार से ऋण लेने में पूंजी की लागत संलिप्त होगी। वर्ष 2002-03 के दौरान सभी सम्पत्तियों और संसाधनों, जिनमें 6853 रेलवे स्टेशन भी शामिल हैं, के इष्टतम दोहन को प्रमुख कार्य के रूप में लिया जाना चाहिए।

मेरी माननीय रेल मंत्री जी से अपील है कि संसाधनों का पता लगाने, संसाधन खोजने और वास्तविक कार्य योजना तैयार करने के इस प्रमुख बिंदु का अध्ययन करने हेतु कृपया एक विशेषज्ञ समूह का गठन किया जाए।

मुझे पूरा विश्वास है कि मंत्री जी को सड़क और रेल मार्ग द्वारा ढुलाई किए जाने वाले माल के अनुपात की जानकारी होगी। आजादी के वर्षों के दौरान 11.89 प्रतिशत ढुलाई सड़क मार्ग से की जाती थी और रेलवे को 89 प्रतिशत मालभाड़े को ढुलाई करनी पड़ती थी। अब यह अनुपात 60:40 का हो गया है अर्थात् 60 प्रतिशत ढुलाई सड़क मार्ग से और 40 प्रतिशत रेलवे द्वारा की जाती है। इसमें सम्पूर्ण परिवर्तन की आवश्यकता है *...(व्यवधान)* मंत्री जी को इस पर विचार करना चाहिए कि चार महानगरों को स्वर्णिम चतुर्भुज से जोड़े जाने के दृष्टिकोण से भविष्य में रेलवे को कड़ी प्रतिस्पर्द्धा करनी होगी। सड़क सुधार स्वागत योग्य कदम है लेकिन यह अपने राजस्व में सुधार करके रेलवे के लिए प्रतिस्पर्द्धी साबित होगा। इसके साथ ही जम्मू-कश्मीर को कन्याकुमारी और गुवाहाटी को सोमनाथ से 'एक्सप्रेस वे' के रूप में जोड़ने वाली सड़क का निर्माण भी किया जा रहा है। देश के लिए आवश्यक इन सड़कों के पूरा हो जाने पर लगता है कि रेलवे अपने आधारभूत ढांचे को बढ़ाने पर युक्तिसंगत रूप से विचार नहीं करेगा।

माननीय प्रधानमंत्री द्वारा राकेश मोहन समिति का गठन किया गया था। यह सुविदित है कि श्री राकेश मोहन हमारे देश के सर्वोत्तम आर्थिक विशेषज्ञ हैं। मंत्री जी प्रमुख सिफारिशों को लागू किया जाना चाहिए।

आपने शुरूआत किराया बढ़ा कर की है। जहां तक रेल प्रणाली के वाणिज्यीकरण करने का संबंध है, गैर-महत्वपूर्ण कार्यों को निजी क्षेत्र को सौंप दिया जाना चाहिए और महत्वपूर्ण कार्यों को सुरक्षा तथा बेहतर निष्पादन हेतु रेलवे के पास ही रखना चाहिए। एक स्वतंत्र केन्द्रीय निगम स्थापित किया जाना चाहिए जो उचित वाणिज्यीकरण के आधार पर रेल मालभाड़ा और टिकटों के लिए किराया बढ़ाने की सिफारिश करेगा, ऐसा करना ही पड़ेगा। अब तक यह प्रयोग सफलतापूर्वक विद्युत और दूरसंचार में किया जा चुका है और इसके अच्छे परिणाम है। मेरी मंत्री जी से अपील है कि कृपया राकेश मोहन समिति की रिपोर्ट को नजरअंदाज न करें जैसा कि रेलवे अर्थशास्त्र की एबीसीडी जाने बिना आपके पूर्ववर्ती द्वारा किया गया था।

जब विशेषज्ञ समितियां गठित की जाती हैं तो बहुत अधिक सार्वजनिक धन खर्च होता है। इसलिए, जहां भी उचित हो सरकार द्वारा सिफारिशें स्वीकार की जानी चाहिएं।

जहां तक पश्चिम बंगाल का प्रश्न हैं हम कुछ नया प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद करते हैं। मैं कुछ मुद्दों, जिन पर पहले ही चर्चा हो चुकी है उन्हें दोहराकर सभा का समय नहीं बर्बाद नहीं करना चाहता। तथापि, तेरह परियोजनाओं के लिए केवल 1 करोड़ रुपए प्रत्येक परियोजना हेतु दिए गए हैं। साथ विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री के रूप में मेरे बोगांव पेट्रोपोल के साथ कुछ सम्पर्क थे। बांग्लादेश के साथ उचित रूप से व्यापार शुरू करने के लिए दोहरी लाइन आवश्यक है। तेरह महत्वपूर्ण

[श्री अजित कुमार पांजा]

परियोजनाओं में से प्रत्येक को 1 करोड़ रुपए दिए गए हैं और चार अन्य परियोजनाओं (जिनमें उक्त बोगांव-पेट्रोपोल भी शामिल है) को सार्वजनिक उपयोगिता पहलू पर विचार किए बिना प्रत्येक को एकमुश्त 1 लाख रुपए दिए गए हैं। ऐसा लगता है जैसे दिमाग का उचित उपयोग नहीं किया गया। मैंने 23 मद का उल्लेख किया हैं। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री उन पर विचार करेंगे। यदि माननीय सभापति अनुमति दें तो मैं उनका ब्यौरा सभा पटल पर रख दूं।

पश्चिम बंगाल में कम से कम छ से आठ परियोजनाओं के बारे में बहुत भ्रम है। आन्टा नई लाइन के लिए गत वर्ष आवंटन 30 करोड़ रुपए का था परन्तु अब यह 5 करोड़ रुपए हो गया है। दिघा-तमलुक लाइन को गत वर्ष 40 करोड़ रुपए दिये गये थे परन्तु अब इसे 20 करोड़ रुपए मिले हैं। पांसकुरा-हल्दिया दोहरी लाइन के लिए गत वर्ष 10 करोड़ रुपए आवंटित किए गए थे परन्तु इस वर्ष केवल 1 करोड़ रुपए आवंटित किए गए। लखीमपुर-नमखाना के संबंध में आवंटन गत वर्ष के 15 करोड़ रुपए से घटकर इस वर्ष 3 करोड़ रुपए हो गया है। गत वर्ष सोनारपुर-केनिंग लाइन के लिए 20 करोड़ रुपए आवंटित किए गए थे परन्तु अब केवल 1 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। एकलाखी-बालूरघाट नई लाइन हेतु गत वर्ष 50 करोड़ रुपए की तुलना में इस वर्ष केवल 20 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। बडेल-जिराट दोहरी लाइन के लिए इस वर्ष केवल 1 करोड़ रुपए आवंटित किए गए जबकि गत वर्ष 7 करोड़ रुपए आवंटित किए गए थे। कोलकाता मेट्रो रेल, रेलवे की सफलता की एक प्रमुख परियोजना के मामले में गत वर्ष 90 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया था जो इस वर्ष 35 करोड़ रुपए ही रह गया है। आवंटनों में इन कटौतियों का बजट पत्र में मुझे कोई औचित्य नजर नहीं आता। यदि ऐसी कटौतियों के लिए उचित कारण हैं तो हम लोगों को इनके बारे में बता सकते हैं। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री अपने उत्तर में यह स्पष्ट करेंगे कि यह कटौती क्यों हुई है। मैं यह भी जानना चाहता हूं कि क्या गत वर्ष के बजट में आवंटित धनराशि खर्च कर ली गई है और यदि नहीं तो धन खर्च न करने के लिए कौन जिम्मेदार है। ऐसा लगता है कि ऐसा बिना दिमाग के प्रयोग के किया गया है। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री बोर्ड में विशेषज्ञ सदस्यों की मदद से इस ओर ध्यान देंगे।

माननीय मंत्री जी की बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत करने हेतु प्रशंसा की गई है परन्तु मुझे डर है कि उन्होंने ऐसा अपने राज्य की कीमत पर किया है। मैं आपको कुछ चौकाने वाले आंकड़े प्रस्तुत कर सकता हूं। बिहार राज्य का कुल क्षेत्रफल 84,163 वर्ग किलोमीटर है और 8,28,78,763 की आजादी है परन्तु रेल मार्ग केवल 3,442 किलोमीटर है। अन्य राज्यों की तुलना में ऐसा लगता है कि बिहार पर ध्यान नहीं दिया गया है। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री के गृह राज्य का ध्यान रखा जाना चाहिए और उन्हें इसके लिए शर्मिंदा होने की जरूरत नहीं है। रेलवे लाइन हमारे विशाल देश की धमनियां और नसें हैं और यदि जैसे नसों के हिस्से में अवरोध हो तो विभिन्न रोग हो जाते है उसी प्रकार रेलवे के एक हिस्से में समस्या हो तो यह समस्याग्रस्त हो जाएगी।

असम की ओर उचित ध्यान नहीं दिया गया है। उड़ीसा के संबंध में आंकड़े बहुत चौंकाने वाले हैं। उड़ीसा का 1,56,000 वर्ग किलोमीटर का क्षेत्र है और चार करोड़ की आबादी है परन्तु इसके पास केवल 2,390 किलोमीटर रेल मार्ग है। त्रिपुरा के मामले में यह केवल 45 किलोमीटर है और मिजोरम के मामले में केवल दो किलोमीटर है। मैं माननीय मंत्री से वास्तव में पश्चिम बंगाल की आवश्यकताओं पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूं। पूर्वी क्षेत्र पर उचित ध्यान नहीं दिया गया है। पश्चिम बंगाल, बिहार, असम, पूर्वोत्तर क्षेत्र, उत्तर प्रदेश का पूर्वी भाग तथा उड़ीसा पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। खुर्दा से पुरी तक दोहरी लाइन को तुरन्त पूरा किया जाना आवश्यक है चूंकि भगवान जगन्नाथ के प्रसिद्ध मंदिर और कोणार्क में सूर्य मंदिर की बहुमूल्य विरासत यहां है। इसलिए यह पर्यटकों के लिए एक अंतर्राष्ट्रीय केन्द्र है।

मैं इस रेल बजट का पूरी तरह समर्थन करता हूं। मैं श्री सुदीप बंद्योपाध्याय के वक्तव्य से सहमत नहीं हूं कि रेल मंत्री ने सभा को मूर्ख बनाया है। मुझे इस पर गंभीर आपत्ति है। मैं आपके माध्यम से यह स्पष्ट करना चाहता हूं कि यह तृणमूल कांग्रेस का मत नहीं है। जहां तक तृणमूल कांग्रेस का संबंध है ...*(व्यवधान)*

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय (कलकत्ता उत्तर-पश्चिम): यह तृणमूल कांग्रेस का प्रतिनिधित्व नहीं कर रहे हैं। इन्हें तृणमूल कांग्रेस से निलम्बित कर दिया गया है। इन्हें तृणमूल कांग्रेस से निलम्बित कर दिया गया है। इन्हें तृणमूल कांग्रेस की ओर से कैसे बोलने दिया जा सकता है? ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : आप पत्र सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : महोदय, यह किस दल का प्रतिनिधित्व कर रहे हैं? यह दल के निलम्बित सदस्य हैं।

सभापति महोदय : सभा के अन्दर यह संसद सदस्य हैं।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : यह तृणमूल कांग्रेस का प्रतिनिधित्व नहीं कर रहे हैं। यही मैं कहना चाहता हूं।

सभापति महोदय : यह किसी दल का प्रतिनिधित्व नहीं कर रहे हैं।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : क्या यह एक स्वतंत्र सदस्य के रूप में बात कर रहे हैं?

सभापति महोदय : हां, यह संसद सदस्य के रूप में बात कर रहे हैं।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : बहुत अच्छा महोदय।

श्री अजित कुमार पांजा : महोदय, इसे रिकार्ड में जाने दीजिए। श्री सुदीप बंद्योपाध्याय ने पोटो का समर्थन करने के लिए मुझे तीन लाइन की व्हिप भेजी और उसके पश्चात् ममता और सुदीप 12 और 13 दिसम्बर को अनुपस्थित रहें। *...(व्यवधान)*

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : निलम्बित सदस्य को हमेशा दल का व्हिप मानना पड़ता है। यह अलग प्रश्न है। परन्तु दल की ओर से कौन बोलेगा, इसके लिए दल अध्यक्षपीठ के पास नाम भेजता है और अध्यक्षपीठ उसे स्वीकार करती है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय : ठीक है। श्री पांजा आप अपना भाषण पटल पर रखें।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : महोदय, दल ने उनका नाम नहीं दिया है। कुमारी ममता बनर्जी ने अध्यक्ष को एक पत्र लिखा है। उनका पत्र वहां है। इसलिए, वास्तव में उस पत्र का उचित रूप से पालन नहीं किया गया। उस पत्र में स्पष्ट उल्लेख है कि हमारे दल की ओर से कौन वक्ता होगा। यदि कोई बोल रहा है तो वह अपने आप बोल रहा है।

सभापति महोदय : मैंने उनको नाम से पुकारा है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : महोदय, नाम से पुकारना आपका विवेकाधिकार है।

सभापति महोदय : मैंने किसी दल की ओर से उन्हें नहीं बुलाया है।

श्री अजित कुमार पांजा : आपने मेरा नाम पुकारा है इसीलिए मैं बोल रहा हूं। मैं कुमारी ममता बनर्जी अथवा श्री सुदीप बंद्योपाध्याय की दया पर नहीं बोल रहा हूं।

सभापति महोदय : आप पत्र सभा पटल पर रखें।

श्री अजित कुमार पांजा : महोदय, मैं पुनः बेतुके वक्तव्य का विरोध करता हूं *...(व्यवधान)* इन्होंने बजट का विरोध प्रारम्भ किया और बजट का पूरी तरह समर्थन करते हुए बात समाप्त की है। यह कुमारी ममता बनर्जी का बेतुका तरीका है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : किसी निलम्बित सदस्य, जिसकी जांच लम्बित हो और संसद कार्यालय को इसकी सूचना दी हुई है, उसको इस बजट में हमारे दल के नाम का उल्लेख करने का कोई अधिकार नहीं है।

श्री अजित कुमार पांजा : मैं तृणमूल कांग्रेस का नाम दोहराता हूं। यह श्री सुदीप बंद्योपाध्याय की सम्पत्ति नहीं है।

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय : यह एक निलम्बत सदस्य हैं दल से अलग-थलग पड़ गये हैं और अकेले ही पड़े हैं। कृपया इन्हें इस बारे में बोलने की अनुमति न दें *...(व्यवधान)*

श्री अजित कुमार पांजा : जब 13-12-2001 को आतंकवादियों ने सदन पर हमला किया था तो सुदीप बंद्योपाध्याय कुमारी ममता बनर्जी सहित अनुपस्थित थे और शाम को कोलकाता में एक संवाददाता सम्मेलन में ममता बनर्जी ने कहा कि उन्हें पता था कि सदन पर हमला किया जाएगा।

सभापति महोदय : रेलवे बजट के अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

सभापति महोदय : कुछ भी व्यक्तिगत, कुछ भी राजनीतिक पार्टी का कुछ भी मामला यहां कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया। अब श्री श्रीप्रकाश जायसवाल।

*...(व्यवधान)**

श्री अजित कुमार पांजा : महोदय, मैं यह कहते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं कि मैं बजट का पूरी तरह समर्थन करता हूं। मैं बेतुके ढंग से व्यवहार नहीं कर रहा हूं जैसा कि अन्य लोग कर रहे हैं। विरोध करके और समर्थन करके, जो वह बंगाल में कर रहे है इससे उन्होंने पूरी तरह से लोगों की भावनाओं तथा आकांक्षाओं को ठेस पहुंचाई है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पूरी तरह रेल बजट का समर्थन करता हूं।

सभापति महोदय : आप समय सीमा से आगे जा रहे हैं। अब, कृपया बैठ जाएं।

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल (कानपुर): माननीय सभापति जी, बहुत-बहुत धन्यवाद, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका प्रदान किया। माननीय रेल मंत्री जी ने जो बातें कही हैं, उनके लिए हम आलोचना का शिकार मंत्री जी को नहीं बनाएंगे। मैं कहना बहुत कुछ चाहता था, लेकिन नीतीश कुमार जी घूर रहे हैं और मुझे डर लग रहा है कि जो थोड़ी-बहुत सेवाएं कानपुर को प्राप्त हो सकती है, शायद ज्यादा कुछ कह दूंगा तो आप हमें सेवाएं प्रदान नहीं करेंगे। *...(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार : हम जो सेवाएं दे सकते हैं, वे जरूर देंगे।

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : हम आपसे यह उम्मीद करते थे कि आपका यह बजट घिसा-पीटा नहीं होगा आपको संसाधनों और पैसों की जरूरत है और बगैर पैसे के काम नहीं चल सकता है। आपकी मजबूरी थी कि आपको कहीं न कहीं से संसाधन जुटाने ही थे लेकिन अगर घिसे-पिटे तरीके से संसाधन जुटाने की कोशिश न की होती *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री सुनील खां (दुर्गापुर): सरकार राज्य सभा में हार गयी है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय : श्री सुनील खां, खड़ा होना, बातचीत करना, टहलना यह प्रक्रिया नहीं है। मैं यह पसन्द नहीं करता।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : माननीय रेल मंत्री जी ने अगर संसाधन जुटाने के और तरीके ढूंढे होते तो इतनी ज्यादा गुंजायश रेल मंत्रालय में है कि माननीय मंत्री जी को न तो स्लीपर क्लॉस का भाड़ा बढ़ाना पड़ता न ही माल ढुलाई का भाड़ा बढ़ाने की जरूरत पड़ती। साथ ही जितना पैसा रेल मंत्रालय चाहता था उससे कहीं ज्यादा पैसा और संसाधन रेल मंत्रालय को प्राप्त हो सकते थे।

मैं माननीय सभापति जी के माध्यम से रेल मंत्री जी से यह कहना चाहता था कि जितना भ्रष्टाचार आज रेलों में है अगर उस भ्रष्टाचार पर अंकुश लगाया जाता तो बात ही कुछ और होती। हम यह नहीं कहते हैं कि आप एक साल में भ्रष्टाचार को समाप्त कर सकते थे या आधा समाप्त कर सकते थे लेकिन अगर आप ऐसे कोई उपाय ढूंढ़ कर निकालते कि हम इस बार न तो माल भाड़े को और न ही यात्री भाड़े को बढ़ाएंगे और हमको जितने धन और संसाधनों की आवश्यकता है वह हम रेल मंत्रालय और विभाग में अगर उसको सारी क्लॉसों में बांट देते तो सारे लोगों को आपसे बहुत ज्यादा राहत मिल सकती थी। लेकिन दुर्भाग्य से ऐसा नहीं हो पाया।

माननीय सभापति जी, समय का अभाव है इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से तीन-चार बातें अपने संसदीय-क्षेत्र के बारे में कहना चाहूंगा। मेरा कहना यह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र की एक भी डिमांड पूरी नहीं हुई है, जबकि वे सारी मांगें जायज हैं और 100 प्रतिशत सही हैं लेकिन आप बिहार के हैं यूपी के नहीं हैं। कोई बंगाल का था, यूपी का नहीं था यह दुर्भाग्य यूपी के साथ जरूर है। मैंने पिछले बजट में भी इस बारे में अनुरोध किया था। मैं रेलवे कनसल्टेटिव कमेटी का भी मैम्बर हूं। कमेटी की मीटिंग में मैंने कहा था कि कानपुर से हर रोज 40-50 हजार आदमी दिल्ली आते हैं और दिल्ली से वापस जाते हैं। हजारों की तादाद में लोग बसों और रेलों से जाते हैं। मैंने माननीय मंत्री से अनुरोध किया था कि इन दोनों महानगरों के बीच में एक अलग से केवल कानपुर और दिल्ली के लिए सुपरफास्ट ट्रेन चला दी जाए जिसमें केवल कानपुर के यात्री दिल्ली जा सकें और दिल्ली से कानपुर के यात्री वापस कानपुर आ सकें। इससे कानपुर की जनता के लिए बहुत बड़ी राहत की बात होगी। ममता जी ने भी हमें एश्योर किया था कि वह कुछ इस दिशा में कुछ करेंगी लेकिन कुछ नहीं किया। नीतीश जी ने भी पिछले साल कहा था लेकिन कुछ नहीं हुआ। आप सर्वे करा लीजिए कि उत्तरी भारत के इन दोनों बड़े शहरों के बीच में वास्तव में इस सुपर फास्ट ट्रेन की जरूरत है या नहीं? आपने जन शताब्दी चलाने की घोषणा की। मेरा आपसे विनम्र अनुरोध है कि वह जन शताब्दी एक्सप्रेस दिल्ली और कानपुर के बीच चला दी जाए। हमारे कानपुर के यात्रियों को उससे बहुत बड़ी राहत मिल सकती है। साढ़े पांच घंटे का सफर दिल्ली और कानपुर के बीच है। वह सुबह जा सकती है, शाम को वापस आ सकती है।

