त्रयोदश माला, खंड 5, अंक 15

मंगलवार, 14 मार्च, 2000
24 फाल्गुन, 1921 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

तीसरा सत्र
(तेरहवीं लोक सभा)



(खंड 5 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

गुरदीप चन्द मलहोत्रा
महासचिव
लोक सभा

डा. अशोक कुमार पांडेय
अपर सचिव

हरनाम सिंह
संयुक्त सचिव

प्रकाश चन्द्र भट्ट
प्रधान मुख्य सम्पादक

केवल कृष्ण
वरिष्ठ सम्पादक

जे.एस. वत्स
सम्पादक

पीयूष चन्द्र दत्त
सहायक सम्पादक

गोपाल सिंह चौहान
सहायक सम्पादक

अरुणा वशिष्ठ
सहायक सम्पादक

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

विषय-सूची

[त्रयोदश माला, खंड 5, तीसरा सत्र, 2000/1921 (शक)]

अंक 15, मंगलवार, 14 मार्च, 2000/24 फाल्गुन, 1921 (शक)

विषय	कालम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 261 से 264 और 266	1–31
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 265 और 267 से 280	31–62
तारांकित प्रश्न संख्या 2830 से 3059	63–384
सभा पटल पर रखे गए पत्र	384–394
संबन्धी स्थायी समिति	
पहला, दूसरा, तीसरा, चौथा और पांचवां प्रतिवेदन	394
का समिति	
कार्यवाही सारांश	395
धम 377 के अधीन मामले...	425–432
(एक) मध्य प्रदेश से होकर गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-3 को चार और छह लेनों में बदले जाने की आवश्यकता	
श्री थावर चन्द गेहलोत	425
(दो) कामायनी एक्सप्रेस को जौनपुर और मुम्बई के बीच चलाए जाने की आवश्यकता	
श्री चिन्मयानन्द स्वामी	426
(तीन) हिमाचल प्रदेश के उपभोक्ताओं के लिए रसोई गैस के सिलेण्डर और रेग्यूलेटर की प्रतिभूति राशि में यथेष्ट कमी किए जाने की आवश्यकता	
श्री महेश्वर सिंह	426
(चार) मध्य प्रदेश में जबलपुर के निकट मंडला जिले में एक सुपर थर्मल पावर स्टेशन को शीघ्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता	
श्रीमती जयश्री बैनर्जी	427
(पांच) अधिकाधिक विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए बिहार के बोध गया में बेहतर आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता	
श्रीमती श्यामा सिंह	428

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

विषय		कालम
(छह)	देश में विशेष रूप से केरल में महिला प्रधान एजेण्टों के हितों की सुरक्षा करने के लिए राष्ट्रीय बचत योजना पर ब्याज की दर में कमी करने के निर्णय की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता	
	श्री एस. अजय कुमार	428
(सात)	विद्युत खपत प्रभारों के संबंध में आई.डी.पी.एल. के बकाये का आन्ध्र प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड को शीघ्र भुगतान किए जाने की आवश्यकता	
	श्री राम मोहन गाड्डे	429
(आठ)	बिहार में हमीदनगर सिंचाई परियोजना को शीघ्र पूरा किए जाने की आवश्यकता	
	श्री अरुण कुमार	429
(नौ)	हरियाणा की लंबित सिंचाई परियोजनाओं को शीघ्र पूरा किए जाने की आवश्यकता	
	डा. सुशील कुमार इंदौरा	430
(दस)	मद्रास उर्वरक लिमिटेड के शेयरों का अपवर्तन न किए जाने की आवश्यकता	
	श्री सनत कुमार मण्डल	430
(ग्यारह)	लो ग्रेड लाइम के आयात को हतोत्साहित करने और जैसलमेर, राजस्थान से स्टील ग्रेड लाइम-स्टोन के लाने-ले जाने में रेलवे द्वारा छूट दिए जाने की आवश्यकता	
	कर्नल (सेवानिवृत्त) सोना राम चौधरी	431
रेल बजट, 2000-2001 और लेखानुदानों की मांगें (रेल), 2000-2001 और अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 1999-2000		432–836
	श्री प्रियरंजन दासमुंशी	435
	श्री वैको	449
	श्री बसुदेव आचार्य	457
	श्री जी. गंगा रेड्डी	466
	श्री चन्द्रभूषण सिंह	469
	*श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय	472
	डा. लक्ष्मीनारायण पांडेय	473
	श्री रमेश चेन्नितला	480
	*श्री श्रीनिवास पाटील	485
	*श्री गिरधारी लाल भार्गव	486
	श्री रघुनाथ झा	489
	श्री राशिद अलवी	492
	*डा. नीतिश सेनगुप्ता	497
	*श्री टी. गोविन्दन	498

*भाषण सभा पटल पर रखे गए।

विषय	कालम
*श्री विलास मुत्तेमवार	499
*डा. संजय पासवान	504
*श्री तूफानी सरोज	505
श्री चिन्मयानन्द स्वामी	506
*श्री राम सिंह कस्वां	510
*डा. रंजीत कुमार पांजा	512
श्री एम. चिन्नासामी	516
*श्री जगदम्बी प्रसाद यादव	521
श्री अनन्त गुडे	522
*श्री सनत कुमार मंडल	525
*श्री पी.आर. खूंटे	526
श्री सुकदेव पासवान	528
*श्री पी.एस. गढ़वी	530
*श्री हरिभाई चौधरी	532
श्री अली मोहम्मद नायक	532
*श्रीमती सुशीला सरोज	539
*श्री रामसिंह राठवा	540
*डा. वी. सरोजा	541
*श्री जयभान सिंह पवैया	542
श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी	542
*श्री मनसुखभाई डी. वसावा	548
*श्री सुदीप बंद्योपाध्याय	548
*श्री आनन्द मोहन विश्वास	549
*श्री निहाल चन्द चौहान	553
*श्री सईदुज्जमा	554
*डा. राम नायडू दग्गुबाटि	555
श्री राम टहल चौधरी	557
*श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी	559
*श्री कण्णमराजू	563
*श्रीमती शीला गौतम	565
*श्री माधव राजवंशी	569
प्रो. ए.के. प्रेमाजम	571
*श्री ए. कृष्णस्वामी	576

*भाषण सभा पटल पर रखे गए।

विषय	कालम
**श्री चन्द्रनाथ सिंह	579
*श्री ए.के.एस. विजयन	581
*श्री के.ए. सांगतम	581
*श्री आदि शंकर	583
*श्री पी. राजेन्द्रन	584
*श्री सुरेश चन्देल	585
*श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी	588
*श्री पी. मोहन	594
*श्रीमती निवेदिता माने	595
*श्री अरुण कुमार	596
*श्री वीरेन्द्र कुमार	597
श्री अमर राय प्रधान	599
**श्री प्रभात सामन्तराय	602
श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार	607
*श्री एस.एस. पलानीमनिक्कम	611
*डा. रामचन्द्र डोम	611
श्री प्रभुनाथ सिंह	612
*श्री शीशराम सिंह रवि	617
*श्री श्याम लाल बन्शीवाल	619
*श्री वी.एम. सुधीरन	619
*श्री एस. अजय कुमार	620
*श्री शमशेर सिंह दूलो	621
श्री के. मलयसामी	622
*मोहम्मद अनवारूल हक	627
*डा. (कर्नल सेवानिवृत्त) धनी राम शांडिल्य	628
*श्री किशनलाल दिलेर	629
*श्री राधामोहन सिंह	630
*श्री समर चौधरी	632
*श्री चिन्तामन वनगा	634
*श्रीमती रेनु कुमारी	635
*श्रीमती मिनाती सेन	636

*भाषण सभा पटल पर रखे गए।

**भाषण का कुछ लिखित अंश भी सभा पटल पर रखा गया।

विषय	कालम
डा. सुशील कुमार इन्दौरा	638
*श्री हरिभाऊ शंकर महाले	641
*श्री एस. मुरूगेसन	643
श्री सुबोध मोहिते	644
*श्री अबुल हसनत खां	648
*श्री सुरेश रामराव जाधव	650
*श्री श्रीप्रकाश जायसवाल	652
*श्री अशोक अर्गल	656
योगी आदित्यनाथ	658
*श्री के. फ्रांसिस जार्ज	661
*श्री रघुराज सिंह शाक्य	663
*श्री माणिकराव होडल्या गावीत	664
*श्री पवन सिंह घाटोवार	666
*श्री भर्तृहरि महताब	669
*श्री राम नरेश त्रिपाठी	671
*श्री विष्णु देव साय	672
*श्री विजयेन्द्र पाल सिंह "बदनोर"	673
श्री डी. वेणुगोपाल	674
डा. रघुवंश प्रसाद सिंह	677
डा. बी.बी. रमैया	680
*श्री सुनील खां	684
प्रो. एस.पी. सिंह बघेल	687
*श्री महेश्वर सिंह	689
*श्री श्याम बिहारी मिश्र	692
**श्री विक्रम केशरी देव	694
*श्री रामपाल सिंह	700
*डा. मदन प्रसाद जायसवाल	701
*श्री दलपत सिंह परस्ते	703
*श्री कीर्ति झा आजाद	704
*श्री ताराचन्द भगोरा	707
*श्री प्रहलाद सिंह पटेल	708
*श्री थावरचन्द गेहलोत	710
श्री के. मुरलीधरन	712
वैद्य विष्णु दत्त शर्मा	713

*भाषण सभा पटल पर रखे गए।

**भाषण का कुछ लिखित अंश भी सभा पटल पर रखा गया।

विषय	कालम
**श्री सुबोध राय	715
*श्रीमती जयश्री बैनर्जी	717
*श्री अनन्त नायक	719
*श्री उत्तमराव ढिकले	719
*श्री चन्द्र प्रताप सिंह	722
श्री दिनेश चन्द्र यादव	723
श्री वरकला राधाकृष्णन	726
श्री जोवाकिम बखला	728
श्री विजय कुमार खंडेलवाल	729
प्रो. आई.जी. सनदी	732
*डा. एन. वेंकटस्वामी	734
*श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव	738
*श्रीमती आभा महतो	739
*श्री छत्रपाल सिंह	740
श्री आनन्दराव विठोबा अडसुल	742
**श्री पी.सी. थामस	744
*श्री पदमसेन चौधरी	749
*श्री अशोक पटेल	751
*मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूड़ी	752
**श्री बसनगोडा रामनगौड पाटिल	753
श्री भानसिंह भौरा	756
*डा. (श्रीमती) सुधा यादव	758
श्री खारबेल स्वाइं	759
*प्रो. रासा सिंह रावत	763
श्री पी.एच. पांडियन	767
**श्री कोडीकुनील सुरेश	770
*श्री परशुराम मांझी	774
**श्री रामदास आठवले	775
डा. रामकृष्ण कुसमरिया	777
कुंवर अखिलेश सिंह	779
श्री प्रकाश मणि त्रिपाठी	781
*श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर	782

*भाषण सभा पटल पर रखे गए।

**भाषण का कुछ लिखित अंश भी सभा पटल पर रखा गया।

विषय	कालम
**श्री लक्ष्मण सेठ	784
श्री सुरेश कुरुप	787
श्री सुजानसिंह बुंदेला	788
श्री तिलकधारी प्रसाद सिंह	790
श्री रामानन्द सिंह	791
*श्री राम रघुनाथ चौधरी	794
*श्री किशन सिंह सांगवान	798
**श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी	800
श्री ब्रह्मानन्द मंडल	802
*श्री रामशकल	804
*श्री सी. श्रीनिवासन	806
**श्री ए.पी. अब्दुल्ला कुट्टी	808
**श्री मोहन रावले	811
*श्री अशोक प्रधान	818
*श्री पुन्नू लाल मोहले	823
*श्री रामचन्द्र बैंदा	823
कुमारी ममता बनर्जी	825
लेखानुदानों की मांगें (रेल) 2000-2001	836
अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल)–1999-2000	837
विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक, 2000	837–838
कुमारी ममता बनर्जी	837
खण्ड 2, 3 और 1	838
पारित करने के लिए प्रस्ताव	838
विनियोग (रेल) विधेयक, 2000	838–840
कुमारी ममता बनर्जी	838
खण्ड 2, 3 और 1	839
पारित करने के लिए प्रस्ताव	840

*भाषण सभा पटल पर रखे गए।

**भाषण का कुछ लिखित अंश भी सभा पटल पर रखा गया।

लोक सभा

मंगलवार, 14 मार्च, 2000/24 फाल्गुन, 1921 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न 11.00 बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय *पीठासीन* हुए]

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आज बाहर का मौसम बहुत अच्छा है और अन्दर का मौसम भी बहुत अच्छा है।

पूर्वाह्न 11.01 बजे

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[हिन्दी]

आई.पी.एस. अधिकारियों की कमी

*261. **श्री साहिब सिंह:** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सभी राज्यों में आई.पी.एस. अधिकारियों की कमी है, जिसके परिणामस्वरूप राज्यों में पुलिस के प्रशासन में बाधा आती है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस तरह की कमी को पूरा करने हेतु कौन से कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

[अनुवाद]

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): (क) जी नहीं, श्रीमान्।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते हैं।

[हिन्दी]

श्री साहिब सिंह: अध्यक्ष जी, मुझे इस बारे में यह कहना है कि दिल्ली की जो केन्द्रीय पुलिस फोर्स है, वह अपर्याप्त है और बहुत दिनों से इस बात की जरूरत महसूस की गई है कि पूरी कोर्स यहां पर होनी चाहिए। वह पूरी फोर्स होगी तो उसके अन्दर आई.पी.एस. आफिसर्स भी लगेंगे। हमारी जितनी भी सैण्ट्रल सिक्योरिटी फोर्सेज हैं, उनको भी हम कहीं एयरपोर्ट का काम दे रहे हैं, कहीं दूसरा काम दे रहे हैं, उसको भी बढ़ाने की आवश्यकता है, उसमें भी आई.पी.एस. आफिसर्स लगाने की आवश्यकता पड़ेगी। क्या भविष्य में ऐसी कोई योजना है कि अधिक फोर्स बढ़ाने के लिए और अतिरिक्त आई.पी.एस. आफिसर्स जो उसमें लगेंगे, उसके लिए अभी तक कोई योजना बनी है? अगर योजना बनी है तो कितने आई.पी.एस. आफिसर्स की उसमें जरूरत पड़ेगी और उनका रिक्रूटमेंट कितने दिन तक हो जायेगा?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: अध्यक्ष जी, जहां तक पुलिस फोर्स की केवल ताकत का सवाल है, उसके बारे में आज ही एक प्रश्न है, जिसमें हम चाहेंगे कि पुलिस माडर्नाइज हो। आज की अपराध की बढ़ती हुई जो स्थिति है, आन्तरिक सुरक्षा के जो संकट हैं, उनका वह सामना कर सके, लेकिन माननीय सदस्य का यह जो प्रश्न संख्या 261 है, वह इस बात पर है कि क्या आई.पी.एस. आफिसर्स की संख्या में कमी है। उस सवाल का जवाब है कि उसमें कोई खास कमी नहीं है। मैं जानकारी देना चाहूंगा कि जो ऑथोराइज्ड स्ट्रेंथ डायरैक्ट रिक्रूटमेंट कोटा की है, वह देश भर में 2400 है और इस समय आई.पी.एस के 2371 आफिसर्स अपनी पोजीशन पर हैं। इसका मतलब है कि शार्ट फाल केवल 29 का है और इस बात को सदन स्वीकार करेगा कि यह कोई शार्ट फॉल नहीं है। यह सवाल आई.पी.एस. कॉडर के संबंध में है और वह सीमित है।

श्री मदन लाल खुराना: अध्यक्ष जी, जिस तरह से देश की आबादी बढ़ रही है और अनेक राज्यों में आतंकवाद सिर उठा रहा है, उसके लिए पुलिस बल जितनी मात्रा में चाहिए, उसको बढ़ाने के लिए जैसा अभी आपने कहा कि कोई नई फोर्स, शायद भारतीय सेना बल, पुलिस बल या वाहिनी, ऐसा कोई नाम है, ऐसा कोई नया पुलिस बल बनाने का विचार है क्या?

दूसरे, मैं दिल्ली के बारे में जानना चाहता हूं कि आज दिल्ली पुलिस को मल्टीपल तरह से काम करना पड़ता है। पुलिस अपराधों में इन्वेस्टिगेशन भी करती है और वी.आई.पीज. की सुरक्षा भी करती है। इसके कारण दिल्ली में लॉ एंड ऑर्डर और इन्वेस्टिगेशन का पक्ष काफी कमजोर होता जा रहा है और पूरी जांच नहीं हो पाती है। इन कमियों को दूर करने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: अध्यक्ष जी, जैसा मैंने पहले कहा है, माननीय खुराना जी ने जो पूरक प्रश्न पूछा है वह अन्य

सवाल के संदर्भ में तो प्रासंगिक होगा, यह प्रश्न केवल मात्र आई.पी.एस. की कमी का सवाल है। आज के तारांकित प्रश्नों दूसरे और चौथे में यह पूरक प्रश्न प्रासंगिक होगा। जब ये सवाल आएंगे तो मैं इसका उत्तर दूंगा। इसलिए यह पूरक प्रश्न इसमें नहीं उठता है।

[अनुवाद]

श्री रमेश चेन्नितला: अध्यक्ष महोदय, राज्य संवर्ग से पदोन्नति हेतु 33 प्रतिशत पद आरक्षित हैं। राज्य सरकार ने उन कर्मचारियों की सूची का प्रस्ताव किया है जिनके आई. पी. एस. में जाने की संभावना है। किन्तु यहां हमेशा यह शिकायत रही है कि केन्द्र सरकार उस प्रक्रिया में विलम्ब कर रही है। राज्य सरकार द्वारा भेजी जाने वाली सूची का अनुमोदन करने में अनावश्यक विलम्ब के क्या कारण हैं? उदाहरण के लिए, छह महीने पहले केरल सरकार ने एक सूची भेजी थी। यह अभी भी अनुमोदन के लिए गृह मंत्रालय के पास लम्बित है।

इसी के साथ, आई.पी.एस. अधिकारियों की कार्यक्षमता में कमी आई है। निश्चित रूप से, संघ लोक सेवा आयोग चयन कर रहा है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार आई पी एस अधिकारियों की कार्यक्षमता में सुधार करने के लिए कोई कदम उठाने पर विचार कर रही है?

अध्यक्ष महोदय: यह प्रश्न कार्यक्षमता से संबंधित नहीं है। यह आई.पी.एस. अधिकारियों की कमी से संबंधित है।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: मुझे ऐसी कोई जानकारी नहीं है कि कोई मामला लम्बित है। मैं यह देखूंगा कि जहां तक केन्द्र सरकार का संबंध है, कोई विलम्ब न हो।

पदोन्नति संघ लोक सेवा आयोग द्वारा की जाती है। केन्द्र सरकार केवल उस सूची का अनुमोदन करती है। इस मामले में कोई विलम्ब नहीं है।

[हिन्दी]

श्री जे.एस. बराड़: जिन राज्यों में इमरजेंसी रही, वहां के आई.पी.एस. अफसरों के काडर चेंज किए गए। मैं अपने राज्य की बात बताता हूं वहां पर 50 और 70 के दरमियान ये अफसर गए। क्या आपके पास ऐसी फेहरिस्त है जिससे आप यह बता सकें कि उन तमाम अफसरों को वापस कब बुलाया जाएगा?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: नार्मली किसी विशेष परिस्थिति में अगर बाहर के अधिकारियों को दूसरे राज्य में भेजा जाता है तो जैसे ही स्थिति सामान्य होती है वैसे ही रिपैट्रिएट किया जाता है। कोई स्पेसिफिक सवाल होगा तो मैं उसका उत्तर दूंगा।

श्री सुबोध मोहिते: आई.पी.एस. अफसरों का जो सवाल उठाया गया है, मेरा पूरक प्रश्न उससे संबंधित है।

[अनुवाद]

यह प्रश्न भी मूल प्रश्न जितना ही महत्वपूर्ण है। आई पी एस अधिकारी अच्छी खासी संख्या में हैं। वे बौद्धिकता की रक्षा कर रहे हैं।

[हिन्दी]

पुलिस विभाग की जो वर्किंग है, वह फील्ड वर्क भी है। इम्पोर्टेंस आई.पी.एस. की भी होती है।

[अनुवाद]

मैचिंग फील्ड अधिकारियों का महत्व आई.पी.एस. अधिकारियों के बराबर ही है।

[हिन्दी]

इसलिए मेरा प्रश्न यह है कि जो मैचिंग पार्ट आफ द आई.पी.एस. ऑफिसर है वह क्वालिटी के तौर पर, क्वालिटी के तौर पर और आटोमोटिव सपोर्ट के तौर पर पूरी क्वांटिटी में है या नहीं है, अगर नहीं है तो क्या सरकार आई पी एस अधिकारियों को मैचिंग सपोर्ट प्रदान करने के लिए कोई विशेष कार्य योजना बना रही है। यही मेरा पहला प्रश्न है।

[हिन्दी]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: आई.पी.एस. अधिकारियों के अतिरिक्त बाकी के अधिकारी भी सुयोग्य हैं। उनकी योग्यता में वृद्धि हो, वे भी आई.पी.एस. के समतर आ सकें, इसका प्रयत्न चलता रहता है।

श्री राजो सिंह: अध्यक्ष महोदय, अभी गृह मंत्री जी ने बताया है कि राज्य के अंतर्गत जो आई.पी.एस. आते हैं, उनकी संख्या में सिर्फ 29 की कमी है। मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं, बिहार, उत्तर प्रदेश और अन्य राज्यों में कितने आई.पी.एस. होंगे, इसके मापदंड में संशोधन करने का विचार क्या सरकार रखती है, जिससे आई.पी.एस. की संख्या बढ़ जाए? मैं यह भी जानना चाहता हूं, जिन इलाकों में कठिनाई उत्पन्न होती है, उसको देखते हुए वहां के आई.पी.एस. को दूसरे राज्यों में न ले जाया जा सके, इस बारे में सरकार विचार करना चाहती है?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: महोदय, मैं इस बात को मानता हूं कि देश में पुलिस बल की संख्या बढ़ाने की आवश्यकता है,

लेकिन आई.पी.एस. अधिकारियों की संख्या बढ़े, इसकी बहुत आवश्यकता मुझे अनुभव नहीं होती है। यह जरूर है कि उनके काम करने की क्वालिटी बढ़े। मैं सदन को जानकारी देना चाहूंगा, 1997 में उस समय के प्रधान मंत्री की ओर से एक जनरल सूचना दी गई थी कि सरकार का जो डाउनसाइजिंग प्रोसैस हैं, उसमें आई.पी.एस., आई.ए.एस. के अधिकारियों की संख्या भी परसेंटेजवाइज कम होनी चाहिए। जिस परसेंटेज में पहले बढ़ती रहती थी, उस परसेंटेज में न बढ़कर कम परसेंटेज में बढ़े। इस बारे में एप्रोच यह है कि कुल मिलाकर पुलिस बल की तादाद बढ़े, उसकी संख्या बढ़े, उसकी एफिसियेंसी बढ़े, लेकिन पुलिस अधिकारियों की संख्या में पिछले वर्षों में जिस प्रकार से वृद्धि होती रही है, उतनी वृद्धि न होकर परसेंटेज में कम वृद्धि हो। यह एप्रोच है।

पुलिस बल का आधुनिकीकरण

***262. श्री रामजीवन सिंह:**
श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी:

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में पुलिस बल के आधुनिकीकरण का राज्य-वार कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो वर्तमान पुलिस प्रणाली की खामियों को दूर करने के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं; और

(घ) केन्द्र सरकार द्वारा राज्यों के प्रत्येक जिले में अपराध-विज्ञान प्रयोगशाला स्थापित करने के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं?

[अनुवाद]

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): (क) से (घ) एक विवरण सदन के पटल पर रखा जाता है।

विवरण

भारत के संविधान के अनुसार 'पुलिस' राज्य का विषय है। अत: बदलते हुए सुरक्षा तथा कानून और व्यवस्था परिदृश्य के अनुसार अपने पुलिस बलों को प्रशिक्षण देने, सुसज्जित करने और उनके आधुनिकीकरण की जिम्मेदारी मुख्यत: राज्य सरकारों की है। तथापि, केन्द्र सरकार ने राज्य सरकारों को अपने पुलिस बलों का आधुनिकीकरण करने के लिए भावी योजना तैयार करने की सलाह भी दी है।

उनके पुलिस बलों के आधुनिकीकरण में राज्य सरकारों के प्रयासों में मदद करने हेतु, केन्द्र सरकार 1969-70 से एक गैर-योजनागत स्कीम अर्थात राज्य पुलिस बलों के आधुनिकीकरण की स्कीम क्रियान्वित करती आ रही है। इस योजना के अंतर्गत निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए सहायता उपलब्ध है:

(1) गतिशीलता-वाहनों की खरीद;

(2) विधि विज्ञान प्रयोगशालाएं/फिंगर प्रिंट ब्यूरैक्स, प्रश्नगत दस्तावेज केन्द्र की इमारतें उनका विस्तार और नवीकरण आदि;

(3) पुलिस प्रशिक्षण केन्द्र भवन, उनका विस्तार और नवीकरण आदि;

(4) उपकरण, हल्के हथियार भीड़ नियंत्रण के उपकरण, यातायात नियंत्रण अतिविशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा;

(5) संचार;

(6) जांच पड़ताल आंकड़े संसाधन, कार्यालय उपकरण के लिए उपकरण/सहायता।

इस स्कीम के अंतर्गत प्रत्येक राज्य के वार्षिक आबंटन का 20 प्रतिशत विधि विज्ञान प्रयोगशालाओं के लिए उपलब्ध है। इस स्कीम के अंतर्गत वित्तीय सहायता में 50 ऋण और 50 प्रतिशत सहायता अनुदान शामिल है।

उपयुक्त स्कीम के अतिरिक्त, केन्द्र सरकार वित्त वर्ष 1997-98 से लेकर पूर्वोत्तर में राज्य पुलिस बलों के आधुनिकीकरण के लिए एक विशेष स्कीम क्रियान्वित कर रही है जिसके अंतर्गत हथियार और गोला-बारूद, वाहन और संचार और अन्य उपकरण माल के रूप में उपलब्ध कराए जा रहे हैं। यह स्कीम केन्द्र सरकार द्वारा शतप्रतिशत वित्तपोषित है।

वित्त आयोग, उनकी पुलिस के आधारभूत ढांचे में सुधार लाने के लिए राज्यों को आबंटन भी करता रहा है।

अध्यक्ष महोदय: यह भी वही और संबद्ध प्रश्न है।

[हिन्दी]

श्री रामजीवन सिंह: महोदय, माननीय मंत्री जी ने बताया है कि पुलिस प्रशासन राज्यों का विषय है और उसके आधुनिकीकरण तथा अन्य व्यवस्थाओं के लिए राज्य सरकार जिम्मेदार है, लेकिन केन्द्रीय सरकार समय-समय पर उसके आधुनिकीकरण और अन्य कामों में यथासंभव सहयोग दे रही है। अभी माननीय मंत्री जी ने

प्रथम प्रश्न और साथ ही इस प्रश्न के उत्तर में भी कहा है कि अपने देश में पुलिस बल की कमी है। आज भी औसत हजार व्यक्तियों के पीछे एक पुलिस काम कर रही है। पुलिस बल की आधारभूत संरचनाओं में आज तक कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। आज भी कहीं थाना नहीं है, थाना-मकान नहीं है और पुलिस बल के पास यन्त्र नहीं है। आज भी देश की बढ़ती आबादी और बढ़ते औद्योगिक विकास को मद्देनजर रखते हुए, जिस प्रकार से अपराध बढ़ रहे हैं, अपराध के ढंग बदल रहे हैं, उसके लिए पुलिस तन्त्र को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है। मेरे विचार से इस दिशा में जब तक केन्द्रीय सरकार का सहयोग नहीं होगा, तब तक यह संभव नहीं हो सकता है।

दूसरी बात, 1861 में अंग्रेजी साम्राज्य द्वारा गठित पुलिस अधिनियम है। मैं सरकार से जानना चाहता हूं, आज देश की बढ़ती हुई आबादी, बढ़ते हुए औद्योगिक विकास और बढ़ते हुए अपराध के ढंग को देखते हुए, क्या सरकार सम्पूर्ण पुलिस तन्त्र के मूलभूत ढांचे में परिवर्तन करने का प्रस्ताव रखती है? आज भी पुलिस की मानसिकता वही है, जो पहले थी। आज के जनतांत्रिक समाज में पुलिस की मानसिकता में परिवर्तन लाने के लिए, सरकार क्या कदम उठाना चाहती है?