मैं अपनी दूसरी डिमांड को तीन बार दोहरा चुका हूं। माननीय रेल राज्य मंत्री बैठे हैं। मैंने उनसे अनुरोध किया था कि कानपुर के बीच में रेलवे लाइन का एक टुकड़ा ऐसा है दिल्ली और हावड़ा के बीच जो केवल सिंगल लाइन है। दिल्ली और हावड़ा का डबल ट्रैक है लेकिन उसके बीच 10 किलोमीटर का चन्दारी और कानपुर के बीच का टुकड़ा सिंगल ट्रैक है। उसी एक रेलवे लाइन से इतनी सारी सुपर फास्ट गाड़ियां आती-जाती हैं। मैंने आपसे यह अनुरोध किया था कि आप चन्दारी रेलवे स्टेशन से हमारे कानपुर का जो पुराना रेलवे स्टेशन है, *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री जायसवाल जी, कई सदस्य हैं जो बोलना चाहते हैं।

[हिन्दी]

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : माननीय सभापति जी, मैंने सुबह से इंतजार किया है। अगर वह रेल लाइन पुराने कानपुर रेलवे स्टेशन से गुजर जाए तो आपको नई रेल लाइन बिछाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी और सबसे बड़ा लाभ कानपुर की जनता को यह होगा कि चार फ्लाई ओवर से कानपुर शहर बच जाएगा और रेल मंत्रालय चार फ्लाई ओवर से मुक्त हो जाएगा। वह रेल लाइन कानपुर के बीचों-बीच से गुजरती है। अगर उस रेल लाइन को समाप्त कर देंगे तो इलाहाबाद से आने वाली रेलवे लाइन कानपुर के पुराने रेलवे स्टेशन से दिल्ली की तरफ गुजर जाएगी, कभी किसी फ्लाई ओवर की मांग भी नहीं होगी। वहां जो पुराना रेलवे स्टेशन बना है, उसका नवीनीकरण जरूर करना पड़ेगा। मुझे मालूम हुआ कि रेल मंत्रालय चन्दारी और कानपुर के बीच डबल ट्रैक बिछाने जा रहा है। यह काम बहुत ज्यादा खर्चीला होगा, बहुत बड़ा नुकसान इससे होगा लेकिन रेल मंत्रालय खास तौर पर रेल अधिकारियों को जो सुविधाजनक लगता है, वे वही काम करते हैं। रेल विभाग की बचत हो, आम जनता की मदद हो सके, उससे उन्हें कोई लेना-देना नहीं है। पुराने कानपुर रेलवे स्टेशन से होकर रेल लाइन को गुजर जाए और पुराने कानपुर रेलवे स्टेशन को मॉडिफाई कर दें तो आपका यह काम चल सकता है। मेरी तीसरी मांग यह है कि ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : जायसवाल जी, कई सदस्य हैं, जो बोलना चाहते हैं। आप अपनी सभी जरूरतों को लिखकर मंत्री जी को दें।

[हिन्दी]

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : अरबों-खरबों की सम्पत्ति अगर रेल मंत्रालय चाहे तो बेच कर वसूल कर सकता है। पिछले बीस सालों से 15-20 हजार रुपए गज की जमीनों के अवैध कब्जे हो रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : डा. ए.डी.के. जयशीलन।

[हिन्दी]

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : वह जमीन बेकार पड़ी हैं। आप न उसे बेचते हैं न उससे पैसा वसूलते हैं। सैकिंड क्लास का भाड़ा बढ़ा कर आम जनता पर बोझ डालते हैं। उस जमीन को बेच कर रेल मंत्रालय को बहुत लाभ हो सकता है। यदि उस काम को कर दें ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : डा. जयशीलन के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[अनुवाद]

डा. ए.डी.के. जयशीलन (तिरूचेंदूर): सभापति महोदय, मैं इस रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं रेल मंत्री और उनके दल को उनके द्वारा किए गए अच्छे कार्य के लिए बधाई देता हूं। बिना पर्याप्त संसाधन के उन्हें सारे प्रबन्ध करने हैं और यह अत्यन्त कठिन कार्य है। मैं अपने रेल मंत्री और उनके दल की वास्तव में प्रशंसा करता हूं।

जैसा कि माननीय सदस्य श्री वैको ने कहा है कि इन्होंने कुछ नीतियों का पालन किया है और भारत के सभी राज्यों के बीच धनराशि को बांटा है। संसद सदस्य और तमिलनाडु के लोग हमारे मंत्री और उनकी टीम के आभारी हैं। इन लोगों ने हमारे लिए बड़ी धनराशि आबंटित की है। इन्होंने दिल्ली से कन्याकुमारी के लिए, जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अन्तर्गत है, एक नई ट्रेन भी उपलब्ध करायी है। अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर से मैं अपने मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

मैं आमान परिवर्तन के मुद्दे पर श्री वैको का समर्थन करता हूं। तिरूचेंदुर-तिरूनेलवेली रेल लाईन अत्यन्त महत्वपूर्ण है क्योंकि तिरूचेंदूर एक तीर्थस्थल है और लाखों लोग वहां आते हैं। और नजदीक में अरुमेगनेरी है। धरनगधरा केमिकल वर्क्स नमक और कास्टिक सोडा का उत्पादन करता है और वहां अन्य छोटी नमक उत्पादक इकाइयां हैं। वे वास्तव में इन उत्पादों को भारत के विभिन्न स्थानों पर भेजते हैं। इन उत्पादों की ढुलाई करके हमारी रेलवे प्रतिवर्ष एक करोड़ रुपये अधिक कमा सकती है। इसलिए, मैं रेल मंत्रालय विशेषत: हमारे रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि और अधिक धनराशि जारी करें और तिरूचेन्दूर-तिरुनेलवेली परियोजना

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[डा. ए.डी.के. जयशीलन]

को पूर्ण करें। मैं डीएमके पार्टी और तमिलनाडु के लोगों की ओर से इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

सभापति महोदय : अब, मैं प्रो. आई.जी. सनदी को बोलने के लिए बुलाता हूं।

...(व्यवधान)

श्री थावरचन्द गेहलोत (शाजापुर): महोदय, भाजपा सदस्यों के बारे में क्या ख्याल है?

सभापति महोदय : आप मंत्री जी का समर्थन कर रहे हैं, आप मंत्री जी के साथ हैं। आप उन्हें लिख कर अपनी मांगें मनवा सकते हैं।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री रतनलाल कटारिया, यदि आप अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं तो आप ऐसा कर सकते हैं।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री ब्रह्मानंद मंडल, आप क्यों बोलना चाह रहे हैं जबकि आपने पहले ही अपने भाषण को पटल पर रख दिया है?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. आई.जी. सनदी (धारवाड़ दक्षिण): सभापति जी, सच्चा वीर वही कहलाता है, उसी को हम सच्चा वीर कहते हैं जो *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैंने प्रो. सनदी को बोलने का मौंका दिया है।

[हिन्दी]

प्रो. आई.जी. सनदी: सभापति जी, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मेरे स्पीच भी-2-3 मिनट में होगी, जो शताब्दी गाड़ी की तरह तेज होगी। इस प्रकार मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। मै रेल मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूं कि महाभारत में एक बात कही गयी है कि वही सच्चा वीर है जिसकी प्रशंसा उसके विरोधियों द्वारा भी की जाती हो।

यहां मैं रेल मंत्री जी की प्रशंसा करुं, तारीफ करूं, निन्दा करूं या उन पर कोई टीका-टिप्पणी करूं, मुझे कुछ समझ में नहीं आता है। मंत्री जी, जब लोग आपकी तारीफ करने लगेंगे। मंत्री जी एक-दो मिनट मेरी तरफ भी ध्यान दीजिए। जब लोग आपकी तारीफ करने लगेंगे तो आंखें बंद करके सोचिए कि आपसे कौन सी गलती हो गई है। आपके क्या भलाई हो गई है। आप रेलवे की काफी भलाई कर चुके हैं। मैं उसके लिए आपकी तारीफ करना चाहता हूं। भारतीय रेल को सिर्फ लोहे की पटरी में नहीं समझता, यह भारत माता के भाग्य की रेखा है, अर्थ रेखा है। जब अर्थ की रेखा सबल-समर्थ होती है तो रेल विभाग का नीतीश जी अनर्थ कभी नहीं हो पायेगा। सेवा के इस क्षेत्र में समर्पण भाव से 150 साल से भी अधिक समर्पित सेवा रेल विभाग ने की है, उसकी मैं यहां सराहना करता हूं। लेकिन जनता का भार आपकी रेल भले ही ढोयें, लेकिन रेल का भार जनता पर थोड़ा कम होने से एक तरफ की भलाई होती है। मैं यहां तीन बातें, तीन मिनट में रखना चाहता हूं। *...(व्यवधान)* यहां मैं साउथ सैन्ट्रल रेलवे जोन की बात आपसे कहूंगा। आप प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को हुबली ले आये थे। लेकिन दुर्भाग्यवश यह काम पूरा नहीं हो पाया। उन्होंने कहा कि मुझे इतना ऊंचा मत बनाओं ताकि मुझे किसी से गले मिलने में तकलीफ हो। मैं प्रधान मंत्री जी और आपसे खास विनती करता हूं कि साउथ-वैस्टर्न जोन जो हमारा बनाना है, उसके लिए आप प्रधान मंत्री जी को हुबली ले आइये। उस दिन जो विश्वास आपने दिलाया था, शायद वह काम पूरा हो जाएगा।

सभापति महोदय, रेलवे बोर्ड की मीटिंग दिल्ली छोड़कर कहीं नहीं होती है। लेकिन हुबली में रेलवे बोर्ड की मीटिंग हुई थी। जिस वक्त प्रधान मंत्री श्री देवेगौड़ा जी थे, जोन बन रहा था, लेकिन हाईजैक होकर बंगलौर चला गया। फिर से आपके हाथों से उसको बनाने की शुभकामना हम यहां करते हैं। वहां बनाते वक्त उन्होंने कहा था कि 100 साल से पुराना वर्कशॉप है। पचास करोड़ रुपये का स्पेशल पैकेज देकर उसके मॉडर्नाइजेशन की उन्होंने बात की थी। उसके मॉडर्नाइजेशन की तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। कर्नाटक की चुनिन्दा योजनाओं को आप वहां की भागीदारी के साथ बनाने जा रहे हैं। लेकिन फाइनेन्शियल पोजीशन सैन्टर की जैसी है, वैसी ही स्टेट की भी है। वहां पर दो-तिहाई राज्य से और एक-तिहाई रेल से धन देने की बजाय मेरा आपसे आग्रह है कि इतना हो नहीं पाता है और योजनाएं वैसी की वैसी रह जाती हैं। सैकड़ों करोड़ की योजनाओं के लिए वहां पर 10, 15, 20 करोड़ का जो आबंटन हुआ है, इससे यह

काम कम्पलीट नहीं हो पाता है। इसलिए मेरा आग्रह है कि दो-तिहाई, एक-तिहाई की बजाय 50:50 अगर योजनाएं चालू करेंगे तो मैं समझता हूं कि स्टेट के लिए सहूलियत मिल जायेगी। आपने बंगलौर-गांधीधाम बरास्ता हुबली रेल शुरू करके बहुत अच्छा काम किया है। क्योंकि मैं हुबली धारवाड़, दक्षिण से आता हूं। हुबली होते हुए हमारी बहुत दिनों से मांग थी, बंगलौर-गांधीधाम बरास्ता हुबली में आपने बनाया। अजमेर-बंगलौर होते हुए बनाया, जनशताब्दी बंगलौर-हुबली बनाया, हुबली-हरिहर हमारी बहुत दिनों से डिमांड थी, जिसकी आपने पूर्ति की है। कर्नाटक के लोगों की तरफ से मैं आपकी प्रशंसा करना चाहता हूं। लेकिन रानी चेनम्मा एक्सप्रैस जो बंगलौर से होते हुए मिरज तक थी, उसे आप कोल्हापुर तक ले गये। खासकर पुराने जमाने से हम पूछ रहे हैं, जो पहले कुर्ला एक्सप्रैस थी, वह कुर्ला की बजाय आजकल चालुक्य एक्सप्रैस ले गये हैं, वह सप्ताह चार दिन मुंबई से बंगलौर चलती है। वह चालुक्य एक्सप्रैस मुम्बई से हर रोज चलाने की प्रार्थना करूंगा।

दूसरी बात आपने डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर में कम्प्यूटर सैन्टर बनाने की घोषणा की है। हावेरी जहां से मैं आता हूं, वहां एक नया जिला केन्द्र है। हावेरी रेलवे स्टेशन का मॉडर्नाइजेशन करने और कंप्यूटर सैन्टर खोलने की मैं आपसे विनती करता हूं। वहां एक फुटओवर ब्रिज और प्लेटफार्म की भी बहुत जरूरत है। साउथ-सैन्ट्रल रेलवे वालों से आप वहां थोड़ा ध्यान देने के लिए कुछ कहेंगे, कुछ निर्देश देंगे तो मैं समझता हूं कि हमारा काम बन जायेगा। मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं और जो समय सभापति जी ने दिया, उसके लिए उन्हें धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री विजय कुमार खंडेलवाल** (बेतूल): महोदय, मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं। आज जिस प्रकार की आर्थिक स्थिति हैं उसको देखते हुए यह जो बजट रेल मंत्री जी ने बजट प्रस्तुत किया है वह अपने आप में बहुत अच्छा है, भारतीय रेलवे दुनिया का एक बहुत बड़ा उपक्रम है। तथा करीब 13 मिलियन व्यक्ति प्रतिदिन भारतीय रेल से सफर करते हैं, अभी तक माल भाड़े के मद में से जो आय होती थी उससे किराये की आय से घाटा होता था। उसकी पूर्ति में उपयोग किया जाता था। माननीय रेल मंत्री जी ने क्रास सब्सिडी समाप्त करने की ओर एक ठोस कदम उठाया है एक चीज के घाटे की पूर्ति दूसरी चीज के लाभ से करने से कार्य ठीक प्रकार से नहीं चल सकता है और इसी कारण से रेलमंत्री जी ने यात्री किराये में वसूली बढोतरी की है और इससे सरकार को 910 करोड़ रुपयों की अतिरिक्त आय प्राप्त होगी। इसी प्रकार मालभाडे को भी युक्तिसंगत बनाया गया है भाडे की दरों को युक्तिसंगत बनाने से लगभग 450 करोड़ रुपयों की आय इस वर्ष अधिक होगी। और इस प्रकार यात्री किराये एवं माल भाड़े से सरकार को लगभग 1360 करोड रुपयों की अतिरिक्त आय होगी।

माननीय रेल मंत्री ने यह भी प्रयास किया है कि भाड़े को युक्ति संगत बनाने की दृष्टि से भाडे की 59 दरों को घटाकर 32 कर दिया है। इस वर्ष का जो वार्षिक प्लान तैयार किया है तथा जिसमें पिछले वर्ष 11090 करोड़ का प्रावधान था उसे इस वर्ष 12330 करोड़ किया गया है और इस प्रकार इस वर्ष के वार्षिक प्लान में 1240 करोड़ रुपयों की वृद्धि की गयी है।

यह वर्ष भारत में रेल सेवाओं के 150 वर्ष पूरे हो जाने का वर्ष है और इसकी कारण रेलवे ने इस वर्ष को यात्री सुविधा वर्ष घोषित किया है। यात्रियों की सुविधाओं के लिए पिछले वर्षों की तुलना में काफी अधिक राशि का आवंटन किया गया है। जो 200 करोड़ रुपयों का है, तथा यह राशि प्लेटफार्म प्रसाधन, यात्रीकक्ष निर्माण एवं अन्य जो सुविधाएं हैं वे प्रदान करने के लिये व्यय की जायेगी। रेल मंत्रालय में यह भी निर्णय लिया है कि प्रत्येक जिला मुख्यालय पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली पी.ओर.एस. लगाये जायेंगे। 16 नयी शताब्दी रेलें चालू की जाएंगी जो सेकेन्ड क्लास की होंगी तथा इनमें राजधानी एवं शताब्दी ट्रेन की सुविधाओं जैसी खाना, पानी आदि सुविधाएं ही प्रदान की जावेंगी।

इसके अलावा 25 नई एक्सप्रेस ट्रेनों के चलाने की भी घोषणा की गई है। 14 जोड़े टेनों की आवाजाही जो कम दिनों में होती थी उन्हें भी बढ़ाने की घोषणा की गई है। इसके अतिरिक्त सात नयी पैसेन्जर ट्रेन चलाने की घोषणा की गई है।

लोगों को खान पान की सामग्री शुद्ध एवं अच्छी प्रकार की मिले इसलिए इस वर्ष 50 फूडप्लाजा स्टेशनों पर खोले जावेंगे साथ ही लोगों को शुद्ध पानी प्राप्त हो इसके लिये रेलवे रेल्वेनीर के नाम से सस्ती और शुद्ध पानी की व्यवस्था करने जा रही है।

मैं कुछ सुझावों की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं-

सुपर फास्ट एवं मेल एक्सप्रेस रेलों में बगैर आरक्षण के यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या बहुत ही अधिक है तथा साधारण यात्रा के लिये डिब्बे कम रहते हैं इसलिये इन गाड़ियों में साधारण यात्रा के डिब्बों की संख्या बढ़ाई जावे, कई बार मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों का रेलवे स्टेशन पर स्टापेज कम समय का होने से एवं अनारक्षित डिब्बों की संख्या डिब्बों की संख्या कम होने से लोगों को अनारक्षित डिब्बों में जगह नहीं मिल पाती है और यात्री आरक्षित डिब्बों में बैठ जाते हैं तथा इन आरिक्षत डिब्बों में जगह होने के बावजूद टी टी से न पूछकर नहीं बैठने के कारण भी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री विजय कुमार खंडेलवाल]

यात्रियों को काफी अधिक राशि देनी पड़ती है, एवं दंड भी देना पड़ता है।

इसलिए ऐसी व्यवस्था होनी चाहिये कि पिछले स्टेशन से गाड़ी छूटने के तुरन्त बाद अगले स्टेशन को यह जानकारी दे दी जाए कि अमुख बोगी में कितनी सीटें रिक्त हैं उसके अनुसार यात्री उन्हीं डिब्बों मैं बैठने की कोशिश करेंगे।

मैं मेरे संसदीय क्षेत्र के स्टेशनों पर कुछ ट्रेनों के स्टापेज दिये जाने हेतु ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं,

मेरा संसदीय क्षेत्र बहुत बडा है इसके अन्तर्गत दो जिले एवं दो रेलवे के मंडल भोपाल एवं नागपुर आते हैं। भोपाल मंडल के अन्तर्गत हरदा जिला आता है और इटारसी से मुम्बई रोड पर इस जिले के तीन प्रमुख रेलवे स्टेशन टिमरनी, हरदा एवं खिरकिया आते हैं। टिमरनी रेलवे स्टेशन पर झेलम एक्सप्रेस जब पूना से दिल्ली की तरफ आती है उसका स्टापेज दिया गया है किन्तु जब यह ट्रेन दिल्ली से पूना की ओर जाने वाली गाड़ी का स्टापेज विगत दो वर्षों से बंद कर दिया गया है जनता की मांग को देखते हुए झेलम एक्सप्रेस का यह स्टापेज पुन दिया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र के इसी जिले के खिरकिया रेल्वे स्टेशन पर बहुत कम ट्रेनों के स्टापेज हैं यहां पर कृषि उपज मंडी है तथा यह ब्लाक एवं तहसील मुख्यालय है। जनता की आवश्यकता को देखते हुए मेरी मांग है कि खिरकिया रेलवे स्टेशन पर 9045-9046 सूरत-वाराणसी-सूरत एवं 9047-9048 सूरत पटना सूरत ताप्तीगंगा एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए इसके अतिरिक्त पवन या कामायनी एक्सप्रेस का स्टापेज इस रेल्वे स्टेशन पर दिया जाए। इसी प्रकार हरदा रेलवे स्टेशन पर पवन एक्सप्रेस का भी स्टापेज दिया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र का दूसरा जिला बैतूल है जो नागपुर रेल्वे मंडल के अन्तर्गत आता है इस जिले का एक मुख्य स्टेशन मुलताई है जो धार्मिक स्थल हैं एवं ताप्ती नदी का उद्गम स्थल है साथ ही यह जिले का तहसील मुख्यालय भी है इस रेल्वे स्टेशन पर छिंदवाड़ा जिले एवं महाराष्ट्र प्रान्त के अमरावती जिले के काफी ग्रामों की जनता आश्रित है इस रेल्वे स्टेशन पर काफी दिनों से जयन्ती जनता एक्सप्रेस के स्टापेज की मांग जनता द्वारा की जा रही है अत यहां पर जयन्ती जनता एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए इसी के कारण ही यहां पर लखनऊ चेन्नई-जयपुर चेन्नई एवं तिरुपति वाराणसी एक्सप्रेस का भी स्टापेज दिया जाए। जनसंख्या करीब एक लाख से ऊपर है और इसलिए इस रेल्वे स्टेशन पर गोरखपुर कोचीन एवं अन्य दिनों में इसी समय पर अन्य नामों से चलने वाली ट्रेन वाराणसी कोचीन, गोरखपुर, सिकन्दराबाद, त्रिवेन्द्रम इन्दौर का स्टापेज दिया जाए। जिससे लोगों को काफी सुविधा प्राप्त होंगी तथा रेल्वे की आय में भी बढोतरी होगी। इसी के साथ भोपाल बिलासपुर महानदी एक्सप्रेस का भी स्टापेज दिया जाए।

जैसी सरकार ने इस बजट में घोषणा की है कि हर जिला मुख्यालय पर कम्प्यूटरीकरण आरक्षण प्रणाली की सुविधा दी जाएगी इसके अन्तर्गत शीघ्र ही हरदा जिले में हरदा जिला मुख्यालय पर यह सुविधा प्रदान की जाए साथ ही नागपुर रेलवे मंडल के गोडाडोंगरी रेल्वे स्टेशन पर जो बैतूल जिले का प्रमुख स्टेशन है यहां से काफी अधिक यात्री सफर करते हैं तथा उन्हें आरक्षण के लिये इटारसी एवं बैतूल रेल्वे स्टेशन पर आश्रित रहना पडता है यहां पर भी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली लागू की जाएगी जिससे लोगों को सुविधा प्राप्त होगी एवं साथ ही रेल्वे की आय में काफी बढ़ोत्तरी होगी।

मुझे आशा है इसपर विचारकर हाल्ट प्रदान किये जावेंगे,

पुन मैं एक अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं और मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि रेलवे भविष्य में विकास की ओर एवं यात्रियों को और सुविधाएं प्रदान करने की ओर अग्रसर होगी।

***श्री दलपत सिंह परस्ते** (शहडोल): महोदय, संसदीय क्षेत्र शहडोल 11 में रेल सुविधाओं के विस्तार बाबत।

शहडोल संसदीय क्षेत्र क्र. 11 के अन्तर्गत रेल विभाग की बिंदुवार समस्यायें निम्नांकित हैं। शहडोल संसदीय क्षेत्र में कोयला परिवहन द्वारा एवं ओरियंट पेपर मिल, सोडा फैक्टरी, विद्युत थर्मल पॉवर चचाई एवं भगहार, पन बिजली परियोजना वाठासागर तथा अनेक खनिज एवं वन सम्पदा का परिवर्तन कार्य रेलवे के माध्यम से होता है, जिससे भारत राज्य सरकार को आय प्राप्त होती है। किन्तु, शहडोल संसदीय क्षेत्र करीब आदिवासी व जनमानस को रेल सुविधाओं से वंचित रहना पड़ता है, जो इस प्रकार हैं-

1. दुर्ग से भोपाल अमरकंटक एक्सप्रेस, जो सप्ताह में तीन दिन चलती हैं, उसे नियमित किया जावे क्योंकि शहडोल से प्रदेश की राजधानी भोपाल के लिए कोई भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है।

2. शटल पैंसेंजर जो चिरमिरी से दमोह के बीच चलती है, उसे दमोह के लिए तीन दिन तथा रीवा के लिए चार दिवस चलाया जाये क्योंकि संभागीय मुख्यालय रीवा में होने से कोयला क्षेत्र एवं अन्य औद्योगिक संगठनों के कामगारों को आवागमन की सुविधा होगी। साथ ही बिहार एवं उत्तर प्रदेश के कामगारों को आवागमन की सुविधा उपलब्ध हो जायेगी।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

3. बिलासपुर से भोपाल चलने वाली पैसेंजर के समय में इस तरह से परिवर्तन किया जाये, जिससे रेवान्चल एक्सप्रेस का कटनी जं. में सम्पर्क हो सके क्योंकि दोनों गाड़ियों के कटनी पहुंचने के लिए समय में सिर्फ आधा घंटे का अंतर है।

4. बाम्बे-हावड़ा एक्सप्रेस को वाया कटनी बिलासपुर मार्ग पर सप्ताह में दो दिवस चलाया जाये।

5. कटनी से बिलासपुर मार्ग पर अनूपपुर से खोडरी खोन्सरा तक सिंगल लाईन के स्थान पर डबल लाईन किया जाये। अमरकंटक एक्सप्रेस का स्टॉपिज शहडोल जिले के बुढार तथा उमरिया जिले के वरसिंहपुर में दिया जाये।

6. अमरकंटक एक्सप्रेस का स्टॉपिज शहडोल जिले के बुढार तथा उमरिया जिले वरसिंहपुर में दिया जाये।

7. सम्बलपुर-निजामुद्दीन हीराकुंड एक्सप्रेस को उमारिया जिला मुख्यालय में स्टॉपिज दिया जाये।

8. पुरी से निजामुद्दीन उत्कल एक्सप्रेस को शहडोल जिले के जैतहरी में स्टॉपिज दिया जाये।

9. दुर्ग-बनारस एक्सप्रेस, सारनाथ को उमारिया जिले के चढ़िया में स्टॉपिज दिया जाये।

10. इन्दौर-बिलासपुर नर्मदा एक्सप्रेस एवं विलासपुर भोपाल पैंसेजर की घुनघुटी में अप-डाउन दोनों को स्टॉपिज दिया जाये।

11. शक्तिपुंज एक्सप्रेस को विजयसोता में स्टॉपिज दिया जाये।

12. शहडोल जिले के जैतहरी, बिजुरी कोतमा एवं अनूपपुर स्टेशनों में लौट पारपथ की सुविधा प्रदान की जाये क्योंकि उक्त सभी स्टेशनों कोयला खानों के बीच एवं आबादी क्षेत्र में स्थिति हैं।

13. जिला शहडोल एवं उमारिया के बड़े नगरों के स्टेशनों में सौंदर्य एवं मूलभूत सुविधाएं जैसे प्लेटफार्म में शेड, पानी की समस्या वेटिंग हाल, विद्युत सज्जा एवं जिन एक्सप्रेस गाड़ियों में आरक्षण सुविधा नहीं, उनमें आरक्षण सुविधा प्रदान की जाये।

***श्रीचन्द कृपलानी** (चित्तौड़गढ़): महोदय, आपके माध्यम से मैं देश के रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करना चाहता हूं कि इन्होंने 2002-2003 यात्री सुविधा वर्ष के रूप में घोषित किया तथा रेल सुविधाओं का भरपूर ख्याल रखा गया है। इस साल 16 नई जन शताब्दी रेलगाड़ियां शुरू की गई है। 25 नई एक्सप्रेस रेल गाड़ियां व 7 नई पैसेन्जर गाड़ियां शुरू की गई हैं। मुझे खुशी इस बात की है कि राजस्थान को भी 5 साल नई गाड़ियों की सौगात दी गई व उदयपुर, चित्तौड़गढ़ अजमेर में 30 करोड़ तथा नीमच, रतलाग आमान परिवर्तन में 25 करोड़ रुपये का बजट दिया गया। रामगंज मंडी-भोपाल रेल लाइन का भी ध्यान रख गया।

मैं अपनी तरफ से रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने कोटा से निजामुद्दीन (नई दिल्ली) जन शताब्दी एक्सप्रेस तथा मऊ चित्तौड़गड़ एक्सप्रेस रेलगाड़ी का शुभारम्भ करने की घोषणा की है।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को अपने लोक सभा क्षेत्र की निम्न समस्याओं से अवगत कराना हूं:-

1. कोटा-निजामुद्दीन जन शताब्दी एक्सप्रेस को नीमच अथवा चित्तौड़गढ़ तक बढ़ाया जाए ताकि ब्राडगेज पर जिला चित्तौड़गढ़ व जिला नीमच आने-जाने वाले यात्रियों को दिल्ली जल्दी पहुंचने में सुविधा मिल सके और साथ ही नीमच से दिल्ली सुफरफास्ट गाड़ी वाया नीमाहेड़ा चित्तौड़गढ़,माडलगढ़, कोटा, सवाई माधोपुर चलाने की कृपा करें।

2. कोटा-चित्तौड़गढ-नीमच गाड़ी ब्रोडगेज मार्ग पर चलाई जाए।

3. बड़ी सादड़ी से नीमच वाया छोटी सादड़ी रेलवे लाइन का सर्वे कराकर नई रेलवे लाइन की स्वीकृति प्रदान करायें।

4. कोटा-जयपुर एक सीधी ट्रेन चलायी जाए।

5. आगरा फोर्ट रेल में दो कोच देहरादून की लगाई जाए ताकि लोगों को हरिद्वार आने-जाने में सुविधा मिल सके।

6. चित्तौड़गढ़ से अजमेर चलने वाली गाडियों का ठहराव गंगरार कराया जाए।

7. डूंगरपुर-निम्बाहेड़ा, डूंगरपुर से रतलाम नई रेल लाइन की स्वीकृत दी जाए।

8. नीमच से प्रतापगढ़, बांसवाड़ा, लुनावाड़ा मुम्बई तक नई रेल लाइन बिछाई जाए ताकि आदिवासी बहुल क्षेत्र को फायदा मिल सके।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री श्रीचन्द कृपलानी]

9. रामगंज मण्डी मोडक रेलवे स्टेशन से कई ट्रेनें गुजरती है। समय-समय पर यहां पर रूकवाने के लिए मैंने आपसे कई बार निवेदन किया। आशा है कि इस बारे में यहां से गुजरने वाली रेलों का ठहराव करवायेंगे।

10. चन्देरिया रेलवे स्टेशन पर भी चेतक व मीनाक्षी यात्री गाड़ी का ठहराव कराएं।

11. केन्द्र सरकार द्वारा भगवान महावीर स्वामी के 2600वें जन्म कल्याण वर्ष के रूप में पूरे देश में मनाया जा रहा है। मेरा आपसे आग्रह है कि भगवान के 2600वें जन्म कल्याण की स्मृति स्वरूप देश की किसी प्रमुख यात्री गाड़ी का नामकरण 'भगवान महावीर-अहिंसा एक्सप्रेस' के नाम से करने का कष्ट करावें।

12. यह कि चित्तौड़गढ जिला पूरे विश्व में महाराणा प्रताप के शौर्य एवं गाथाओं से प्रसिद्ध है। कृपया इस ऐतिहासिकता की स्मृति स्वरूप देश की प्रमुख यात्री गाड़ी का नाम 'महाराणा प्रताप एक्सप्रेस' के नाम से करने का कष्ट कराएं।

13. मेवाड़ से प्रसिद्ध तीर्थ स्थल श्री सांवलियाजी मंदिर की एक अपनी ऐतिहासिक पृष्ठिभूमि है। यहां देश के विभिन्न क्षेत्रों से हजारों दर्शनार्थी प्रतिदिन आते जाते है। यह तीर्थ स्थल मेवाड़-मालवा अंचल का ख्यातिनाम स्थान है। अत: देश की किसी प्रमुख रेल गाड़ी का नाम 'श्री सांवलिया एक्सप्रेस' करने का कष्ट किया करावें

14. निम्बाहेड़ा रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण का कार्य शीघ्र प्रारम्भ करवाया जाए।

15. चेतक एक्सप्रेस का कपासन में आपके प्रयासों से ठहराव हुआ है, उसमें आरक्षण की व्यवस्था अतिशीघ्र करवाने कष्ट किया जाए।

16. नीमच से लखनऊ या गोरखपुर तक नई एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाई जाए।

17. उदयपुर से चित्तौड़गढ़, भीलवाड़ा अजमेर होकर जयपुर मीटरगेज पर दिल्ली सुपरफास्ट गाड़ी लगायी जाए।

इस बजट का समर्थन करते हुए आशा करता हूं कि पूर्व की भांति आप मेरे लोक सभा क्षेत्र की जिन समस्याओं को मैंने अवगत कराया है, उनका निवारण करने की कृपा करेंगे।

आशा है इस निमित्त शीघ्र कार्यवाही कर अनुगृहीत करेंगे।

***श्री रतन लाल कटारिया** (अम्बाला): महोदय, मैं प्रधानमंत्री श्रीमान अटल विहारी वाजपेयी के नेतृत्व में बनी एन.डी.ए. सरकार द्वारा श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री, भारत सरकार द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2002-2003 रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। यह भारत के लिए वास्तव में बहुत गौरव का विषय है कि भारतीय रेलवे ने आज से डेढ़ सौ वर्ष पूर्व केवल मात्र 32 कि.मी. की दूरी तक अपना सफर किया था और आज 62000 रूट कि.मी. से भी अधिक हमारा नेटवर्क हो चुका है। हमने परिवहन ध्रुवपुर वर्ष 1950-57 के 73.2 मिलियन टन से बढ़कर आज 489 मिलीयन टन कर लिया है। आज मंत्री महोदय ने रेलवे संरक्षा को अत्यधिक महत्व देते हुए देश में विशेष रेलवे संरक्षा निधि के अन्तर्गत 17000 करोड़ रु. का संरक्षा किया गया है। रेलपथ के नवीकरण, अधिक पुलों के निर्माण को, स्टेशन सिगनल रिपेयर के बदलाव को अधिक महत्व दिया है। मुझे पूरी आशा है कि सरकार के इस कदम से रेलवे में दर्दनाक दुर्घटनाओं में कमी आयेगी। इसी प्रकार से रेलवे सुरक्षा को सुदृढ़ बनाने के लिए माननीय मंत्री जी ने रेलवे सम्पति को आंतकवादियों, आंदोलनकारियों व चरमपंथियों के निशाने से बचाने के भी कदम उठाये हैं।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने अपने इस बजट में लंबे समय से लंबित पड़ी परियोजनाओं की ओर भी ध्यान देने का पूरा भरोसा दिलवाया है। आज रेलवे ने विद्युतीकरण का जो बीड़ा उठाया है, उससे देश के आम नागरिकों को सहूलियत मिलेगी। इसी प्रकार से रेलवे की दोहरी लाइन बिछाने, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने से व रेलवे क्रासिंग पर नीचे व ऊपर से बड़े बड़े पुल बनाये जाने से भी जनता को राहत मिलेगी। आज रेलवे के कोच के रखरखाव सिस्टम को सुचारू रूप देने की आवश्यकता है।

माननीय मंत्री जी मैं चाहूंगा कि आज भारत जिस तरह से विश्व की एक उभरती हुई महाशक्ति बन रहा है, उसी दृष्टि को मद्देनजर रखते हुए आज भारतीय रेलवे को भी यूरोप व अन्य विकसित राष्ट्रों को रेल व्यवस्था से प्रतिस्पर्धापूर्वक बनाने की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि आज रेलवे की लाखों हैक्टेयर भूमि बंजर पड़ी है। इस भूमि के उपयोग करने की आज आवश्यकता है। मंत्री जी ने यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने का जो विश्वास दिला है, मुझे पूरा आशा है कि रेलवे अपने टैडरिंग सिस्टम को चुस्त दुरूस्त करेगा।

मैं कहना चाहूंगा कि रेलवे विभाग में कई लाख कर्मचारी कार्यरत हैं। इनमें से बड़ी संख्या में अनुसूचित जाति व जनजाति के हैं। मैं मांग करता हूं कि अनु.जाति व जनजाति के रिक्त पड़े पदों को तुरंत भरा जाये तथा रोस्टर प्रणाली को लागू किया जाये तथा रेलवे के उच्च पदों पर भी दलितों की भागीदारी सुनिश्चित की जाये। माननीय मंत्री जी आप रेलवे में कैटरिंग कारपोरेशन बनाकर मैक्डोनाल्ड की तर्ज पर यात्रियों को खानपान के मामले

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

में उच्च कोटि की सुविधा देना चाहते हैं। मैं अनुरोध करूंगा कि ऐसा करते समय देश के उन छोटे 15000 रेलवे रिफरेस्मेंट कांट्रेक्टरों का ध्यान रखा जाना चाहिए।

माननीय मंत्री जी में हरियाणा प्रदेश के अम्बाला आरक्षित लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूं। मेरी लोक सभा में रेलवे का डिवीजन स्तर का कार्यालय, जिसे आधुनिक बनाये जाने की आवश्यकता है। मेरी लोक सभा के कालका व जगाधरी रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करके आधुनिक बनाये जाने की अति आवश्यकता है।अम्बाला शहर, अम्बाला कैंट व जगाधरी कपड़े के व्यापार बर्तन उद्योग व सांइस का सामान बनाने के लिए विश्व में प्रसिद्ध हैं। मेरे क्षेत्र में जहां पर देश विदेश से व्यापारी अपने कारोबार करने की दृष्टि से आते हैं। वहीं पर पूर्वी भारत से बहुत से लोग मजदूरी के लिए आते हैं व अम्बाला छावनी भारत का प्रमुख मिलीटरी सैंटर भी हैं। मैं मांग करता हूं कि जनता को राहत प्रदान करने के लिए नई गाड़ियां चलाई जायें। बराड़ा ब्लाक में रेलवे स्टेशन सुपर फास्ट, गंगानगर, हरिद्वार एक्सप्रेस गाड़ी को रोका जाये। जगाधरी में जनसेवा एक्सप्रेस का ठहराव किया जाये और स्वर्ण शताब्दी दिल्ली-अमृतसर के सभी यात्राओं को अम्बाला में रोका जाये।

माननीय मंत्री जी मेरे क्षेत्र के लोग वर्षों से यमुना नगर से कालका वाया नारायणगढ़ तथा यमुना नगर से पटिलाया वाया कुरुक्षेत्र, पहेवा यमुना नगर से सिखों की आस्था केन्द्र पोंटा साहिब से होती हुयी देहरादून तक रेल लाइन बिछाने की मांग निरंतर करते आ रहे है। मैं मांग करता हूं कि वर्षों से लम्बित पड़ी इन नयी रेलवे परियोजनाओं को अविलम्ब पूरा किया जाये व इसके लिए बजट में प्रावधान किया जाये। माननीय मंत्री जी जहां पर राष्ट्रीय स्तर पर अन्य बातों को लेकर यह बहुत अच्छा बजट है, परंतु आपके इस बजट से हरियाणा की जनता को निराशा हाथ लगी है। मैं आपको स्मरण कराना चाहता हूं कि हरियाणा की जनता ने 10 की 10 लोक सभा सीटें जीतकर अटल जी की झोली में डाली थी। इसलिए हरियाणा की उपेक्षा न करते हुए हमें हमारा हिस्सा दिया जाये। अत: मैं इस बजट का समर्थन करता हूं।