दूसरी बात, उग्रवाद से प्रभावित प्रदेशों, जैसे आंध्र प्रदेश और बिहार में ...

अध्यक्ष महोदय: आप प्रश्न पूछिए, भाषण नहीं।

श्री राम जीवन सिंह: महोदय, मेरा पहला प्रश्न है, क्या सरकार मूलभूत ढांचे में परिवर्तन करना चाहती है तथा पुलिस बल को मजबूत करने के लिए क्या सहयोग देना चाहती है?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: अध्यक्ष जी, भारत के संविधान की जो दूसरी राज्य सूची है, उस राज्य सूची में नम्बर दो पर पुलिस है। इसलिए यह संविधान की व्यवस्था है, जिसके कारण पुलिस का मुख्य दायित्व राज्य सरकारों पर है। लेकिन इसके बावजूद हम इन समस्याओं से परिचित हैं कि किस प्रकार से अपराध में वृद्धि हुई है, आंतरिक सुरक्षा के लिए अन्यान्य संकट पैदा हुए हैं, जिनका सामना करने के लिए राज्य सरकारों के संसाधन पर्याप्त नहीं हैं। इसलिए कुछ वर्षों से एक स्कीम चली है, जिसके अनुसार पुलिस केन्द्रीय सरकार के माडर्नाइजेशन के लिए, उसके इक्विपमेंट, उसकी मोबिलिटी को, उसके कम्युनिकेशंस को बढ़ाने के लिए सहायता दे रही है और उसके लिए आर्थिक सहयोग करती रही है। अभी 1999 के अंत में गृह मंत्रालय की ओर से सब राज्य सरकारों को पत्र लिख कर कहा गया कि आप पांच साल का एक प्रोस्पेक्टिव प्लान बना कर हमें दीजिए कि आपको पुलिस को आधुनिक बनाने के लिए क्या-क्या आवश्यकताएं हैं, जिससे हम प्लानिंग कमीशन, फाइनेंस कमीशन से बात करके आपकी सहायता कर सकें। हमें अधिकांश राज्यों ने प्रोस्पेक्टिव प्लान दिया है, जिस पर कार्य हो रहा है। कुछ का रिकोमेंडेशन कर दिया गया है, लेकिन पुलिस को आधुनिक बनाने के लिए और अपराध को रोकने में समर्थ बनाने के लिए केन्द्र सरकार इस दिशा में दक्ष और सक्रिय है।

श्री रामजीवन सिंह: महोदय, जिस तरह से पूर्वोत्तर राज्य उग्रवाद से प्रभावित हैं, उसी तरह से आंध्र प्रदेश और बिहार भी उग्रवाद से प्रभावित हैं। पूर्वोत्तर राज्यों में 1997-98 से केन्द्रपोषित योजना चल रही है, क्या उसे बिहार और आंध्र प्रदेश में भी लागू करना चाहते हैं?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: माननीय सदस्य ने जो सवाल पूछा है, उसका एक दुर्भाग्यपूर्ण परिणाम पिछले सप्ताह हमें आंध्र में देखने को मिला। जहां पूर्व गृह मंत्री जी और जो पंचायती राज्य मंत्री थे, उनकी लैंड माइन द्वारा हत्या कर दी गई। तब भी मैंने इस बात को बल दिया कि जो पांच-छः स्टेट्स हैं, जहां नक्सली उग्रवाद बहुत प्रभावित है, उन राज्यों का एक सम्मेलन अप्रैल के प्रथम सप्ताह में दिल्ली में करने का आयोजन है, जिसमें डायरेक्टर, चीफ मिनिस्टर के अलावा डायरेक्टर जनरल ऑफ पुलिस को भी बुलाया गया है। इससे पहले भी एक इसी प्रकार का सम्मेलन हैदराबाद में दो साल पहले हुआ था, उसमें एक कोआर्डीनेशन कमेटी बनाई गई

[अनुवाद]

नक्सली हिंसा से निपटने के लिए।

[हिन्दी]

गृह सचिव की अध्यक्षता में बनाई गई थी, जो नियमित रूप से मिलती रही है।

[अनुवाद]

श्री एस. बंगरप्पा: उन राज्यों के नाम क्या हैं?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: ये राज्य आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा, मध्य प्रदेश और बिहार हैं। ये पांच मुख्य राज्य हैं। कुछ ऐसे सबूत मिले हैं कि ये लोग दूसरे भागों में फैलने का प्रयास कर रहे हैं जैसा कि कर्नाटक में हाल की घटना से स्पष्ट होता है। कर्नाटक के मुख्य मंत्री भी इस संबंध में मुझसे मिले और बताया कि अक्सर जब, आंध्र प्रदेश में नक्सलियों पर दबाव बढ़ता है, इसका प्रभाव वहां भी महसूस किया जाता है। उनमें पड़ोसी

राज्यों में चले जाने की प्रवृत्ति है। हम इस बारे में सचेत हैं। किन्तु इस समय, मैंने उन पांच राज्यों के बारे में उल्लेख किया है, जो प्रभावित हैं।

श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी: आंध्र प्रदेश में आतंकवादियों और नक्सलियों की गतिविधियां बढ़ी हैं, जहां दुर्भाग्य से हमारे मंत्री की हत्या भी हुई। नक्सली गतिविधियां कई वर्षों से व्यापक रूप से बढ़ी हैं। हमें राज्यों को आवंटित निधियों के अतिरिक्त प्रौद्योगिकी और हथियारों के संदर्भ में पुलिस बलों को मजबूत करने की आवश्यकता है। निधि बहुत ही महत्वपूर्ण पहलू है। यह गतिविधि एक आर्थिक समस्या भी है। नक्सली गतिविधि का एक कारण आर्थिक पिछड़ापन भी है।

अध्यक्ष महोदय: क्या आप और अधिक निधि चाहते हैं? आपका प्रश्न क्या है?

श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी: मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान एक पहलू की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। भारत सरकार को राज्य सरकारों को राज्य में आतंकवादी और नक्सली गतिविधियों से निपटने के लिए उदारता से धन देना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: यह अच्छा प्रश्न है।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: माननीय सदस्य का कहना ठीक है कि इस तरह की हिंसक गतिविधि जैसा कि आंध्र प्रदेश और अन्य राज्यों में हो रही है, का वहां के लोगों की आर्थिक समस्या से भी संबंध है। अतएव, राज्य सरकारों को सुरक्षा का कार्य और विकास का कार्य संबंधित रूप से शुरू करना चाहिए। जहां तक सुरक्षा का संबंध है, केन्द्र सरकार ने ऐसे राज्यों को सुरक्षा से संबंधित खर्च की प्रतिपूर्ति करने की योजना बनाई है। आंध्र प्रदेश को पहले ही 30 करोड़ रुपये दे दिए गए हैं। राज्य को यह राशि इस कारण से जारी की गयी है।

[हिन्दी]

कुमारी उमा भारती: अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय गृह मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि मध्य प्रदेश का एक बहुत बड़ा हिस्सा नक्सलवाद की चपेट में आ चुका है। मध्य प्रदेश की समस्या पटवारी, पुलिस और वन विभाग के कारण ज्यादा बढ़ी है। लेकिन मध्य प्रदेश की सरकार नक्सलवाद से निपटने में पूरी तरह से अक्षम साबित हुई है। *...(व्यवधान)* क्या केन्द्रीय सरकार राज्य सरकार की विशेष सहायता की कोई योजना बना रही है? *...(व्यवधान)*

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी: एक प्रदेश का नाम लेना और कहना कि वहां नक्सलवाद है, अपने आपको धोखा देना है। *...(व्यवधान)* नक्सलाइट समस्या में अनेक राज्यों में कितने ही लोग मारे जा चुके हैं।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: अध्यक्ष जी, मैंने जिन राज्यों के नाम लिये थे उनमें मध्य प्रदेश भी है और मध्य प्रदेश के बारे में और वहां के नक्सलवादियों के बारे में राज्य सरकार से संपर्क रहता है और पिछले दिनों मध्य प्रदेश के मुख्यमंत्री भी इसी विषय में मुझसे मिले थे। अप्रैल के महीने में एक सम्मेलन की बात जो हुई है उसका भी निर्णय मुख्यमंत्री से मुलाकात में हुआ था। केन्द्र सरकार इस विषय में अपना पूरा सहयोग प्रदेश सरकार को देती रहेगी।

कुमारी उमा भारती: मध्य प्रदेश के मुख्यमंत्री नक्सलवाद को प्रोटेक्ट कर रहे हैं। *...(व्यवधान)*

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी: एक प्रदेश का नाम लेना केवल अपने आपको धोखा देने के बराबर है।

श्री लालकृष्ण आडवाणी: राज्य सरकारें प्रमाणिकतापूर्ण इस समस्या के निराकरण के लिए लगी हुई हैं और हमारी तरफ से उनको पूरा सहयोग है।

[अनुवाद]

श्री अनिल बसु: महोदय, दो प्रकार की स्कीम हैं। एक गैर-योजना स्कीम है जिसके अंतर्गत राज्यों को सहायता गृह मंत्रालय द्वारा दी जाती है और दूसरी विशेष स्कीम पूर्वोत्तर राज्यों के लिए है। गैर-योजना स्कीम के अंतर्गत, छह मदों के लिए, राज्य सरकारों को आधुनिकीकरण के लिए सहायता प्रदान की जाती है। पूर्वोत्तर राज्यों के लिए विशेष स्कीम के अंतर्गत पूरा वित्त पोषण केन्द्र सरकार द्वारा किया जाता है। मैं गृह मंत्री जी से एक स्पष्ट प्रश्न पूछना चाहता हूँ। वे कौन से हथियार, गोला बारूद, वाहन, संचार और अन्य उपकरण हैं, जिनकी राज्यों को आपूर्ति की जाती हैं? यह पूर्वोत्तर और अन्य राज्यों दोनों के लिए है। गृह मंत्रालय द्वारा इसकी कैसे खरीद की जाती है? मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या गृह मंत्रालय स्वयं संपूर्ण तंत्र की खरीद करता है अथवा कि तंत्र को खरीदने के लिए राज्यों को यह निधि दी जाती है। राज्यों को गैर-योजना स्कीम के अंतर्गत सहायता प्रदान करने और पूर्वोत्तर राज्यों हेतु विशेष स्कीम के लिए कितना धन खर्च किया गया है?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: पुलिस बलों के आधुनिकीकरण की स्कीम के अंतर्गत, विशेषत: पूर्वोत्तर राज्यों में हम केवल वित्त के रूप में ही नहीं, बल्कि वस्तुओं के रूप में भी सहायता प्रदान करते हैं। उदाहरण के लिए, पूर्वोत्तर राज्यों के लिए हमने 1567 वाहन, 12405 विभिन्न तरह के हथियार जैसे एल एम जी, एस

एल आर, कारबाइन और पिस्तौल आदि दी हैं। 43,71,930 रुपये के गोला बारूद दिए हैं। 2692 वायरलैस उपकरण प्रदान किए गए हैं। यह वस्तुओं के रूप में है कि इस तरह का एक उपकरण पूर्वोत्तर राज्यों को दिया गया है। मैं यह भी कह सकता हूँ कि पूर्वोत्तर में, सिक्किम सहित, यदि वहां आठ राज्य हैं, तो उन में से चार राज्यों में कुल मिलाकर शांति है। चार राज्य आतंकवाद, घुसपैठ अथवा इसी तरह की हिंसा से प्रभावित हैं। किन्तु पिछले चार वर्षों में, पूर्वोत्तर विशेषकर, असम में आतंकवाद का दमन किया गया है। किन्तु त्रिपुरा और मणिपुर निरंतर प्रभावित हैं। कुछ हद तक नागालैंड भी प्रभावित है। नागालैंड और असम दो प्रभावित राज्य हैं। अन्य चार राज्यों जैसे मेघालय और मिजोरम में कुल मिलाकर शांति है। सिक्किम में भी शांति है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं प्रभावित राज्यों के सदस्यों को बुला रहा हूँ।

...*(व्यवधान)*

श्री अनिल बसु: राज्यों को गैर-योजना स्कीम के अंतर्गत प्रदत्त सहायता के बारे में क्या है?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: गैर-योजना स्कीम के बारे में वे योजना आयोग से संपर्क कर रहे हैं।

प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: अध्यक्ष महोदय, जैसा कि माननीय मंत्री ने बताया है कि यद्यपि कानून और व्यवस्था राज्य का विषय है और पुलिस बलों, उपकरण का आधुनिकीकरण, प्रशिक्षण देना और ये सभी बातें राज्य सरकारों की समस्या का हिस्सा है, तो भी कतिपय मुद्दे बहुत गंभीर होते जा रहे हैं। यह खतरनाक रूप लेता जा रहा है। यह किसी विशेष राज्य तक सीमित नहीं है। आजकल, यह अन्तर-राज्यीय समस्या बन गई है। यह आंध्र प्रदेश की केवल नक्सलियों की ही समस्या नहीं है। यह एक ऐसी समस्या है जो राज्य में पिछले दो से तीन दशकों से बनी हुई है। यद्यपि, समस्या बढ़ रही है, केन्द्रीय स्तर पर की जा रही कार्यवाही में उस हिसाब से वृद्धि नहीं हुई है। दो वर्ष पहले एक बैठक बुलाई गई थी और इस मामले पर विचार किया गया था। दो वर्षों के बाद, इसे आसानी से भुला दिया गया है। आनुपातिक रूप से कोई कार्यवाही नहीं की गई है। यहां आप देख सकते हैं कि दो स्कीमें हैं जो दी गई हैं। एक गैर-योजना स्कीम है और दूसरा एक विशेष पैकेज है।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपना अनुपूरक प्रश्न पूछें, क्योंकि मेरे पास दस नाम और हैं।

प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: यह एक ऐसा महत्वपूर्ण मुद्दा है जिसने बहुत ही महत्वपूर्ण लोगों की जानें ली हैं। यहां तक कि हमारे एक मंत्री, श्री माधव रेड्डी की हाल ही में हत्या कर दी गई।

मैं अपने मुद्दे पर आता हूँ। एक विशेष स्कीम पूर्वोत्तर राज्यों को 1997-98 में दी गई है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हमें अनुदानों की मांगों पर भी चर्चा करनी है। उस समय, आप उसे उठा सकते हैं।

...*(व्यवधान)*

प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: पूर्वोत्तर राज्यों को 1997-98 से घुसपैठ की समस्या से निपटने के लिए एक विशेष स्कीम दी गई है। किन्तु, आंध्र प्रदेश और पांच संबद्ध राज्यों में नक्सली समस्या से निपटने के लिए ऐसा कोई विशेष पैकेज नहीं दिया गया है। आजकल भी, जहां तक इस विशेष मामले का संबंध है, कर्नाटक और तमिलनाडु जैसे राज्यों को भी यह विशेष पैकेज दिया गया है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या शत-प्रतिशत वित्त पोषण पर आधारित ऐसा कोई विशेष पैकेज केन्द्र सरकार द्वारा इन पांच राज्यों को दिया जाएगा जो नक्सली समस्या से प्रभावित है। मैं यह भी जानना चाहता हूं कि जहां तक नक्सल समस्या का संबंध है, क्या इसे सबसे अधिक प्रभावित क्षेत्र के रूप में लिया जा सकता है ताकि सरकार नागरिकों के जान-माल की भी रक्षा कर सके। अब यह केवल राज्य का मामला नहीं रहा। यह अब राज्य स्तर का मुद्दा नहीं है। इसने अब बड़ा रूप के लिया है तथा केन्द्र सरकार को जोर-शोर से कार्यवाही करनी होगी।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: माननीय अध्यक्ष महोदय, जब मैंने पूर्व प्रश्न के उत्तर में कहा था कि 1998 में सम्मेलन हुआ था तथा इस वर्ष के पहले सप्ताह में एक अन्य सम्मेलन आयोजित किया जा रहा है, मेरा यह मतलब नहीं था कि इस अन्तराल के दौरान सरकार इस बारे में पूर्णतया उदासीन रही थी। जैसा कि मैंने बताया था, हमने 1998 में हैदराबाद में हुए सम्मेलन में इन राज्यों में सभी नेक्सेलाइट गतिविधियों पर नजर रखने तथा इस संबंध में की जा रही प्रगति को देखने के लिए गृह सचिव की अध्यक्षता में एक संस्था की व्यवस्था की गयी थी। $1^1/_2$ या 2 वर्षों से यह निगरानी तन्त्र कार्य कर रहा है और वे नियमित रूप से बैठके करते रहे हैं ...*(व्यवधान)* श्री बंगरप्पा, मैंने अपनी बात पूरी नहीं की है।

अध्यक्ष महोदय: उन्हें अपनी बात पूरी करने दें।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: जहां तक आंध्र प्रदेश का संबंध है; मैंने $1^1/_2$ या 2 वर्ष पहले जो स्थिति थी उसकी तुलना आज की स्थिति से की है और स्थिति में सुधार आया है। यद्यपि, पिछले सप्ताह जो घटना हुई, जिसमें श्री माधव रेड्डी को मार दिया गया था, निश्चित रूप से इस मुद्दे को विशिष्टता प्रदान करना है।

जहां तक, प्रश्न के दूसरे भाग का संबंध है। मैं केवल यह कह सकता हूं कि केन्द्र सरकार अपने संसाधनों के अन्दर इन प्रभावित राज्यों को सभी सहायता देने की इच्छुक है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री आडवाणी, क्या इस पर आधा घंटे की चर्चा कराये जाने पर कोई आपत्ति है।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी: महोदय, कोई आपत्ति नहीं है।

अध्यक्ष महोदय: सरकार इस पर आधा घंटे की चर्चा करने के लिए सहमत है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: गृह मंत्री आधा घंटे की चर्चा कराये जाने के लिए सहमत हैं। हम इस पर आधा घंटे की चर्चा करेंगे।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदय, आधा घंटे की चर्चा पर्याप्त नहीं है। इस पर नियम 193 के अंतर्गत उपयुक्त चर्चा कराई जानी चाहिए। अनेक सदस्य इसमें भाग लेना चाहते हैं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: गृह मंत्री आधा घंटे की चर्चा कराये जाने के लिए सहमत हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने आधा-घंटे की चर्चा की अनुमति दी है। आपको मौका दिया जायेगा। अब हम प्रश्न सं. 263 को लेते हैं।

एड्स नियंत्रण कार्यक्रम

***263. डा. रमेश चन्द तोमर:**
श्री नरेश पुगलिया:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 18 जनवरी, 2000 के "स्टेट्समैन" में 'वीमेन्स आर्गेनाइजेशंस क्राई फाऊल ओवर एड्स प्रोग्राम" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त समाचार में प्रकाशित मामले के तथ्य क्या हैं और उनकी नाराजगी के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने एड्स नियंत्रण कार्यक्रम की समीक्षा करने का कोई निर्णय ले लिया है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) जी, हां।

(ख) से (घ) एक विवरण लोक सभा के पटल पर रखा गया है।

विवरण

महिलाओं के संगठनों के कुछ प्रतिनिधियों ने राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम चरण-2 में लक्षित उपायों के घटक पर चिंता व्यक्त की है जिसमें यह आरोप लगाया गया है कि यौनकर्मियों के लिए उपाय करने से उनके आत्म सम्मान में वृद्धि होगी और इससे देह व्यापार को कानूनी रूप से वैध बनाने की मांगें पैदा होंगी। उन्होंने सरकार से उन महिलाओं के पुनर्वास के लिए कार्यक्रम शुरू करने का आग्रह भी किया है जो अवैध व्यापार और यौन शोषण की शिकार होती हैं।

सचिव (स्वास्थ्य) ने इन महिला समूहों और इस क्षेत्र में कार्य कर रहे अन्य महिला संगठनों के साथ भी विस्तृत विचार-विमर्श किया था। सचिव (स्वास्थ्य) ने अपनी बैठक में यह स्पष्ट किया कि राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम-2 में अपनाए गए लक्षित उपायों की सोच जन स्वास्थ्य नीति का भाग है जिसका उद्देश्य संक्रमण को स्रोत पर ही नियंत्रित करना है। सचिव (स्वास्थ्य) ने स्पष्ट किया कि लक्षित उपायों का उद्देश्य उपांतिक (मार्जिनलाइज्ड) समुदायों, जिनमें यौनकर्मी भी शामिल हैं, को एच.आई.वी./एड्स से स्वयं को संरक्षित करने और आम जनसंख्या में संक्रमण के और संचरण को रोकने के लिए अधिकार सम्पन्न और समर्थ बनाना है।

यह भी स्पष्ट किया गया था कि यौनकर्मियो के अलावा अन्त:शिरा द्रवों के इस्तेमालकर्ताओं, ट्रक चालकों, प्रवासी मजदूरों, गली में घूमने वाले बच्चों और कैदियों जैसे अन्य उपांतिक समुदायों को लक्षित उपाय नीति में शामिल किया गया है। पुनर्वास पर अपर्याप्त ध्यान केन्द्रित करने के बारे में महिलाओं के संगठनों की चिंता को दूर करने के लिए बैठक में यह निर्णय भी किया गया कि स्वास्थ्य मंत्रालय यौन शोषण के शिकार हुए व्यक्तियों के पुनर्वास के लिए कुछ प्रायोगिक परियोजनाओं को वित्त पोषित करने के लिए तैयार रहेगा। तथापि, ऐसी प्रायोगिक परियोजनाओं

को नोडल मंत्रालय अर्थात् महिला एवं बाल विकास विभाग, मानव संसाधन विकास मंत्रालय के समग्र पर्यवेक्षण में शुरू करना होगा।

राष्ट्रीय एच.आई.वी./एड्स निवारण एवं नियंत्रण कार्यक्रम से जुड़े विभिन्न मुद्दों पर गंभीरता से विचार-विमर्श करने हेतु राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार), स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा आयोजित किए गए उत्तरवर्ती सत्र में इस नीति का आम समर्थन किया गया।

राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम चरण-2, 1425 करोड़ रुपये के कुल बजट से दिसम्बर, 1999 में औपचारिक रूप से शुरू किया गया है। इस कार्यक्रम के पांच घटक हैं:

(1) उच्च जोखिम वाले समूह के लिए प्राथमिकता के आधार पर लक्षित उपाय।

(2) सामान्य समुदाय के लिए निवारक उपाय।

(3) कम लागत वाली एड्स परिचर्या।

(4) सांस्थानिक सुदृढ़ीकरण।

(5) अन्तर-क्षेत्रीय सहयोग।

[हिन्दी]

डा. रमेश चन्द तोमर: माननीय अध्यक्ष जी, सरकार ने एड्स पर कंट्रोल करने के लिए जो प्रोग्राम्स चलाये हैं, और जो धनराशि खर्च की है, उनके परिणाम सही नहीं निकल रहे हैं। एड्स बीमारी लगातार बढ़ती जा रही है। इसको रोकने के लिए सरकार की जो सोच है, उसमें बदलाव लाना होगा। सरकार की सोच इस बात पर चल रही है कि सैक्स वर्कर्स और ट्रक ड्राइवर्स एड्स की बमारी फैलाते हैं। मेरी सरकार से मांग है कि उसमें बदलाव लाना चाहिए। मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि इस संबंध में जो प्रोजैक्ट्स चल रहे हैं, क्या उनमें संशोधन करके एड्स की बीमारी रोकने के लिए सरकार कोई प्रभावी कदम उठा रही है, यदि हां तो वे क्या हैं?

[अनुवाद]

श्री एन.टी. चणमुगम: महोदय, प्रथम चरण अर्थात् 1992 से 1997 तक के लिए एड्स नियंत्रण कार्यक्रम हेतु विश्व बैंक से प्राप्त सहायता 24 मिलियन अमेरीकी डालर है। इस कार्यक्रम का मुख्य लक्ष्य (एक) एच आई वी एड्स को फैलने से रोकना; (दो) एच आई वी से प्रभावित व्यक्तियों की रुग्णता और मृत्यु दर को कम करना; (तीन) एच आई वी संक्रमण से उत्पन्न सामाजिक-आर्थिक प्रभाव को कम से कम करना है। इस कार्यक्रम के द्वारा इन तीनों लक्ष्यों को पूरा किया जाता है। गैर-सरकारी संगठनों, सरकारी संगठनों और अन्य के साथ विस्तृत परामर्श करने के बाद, एड्स नियंत्रण कार्यक्रम दो सितम्बर, 1999 में प्रारम्भ किया जाना था। दूसरे कार्यक्रम के लिए आवंटन ...*(व्यवधान)*

श्री पवन कुमार बंसल (चंडीगढ़): महोदय, वह प्रश्न का उत्तर नहीं दे रहे हैं ...*(व्यवधान)*

श्री एन.टी. चणमुगम: मैं प्रश्न पर ही आ रहा हूँ।

श्री पवन कुमार बंसल: महोदय, प्रश्न क्या था और इसका उत्तर क्या दिया जा रहा है।

श्री एन.टी. चणमुगम: महोदय, सरकार एच आई वी एड्स पर नियंत्रण करने हेतु व्यापक कदम उठा रही है ...*(व्यवधान)*

श्री पवन कुमार बंसल: महोदय, कृपया आप माननीय सदस्य से प्रश्न दोबारा पूछने के लिए कहें। माननीय मंत्री प्रश्न का उत्तर उचित प्रकार नहीं दे रहे हैं ...*(व्यवधान)*

श्री एन.टी. चणमुगम: सरकार राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम फेज-दो के माध्यम से एच आई वी एड्स के नियंत्रण हेतु संपूर्ण कदम उठा रही है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मानीय मंत्री एड्स के नियंत्रण हेतु कदम उठाने के बारे में उत्तर दे रहे हैं और उन्होंने किया क्या है।

श्री रमेश चेन्नितला: महोदय, माननीय मंत्री प्रश्न का उत्तर नहीं दे रहे हैं। प्रश्न कुछ है तथा उत्तर कुछ और है ...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदय, मंत्री महोदय तैयार किये गए उत्तर से ही पढ़ रहे हैं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्य, कृपया अपने स्थान पर बैठ जायें। माननीय मंत्री को अपनी बात पूरी कहने दें तथा उसके बाद आप अपना प्रश्न कर सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: माननीय सदस्य को भी इस पर खड़े होकर कुछ बोलना चाहिए।

[अनुवाद]

श्री पवन कुमार बंसल: महोदय, कृपया आप माननीय सदस्य से माननीय मंत्री के लिए प्रश्न दोहराने के लिए कहें।

श्री एन.टी. षणमुगम: एड्स नियंत्रण की समस्या वेश्यावृति को प्रोत्साहन नहीं देती है। इसलिए वे कंडोम को बढ़ावा देकर वेश्याओं को समर्थ बना रहे हैं ताकि पहले वे अपने आपको बचायें और फिर दूसरे आम जनता तक इस रोग को फैलने से रोककर अन्य लोगों को बचायें। अत: हस्तक्षेप का लक्ष्य राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम का दूसरा फेज है। यह विशेष रूप से वेश्याओं और ट्रक ड्राइवरों, आवारा बच्चों और प्रवारी कामगारों जैसे अन्य लोगों के लिए है। इस प्रकार, हम एड्स को फैलने से रोकने के लिए बहुत अच्छा कदम उठा रहे हैं ...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करती हूँ कि वे प्रश्न का भाग (ग) देखें। मैं नहीं समझ पा रहा हूँ कि वे क्या उत्तर दे रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री एन.टी. षणमुगम: यह वेश्यावृत्ति को वैध नहीं बनायेगा। हम एड्स रोग को फैलने से रोकने के लिए कंडोम को बढ़ावा दे रहे हैं।

[हिन्दी]

डॉ. रमेश चन्द तोमर: माननीय अध्यक्ष जी, जैसे सरकार ने टीबी की रोकथाम के लिए टीबी अस्पताल बनाए थे और अस्पतालों में अलग टीबी वार्ड बनाए थे, उसी प्रकार क्या सरकार एड्ज की रोकथाम के लिए अलग से एड्स के अस्पतालों की स्थापना करने जा रही है या अस्पतालों में एड्स के अलग वार्ड बनाने जा रही है, यह बताने का कष्ट करें। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह क्या है? कृपया उनकी बात सुनें।

श्री एन.टी. षणमुगम: महोदय, सरकार द्वारा कोई अलग अस्पताल स्थापित नहीं किया जाता है क्योंकि टी.बी. जैसे संक्रामक रोगों को पहले ही राष्ट्रीय टी.बी. नियंत्रण कार्यक्रम द्वारा नियंत्रित किया जाता है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, अनुपूरक प्रश्न यह है कि क्या सरकार एड्स की रोकथाम के लिए नये अस्पतालों का निर्माण करने जा रही है?