***श्री रामनरेश त्रिपाठी** (सिवनी): महोदय, मै रेल मंत्री को व्यवस्थित, संतुलित तथा जनहितकारी बजट प्रस्तुत करने हेतु बधाई देता हूं। रेल उपयोगकर्त्ताओं की सुविधा हेतु अनेक नई रेलगाड़ियां चलाई गई, रेलगाड़ियों की रफ्तार बढ़ाई गई तथा संरक्षा तथा सुरक्षा को बढ़ाने हेतु अनेक योजनायें बनायी गयी हैं, जो निश्चित रूप से स्वागत योग्य है तथा जन भावनाओं के अनुरूप हैं।

महोदय, मध्य प्रदेश इस देश का विशालतम किंतु पिछड़ा प्रदेश है, जहां क्षेत्रफल के अनुसार तुलनात्मक दृष्टि से रेलवे लाइनें काफी कम हैं, जिसके कारण प्रचुरमात्रा में खनिज तथा वन संपदा होते हुये भी औद्योगिक दृष्टि से पिछड़ा हुआ है। महोदय, मध्य प्रदेश का महाकौशल क्षेत्र आज भी अंग्रेजों की बिछाई छोटी लाइनों से अभिशप्त है, जिसके कारण न तो यहां की नैसर्गिक संपदा को देशहित में दोहन हो पा रहा है और न विकास की असीम संभावनाओं वाला यह क्षेत्र अपना औद्योगिक विकास कर पा रहा है।

रामटेक (दक्षिण पूर्व रेलवे) से श्रीधाम, मध्य रेलवे, देश की प्रस्तावित महत्वपूर्ण रेल लाईन है। इस नयी ब्राडगेज रेलवे लाईन के लिये फील्ड सर्वेक्षण का प्राक्कलन पूरा हो गया है। (सिगनल एवं दूरसंचार का) तथा यातायात की स्थिति की रिपोर्ट तैयार हो चुकी है। इस नये रेल मार्ग के निर्माण से उत्तर दक्षिण की दूरी लगभग 400 कि.मी. कम होगी तथा आवागमन की सीधा कम दूरी का मार्ग उपलब्ध होगा। समय तथा उर्जा की बचत होगी। सिवनी जैसा आदिवासी बाहुल्य पिछड़ा जिला ब्राडगेज सुविधा से जुड़ जायेगा।

महोदय, दक्षिण पूर्व रेलवे के अन्तर्गत गेज परिवर्तन के लिये मध्य प्रदेश में छिंदवाड़ा-सिवनी-नैनपुर (140 कि.मी.) रेल लाइन का आरंभिक इंजीनियरी सह यातायात सर्वेक्षण स्वीकृत है, इंजीनियरी फील्ड सर्वेक्षण पूरा हो गया है तथा यातायात प्रक्षेपणों का संग्रह किया जा रहा है। आशा है, आप शीघ्र इस गेज परिर्वतन को धनराशि उपलब्ध कराकर इस पिछड़े अंचल का विकास सुनिश्चित करेंगे।

महोदय, पांचवीं पंचर्षीय योजना में मध्य प्रदेश ने इक्कीस नयी लाइनों के निर्माण की सिफारिश की थी, जिसमें जबलपुर, पाटन, दमोह, टीकमगढ़ ललितपुर नया ब्राडगेज सम्मिलित था यह रेल मार्ग जबलपुर को सीधा दिल्ली से जोड़ता है तथा दूरी भी लगभग आधी करता है। जबलपुर इस देश के मध्य में स्थित अति महत्वपूर्ण नगर है। यहां सुरक्षा के अनेक महत्वपूर्ण कारखाने स्थित हैं। यह देश का सबसे बड़ा शैक्षणिक केन्द्र है तथा यहां दुनिया की सबसे पवित्र नर्मदा नदी बहती है, जिसके किनारे विश्व प्रसिद्ध मार्बल रोक्स की सुंदर पहाड़ियां है। इस ब्राडगेज के निर्माण से जबलपुर सीधा दिल्ली से जुड़ जायेगा, जिसका लाभ अन्य अनेक प्रदेशों को होगा। मंत्री महोदय से अपेक्षा है इस मार्ग के निर्माण पर शीघ्र ध्यान देने की महत्ती कृपा करेंगे।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री राम नरेश त्रिपाठी]

महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग 12 पर भिटौनी शहपुरा, जबलपुर जिले में रेल मार्ग पर ओवर ब्रिज की आवश्यकता है। यहां पर पेट्रोलियम का गैस प्लांट स्थित हैं तथा हमेशा इसकी रैक आती रहती है तथा घंटों यह फाटक बंद रहता है तथा राष्ट्रीय राजमार्ग का आवागमन अवरुद्ध रहता है।

मान्यवर, कुछ अन्य छोटी बातों की और भी आपका ध्यान आकृष्ट कर रहा हूं तथा आशा करता हूं कि मंत्री महोदय इन्हें जरूर पूर्ण करेंगे।

मध्य प्रदेश के जिला सिवनी में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण शीघ्र आरंभ करने की मांग वर्षों पुरानी है, इसे शीघ्र पूरा करने की अपेक्षा है।

राजकोट एक्सप्रेस का श्रीधाम स्टेशन पर नरसिंहपुर जिले में स्टाप होना अतिआवश्यक है। यहां पर शंकराचार्य जी का आश्रम है, जहां बड़ी मात्रा में गुजरात से तीर्थयात्रियों का आना होता है।

गोंडवाना एक्सप्रेस जबलपुर निजामुद्दीन का मथुरा में स्टॉप होना आवश्यक है तथा इसके निजामुद्दीन से चलने के समय में परिवर्तन करने की आवश्यकता है। यदि इसे यहां से 4.30 पर रवाना किया जाते तो यात्रियों को काफी सुविधा होगी।

जबलपुर में शहपुराभिटौनी से कटनी लोकल ट्रेन चलाना अति आवश्यक है, जिससे रेल उपयोगकर्ताओं को काफी सुविधा होगी। आशा है, मंत्री महोदय इन छोटी जनहित की मांगों को जरूर पूर्ण करेंगे।

मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देना चाहता हूं।

***श्री किशन सिंह सांगवान** (सोनीपत): महोदय, दिनांक 24.2.02 को माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार द्वारा जो रेल बजट पेश किया है, उसका मैं समर्थन करता हूं और प्रशंसा करता हूं। इस बजट में गरीब जनता के हितों का ध्यान रखर, विकासशील बजट पेश किया गया है। आर्थिक संकटों के होते हुए भी अनेक प्रोग्राम बनाये गये हैं। इस बजट में आय के साधन बढ़ाने और खर्च घटाने का भरसक प्रयास किया गया है।

महोदय, रेल की सवारी गरीब जनता की सवारी मानी जाती है और देश की अधिकांश जनता रेल से सफर करती है, इसलिए बढ़ती हुई आबादी के कारण रेल की मांग व आवश्यकता निरन्तर बढ़ रही हैं।

जहां बजट की प्रशंसा हो रही है वहीं पर महोदय, हरियाणा की जनता में नाराजगी व आक्रोश बढ़ रहा है। नीतीश जी के बजट भाषण के बाद हरियाणा की जनता में व्यापक प्रतिक्रिया हुई है क्योंकि हरियाणा को वर्षों से लगातार रेलवे की दृष्टि से पूर्णतया अपेक्षित रखा गया है। हमारी बार-बार मांग करने पर मंत्री से मिलने के बावजूद और रेल बजट पर प्रतिवर्ष आवाज उठाने पर भी हमें कुछ नहीं मिला है और मंत्री जी यह स्वीकारते भी रहे हैं कि हरियाणा को हम कुछ नहीं दे पाये हैं। इससे ऐसा आभास होता है कि हरियाणा रेलवे के मानचित्र पर है ही नहीं। जबकि लगभग सभी रेलगाड़िया हरियाणा की धरती से होकर गुजरती है लेकिन हरियाणा की जनता की समस्याएं ज्यों कि त्यों बनी हुई है। अधिकतर लम्बी रेलगाड़ियां या तो हरियाणा में रूकती नहीं या फिर इतनी भीड़ पीछे से आती है कि उन गाड़ियों में चढ़ना बहुत ही कठिन होता है जिसकी वजह से अनेक यात्रियों को रोजाना अपने प्राण देने पड़ते हैं।

महोदय, हरियाणा प्रदेश दिल्ली के तीन तरफ लगता है और इसका लगभग 35-40 प्रतिशत हिस्सा (एन.सी.आर.) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में पड़ता है। दिल्ली की बढ़ती हुई भीड़ व आबादी की दृष्टि से भी हरियाणा में रेल की अधिक सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए। हरियाणा से लगभग 5 लाख यात्री दिल्ली में रोजाना आते हैं और जाते हैं जो कि अधिकतर कर्मचारी, व्यापारी, छात्र व मजदूर होते हैं लेकिन जो दुर्दशा इन सम्मानित व्यक्तियों की रेल में होती है, ऐसी तो पशुओं की भी नहीं होती।

महोदय, माननीय मंत्री ने अपने बजट भाषण में विशेष बल इस बात पर दिया है कि जनता की बढ़ती हुई मांगों को देखते हुए एक ट्रांसपेरेन्ट फारमूला बनाया गया है ज़िसके द्वारा नये प्रोजेक्ट के लिए फण्ड का अलाटमेन्ट किया जायेगा ताकि पारदर्शिता हो सके। इसके लिए तीन प्रमुख क्राईटिरिया बनाए गये हैं:-

1. एरिया ऑफ स्टेट	15 प्रतिशत
2. पापुलेशन (जनसंख्या)	15 प्रतिशत
3. राज्य में परियोजनाओं को पूर्ण हेतु बकाया राशि।	70 प्रतिशत

इस आधार पर मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या हरियाणा को उपरोक्त फारमूले के आधार पर कोई प्रोजेक्ट दिया गया है। क्या कोई नई रेलवे लाइन, नई विद्युतीकरण, लाइन का दोहरीकरण, ब्रोडगेज लाइन में परिवर्तन, नई रेलगाड़ियां इत्यादि।

इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि हरियाणा के साथ भेदभाव हुआ है और इसकी उपेक्षा हुई है जबकि राजधानी दिल्ली के नजदीक होने के कारण यहां समस्याएं और ज्यादा हैं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, जैसे मैंने जिक्र किया है-समस्याएं बहुत ही ज्यादा हैं लेकिन समय अभाव के कारण मैं सभी का उल्लेख नहीं कर सकता। फिर भी मैं अति आवश्यक समस्याएं जिनको मैं बार-बार उठाता रहता हूं, अवश्य आपको बताना चाहूंगा:-

नई रेलवे लाइनें:

1. जींद से सोनीपत लाइन (सर्वे कार्य हो चुका है बजट में प्रावधान करवाना है)
2. रोहतक-झज्जर-रिवाड़ी
3. झज्जर-बहादुरगढ़
4. रोहतक-हिसार वाया महम, झांसी
5. पानीपत-मेरठ

रोड ओवरब्रिज (आर.ओ.बी)

1. गन्नौर-(सोनीपत)
2. सोनीपत-गोहाना रोड पर सोनीपत
3. बहादुरगढ़-कानोन्दा रोड पर बहादुरगढ़
4. रोहतक वाईपास पर रोहतक
5. गोहाना-जींद रोड पर गोहाना

लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण

दिल्ली-रोहतक-भटिण्डा को डबल लाइन किया जावे तथा पहले फेज में दिल्ली-रोहतक-जींद को विद्युतीकरण किया जावे और तब तक डीजल की नई गाड़ियां (लोकल ट्रेन) लगाई जावें।

रेलगाड़ियों का ठहराव

1. एकता एक्सप्रेस को स्वतंत्र किया जावे और दूसरी गाड़ियों से डे-लिंक किया जावे।
2. मौजूदा बजट में प्रस्तावित गाड़ियों चण्डीगढ़-नई दिल्ली (जन शताब्दी) का ठहराव पानीपत, सोनीपत किया जावे।
3. पठानकोट-दिल्ली (जन शताब्दी) का ठहराव जींद, रोहतक व बहादुरगढ़ किया जावे
4. शाने-पंजाब व पूजा एक्सप्रेस का सोनीपत ठहराव किया जावे।
5. ऊचाहार एक्सप्रेस गाड़ी नं. 4517 अप व 4548 डाउन का ठहराव गन्नौर (सोनीपत) किया जावे।
6. जम्मू मेल व झेलम एक तरफ रूकती हैं, इनका दूसरी तरफ ठहराव किया जावे।
7. सभी एक्सप्रेस मेल गाड़ियों का रोहतक-दिल्ली सेक्शन पर बहादुरगढ़ में ठहराव हो तथा आसोदा में ठहराव हो।
8. नई दिल्ली-श्रीनगर एक्सप्रेस का जुलाना (जींद) ठहराव किया जावे।
9. एक्टेंशन ऑफ 1-डीआर, दिल्ली-रोहतक को जींद तक बढ़ाया जाए या गोहाना तक किया जावे।

नई रेलगाड़ियां चलाने हेतु

1. एक नई ई.एम.यू. रेल सोनीपत-दिल्ली चलाई जावे।
2. एक पेसेन्जर गाड़ी गोहाना-रोहतक-दिल्ली निजामुद्दीन प्रातः चलाई जावे और शाम को वापस की जावे।
3. जींद-पानीपत सेक्शन पर प्रातः एक गाड़ी जींद से पानीपत और पानीपत से जींद को एक अतिरिक्त नई गाड़ी चलाई जावे।

न्यू हाल्ट

1. लाखन माजरा (रोहतक-जींद सेक्शन) में एक हाल्ट की अति आवश्यक है। यह जनता की एक बहुत पुरानी मांग है।
2. ग्राम सरसाढ़ (रोहतक-पानीपत सेक्शन) एक हाल्ट बनाया जाए जो पहले चालू था जिसे बाद में बन्द कर दिया गया।
3. ग्राम भैंसवान खुर्द (रोहतक-पानीपत सेक्शन) स्टेशन की बिल्डिंग बहुत खराब हो चुकी है और एक नई स्टेशन बिल्डिंग का निर्माण किया जाना है। 6-7 गांव की जनता की मांग पर नया रेलवे स्टेशन ग्राम माहरा-ठसका के बीच बनाया जावे जिसका सर्वे भी हो चुका है।
4. ग्राम रामकली में रामकली मायनर (रोहतक-जींद सेक्शन) पर पुल बनाया जावे। 5-6 गावों के किसानों की समस्या है। इसके लिए 22,58,184/-रूपए भी रेलवे के प्राक्कलन के मुताबिक रेलवे विभाग में जमा कराये जा चुके हैं लेकिन काम अभी तक शुरू नहीं हुआ।

[श्री किशन सिंह सांगवान]

अत: मैं एक और प्रमुख मांग कि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली को सब-अर्बन डिवीजन बनाया जावे और जैसे मुम्बई को बनाया गया है, को उठा रहा हूं। मैंने पिछले बजट सत्र में भी इस मांग को प्रमुखता से उठाया था।

मुझे विश्वास है कि माननीय नीतीश कुमार जी हरियाणा की भावनाओं को समझेंगे और इसका यथाशीघ्र समाधान करेंगे।

***श्री सईदुज्जमा** (मुजफ्फरनगर): महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र मुजफ्फरनगर एशिया की सबसे बड़ी गुड़मंडी तथा धार्मिक स्थल हरिद्वार के लिये प्रवेश द्वारा है। अत: मुजफ्फरनगर से मेरठ तक डबल रेलवे ट्रेक कराने की मैं मांग करता हूं। मेरठ तक डबल ट्रेक की स्वीकृति पहले ही हो चुकी है।

कृपया हमारी इस मांग को बजट वक्तव्य में शामिल कराने का कष्ट करें।

***श्री शीशराम सिंह रवि** (बिजनौर): महोदय, मुझे आपने रेल बजट 2002-2003 पर बोलने का मौका दिया, मैं आपका हृदय से आभार व्यक्त करता हूं। भारतीय रेल जो पूरे देश का सबसे बड़ा विभाग है। मैं माननीय मंत्री नीतीश कुमार जी का भी हृदय से आभार व्यक्त करता हूं, कि उन्होंने रेल बजट में छोटे व बड़े सभी लोगों को समायोजित करने का कार्य किया है। रेलवे देश की एकता को बनाए रखने में सफल है, रेलवे देश के कोने कोने को छूता हुआ चल रहा है। माननीय मंत्री जी के नेतृत्व में रेलवे ने चहुंमखी विकास किया है माननीय मंत्री जी का ध्यान में इस और भी दिलाना चाहता हूं कि वे रेलवे कर्मचारियों की संख्या में प्रतिवर्ष कटोती कर रहे है जिससे बेरोजगारी बढ़ रही है। रेलवे विभाग में खलासियों का पद तो समाप्ति की और है, क्योंकि इसका स्थान मशीनों ने ले किया है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस और भी दिलाना चाहता हूं, कि रेलवे के बड़े अधिकारियों की नियुक्ति में पदोन्नति से न करते हुए नई भर्ती के द्वारा नियुक्ति की जानी चाहिए। मेरे देखने में आया है, कि डी.आर.एम. व जी.एम. व रेलवे बोर्ड के सदस्य व चैयरमैन इन पदों पर पहुंचते-पहुंचते ही सेवा समाप्ति की तरफ पहुंच जाते हैं। और उनके कार्य करने की क्षमता भी धीमी हो जाती है। इससे रेल विभाग भी धीमा होना चलने लगा है। इन बड़े पदों पर नियुक्ति की प्रक्रिया आई.ए.एस. व आई.पी.एस. की तरह होनी चाहिये। और सीधे भर्ती से भरे जाने से कार्य की क्षमता अधिक बढ़ेगी, तथा रेल मंत्रालय अधिक लाभ में जा सकता है। इस बार रेलवे के किराये में जो बढ़ोत्तरी हुई है। उससे गरीब जनता के ऊपर सीधा प्रभाव पड़ा है। किराये में कटौती करने की मांग करता हूं।

रेलवे भारत सरकार का विभाग है और इसलिए संसद सदस्यों का रेलवे विभाग से सीधा संबंध होना चाहिए, परन्तु रेलवे विभाग के डी.आर.एम. व जी.एम. जब अपने द्वारा या रेल मंत्री के द्वारा रेलवे के नव निर्माण कार्यो का शिलान्यास कराते है तो सांसदों को इस और विषय में अवगत नहीं कराते हैं। अधिकारियों का वर्चस्व रेलवे विभाग पर है पूर्व रेल मंत्री बहन ममता बनर्जी जी मेरे क्षेत्र में वालावाली गंगा नदी के रेलवे पुल का उदघाटन करने गयी थी। उस समय उन्होंने नजीवाबाद रेलवे स्टेशन को आरक्षण कम्प्यूटीकृत कराने की घोषणा की थी तथा गंगा नदी बालाबाली के रेलवे के पुराने पुल को रोड का पुल जारी करने की भी घोषणा की थी परन्तु दोनों कार्यों में अभी तक कोई भी सफलता नहीं मिली है। उत्तरी रेलवे के जी.एम. व डी.आर.एम. मुरादाबाद ने मेरे क्षेत्र में किसी भी नव निर्माण कार्यों का उदघाटन कराने या नवीन कार्यों की जानकारी मुझे देने की आवश्यकता महसूस नहीं की है। तथा डी.आर.एम. मुरादाबाद और जी.एम. उत्तर रेलवे मेरे पत्रों का उत्तर भी गलत ही देते हैं।