श्री एन.टी. षणमुगम: महोदय, एड्स नियंत्रण के लिए हम नये अस्पतालों का निर्माण नहीं कर रहे हैं ...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: महोदय, यह उत्तर है? ...*(व्यवधान)*

श्री एन.टी. षणमुगम: महोदय, हम एड्स के लिए नये अस्पतालों का निर्माण करने नहीं जा रहे हैं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री नरेश पुगलिया, अब अपना अनुपूरक प्रश्न करें।

...*(व्यवधान)*

श्री एन.टी. षणमुगम: महोदय, मैं माननीय सदस्यों की राय पर विचार करूंगा तथा नये अस्पतालों का निर्माण करने हेतु तौर-तरीकों का पता लगाऊंगा ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री नरेश पुगलिया: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि एड्स के विषय में भारत के सभी प्रमुख महिला संगठनों ने माननीय प्रधान मंत्री जी और स्वास्थ्य मंत्री जी तथा स्वास्थ्य मंत्रालय के अधिकारियों से भेंट की थी। उनका मुख्य उद्देश्य एक तरफ केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों के माध्यम से एड्स के मामले में पब्लिक में अवेयरनेस और स्टुडेण्ट्स में अवेयरनेस लाने का है और दूसरी तरफ सरकार कन्डोम्स का प्रचार कर रही है कि कन्डोम्स का प्रयोग करने से एड्स की बमारी में कमी आती है या यह बीमारी नहीं होती है। यह जो कंट्रैडिक्ट्री स्टेटमेंट है, या प्रोग्राम है, इस विषय में माननीय प्रधान मंत्री जी ने संबंधित मंत्रालय के साथ चर्चा करके उसमें रास्ता निकालने की बात कही थी किन्तु माननीय मंत्री जी ने कहा कि इस प्रकार की कोई सूचना प्रधान मंत्री की ओर से उनकी तरफ नहीं आई है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि कन्डोम्स के विषय में जो अप-प्रचार हो रहा है, इस बारे में मंत्रालय क्या प्रोटेक्शन लेने जा रहा है?

अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न का बी पार्ट यह है कि देश की बढ़ती हुई आबादी के अंदर 3.5 मिलियन लोगों को एड्स की शिकायत हुई है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: क्या आपका अनुपूरक प्रश्न एड्स नियंत्रण के प्रचार से संबंधित है।

श्री नरेश पुगलिया: जी हां, यह मेरे प्रश्न का भाग (क) है तथा मेरे प्रश्न का भाग (ख) एड्स नियंत्रण के लिए नये अस्पतालों का निर्माण करने के बारे में है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: सर्वप्रथम, मुझे अनुपूरक प्रश्न के बारे में पता लगाना होगा उसके बाद ही मैं मंत्री से उत्तर देने के लिए कह सकता हूँ।

...*(व्यवधान)*

श्री नरेश पुगलियाः मेरे अनुपूरक प्रश्न का भाग (ख) यह है कि क्या सरकार विभिन्न राज्यों में एड्स की रोकथाम हेतु चेरिटेबल और सरकारी अस्पतालों को कुछ वित्तीय सहायता प्रदान कर रही है।

अध्यक्ष महोदयः यह अच्छा प्रश्न है। अब मंत्री महोदय इसका उत्तर दे सकते हैं।

श्री एन.टी. षणमुगमः महिला संगठनों के कुछ प्रतिनिधि 27 नवम्बर, को माननीय प्रधान मंत्री महोदय से मिले थे तथा उन्हें एक ज्ञापन दिया था। उनका कहना था कि कंडोम्स को बढ़ावा देने से वेश्यावृत्ति को प्रोत्साहन मिलता है तथा इससे वेश्यावृत्ति को वैध करने की मांग उठ सकती है। किन्तु ऐसा नहीं है।

[अनुवाद]

यह महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने के संबंध में है। पहले वे अपना बचाव कर रहे हैं और उसके बाद, वे अन्य लोगों को एच आई वी/एड्स फैलाने से भी रोक रहे हैं। इसके आवा, वे वेश्याओं का पुनर्वास चाहते थे। प्रधानमंत्री कार्यालय ने पत्र पाकर स्वास्थ्य मंत्रालय के अधिकारियों से मुलाकात करने और उनको सलाह करने के लिए कहा था। सचिव ने प्रधानमंत्री कार्यालय के प्रतिनिधियों से मुलाकात की तथा उन्हें यह बताया कि सरकार का इरादा एच आई वी के फैलने को नियंत्रित करना है और इससे वेश्यावृत्ति को किसी भी रूप में बढ़ावा नहीं मिल रहा है। इससे एच आई वी का फैलना भी कम होगा। एच आई त्री मुख्य रूप से सेक्स के माध्यम से फैलता है। अतः, हम कंडोम के प्रयोग को बढ़ावा दे रहे हैं।

इसके अतिरिक्त, चेन्नई, मुंबई और कोलकता के महिला संगठनों के प्रतिनिधि भी सचिव से मिले। उन्होंने स्वास्थ्य मंत्रालय द्वारा लक्षित मध्यस्थता का भी समर्थन किया। इसके अलावा, प्रधानमंत्री कार्यालय ने स्वास्थ्य मंत्रालय से एन ए सी पी के फेज एक में स्वतंत्र मूल्यांकन तैयार करने तथा महिला संगठनों के साथ वार्तालाप भी जारी रखने को कहा *...(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशीः महोदय, प्रश्न यह है कि क्या सरकार धर्मार्थ अस्पतालों और संस्थाओं को कुछ सहायता देने पर विचार कर रही है *...(व्यवधान)*

श्री एन.टी. षणमुगमः इस संबंध में दो प्रश्न हैं। मैं पहले प्रश्न का उत्तर दे रहा हूं। मैं दूसरे प्रश्न का भी उत्तर दूंगा। उन्होंने हमसे महिला संगठनों के साथ बातचीत जारी रखने तथा समय-समय पर व्यक्त की गई चिन्ताओं पर ध्यान देने को कहा है। यह पहले प्रश्न का उत्तर है। दूसरा भाग *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः माननीय मंत्री, मेरा विचार है कि यह तीसरी बार है जब पूरी सभा आपसे कुछ सुसंगत उत्तर पाने की आशा करती है। कृपया यह बात ध्यान में रखकर उत्तर दीजिए।

...(व्यवधान)

श्री एन.टी. षणमुगमः दूसरा भाग *...(व्यवधान)* प्रश्न के दूसरे भाग के संबंध में मुझे यह कहना है कि स्वास्थ्य मंत्रालय इसकी जांच करेगा और आवश्यक संशोधन करेगा *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री श्रीप्रकाश जायसवालः स्पीकार साहब, आपने रियलाइज किया है कि तीन-चार बार मंत्री जी इस तरह की घटनाएं कर चुके हैं, लेकिन सरकार इस बात को रियलाइज नहीं कर रही है। सरकार या तो मंत्री जी को विदड्रा करे या फिर इन मंत्री जी का जवाब किसी दूसरे मंत्री से दिलवाया करे। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदयः प्रश्न सं. 264

...(व्यवधान)

श्री रमेश चेन्नितलाः स्वास्थ्य मंत्रालय एक महत्वपूर्ण मंत्रालय है और वे ऐसा उत्तर दे रहे हैं *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदयः मैंने मंत्री को उचित उत्तर देने के लिए पहले ही कह दिया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदयः प्रश्न सं. 264, श्री के. येरननायडू।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदयः समय बहुत कम है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदयः अध्यक्षपीठ ने मंत्री को अगली बार सही उत्तर देने के लिए पहले ही कह दिया है।

विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा

***264. श्री के. येरननायडू:**
श्री नामदेव हरबाजी दिवाथे:

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 8 जनवरी, 2000 के 'द टाइम्स आफ इंडिया' में प्रकाशित इस आशय की रिपोर्ट की ओर दिलाया गया है कि दिल्ली पुलिस अपना 40 प्रतिशत या उससे भी कम समय, संसाधन और अपनी क्षमता अपराध रोकने या उनका पता लगाने हेतु खर्च करती है जबकि इसका बाकी समय विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा पर व्यतीत हो रहा है;

(ख) विशिष्ट व्यक्तियों की ड्यूटी पर अन्य सुरक्षा संगठनों द्वारा व्यतीत किये जाने वाले समय और ससाधनों की प्रतिशतता क्या है;

(ग) क्या सरकार ने विभिन्न व्यक्तियों के संबंध में विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा की आवश्यकताओं की समीक्षा की है या समीक्षा करने का कार्य आरम्भ किया है; और

(घ) यदि हां, तो सुरक्षा-खतरों से न जुड़ी व्यर्थ की सुरक्षा व्यवस्था को हटाने का निष्कर्ष क्या रहा?

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): (क) से (घ) एक विवरण सदन के पटल पर रखा गया है।

विवरण

(क) और (ख) दिनांक 8.1.2000 के 'टाईम्स आफ इंडिया' में छपा समाचार सरकार के ध्यान में आया है। दिल्ली पुलिस की अब तक कुल शक्ति संख्या 53,229 है। इनमें से 5939 पुलिस कर्मियों को संरक्षितों की सुरक्षा के लिए तैनात किया जाता है। शेष बल को अन्य विभिन्न प्रकार की पुलिस ड्यूटियों पर तैनात किया जाता है। संरक्षितों की सुरक्षा हेतु पुलिस कार्मिक तैनात करना, किसी विशिष्ट समय पर संरक्षितों की संख्या तथा अन्य वास्तविक आवश्यकताओं पर निर्भर करता है। अतः, सुरक्षा ड्यूटियों पर तैनात पुलिस कर्मियों की संख्या एक समान नहीं रहती है। इस समय, दिल्ली में ऐसी ड्यूटियों पर 8,282 पुलिस कर्मी तैनात हैं। इनमें से 5,939 दिल्ली पुलिस के तथा शेष अन्य बलों के लिए जाते हैं।

(ग) और (घ) सुरक्षा योजना के अनुसार, सुरक्षा की आवश्यकता और सुरक्षा व्यवस्था के स्केल की, प्रत्येक मामले में उत्पन्न नवीनतम खतरे के आकलन के आधार पर समय-समय पर पुनरीक्षा की जाती है। यह एक सतत् प्रक्रिया है। यह देखना सरकार की जिम्मेदारी है कि जन सेवा में लगे व्यक्तियों, जिन्हें उग्रवादियों अथवा आतंकवादियों से खतरा रहा है, को समुचित संरक्षण प्रदान किया जाए। आम नागरिक की सुरक्षा सुनिश्चित करना भी सरकार का कर्तव्य है। यह सुनिश्चित करने के उद्देश्य से कि आम नागरिक की सुरक्षा हेतु भी पर्याप्त पुलिस बल उपलब्ध हों, सरकार, निजी सुरक्षा पर की गई तैनाती की निरन्तर पुनरीक्षा करती है ताकि बल का अधिक-से-अधिक उपयोग सुनिश्चित किया जा सके।

श्री के. येरननायडू : अध्यक्ष महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है। दिल्ली राजधानी होने के साथ-साथ सर्वाधिक प्रतिष्ठित शहर भी है। यहां, हमें उत्कृष्ट कानून और व्यवस्था बनाए रखनी चाहिए, परंतु यहां पुलिस कर्मियों की संख्या कानून और व्यवस्था बनाए रखने के लिए पर्याप्त नहीं है। आए दिन हत्या डकैती आदि की अनेक घटनाएं हो रही हैं।

हम विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा के लिए भी पुलिसकर्मियों को नियुक्त कर रहे हैं। इसीलिए महोदय, आपके माध्यम से माननीय मंत्री से मेरा प्रश्न यह है कि क्या मंत्री महोदय केवल विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा के लिए एक अलग पुलिस बल का गठन करेंगे? दिल्ली में यह बल केवल विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा पर ही ध्यान देगा तथा दिल्ली पुलिस कानून और व्यवस्था संबंधी समस्या पर ध्यान देगी। क्या सरकार इन सब बातों पर विचार कर रही है?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : महोदय, माननीय सदस्य का प्रश्न 'द टाइम्स ऑफ इंडिया' की रिपोर्ट पर आधारित है जिसमें इस बात की ओर ध्यान दिलाया गया है कि दिल्ली में पुलिस को अपराधों और अपराधियों से निपटने के अलावा अनेक कार्य करने पड़ते हैं और वे कार्य केवल विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा से ही संबंधित नहीं हैं, इनके अंतर्गत कई अन्य कार्य भी शामिल हैं। यहां रैलियां निकलती हैं, जुलूस निकलते हैं, त्यौहार मनाए जाते हैं और संभवतः इसी संदर्भ में पुलिस आयुक्त ने कहा कि यथार्थ में अपराध का पता लगाने के कार्य में शामिल पुलिस का प्रतिशत आनुपातिक रूप से उस प्रतिशत से कम है जो होना चाहिए। वह यातायात का भी उल्लेख करते हैं, यातायात को नियंत्रित करना पुलिस की सामान्य ड्यूटी का हिस्सा है। परंतु मैं यह मानता हूं कि दिल्ली जैसे शहर में, जहां जनसंख्या प्रत्येक वर्ष बहुत अधिक बढ़ रही है, अपेक्षाकृत अधिक पुलिस बल की आवश्यकता है।

जहां तक विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा का संबंध है, इस सभा में हमने एक विधेयक पर जो चर्चा की उसके अनुसार गृह मंत्रालय ने अपना दृष्टिकोण इस प्रकार व्यक्त किया कि सबसे पहले विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा का नाम बदलकर निजी सुरक्षा रखा जाएगा। विशिष्ट व्यक्तियों की अपेक्षा उन व्यक्तियों की रक्षा की जानी चाहिए जो अपनी ड्यूटी का पालन करते हुए उग्रवादियों और आतंकवादियों के गुस्से का शिकार होते हैं। यह राज्य की ड्यूटी है तथा इस उद्देश्य से कानून बनाए गए हैं। मैं आपको केवल यह बता सकता हूं कि हमने यह देखने का प्रयास किया

है कि यह न्यूनतम हो तथा इसका परिणाम है कि जबकि एक समय दिल्ली में संरक्षितों की संख्या 505 थी, आज यह संख्या कम होकर 359 रह गई है और यदि दो महीने पहले फरवरी में तय किए गए दिशानिर्देशों को कार्यान्वित किया जाए, तो यह संख्या घटकर 250 रह जाएगी। मेरा विचार है कि यह कदम इस बात को सुनिश्चित करने की दिशा में महत्वपूर्ण होगा कि दिल्ली पुलिस अन्य मामलों की अपेक्षा अधिक ध्यान अपराधों और अपराधियों संबंधी समस्याओं पर दे।

श्री के. येरननायडू : मेरी चिन्ता यह है कि अगर दिल्ली में कोई दुर्घटना होगी, तो इससे पूरे देश में गलत संदेश जाएगा। अनेक विदेशी नागरिक और प्रतिष्ठित व्यक्ति भारत में प्राय: आते रहते हैं। इस वजह से हमें कानून और व्यवस्था बनाए रखने, विशिष्ट व्यक्तियों को सुरक्षा प्रदान करने, यातायात नियंत्रण संभालने और इसी तरह के कार्यों हेतु विशेषकर दिल्ली में पुलिस बल में वृद्धि करनी चाहिए। महोदय, मैं आपके माध्यम से यह अपील करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : यह एक सुझाव है।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : मैं इस बात को समझता हूं।

श्री मदन लाल खुराना : बहुत-बहुत धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री नामदेव हरबाजी दिवाघे : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने जो जवाब दिया है उसमें कहीं भी नक्सलवादियों का जिक्र नहीं आया है। इसमें केवल उग्रवादी और आतंकवादियों का ही जिक्र आया है। मैं मंत्री महोदय का ध्यान महाराष्ट्र के भंडारा, चन्द्रपुर एवं गढ़चिरौली आदि क्षेत्रों की ओर आकर्षित करते हुए निवेदन करना चाहता हूं कि वहां नक्सलवादियों की गतिविधियां बहुत बढ़ गई हैं और वह सारा क्षेत्र उनसे त्रस्त है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि नक्सलवादी कार्रवाईयों से उस क्षेत्र को संरक्षण देने के लिए वे क्या कार्रवाई कर रहे हैं और मैं यह भी जानना चाहता हूं कि एक सांसद या एक व्यक्ति को संरक्षण प्रदान करने पर कितना व्यय आता है?

[अनुवाद]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : महोदय, यह प्रश्न दिल्ली पुलिस के आकार से संबंधित है तथा उस संदर्भ में, निजी सुरक्षा अथवा रैलियों और जुलूसों आदि की तरह की ड्यूटी की अपेक्षा अपराधों एवं अपराधियों से निपटने हेतु अधिक पुलिसकर्मी उपलब्ध कराएं जाएंगे या नहीं, यह प्रश्न उस संबंध में है।

[हिन्दी]

श्री नामदेव हरबाजी दिवाघे : अध्यक्ष महोदय, नक्सलियों ने पूरे महाराष्ट्र में घर कर रखा है। नक्सलवादी कार्रवाई भी उग्रवादी और आतंकवादी कार्रवाई की तरह ही है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि उन्होंने महाराष्ट्र में नक्सलवादी कार्रवाई से संरक्षण प्रदान करने के लिए क्या योजना बनाई है?

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने अभी पिछले दिनों कुछ समाचार-पत्रों के सर्वेक्षण की रिपोर्ट को पढ़ा जिसमें यह बताया गया कि देश में सबसे अधिक महिलाओं के ऊपर अपराध अगर किसी एक शहर में हो रहे हैं तो उसका सर्वाधिक प्रतिशत दिल्ली शहर के अंदर है। इस संदर्भ में मैं मंत्री जी से दो प्रश्न पूछना चाहता हूं। पहला तो यह है कि कितनी जनसंख्या के ऊपर सामान्य पुलिस के आपको जो नार्म्स हैं, कितनी जनसंख्या के ऊपर कितनी पुलिस का अनुपात होना चाहिए और क्या उस अनुपात के हिसाब से दिल्ली में पुलिस की संख्या पर्याप्त है?

दूसरा, पिछले दिनों महिलाओं पर होने वाले अपराधों की संख्या में भीषण वृद्धि हुई है, उसको नियंत्रित करने के लिए क्या गृह मंत्रालय ने कोई विशेष उपाय किये हैं? यदि किये हैं तो वह क्या किये हैं?

अध्यक्ष महोदय : क्या आप वी.आई.पीज. महिलाओं के बारे में पूछ रहे हैं?

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : मैं वी.आई.पीज. महिलाओं के बारे में न कहकर सामान्य जन जीवन के बारे में बात कर रहा हूं।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : अध्यक्ष महोदय, स्वाभाविक रूप से अपराधियों का सबसे बड़ा शिकार कमजोर वर्ग होते हैं। इसलिए केवल मात्र दिल्ली नहीं बल्कि देश भर में जहां पर भी अपराध होते हैं वहां पर देखा जाता है कि महिलायें इसका शिकार बनती हैं। जहां तक दिल्ली की बात है तो दिल्ली के पुलिस बल की सैंक्शन्ड स्ट्रैंथ 56,954 है और एक्चुअल स्ट्रैंथ 53,229 है। मैं माननीय सदस्य की इस राय से सहमत हूं कि इसमें बढ़ोत्तरी की जरूरत है, वृद्धि की आवश्यकता है और इस दिशा में गृह मंत्रालय प्रयत्न करता रहा है।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : मैंने जनसंख्या के अनुपात में पूछा था कि जो आपके मानदंड हैं, क्या उस मानदंड पर वह सही है? *...(व्यवधान)*

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : उस हिसाब से कम है।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : महिलाओं के विरुद्ध अपराधों में जो वृद्धि हुई है, उसको नियंत्रित करने के लिए क्या विशेष उपाय किये गये हैं? *...(व्यवधान)*

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : विगत वर्षों में कुछ कमी हुई है तो भी जितनी है। *...(व्यवधान)*

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : दिल्ली के अंदर सर्वाधिक हो रही है। *...(व्यवधान)* किसी मेट्रोपोलिटन टाउन में इतनी नहीं है। *...(व्यवधान)*

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : मैं आपकी बात से सहमत हूं। *...(व्यवधान)*

श्रीमती कान्ति सिंह : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने अभी कहा कि ज्यादातर अपराध कमजोर वर्ग पर होते हैं। *...(व्यवधान)* और महिलायें कमजोर होती हैं। *...(व्यवधान)* क्या हम कमजोर नजर आ रही हैं? *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री पी.सी. थामस : महोदय, समाचार-पत्रों में यह रिपोर्ट छपी है कि एक उपकरण जो वायरलेस सेट है, और जिसका उपयोग अति विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा के लिए किया जा रहा है, निर्धारित स्थान की बजाए बाहर किसी ऐसे स्थान पर पाया गया है जहां उसे नहीं होना चाहिए था। यह अत्यंत क्षोभ की बात है कि एक उच्च आवृत्ति वाला उपकरण, जिसे किसी अत्यधिक सुरक्षित स्थान पर रखना होता है तथा जिसका उपयोग अत्यंत सुरक्षित तरीके से करना होता है और जो दिल्ली में अति विशिष्ट व्यक्तियों के आने-जाने से जुड़ा होता है, किसी खुले स्थान पर देखा गया है।

क्या सरकार ने इस संबंध में कोई जानकारी प्राप्त की है और यदि हां, तो इस संबंध में सरकार का क्या उत्तर है?

महोदय, मेरा यह भी कहना है कि लगता है पूर्व प्रधानमंत्रियों की संख्या बढ़ती जा रही है। मैं आशा करता हूं कि यह संख्या बढ़ रही है। अत:, हमें देखना होगा कि उनके साथ रहने वाले लोगों की सुरक्षा पर भी पूरा ध्यान दिया जाए। *...(व्यवधान)*

इसके अलावा, चूंकि अति विशिष्ट व्यक्तियों की संख्या बढ़ रही है, अत: हम अपने सभी नेताओं को सुरक्षा प्रदान करने के लिए कर्त्तव्यबद्ध हैं। क्या सरकार इस बात पर ध्यान देगी कि इस संबंध में और विशेषकर जब अन्य अति विशिष्ट व्यक्ति इस देश में आते है और तब इस संबंध में मतभेदों की स्थिति में उचित कदम उठाए जाएं?

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : वी.आई.पीज. की सिक्योरिटी के बारे में है।

[अनुवाद]

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : महोदय, जहां तक बाहर किसी स्थान पर वायरलेस सेट के पाए जाने का संबंध है, इस मामले की जांच की जा रही है। पुलिस ने इस मामले पर ध्यान दिया है।

जहां तक अति विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा का संबंध है, मैंने पहले ही कह दिया है कि जिन व्यक्तियों को उग्रवादियों से खतरा है, उनकी सुरक्षा को निजी सुरक्षा कहना बेहतर होगा। जबकि प्रशासन का कर्त्तव्य उनका ध्यान रखना है, उसका यह भी कर्त्तव्य है कि इस बात पर ध्यान दे कि इस प्रक्रिया में आम जनता को कोई कष्ट न हो तथा अपराध और अपराधी को नियंत्रित करने के लिए पुलिस की मुख्य भूमिका बाधित न हो तथा इन सभी विभिन्न प्रकार के कार्यों का ध्यान रखा जाए।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : माननीय गृह मंत्री ने महिलाओं के उत्पीड़न से संबंधित प्रश्न का बहुत अच्छे ढंग से उत्तर दिया है और उससे मुझे माननीय मंत्री से यह प्रश्न पूछने की तीव्र इच्छा हो रही है। मैं श्री येरननायडू के सुझाव का समर्थन करता हूं।

भारत के विभिन्न हिस्सों, विशेषकर गांवों और देश की राजधानी दिल्ली में महिलाओं को परेशान किए जाने के मद्देनजर क्या माननीय मंत्री, स्वयं अपनी समझ से इसे राष्ट्रीय नीति का मामला समझकर प्रत्येक पुलिस स्टेशन में एक महिला सब-इंस्पेक्टर अथवा एक महिला इंस्पेक्टर को अनिवार्य रूप से तैनात करेंगे? मैं यह इसलिए कहता हूं कि क्योंकि मैं आपको ऐसे कई मामले बता सकता हूं जिनमें महिलाएं अपने उत्पीड़न के बाद भी अपनी शिकायतों के बारे में पुलिस स्टेशन में भयमुक्त होकर अपने बयान दर्ज नहीं करा सकीं। उन महिलाओं के साथ किया गया व्यवहार एक ऐसा मामला है जिस पर गंभीर विचार करने की आवश्यकता है। अत:, क्या माननीय मंत्री इस पर राष्ट्रीय नीति के मामले के रूप में विचार करेंगे?

अध्यक्ष महोदय : श्री दासमुंशी, यह प्रश्न विशिष्ट व्यक्ति की सुरक्षा से संबंधित है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, मैंने यह प्रश्न पूछा था क्योंकि माननीय मंत्री ने इससे संबंधित एक प्रश्न का उत्तर दिया है।

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : महोदय, पुलिस महानिदेशकों और पुलिस महानिरीक्षकों के पिछले सम्मेलन में ऐसे विशेष महिला थाने बनाए जाने पर जोर दिया गया जिनके प्रबंध की जिम्मेदारी प्रमुख रूप से महिला पुलिस अधिकारियों पर होगी। कुछ राज्यों में इस संबंध में सफलता प्राप्त हुई है। दिल्ली में भी ऐसी व्यवस्था करने का प्रयास किया गया था किंतु उस समय यह व्यवस्था अधिक सफल नहीं रही। इसके बावजूद, मैंने यहां की पुलिस को इस मामले पर कार्यवाही करने को कहा है।

प्रत्येक पुलिस स्टेशन में एक पुलिस अधिकारी तैनात करने संबंधी माननीय सदस्य का सुझाव पर्याप्त नहीं है। परंतु यह सुनिश्चित करने का पूरा प्रयास किया जा रहा है कि पुलिस बल में अधिक से अधिक महिला पुलिस कर्मियों की भर्ती की जाए ताकि इन मामलों में महिलाएं जिन समस्याओं का सामना करती हैं, उन पर उचित ध्यान दिया जा सके।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : क्या प्रत्येक पुलिस स्टेशन में एक महिला सब-इंस्पेक्टर की तैनाती करने के संबंध में कोई राष्ट्रीय नीति तैयार की जाएगी?

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : यह सुझाव कार्रवाई हेतु है।

[हिन्दी]

जन साक्षरता हेतु लक्ष्य

***266. कुंवर अखिलेश सिंह :**
श्री अनन्त नायक :

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार शिक्षा के अधिकार को मौलिक अधिकार बनाने का है;

(ख) यदि हां, तो जन साक्षरता के लक्ष्य को पाने में कौन-कौन से राज्य पिछड़ रहे हैं और इसके क्या कारण हैं;

(ग) सरकार का इस संबंध में इन राज्यों को अन्य राज्यों के बराबर लाने के लिए क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है;

(घ) क्या केन्द्र सरकार ने जन साक्षरता हेतु एक सार्थक नीति तैयार करने के अपने उत्तरदायित्व को पूरा कर लिया है;

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

(च) यदि नहीं, तो इस संबंध में सरकार कब तक नीति तैयार कर लेगी?

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

(ख) से (च) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(ख) वर्ष 1991 की जनगणना के अनुसार कुल 9 राज्यों की साक्षरता दर 52.2 प्रतिशत के राष्ट्रीय औसत से कम थी। ये राज्य जम्मू और कश्मीर, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, बिहार, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, आन्ध्र प्रदेश, मेघालय और अरूणाचल प्रदेश हैं।

इन राज्यों में जन साक्षरता स्तर के कम होने के लिए कुछ प्रमुख कारणों की पहचान निम्नलिखित रूप में की गई है:

- गरीबी,
- जनसंख्या वृद्धि की अत्यधिक दर, और
- महिला शिक्षा के मार्ग में मौजूदा सामाजिक गतिरोध।

(ग) सरकार उपर्युक्त राज्यों को अन्य राज्यों के समकक्ष लाने के लिए अनेक कदम उठा रही है। इनमें प्रारंभिक शिक्षा को सर्वसुलभ बनाने अर्थात् प्राथमिक शिक्षा के लिए राष्ट्रीय पोषाहार सहायता कार्यक्रम, आपरेशन ब्लैकबोर्ड, जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम (डी.पी.ई.पी.), अनौपचारिक शिक्षा कार्यक्रम, लोक जुम्बिश और शिक्षाकर्मी परियोजनाओं को बढ़ावा देने के लिए आरंभ किए गए कार्यक्रम भी शामिल हैं। प्रारंभिक शिक्षा में सुधार करने के लिए अनेक कार्यक्रमयुक्त राज्य विशिष्ट पहल भी की गई हैं। इनमें शिक्षा गारंटी केन्द्रों की स्थापना, शिक्षाकर्मियों की नियुक्ति, पंचायती राज संस्थाओं एवं शहरी स्थानीय निकायों तक प्रारंभिक शिक्षा के प्रबंध का विकेन्द्रीकरण और ग्राम शिक्षा समिति एवं स्कूल प्रबंध समितियों की व्यवस्था आदि भी शामिल है।

राष्ट्रीय साक्षरता मिशन ने इन सभी राज्यों में साक्षरता कार्यक्रम आरंभ करने की पहल की थी। साक्षरता संबंधी सामग्री तैयार करने और साक्षरता से जुड़े कार्यकर्ताओं/पदाधिकारियों को प्रशिक्षण देने के क्षेत्र में संसाधन सहायता की ठोस व्यवस्था करने के लिए राज्य संसाधन केन्द्रों की स्थापना की गई है। प्रौढ़ व्यक्तियों की शैक्षिक और व्यावसायिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए जन शिक्षण संस्थानों की भी स्थापना की गई है।

(घ) और (ङ) जी, हां।

वर्ष 2003 तक 6-14 वर्ष की आयु वर्ग के सभी बच्चों को स्कूल/शिक्षा गारंटी केन्द्र/स्कूल शिविर में वापसी के अन्तर्गत लाने, अकादमिक वर्ष 2007 तक प्राथमिक स्कूल की 5 वर्ष की शिक्षा प्रदान करने और अकादमिक वर्ष 2010 तक 8 वर्ष की प्रारंभिक शिक्षा प्रदान करने के लिए सरकार ने सर्वशिक्षा अभियान आरंभ करने का प्रस्ताव किया है।

सन् 2005 तक संतोषजनक साक्षरता का 75 प्रतिशत लक्ष्य हासिल करने के लिए केन्द्रीय मंत्रिमंडल ने दिनांक 30 नवम्बर, 1999 को हुई अपनी बैठक में महत्वपूर्ण नीतिगत निर्णय लिये। मंत्रिमंडल के निर्णय के अनुसार वर्ष 2005 तक संतोषजनक साक्षरता का लक्ष्य हासिल करने के लिए एक स्पष्ट नीति निर्धारित की गई है। नई नीति के प्रमुख घटक निम्नवत हैं:

- संपूर्ण साक्षरता तथा उत्तर साक्षरता के चरणों को एकीकृत करना।
- राज्य साक्षरता मिशन प्राधिकरणों को अधिकार प्रदान करना।
- सतत् शिक्षा के कार्यक्षेत्र में विस्तार करना।
- जन शिक्षण संस्थानों को सुदृढ़ करना और उन्हें ग्रामीण क्षेत्रों में संचालित करने की अनुमति प्रदान करना।
- बेहतर अध्ययन-अध्यापन सामग्री तैयार करने और प्रशिक्षण की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए राज्य संसाधन केन्द्रों को गतिशील बनाना।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

कुंवर अखिलेश सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि शिक्षा के अधिकार को मौलिक अधिकार में सम्मिलित करने के लिए अब तक सरकार द्वारा क्या कार्य योजना बनाई गई है और क्या कार्य किए गए हैं?

दूसरा सवाल यह जानना चाहूंगा कि जम्मू कश्मीर, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, बिहार, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, आंध्र प्रदेश, मेघालय और अरूणाचल प्रदेश जो देश की आबादी के 60 प्रतिशत से अधिक के हिस्से का प्रतिनिधित्व करते हैं, उन राज्यों में शिक्षा की राष्ट्रीय औसत दर को प्राप्त करने के लिए क्या केन्द्र सरकार प्रत्येक न्याय पंचायत में इंटर कालेज और प्रत्येक ब्लॉक के अंदर महाविद्यालय की स्थापना कराएगी तथा उन राज्यों में शिक्षा की राष्ट्रीय औसत दर को प्राप्त करने के लिए क्या सरकार के पास कोई ठोस कार्य योजना है?

डा. मुरली मनोहर जोशी : शिक्षा के अधिकार को मौलिक अधिकार बनाने के लिए राज्य सभा में एक विधेयक प्रस्तुत किया गया था जिस पर मानव संसाधन विकास की स्थायी समिति ने अपना प्रतिवेदन दे दिया था। उसके पश्चात् एक विधेयक का प्रारूप बनाकर उसके आलोक में हमने मंत्री परिषद के समक्ष प्रस्तुत कर दिया जिसका निरीक्षण मंत्रियों का समूह कर रहा है और उसके निर्णय के पश्चात् उस पर अगली कार्यवाही की जाएगी।

जहां तक दूसरा प्रश्न है, हमने उन तमाम राज्यों में जो साक्षरता की दर बढ़ानी है, उसके लिए अनेक कदम उठाए हैं। उनमें से एक कदम यह है कि हमने एक ...*(व्यवधान)*

कुंवर अखिलेश सिंह : हमने साक्षरता के सवाल पर नहीं पूछा, हमने कहा कि उत्तर प्रदेश, राजस्थान, मध्य प्रदेश, जम्मू कश्मीर, मेघालय देश की 60 प्रतिशत आबादी का प्रतिनिधित्व करते हैं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप सप्लीमैंट्री में भी पूछ सकते हैं। आप बैठिए।

डा. मुरली मनोहर जोशी : साक्षरता के बारे में ही पूछ रहे हैं, और तो कुछ नहीं पूछ रहे हैं।

कुंवर अखिलेश सिंह : शिक्षा के स्तर को प्राप्त करने के बारे में पूछ रहे हैं।

डा. मुरली मनोहर जोशी : आपका प्रश्न जन-साक्षरता से संबंधित है। यदि आपको शिक्षा के स्तर के बारे में भी प्रश्न करना है तो उसके लिए नोटिस चाहिए। उसके लिए अलग से प्रश्न करना पड़ेगा।

कुंवर अखिलेश सिंह : हमने जो सप्लीमैंट्री किया है। आपने जो जवाब दिया है ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री अनिल बसु (आरामबाग): महोदय, यह बात अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है कि माननीय मंत्री ऐसा कह रहे हैं। वे एक बुद्धिमान मंत्री हैं।

डा. मुरली मनोहर जोशी : मैं प्रश्न का उत्तर दे रहा था और तब उन्होंने बीच में टोका-टाकी कर दी। अतः मुझे वैसा कहना पड़ा।

श्री अनिल बसु : मंत्री को सभा में ऐसा व्यवहार नहीं करना चाहिए।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: पहले रिप्लाई होने दें।

मध्याह्न 12.00 बजे

कुंवर अखिलेश सिंह : मेरा जो प्रश्न है, उस प्रश्न का जवाब माननीय मंत्री जी के द्वारा नहीं आया। मैं फिर प्रश्न को दोहरा रहा हूं कि राजस्थान, उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, उड़ीसा और बिहार देश की आबादी के 60 प्रतिशत से अधिक का प्रतिनिधित्व करते हैं। इन राज्यों में शिक्षा के स्तर को प्राप्त करने के लिए क्या माननीय मंत्री जी प्रत्येक न्याय पंचायत स्तर पर एक इंटर कालेज और एक महाविद्यालय का निर्माण कराएंगे तथा इन राज्यों में शिक्षा के औसत को प्राप्त करने के लिए इनके पास कोई विशेष कार्य योजना है?

डा. मुरली मनोहर जोशी : विद्यालय खोलने का कार्य राज्य सरकारों के पास है। केन्द्र सरकार किसी भी स्थान पर सीधे कोई विद्यालय नहीं खोलती।

कुंवर अखिलेश सिंह : जब राज्य सरकारों को ये विद्यालय खोलने हैं तो राज्य सरकारों को आप संसाधन उपलब्ध कराएंगे क्या?

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

महाद्वीपीय तट क्षेत्र का दोहन

***265. श्री टी.टी.वी. दिनाकरन : क्या महासागर विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा देश के आर्थिक विकास हेतु महाद्वीपीय तट क्षेत्र का दोहन करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ख) क्या सरकार ने महाद्वीपीय तट-क्षेत्र अथवा महासागर के किसी भाग में खोज कार्य करने हेतु किसी बहुराष्ट्रीय संगठन के साथ कोई समझौता किया है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) सरकार द्वारा किए गए अधिकांश उपाय पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस के क्षेत्र से संबंधित हैं। इस क्षेत्र में सरकार ने देश के आर्थिक विकास के लिए महाद्वीपीय शेल्फ में तेल और गैस के सर्वेक्षण, ड्रिलिंग, अन्वेषण और विदोहन के क्षेत्र में कदम उठाए हैं।

(ख) और (ग) जी, हां। पेट्रोलियम क्षेत्र में, वर्तमान में, तेल और गैस की खोज के लिए अन्वेषण खण्डों हेतु आठ उत्पादन भागीदारी संविदाओं और अपतट क्षेत्र में खोजे गए क्षेत्रों के लिए चार उत्पादन भागीदारी संविदाओं को विदेशी कम्पनियों को सम्मिलित करके क्रियान्वित किया जा रहा है।

संक्षेप में, उत्पादन भागीदारी संविदाओं में बोली योग्य स्कीम के अनुसार,

(1) ठेकेदारों को सीमा शुल्क में छूट देने; और

(2) सरकार के साथ पेट्रोलियम लाभ की हिस्सेदारी से पूर्व खोज के राजस्व में से पेट्रोलियम संक्रियाओं की लागत वसूली, की व्यवस्था है।

शहरी जल आपूर्ति कार्यक्रम

***267. श्री दिग्गा पटेल :**
श्री अकबर अली खांदोकर :

क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र-प्रायोजित त्वरित शहरी जल आपूर्ति कार्यक्रम क्रियान्वयनाधीन है;

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

(ग) देश में इस कार्यक्रम के अन्तर्गत आठवीं और नौवीं पंचवर्षीय योजनाओं में शामिल किए गए छोटे शहरों की राज्य-वार संख्या कितनी है;

(घ) क्या आठवीं योजना में निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर लिया गया है;

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

(च) यदि नहीं, तो नौवीं पंचवर्षीय योजना में निर्धारित लक्ष्य प्राप्त करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गए हैं?

शहरी विकास मंत्री (श्री जगमोहन): (क) जी, हां।

(ख) केन्द्र प्रवर्तित स्कीम त्वरित जल आपूर्ति कार्यक्रम (ए.यू.डब्ल्यू.एस.पी.) का भारत सरकार द्वारा मार्च, 1994 से क्रियान्वयन किया जा रहा है। यह स्कीम वर्ष 1991 की जनगणना के अनुसार 20,000 से कम आबादी वाले कस्बों के लिए है। ए.यू.डब्ल्यू.एस. कार्यक्रम के तहत मंजूर स्कीमों की लागत केन्द्र और राज्य सरकारों द्वारा 50:50 के आधार पर वहन की जाती है।

(ग) आठवीं पंचवर्षीय योजना (1992-97) में और नौवीं पंचवर्षीय योजना (1997-2002) (दिनांक 6.3.2000 की स्थिति के अनुसार) के दौरान मंजूर विभिन्न कस्बों में जलापूर्ति स्कीमों का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) और (ङ) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान वास्तविक लक्ष्य 239 कस्बों में जल आपूर्ति स्कीमें मंजूर करना था। इस लक्ष्य की तुलना में 223 कस्बों में जल आपूर्ति स्कीमों के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्टें मंजूर की गईं। ए.यू.डब्ल्यू.एस.पी. के अधीन जलापूर्ति स्कीमों का अनुमोदन बजटीय नियतन पर निर्भर करता है।

(च) नौवीं पंचवर्षीय योजना (1997-2000) के पहले तीन वर्षों के दौरान ए.यू.डब्ल्यू.एस.पी. के अधीन वास्तविक लक्ष्य 175 कस्बों में जल आपूर्ति स्कीमें मंजूर करना था। इस लक्ष्य के मुकाबले 215 जल आपूर्ति स्कीमें मंजूर (6.3.2000 तक) कर ली गईं। ए.यू.डब्ल्यू.एस.पी. के अधीन वास्तविक लक्ष्य योजना आयोग द्वारा मंत्रालय के सैन्ट्रल प्लॉन के अन्तर्गत मुहैया कराई गई धनराशि के आधार पर वर्ष-दर-वर्ष आधार पर तय किया जाता है।

विवरण

केन्द्र प्रवर्तित शहरी जल आपूर्ति कार्यक्रम (ए.यू.डब्ल्यू.एस.पी.) आठवीं एवं नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मंजूर स्कीमों की विस्तृत परियोजना रिपोर्टें (डी.पी.आर्स)

क्र.सं.	राज्य	आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मंजूर डी.पी.आर्स				नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान डी.पी. आर्स			
		सं	अनुमानित लागत (लाख रुपये)	1997-98 सं.	1997-98 अनुमानित लागत (लाख रु.)	1998-99 सं.	1998-99 अनुमानित लागत (लाख रु.)	1999-2000 सं.	1999-2000 अनुमानित लगात (लाख रु.)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आन्ध्र प्रदेश	–	–	–	–	–	–	–	–
2.	अरूणाचल प्रदेश	2	2467.00	–	–	–	–	–	–
3.	असम	3	501.85	3	365.50	2	323.78	4	1257.30
4.	बिहार	4	315.82	–	–	4	496.27	8	1301.44
5.	गोवा	2	51.13	–	–	–	–	–	–
6.	गुजरात	8	508.09	–	–	–	–	7	1395.28
7.	हरियाणा	5	507.34	1	122.91	4	523.10	4	512.82
8.	हिमाचल प्रदेश	4	326.10	–	–	1	117.90	2	626.00
9.	जम्मू और कश्मीर	3	467.51	–	–	–	–	1	305.70
10.	कर्नाटक	8	475.70	4	737.56	2	689.00	7	1371.45
11.	केरल	2	370.82	1	342.00	–	–	–	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12.	मध्य प्रदेश	51	3604.70	3	282.59	9	804.87	27	2516.82
13.	महाराष्ट्र	10	1371.10	–	–	3	1066.66	2	465.58
14.	मणिपुर	6	294.96	1	173.40	2	276.89	3	340.88
15.	मेघालय	1	195.63	–	–	–	–	–	–
16.	मिजोरम	1	46.48	1	103.35	1	154.94	3	320.79
17.	नागालैंड	1	219.70	–	–	–	–	1	663.00
18.	उड़ीसा	8	1158.62	–	–	3	507.09	3	520.48
19.	पंजाब	–	–	6	363.21	2	113.40	1	102.61
20.	राजस्थान	18	1607.38	2	185.26	6	807.54	–	–
21.	सिक्किम	–	–	–	–	–	–	1	115.68
22.	तमिलनाडु	12	448.55	4	465.10	4	703.65	6	1396.10
23.	त्रिपुरा	–	–	–	–	1	135.35	1	268.14
24.	उत्तर प्रदेश	71	6061.37	10	717.16	26	2204.21	27	2369.54
25.	पश्चिम बंगाल	3	325.88	–	–	1	87.40	–	–
	कुल	223	21325.83	36	3858.04	71	9012.05	108	15909.61

आतंकवाद की समीक्षा

*268. **श्री शिवाजी विट्ठलराव काम्बले:** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने हाल में जम्मू और कश्मीर और अन्य प्रभावित राज्यों में उग्रवादी/राजद्रोही आतंकवादी/नक्सवादी गतिविधियों की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो नवीनतम समीक्षा सहित चालू वर्ष के दौरान उभरती प्रवृत्तियों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) देश के विभिन्न भागों में सक्रिय उग्रवादी संगठनों और आपराधिक गिरोहों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस समस्या से अधिक प्रभावी ढंग से निपटने के लिए हाल में कौन से नए कदम तथा कार्यनीतियां तैयार की गई हैं?

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): (क) और (ख) उग्रवाद, विद्रोह, आतंकवाद और उग्रवादी गतिविधियों की समीक्षा केन्द्र और राज्यों, दोनों में सतत प्रक्रिया है। प्रधान मंत्री ने जम्मू और कश्मीर में सुरक्षा परिदृश्य पर विचार-विमर्श करने के लिए 17 जनवरी, 2000 को एक उच्च स्तरीय बैठक बुलाई थी। विद्रोह और विकास, दोनों मुद्दों पर विचार-विमर्श करने के लिए प्रधान मंत्री की अध्यक्षता में 21 व 22 जनवरी, 2000 को शिलांग में पूर्वोत्तर राज्यों और सिक्किम के राज्यपालों और मुख्य मंत्रियों का एक सम्मेलन हुआ था। वामपंथी उग्रवाद की समस्या से निपटने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा गठित समन्वय केन्द्र की अंतिम बैठक 6 मार्च, 2000 को नई दिल्ली में आयोजित की गई ।

सीमा पार से जम्मू और कश्मीर में भाड़े के विदेशी सैनिकों को घुसपैठ करवाने के पाक समर्थिक आतंकवादी गुटों के प्रयास जारी हैं। तथापि, केन्द्र सरकार के पास उपलब्ध सूचना से, अगस्त और सितम्बर, 1999 के महीनों के अलावा, राज्य में आतंकवादी हिंसा की घटनाओं में उल्लेखनीय वृद्धि होने का संकेत नहीं मिलता

है। पंजाब में, हाल ही में गिरफ्तार किए गए विभिन्न आतंकवादियों से पूछताछ करने पर यह पता लगा है कि पाक आई.एस.आई., के कहने पर, पंजाब के उग्रवादियों और जम्मू और कश्मीर में सक्रिय ग्रुपों के बीच सम्पर्क बनाने हेतु नए सिर से प्रयास किए गए हैं।

मणिपुर और त्रिपुरा में उग्रवादी गतिविधियों में हाल ही में बढ़ोत्तरी हुई है। असम और नगालैंड में स्थिति में प्रत्यक्ष सुधार हुआ है।

आन्ध्र प्रदेश, बिहार और मध्य प्रदेश राज्यों में हाल ही में वामपंथी उग्रवादी हिंसा में कुछ बढ़ोत्तरी हुई है।

(ग) प्रमुख आतंकवादी गुटों और संगठित आपराधिक गिरोह के नामों की एक सूची विवरण के रूप में संलग्न है।

(घ) सरकार, जम्मू और कश्मीर में आतंकवादी और विघटनकारी हिंसा का मुकाबला करने के लिए, प्रजातांत्रिक प्रक्रिया को गहन करके, आर्थिक विकास को गति देकर, भाड़े के विदेशी सैनिकों और आतंकवादियों को अलग-अलग करके तथा उन्हें निष्क्रिय करने के लिए भूमिका अपनाकर, चहुंमुखी रणनीति जारी रखे हुए है।

पूर्वोत्तर में भूमिगत गुटों से बातचीत करने के प्रयास जारी हैं। पूर्वोत्तर राज्यों को तीन अतिरिक्त इंडिया रिजर्व बटालियनें उपलब्ध करायी जा रही हैं। सरकार ने पूर्वोत्तर राज्यों और सिक्किम के सामाजिक आर्थिक विकास के लिए एक महत्वाकांक्षी कार्यक्रम की घोषणा भी की है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए पड़ोसी देशों के साथ व्यापार को भी विकास का एक क्षेत्र बनाने पर जोर दिया जा रहा है।

वामपंथी उग्रवाद के खतरे से निपटने के लिए आन्ध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश और उड़ीसा से प्राप्त कार्य-योजना को, संस्तुत करके योजना आयोग को भेजा गया है।

विवरण

प्रमुख आतंकवादी गिरोह

1. हिजब-उल-मुजाहिदीन
2. हरकत-उल-मुजाहिदीन
3. लश्कर-ए-तोयबा
4. अल बर्क
5. जम्मू और कश्मीर लिब्रेशन फ्रन्ट
6. अल जहाद
7. जमाएत-उल-मुजाहिदीन
8. तेहरीक-उल-मुजाहिदीन
9. तेहरीक-ए-जेहाद
10. अल-बदर
11. हरकत-उल-जेहाद-ए-इस्लामी
12. अल-उमर
13. बब्बर खालसा इन्टरनेशनल
14. दल खालसा इन्टरनेशनल
15. इन्टरनेशनल सिक्ख यूथ फेडरेशन (रोड़े)
16. इन्टरनेशनल सिक्ख यूथ फेडरेशन (चहेरू)
17. खालिस्तान कमाण्डो फोर्स (पंजवार)
18. खालिस्तान जिन्दाबाद फोर्स
19. खालिस्तान लिब्रेशन फोर्स
20. खालिस्तान नेशनल आर्मी
21. कामा गाटा मारू दल
22. यूनाईटिड फ्रन्ट आफ असम
23. नेशनल डेमोक्रेटिक फ्रन्ट आफ बोडोलैण्ड
24. नेशनल लिब्रेशन फ्रन्ट आफ त्रिपुरा
25. आल त्रिपुरा टाईगर फोर्स
26. नेशनल सोसलिस्ट कौंन्सिल ऑफ नागालैण्ड (आई/एम एण्ड के)
27. नागा नेशनल कौंसिल
28. मणिपुर पीपुल्स लिब्रेशन फ्रन्ट
29. यूनाईटिड नेशनल लिब्रेशन फ्रन्ट
30. पीपुल्स लिब्रेशन आर्मी
31. पीपुल्स रिव्यूल्यूसनरी पार्टी आफ कागलाईपाक
32. कांगलाईपाक कम्यूनिस्ट पार्टी (के. सी. पी.)
33. कांगलाई यावोल कनवा लुप (के.वाई.के.एल.)

संगठित आपराधिक गिरोह

कर्नाटक	1. वीरप्पन गिरोह (फिरौती और चन्दन लकड़ी की तस्करी)	
	2. परमिजन्दर सिंह गिरोह (फिरौती के लिए अपहरण)	
दिल्ली	1. दाऊद इब्राहिम गिरोह	(मुम्बई स्थित, दिल्ली में सक्रिय और गिरफ्तार गिरोह)
	2. छोटा राजन गिरोह	
	3. बबलू श्रीवास्तव गिरोह	
महाराष्ट्र (मुम्बई शहर)	1. अब्बू सलीम गिरोह	
	2. दाऊद इब्राहिम गिरोह	
	3. छोटा राजन गिरोह	
	4. बबलू श्रीवास्तव गिरोह	
	5. छोटा शकील गिरोह	
उत्तर प्रदेश	1. मदन भैय्या गिरोह	
महाराष्ट्र (पुणे शहर)	1. प्रमोद मलवाडकर गिरोह	
	2. राजा तुगतकर गिरोह	
	3. राजू कनाडी गिरोह	
	4. अन्डेकर गिरोह	
	5. राजा मरतकर गिरोह	
	6. अनिल हैगड़े गिरोह	
	7. बाबा भोंसले गिरोह	
	8. प्रदीप सोनावाले गिरोह	
	9. रफी शेख गिरोह	
	10. मेघनाथ सेठ गिरोह	
	11. छोटा राजन गिरोह	
	12. अश्विन नायक गिरोह	
	13. अरूण गावली गिरोह	

कम्प्यूटर शिक्षा के लिए योजनाएं

*269. **श्री आर. एस. पाटिल :**
श्रीमती कैलाशो देवी :

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कम्प्यूटर शिक्षा के संबंध में कोई नई योजना बनाई गई है तथा शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में कम्प्यूटर शिक्षा शुरू करने के लिए मानदण्ड निर्धारित किये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस योजना के अंतर्गत राज्यवार कितने विद्यालयों में यह शिक्षा प्रदान की जाएगी;

(ग) इस प्रयोजनार्थ राज्यवार कितनी धनराशि निर्धारित की गई है तथा यह योजना कब तक शुरू कर दी जाएगी;

(घ) क्या केन्द्रीय विद्यालयों और नवोदय विद्यालयों में कम्प्यूटर उपलब्ध कराने का कोई प्रस्ताव है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी) : (क) से (ग) सरकार द्वारा स्कूलों में कम्प्यूटर साक्षरता और अध्ययन (क्लास) नामक एक योजना का कार्यान्वयन हो रहा है। बदलती आवश्यकताओं के मद्देनजर इस योजना को संशोधित किया जा रहा है तथा स्कूलों की संख्या, वित्तीय आवश्यकता आदि के संबंध में ब्यौरा तैयार किये जा रहे हैं।

(घ) और (ङ) प्रस्ताव है कि केन्द्रीय विद्यालय संगठन और नवोदय विद्यालय समिति के अंतर्गत आने वाले सभी विद्यालयों के पास कम से कम पांच-पांच कम्प्यूटर होने चाहिए। केन्द्रीय विद्यालय संगठन तथा नवोदय विद्यालय समिति द्वारा कम्प्यूटर अधिग्रहीत करने की प्रक्रिया शुरू की जा चुकी है।

[हिन्दी]

लोगों द्वारा प्रवास

*270. **श्री नवल किशोर राय :**
श्री शंकर सिंह वाघेला :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत वर्षों के दौरान अनेक परिवार अपने गृह राज्यों में आतंकवाद के कारण राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली सहित विभिन्न राज्यों में प्रवास कर गये थे;

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

(ग) क्या सरकार ने प्रवासी परिवारों की सहायता के लिए कोई योजना तैयार की थी;

(घ) यदि हां, तो क्या वह योजना अब बंद कर दी गई है;

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

(च) उन परिवारों के पुनर्वास के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): (क) और (ख) आतंकवाद के कारण जम्मू एवं कश्मीर और पंजाब से अन्य राज्यों को प्रवास कर गए परिवारों की संख्या नीचे दर्शाई गई है:-

क्र.सं.	राज्य	जम्मू एवं कश्मीर से कश्मीरी प्रवासी परिवारों की संख्या
1.	दिल्ली	19,338
2.	हिमाचल प्रदेश	73
3.	हरियाणा	924
4.	चंडीगढ़	143
5.	पंजाब	354
6.	उत्तर प्रदेश	500
7.	मध्य प्रदेश	247
8.	कर्नाटक	38
9.	गोवा	129
10.	तमिलनाडु	21
11.	महाराष्ट्र	208
12.	राजस्थान	52
13.	केरल	21
		22,048

आतंकवाद की अवधि के दौरान लगभग 17,000 परिवार पंजाब से हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, हरियाणा, उत्तर प्रदेश, राजस्थान और संघ शासित क्षेत्र दिल्ली को प्रवास कर गए थे और उनमें से बहुत सारे, पंजाब में हालात सामान्य होने के पश्चात् अपने राज्यों को वापिस लौट गए हैं।