महोदय, मैं उत्तर प्रदेश से भारतीय जनता पार्टी का नया अकेला सांसद हूं तथा मेरे जिला बिजनौर दिल्ली से कुल 940 किमी दूर है। और बिजनौर जिले के व्यापारियों को थोक मंडी भी दिल्ली में ही पड़ती है बिजनौर जिले से सैकड़ो बसें व प्राईवेट टैक्सियां प्रतिदिन आते हैं। तथा जब बिजनौर के डाक्टरों से कोई मरीज रोगी इलाज से ठीक करने में असमर्थ रहता है, तो वे भी दिल्ली को रैफर करते है। इससे यह महसूस होता है कि बिजनौर का दिल्ली से सीधा संबंध है परन्तु रेल मंत्रालय ने बिजनौर को छूता छोड़ रखा है दिल्ली से देहरादून को कई एक्सप्रेस व साधारण रेलगाड़ी वाया मेरठ जा रही है मैं पिछले दो वर्षों से यह प्रयास कर रहा हूं कि दिल्ली से देहरादून को जाने के लिए एक्सप्रेस ट्रेनों को दिल्ली से गाजियाबाद, गजरौल, चांदपुर, बिजनौर, नजीबाबाद, हरिद्वार, देहरादून चलवाया जाना चाहिए था। तथा अभी नई ट्रेन जो अप्रैल से चलने जा रही है। उसमें एक जन शताब्दी दिल्ली से देहरादून के लिए चलने वाली है। इस जन शताब्दी का मार्ग दिल्ली से गाजियाबाद, गजरोला, चांदपुर, बिजनौर, नजीबाबाद, हरिद्वार, देहरादून होना चाहिए मेरे जिले की जनता को आए दिन रेलवे विभाग के खिलाफ टिप्पणियां आती रही हैं और जनता ने बिजनौर से दिल्ली को रेलवे लाइन के जरिए जोड़ने के लिए बहुत संघर्ष किया है। मसूरी एक्सप्रेस एक ही ट्रेन रात को दिल्ली से देहरादून वाया बिजनौर जाती है जिसका लाभ बिजनौर की जनता को नहीं मिलता है पूरे दिन एक भी ट्रेन दिल्ली से बिजनौर के लिए नहीं है। बिजनौर जिले की जनता की मांग है कि बिजनौर से दिल्ली के लिए 5 डिब्बे बाली शटल ट्रेन दिन में (24 घंटे) में दो बार आए, व दो बार जाए इससे रेलवे को भी बहुत बड़ा लाभ मिलेगा और बिजनौर की जनता को इसका बहुत लाभ होगा।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी चाहूंगा कि महाभारत के समय पांडवों की राजधानी का केन्द्र हस्तिनापुर और महाभारत काल के महात्मा बिदुर की कुटी गंगा के किनारे दारानगर गंज (बिजनौर) कुमायूं व गढ़वाल को जोड़ने वाला कालागढ़ जहां विद्युत परियोजना भी है आज तक रेलवे लाईन से वंचित है जबकि रेलवे विभाग ने सभी धार्मिक स्थलों व देश के कोने-कोने को जोड़ने का काम किया है एन.डी.ए. सरकार के लिए यह भी एक एतिहासिक कार्य होगा कि मेरठ से मवाना, हस्तिनापुर विदुर कुटी व कालागढ़ तक रेलवे लाईन का नया सर्वे कराकर रेलवे लाईन बिछवाने का कार्य इसी बजट में कराया जाय हस्तिनापुर जैन धर्म का भी बहुत बड़ा तीर्थ स्थल है तथा कालागढ़ में रामगंगा विद्युत परियोजना है, तथा उत्तरांचल को जोड़ेगी। मैं माननीय मंत्री जी से उक्त कार्यों को रेलवे बजट में शामिल करने का अनुरोध करता हूं मुझे पूर्ण आशा है कि बिजनौर की जनता की भावनाओं का सम्मान करते हुए नजीबाबाद रेलवे लाइन पर ओवर ब्रिज बनवाने की भी कृपा करेंगे। मैं 2002–2003 के रेल बजट का संशोधन के साथ समर्थन करता हूं।

***श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी** (अहमदनगर): महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं। रेल मंत्री जी ने बजट में जो प्रावधान किये हैं निश्चय ही आशाजनक तथा उत्साहवर्धक है। अलबत्ता मैं यही कहना चाहता हूं कि:-

रेल यातायात विकास के बिना क्षेत्र का विकास नहीं होता। जहां तक रेल का संबंध है, अहमदनगर संसदीय क्षेत्र की उपेक्षा की गयी है। बजट में दौड़-मनमाड लाईन के दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण के लिए सर्वेक्षण निश्चित समय की घोषणा अपेक्षित थी। इस लाईन पर विश्वप्रसिद्ध शिरडी, शिंगणापुर जैसे पवित्र स्थल तथा सेना का बहुत बड़ा केन्द्र और मेहराबाद स्थित भारत पेट्रोलियम का बहुत बड़ा टर्मिनल भी मौजूद है। अगले साल नासिक में कुंभ मेला आरंभ हो रहा है। वहां के श्रद्धालुओं की भीड़ भी शिरडी आयेगी। शिरडी के लिए प्रतिदिन 500 बसें मुम्बई तथा देश के अन्य भागों से आती हैं। इन श्रद्धालुओं के लिए एक नई ट्रेन (सांई एक्सप्रेस) चलाने की कई वर्षों से मांग है। ऐसी ट्रेन शुरू की गयी तो सड़क यातायात भी आसान हो जायेगा और श्रद्धालुओं की तथा तेजी से बढ़ रही जनसंख्या को राहत मिलेगी और रेलवे को भी काफी राजस्व मिलेगा। यह मामला मैंने लोक सभा में नियम 377 के अंतर्गत भी उठाया था।

श्रीगोन्दा यहूरी कोपरगांव एरिया के किसान सब्जी, फल उत्पादन में अग्रेसर है। अगर इनको रेल की सुविधा मिल जाये तो इस उत्पादन की अच्छी कीमत मिल सकती है। इसलिए मुम्बई-मनमाड वाया अहमदनगर एक ट्रेन चलती थी, उसे दोबारा शुरू करने की जरूरत है। दौंड-मनमाड रेल लाईन पर लोनी व्यंकनाथ स्थित एक कासिंग पुल निर्माण कार्य संबंधी मामला मैंने लोक सभा में उठाया था। माननीय रेल मंत्री जी ने सूचित किया था कि यह क्रासिंग दिसम्बर, 2000 तक पूरा करने का प्रस्ताव है। लेकिन कार्य अभी तक प्रारंभ भी नहीं हुआ है। यह मामला 1995 से चल रहा है। अत: मेरी विनती है कि क्रासिंग पुल निर्माण कार्य तत्काल शुरू करने हेतु निर्देश दें।

अंग्रेजी सल्तनत में 1922 में बेलापुर-नेवास-शेवगाव-परली मार्ग का सर्वेक्षण करके रेल द्वारा भूसंपादन भी किया गया है, लेकिन स्वतंत्रता के बाद रेल विभाग ने इसे दुर्लक्षित किया है। इसे दोबारा सर्वेक्षण करने की जरूरत है। अहमदनगर-बीड-परली मार्ग का सर्वेक्षण चल रहा है और बीड स्टेशन का कार्य भी प्रगति पर है। इसे पर्याप्त निधि देकर पूरा करने की आवश्यकता है। इस संबंध में रेल अधिकारियों के साथ मेरी चर्चा भी हुई है। मेरे संसदीय क्षेत्र में अनेक स्थानों पर रेलवे क्रासिंग है। उनमें से बहुत से ऐसे भी हैं जहां न तो फाटक है, न रेल कर्मचारी। इस कारण इस क्रासिंग पर दुर्घटना होती रहती है। उससे जन-धन की हानि होती है। ऐसी जगह रेल कर्मचारियों की नियुक्ति होनी चाहिए। उदाहरण के तौरपर कर्मचारियों की नियुक्त होनी चाहिए। उदाहरण के तौर पर दौंड-मनमाड रेल लाईन पर देहरे गांव के नजदीक हाल ही में हुई एक दुर्घटना में एक व्यक्ति की मृत्यु होने पर वहां का जनजीवन प्रभावित हो गया और क्षुब्ध ग्रामवासियों ने रास्ता रोको आंदोलन किया। पहले यहां पर रेलवे क्रासिंग था। लेकिन वहां से लगभग एक किलोमीटर पर ऊपरी पुल होने के कारण रेल पटरी के दोनों तरफ बसा हुआ है। लोगों की मांग के बावजूद भी रेलवे क्रासिंग बंद है जिसके कारण ऐसी दुर्घटनाएं बार-बार हो रही है। अत: सार्वजनिक हित में यहां पर अविलंब रेलवे पटरी के नीचे एक टर्मिनल बनाया जाये।

अहमदनगर स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने हेतु सुविधा दिलाने के लिए मैंने मध्य रेल प्रबंध के साथ विचार-विमर्श करके एक योजना बनवाई है। जैसा कि पेयजल, प्लेटफार्म पर बैठने की पर्याप्त व्यवस्था तथा ऊपर की छत, प्लेटफार्म पर तथा स्टेशन के बाहर सुलभ शौचालय द्वारा 10-10 सीटों का शौचालय। इस परियोजना के लिए निजी क्षेत्र से निधि का सृजन भी किया गया है, लेकिन डेढ़ साल के बावजूद रेल विभाग ने न तो उसे अनुमति दी है, न ही रेल की हिस्से की प्रारंभिक पूंजी दी है। इससे निजी क्षेत्र से धन जुटाने वाले नाराज हो रहे हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि अहमदनगर को आदर्श स्टेशन के रूप में लाने के लिए प्रर्याप्त धन देने की व्यवस्था करें। अहमदाबाद-बंगलौर यह गाड़ी सप्ताह में एक बार चलती थी। उसे हफ्ते में तीन बार चलाने की हमारी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी]

मांगें आपने स्वीकार की, इसलिए आपको मैं धन्यवाद देता हूं और वर्तमान में मैसूर से हजरत निजामुद्दीन तक स्वर्ण जंयती एक्सप्रेस सप्ताह में एक दिन चलती है। कृपया उसे सप्ताह में तीन दिन चलाने के निर्देश देने की कृपा करें।

रेल के पास अथाह भूमि पड़ी है जिसका कोई उपयोग नहीं हो रहा है उसका वाणिज्यिक दृष्टि से उपयोग करने के लिए मैने कई सुझाव दिये हैं, किन्तु अभी तक इस ओर कोई सक्रिय कदम नहीं उठाये गये हैं।

आशा है आप उक्त सभी बिन्दुओं पर शीघ्र कार्यवाही करेंगे इसके साथ मैं रेल मंत्री महोदय द्वारा बजट को समर्थन देता हूं।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): सभापति जी, मै सबसे पहले उन माननीय सदस्यों के प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूं जिन्होंने अपने विचार यहां व्यक्त किये या लिखित तौर पर जिन्होंने अपना वक्तव्य सभा पटल पर रखा। अपनी बात शुरू करने से पहले मैं प्रकट करना चाहता हूं गोधरा में जो कुछ भी हुआ उसमें रेलगाड़ी में सवार यात्रियों को दर्दनाक मौत का शिकार होना पड़ा, उनको जलाया गया।

एक माननीय सदस्य ने अपने भाषण के क्रम में एक बात कह दी थी कि जब वहां पर आग लगाई जा रही थी तो आर.पी.एफ. के लोगों ने कोई कार्रवाई नहीं की। यह बात बिल्कुल गलत है। गोधरा स्टेशन पर जितने भी आर.पी.एफ. के जवान थे, वे सब उस और दौड़ पड़े थे और उन्होंने गोली चलाई जिसके कारण और ज्यादा जो आग लगाई जा सकती थी, इसलिए यह कहना कि आर.पी.एफ. के जवान भाग खड़े हुए थे, यह उचित नहीं होगा, इसको मैं स्पष्ट करना चाहता हूं।

एक बात के लिए में खुशी प्रकट करना चाहता हूं कि रेलवे पहली बार रणजी ट्राफी में विजयी हुआ है। यूं तो रेलवे का योगदान खेलों में बहुत बड़ा रहा है लेकिन अब तक क्रिकेट के क्षेत्र में कभी भी वह रणजी ट्राफी का विजेता नहीं हो सका था। पहली बार विजेता हुआ है और शायद हम 150वें साल में प्रवेश कर रहे हैं, उस अवसर पर यह उपलब्धि हासिल हुई है। खेलों के सिलसिले में बहुत कुछ किया जा रहा है जिसका उल्लेख हमने बजट भाषण में किया।

महोदय, बजट के संदर्भ में मुझे लगता है कि जो गलतफहमियां है, उनको दूर करना चाहता हूं। कुछ माननीय सदस्यों ने कहा कि यात्री भाड़ा बढ़ाया गया और सिर्फ ऑर्डिनेरी क्लास में बढ़ाया गया या स्लीपर क्लास में बढ़ाया गया, ऊंचे दर्जे के लोगों को छोड़ा गया। यह बात गलत है। मैंने अपने बजट भाषण में इन प्रस्तावों का उल्लेख किया कि हम रेशनलाइजेशन कर रहे हैं और रेशनलाइजेशन करते वक्त हमने यह कहा कि जो मेल एक्सप्रेस का बेस क्लास है ऑर्डिनेरी, उसको अगर हम 100 मानकर चलते हैं तो 1999-2000 में उसके साथ मेल एक्सप्रेस के विभिन्न श्रेणी की एक रिलेटिविटी तय की गई थी, उनके साथ अनुपात तय किया गया था, उनमें कुछ संशोधन हमने किये थे। वह था स्लीपर के लिए 155, उसको हमने 160 कर दिया। ए.सी. चेयरकार के लिए 300 था, उसको बढ़ाकर हमने 350 किया और ए.सी. फर्स्ट क्लास का 1440 था, उसको घटाकर हमने 1400 किया। जो ऑर्डिनेरी क्लास है, जिसका मिनिमम फेयर तीन रुपये था, उसको चार रुपये किया मेल एक्सप्रेस का मिनिमम फेयर सेकेन्ड क्लास का 15 रुपये था, उसको 16 रुपये किया। बाकी इस काम के चलते जो रिलेटिविटी होती है, उसके चलते प्रत्येक श्रेणी पर भार आया है। सैकेन्ड क्लास ऑर्डिनेरी पर अगर हम एवरेज लें तो 5.79 प्रतिशत आया। अगर सैकेन्ड क्लास मेल एक्सप्रेस लें तो उन पर 5.57 प्रतिशत बोझ आया। ए.सी. चेयरकार पर 18.21 प्रतिशत आया ए.सी. 3 टियर पर 3.48 प्रतिशत आया और फर्स्ट क्लास पर 7.63 प्रतिशत आया।

ए.सी. सैकिंड टीयर में 5.39, ए.सी.फर्स्ट क्लास में 4.01 प्रतिशत आया है। इसलिए मैं इस गलतफहमी को दूर कर देना चाहता हूं कि आर्डीनरी क्लास का किराया बढ़ाया गया है ,और बाकी का नहीं बढ़ाया गया है या छोड़ दिया गया है। मैं बताना चाहता हूं कि यह रैशनलाइज हुआ है। हमने बेस क्लास की रैशनैलिटी में थोड़ी परिवर्तन किया और जो आर्डीनरी क्लास का मिनिमम फेयर था या मेल क्लास का सैकिंड क्लास का जो मिनिमम फेयर था उसमें एक रूपया बढ़ाया उसकी बढ़ोत्तरी से कुल मिलाकर 910 करोड़ रुपए रेलवे को मिलेगे। इसके बारे में कहा गया कि शताब्दी और राजधानी का किराया नहीं बढ़ा है। मैं बताना चाहता हूं। कि शताब्दी और राजधानी का भाड़ा लगातार इतना बढ़ाया जा चुका है कि अब वह एक तरह से प्रोहिबिटिव हो गया है। इसलिए इस बार उसे नहीं छुआ गया है।

सभापति महोदय, इस बार हमने एक बात यह की है कि शताब्दी और राजधानी में जो इनफेंट्स, पांच साल या इससे कम उम्र के जो बच्चे यात्रा करते थे, जिनका टिकट नहीं लगता था, जो अपने पेरेंट के साथ यात्रा करते थे, उनको हम भोजन के रूप में कुछ न कुछ मुफ्त में खाना देंगे, आहार के रूप में कुछ देंगे, क्योंकि इससे पहले उनके माता-पिता यानी टिकटधारी को ही भोजन दिया जाता था, लेकिन आप लोगों ने कहा कि यह राजधानी और शताब्दी में मुफ्त भोजन दिया जा रहा हैं। मैं आपको बताना चाहता हूं कि ऐसा नहीं है। राजधानी और शताब्दी के किराए में भोजन का चार्ज शामिल है। होता यह था कि मां-बाप यात्रा करते थे, उनको तो खाना मिलता था, लेकिन उसके साथ जो छोटा बच्चा यात्रा कर रहा है, जिसका टिकट नहीं लगता है, उसको कुछ

नहीं मिलता। इसलिए छोटे बच्चों को साथ लेकर चलने वाले माता-पिता को अपने साथ बच्चों के लिए खाना लेकर साथ चलना पड़ता था या फिर उनको कुछ खरीदना पड़ता था। उसकी जगह पर हमने उस बच्चे को खाना देना प्रारंभ कर दिया। इसलिए इसको भाड़े में वृद्धि नहीं कहेंगे। हम उनके भाड़े में कोई वृद्धि नहीं कर रहे हैं। बल्कि उन बच्चों को पहले अपने मां-बाप के खाने में ही खाना शेयर करना पड़ता था, वह अब नहीं करना पड़ेगा। इसके लिए जो हमारा कैटरिंग विभाग है या जिनको शताब्दी और राजधानी में कैचरिंग के ठेके मिले हुए हैं, उनसे बातचीत की वे इसके लिए मान गए या जो हमारा कैटरिंग आई.आर.टी.सी के माध्यम से धीरे-धीरे चलने लगा है, उन्हें तथा कांट्रैक्टरों को कोई एतराज नहीं है। ऐसा नहीं है कि यह खाना कोई मुफ्त में मिल रहा है। जैसा मैने पहले बताया उनके किराए में उस खाने की कीमत मिली हुई है। अन्य गाड़ियों में मां-बाप को अपने लिए तथा बच्चों के लिए सबके लिए खाना खरीदना पड़ता है। चूंकि यहां इन गाड़ियों में यह उपलब्धता नहीं थी। इसलिए उसको किया गया है। हम रेल के सफर करते हैं। हमने इस कमी को कई बार महसूस किया था हमें लोगों से भी यह शिकायत मिली। इसलिए हमने ऐसा किया।

सभापति महोदय, कुछ लोगों को माल भाड़े के बारे में गलतफहमी हुई है जिसके कारण कहा गया कि आपने यह बढ़ा दिया, वह बढ़ा दिया। यहां बात हो रही है कि रेलवे अपने पैरों पर खड़ा हो। रेलवे आज तक को अपने पैरों पर खड़ा है। हम माल भाड़े में जो कमाई करते हैं, उस कमाई से यात्री भाड़े में जो नुकसान होता है, उसकी भरपाई करते हैं। यहीं नहीं, माल भाड़े में कुछ ऐसी जिंस होती हैं जिन्हें हम सस्ती कीमत पर ढोते हैं, उसमें भी नुकसान होता है। उन सब की भरपाई हम कुछ हाई रेटेड कमोडिटी से कर रहे हैं। नतीजा क्या हुआ है कि रेल का ट्रैफिक रोड की तरफ शिफ्ट हो रहा है। फिर रेलवे को कहा जाता है कि रेल के माल भाड़े का ट्रैफिक रोड की तरफ शिफ्ट न हो, यह भी देखें। एक तरफ कहते हैं कि रेल का माल भाड़ा नहीं बढ़े, दूसरी तरफ कहते हैं कि कुछ चीजों को मुफ्त ढ़ोया जाए, तो यह कैसे चलेगा। एक दिन वह आएगा कि यदि इसी प्रकार से यह लोक लुभावन चीजों का सिलसिला चलता रहा, तो नतीजा यह होगा कि रेल को चलाने के लिए टैक्सपेयर को अपने पैसे देने पड़ेंगे। अभी तो रेल की सारी व्यवस्था रेल यूजर की कास्ट पर चल रही है। हम कई सामानों को सस्ती कीमत पर ढोते हैं। इसलिए हमने उन सबको रैशनलाइज किया है। पैसेंजर भाड़े और माल भाड़े को हमने रैशनलाईज किया है। इसके चलते जो मिनिमम क्लास था उसको 90 पर ला दिया 100 की तुलना में और जो 100 वाली बेस क्लास थी उसको मिनीमम 90 पर रखा है तथा जो मैक्सीमम था उसे 300 पर किया है।

रात्रि 10.49 बजे

[उपाध्यक्ष महोदय *पीठासीन* हुए]