(ग) से (च) इन प्रवासियों के संबंध में सरकार की नीति इस बात पर आधारित है कि ज्यों ही उनकी वापसी के लिए अनुकूल परिस्थितियां बनेंगी वे अपने-अपने राज्यों को वापिस लौट जाएंगे। इसलिए उनके राज्य से बाहर इन प्रवासियों के स्थायी पुनर्वास की परिकल्पना नहीं की गई है। उन संबंधित राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्रों जहां ये प्रवासी गए हैं, द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाए गए हैं कि इन प्रवासियों की कम से कम कठिनाईयां और दुख-तकलीफें हों और जरूरतमंद परिवारों को पर्याप्त भरण-पोषण राशि और सहायता प्रदान की जाए ।

[अनुवाद]

अल्यूमीनियम के बर्तन

*271. **श्री वरकला राधाकृष्णन:** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय पोषाहार संस्थान ने कहा है कि एल्यूमीनियम के बर्तनों का उपयोग मानव के लिए विषकारक और नुकसानदेह है;

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

(ग) इस पर रोक लगाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम) : (क) से (घ) राष्ट्रीय पोषण संस्थान के अध्ययन से पता चलता है कि कुछ प्रकार के खाद्य व्यंजनों, खासकर अम्लीय गुण वाले व्यंजनों के अल्युमीनियम के बर्तन में बनाए जाने से बर्तन से अल्युमीनियम का काफी विक्षालन होता है। तथापि यह दर्शाने का पक्का प्रमाण अभी नहीं है कि अल्युमीनियम सामान्य रूप से स्वस्थ व्यक्तियों के लिए विषैला हो सकता है।

खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम, 1955 में यह व्यवस्था है कि अल्युमीनियम से बने बर्तन जब व्यंजन बनाने, पैकिंग और भंडारण में इस्तेमाल किए जाएं, तो वे अल्युमीनियम और उसकी

मिश्रधातु से संबंधित भारतीय मानक ब्यूरो के विनिर्देश के अनुरूप होंगे ।

आई.एस.आई. के आत्मघाती दस्ते

*272. श्री जी. एस. बसवराज :
श्री एम. वी. चन्द्रशेखर मूर्ति:

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आई.एस.आई. द्वारा प्रशिक्षित करीब चालीस-पचास आत्मघाती दस्ते जनवरी, 2000 में जम्मू-कश्मीर पहुंच गए हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके तथ्य क्या हैं;

(ग) क्या आत्मघाती दस्तों के ठिकानों का पता लगाने के लिए जम्मू-कश्मीर में अन्तर्राष्ट्रीय सीमा के साथ-साथ आसूचना व्यवस्था कड़ी कर दी गई है;

(घ) क्या सरकार जम्मू-कश्मीर में आतंकवाद का मुकाबला करने हेतु राज्य को प्रशासनिक और वित्तीय सहायता देने के लिए सहमत हो गई है;

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

(च) राज्य में आतंकवाद का मुकाबला करने हेतु दोनों सरकारों द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): (क) और (ख) जम्मू और कश्मीर में सुरक्षा बलों को हताहत करने के उद्देश्य से पाकिस्तान द्वारा प्रायोजित आतंकवादी संगठनों द्वारा आत्मघाती दस्तों का उपयोग करके अपूर्व कार्रवाईयां कराने संबंधी प्रयासों की सूचनाएं मिली हैं।

(ग) सुरक्षा और आसूचना एजेन्सियां पूर्णत: चौकस हैं तथा वे पाकिस्तान द्वारा प्रयोजित आतंकवादी संगठनों के इरादों को नाकाम करने के लिए पूर्णत: सतर्क हैं।

(घ) से (ङ) जम्मू व कश्मीर सरकार द्वारा सुरक्षा पर किए गए अतिरिक्त व्यय की प्रतिपूर्ति भारत सरकार द्वारा 1990-91 से की जा रही है। वर्ष 1990-99 के दौरान कुल 2318.31 करोड़ रुपये की प्रतिपूर्ति की गई है। इसके अलावा, चालू वित्तीय वर्ष (1999-2000) के दौरान, 8 मार्च 2000 तक 297.97 करोड़ रुपये रिलीज किए गए हैं।

(च) जम्मू व कश्मीर में उग्रवाद को नियंत्रित करने के लिए सरकार ने बहुआयामी दृष्टिकोण अपनाया है, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ, सीमा प्रबन्धन मजबूत करना, उग्रवादियों के खिलाफ भीतरी प्रदेश में प्रतिकारी कार्रवाईयों के द्वारा उनके इरादों को निष्क्रिय करना, आसूचना तन्त्र को सक्रिय बनाना, सभी स्तरों पर एकीकृत मुख्यालय के आपरेशन ग्रुपों और आसूचना ग्रुप के संस्थागत ढ़ांचे के माध्यम से व्यापक कार्यात्मक एकीकरण, सुरक्षा बलों के उन्नत प्रौद्योगिक और उपकरण उपलब्ध कराना, शामिल हैं।

सीमा पर कड़ी चौकसी रखने, सीमा के दोनों ओर से घुसपैठ को रोकने के लिए भीतरी क्षेत्रों में अधिक नाका दल स्थापित करने, अधिक पिकेट, गहन गश्त तथा व्यापक घेराबंदी और तलाशी अभियान चलाने सहित उग्रवादियों को बाहर निकालने तथा उग्रवादियों की गतिविधियों को नियंत्रित करने के लिए कदम उठाए जा रहे हैं।

[हिन्दी]

महिलाओं के लिए उच्च शिक्षा

*273. श्री चन्द्रेश पटेल : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में उच्च शिक्षा प्राप्त करने वाली महिलाओं की संख्या बहुत कम है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस मामले में क्या कार्यवाही किए जाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी, नहीं । विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार, 1998-99 में विश्वविद्यालयों और कालेजों में महिलाओं का नामांकन 35 प्रतिशत था। पिछले कुछ वर्षों से शैक्षिक संस्थाओं में महिलाओं का नामांकन बढ़ रहा है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते ।

[अनुवाद]

भारतीय इतिहास को पुन: लिखा जाना

*274. श्री कोडीकुनील सुरेश :
श्री पी.डी. एलानगोवन :

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पुरातत्व अवशेषों/निष्कर्षों के स्थानीय ब्यौरों के आधार पर देश के विभिन्न राज्यों का इतिहास पुन: लिखने के लिए इतिहासविदों का एक विशेषज्ञ पैनल बनाने का है;

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

(ग) क्या भारतीय इतिहास अनुसंधान परिषद को इस संबंध में वे प्रोजेक्ट, जिनके लिए पिछले दस वर्षों में भारतीय धनराशि दी गई थी, मिल गई है;

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

(ङ) भारतीय इतिहास अनुसंधान परिषद् द्वारा सिंधु लिपि तथा ब्राह्मी लिपि के साथ-साथ दक्षिण भारतीय मुद्रा-लेख और शिलालेखों संबंधी महत्वपूर्ण अनुसंधान रिपोर्ट प्रकाशित करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं?

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

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

(ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभापटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

आयुर्वेदिक जड़ी-बूटियां

***275. श्रीमती रीता चौधरी :**
डा. संजय पासवान :

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान हिमालय और अन्य पर्वतीय क्षेत्रों से कितनी आयुर्वेदिक जड़ी-बूटियों और औषध-पादपों की खोज की गई है;

(ख) तत्संबंधी क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या देश में जड़ी-बूटियां और औषध-पादप लुप्त होने के कगार पर हैं;

(घ) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या हमारे देश में जड़ी-बूटियों का दोहन न के बराबर है; और

(च) यदि हां, तो जड़ी-बूटियों का विकास करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का विचार है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) से (घ) "मेडीसिनल प्लांट्स आफ इंडियन हिमालया-डाइवर्सिटी डिस्ट्रिब्यूशन पोटेंशियल वेल्यूज" 1998 के अनुसार हिमालय क्षेत्र में औषधीय पादपों की लगभग 1748 प्रजातियां पाई जाती हैं। वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद के अनुसार पिछले 3 वर्षों में हिमालय क्षेत्र के कुछ पादपों ने विश्व भर का ध्यान आकर्षित किया है, जैसे हाइपेरी कम पेरफाराटम एच.आई.वी. के प्रति अपनी सक्रियता के लिए, हेपाटोप्रोटेक्टेंट के रूप में और बाकोपा मोनियरे (ब्राह्मी) स्मरण शक्ति बढ़ाने के लिए।

हिमालयी प्रजातियां मुख्य रूप से सिक्किम, उत्तरी बंगाल और कुमाऊं तथा गढ़वाल में पाई जाती हैं।

लगभग 17 औषधीय पादपों की दुर्लभ/खतरे की स्थिति में होने की पहचान की गई है। ऐसा मुख्य रूप से मानव जनसंख्या में वृद्धि होने, पर्यावरणिक ह्रास तथा ऐसे पौधों के कायम न रखे जाने वाले (अनससटेंड) निष्कर्षण की वजह से है।

(ङ) और (च) सरकार ने जड़ी-बूटियों के संरक्षण, विकास और सतत दोहन के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं। इसमें उनके अपने ही स्थानों में, स्थान से बाहर संरक्षण प्रदान करना, कृषि तकनीकों का विकास, जीन बैंक में संरक्षण, राज्यों में वनस्पति वनों का विकास आदि शामिल है।

[अनुवाद]

जेल सुधार

***276. श्री माधवराव सिंधिया :**
श्री सुशील कुमार शिन्दे :

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

(क) क्या विभिन्न सुधार आयोगों द्वारा की गई सिफारिश के बावजूद देश की जेलों के कार्यकरण में सुधार नहीं हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान जेलों कितने मौतें/आत्महत्याएं हुई; और

(घ) जेलों में दस वर्षों से अधिक समय से विचाराधीन कैदियों की संख्या और दो वर्षों से अधिक समय से बिना मुकदमा चलाए गए कैदियों की संख्या कितनी है?

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): (क) और (ख) भारत के संविधान के अनुसार "जेल" राज्य का विषय है। अत: जेल प्रबन्धन की जिम्मेवारी मुख्य रूप से राज्य सरकारों की है। तथापि केन्द्र सरकार, जेलों में स्थिति सुधारने और उन्हें वास्तव में सुधारात्मक संस्थान बनाने की आवश्यकता के संबंध में राज्य सरकारों पर जोर देती रही है। केन्द्र सरकार, राज्य सरकारों को वित्त आयोग के अधिनिर्णयों के माध्यम से और जेल प्रशासन का आधुनिकीकरण के लिए केन्द्रीय स्कीम के अन्तर्गत, इस दिशा में उनके प्रयासों में मदद करने हेतु वित्तीय सहायता देती रही है। केन्द्र सरकार ने आदर्श जेल (प्रबन्धन) विधेयक का एक मसौदा भी तैयार किया है और उसे सभी राज्य सरकारों को परिचालित किया है। यह विधेयक आधुनिक दण्डशास्त्र विचारधारा के अनुरूप है।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय मानवाधिकार आयोग की वार्षिक रिपोर्टों में निहित सूचना के अनुसार, न्यायिक हिरासत में वर्ष 1996-97, 1997-98 और 1998-99 के दौरान हुई मौतें क्रमश: 700,819 और 1114 थी। मांगी गयी अन्य सूचना केन्द्रीय स्तर पर नहीं रखी जाती हैं।

[हिन्दी]

पेय जल व्यवस्था का निजीकरण

*277. **डा. अशोक पटेल :**
श्री रामपाल सिंह :

क्या **शहरी विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में जल आपूर्ति तथा सफाई सेवाओं का निजीकरण करने का है;

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

(ग) क्या इस विषय पर हाल ही में एक गोष्ठी आयोजित की गई थी;

(घ) यदि हां, तो विचार की गई कार्य सूची का ब्यौरा क्या है और गोष्ठी में क्या-क्या निर्णय लिये गये;

(ङ) लोगों को ये सेवाएं युक्तिसंगत दर पर उपलब्ध कराना सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा कौन से ऐहतियाती उपाय किए गए हैं;

(च) सरकार द्वारा इस क्षेत्र में कुल कितना निवेश किया गया है;

(छ) क्या विश्व बैंक ने पेय जल की गुणवत्ता और जल आपूर्ति व्यवस्था में सुधार करने हेतु सहायता की पेशकश की है; और

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

शहरी विकास मंत्री (श्री जगमोहन): (क) और (ख) संविधान ने अनुच्छेद 246(3) के अन्तर्गत II अनुसूची (सूची-2) प्रविष्टि सं. 5 एवं 6 में शहरी क्षेत्रों में जल आपूर्ति तथा स्वच्छता व्यवस्था की जिम्मेदारी राज्य सरकारों को सौंपी है। इन सेवाओं के निजीकरण के बारे में राज्य सरकारों को निर्णय लेना है। शहरी विकास मंत्रालय, नीति तैयार करके और इस क्षेत्र में अन्तर्राष्ट्रीय अनुभव सुलभ कराकर निजी क्षेत्र भागीदारी की प्रक्रिया शुरू करने में राज्य सरकारों को हर संभव सहायता दे रहा है।

(ग) से (ङ) इस मंत्रालय ने विश्व बैंक के सहयोग से जल आपूर्ति और स्वच्छता में निजी क्षेत्र की भागीदारी पर नई दिल्ली में 7-8 फरवरी, 2000 को एक सेमिनार आयोजित किया जिसके निम्नलिखित उद्देश्य थे:-

(1) निजी क्षेत्र भागीदारी (पी.एस.पी.) के विकल्पों, जोखिमों और अवसरों, पिछले दशक के दौरान विकासशील देशों में विश्वव्यापी अनुभवों के सबक से वरिष्ठ भारतीय निर्णयकर्ताओं को अवगत कराना;

(2) बेंचमार्किंग के जरिए टैरिफ रेगुलेशन और यार्ड स्टिक रेगुलेशन पर विशेष जोर देते हुए विभिन्न प्रकार के विनियमनों के अनुभव एक दूसरे से बांटना; तथा

(3) भारतीय जल आपूर्ति और स्वच्छता क्षेत्र में व्यापक पैमाने में आने के लिए आपरेटरों, निवेशकों और ऋणदाताओं की पहल और अपेक्षाओं का पता लगाना।

सेमिनार में केन्द्र/राज्य सरकारों, केन्द्र शासित प्रदेशों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के प्रतिनिधियों, अन्तर्राष्ट्रीय संगठनों के विशेषज्ञों और निजी आपरेटरों ने भाग लिया। कार्यसूची तथा सेमिनार में निकले निष्कर्ष का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है। इनसे यह पता लगेगा कि निजी क्षेत्र की भागीदारी को अपनाने से पूर्व प्रत्येक शहर और राज्य को सावधानीपूर्वक तैयारी करनी होगी।

टैरिफ में वृद्धि क्रमिक आधार पर की जानी है और इसकी संरचना इस प्रकार की होगी कि आवश्यक (लाइफ लाइन) आपूर्ति न्यूनतम लागत पर उपलब्ध हो।

(च) शहरी जल आपूर्ति और स्वच्छता क्षेत्र में सरकार द्वारा किया गया योजना-वार निवेश ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(छ) और (ज) विश्व बैंक ने अभी तक कोई वचन नहीं दिया है लेकिन पेयजल व्यवस्था और स्वच्छता सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए जो राज्य सरकारें और शहर सुधार करना चाहते हैं उन्हें सहायता देगा।

विवरण I

जल आपूर्ति और स्वच्छता में निजी क्षेत्र की भागीदारी पर सेमिनार
नई दिल्ली, 7-8 फरवरी, 2000

कार्य-सूची

* निजी क्षेत्र भागीदारी के विकल्प और अनुभव
* प्रबंधन संविदाएं-कार्टागिना, कोलंबिया, गाजा और ट्रिनिडाड एवं टुबैगो के उदाहरण
* पट्टा संविदाएं और रियायतें-दकार, (सेनेगल), कोनक्री, (निगी) और कोटे डि आइवरी के उदाहरण
* मनीला की रियायत अनुभव, राजनीतिक व्यवस्था और श्रम मुद्दे
* भारत में निजी आपरेटर संविदाओं की उपयुक्तता
* भारत में जल आपूर्ति और स्वच्छता की चुनौतियां
* गोवा और कर्नाटक में जल आपूर्ति क्षेत्र में निजीकरण का अनुभव
* हैदराबाद, बंगलौर, चेन्नई, दिल्ली जल बोर्डों तथा मुंबई, कलकत्ता, राजकोट, सूरत, अहमदाबाद, पुणे, नागपुर, विजयवाड़ा आदि के चुनिंदा नगर निगमों के विचार
* बेंचमार्किंग और यार्ड स्टिक रैगुलेशन
* चिली में विनियमन प्रणाली, उसके कर विनियमन और गरीबों के लिए सब्सिडी
* कर नीतियों के लिए "प्रैक्टिकल कंसिडरेशंस" भारत और लेटिन अमरीका के उदाहरण
* विश्व बैंक ग्रुप द्वारा प्रस्तावित वित्तपोषण और जोखिम न्यूनीकरण
* निजी क्षेत्र भागीदारी (पीएसपी) की वित्तपोषण संभाव्यता
* निजी आपरेटरों और निवेशकों का सापेक्ष महत्व।

सेमिनार के निष्कर्ष

सेमिनार के निष्कर्ष निम्नलिखित अनुसार है:-

(1) निजी क्षेत्र की सफल भागीदारी के लिए पांच घटक अपेक्षित हैं:-

* शीर्षस्थ प्राधिकारियों का ठोस स्थाई राजनीतिक समर्थन।
* आपरेशन्स की वित्तीय साध्यता ताकि अतिरेक जुटाया जा सके जो प्रचलन लागत का भुगतान करने, दशकों से आस्थगित रखे गए अनुरक्षण के लिए और बड़ी मात्रा में जरूरी निवेश के लिए आवश्यक है।
* निजी आपरेटरों को प्रतिस्पर्धात्मक और पारदर्शी आधार पर संविदा देना।
* जहां आपरेटरों को जोखिम उठाना होता है लेकिन सुधार के प्रचालन क्रम में लाभ भी लेते हैं वहां सुधार के लिए प्रोत्साहन।
* परिणामों के आधार पर विनियमन जहां स्वतंत्र नियामक, सार्वजनिक और निजी आपरेटरों, दोनों की सेवा गुणवत्ता और टैरिफ स्तरों की निगरानी करते हैं।

(2) निजी क्षेत्र भागीदारी के अनेक विकल्प हैं जिनमें से प्रत्येक शहर और प्रत्येक राज्य को सबसे उपयुक्त विकल्प चुनना होगा। कुछ मामलों में इनमें दो चरण हो सकते हैं जो सेवा, प्रबंधन ठेकों से शुरू होकर बाद में पट्टों और रियायतों पर चलते रहेंगे जहां कि ज्यादा जोखिम निजी क्षेत्र में रहेगा।

(3) पहली प्राथमिकता उन क्रियाकलापों को सुधारने की होनी चाहिए जिनमें हानि हो रही है 50% तक के नुकसानों को नियंत्रित करने की आवश्यकता है।

(4) कर का मौजूदा स्तर इतना निम्न है कि अनुरक्षण के लिए पर्याप्त कार्यकलापों के लिए भुगतान तथा नए निवेश पर शेयर के लिए भुगतान करना संभव नहीं होता। इसे क्रमिक आधार पर बढ़ाने पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। कर ढांचे को इस प्रकार से बनाने की आवश्यकता है जिससे अनिवार्य (लाइफलाइन) आपूर्ति न्यूनतम लागत पर

सुलभ हो और उपयोग किए गए जल के लिए इतना भुगतान मिल सके जिससे सेवा की पूरी लागत वसूल हो जाए। निवेश के लिए भुगतान, घाटा, जो अक्सर 50% या अधिक रहता है को कम करने हेतु और आस्थगित अनुरक्षण का भुगतान करने हेतु निजी क्षेत्र भागीदारी के शुरू के वर्षों में सरकारी सहायता और बहुपक्षीय ऋणदाताओं से वित्तपोषण आवश्यक हो सकता है। समस्त सरकारी खपत का नियमित भुगतान करना होगा ताकि घरेलू खपत पर आवश्यक कर वृद्धि को सीमित किया जा सके। सकल सब्सिडियों को सीमित करने की आवश्यकता होगी ताकि बड़े औद्योगिक उपभोक्ताओं को प्रोत्साहित किया जा सके और वे अपने लिए स्वयं आपूर्ति जुटाने के बजाए लगातार ग्राहक बने रहें।

(5) निजी क्षेत्र की भागीदारी योजना को ध्यान से तैयार करने की आवश्यकता है। इसमें विशेषज्ञ अध्ययन के संविदा हेतु वित्त व्यवस्था की आवश्यकता होगी। ऐसी वित्त व्यवस्था हडको तथा अंतर्राष्ट्रीय अभिकरणों से प्राप्त होगी।

(6) निजी क्षेत्र भागीदारी के वित्तपोषण की संभावनाएं इस बात पर निर्भर करेंगी कि सेवा ऋणों को चुकाने के लिए क्रियाकलापों से अतिरेक जुटाने हेतु उन क्रियाकलापों की क्षमता को सुधारने में हमें कितनी सफलता मिलती है।

(7) राज्य स्तर पर नियामक सहायता करने में एक बेंचमार्किंग सिस्टम बनाया जाना चाहिए जहां "वायर यूटिलिटीज" सेवा क्षेत्र, गुणता, सेवा क्षमता और सेवा की निरंतरता की विश्वसनीयता के बारे में आंकड़ा मुहैया कराएंगे। ऐसी प्रणाली के जरिए बेहतरीन पद्धतियों के लिए बेंचमार्क निर्धारित किए जा सकते हैं जो निजी और सार्वजनिक आपरेटरों से संरचनात्मक संविदाओं के लिए मार्गदर्शक का काम करेंगे।

(8) देश के भीतर ही बेहतरीन पद्धतियों की पहचान की जानी चाहिए तथा उन्हें वेबसाइट पर दिया जाना चाहिए और देश के भीतर ही "यूटिलिटीज" के मध्य विचारों के आदान-प्रदान को बढ़ाया जाना चाहिए।

(9) अभिनव तरीकों के प्रयोग से सुधारों की प्रक्रिया की जानी चाहिए ताकि शहरी गरीबों को किफायती कीमतों पर बेहतर गुणता सुलभ हो सके।

(10) सफल निजी क्षेत्र भागीदारी के लिए विभिन्न अधिनियमों में आवश्यक कानूनी संशोधन किए जा सकते हैं।

(11) वित्तीय रूप से व्यवहार्य प्रणाली बनाने के लिए व्यापक मीटर व्यवस्था (चरणों में) की जानी चाहिए और कर लिए जाने चाहिए ताकि जल संरक्षण को बढ़ावा मिले।

(12) वास्तविक परिणाम प्राप्त करने के लिए कार्य प्रारंभ करने की आवश्यकता है। इस बारे में सेमिनार में यह एकराय थी कि और अधिक कारगर तथा गुणवत्ता की सेवा के लिए निजी भागीदारी को बढ़ावा देने हेतु शहरों और राज्यों में अब क्षेत्रीय कार्यशालाएं आयोजित की जानी चाहिए। ऐसी क्षेत्रीय कार्यशालाओं में निजी क्षेत्र की भागीदारी के बारे में जागरूकता बनाने में जोर दिया जाना चाहिए और संदर्भ शर्तें व कागजात की समीक्षा की जाए ताकि अनुभवी परामर्शदात्री फर्मों के साथ की जाने वाली संविदाओं का अध्ययन किया जा सके। आशय यह है कि मॉडल बोली प्रपत्र और संविदा तैयार किए जाएं जो निजी क्षेत्र भागीदारी के लिए प्रभावी और स्थायी समर्थन जुटा सकें, जिनका बाद में अन्य शहरों में भी प्रयोग किया जा सके।

(13) जल आपूर्ति सफाई क्षेत्र, जिसमें जल निकासी भी शामिल है, में सुधारों में तेजी लाने के लिए भारत सरकार तथा राज्यों, शहरों, निवेशकों, आपरेटरों, द्विपक्षीय/बहुपक्षीय एजेंसियों के प्रतिनिधियों का एक कोर ग्रुप गठित किया जाये।

विवरण II

योजना-वार निवेश—जल आपूर्ति और स्वच्छता क्षेत्र

क्र.सं.	योजना अवधि	कुल सार्वजनिक क्षेत्र योजना परिव्यय	शहरी जल आपूर्ति और स्वच्छता के लिए योजना परिव्यय	
		राशि (बिलियन रु. में)	राशि (बिलियन रु. में)	सार्वजनिक क्षेत्र परिव्यय का %
1	2	3	4	5
1.	पहली योजना (1951-56)	33.60	0.43	1.28
2.	दूसरी योजना (1956-61)	67.50	0.44	0.65

1	2	3	4	5
3.	तीसरी योजना (1961-66)	85.73	0.89	1.04
4.	3 वार्षिक योजनाएं (1966-69)	61.64	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
5.	चौथी योजना (1969-74)	159.02	2.82	1.77
6.	पांचवीं योजना (1974-79)	393.03	5.49	1.40
7.	वार्षिक योजना (1979-80)	125.49	1.97	1.58
8.	छठी योजना (1980-85)	975.00	12.66	1.81
9.	सातवीं योजना (1985-90)	1800.00	29.89	1.65
10.	2 वार्षिक योजनाएं (1990-92)	1370.33	12.21	1.26
11.	आठवीं योजना (1992-97)	4341.00	59.82	1.38
12.	नवीं योजना (1997-2002)	8592.00	142.00	1.65

[अनुवाद]

कूड़े-करकट हेतु कार्य योजना

*278. **श्री सी. कुप्पुसामी** : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कूड़े-करकट के निपटान के लिए अद्यतन प्रौद्योगिकी अपनाकर शहरी क्षेत्रों में ठोस कूड़े-कूरकट/कचरे के उपयोग हेतु कोई कार्य योजना तैयार की है;

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

(ग) इस संबंध में तैयार की गई/तैयार किए जाने हेतु प्रस्तावित परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है?

शहरी विकास मंत्री (श्री जगमोहन): (क) से (ग) संविधान के अनुच्छेद 246(3) तथा 12वीं अनुसूची की प्रविष्टि संख्या 6 के तहत, लोक स्वास्थ्य तथा सफाई प्रबंधन राज्य का विषय है। संविधान के 74वें संशोधन के बाद संविधान (अनुच्छेद 243 डब्ल्यू) की 12वीं अनुसूची की प्रविष्टि संख्या 6 के अनुसार कचरा निपटान प्रबंधन का दायित्व शहरी स्थानीय निकायों को सौंपा गया है। अत: शहरी क्षेत्रों में ठोस कचरे/कूड़ा करकट के उपयोग हेतु कार्य योजना तैयार करना, कार्यक्रम बनाना तथा उसे कार्यान्वित करना शहरी स्थानीय निकायों का दायित्व है।

2. शहरी विकास मंत्रालय केन्द्रीय लोक स्वास्थ्य तथा पर्यावरण इंजीनियरी संगठन (सीपीएचईईओ) की मार्फत नीति निर्धारण और तकनीकी दिशानिर्देशन करके राज्य सरकारों व शहरी स्थानीय निकायों की सहायता करता है। यह मंत्रालय राज्य सरकारों को विदेशी सहायता प्राप्त करने तथा मानव संसाधन विकास में भी सहायता करता है। इस मंत्रालय द्वारा नियुक्त विशेषज्ञ समिति ने कचरा प्रबंधन पर एक व्यापक नियम पुस्तिका तैयार की है, जो कचरे के यथोचित निपटान हेतु शहरी स्थानीय निकायों के लिए गाइड का काम करेगी। इनके अलावा शहरी विकास मंत्रालय में कचरा प्रबंध के प्रसंग में श्रीमती अल्मित्रा एच. पटेल द्वारा दायर रिट याचिका (सिविल) संख्या 888/96 में सर्वोच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसरण में निम्नलिखित कार्रवाई की है:-

(1) सर्वोच्च न्यायालय द्वारा नियुक्त कचरा निपटान प्रबंधन समिति की दिनांक 25.3.99 की रिपोर्ट सभी राज्य सरकारों को समुचित और तत्काल कार्रवाई के लिए भिजवा दी गई थी। इस रिपोर्ट में शहरी कचरे के आर्गेनिक/बायोडिग्रेडेबल छीजन की कम्पोस्टिंग द्वारा उपयोग तथा पुन: शोधनीय सामग्री के रिसाइक्लिंग उद्योगों द्वारा पुन: प्रयोग बाबत सिफारिशें हैं।

(2) सीपीएचईईओ के सलाहकार (पीएचई) की अध्यक्षता में 18.8.99 को पांच वर्ष की अवधि के लिए एक तकनीकी सलाहकार दल (टीएजी) का गठन किया गया है जिसका उद्देश्य विभिन्न प्रमाणित प्रौद्योगिकी

बाबत सूचना एकत्र करना, शहरी स्थानीय निकायों को तकनीकी सहायता मुहैया कराना, शहरी स्थानीय निकायों के लिए कचरा निपटान के संबंध में सीमा निर्धारित करना, कचरा निपटान प्रयोजनाओं के लिए नियत धन प्रदान करना तथा उसका इष्टतम उपयोग कराना, जागरूकता कार्यक्रमों के लिए आई.ई.सी. (सूचना, शिक्षा तथा संचार) सामग्री विकसित करना, मानव संसाधन विकास करना तथा क्षमता निर्माण करना है।

(3) सभी राज्यों/संघ शासित प्रदेशों से अनुरोध किया गया है कि वे सभी प्रथम श्रेणी नगरों को साफ रखने का हर संभव प्रयास करें तथा प्रत्येक राज्य में दो नगरों तथा प्रत्येक संघ शासित प्रदेश में एक नगर जिन्हें "माडल नगर" का नाम दिया जाएगा, में संबंधित पालिका निकाय के स्रोतों की प्राथमिकता पुन: निर्धारित करके और/या राज्य सरकार से धनराशि प्रदान करके कचरा निपटान की आधुनिक प्रक्रियाओं की सतत शुरूआत की जाए। उपर्युक्त तकनीकी सलाहकार दल द्वारा समुचित तकनीकी सहायता उपलब्ध कराई जाएगी।

(4) दिल्ली के संबंध में, दिल्ली नगर निगम, नई दिल्ली नगर परिषद तथा अन्य प्राधिकारियों को परामर्श दिया गया है कि वे कचरा निपटान के आधुनिक तरीके अपनाए जैसे कम्पोस्टिंग, चुने हुए क्षेत्रों में कड़ाई बरतते हुए कचरा निपटान में सुधार समय-समय पर विशेष अभियान चलाना, लोगों में जागरूकता पैदा करना, आदि कम्पोस्ट स्थलों तथा भराई के लिए भूमि का पता लगाने हेतु भी कार्रवाई की गई है।

3. कृषि मंत्रालय द्वारा उर्वरकों के संतुलित तथा समेकित उपयोग की केन्द्र प्रवर्तित योजना के अंतर्गत कम्पोस्ट संयंत्रों की स्थापना के लिए केन्द्रीय सहायता मुहैया कराई जाती है। आठवीं योजना के दौरान विभिन्न राज्यों को कम्पोस्ट संयंत्रों की स्थापना के लिए उस मंत्रालय द्वारा दी गई धनराशि दर्शाने वाला विवरण-I संलग्न है। 1999-2000 के दौरान कर्नाटक कंपोस्ट डवलपमेंट कार्पोरेशन के लिए 50 लाख रुपये की अनुदान राशि स्वीकृत एवं प्रदान की गई। शिलांग पालिका बोर्ड, मेघालय का कम्पोस्ट संयंत्र की स्थापना के लिए प्रस्ताव भी सैद्धान्तिक रूप से अनुमोदित कर दिया गया है।

4. गैर-पारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय शहरी और औद्योगिक कचरे से ऊर्जा पैदा करने के अपने राष्ट्रीय कार्यक्रम के तहत शहरी कचरे तथा औद्योगिक अपशिष्ट से बिजली पैदा करने, कचरा हटाने और पर्यावरण प्रदूषण मिटाने हेतु उसके लाभप्रद उपयोग के हेतु वैज्ञानिक विधियों को बढ़ावा दे रहा है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत तैयार/संचालित परियोजनाओं की सूची विवरण-II के रूप में संलग्न है।

विवरण-I

आठवीं योजना (1993-94 से 1996-97) के दौरान सन्तुलित तथा समेकित उर्वरक उपयोग की केन्द्र प्रवर्तित योजना के अंतर्गत कम्पोस्ट यूनिटों की स्थापना के लिए प्रदान की गई धनराशि का विवरण

(लाख रु. में)

क्र.सं.	राज्य	1993-94	1994-95	1995-96	1996-97	जोड़
1	2	3	4	5	6	7
1.	तमिलनाडु	20.00(1)	शून्य	70.20(5)	शून्य	90.20
2.	केरल	20.00(1)	शून्य	20.00(1)	शून्य	40.00(2)
3.	मध्य प्रदेश	10.00(1)	10.00(1)	20.00(1)	शून्य	40.00(2)
4.	पंजाब	शून्य	20.00(1)	शून्य	शून्य	20.00(1)
5.	असम	शून्य	20.00(1)	शून्य	शून्य	20.00(1)
6.	महाराष्ट्र	शून्य	शून्य	20.00(1)	शून्य	20.00(1)

1	2	3	4	5	6	7
7.	दिल्ली	शून्य	शून्य	20.00(1)	शून्य	20.00(1)
8.	कर्नाटक .	शून्य	शून्य	20.00(1)	20.00(1)	40.00(2)
9.	राजस्थान	शून्य	20.00(1)	20.00(1)	शून्य	40.00(2)
10.	आन्ध्र प्रदेश	3.35	शून्य	16.65(1)	शून्य	20.00(1)
11.	बिहार	शून्य	शून्य	शून्य	20.00(1)	20.00(1)
12.	पांडिचेरी	शून्य	शून्य	शून्य	20.00(1)	20.00(1)
	कुल	53.35(1)	70.00(4)	286.85(12)	60.00(3)	390.20(21)

टिप्पणी : कार्यक्रम के अन्तर्गत सहायता प्राप्त नगरपालिकाओं की संख्या कोष्ठक में दी गई है।

विवरण II

गैर-पारंपरिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय

विभिन्न नगरों में पालिका कूड़ा करकट (एम.एस.डब्ल्यू.) से ऊर्जा उत्पन्न करने संबंधी परियोजनाओं के लिए प्रस्ताव

क्र. सं.	परियोजना/ नगर	प्रमोटर	प्रौद्योगिकी	परियोजना इनपुट (एमएस डब्ल्यू)	क्षमता आउटपुट पावर	आउटपुट कम्पपोस्ट /पैलेट	अनुमानित परियोजना लागत (करोड़ रु. में)	स्थिति
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	नागपुर महाराष्ट्र में एम एस डब्ल्यू आधारित पावर जनरेशन प्लांट	मैसर्स एन.बी. इंफ्रास्ट्रक्चर लि. भोपाल तथा मैसर्स सीआई सीओएन एनवायरनमेंट टेक्नालॉजी प्रा.लि. भोपाल	एनएरो बिक डाय-जेशन	520 टी पी डी (अलग किया गया एम एस डब्ल्यू)	4.00 एम डब्ल्यू	150 टी पीडी कम्पोस्ट	47.30	स्वीकृत। स्थापना कार्य मार्च, 2000 के अंत तक शुरू हो जाएगा।
2.	हैदराबाद, आंध्र प्रदेश में एम एस डब्ल्यू आधारित पावर जनरेशन प्लांट	मै. सैलको इंटरनेशनल हैदराबाद	चरण-1 पेल्लाइजे-शन	700 टी पी डी	–	210 टी पी डी पेलेट	10.94	स्वीकृत। संयंत्र स्थापना कार्य चल रहा है। 350 टी पी डी एम एस डब्ल्यू से 105 टी पी डी पेलेट की एक स्ट्रीम चालू हो गई है।
			चरण-2 इंक्रीजेशन	-वही-	8.00 एम डब्ल्यू	–	अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3.	लखनऊ उ.प्र. में एम एस डब्ल्यू आधारित पावर जनरेशन प्लांट	मैसर्स एनकेम इंजीनियर्स (प्रा.) लि. एशिया बायोएनर्जी (इंडिया) लि. चेन्नई	एनोए रोबिक डायजे-शन	300 टी पी डी (अलग किया गया एम एस डब्ल्यू)	5.00 एम डब्ल्यू	75 टी पीडी कम्पोस्ट	84.20	उद्यमी द्वारा वित्तीय समझौते की पुष्टि अभी की जानी है।
4.	चेन्नई तमिलनाडु में एम एस डब्ल्यू आधारित पावर जनरेशन प्लांट	मैसर्स एनर्जी डवलपमेंट (इंडिया) लि. नई दिल्ली	गैसीफि-केशन	600 टी पी डी (अलग किया गया एम एस डब्ल्यू)	14.85 एम डब्ल्यू	–	165.00	राज्य सरकार ने अनुमोदित कर दिया है तथापि एम एन ई एस ने चरण में परियोजना स्थापित करने का परामर्श दिया है। चरण-एक 5 एम.डब्ल्यू. क्षमता तथा 10 एम डब्ल्यू क्षमता का चरण-2
5.	कानपुर उत्तर प्रदेश में एम एस डब्ल्यू आधारित पावर जनरेशन प्लांट	मैसर्स इनकेम इंजीनियर्स (प्रा.) लि./ एशिया बायोएनर्जी (इंडिया) लि. चेन्नई	एनए रोबिक डायजेशन	600 टी पी डी (अलग किया गया एम एस डब्ल्यू)	9.70 एम डब्ल्यू	150 टी पीडी कम्पोस्ट	154.30	विद्युत खरीद आदि के लिए राज्य स्तर पर समझौतों की अभी उद्यमी द्वारा पुष्टि की जानी है।
6.	पुणे महाराष्ट्र में एम एस डब्ल्यू से पावर जनरेशन प्लांट	मैसर्स सी आई सी ओ एन एनवायरमेंट टेक्नालॉजी (प्रा.) लि. भोपाल	एनएरो-बिक डायजेशन	450 टी पी डी	3.50 एम डब्ल्यू	100 टी पीडी कम्पोस्ट	अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।	नगर निगम द्वारा एल ओ आई जारी किया गया। वित्तीय समझौतों की उद्यमी द्वारा पुष्टि की जानी है।
7.	मुंबई महाराष्ट्र में एम एस डब्ल्यू पावर जनरेशन प्लांट	अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है	अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है	1000 टी पी डी	8.00 एम डब्ल्यू	–	-वही-	नगर निगम द्वारा बोली का मूल्यांकन किया जा रहा है?

1	2	3	4	5	6	7	8	9
8.	शोलापुर महाराष्ट्र में एम एस डब्ल्यू से पावर जनरेशन प्लांट	-वही-	-वही-	350 टी पी डी	3.00 एम डब्ल्यू	-	-वही-	-वही-

विश्वविद्यालयों में पुनर्नियोजन

*279. **श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति:**
श्री शिवाजी माने :

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग देश के सभी केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में सेवानिवृत्ति के बाद शिक्षकों के पुनर्नियोजन को रोकने सम्बन्धी प्रस्ताव पर सक्रिय रूप से विचार कर रहा है;

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

(ग) क्या कुछ एसोसिएशनों ने विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के इस प्रस्ताव का विरोध किया है; और

(घ) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और सरकार द्वारा इन एसोसिएशनों के अनुरोध पर क्या कदम उठाए गए हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) और (ख) विश्वविद्यालय तथा कॉलेज शिक्षकों के वेतनमानों एवं सेवा-शर्तों में संशोधन के संबंध में सरकार/विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा जारी किए गए आदेशों में अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान है कि "विश्वविद्यालय तथा कॉलेज शिक्षकों की अधिवर्षिता आयु 62 वर्ष की होगी और इसलिए सेवा में और वृद्धि नहीं दी जानी चाहिए। तथापि, किसी विश्वविद्यालय अथवा कॉलेज को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा निर्धारित मौजूदा दिशा-निर्देशों के अनुसार किसी अधिवर्षिता-प्राप्त शिक्षक को 65 वर्ष की आयु तक पुन: रोजगार देने की स्वतंत्रता होगी।

(ग) केन्द्रीय सरकार को इस संबंध में शिक्षक संघों से कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

घटिया निर्माण सामग्री का उपयोग

*280. **श्री रामशकल :** क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण फ्लैटों के निर्माण में कम गुणवत्ता वाले सीमेंट और अन्य निर्माण सामग्री का उपयोग करता रहा है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान नींव धंसने, छत गिरने तथा दीवारों में दरार पड़ने के कितने मामले प्रकाश में आए हैं;

(ग) क्या सरकार द्वारा इस विषय में कोई जांच कराई गई है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले; और

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है?

शहरी विकास मंत्री (श्री जगमोहन): (क) जी, नहीं।

(ख) शून्य।

(ग) से (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

नागा नेता की गिरफ्तारी

2830. श्री जितेन्द्र प्रसाद : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बागी नागा नेता मुइवा को थाइलैण्ड में जाली दस्तावेजों के साथ यात्रा करने के आरोप में गिरफ्तार किया गया है;

(ख) यदि हां, तो राष्ट्र विरोधी गतिविधियों के लिए मुकदमा चलाने हेतु भारत को उसका प्रत्यर्पण किए जाने के संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या उक्त बागी नागा नेता की आई.एस.आई. से सांठ-गांठ है;

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

(ङ) संविधान की व्यवस्था के अंतर्गत नागा बागियों के साथ शान्ति बहाल करने संबंधी वार्ताओं के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): (क) जी हां, श्रीमान।

(ख) टी.एच. मुइवा के प्रत्यर्पण के लिए भारत सरकार द्वारा आज की तारीख तक कोई कदम नहीं उठाए गए हैं।

(ग) और (घ) एन.एस.सी.एन. (आई./एम.), जिसके टी.एच. मुइवा महासचिव हैं, को पाकिस्तानी आई.एस.आई. से प्रशिक्षण, शस्त्र और गोला-बारूद इत्यादि मिलने की सूचना है।

(ङ) भारत सरकार एन.एस.सी.एन. (आई./एम.) के साथ शांति वार्ता के लिए वचनबद्ध है।

नाम में परिवर्तन

2831. श्री मोइनुल हसन : क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को राज्य की राजधानी का नाम कलकत्ता से कोलकाता करने के लिए पश्चिम बंगाल सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) क्या जब तमिलनाडु तथा महाराष्ट्र राज्यों की राजधानियों के नाम परिवर्तित करने का प्रस्ताव किया गया था तब सरकार द्वारा ऐसे ही कदम उठाए गए थे?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) जी हां, श्रीमान।

(ख) मामले पर भारत सरकार द्वारा सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है।

(ग) जी नहीं, श्रीमान्। भारत के संविधान में, अन्य बातों के साथ-साथ, यह प्रावधान है कि संसद, विधि-द्वारा, किसी राज्य का नाम बदल सकती है। किसी गांव/शहर का नाम बदलने के लिए कोई कानून बनाने की आवश्यकता नहीं है। इस मामले में भारत सरकार द्वारा कतिपय कार्यकारी अनुदेश जारी किए गए हैं।

संस्कृत का उन्नयन

2832. श्री सुबोध मोहिते : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का शैक्षिक पाठ्यक्रम में संस्कृत को प्रोत्साहन देने का विचार है;

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

(ग) देश में स्थान-वार कितने संस्कृत विश्वविद्यालय चल रहे हैं;

(घ) क्या सरकार का देश में और अधिक संस्कृत-विश्वविद्यालय खोलने का विचार है;

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

(च) क्या महाराष्ट्र के रामटेक में संस्कृत विश्वविद्यालय की स्थापना का कोई प्रस्ताव सरकार के पास लंबित है; और

(छ) यदि हां, तो इस प्रस्ताव की मंजूरी कब तक किए जाने का अनुमान है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) और (ख) संस्कृत सी.बी.एस.ई. स्कूलों में पढ़ाई जाने वाली भाषाओं में से एक है।

सी.बी.एस.ई. ने माध्यमिक कक्षाओं (9-10) में संस्कृत की पढ़ाई के लिए संप्रेषण दृष्टिकोण पर एक परियोजना शुरू की है तथा शैक्षिक सत्र 1997-2000 से इसे लगभग 100 स्कूलों में शुरू किया है। संस्कृत के शिक्षण को एन.सी.ई.आर.टी. द्वारा तैयार किए गए "राष्ट्रीय पाठ्यचर्चा ढांचा एक चर्चा दस्तावेज" में पर्याप्त स्थान प्राप्त है। इस दस्तावेज पर विभिन्न स्तरों पर चर्चा हो रही है।

(ग) देश में चल रहे संस्कृत विश्वविद्यालयों की स्थान-वार सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) और (छ) रामटेक, महाराष्ट्र स्थित कविकुल गुरू संस्कृत विश्वविद्यालय पहले से ही कार्य कर रहा है।

विवरण

देश में चल रहे संस्कृत विश्वविद्यालयों का स्थान-वार ब्यौरा इस प्रकार है:

1. संपूर्णानंद संस्कृत विश्वविद्यालय, वाराणसी, उत्तर प्रदेश
2. कामेश्वर सिंह दरभंगा संस्कृत विश्वविद्यालय, दरभंगा, बिहार
3. श्री जगन्नाथ संस्कृत विश्वविद्यालय, पुरी, उड़ीसा
4. श्री शंकराचार्य संस्कृत विश्वविद्यालय, कलाडी, केरल
5. कविकुलगुरू कालिदास संस्कृत विश्वविद्यालय, रामटेक, जिला नागपुर, महाराष्ट्र
6. श्री लाल बहादुर शास्त्री संस्कृत राष्ट्रीय विद्यापीठ, कटवारिया सराय, नई दिल्ली - सम विश्वविद्यालय
7. राष्ट्रीय संस्कृत विद्यापीठ, तिरूपति, आंध्र प्रदेश - सम विश्वविद्यालय
8. श्री चंद्रशेखरेंद्र संस्कृत विश्व महाविद्यालय, कांचीपुरम, तमिलनाडु - सम विश्वविद्यालय

अनधिकृत कालोनियां

2833. श्री रघुनाथ झा : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 14 फरवरी, 2000 के "दैनिक जागरण" में "नजफगढ़ में गोपाल नगर के नाम पर 10 कालोनियां" शीर्षक के अंतर्गत प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) सन् 1993 के बाद से दक्षिण और दक्षिण-पश्चिम जिलों में कृषि भूमि पर कितनी अवैध कालोनियां बनी हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार अनन्तराम डेरी काम्पलेक्स, नई दिल्ली से अनधिकृत अतिक्रमण को हटाने का है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) और (ख) जी, हां। 31.3.1993 तक विद्यमान कालोनियों का नियमितीकरण सरकार के विचाराधीन है। मामला दिल्ली उच्च न्यायालय के पास भी विचाराधीन है। इसके आगे और बढ़ने पर विद्यमान नियमों के अधीन कार्रवाई की जाएगी।

(ग) डिविजनल कमिश्नर, दिल्ली (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार) ने सूचित किया है कि वर्ष 1993 से दक्षिण और दक्षिण-पश्चिम जिलों में कृषि भूमि पर कोई अवैध कालोनी नहीं बनी है।

(घ) से (च) मामले पर नियमों/भवन-निर्माण उप-नियमों के अनुसार कार्रवाई की गई। फिलहाल मामला न्यायाधीन है।

नम्य-सम्पूरण योजना

2834. श्री रमेश चेन्नितला : क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग ने राष्ट्रीय अनुसंधान संस्थानों में कार्यरत वैज्ञानिकों को नम्य-सम्पूरण योजना (फ्लेक्सिबल काम्पलेमेन्टिंग स्कीम) प्रदान करने में विलम्ब किया है; और

(ख) यदि हां, तो विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा भारत सरकार द्वारा यथापूर्व जारी की गई सिफारिशों के आलोक में विभिन्न अनुसंधान और विकास संगठनों में कार्य कर रहे वैज्ञानिकों

के वेतनमानों में एकरूपता लाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बच्ची सिंह रावत "बच्चदा"): (क) और (ख) जी, नहीं। कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग, भारत सरकार द्वारा अधिसूचित एक संशोधित नम्य सम्पूरण योजना संबंधित वैज्ञानिक विभागों में वैज्ञानिकों के लिए प्रचालन में रही है। तथापि, इस विभाग को संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों द्वारा विधिवत सत्र से अनुशंसित प्रस्ताव समय-समय पर विभिन्न मंत्रालयों/विभागों से प्राप्त होते रहे हैं, जो उनके क्षेत्राधिकार/नियंत्रण में आने वाले संस्थानों/संगठनों से संबंधित हैं, की पहचान वैज्ञानिक तथा तकनीकी संस्थानों के रूप में करने के लिए है, ताकि नम्य सम्पूरण योजना के परिमार्जन हेतु पांचवें वेतन आयोग द्वारा की गई सिफारिशों पर केन्द्रीय सरकार द्वारा लिए गए निर्णय के आधार पर उन तकनीकी संस्थानों में कार्यरत वैज्ञानिक अधिकारियों के लिए नम्य सम्पूरण योजना को अपनाया जा सके। विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग की भूमिका से संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों से प्राप्त ऐसे प्रस्तावों की निर्धारित मानदंड द्वारा जांच करने तक ही सीमित है। जहां तक वेतनमान में समरूपता प्रश्न है, यह आवश्यक नहीं है कि नम्य सम्पूर्ण योजना के तहत सभी वेतनमान सभी वैज्ञानिक संगठनों में लागू हों, क्योंकि हो सकता है कि संगठनों के आकार के कारण वेतनमान के पूरे समूह को लागू करने का औचित्य न हो।

जनजातीय विकास विपणन संघ का पुनर्गठन

2835. श्री विलास मुत्तेमवार : क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने जनजातियों के लोगों को अधिक लाभ प्रदान करने हेतु जनजातीय विकास विपणन फेडरेशन (टी.आर.आई.एफ.ई.डी.) का पुनर्गठन करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या सरकार ने अपने द्वारा प्रायोजित अनेक गैर-सरकारी विकास योजनाओं को आदिवासियों के स्वास्थ्य, शिक्षा और स्व-रोजगार क्षेत्र में कार्यान्वित करने का निर्णय लिया है; और

(घ) यदि हां, तो महाराष्ट्र में जनजातियों के कल्याण के लिए आश्रमों और विद्यालयों के विकास के लिए गैर-सरकारी संगठनों को सरकार द्वारा प्रस्तावित सहायता का ब्यौरा क्या है?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराव): (क) और (ख) भारतीय आदिवासी सहकारी विपणन विकास परिसंघ लि. की स्थापना वर्ष 1987 में आदिवासियों को उनके लघुवन उत्पादों को लाभदायक मूल्य दिलाने तथा बिचौलियों द्वारा उनके शोषण से रक्षा करने के लिए की गई थी। ट्राइफेड की प्राधिकृत शेयर पूंजी 100.00 करोड़ रुपए है तथा इस मंत्रालय ने इस संगठन की शेयर पूंजी निवेश के प्रति 99.50 करोड़ रु. का निवेश किया है। इस समय इस संगठन का पुनर्गठन करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, इसके कार्यान्वयन को प्रभावी बनाने के लिए कदम उठाए गए हैं तथा हम बंधन, सुरक्षा समिति तथा वन सुरक्षा समिति जैसे और अधिक स्वयंसेवी संगठनों को इसमें शामिल करने का प्रयास कर रहे हैं।

(ग) और (घ) जनजातीय लोगों के लिए स्वास्थ्य, शिक्षा तथा स्व-रोजगार के क्षेत्र में गैर-सरकारी संगठनों के माध्यम से इस मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित योजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं:-

(1) कम साक्षरता वाले पाकेटों में शैक्षिक परिसर

(2) जनजातीय क्षेत्रों में व्यावसायिक प्रशिक्षण

(3) जनजातीय लोगों के कल्याण के लिए कार्यरत गैर-सरकारी संगठनों को अनुदान।

इन योजनाओं के अंतर्गत राज्यवार आवंटन नहीं किए जाते। राज्य सरकारों से प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर योजनावार निधियां निर्मुक्त की जाती हैं। तथापि, वर्ष 1998-99 तथा 1999-2000 के दौरान इन योजनाओं के अंतर्गत महाराष्ट्र राज्य सरकार को निर्मुक्त अनुदान के ब्यौरे संलग्न विवरण पर हैं।

विवरण

स्वास्थ्य, शिक्षा तथा स्व-रोजगार योजनाओं के अंतर्गत महाराष्ट्र सरकार को निर्मुक्त निधियां

क्र.सं.	योजना	निर्मुक्त राशि (रु. लाख में)	
		1998-99	1999-2000
1.	कम साक्षरता वाले पाकेटों में शैक्षिक परिसर	09.91	07.17
2.	जनजातीय क्षेत्रों में व्यावसायिक प्रशिक्षण	-	-
3.	जनजातीय लोगों के कल्याण के लिए कार्यरत गैर-सरकारी संगठनों को अनुदान	54.43	-

[हिन्दी]

पेंशनभोगियों को अदायगी

2836. श्री जवाहर लाल जायसवाल : क्या स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सेवानिवृत्त सरकारी कर्मचारियों की गंभीर बीमारियों के उपचार पर खर्च किए गए चिकित्सा संबंधी खर्चों की अदायगी करने का कोई प्रावधान है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सुविधा उन कर्मचारियों के लिए उपलब्ध होगी जो अपनी सेवा के दौरान सी.जी.एच.एस. सुविधा प्राप्त कर रहे थे;

(ग) यदि हां, तो क्या ऐसे कर्मचारियों को भी पूरी अदायगी मिल जाती है जिन्होंने अपनी सेवानिवृत्ति के पश्चात् अपने आवास के समीप अस्पताल न होने के कारण इस सुविधा का लाभ नहीं उठाया; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) जी, हां। ऐसे पेंशनर जो केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना लाभार्थी हैं और जिनके पास वैध केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना कार्ड हैं, वे अपने द्वारा गंभीर बीमारियों पर किए गए चिकित्सीय खर्च की प्रतिपूर्ति के लिए पात्र हैं बशर्ते उपचार सरकार द्वारा निर्धारित उपर्युक्त क्रियाविधियों का अनुपालन करने के बाद केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना द्वारा कवर शहर में लिया गया हो।

(ख) जी, हां।

(ग) और (घ) सेवारत केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों को सरकार द्वारा नियत दरों पर चिकित्सीय खर्च की प्रतिपूर्ति की जाती है यदि उपचार प्राधिकारियों की पूर्वानुमति से केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना अथवा केन्द्रीय सेवा (चिकित्सा परिचर्या) नियमावली, 1944 के अधीन एक प्राइवेट मान्यता प्राप्त अस्पताल में लिया गया हो। यदि उपचार सरकारी अस्पताल से लिया गया हो तो सरकारी कर्मचारियों को उसकी पूरी प्रतिपूर्ति की जाती है।

[अनुवाद]

सिलिएक बीमारी

2837. डा. प्रसन्न कुमार पाटसानी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के उड़ीसा, पश्चिम बंगाल और अन्य राज्यों में सिलिएक बीमारी से एलर्जी का पता लगाया गया है;

(ख) यदि हां, तो बच्चों पर इसका क्या प्रभाव होता है; और

(ग) इस पर नियंत्रण पाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं अथवा उठाए जाने का प्रस्ताव है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) से (ग) यद्यपि सिलिएक बीमारी कभी-कभार होने वाली बीमारी है, तथापि इसका नियमित रूप से निदान बड़े अस्पतालों में किया जाता है। इस बीमारी से ग्रस्त बच्चों में चिरकारी अतिसार और मंद विकास की स्थिति उत्पन्न हो जाती है। सिलिएक बीमारी के लिए नैदानिक और उपाचारात्मक सुविधाएं बड़े अस्पतालों में स्थापित की गयी हैं।

अति महत्वपूर्ण व्यक्तियों की सुरक्षा

2838. श्री जी. गंगा रेड्डी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अति महत्वपूर्ण व्यक्तियों की सुरक्षा के संबंध में निर्धारित संशोधित नीति क्या है; और