उपाध्यक्ष महोदय, जो सस्ता सामान ढ़ोया जा रहा है उस पर रेलवे का खर्चा हो रहा है फिर वह चाहे आयरन स्टील हो, पैट्रोलियम प्रौडक्ट हो, सीमेंट हो, कोयला हो या बहुत घाटा सहकर जो नमक ढोया जाता है, वह सामान हो, उस पर भी रेलवे का तो खर्च बराबर ही होता है। इसकी कोई और भरपाई नहीं करता बल्कि रेलवे अंदरूनी तौर पर, अपनी कमाई से उसकी भरपाई करती है। नतीजा यह हो रहा है कि रेलवे का माल रोड की तरफ डायवर्ट हो रहा है। इसलिए इस प्रकार के जो सब्सिडी एलीमेंट हैं, उनकी कास्ट घटाएं, क्रास्ड सब्सिडी घटाएं। इसको छोड़कर कोई दूसरी व्यवस्था नहीं हो सकती है। इसलिए हमने अपने बजट भाषण में भी कहा कि लोगों को सोचना पड़ेगा कि रेलवे का चलते रहना ज्यादा जरूरी है, बनिस्पत कि रेलवे बोझ तले दब जाये और पता चले कि इसको बोझ से निकलने के लिए बहुत कड़ा कदम उठाना पड़ेगा। आज क्या हुआ? रेलवे पिछले 8-10 सालों में अपनी कमाई से इतना भी बचा नहीं पा रहा है कि वह अपनी उन चीजों का जिनका नवीनीकरण जरूरी है, वह कर सके। जैसे रेल की पटरियां का नवीनीकरण जरूरी है, डिब्बों का नवीनीकरण जरूरी है, माल डिब्बों का जरूरी है, इंजन और सिंगनल गीयर का नवीनीकरण जरूरी है। कई डिस्ट्रेस्ड ब्रिजेज को बदलकर नया बनाना जरूरी है, उसके लिए डेप्रीसेशन रिजर्व फंड हैं। उसमें पर्याप्त धन का इंतजाम वर्षों से नहीं हो पा रहा है। उनका एरिया बढ़ता जा रहा है। खन्ना कमेटी ने कहा कि आप एक बार इसको सात साल में वाईपआउट करिये और भारत सरकार से सिफारिश की कि 15 हजार करोड़ रुपये की एक अलग से ग्रांट मिलनी चाहिए। इस बात को हमने उठाया। अंत में प्रधान मंत्री जी स्तर पर मीटिंग हुई। उस दिन यह तय हुआ कि 17 हजार करोड़ रुपये स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड बने। हमारी समझ में बंद्योपाध्याय जी ने कहा कि स्पेशल रेलवे सेफ्टी से कौन सा काम होगा? कामों को चिन्हित करके एक ग्रीन बुक हमने बना दी है। जिस दिन हमने एस.आर.एस.एफ. की घोषणा की, उसी दिन हमने इसको बना दिया था स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड में जो चीजें शामिल हैं, उनको छोड़कर स्पेशल रेलवे सेफ्टी फंड की एक पाई भी किसी दूसरे काम में नहीं ला सकते। उसमें यात्रियों से लिया हुआ सरचार्ज जमा होगा और भारत सरकार अतिरिक्त अनुदान जमा होगा जिसको वह बजट सपोर्ट के तौर पर प्लानिंग कमीशन के माध्यम से हमको मिलेगा। लेकिन यह बताना चाहेंगे कि चालू वर्ष जिसमें हम बैठे हैं, 1 हजार करोड़ रुपये भारत सरकार ने दिये है। 2002-2003 में 1350 करोड़ रुपये के करीब हमें आ रहा है। 860 करोड़ रुपये सरचार्ज से मिलेगा। इसके अलावा 2210 करोड़

[श्री नीतीश कुमार]

रुपया एस.आर.एस.एफ. का, जो आगामी वर्ष है, उसका होगा। इस साल 1400 करोड़ रुपया आगे और वर्षों में बढ़ेगा। हमारी कोशिश है कि छः साल के अंदर जितनी भी ओवर ड्यू रिन्यूवल हैं, उनको कर डाला जाये। इसकी नौबत क्यों आई? खन्ना कमेटी को यह सिफारिश इसलिए करनी पड़ी क्योंकि रेलवे के पास इतनी सेविंग नहीं थी कि वह उसे डेप्रीसेशन रिजर्व फंड में डाल सकें। इसमें पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों का योगदान बहुत बड़ा है। लेकिन इसके साथ-साथ पूरा सब कुछ नहीं हो पाता था। इसलिए अलग से व्यवस्था करनी पड़ी। आगे भी कैपिटल फंड में लगभग न के बराबर जा रहा है, डेवलपमैंट फंड में कम जा रहा है लेकिन कई फंड थे। उसका एक ओपनिंग पैलेस होता था। फाइनेंस मिनिस्ट्री से बात करके हम इसे ड्रा डाउन करते हैं। आज वह सब विलुप्त होते जा रहे हैं। अंततोगत्वा ऐसी स्थिति आ गयी कि अगर रेलवे अपने संसाधनों का जुगाड़ नहीं करेगी, अतिरिक्त संसाधनों का जुगाड़ नहीं करेगी तो और भी बहुत भयानक स्थिति हो सकती थी। 2001-2002 में आपरेटिंग रेशियों लगभग 98.8 प्रतिशत माना गया था। अब इसका इम्प्रूवमैंट हुआ है। यह रिवाइज्ड ऐस्टीमेट में 96.8 प्रतिशत होगा। जो नये साल का बजट रखा गया है, उसमें आपरेटिंग रेशियो हमारा 94.4 प्रतिशत प्रोजेक्टेड होगा। इसलिए हम सब लोगों को समझना पड़ेगा कि आखिरकार रेलवे को अपनी आदमनी बढ़ानी पड़ेगी। माननीय सदस्यों के यहां अपनी परियोजनाएं हैं। विभिन्न राज्यों में अपनी परियोजनाएं हैं। सबकी परियोजनाएं हैं। सबको चिंता है लेकिन इस बार कोई नयी रेलवे लाइन की परियोजना हमने नहीं ली है। गेज कन्वर्शन का प्रोजैक्ट हमने नहीं लिया है। कैबिनेट कमेटी ऑन इकनामिक अफेयर्स ने यह निर्णय लिया कि जब तक अपेक्षित मंजूरी नहीं मिलती तब तक किसी योजना को बजट में शामिल न किया जाये। एक परिपाटी सी बन गई कि परियोजना को रेल बजट में शामिल कर दिया गया लेकिन अपेक्षित मंजूरी नहीं मिली। अपेक्षित मंजूरी मिलने में समय लग रहा है। पुरानी जितनी अपेक्षित मंजूरी नहीं मिलने वाले प्रोजेक्ट्स हैं, हम उसके पीछे पड़े हैं। हर बार कोशिश करते हैं कि अधिक से अधिक प्रोजेक्ट्स को मंजूरी मिल जाये। इस साल नये प्रोजेक्ट को नहीं लिया गया। इस बार क्योंकि अपेक्षित मंजूरी नहीं मिल पा रही है, तो जब अपेक्षित मंजूरियां हम प्राप्त कर लेंगे, कतिपय ऐसे प्रोजैक्ट हैं जिनको शामिल किया जाना चाहिए, आगे शामिल किया जा सकता है लेकिन पहले सी.सी.ई.ए. का निर्णय है, उसके आधार पर पहले मंजूरी लेंगे, तब रेल बजट में डालेंगे। यह नहीं कि रेल बजट में डाल दिया और बाद में हम मंजूरी के लिए बढ़ रहे हैं। इसलिए उस परिपाटी को खत्म किया गया। यह शिकायत एलोकेशन को लेकर होती थी। हालांकि रेलवे राज्यों के आधार पर धन का आबंटन नहीं करती लेकिन संसद में हमेशा राज्यों के आधार पर चर्चा होती रही है और शिकायत होती रही है कि फलां जगह ज्यादा दे दिया गया, किसी खास राज्य को नहीं दिया। मैंने बहुत सोचा कि इसका क्या उपाय है। हमने एक ट्रांसपैरैंट फार्मूला बनाया। उस पर भी महीनों वर्क आउट किया तो अंत में पाया कि दो चीजें हैं-बहुत लोग कहते हैं कि हमारा इतना बड़ा क्षेत्रफल है, क्षेत्रफल के हिसाब से एक लाख वर्ग किलोमीटर पर कितनी रेलवे लाइन हैं या एक लाख की आबादी पर कितनी रेलवे लाइन हैं। कई बार यह तर्क दिया जाता था। रेलवे लाइन क्या है? किसी खंड में ही रेलवे लाइन बिछती है तो एरिया का भी मतलब है। रेलगाड़ियों से कौन यात्रा करते हैं? यात्रा करने वाले मनुष्य होते हैं इसलिए आबादी का भी मतलब है।

हमें परियोजनाओं को पूरा करना है। इसलिए जिन परियोजनाओं की स्वीकृति मिली हुई है, उनको पूरा करने के लिए कितने धन की आवश्यकता है। इन तीनों चीजों को ध्यान में रखते हुए आबादी का 15 प्रतिशत, आबादी का मतलब किसी राज्य की आबादी पूरे देश की आबादी की कितनी प्रतिशत है। क्षेत्रफल का मतलब क्या है। उस राज्य का क्षेत्रफल पूरे देश के क्षेत्रफल का कितना प्रतिशत है। थ्रो फारवर्ड का मतलब क्या है। पूरे देश में परियोजनाओं को पूरा करने के लिए खासकर नई रेलवे 'लाइन, गेज कनवर्जन, डबलिंग और रेलवे इलैक्ट्रीफिकेशन-इन चार परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कितने धन की जरूरत हैं। यह पूरे देश का कितना प्रतिशत हुआ। तीनों को प्रतिशत में निकाला। आबादी को 15 प्रतिशत, क्षेत्रफल को 15 प्रतिशत और चूंकि योजना को पूरा करना है, इसलिए उसे 70 प्रतिशत देकर हमने पूरे हिस्से को बांट दिया। हमारे पास बजटरी सपोर्ट मिलता है। उस बजटरी सपोर्ट का लगभग 70 प्रतिशत हिस्सा इन चार परियोजनाओं में जाता है। हमें सबसे पहले यह डायरैक्टिव है कि नार्थ-ईस्टर्न एरिया के लिए दस प्रतिशत खर्च करना है। उसका दस प्रतिशत हमने निकाल दिया।

झारखंड राज्य के साथ एक समझौता हुआ। दो-तिहाई परियोजनाओं पर धन दे रहे हैं। पांच साल के अंदर पूरा करने के लिए हमने एक-तिहाई दिया, उसे बाहर निकाल लिया। फिर ब्रिजेस में पिछले कार्यकाल में हमने कैबिनेट से यह करवाया था कि जो मेजर ब्रिज हैं यानी जिनमें सौ करोड़ रुपये से अधिक लग सकते हैं, ऐसे पुलों के लिए अगर अलग से धन का इंतजाम नहीं किया जाएगा तो पुल कभी पूरे नहीं होंगे। इसलिए मेजर ब्रिज के लिए बहुत धन की जरूरत होगी। लेकिन उसके लिए हमने यह भी सोचा है कि बाह्य स्त्रोत से इसकी फंडिंग का इंतजाम कैसे हो सकता है। लेकिन एक बार काम शुरू करने के बाद काम रुक नहीं सकता। इसलिए उनको अलग किया। इतना अलग करने के

बाद जो पैसा बचा, उसे इस फार्मूले के आधार पर विभिन्न राज्यों में हमने बांट दिया। इसे आप देख सकते हैं, एक ट्रांसपैरेंट फार्मूला है, इसके चलते किसी राज्य का कुछ घाटा होगा, किसी राज्य का कुछ बढ़ा होगा। लेकिन बिल्कुल एक यार्डस्टिक पर हमने इसे किया है। माननीय सदस्यों के सुझाव आए हैं, स्टैंडिंग कमेटी भी इसे देखेगी। अगर यह फार्मूला ठीक नहीं है तो जो पुराना ऐडहाकिज्म का तौर-तरीका है, वह भी चल सकता है। लेकिन मैंने एक ईमानदार कोशिश की है। अगर संसद का समर्थन मिलेगा तो यह जारी रहेगा और अगर संसद का समर्थन नहीं मिलेगा तो अगले साल से फिर जिस ढंग से होता रहा है, वैसे होता रहेगा। इसलिए हमारी कोशिश है कि इस सबको इसमें दें।...*(व्यवधान)* हमारी पूरी बात सुन लें, हम आपको समय देंगे।

दो-तीन बातें की गई हैं जैसे किसी ने कहा कि आप रेल नीर की बात कर रहे हैं, शायद जाफर शरीफ साहब ने कहा, या आप बिजली बनाने चले। रेल नीर हम क्यों कर रहे हैं। रेल नीर करने का कारण यह है कि हमारे पास संसद में बाटल्ड वाटर की प्यूरिटी को लेकर एक प्रश्न आया था। हमने सभी रेलवे से आंकड़े इकट्ठे किए और पाया कि जिनको सैर्टीफिकेशन है यानी अब उसमें भी कड़ा नियम लगा हुआ है कि जिनके पास वह लाइसैंस है जो क्वालिटी का सर्टीफिकेशन है, वही रेलवे में आपूर्ति कर सकता है। इन सब चीजों के बाद भी, मिनरल वाटर हम बोलचाल की भाषा में कहते हैं, जो बाटल्ड बंद पानी है, हमने देखा कि हर रेलवे में उसका जो टैस्ट कंडक्ट किया गया, उसमें कितने सब-सटैन्डर्ड पाए गए। जब हमने सारे रेलवे से कुछ वर्गों के फिगर्स कलैक्ट किए तो पाया कि यह अलार्मिंग है। हम सारे चैक की बजाए आपको दो ही रेलवे का उल्लेख कर दे। हमने देखा 2001-02 में अक्टूबर तक जो टैस्ट किए गए और जितने सब-स्टैन्डर्ड पाए गए, उनका प्रतिशत देख लें।

रात्रि 11.00 बजे

वह सेंट्रल रेलवे में 4.79 प्रतिशत था, ईस्टर्न रेलवे में 16.39 प्रतिशत था, नार्दर्न रेलवे में 28.81 प्रतिशत था, नार्थ-ईस्टर्न रेलवे में 18.91 प्रतिशत था, साउथ सेंट्रल रेलवे में 8.16 प्रतिशत था, सदर्न रेलवे में 4.57 प्रतिशत था, साउथ ईस्टर्न रेलवे में 7.41 प्रतिशत था, वैस्टर्न रेलवे में 8.41 प्रतिशत, सीमान्त रेलवे में 0.85 प्रतिशत था। अगर हम एवरेज लेते हैं तो यह 9.35 प्रतिशत होता है। अब यह बोतल बंद पानी में सब स्टैंडर्ड जो पाए गए, टैस्ट कंडक्ट किए गए, तो क्वालिटी की जवाबदेही उनकी है, अब लिखा-पढ़ी तो बहुत होती है। लिख दिया साहब कि इसका सब स्टैंडर्ड है, उसको देखिए। यह हो रहा था तो हमने सोचा कि क्यों न रेलवे अपने ऊपर जवाबदेही ले। एक तो इसमें मुनाफा होगा और दूसरे क्वालिटी के बारे में पक्की गांरटी देनी पड़ेगी। इसलिए आई.आर.सी.टी.डी.सी. जो हमारा रेलवे का एक कार्पोरेशन है, रेलवे इस पर एक पाई खर्च नहीं करेगी। यह जो हमारा कार्पोरेशन है, कैटरिंग एंड ट्यूरिजम डवलपमेंट कार्पोरेशन, उसके पास इस पूरे काम से जो मुनाफा आएगा, उनके पास जो धन होगा, वह इसमें लगेगा। यह रेल नीर के नाम से पानी होगा और रेलवे में उसी पानी की आपूर्ति होगी।

मैं अपने अनुभव का उल्लेख करके आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता। लोग सक्सेस स्टोरीज का उदाहरण देते हैं। निजीकरण हो गया, बहुत सारी बातें हो गई। जापान में हमें एक बार जाने का मौका मिला था। उस समय में कृषि मंत्री था। मैं वहां रेल में जा रहा था तो वहां हमने देखा कि हमें जो पानी मिला, वह रेल का पानी था। हमने वहां जानकारी प्राप्त की, तो कहा गया कि यह बहुत लोकप्रिय पानी है और हमें इसमें बहुत मुनाफा होता है। अगर मुनाफा होता है और क्वालिटी भी ठीक हैं, तो आखिर हमको कहीं न कहीं से नॉन ट्रेडीशनल सोर्सेज आफ अर्निंग तो तलाशना पड़ेगा, क्योंकि एक सीमा के आगे हम यात्री भाड़ा नहीं बढ़ा सकते। उसमें सब्सिडी का कम्पोनेंट तो रहेगा, उसको बिल्कुल समाप्त कभी नहीं किया जा सकता। यह देश की एक जवाबदेही है, एक सोशल रिस्पोंसिबिलिटी है, तो फिर आखिर हमको कहीं न कहीं से तो पैसा कमाना पड़ेगा।

अब दूसरी बात बिजली पर आएं। अब मैं क्या बताऊं, रेलवे का विद्युतीकरण होता है, तो बिजली की दर राज्य विद्युत बोर्ड कितनी लेते हैं। एन.टी.पी.सी. से राज्य विद्युत बोर्डों को बिजली मिलती है, उससे कई गुना ज्यादा दर पर वे हमें बिजली देते हैं। इस पूरे कदम से करीब 800, 900 या 1000 करोड़ रुपए का बिजली का बिल हमें ज्यादा देना पड़ता है। उनके जो इंडस्ट्रियल टैरिफ हैं, उससे भी ज्यादा बिजली बोर्ड हमसे लेते हैं। उसमें लाख लिखा-पढ़ी होती है। हम पिछली बार भी थे, बीच में भी लोग आए। सभी लोगों ने लिखा, लेकिन कोई सुनवाई नहीं होती है। हमने ऊर्जा मंत्री के साथ मीटिंग की, तो उन्होंने की, तो उन्होंने सुझाव दिया कि क्यों न एन.टी.पी.सी. और रेलवे मिलकर पावर प्लांट लगाएं। जो एन.टी.पी.सी. की दर है, वह हमारे लिए सूटेबल है। जब हम जाइंट वैंचर में पावर प्लांट लगाऐंगे तो लोगों ने कहा कि कि पैसा कहां से आएगा। रेलवे और एन.टी.पी.सी. को तो 30 प्रतिशत ही पैसा लगाना है, 70 प्रतिशत पैसा तो बाजार से आएगा। एन.टी.पी.सी. पावर प्लांट चलाएगा, वह हमें चलाने की जरुरत नहीं है। हमें तो उसमें इक्विटी डालनी है और जो इतना हमें हर साल एडीशनल देना होता है, अगर हम यह काम कर लें, हमारी 2000 मैगावाट की करीब-करीब जरूरत है, तो हमें जो पैसा देना पड़ेगा, यह तो दो-तीन साल में ही वसूल हो जाएगा। इतना हमें अतिरिक्त देना पड़ रहा है। इसलिए इन सब बातों को सोचकर