(ख) यह सुनिश्चित करने के लिए कि अति महत्वपूर्ण व्यक्तियों की सुरक्षा वाले क्षेत्र में आम व्यक्तियों को परेशान न किया जाए अथवा सड़क पर न रोका जाए, क्या कदम उठाने का विचार किया गया है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) सरकार द्वारा सुरक्षा प्रणाली और उससे संबंधित मुद्दों की समीक्षा की गयी है और व्यक्ति विशेष की सुरक्षा संबंधी नई नीति 7.2.2000 को घोषित की गयी है। सुरक्षा नीति में किए गए मुख्य परिवर्तनों में ये हैं:- (1) "विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा" का नाम बदलकर व्यक्तिगत सुरक्षा करना; (2) सुरक्षा एजेन्सियों द्वारा किए गए खतरे के आकलन के आधार पर सुरक्षा प्रदान करना और यह खतरा मुख्यतया उग्रवादियों/आतंकवादियों से होना चाहिए; (3) गृह मंत्रालय द्वारा किसी भी मामले में सुरक्षा आधार पर सरकारी आवास के आवंटन या आवास को बनाए रखे जाने की सिफारिश न करना, (4) हर 6 महीने में सुरक्षा की सावधिक समीक्षा करना; और (5) सुरक्षा को परोक्ष बनाना, इत्यादि। नई नीति के कार्यान्वयन के लिए अनुदेश जारी कर दिए गए हैं।

(ख) अतिविशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा व्यवस्था की निरन्तर पुनरीक्षा की जाती है। सरकार का प्रयास ये सुनिश्चित करना है कि अतिविशिष्ट व्यक्तियों की आवाजाही से आम जनता को कम-से-कम असुविधा हो।

अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति सूची का पुनरीक्षण

2839. श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार : क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राज्य सरकारों ने अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति सूची की पुनरीक्षा का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति सूची में समुदायों को शामिल किए जाने हेतु राज्यवार क्या विशेष अनुरोध किया गया है; और

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

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) जी, हां।

(ख) अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों की सूची में शामिल करने के लिए राज्य सरकारों तथा संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा प्रस्तावित समुदायों की राज्यवार संख्या को दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

(ग) ऐसे दावों में निर्णय के लिए सरकार द्वारा अनुमोदित प्रक्रियाओं के आलोक में यह मामला प्रक्रियाधीन है।

विवरण

अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजातियों की सूचियों में शामिल करने के लिए विभिन्न राज्य सरकारों, संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा सिफारिश किए गए समुदायों की संख्या

क्र.सं.	राज्य का नाम	समुदायों की संख्या	
		अनुसूचित जनजाति	अनुसूचित जनजाति
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	6	20
2.	अरूणाचल प्रदेश	–	25
3.	असम	–	70
4.	बिहार	2	7
5.	गोवा	1	4
6.	गुजरात	4	2
7.	हिमाचल प्रदेश	17	7
8.	हरियाणा	9	1
9.	जम्मू और कश्मीर	3	4
10.	कर्नाटक	8	10
11.	केरल	29	35
12.	महाराष्ट्र	6	52
13.	मणिपुर	1	6
14.	मध्य प्रदेश	7	5
15.	मेघालय	–	3
16.	मिजोरम	–	2
17.	नागालैंड	–	3
18.	उड़ीसा	32	53
19.	पंजाब	4	8
20.	राजस्थान	1	1
21.	सिक्किम	–	11
22.	त्रिपुरा	7	14
23.	तमिलनाडु	1	7
24.	पश्चिम बंगाल	5	2
25.	अंडमान और निकोबार	–	–
26.	दादरा और नगर हवेली	1	–
27.	चंडीगढ़	3	14
28.	दमन और दीव	1	–
29.	दिल्ली	6	–
30.	पांडिचेरी	6	8
31.	लक्षद्वीप	–	–

डी.पी.ई.पी. के अंतर्गत केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाएं

2840. श्री समर चौधरी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत केन्द्र द्वारा प्रायोजित कितनी योजनाएं चल रही हैं;

(ख) क्या संविधान की छठी अनुसूची के अंतर्गत देश के आदिवासी स्वायत्तशासी जिलों और क्षेत्रों को इस योजना के अंतर्गत शामिल करने पर विचार किया गया है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम (डी.पी.ई.पी.) स्वयं ही एक केन्द्रीय प्रायोजित योजना है। इस समय यह कार्यक्रम 15 राज्यों अर्थात् असम, हरियाणा, कर्नाटक, केरल, महाराष्ट्र, तमिलनाडु, मध्य प्रदेश, गुजरात, हिमाचल प्रदेश, उड़ीसा, आंध्र प्रदेश, पश्चिम बंगाल, उत्तर प्रदेश, बिहार और राजस्थान के शैक्षिक रूप से पिछड़े 219 जिलों में विभिन्न चरणों में चल रहा है।

(ख) और (ग) डी.पी.ई.पी. दिशा-निर्देशों के अनुसार निम्नलिखित मानदंडों को पूरा करने वाले देश के सभी जिले इस कार्यक्रम के तहत शामिल किए जाने के लिए विचार किए जाने के पात्र हैं- (1) राष्ट्रीय औसत से कम महिला साक्षरता दर वाले शैक्षिक रूप से पिछड़े जिले (2) ऐसे जिले जहां संपूर्ण साक्षरता अभियान सफल रहे हैं तथा जिनसे प्रारंभिक शिक्षा की मांग बढ़ोत्तरी हुई है। तथापि डी.पी.ई.पी. एक विदेशी वित्तपोषित कार्यक्रम है इसलिए कार्यक्रम के तहत किसी खास जिले का शामिल किया जाना बिदेशी वित्तपोषण एजेंसी से सहायता की पेशकश पर निर्भर करता है। इस समय स्वायत्त जिला परिषद द्वारा अभिशासित जिलों में से असम का सिर्फ कार्वी आंगलोंग जिला डी.पी.ई.पी. के तहत शामिल है तथा कार्यक्रम को राज्य स्तरीय कार्यान्वयन समिति के माध्यम से कार्यान्वित किया जा रहा है।

"हेमोट्रोन"

2841. श्री रामसागर रावत : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हृदय रोगियों के लिए "हेमोट्रोन" तकनीक एनजिओग्राफी से सस्ती तथा सुरक्षित है;

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

(ग) क्या यह तकनीक देश के सभी सरकारी अस्पतालों में उपलब्ध है; और

(घ) यदि नहीं, तो इस तकनीक को सभी सरकारी अस्पतालों में उपलब्ध कराने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) और (ख) इमेट्रोन (इलैक्ट्रोन बीम सीटी स्कैनर) हृदय धमनियों में कैल्शियम निक्षेप (डिपोजिट्स) का पता लगाने की एक युक्ति है जिससे अप्रत्यक्ष रूप से हृदय धमनी रोग का साक्ष्य का मिलता है। हृदय धमनियों में कैल्शियम की मौजूदगी इस बात का संकेत करती है कि वाहिकाओं में अवरोध विकसित होने के 25 प्रतिशत अधिक आसार हैं। इसलिए यह सह-संबंध किसी नैदानिक और चिकित्सीय प्रासंगिकता के लिए पर्याप्त नहीं है। एंजियोग्राफी हृदय धमनियों को प्रतिबिम्बित (इमेजिंग) करने की एक प्रत्यक्ष तकनीक है और वाहिकाओं में अवरोधों का पता लगाने के लिए एक गोल्ड मानक है। इमेट्रोन (ई.बी.सी.टी.) कम लाभ वाली एक बहुत ही महंगी युक्ति है।

(ग) और (घ) इमेट्रोन अभी तक एक प्रयोगात्मक तकनीक है। इमेट्रोन को नैदानिक तौर पर प्रयोग करने पर विचार करने से पहले और अधिक वैज्ञानिक साक्ष्य की जरूरत है। यह तकनीक किसी भी केन्द्रीय सरकारी अस्पताल में उपलब्ध नहीं है और इस समय इन अस्पतालों में इस तकनीक को शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

केरल में द्वितीयक स्तर के अस्पतालों के लिए विश्व बैंक सहायता

2842. श्री जी.एम. बनातवाला : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री ने यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल सरकार ने केन्द्र सरकार को विश्व बैंक सहायता प्राप्त करने के लिए राज्य में द्वितीयक स्तर के अस्पतालों को सुदृढ़ करने संबंधी एक परियोजना रिपोर्ट भेजी है;

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

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) केरल सरकार ने 423.65 करोड़ रुपए की कुल लागत वाली एक परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत की है। प्रस्तावित परियोजना की मुख्य विशेषता लोगों के स्वास्थ्य को मजबूत करने हेतु भुगतान करने की व्यक्तिगत समर्थता और राज्य की आर्थिक दशा का ध्यान किए बगैर सरकारी स्वास्थ्य संस्थाओं के जरिए सभी को कारगर प्रथम रैफरल स्वास्थ्य सेवाएं उपलब्ध कराना है।

केरल सरकार द्वारा प्रस्तुत की गई परियोजना रिपोर्ट का तकनीकी विशेषज्ञों ने मूल्यांकन किया है और टिप्पणियां केरल सरकार को

अग्रेषित की गई हैं ताकि इन टिप्पणियों के प्रकाश में इस परियोजना रिपोर्ट की समीक्षा की जा सके।

[हिन्दी]

दिल्ली में बड़े पैमाने पर जनसंहार

2843. **श्री राजेश वर्मा :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को पिछले तीन वर्षों के दौरान आज तक दिल्ली में अपराधियों द्वारा घरों में घुसकर बड़े पैमाने पर लोगों की हत्या किए जाने की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो वर्षवार ऐसी घटनायें और उनमें मरने वालों की संख्या कितनी है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) गत तीन वर्षों के दौरान आज तक दिल्ली में बड़े पैमाने पर हत्याओं की कोई घटना सूचित नहीं की गई है। तथापि, ऐसी घटनाएं हुई हैं जिनमें अपराधियों ने घर में घुसकर एक या उससे अधिक संवासियों की हत्या की है। गत तीन वर्षों के दौरान आज तक ऐसी घटनाओं की संख्या, जिनमें एक या उससे अधिक व्यक्तियों की जाने गईं, नीचे दी गई है:

वर्ष	घटनाओं की संख्या	मृतकों की संख्या
1997	36	38
1998	52	61
1999	48	53
2000 (29.2.2000 तक)	04	04

आदिवासियों के लिए कल्याणकारी कार्यक्रम

2844. **श्री रामानंद सिंह :**
श्री पी.आर. खुंटे :

क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मध्य प्रदेश में आदिवासियों, अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के कल्याण के लिए विशेष कार्यक्रम को सुदृढ़ बनाने के लिए कोई कार्रवाई की है; और

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

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) और (ख) जी, हां। मध्य प्रदेश सरकार अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के कल्याण और विकास के लिए विभिन्न क्षेत्रों में विशेष कार्यक्रमों सहित अनुसूचित जनजातियों के लिए आदिवासी उपयोजना तथा अनुसूचित जातियों के लिए विशेष संघटक योजना के अंतर्गत विभिन्न योजनाएं कार्यान्वित कर रही है। जनजातीय कार्य मंत्रालय तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय द्वारा विभिन्न केन्द्रीय तथा केन्द्रीय रूप से प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत प्रदान की गई निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण-I तथा विवरण-II में दिया गया है।

विवरण-I

मध्य प्रदेश सरकार द्वारा कार्यान्वित की जा रही जनजातीय कार्य मंत्रालय की केन्द्रीय तथा केन्द्रीय रूप से प्रायोजित योजनाओं की सूची

क्र.सं.	योजना/कार्यक्रम का नाम
1	2
1.	अनुसूचित जनजातियों के लिए लड़कों और लड़कियों के छात्रावासों का निर्माण।
2.	आदिवासी उप योजना क्षेत्रों में आश्रम स्कूल।
3.	जनजातीय क्षेत्रों में महिला साक्षरता के विकास के लिए कम साक्षरता वाले पाकेटों में शैक्षिक परिसर।
4.	व्यावसायिक प्रशिक्षण केंन्द्र।
5.	अनुसूचित जनजातियों के कल्याण के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता अनुदान।
6.	आदिवासी उपयोजना को विशेष केन्द्रीय सहायता।
7.	अनुसूचित जनजाति विकास सहकारिता निगम तथा अन्य को लघु वन उत्पाद कार्यों के लिए सहायता।
8.	आदिवासी सहकारी विपणन विकास परिसंघ (ट्राइफेड) को मूल्य समर्थन।
9.	आदिवासी सरकारी विपणन विकास परिसंघ (ट्राइफेड) की अंश पूंजी में निवेश।
10.	संविधान के अनुच्छेद 275(1) के प्रथम परन्तुक के अंतर्गत अनुदान।
11.	ग्राम अन्न बैंक की योजना।
12.	आदिम जनजातीय समूहों का विकास।
13.	अनुसंधान तथा प्रशिक्षण।

विवरण-II

मध्य प्रदेश सरकार द्वारा कार्यान्वित की जा रही जनजातीय कार्य मंत्रालय की केन्द्रीय तथा केन्द्रीय रूप से प्रायोजित योजनाओं की सूची

क्र.सं.	योजना/कार्यक्रम का नाम
1.	विशेष संघटक योजना को विशेष केन्द्रीय सहायता।
2.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र एससीडीसी को सहायता।
3.	राष्ट्रीय अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति वित्त एवं विकास निगम (एनएसएफडीसी)।
4.	राष्ट्रीय सफाई कर्मचारी विकास निगम।
5.	सफाई कर्मचारियों और उनके आश्रितों की मुक्ति और पुनर्वास की राष्ट्रीय योजना।
6.	अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति।
7.	अस्वच्छ व्यवसायों में लगे व्यक्तियों के बच्चों के लिए मैट्रिक-पूर्व छात्रवृत्ति।
8.	अनुसूचित जाति के लड़कों और लड़कियों के लिए छात्रावास निर्माण।
9.	अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लिए पुस्तक बैंक।
10.	अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लिए कोचिंग तथा सम्बद्ध योजना।
11.	अनुसूचित जातियों के कल्याण के लिए स्वैच्छिक संगठनों को सहायता।
12.	सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1955 तथा अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989
13.	बहुत कम साक्षरता स्तरों से संबंधित अनुसूचित जाति की लड़कियों के लिए विशेष शैक्षिक विकास कार्यक्रम।
14.	अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति की योग्यता का उन्नयन।

[अनुवाद]

ईस्टर्न गैस ग्रिड

2845. श्री सुनील खां : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार बिहार, पश्चिम बंगाल और उड़ीसा राज्यों में यूरिया उर्वरक के उत्पादन हेतु प्राकृतिक गैस की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए ईस्टर्न गैस ग्रिड के निर्माण की संभावना का पता लगा रही है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो भविष्य में इन राज्यों में उर्वरक इकाईयों को चलाने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) और (ख) सरकार ने देश में उर्वरकों के निर्माण के लिए एल.एन.जी. के आयात की सम्भावना का पता लगाने के लिए एक कोर ग्रुप का गठन किया था। इस कोर ग्रुप की सिफारिशों के आधार पर उर्वरकों के निर्माण के लिए एल.एन.जी. के आयात हेतु विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने के लिए सरकार द्वारा एक प्रस्ताव तैयार किया जा रहा है।

(ग) हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कार्पोरेशन लि. का बरौनी एकक बिहार में तथा दुर्गापुर एवं हल्दिया पश्चिम बंगाल में स्थित है। फर्टिलाइजर कार्पोरेशन आफ इंडिया लि. के सिन्दरी और तालचर एकक क्रमश: बिहार और उड़ीसा में स्थित है। बरौनी, तालचर और दुर्गापुर एककों के प्रचालन अत्यधिक उच्च उत्पादन लागत तथा लगातार होने वाले प्रचालनात्मक घाटे का कारण स्थगित है। एच.एफ.सी. की हल्दिया परियोजना के पुनरुद्धार के प्रौद्यो-आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं पाया गया। एच.एफ.सी. के बरौनी, दुर्गापुर एकक तथा एफ.सी.आई. के तालचर एकक का पुनर्वास सरकार में सक्षम प्राधिकारी तथा औद्योगिक एवं वित्तीय पुनर्गठन बोर्ड की मंजूरी पर निर्भर करता है।

[हिन्दी]

आतंकवादियों के हमले

2846. श्री पुन्नू लाल मोहले : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार तथा अन्य पूर्वोत्तर राज्यों में निर्दोष लोगों पर आतंकवादियों के हमलों में भारी वृद्धि हुई है;

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

(ग) चालू वर्ष के दौरान इस प्रकार के हमलों में कितने लोग मारे गए;

(घ) क्या बिहार से केन्द्रीय बलों को हटाने के बाद वहां लोग अनिश्चितता और असुरक्षा की भावना से जकड़े हुए हैं;

(ङ) क्या केन्द्र सरकार का राज्य में सैन्य बटालियनों को पुन: तैनात करने का विचार है; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) बिहार और कुछ पूर्वोत्तर राज्यों में निर्दोष लोगों पर हमले की घटनाएं सूचित की गई हैं।

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

(घ) से (च) किसी राज्य में, केन्द्रीय अर्ध सैनिक बलों की तैनाती का स्तर, अन्य बातों के साथ, उनकी उपलब्धता और देश में समग्र सुरक्षा तथा कानून और व्यवस्था की स्थिति पर निर्भर करता है। बिहार में कानून और व्यवस्था बनाए रखने के लिए सेना को तैनात नहीं किया गया है। इस संबंध में उस राज्य में सेना तैनात करने का कोई प्रस्ताव भी विचाराधीन नहीं है।

[अनुवाद]

आंकड़ों का संग्रहण

2847. श्री समीक लाहिड़ी : क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सूचना उत्पाद अनुसंधान और विकास केन्द्र को सी.एस.आई.आर. सहित विभिन्न संगठनों से आंकड़े प्राप्त हो रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो गत दो वर्षों के दौरान आंकड़े देने वाली संस्थाओं के नाम और पते क्या हैं और इन्होंने किस प्रकार के आंकड़े उपलब्ध कराए हैं;

(ग) प्रत्येक संस्था को इन आंकड़ों को उपलब्ध कराने के लिए अप्रैल, 1997 से फरवरी, 2000 तक प्रतिवर्ष कितनी राशि का भुगतान किया गया; और

(घ) फरवरी, 2000 तक प्रसंस्करण हेतु जारी किए गए सूचना उत्पादों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) सीएसआईआर की सूचना उत्पाद अनुसंधान और विकास इकाई (यूआरडीआईपी) सीएसआईआर के अलावा अन्य संगठनों से आंकड़े प्राप्त नहीं कर रही है। इसने अब तक केवल सीएसआईआर की प्रयोगशालाओं से ही सूचना प्राप्त की है।

(ख) सीएसआईआर की राष्ट्रीय रासायनिक प्रयोगशाला (एनसीएल) ने अपने उत्पाद और उपलब्धियों से संबंधित आंकड़ों की आपूर्ति की ताकि यह केन्द्र सीडी-रोम फार्मेट में 'एनसीएल-द गोल्डन ईयर्स' निकाल सके।

(ग) एनसीएल को ऐसा कोई भुगतान नहीं किया गया है, क्योंकि यह (एनसीएल) सीएसआईआर का ही एक हिस्सा है।

(घ) यूआरडीआईपी द्वारा इस अवधि के दौरान सीडी-रोम फार्मेट में लोकार्पित सूचना उत्पाद निम्नवत् है (1) एनसीएल-द गोल्डन ईयर्स, तथा (2) हैल्थ हैरिटेज वाल्यूम-I। पहला उत्पाद एक अभिलेखीय, परस्पर प्रभावशील मल्टीमीडिया डिस्क है जिसमें 50 वर्ष पूर्व एनसीएल की शुरूआत से लेकर अब तक की उसकी उपलब्धियों का भव्य परिदृश्य प्रस्तुत किया गया है। दूसरे उत्पाद 'हैल्थ हैरिटेज' में भारतीय आयुर्विज्ञान प्रणाली के चिकित्सकों द्वारा उपयोग में लाए जाने वाले संस्कृत ग्रंथों का परंपरागत ज्ञान और गत 40 वर्षों के दौरान आयुर्वेद में व्यापक रूप से प्रयुक्त 50 औषधीय पौधों पर प्रणालीबद्ध वैज्ञानिक अनुसंधान के माध्यम से उपलब्ध सूचना दोनों शामिल हैं। इस सीडी के लिए आंकड़े औषधीय पौधों के क्षेत्र में सक्रिय अनुसंधान कार्यक्रम वाली सीएसआईआर की विभिन्न प्रयोगशालाओं द्वारा प्रकाशित विभिन्न पुस्तकों से एकत्र किए गए हैं।

खेलों के लिए अनुदान

2848. श्री टी. गोविन्दन : क्या युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों में भारत के कार्य-निष्पादन में सुधार लाने के उद्देश्य से, सरकार का राज्यों से प्राप्त प्रस्तावों के आधार पर उन्हें अधिक धनराशि आबंटन करने और जारी करने का विचार है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

युवक कार्यक्रम और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री टीएच. चाओबा सिंह): (क) और (ख) सरकार ने राष्ट्रीय खेल परिसंघों को सहायता के संबंध में अधिक आबंटन रखने के लिए प्रावधान किया है जिसके अंतर्गत खिलाड़ियों को विदेशों में प्रदर्शन करने का अवसर दिया जाता है। ऐसे आबंटनों में प्रशिक्षण शिविर और प्रतियोगिताएं आयोजित करने के लिए भी धनराशि शामिल है।

राज्य सरकारों को कोई भी बजट आबंटित नहीं किया जाता है। तथापि, राज्य सरकारों को, केन्द्र सरकार की विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत भेजी गई परियोजनाओं और प्रस्तावों के आधार पर सहायता उपलब्ध कराई जाती है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

जनजातियों के अधिकार

2849. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि वन अधिनियम से जनजातियों के अधिकारों पर प्रभाव पड़ता है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार वन अधिनियम की पुन: जांच करने का है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा जनजातियों के अधिकारों की रक्षा करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

अप्राधिकृत निर्माण कार्य

2850. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 16 फरवरी, 2000 के "दैनिक जागरण" में "अवैध निर्माण के मामले में दोहरे मापदण्ड अपना रहे हैं अधिकारी" शीर्षक के अतर्गत प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो सरकार की इस संबंध में क्या प्रतिक्रिया है और ग्राम सभा की भूमि को अधिगृहित न करने का क्या कारण है;

(ग) पिछले एक वर्ष के दौरान वसंत विहार के एस.डी.एम./आर.ए. द्वारा दिल्ली भू-सुधार अधिनियम, 1954 की धारा 81 के अंतर्गत जिन मामलों में कार्रवाई रोक दी गई, उनका मामला-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या ग्राम सभा द्वारा इन मामलों के खिलाफ कोई अपील दायर की गई है; और

(ङ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन सभी मामलों की वर्तमान स्थिति क्या है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) और (ख) जी, हाँ। डिविजनल कमिश्नर, दिल्ली (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार) ने सूचित किया है कि 10.2.2000 को मंडोली गांव के निरीक्षण से पता चला है कि ग्राम सभा भूमि पर 6 फैक्ट्रियां चल रही थीं। दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम, 1954 की धारा-86(क) के तहत, दखलकारों को नोटिस जारी कर दिये गये हैं।

(ग) एसडीएम/आरए ने, गत एक वर्ष के दौरान वसंत विहार सब-डिविजनल में दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम की धारा-81 के तहत कुल 17 मामलों में कार्यवाही रोकी है। ब्यौरे संलग्न विवरण-I में दिए गए हैं।

(घ) और (ङ) जी, हाँ। आवश्यक ब्यौरे संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

विवरण I

गत एक वर्ष के दौरान जिन मामलों में धारा 81 के तहत कार्यवाही रोकी गई थी

क्र.सं.	मामला सं.	मामले का नाम	फैसले की तारीख
1	2	3	4
1.	48/आरए/97	जी.एस. घिटोरनी बनाम आरोही प्रोपर्टीज प्रा.लि.	31.1.2000

1	2	3	4
2.	45/आरए/97	जी.एस. घिटोरनी बनाम रवि लैंड एंड हाउसिंग	31.1.2000
3.	62/आरए/97	जी.एस. समालका बनाम बेबी अवेरना	29.12.99
4.	67/आरए/97	जी.एस. समालका बनाम बेबी वसुंधरा	29.12.99
5.	61/आरए/97	जी.एस. रजोकरी बनाम एन.आर. डोगरा	8.12.99
6.	21/आरए/97	जी.एस. समालका बनाम रामकृष्ण व अन्य	29.9.99
7.	326/आरए/96	जी.एस. घिटोरनी बनाम संजय मार्बल्स	9.7.99
8.	70/एसओसी/97	जी.एस. बिजवासन बनाम खजान सिंह	24.5.99
9.	440/आरए/95	जी.एस. रंगपुरी बनाम राजेन्द्र कुमार	14.5.99
10.	114/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम धर्मो व अन्य	31.3.99
11.	128/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम राजा राम	31.3.99
12.	47/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम नारायण सिंह	19.2.99
13.	195/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम रिसाल सिंह	13.1.99
14.	126/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम देवी सिंह	21.10.99
15.	124/आरए/92	जी एस. मसूदपुर बनाम राजाराम	13.1.99
16.	45/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम जोत राम	21.10.99
17.	98/आरए/98	जी.एस. घिटोरनी बनाम पेंगुइन फार्म	26.3.99

विवरण II

गत एक वर्ष के दौरान जिन मामलों में धारा 81 के तहत कार्यवाही रोकी गई

क्र.सं.	मामला सं.	मामले का नाम	फैसले की तारीख	मामले के ब्यौरे तथा मौजूदा स्थिति
1	2	3	4	5
1.	48/आरए/97	जी.एस. घिटोरनी बनाम आरोही प्रोपर्टीज प्रा.लि.	31.1.2000	फैसले की प्रति प्राप्त हो गई है। अपील के लिए फाइल प्रस्तुत की जा रही है।
2.	45/आरए/97	जी.एस. घिटोरनी बनाम रवि लैंड एंड हाउसिंग	31.1.2000	–वही–
3.	62/आरए/97	जी.एस. समालका बनाम बेबी अवेरना	29.12.99	सरकारी वकील के परामर्श तथा विकास आयुक्त के आदेश पर फाइल बंद कर दी गई।

1	2	3	4	5
4.	67/आरए/97	जी.एस. समालका बनाम बेबी वसुंधरा	29.12.99	सरकारी वकील के परामर्श तथा विकास आयुक्त के आदेश पर फाइल बंद कर दी गई।
5.	61/आरए/97	जी.एस. रजोकरी बनाम एन.आर. डागरा	8.12.99	आदेश की प्रति प्राप्त हो गई है। अपील के लिए फाइल प्रस्तुत की जा रही है।
6.	21/आरए/97	जी.एस. समालका बनाम रामकृष्ण व अन्य	29.9.99	–वही–
7.	326/आरए/96	जी.एस. बिटोरनी बनाम संजय मार्बल्स	9.7.99	सरकारी वकील के परामर्श तथा विकास आयुक्त के आदेश से फाइल बंद कर दी गई।
8.	70/एसओसी/97	जी.एस. विजवासन बनाम खजा-सिंह	24.5.99	अपील फाइल की गई।
9.	440/आरए/95	जी.एस. रंगपुरी बनाम राजेन्द्र कुमार	14.6.99	अपील फाइल की गई।
10.	114/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम धर्मो व अन्य	31.3.99	अपील फाइल की जा रही है।
11.	128/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम राज्ञा राम	31.3.99	–वही–
12.	47/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम नारायण सिंह	19.2.99	–वही–
13.	195/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम रिसाल सिंह	13.1.99	–वही–
14.	126/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम देवी सिंह	21.10.99	–वही–
15.	124/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम राजा राम	13.1.99	–वही–
16.	45/आरए/92	जी.एस. मसूदपुर बनाम जोत राम	21.10.99	–वही–
17.	98/आरए/98	जी.एस. बिटोरनी बनाम पेंगुइन फार्म	26.3.99	सरकारी वकील के परामर्श से तथा विकास आयुक्त के आदेश से फाइल बंद कर दी गई।