एक एम.ओ.यू साइन किया गया। हमारा प्रयास राज्य विद्युत बोर्डों के साथ जारी है। वे अपने टैरिफ का रिवीजन करके रेलवे को उपयुक्त दर पर बिजली दें, वरना इतना घाटा रेलवे को सहना, हर तरह का बोझ लेना, ऊपर से यह रेलवे के साथ क्या अन्याय होता है, तो इन सब चीजों को देखकर यह सब किया गया है। एम.ओयू साइन हुआ है। अब एक प्रोजेक्ट कमेटी बनाई गई है, दोनों तरफ से जाइंट कमेटी बनाई गई है। वे सब देखेंगे कि कैसे क्या किया जाए, किस ढंग का काम होना चाहिए, तब हम इन बातों के विस्तार में जाएंगे, लेकिन हमारा प्रयास उसमें जारी रहेगा कि राज्य विद्युत बोर्ड उपयुक्त दर पर हमें बिजली दें। समय नहीं हैं, लेकिन कई बार प्रश्नों के उत्तर में इसका उल्लेख किया जा चुका है। जैसे रघुवंश बाबू बैठे हुए हैं, जो हमारे पास 2000-2001 का फिगर है, बिहार को एन.टी.पी.सी. से 180 पैसे में बिजली मिल रही है और रेलवे से वे 460 पैसे चार्ज कर रहे हैं। आप घबराएं मत, यह खाली बिहार की बात नहीं हैं। आंध्र प्रदेश को 145 पैसे में बिजली मिलती है और रेलवे से 454 पैसे चार्ज कर रहे हैं। दिल्ली को 186 पैसे में मिलती है, हमसे चार्ज कर रहे हैं 444 पैसे। गुजरात को 152 पैसे में मिलती है और हमसे 495 पैसे चार्ज कर रहे हैं। वैस्ट बंगाल को 171 पैसे में मिलती है, हमसे 369 पैसे पर यूनिट चार्ज कर रहे हैं। अब यह बात बताएं आप कि रेलवे से इतना चार्ज भी करते जा रहे हैं, हर चीज रेलवे से एक्सेप्ट भी करते हैं, तो आखिरकार रेलवे कैसे चलेगी। अपने खर्चे को घटाकर, आमदनी को बढ़ाकर, खर्चा घटाने के लिए हमने एनटीपीसी के साथ पावर प्लांट लगाने के लिए एम.ओ.यू. साइन किया और आमदनी बढ़ाने के लिए कई उपाए हमने किए हैं। उसमें सोचा कि एक रेल नीर भी डाल दें। दूसरे रेल टेल निगम को लेकर बात हो रही है। रेलटेल निगम का काम पूरे जोर-शोर के साथ चल रहा है। हमने इसका उल्लेख इसलिए नहीं किया कि जब पिछले बजटों में इसका उल्लेख था ही, तो हम उसको रिपीट क्यों करें। रेलटेल का काम चल रहा है। रेलटेल में 51 प्रतिशत रेलवे की पूंजी है। इसके बाद रेलवेज के पी.एसयूज की इक्विटी की बातचीत चल रही है। डिपार्टमेंट आफ टेलीकम्यूनिकेशन जो बी.एस.एन.एल और एमटीएनएल है, वे उसमें इक्विटी ले। उन्होंने कहा है कि इन्वैस्टमेंट बैंकर बनाए, उनको सलेक्ट करिए, तो उनको सलैक्ट करने की बात हो रही है, ताकि पार्टली इक्विटी पर कितना प्रीमियम मिलेगा, यह डिसाइड होगा, तब वे लगाएंगे। इस बीच में रेलटेल के माध्यम से काम न रूके इसलिए रेलवे ने तय किया है कि रेलवे वित्त निगम से 200 करोड़ रुपए का हम लोगों ने ऋण दिया है। इसके अलावा रेलवे अपने असेट्स को ट्रांसफर कर रही है। रेलटेल का काम नहीं रूक रहा है। रेलटेल का काम चल रहा है। लेकिन हां, इस साल जो 2001-02 का रेल बजट है, उसमें यह है कि राइट आफ वे से हमें 700 करोड़ रुपया आएगा, जो सम्भव नहीं था। जो इसके लिए सलाहकार नियुक्त किए गए थे, उन्होंने भी जो राइट आफ वे बताया, वह काफी कम था। राइट आफ वे जो निगम अभी ठीक से बना ही नहीं है, उससे हम राइट आफ वे लेकर क्या करते। वह पैसा कहां से देगा। उनके पास अपना कौन सा पैसा है, जो हमें अपना पैसा दे देगा। इसलिए इस पर लीज चार्ज नहीं मिलना था, वह नहीं मिला। इसलिए हम लोगों ने तय किया कि नहीं हम इनको अपनी सब चीज लीज पर देंगे। इसके अलावा इनका डिवीडेंड भी लेंगे। सस्ती दर पर यह रेलवे नेटवर्क का ये काम करेंगे। यह सब कुछ किया गया है और रेलटेल का काम चल रहा है। मुझे तो व्यक्तिगतरूप से उम्मीद है कि रेलटेल का काम सफल होगा। उसमें अभी एक प्रौटैम बोर्ड बना है। फुलफ्लैज्ड बोर्ड के लिए भी जो प्रोसीजर होता है, वह सब चल पड़ा है। इसलिए रेलटेल कार्पोरेशन का भी काम चलेगा। हमारे ख्याल के निजीकरण को लेकर कुछ चिंता की गई है। मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूं रेलवे ने कोई 153 लाइनें ऐसी चिन्हित की हुई हैं, जिसमें से किसी में घाटा हो जाता है, किसी में मुनाफा हो जाता है। जैसे इस साल मुझे आंकड़ा दिया गया, किसी प्रश्न के उत्तर के सिलसिले में कि इस बार 126 रेलवे लाइनें घाटे में हैं। हमने कहा, रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी की एक रिकमेंडेशन है कि जो रेलवे लाइन घाटे में चल रही है, ब्रांच लाइनें घाटें में चल रही है, उसको आप कंसेसनिंग पर जाइए। यह रेलवे स्टैंडिंग कमेटी का रिकमंडेशन है। उसके आधार पर रेलवे में एक्सरसाइज चल रहा था। हमने यह निर्देश दिया है कि रेलवे बोर्ड में एक्जीक्यूटिव डायरेक्टर्स की एक एक्सपर्ट कमेटी बन जाए। वह हर जोनल रेलवे में सम्पर्क करे और डिवीजन में सम्पर्क करे और देखे कि जो ये लाइनें हैं, ये घाट में क्यों चल रही है। क्या इसके घाटे को दुरूस्त करने का कोई उपाय नहीं बचा है, फील्ड में लोगों को मालूम होता है कि इसको कैसे सुधारा जा सकता है। उसके लिए हमने एक कमेटी बनाई है। वह पूरा अध्ययन करके बताएंगे और जिस रेलवे लाइन की स्थिति को सुधारने के लिए जो कदम जरूरी है, निजीकरण नहीं, यह कंसेसनिंग की बात की गई है स्टेंडिंग कमेटी में। अब कंसेसनिगं में हम सिर्फ कमर्शियल एक्टीविटीज देंगे या उनको कहेंगे कि तुम रेल गाड़ी भी चलाओ। क्या करेंगे, उसके कई माडल हो सकते हैं, लेकिन पहले पूरे तौर पर बीमारी का कारण क्या है, यह पता तो चल जाए। तब उसका ठीक ढंग से इलाज होगा, वरना ऐसे ही ऊपरी तौर पर यदि हम देखते रह जाएंगे तो इसका कोई अच्छा नतीजा नहीं निकलेगा। इसलिए हम उसमें आश्वस्त कर देना चाहते हैं। हमारी पूरी कोशिश है सेफ्टी के काम पर पूरा ध्यान दिया गया है। एक्सपैंशन का दसवीं योजना में हम लोगों ने लक्ष्य रखा है पांच हजार किलोमीटर ब्राडगेज अपने नैटवर्क में ऐड करेंगे। यह नई रेल लाइन बनाकर भी होगा, आमान परिवर्तन करके भी होगा, दोहरीकरण के जरिए भी होगा। हम पांच हचार किलोमीटर ऐड करेंगे। 214 किलोमीटर नई रेल

लाइन बनाने का हमारा विचार है। हमने लक्ष्य रखा है, उस पर कई लोगों ने कहा कि इतना कम, इससे भी कम होता है। 100 किलोमीटर होता है, 125 किलोमीटर होता है, हमने तो 214 किलोमीटर रखा है नए साल में। अगर आमान परिवर्तन और डबलिंग सबको जोड़ दें तो वह लगभग एक हजार किलोमीटर के आसपास आ जाएगा। पांच साल में पांच हजार किलोमीटर इस प्रकार से करने का निर्णय है। इसके लिए, एक्सपेंशन के लिए कोशिश है। हमारे जो व्यस्त रूट्स हैं, उनको आगमेंट करने के लिए जहां सिंगल है उसको डबल लाइन बनाने के लिए जहां विद्युतीकृत नहीं है, वहां विद्युतीकृत करने के लिए, कहीं थर्ड या फोर्थ लाइन डालने के लिए जो हमारा गोल्डन क्वाड्रीलैटरल एंड इट्स डायगनल्स है, उसके लिए अलग से प्रोजेट बनाने का काम शुरू हो चुका है। उस रेलवे लाइन को चूंकि हम चाहते हैं कि 100 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से माल गाड़ियां भी चले। हाई एक्सेल लोड को वहन करने वाला रेलवे ट्रैक स्ट्रक्चर होना चाहिए, ब्रिज होना चाहिए, उसको अपग्रेड करने के लिए भी कुल मिलाकर हम परियोजना बना रहे हैं।

उसके लिए अन्य स्त्रोतों से भी धन के बारे में हम प्रयत्न करेंगे। हमने इस तरह की चर्चा वित्त मंत्री जी से की है। हमने यह पूरी योजना, योजना आयोग के सामने रख दी है और इस प्रकार से बजट में भी इसका उल्लेख किया है।

बड़े-बड़े पुल का सवाल हो या इस तरह की गोल्डन क्वाडरेटरल या इसके डायगल्स जो हैं, 100 कि.मी. प्रति घंटे की रफ्तार पर मालगाड़ियां चलें, उस लायक बनाने के लिए जिसमें ज्यादा से ज्यादा माल ट्रैफिक है और पैसेंजर ट्रैफिक भी है तो यह सब करने का हमारा दृष्टिकोण है। किसी ने कहा कि वहीं घिसा पिटा बजट है। अब आलोचना के लिए कुछ भी कहा जा सकता है लेकिन हमारा प्रयास है कि रेलवे की आर्थिक स्थिति सुधरे, रेलवे अपने पैरों पर खड़ा रहे और परियोजनाओं में केन्द्र की बजटीय सहायता में भी वृद्धि हो। बजटीय सहायता में कुछ वृद्धि हुई है। हमारा प्रयास जारी है कि और ज्यादा वृद्धि हो ताकि हम एक्सपेंशन का काम तेजी से कर सकें और जब धन होगा तो लोगों के संतोष के लायक यह काम हो सकता है। जम्मू-कश्मीर के काम के लिए अलग से पैसा मिल गया। कुछ स्ट्रैटेजिक लाइन्स थे, इसके लिए डिफेंस मिन्स्ट्री से पैसा आया। हमारी कोशिश है कि नॉर्थ-ईस्टर्न स्टेट्स में जो लाइन हैं, उसके लिए प्रयत्न करें, हमारा प्रयास जारी है कि उसके लिए धन आये। बाकी जगहों के लिए बाकी धन बढ़ता है तो कम समय में भी हमारे सैंक्शंड प्रोजेक्ट्स को पूरा किया जा सकता है। नये प्रोजेक्ट्स भी लेने होंगे। हम यह मानते हैं कि हमारे देश में पिछड़ापन है और फिर रिम्युनिरेटिव लाइन हम लेकर इस देश में रेलवे को बढ़ा सकते हैं, यह संभव नहीं है। अतिगामी मार्ग पर इस देश में नहीं चला जा सकता है। कोई एक्सट्रीम पाथ इस देश की जनता को एक्सपटेबल नहीं होगा बहुत दिनों से बहस चलती है कि रेलवे लाइन वहीं बनाई जाये जहां लाभ होता है तो जहां लाभ होता हो तो वहां रेलवे लाइन बनाई जाये और जो पिछड़ा हुआ इलाका है, उसे पिछड़ता हुआ छोड़ दिया जाये। इसलिए बीच का रास्ता निकालकर चलना पड़ेगा और वही कोशिश है कि रेलवे को अपने पैरों पर खड़ा करना है, इसकी आमदनी में वृद्धि करनी है, खर्चे में कटौती करनी है और हमने ये सारे आंकड़े दिये हैं जिनका बंधोपाध्याय जी ने अभी यहां उल्लेख किया। उन्होंने ऑस्टीरिटी की बात की। जिस प्रकार से खर्च में कटौती या ऑस्टीरिटी की बात आपने कही जो करेंट ईयर में होने वाला है, हम लोगों ने हजार करोड़ से भी ऊपर का लक्ष्य रखा। मुझे आशा है कि 2001-2002 में हम इस लक्ष्य को प्राप्त करेंगे। खर्चे में कटौती का हमारा प्रयास जारी रहेगा और जो नॉन-ट्रेडीशनल सोर्सेज ऑफ अरनिंग हो सकते हैं, उस पर हम पूरी कोशिश कर रहे हैं चाहे जमीन का इस्तेमाल हो, चाहे एयर स्पेस का इस्तेमाल हो, चाहे रेल टैल के जरिये ऑप्टिक-फाइबर स्टिम के जरिये हम इस बिजनेस में जाकर रेल टैल के जरिये कुछ मुनाफा कमाये। हमारे पास जो एडीशनल बैंक वित्त होगा, हम उसकी मार्केटिंग करेंगे और उसके जरिये कुछ धन कमाएंगे। आखिर एनटीपीसी की बात हो जाती है, उसके साथ जो यह बिजली का बिल है, वह 1000 करोड़ से घट जाएगा और दूसरी कमी आ जाएगी और सबके ऊपर जहां-जहां लीकेज दिख रहा है, उसको दुरूस्त करना है। एसपीटीएम का जो टिकट सैल्फ-प्रिंटिंग टिकटिंग मशीन है, उसमें कई जगहों पर उसके साथ धोखाधड़ी, फ्रॉड किया जा रहा है, इस सबको देखते हुए हम लोगों ने इस बार अनरिजर्व्ड टिकटिंग सिस्टम के बारे में एक नया पायलट प्रोजेक्ट इस बार लांच करने का निर्णय लिया है जिसमें सैंट्रल कम्प्यूटर होगा, वहां सब कुछ रिकार्ड होगा, जैसे पैसेंजर रिजर्वेशन कम्प्यूटराइज्ड है, उसी तरह से अनरिजर्व्ड कैटेगरी के लिए देंगे ताकि उस ढंग की धांधली न हो। हमारी पूरी कोशिश है कि लोगों को सुविधा मिले और सब तरह से हम ट्यूरिज्म को भी इस 150 साल में बढ़ावा दे सके। 150 साल का सारा कार्यक्रम 16 अप्रैल से शुरू होगा और यह कहें कि 150 साल हम मनाने जा रहे हैं। हम यह इस ढंग से मनाएं कि सचमुच भारत में रेल उपयोगकर्ताओं को या हर भारतवासी को लगे कि रेल उनकी सेवा में तत्पर है। इसलिए हमने इसको पैसेंजर एमीनिटी ईयर घोषित किया और और हम सुनिश्चत करेंगे कि यात्रियों को सुविधाएं बढ़ाई जाएं। हर प्रकार से किसानों के लिए पहली बार पैरीशेबल फल या सब्जी ढ़ोने के लिए रैफ्रिजरेटेड पार्सल वैन बनाई जा रही हैं ताकि अब जैसा केरल है, केरल से कोई फल लाना चाहता है या कहीं से कोई फल लाना चाहता है जो पैरीशेबल है तो दिल्ली या दूसरी जगहों पर पहुंचाया जा सकता

है और तेज गति से चलने वाली गाडियों में वह पार्सल बैन लगाया जाएगा।

किसानों को उनकी उपज की कीमत मिलेगी। बेहतर कीमत मिल सकती है। यह सब प्रयत्न हम लोगों ने करने की कोशिश की है। कुल मिलाकर हमारा प्रयत्न है कि रेलवे की आर्थिक हालत में सुधार लाया जाए। मुझे खुशी है, यह बताते हुए कि हमारा पूरा प्रयत्न है और इस संबंध में आपरेटिंग रेशों के बारे में फीगर्स दे चुके हैं। इस पर बजट एस्टीमेट आपरेटिंग रेशों 2001-2002 में 98.8 परसेंट होगा और रिवाइज्ड एस्टीमेट में 96.6 परसेंट होने की संभावना है और आने वाले समय में 94.4 परसेंट की आशा है। रेलवे की आर्थिक स्थिति को मापने के लिए एक और इन्डिकेटर है और वह इंडिकेटर है।

[अनुवाद]

पूंजी प्रभार और पूंजी कोष से निवेश की तुलना में निवल राजस्व का अनुपात कितना है।

[हिन्दी]

इसका फार्म्युला बना हुआ है। यह पुराना इंडिकेटर है, 2000-2001 में 2.5 परसेंट था और 2001-2002 में अनुमान है कि यह 4.5 परसेंट पहुंच जाएगा। 2002-2003 में यह 7.3 परसेंट तक ले जाने का विचार है। हमें रेलवे की आर्थिक स्थिति को बेहतर बनाना है, ताकि रेलवे के एक्सपैंशन के लिए, सेफ्टी के लिए, लोगों को सहूलियत देने के लिए काम कर सकें । हम समझते हैं और सदन इस बात से सहमत होगा कि रेलवे को चलाने के लिए इस देश में इंडिग्रेशन बहुत जरूरी है। जहां तक मैं रेलवे को समझ सका हूं, रेलवे को प्राइवेटाइज नहीं कर सकते हैं। रेलवे एक स्ट्रैटेजिक सैक्टर है और रेलवे में प्राइवेट सैक्टर की हिस्सेदारी कई जगहों पर रखी गई है। एक माननीय सदस्य ने कहा कि कैटरिंग को हम प्राइवेट हाथों में देते चले जा रहे हैं। कैटरिंग का काम डिपार्टमेंटल 15 परसेंट ही है और 85 परसेंट तो पहले से ही ठेकेदार के हाथ में है। जो 15 परसेंट हमारा डिपार्टमेंटल है, उसको हम आईआरसी और टूरिज्म कारपोरेशन के माध्यम से बेहतर ढंग से, प्रभावशाली ढंग से करना चाहते हैं। कैटरिंग में जितना स्टाफ है, उसको नहीं निकाला जाएगा, सबको साथ में रखा जाएगा। टूरिज्म को बढ़ावा दिया जाएगा, लोगों को सहूलियत बढ़े, रेलवे की आमदनी बढ़े, खर्च में कमी आए और रेलवे का ज्यादा से ज्यादा एक्सपैंशन कर सकें-इन्हीं सब चीजों को पूरा करने की कोशिश है।

महोदय, एक बात का बार-बार उल्लेख किया गया है इस बारे में हम अपनी बात स्पष्ट करना चाहेंगे। बहुत से माननीय सदस्यों में साल्ट के बारे में कहा कि कर को बढ़ाया गया है। कर क्यों बढ़ाया गया है, इसके लिए एक बात को ध्यान में रखना होगा। साल्ट को ढ़ोने में रेलवे वैगन का नुकसान होता है और इस वजह से कई जगहों पर ट्रैक को, जिस पर कि साल्ट को ढोया जाता है नुकसान न हो, पानी से धोया जाता है। इससे रेलवे को घाटा होता है। इतना होने पर भी हमने मिनिमम क्लास जो 90 थी, उसी पर साल्ट को रखा है। हमने इस बात को छिपाया नहीं है। बजट भाषण में भी इस बात का उल्लेख किया है और इसको डील करने की कोशिश की है कि इसका क्या इम्पैक्ट होगा। हमने स्पष्टता के साथ बात को कहने की कोशिश की है। मैं माननीय सदस्यों द्वारा दिए गए आंकड़ों को चुनौती नहीं दे रहा हूं और न उनके बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूं। इसके ट्रांसपोर्टेशन में खर्च में वृद्धि होगी। ट्रेडर या मैन्युफैक्चर या रिफाइनरी यदि सारे का सारा बर्डन-पास-ओन कन्ज्युमर पर कर दे, जो कि उसको नहीं करना चाहिए उसको अपने मुनाफे में कुछ कमी करनी चाहिए, तो उसका क्या असर होगा, यह मैं बताना चाहता हूं कि औसतन ढुलाई की दूरी 1400 कि.मी. के लिए एक किलोग्राम साल्ट की कीमत में 40 पैसे वृद्धि होगी। इस संबंध में हमने साल्ट कमिशनर से फीगर्स ली हैं। स्वास्थ्य मंत्री, डा, सी,पी, ठाकुर यहां बैठे हुए हैं। एक आदमी एक महीने में आधा किलो साल्ट कन्ज्युम करता है और 40 पैसे एक किलो साल्ट की कीमत बढ़ती है, तो एक महीने में 20 पैसे का फर्क पड़ेगा। अगर पांच आदमियों का परिवार है, तो एक रुपए का फर्क एक महीने में एक परिवार पर पड़ेगा। बहुत से माननीय सदस्यों ने साल्ट की कीमत के बारे में कहा है और इसको नमक सत्याग्रह से जोड़ दिया है। नमक सत्याग्रह इसलिए हुआ था कि अंग्रेज लोग अपने जहाज के वजन को बढ़ाने के लिए बैलास्ट के आधार पर साल्ट लाते थे और साल्ट को बेचते थे। साल्ट को बनाने में उन्होंने पाबन्दी लगा रखी थी। उस पाबन्दी को तोड़ने के लिए, उस साल्ट कानून का उल्लंघन करने के लिए नमक सत्याग्रह किया था देखा जाए, तो टाटा आज नमक बना रहा है।

आज कई बड़ी कम्पनियों नमक बना रही हैं और आप हमें कह रहे हैं कि आयरन, स्टील सीमेंट, सब पर लोड डालो। पैट्रोलियम प्रोडक्ट पर लोड डालो, लेकिन जो बड़े-बड़े मैनुफैक्चर्स साल्ट बना रहे हैं, उन्हें सब्सिडी देंगे। यह बहुत अच्छी बात है कि उन्हें सब्सिडी दें और दूसरे को तुम बढ़ाते जाओ, यह कैसे संभव है। इसलिए अभी भी हमने उन्हें मिनिमम क्लास, 90 पर ही रखा है। अभी भी सब्सिडी है।

महोदय, दूसरी शिकायत एडीबल साल्ट के नाम पर कई दफा मिली है कि लोग इंडस्ट्रियल साल्ट लेकर चले गए। इंडस्ट्रियल साल्ट का रेट ज्यादा है, उसे एडीबल साल्ट बना कर बुक कर

दिया। करप्शन कहां-कहां नहीं है। इसलिए अब गैप घटेगा तो वह धांधली भी घट सकती है। उसमें यह फर्क पड़ेगा। बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा कि गुड़, शक्कर, सब चीजों का दाम बढ़ेगा। कितना दाम बढ़ेगा, वह मैं आपको बताता हूं-गुड़ और शक्कर, एडीबल आयल यानि खाने का तेल दस पैसे प्रति किलोग्राम, फूडग्रेंस एंड पल्सेज चार पैसे प्रति किलोग्राम, यूरिया दो पैसे प्रति किलोग्राम और ये तब बढ़ेगा जब सब कंज्यूमर्स को पास ऑन हो जाएगा। रेलवे को चलाना है। आप खुद कहते हो कि रेल लाईन बिछाओं, ये सहूलियतें दो तो उसके लिए पैसा कहां से आएगा। इसके लिए कोई सब्सिडी नहीं मिलती है, रेलवे अपने पास से ही सब कुछ करता है। लो रेटेड कमोडिजीज का कुछ रेट बढ़ाया है, लेकिन फिर भी मिनिमम क्लास पर ही रखा है। हाई रेटेड कमोडिटीज का कुछ घटाना पड़ेगा ताकि वे रोड की तरफ न भाग जाएं। किसी ने कहा कि मालभाड़ा ब्रेड एंड बटर है, जब वही भाग जाएगा तो रेलवे कहां से चलेगा। रेलवे को चलाने के लिए पैसा नहीं रहेगा तो भारत सरकार अलग से रेलवे को चलाने के लिए ग्रांट देगी तब रेलवे चलेगी। आज मुझे रेल चलाने के लिए कोई ग्रांट की जरूरत नहीं है। आज प्रौजेक्ट्स में भारत सरकार बजटरी सपोर्ट के माध्यम से पैसा इनवेस्ट करती है और एक जमाने से, शुरू से करती आ रही है। इसलिए हमारी आपसे विनम्र प्रार्थना है कि हमने जो थोड़ा सा रेशनलाइजेशन किया है, उसका आप समर्थन करें। इसके अलावा एक पारदर्शी फार्मूले के आधार पर रीजनल बैलेंस कायम करने के लिए भी कोशिश की है।

आपने जिन समस्याओं का उल्लेख किया है, उनमें मैं अपनी पूरी क्षमताभर कोशिश करूंगा मैं जानता हूं, मैं भी एक सांसद हूं, इस नाते किसी भी सांसद की पीड़ा को समझ सकता हूं। रेलवे भारत सरकार चलाती है इसलिए हर सांसद से उसके क्षेत्र के लोग अपेक्षा करते हैं कि रेलवे में तुम क्या सुविधा उपलब्ध कराते हो। इसलिए हमारी पूरी कोशिश होती है कि हम माननीय सांसदों की कुछ न कुछ मदद कर पाएं ताकि वे अपने क्षेत्र में कुछ कहने लायक स्थिति में हों। आज हमने कम्प्यूटराइज रिजर्वेशन को जिला हैड क्वार्टर तक लाने की कोशिश की है। इसके अलावा महत्वपूर्ण स्टेशनों से कुछ ट्रेनें चलाते हैं। किसी को कहीं स्टोपेज चाहिए, इस बात को ध्यान में रख कर कई नई ट्रेने चलाई गई। जन-शताब्दी चलाई गई। इसमें सैकिंड क्लास के नान एसी डिब्बे होंगे, लेकिन यह शताब्दी की गति से चलेगी, इससे सामान्य आदमी भी शताब्दी का आनन्द ले लेगा। उसे इसमें खाना मिलेगा और उसका रेट बहुत कम होगा। इस प्रकार हमारी कोशिश है कि कुछ और लोग भी शताब्दी में सफर करें। पहले से ही 13-14 शताब्दियां चलती हैं, हमने एक साथ 16 जन-शताब्दी और चला दी। उसके डिब्बे नये किस्म के बनाए जा रहे हैं। इसमें सैकिंड क्लास के डिब्बे होंगे, जिनमें आवाज और धूल-गर्दा थोड़ा कम आए। इन बातों को ध्यान में रख कर डिब्बे बनाए जा रहे हैं और ये जल्दी ही तैयार हो जाएगे। इसका उद्घाटन 16 अप्रैल को मुंबई में होगा, क्योंकि सबसे पहले रेल मुंबई से ठाणे के लिए चली थी और हमारे पास सबसे नई रेल, कोंकण रेल हैं। इसलिए मुंबई से गोवा, मडगांव को जोड़ने के लिए यह पहली रेल जन-शताब्दी है। यह 16 अप्रैल को चला दी जाएगी। जैसे-जैसे डिब्बे बनते जाएंगे, वैसे-वैसे जन-शताब्दी चलाते जाएंगे। उसके अनुभव को देखते हुए उसका और विस्तार किया जाएगा। इस प्रकार हम लोगों की कोशिश है कि रेलवे को एक मजबूत, आर्थिक आधार प्रदान करने का, रेलवे को विकास के रास्ते पर ले जाने की हमारी कोशिश हुई है। इसमें मैं कहीं से गाइडेड नहीं हुआ हूं। हमारी जो सोच है, हम मध्यम-मार्गीय हैं। हम वहां से आते हैं, जहां से गौतम बुद्ध को ज्ञान प्राप्त हुआ था। वे भगवान बुद्ध बने थे। उन्होंने हमें पाठ सिखाया कि मध्यम मार्गीय बने, इसलिए हम अतिगामी नहीं हो सकते हैं। कोई कहेगा, एक्सट्रीम रिफार्म, कोई कहेगा, कुछ मत करो। सारा बोझ ढोते चले जाएं, बर्बाद हो जाएं। बीआईएफआर का केस बन जाए, कोई परवाह नहीं, लेकिन सब तरह की रियायत और छूट देते जाओ। हम इन दोनों के बीच का रास्ता लेकर चलना चाहते हैं। यह देश भी मध्यम-मार्गी है और बीच का रास्ता लेकर ही चलेगा। जैसा प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि 21वीं सदी भारत की सदी बनेगी। हम सब लोगों की यह कोशिश होनी चाहिए कि भारतीय रेल दुनिया का अग्रणीय रेल बना रहे और दूसरे लोग हमसे सबक सीख सकें। इन्हीं शब्दों के साथ में आप सभी से आग्रह करूंगा कि मेरे प्रस्तावों को स्वीकार करें।

उपाध्यक्ष महोदय: वन-बाई-वन। आप एक-एक करके बोलें।

[अनुवाद]

श्री प्रवीण राष्ट्रपाल : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री ने फार्मूला के बारे में उल्लेख किया है। स्पष्ट तौर पर यह फार्मूला उचित लगता है। जैसा कि आप जानते हैं कि संसद ने भारतीय संसद में सीटों की संख्या को नवीनतम जनसंख्या आंकड़ों के आधार पर नहीं बढ़ाने का निर्णय लिया है क्योंकि दक्षिण भारत के राज्यों ने कहा कि भारत सरकार के निर्देशों के अनुसार उन्होंने परिवार नियोजन कार्यक्रमों को क्रियान्वित किया है और इसके परिणामत: वहां जनसंख्या वृद्धि नियंत्रित हुई है जबकि कुछ ऐसे राज्य हैं जिन्होंने परिवार नियोजन कार्यक्रम को उचित ढंग से क्रियान्वित नहीं किया है। अत: वहां जनसंख्या वृद्धि नियंत्रित नहीं है। इसलिए, दक्षिणी राज्यों द्वारा उचित मांग की गयी कि संसद में सीटों की संख्या नवीनतम जनसंख्या आंकड़ों के आधार पर नहीं बढ़ायी जाए और इसलिए संसद ने निर्णय लिया कि वर्ष 2025 तक सीटों की संख्या नहीं बढ़ायी जाएगी। अन्यथा, इन राज्यों को नुकसान होगा ...*(व्यवधान)* इसी प्रकार, वे राज्य जिन्होंने प्रभावी ढंग से परिवार नियोजन कार्यक्रम का क्रियान्वयन करके अपनी

जनसंख्या वृद्धि को कम किया है उन्हें रेलवे में भी नुकसान नहीं होना चाहिए।

तो माननीय मंत्री ने नमक पर मालभाड़े में बढ़ोत्तरी की है। मैं माननीय मंत्री को बताना चाहूंगा कि नमक का उपयोग केवल खाने में नहीं होता बल्कि इसका इस्तेमाल गांव में एक विशेष अनुसूचित जाति समुदाय द्वारा जानवरों के चर्मशोधन के लिए भी किया जाता है। इसके अलावा, नमक का इस्तेमाल मृत शरीर को संरक्षित रखने के लिए भी होता है। यह केवल 20 पैसे या 40 पैसे की बढ़ोत्तरी का प्रश्न नहीं है, लेकिन जब यह अन्ततः इन लोगों तक पहुंचता है तो नमक की कीमत में बढ़ोत्तरी के रूप में इससे भारी अंतर पड़ेगा। *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री शीशराम सिंह रवि : उपाध्यक्ष जी, यह तो भाषण हो रहा है। *...(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार : माननीय राष्ट्रपाल जी, जो आपने बात कही, वह इंडस्ट्रियल साल्ट का इस्तेमाल ट्रेनिंग के लिए ही होता है। उसका पहले से ही क्लासिफिकेशन 115 है। उसका क्लासिफिकेशन 80(ए) नहीं था। इसलिए जिसका आपने उदाहरण दिया है वह यह है, बाकी का मैंने पहले ही एक्सप्लेन कर दिया है। एरिया का भी आधार है 15 प्रतिशत और क्षेत्रफल तथा आबादी का भी आधार है। अब किसी को आबादी सूट करेगी और किसी को एरिया सूट करेगा। यह तो देश को संतुलन में लेकर चलना है, यह कोई पार्लियामेंट की सीट तो है नहीं। हमने एक बार प्रयास किया है अगर आपको सूट नहीं करेगा तो हम पुराने तदर्थवाद पर लौट आएंगे। जिसमें रेल मंत्री की जहां मर्जी हुई दे दिया उसमें आपकी कोई आवाज नहीं है। हमने कोशिश की है कि एक पारदर्शिता आये। अगर कहीं आबादी कम है तो रेलगाड़ी चलेगा या नहीं चलेगा। अगर उत्तर प्रदेश, बिहार, बंगाल की आबादी ज्यादा है तो वहां के लोग रेलगाड़ियों पर न चलें। इसलिए एरिया, जनसंख्या और सबसे बड़ा वेटेज है जो प्रोजैक्ट को पूरा करने के लिए पैसे की जरूरत है। किसी को आबादी तो किसी को क्षेत्रफल सूट करेगा, इसलिए एक यूनिफोर्म कोड के लिए रीजनल बैलेंस होगा। हमारी जितनी बुद्धि है उसके हिसाब से हमने किया। बाकी आप सर्वोपरि हैं, आप स्पष्ट करके कोई रास्ता बताएं।

[अनुवाद]

श्री अजय चक्रवर्ती (बसीरहाट): उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से एक स्पष्टीकरण चाहूंगा।

माननीय रेल मंत्री ने संरक्षा के नाम पर बजट प्रस्तुत होने के पहले ही यात्री किराये में बढ़ोत्तरी कर दी है। और उन्होंने सामान्य दर्जे के यात्री किराये में भी बढ़ोत्तरी की है। अतः मैं जानना चाहूंगा कि क्या वे इस किराया वृद्धि को वापस लेने पर विचार कर रहे हैं *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री शीशराम सिंह रवि : उपाध्यक्ष जी, हमें तो इन्होंने बोलने का मौका ही नहीं दिया। *...(व्यवधान)* आप लोग हल्ला क्यों कर रहे हैं। *...(व्यवधान)* यह क्या डबल-डबल बोलेंगे।

श्री नीतीश कुमार : हमने इतना ज्यादा एक्सप्लेन कर दिया है, इससे ज्यादा एक्सप्लेन करने की जरूरत नहीं है।

श्री शीशराम सिंह रवि : हमें तो बोलने ही नहीं दिया गया है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आप कृपया सुनेंगे? क्या आपने वाद-विवाद में भाग नहीं लिया है?

श्री अजय चक्रवर्ती : महोदय, मैं मंत्री जी से एक स्पष्टीकरण चाहता हूं *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : क्या कृपया आप सुनेंगे? आप क्या स्पष्टीकरण चाहते हैं? क्या आपने वाद-विवाद में भाग नहीं लिया है?

श्री अजय चक्रवर्ती : मैंने वाद-विवाद में भाग लिया है। *...(व्यवधान)*

श्री नीतीश कुमार : मैंने इनका उत्तर पहले ही दे दिया है। *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया बीच-बीच में मत बोलिए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : इस समय प्रोजैक्ट भी चाहिए और हर चीज दुरुस्त भी रहनी चाहिए। *...(व्यवधान)* जब हम फेयर और फ्रेट रीविजन करते हैं तो कहते हैं कि बिल्कुल मत करो। यह हमें कौन-सा इकॉनामिक पाठ पढ़ाना चाहते हैं? जब आपको वक्त

मिले और जब आप स्थिति में आ जाएं तो रेल बजट बनाना और हमें ऐसा बजट बना कर दिखा देना। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : ये नहीं मान रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

श्री प्रबोध पण्डा : यह वैगनों से संबंधित उत्तर नहीं है। इसीलिए, मैं एक प्रश्न पूछ रहा हूं। वर्ष 2001-2002 के दौरान 23,000 वैगनों के लिए प्रावधान था। उसका क्या हुआ?

उपाध्यक्ष महोदय : इन्होंने सभी बिन्दुओं पर विस्तृत उत्तर दिया है। इससे अधिक आप क्या चाहते हैं?

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : उपाध्यक्ष महोदय, यह बात इस सदन में बहुत बार एक्सप्लेन हो चुकी है। यदि आप उस समय सदन में नहीं थे तो हम कुछ नहीं कर सकते। 2001-2002 में 23 हजार वैगन्स का टारगेट था जिन में 6 हजार ओन योयर वैगन स्कीम और बोल्ट में थे। बाकी के वैगन्स बोल्ट में नहीं आए। ओन योअर वैगन स्कीम में वे बहुत लिमिटेड आए। 17 हजार वैगन का ऑर्डर आईआरएफसी से कर्जा लेकर रेलवे ने दिया। 6 हजार वैगन्स के बारे में हम जबर्दस्ती किसी प्राइवेट सैक्टर को नहीं कह सकते। 6 हजार वैगन्स बोल्ट में थे।

[अनुवाद]

इसे अनगिनत बार यहां और दूसरे सदन में भी स्पष्ट किया गया है ...*(व्यवधान)* यदि आपको इसकी जानकारी नहीं है, तो मैं कुछ नहीं कर सकता।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने भगवान बुद्ध और भगवान महावीर का जिक्र किया। हाजीपुर, वैशाली, सुगोली और बुद्धिस्ट सर्किट का शिलान्यास भी हो गया और दिसम्बर में सर्वेक्षण कार्य भी हो गया है। माननीय मंत्री जी ने बोलचाल की भाषा में आश्वस्त भी किया कि यह मामला प्लानिंग कमीशन में प्रोसैस में है। एक सप्ताह में आएगा। जब एक सप्ताह पूरा हो जाएगा तो हम आग्रह करेंगे। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : ये उत्तर देना चाहते हैं। आप इनके चेहरे को देख सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री नीतीश कुमार : उपाध्यक्ष महोदय, यह सब बात जानते हैं लेकिन अपनी आदत से लाचार हैं। इनको केवल बोलना है। इन को सब बात मालूम है। मैं इनको बता दूं ...*(व्यवधान)* उपाध्यक्ष महोदय, यह मेरे लिए प्रॉपर नहीं होगा कि हम एक-एक रेलवे प्रोजैक्ट के बारे में क्या करेंगे, ये सब यहां बता सकें। हम उसकी डेट के बारे में फौरन कोई आश्वासन नहीं दे सकते। यदि यह भी मेरी जगह होंगे, वह भी इसे नहीं कर पाएंगे लेकिन हम सब प्रयासरत हैं। मैं इतना ही कह सकता हूं। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2002-2003 को सभा में मतदान के लिए रखता हूं:

प्रश्न यह है:

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाए गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2003 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी के लिए कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से लेखे पर भारत के राष्ट्रपति को दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 2001-2002 को सभा में मतदान के लिए रखता हूं:

प्रश्न यह है:

"कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च, 2002 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाये:

मांग संख्या 12, 15 और 16"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 11.37 बजे

विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक,* 2002

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा मद सं. 17 और 18 पर एक साथ विचार करेगी।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2002-2003 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय राशियों को निकाले जाने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2002-2003 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय राशियों को निकाले जाने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं विधेयक को पुर:स्थापित** करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मंत्री महोदय प्रस्ताव करें कि विधेयक पर विचार किया जाए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2002-2003 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय राशियों के निकाले जाने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2002-2003 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय राशियों के निकाले जाने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

*भारत के राजपत्र, असाधारण भाग-II, खण्ड-2 दिनांक 21.3.2002 में प्रकाशित।

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा विधेयक पर खण्डवार विचार आरम्भ करेगी।

प्रश्न यह है:

"कि खंड 2 और 3 विधेयक के अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 11.39 बजे

विनियोग (रेल) विधेयक*, 2002

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा मद संख्या 19 और 20 पर एक साथ विचार करेगी।

रेल मंत्री (श्री नीतीश कुमार): महोदय मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2001-02 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2001-02 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

श्री नीतीश कुमार : महोदय मैं विधेयक को पुर:स्थापित** करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मंत्री महोदय प्रस्ताव करें कि विधेयक पर विचार किया जाए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2001-02 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि रेलवे के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2001-02 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि से और में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा विधेयक पर खण्डवार विचार आरम्भ करेगी।

प्रश्न यह है:

"कि खंड 2 और 3 विधेयक के अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

खंड 1 अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री नीतीश कुमार : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा कल 22 मार्च, 2002 को पूर्वाह्न ग्यारह बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

रात्रि 11.42 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा, शुक्रवार, 22 मार्च, 2002/1 चैत्र, 1924 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

पी.एल.एस.–48.23.16/2002 (एन०)
280

© 2002 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (नौवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित और मैसर्स जैनको आर्ट इण्डिया, नई दिल्ली द्वारा मुद्रित।