उड़ीसा में स्वास्थ्य संबंधी सुविधाएं

2851. श्री अनन्त नायक: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को उड़ीसा में विशेषकर क्योंझर, मयूरभंज, और सुन्दरगढ़ के पिछड़े और आदिवासी जिलों में अपर्याप्त स्वास्थ्य परिचर्या सुविधाओं की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इन जिलों में पर्याप्त स्वास्थ्य संबंधी सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु क्या कदम उठाये गये हैं;

(ग) क्या स्वास्थ्य परिचर्या के क्षेत्र में इन अपेक्षित जिलों के लिए विश्व बैंक सहायता प्राप्त कार्यक्रम प्रायोजित करने का विचार है;

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

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाये गये हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) से (ङ) जनजातीय/गैर-जनजातीय क्षेत्रों में क्रमश: 20000/30000 की जनसंख्या के लिए प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के राष्ट्रीय मानदण्डों के अनुसार क्योंझर, मयूरभंज और सुन्दरगढ़ जिलों में कुछ प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों को स्थापित करने हेतु थोड़ी-सी कमी है।

इन जिलों से स्वास्थ्य परिचर्या की सुविधाओं में वृद्धि करने के विशेष प्रयास किये जा रहे हैं। विश्व बैंक सहायता प्राप्त स्वास्थ्य पद्धति परियोजना के अधीन क्योंझर जिले में 5 सामुदायिक

स्वास्थ्य केन्द्रों, मयूरभंज जिले में 4 सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों और सुन्दरगढ़ जिले में 5 सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्रों के अलावा प्रत्येक जिले में भवनों के निर्माण, उपकरणों/उपस्करों की आपूर्ति और फर्नीचर के लिए एक डी.एच. और प्रत्येक जिले में एक एस.डी.एच. का निर्धारण किया गया है।

विश्व बैंक सहायता से शुरू किए गए राष्ट्रीय रोग नियंत्रण कार्यक्रमों की स्थिति इस प्रकार है:

(1) राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम

उड़ीसा के सभी जिलों में एक मोतियाबिन्द दृष्टिहीनता नियंत्रण परियोजना कार्यान्वित की जा रही है।

(2) राष्ट्रीय मलेरिया रोधी कार्यक्रम

संवर्धित मलेरिया नियंत्रण कार्यक्रम के अधीन उक्त तीन जिलों सहित उड़ीसा के 31 जिलों में से 22 जिले कवर हैं।

(3) राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम

यह राज्य के सभी जिलों को कवर करता है।

(4) राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण कार्यक्रम

संशोधित राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण कार्यक्रम इस समय उक्त 3 जिलों सहित उड़ीसा के 5 जिलों में कार्यान्वित है। यह डेनिडा की सहायता से कार्यान्वित है।

खानाबदोश जातियां

2852. श्री मणिशंकर अय्यर: क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में विशेषकर तमिलनाडु में ऐसे क्षेत्रों की पहचान करने के लिए कदम उठाए जहां खानाबदोश जातियां पाई जाती हैं;

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

(ग) समाज के इस अल्प सुविधा प्राप्त वर्ग के लिए बनाई गई योजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार द्वारा इन घुमंतू जातियों द्वारा विभिन्न स्थानों पर जाने-आने का पता लगाने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं जिससे उनके स्थान परिवर्तन के बावजूद उन्हें आवश्यक लाभ उपलब्ध कराया जा सके?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) खानाबदोश जनजातियों के लिए अनन्य रूप से कोई योजना नहीं है। तथापि, जहां कहीं वे अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति या अन्य पिछड़े वर्गों के रूप में विनिर्दिष्ट हैं, वे इन श्रेणियों के लिए उपलब्ध लाभों को पाने के हकदार हैं।

महिलाओं और बच्चों में कुपोषण

2853. प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सर्वेक्षणों से यह ज्ञात होता है कि देश के ग्रामीण और शहरी दोनों क्षेत्रों में महिला और बच्चे कुपोषण के सर्वाधिक शिकार हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार महिलाओं और बच्चों में कुपोषण को रोकने के लिए एक राष्ट्रीय पोषाहार मिशन आरम्भ करने का है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुमित्रा महाजन): (क) और (ख) जी, हाँ।

(ग) तीन क्षेत्रों में समन्वित कार्रवाई प्रस्तावित है, नामत:

(1) कुपोषण के खिलाफ जागृति अभियान को समाज के सभी वर्गों तक पहुंचाना।

(2) 0-2 वर्ष के आयु वर्ग के शिशुओं, किशोर लड़कियों, गर्भवती महिलाओं एवं स्तनपान कराने वाली माताओं के बीच कुपोषण को दूर करने, जन्म के समय शिशुओं में कम वजन तथा सूक्ष्म-पोषक कुपोषण को दूर करने के प्रत्यक्ष उपाय।

(3) पोषाहार स्थिति के नियमित प्रबोधन के लिए पोषाहार मानचित्रण तथा निगरानी।

अनधिकृत कब्जा

2854. श्री चन्द्रनाथ सिंह: क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 13.2.2000 से 23 फरवरी, 2000 तक के "दैनिक जागरण" में सरकारी अधिकारियों

की सांठगांठ से भूमि माफिया द्वारा दिल्ली में अवैध कालोनियों का निर्माण किया जाना संबंधी समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसमें प्रकाशित समाचार के तथ्य क्या हैं; और

(ग) सरकार द्वारा ऐसे कब्जे हटाने और सरकारी भूमि तथा कृषि भूमि को मुक्त कराने के लिए क्या कार्रवाई की गई है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) जी, हां।

(ख) प्रश्न के भाग (क) में उल्लिखित समाचार में बताए गए तथ्य, भू माफिया द्वारा दिल्ली में अवैध/अनधिकृत कालोनियां बनाने, स्लमों की तेजी से उत्पत्ति, सरकारी भूमि व ग्राम सभा पर अतिक्रमण तथा कृषि भूमि के दुरुपयोग के बारे में है।

(ग) किसी भी अवैध निर्माण/अतिक्रमण के लिए लागू कानूनों के अंतर्गत कार्रवाई की जाएगी। जब भी ऐसे अतिक्रमणों आदि की संबंधित प्राधिकारियों को सूचना मिलती है, तो इन्हें हटाने के लिए संबंधित नगरपालिका अधिनियमों/दिल्ली विकास अधिनियम/दिल्ली भूमि सुधार अधिनियम, 1954 के तहत कार्रवाई की जाती है।

रुबेला

2855. प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में रुबेला की घटनाओं के बारे में कोई आंकड़े एकत्र किए हैं;

(ख) यदि हां, तो हर वर्ष रुबेला से प्रभावित होने वाले बच्चों की संख्या कितनी है;

(ग) क्या रुबेला से प्रभावित बच्चों में गंभीर विकृतियां आ जाती हैं;

(घ) क्या सरकार ने रुबेला के टीकों की आपूर्ति करने की कोई योजना तैयार की है; और

(ङ) सरकार द्वारा इस समय रुबेला के कितने टीके बनाए और सप्लाई किये जाते हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) रुबेला विसरित बिन्दुकित (डिफ्यूज पंक्टेट) तथा कभी-कभी खसरे या स्कारलेट ज्वर से मिलती-जुलती चित्ती पिटिकीय (मैक्यूपैपुलर) ददोरे (रैश) के साथ हल्के ज्वर वाली विषाणु-जनित बीमारी है। रुबेला विकसित हो रहे भ्रूण में असामान्यताएं उत्पन्न करने की क्षमता के कारण महत्वपूर्ण है। जन्मजात रुबेला संलक्षण (सिन्ड्रोम) उन 90 प्रतिशत तक नवजात शिशुओं में उत्पन्न होता है जो ऐसी महिलाओं से जन्म लेते हैं जो गर्भावस्था की पहली तिमाही के दौरान पुष्ट रूप से उपार्जित रुबेला से ग्रस्त होती हैं।

(घ) और (ङ) व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम के अंतर्गत रुबेला को सम्मिलित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों को खोलना

2856. श्री रामशेठ ठाकुर: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश के सभी गांवों में प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो उन गांवों की संख्या राज्यवार कितनी है जहां अभी तक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र नहीं खोले गये हैं;

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष तथा चालू वर्ष के दौरान नये प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों को खोलने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा राज्यवार कितनी निधियों का आबंटन किया गया?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) और (ख) प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र मैदानी क्षेत्रों में प्रति 30,000 जनसंख्या पर एक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और पहाड़ी/आदिवासी/दुर्गम क्षेत्रों में 20,000 जनसंख्या के जनसंख्या मानदण्ड पर खोले जाते हैं। देश में एक प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र औसतन 25 गांवों को कवर करता है। कुछ राज्यों में प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों की कुछ कमी है और इन कमियों को पूरा करने हेतु नवीं योजनावधि में लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं।

(ग) प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र संबंधित राज्य सरकारों द्वारा 7 बुनियादी सेवाओं, जिसमें से एक प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या है, के लिए बुनियादी न्यूनतम सेवा कार्यक्रम के अधीन प्रदत्त अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता और राज्य सेक्टर बजट से स्थापित किये जाते हैं। मौजूदा वर्ष सहित गत तीन वर्षों के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में स्वास्थ्य के लिए परिव्यय संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में स्वास्थ्य के लिए परिव्यय

(लाख रु. में)

राज्य	नौवीं योजना परिव्यय स्वास्थ्य	1996-97		1997-98 परिव्यय		1998-99 परिव्यय		1999-2000 परिव्यय	
		स्वास्थ्य	एमएनपी/ बीएमएस	स्वास्थ्य	एमएनपी/ बीएमएस	स्वास्थ्य	एमएनपी/ बीएमएस	स्वास्थ्य	एमएनपी/ बीएमएस
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
आन्ध्र प्रदेश	63052.00	3575.00	600.00	13937.00	2923.60	20346.00	3923.60	28033.00	1197.00
अरूणाचल प्रदेश	33502.00	2487.00	881.00	3149.00	1021.00	3520.00	1072.00	2947.00	998.00
असम	38410.00	5797.00	2673.00	6561.00	3120.00	7191.00	4334.00	7741.00	4534.00
बिहार	83200.00	7382.00	एन.ए.	7245.00	5059.00	12177.00	7518.00	12768.00	10800.00
गोवा	8122.00	1048.00	157.00	1062.00	187.80	772.00	101.95	1646.00	106.55
गुजरात	83225.00	9000.00	1000.00	22093.00	12177.00	23550.00	12132.31	25100.00	11342.82
हरियाणा	35134.00	3898.22	1761.12	3862.00	1425.00	5946.00	2700.00	5327.00	2700.00
हिमाचल प्रदेश	31765.00	4764.00	1713.25	5544.00	2659.10	8965.70	3341.54	10554.80	3319.83
जम्मू व कश्मीर	65600.50	5510.35	3105.00	7450.00	6460.00	11385.51	6334.86	11973.54	6312.79
कर्नाटक	110000.00	11041.00	एन.ए.	18359.00	12713.00	19544.30	11785.00	22773.51	17200.25
केरल	30940.00	6126.00	426.00	6096.00	855.00	6200.00	775.00	6400.00	607.00
मध्य प्रदेश	56787.00	10816.00	5498.62	9331.00	5404.00	17351.47	4357.78	13524.22	4056.59
महाराष्ट्र	91323.00	24237.00	4480.00	17391.00	9882.00	22993.00	7142.00	27797.84	6856.93
मणीपुर	3600.00	633.00	264.00	630.00	271.65	805.35	600.90	930.00	550.00
मेघालय	14000.00	1731.00	1346.00	2430.00	1306.50	2430.00	2000.00	3079.00	2329.00
मिजोरम	11201	1877.00	780.00	1651.00	795.00	1816.00	794.41	2286.00	1830.00
नागालैण्ड	10631.00	2449.00	1003.00	2506.00	1017.00	2128.00	550.00	2128.00	1139.00
उड़ीसा	41605.75	4439.55	1961.20	4104.00	1907.89	7526.21	3465.19	13207.69	4127.72
पंजाब	51159.00	5267.00	1575.00	9598.00	3432.00	16352.00	2579.60	18318.55	2458.00
राजस्थान	77060.00	14979.00	9585.00	13919.00	7005.05	15285.00	8830.00	17261.66	9656.00
सिक्किम	8000.00	1100.00	206.30	857.00	267.15	814.00	275.05	1559.00	540.05

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
तमिलनाडु	78052.00	12293.37	3163.37	8909.00	244.86	11550.93	3388.14	12426.21	2442.99
त्रिपुरा	8559.00	1060.00	549.00	1371.00	619.00	1407.92	659.00	1354.83	630.00
उत्तर प्रदेश	118500.00	13718.00	10066.00	17312.00	12836.00	40551.00	27813.00	42816.00	15413.57
पश्चिम बंगाल	97363.90	5182.00	1725.00	20633.00	1500.00	19286.00	3103.00	23502.00	3246.00
कुल राज्य	1251792.15	160392.56	54523.86	206380.00	97484.60	279702.39	119975.43	315484.83	114394.19
संघ राज्य क्षेत्र									
अ. नि. द्वीप समूह	7741.00	1367.00	455.00	1559.00	671.00	1395.00	786.00	2000.00	956.00
चंडीगढ़	15065.00	2402.50	268.40	3617.00	353.00	3548.30	222.50	3483.00	250.50
दादरा और नगर हवेली	514.00	153.80	77.65	219.00	207.50	252.70	91.45	280.00	121.45
दमन व दीव	387.00	112.00	68.70	133.00	97.00	173.00	153.80	136.00	128.00
दिल्ली	110140.00	12307.50	100.00	15240.00	1800.00	19700.00	3619.00	27345.00	5525.00
लक्षद्वीप	317.46	175.18	87.15	233.85	151.77	333.00	71.00	229.03	141.09
पांडीचेरी	100000.00	1345.31	181.67	1630.00	240.52	2370.00	303.87	2726.00	453.00
कुल संघ राज्य क्षेत्र	147164.46	17863.29	1238.57	22632.35	3520.79	28272.00	5247.62	36193.00	7575.04
कुल योग (राज्य संघ राज्य क्षेत्र)	1398956.61	178255.85	60672.43	229012.35	101005.39	307974.39	125223.05	351647.88	121969.25

कार्य समूह द्वारा यथासंस्तुत
स्रोत: राज्य योजना प्रभाग, योजना आयोग
2. वार्षिक योजना दस्तावेज राज्य सरकार
*बजट अनुमान स्तर पर

समुद्र तटों की मिट्टी का कटाव

2857. श्री ए.पी. अब्दुल्लाकुट्टी: क्या महासागर विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या समुद्रतटों की मिट्टी का कटाव केरल में एक बहुत बड़ी समस्या है;

(ख) क्या सरकार का विचार इसे रोकने के लिए एहतियाती कदम उठाने का है;

(ग) क्या सरकार का विचार समस्त तटीय क्षेत्रों के ग्रेनाइट पत्थर के रख-रखाव के लिए अधिक धन प्रदान करने का भी है; और

(घ) यदि नहीं, तो क्या सरकार की कोई योजना केरल को तटीय निर्माण विनियमन अधिनियम से मुक्त रखने की है?

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

(ख) और (ग) जल संसाधन मंत्रालय, भारत सरकार के दो कार्यक्रमों के तहत समुद्रवर्ती राज्यों के संवेदनशील तटीय क्षेत्र को समुद्र कटाव से रोका जाता है। पहला कार्यक्रम "राष्ट्रीय तटीय संरक्षण परियोजना" है, जबकि दूसरा "तटीय तथा गंगेतर राज्यों में संवेदनशील कटाव-रोधी निर्माण' नामक कार्यक्रम है। पहले कार्यक्रम के अंतर्गत केरल सरकार से जल संसाधन मंत्रालय को 304 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर समुद्र-तट दीवार (सी-वाल) निर्माण तथा क्षतिग्रस्त समुद्र-तट दीवार के पुनर्निर्माण संबंधी एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। इस प्रस्ताव की जांच की गई है और प्रस्ताव के स्पष्टीकरण/परिशोधन के लिए टिप्पणियां केरल सरकार के पास भेजी गई हैं। दूसरा कार्यक्रम योजना आयोग के पास अनुमोदन के लिए भेजा गया है।

(घ) पर्यावरण और वन मंत्रालय की केरल को तटीय क्षेत्र विनियमन अधिसूचना, 1991 में छूट देने की कोई योजना नहीं है।

नकली दवाएं

2858. श्री भीम दाहाल: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश के विभिन्न भागों में दवाईयों की कालाबाजारी और नकली दवाओं की बिक्री की जानकारी है;

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

(ग) क्या फेडरेशन ऑफ मेडिकल एण्ड सेल्स रिप्रेजेन्टेटिव से सरकार को इस संबंध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुये हैं;

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

(ङ) क्या इस मामले में कोई जांच की गयी है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उसका क्या परिणाम निकला; और

(छ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए अथवा उठाए जाने का प्रस्ताव है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) से (छ) दि फेडरेशन ऑफ मेडिकल एण्ड सेल्स रिप्रेजेन्टेटिव्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया ने 26 जून, 1999 को रसायन और उर्वरक मंत्रालय को एक अभ्यावेदन भेजा जो दवाइयों की काला बाजारी तथा फर्जी औषधियों की बिक्री में बढ़ोत्तरी के बारे में है। रसायन और उर्वरक मंत्रालय (रसायन और पेट्रो रसायन विभाग) के अधीनस्थ नेशनल फार्मास्युटिकल प्राइसिंग अथारिटी (एन.पी.पी.ए.) में फेडरेशन के उन प्रतिनिधियों के साथ अगस्त, 1999 में एक बैठक आयोजित की गयी जहां उन्होंने बाजार में काला बाजारी, फर्जी औषधियों की बिक्री, चोरी आदि जैसे किए जाने वाले अनैतिक कार्यों के बारे में जानकारी दी। फेडरेशन का अभ्यावेदन केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो को भेज दिया गया क्योंकि ये मामले अन्तर-राज्यीय आपराधिक गतिविधियों से ताल्लुक रखते हैं।

राज्य लाइसेंसिंग प्राधिकारी से प्राप्त फीडबैक के अनुसार, 1997-98 के दौरान प्रयोगशाला में परीक्षण के आधार पर फर्जी औषधियों की सूचित घटना मात्र 0.5% है। जांचे गए नमूनों की संख्या और औषधि नियंत्रण संगठनों द्वारा फर्जी पाई गई औषधियों तथा चलाए गए मुकदमें को प्रदर्शित करने वाला एक विवरण संलग्न है।

विवरण

1995-96, 1996-97 और 1997-98 के दौरान जांचे गए, घटिया/फर्जी पाए गए नमूनों की संख्या और इनकी प्रतिशतताओं को दर्शाने वाला एक विवरण

वर्ष	नमूनों की संख्या			प्रतिशतता	
	जांचे गए	घटिया	फर्जी	घटिया	फर्जी
1995-96	32770	3490	100	10.64	0.30
1996-97	28887	2573	109	8.90	0.37
1997-98	25547	2491	132	9.75	0.51

1995-96, 1996-97 और 1997-98 की अवधि में चलाए गए मुकदमों, निर्णित मुकदमों, जुर्माना सहित अथवा जुर्माना रहित दोषसिद्ध मुकदमों, केवल अर्थदण्ड लगाए गए मुकदमों और दोषमुक्त किये गये मुकदमों की संख्या को दर्शाने वाला एक विवरण

वर्ष	संख्या				
	चलाए गए मुकदमे	निर्णीत मामले	जुर्माना सहित अथवा जुर्माना रहित दोषसिद्ध	मात्र अर्थदण्ड लगाए गए	दोषमुक्त
1995-96	683	248	247	181	67
1996-97	631	293	37	78	129
1997-98	504	156	82	25	56

परिवर्तन शुल्क

2859. श्री अधीर चौधरी: क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण ने उन सभी आवंटियों के 50 वर्ग मी. वाले भू-खंडों को बिना किसी परिवर्तन शुल्क और आवश्यक प्रमाणपत्रों, इत्यादि के लीज होल्ड से फ्री होल्ड में परिवर्तित कर दिया है जिन्होंने प्राधिकरण की समस्त देनदारियां चुका दी हैं;

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

(ग) ऐसे सभी भू-खंड धारकों को ऐसे प्रमाण-पत्र कब तक जारी कर दिये जाने की संभावना है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) और (ख) लीज होल्ड अधिकारों को फ्रीहोल्ड में बदलने की शहरी विकास मंत्रालय द्वारा अधिसूचित स्कीम के अनुसार, 50 वर्ग मी. तक के भू-क्षेत्र वाले प्लाटों, सी टाइप टेनामेंटों, जनता फ्लैटों के बारे में तथा डी.डी.ए. द्वारा आवंटित भूमि पर ग्रुप हाउसिंग सोसायटीज द्वारा निर्मित ऐसे फ्लैटों जिनका कुर्सी क्षेत्र 30 वर्ग मीटर या कम है, की बाबत को परावर्तन शुल्क (कन्वर्जन फीस) देय नहीं है। ऐसे मामलों में डी.डी.ए. को रिकार्ड गत आवंटियों/पट्टाधारकों को फ्री-होल्ड अधिकार निम्नलिखित शर्त पूरा किये जाने पर प्रदान किये जाने हैं:

(1) आबंटी ने अद्यतन भू-किराया/संशोधित भू-किराया, जो भी हो, जमा कर दिया हो।

(2) कोई अन्य देय राशि बकाया नहीं हो।

(3) सम्पत्ति की हकदारी न्यायालय में विवादित नहीं हो, अथवा उस बाबत कोई मुकदमा नहीं हो।

(4) प्लाट का पट्टा परिसमाप्त नहीं किया गया हो, अथवा सम्पत्ति पुन: वापस नहीं ली गई हो।

(5) प्लाट में भवन का निर्माण हो गया हो और फार्म "डी" प्राप्त कर लिया गया हो।

(6) सम्पत्ति रेहन नहीं हो।

(ग) कोई समय सीमा नहीं बतायी जा सकती। तथापि, 28-2-2000 तक, 1963 मामलों में हस्तांतरण विलेख दस्तावेज जारी करते हुए परावर्तन की अनुमति पहले ही दे दी गई है और शेष मामले प्रक्रिया के विभिन्न चरणों में हैं।

रोजगार सृजन

2860. श्री तिरुनावुक्करसू: क्या शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार यूएनसीटीएडी की अभी हाल ही की बैंकाक घोषणा के मद्देनजर रोजगार सृजन और गरीबी उपशमन कार्यक्रमों में नई जान फूंकने का है; और

(ख) यदि हां, तो इस योजना का ब्यौरा और इस संबंध में आवंटित की जाने वाली धनराशि और धनराशि जुटाने की विधियों का राज्यवार ब्यौरा क्या है?

शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा): (क) और (ख) जैसा कि वाणिज्य मंत्रालय से प्राप्त "अंकटाड" की कार्रवाई योजना रिपोर्ट से पता चलता है कि "अंकटाड घोषणा

मुख्यत: व्यापार और विकास से संबंधित है। इसमें गरीबी उपशमन क्षेत्र के लिए किसी विशेष नई पहल का उल्लेख नहीं है। आखिरी पैरा में उन्होंने गरीबी उपशमन का उल्लेख निम्न अनुसार किया है:

सम्मेलन से सभी विकास भागीदारों को एक साथ बैठने का अवसर तथा व्यवहारिक और सार्थक समाधान सुझाने का मौका मिला। इससे एक संतुलित और बेहतर विश्व आर्थिक व्यवस्था, गरीबी के उपशमन, असंतुलनता के निवारण और पर्यावरण की सुरक्षा के साथ-साथ सभी लोगों की सुरक्षा और जीवन स्तर को बेहतर करने के लिए ज्यादा अवसर मिलने तथा एक सही और सार्थक जीवन जीने की संभावना बढ़ी है।

वर्तमान में भारत सरकार गरीबी उपशमन की केन्द्र प्रवर्तित स्कीम अर्थात् स्वर्ण जयंती शहरी रोजगार योजना 1.12.97 से कार्यान्वित कर रही है जिसका मूल उद्देश्य गरीब शहरी बेरोजगारों या अल्प रोजगार युक्त व्यक्तियों को स्वरोजगार उद्यम लगाने के लिए प्रेरित करके अथवा सामाजिक तथा आर्थिक रूप से उपयोगी सार्वजनिक संपत्तियों के निर्माण के लिए उनके श्रम का उपयोग करके उनके लिए मजदूरी रोजगार के प्रावधान द्वारा उन्हें लाभप्रद रोजगार मुहैया कराना है। चालू वर्ष (1999-2000) के दौरान राज्यवार राशियों का नियतन दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। स्कीम के अंतर्गत कोई राशि सृजित नहीं की जा रही है।

विवरण

वर्ष 1999-2000 के दौरान राज्यवार राशियों का नियतन दर्शाने वाला विवरण

(लाख रु.)

क्र.सं.	राज्य का नाम	अस्थायी नियतन (ब.अ. 1999-2000)
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	1526.50
2.	अरुणाचल प्रदेश	68.19
3.	असम	916.57
4.	बिहार	872.36
5.	गोवा	37.72
6.	गुजरात	882.58
7.	हरियाणा	150.79
8.	हिमाचल प्रदेश	75.06
9.	जम्मू तथा कश्मीर	74.84
10.	कर्नाटक	1246.57
11.	केरल	421.93
12.	मध्य प्रदेश	1692.17
13.	महाराष्ट्र	2310.71
14.	मणिपुर	211.04
15.	मेघालय	131.76
16.	मिजोरम	139.22
17.	नागालैंड	94.41
18.	उड़ीसा	403.63
19.	पंजाब	151.27
20.	राजस्थान	694.64
21.	सिक्किम	31.02
22.	तमिलनाडु	1655.95
23.	त्रिपुरा	174.11
24.	उत्तर प्रदेश	2202.09
25.	पश्चिम बंगाल	919.87
26.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	118.13
27.	चंडीगढ़	75.88
28.	दादर व नगर हवेली	39.37
29.	दमन व दीव	65.62
30.	दिल्ली	183.61
31.	पांडिचेरी	67.39
		17635.00

[हिन्दी]

उर्वरक एजेंसियां

2861. श्री जसवंत सिंह बिश्नोई: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान केन्द्र सरकार को राजस्थान में स्थित उर्वरक एजेंसियों के विरुद्ध शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

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

(ग) उस पर क्या कार्यवाही की गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) से (ग) राजस्थान की मै. सुरभी कलर केम लि. के विरुद्ध 1997 में एक शिकायत प्राप्त हुई थी जिसमें कम्पनी द्वारा वर्ष 1995-96 एवं 1996-97 में एस एस पी के उत्पादन और बिक्री से संबंधित झूठे आंकड़े तथा राजसहायता का दावा करने का आरोप है। राज्य सरकार द्वारा इसकी जांच की गई जिसने शिकायत को झूठा पाया।

भार जाति

2862. श्री बच्चन राजभर: क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को भर जाति को जारी जाति प्रमाणपत्र के संबंध में ज्ञापन प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या उत्तर प्रदेश में भर जाति विधिसूचित जनजातियों के तहत आती है जबकि इस जाति के लोगों को प्रमाणपत्र विअधिसूचित जाति का जारी किया जाता है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार का विचार भर जाति के लोगों की अधिसूचित जनजाति प्रमाणपत्र जारी करने का है; और

(च) यदि हां, तो ऐसा कब तक किया जायेगा?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

आतंकवाद का मुकाबला करने के लिए कानून

2863. श्री माणिकराव होडल्या गावित:
श्री विलास मुत्तेमवार:
श्री जी.एस. बसवराज:

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 30 जनवरी, 2000 के 'इंडियन एक्सप्रेस' के "इन सर्च आफ ए न्यू इम्प्रूव्ड टाडा" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं;

(ग) क्या आतंकवाद का मुकाबला करने के लिए भारत के विधान संबधी ड्राफ्ट के बारे में विधि आयोग द्वारा कोई संगोष्ठी आयोजित की गई है;

(घ) यदि हां, तो विधि विशेषज्ञों तथा पूर्व नौकरशाहों द्वारा क्या मुख्य सुझाव दिये गये हैं; और

(ङ) नए तथा संशोधित रूप में टाडा का विधान कब तक लाए जाने की संभावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) जी हां, श्रीमान्।

(ख) से (ङ) आपराधिक विधि (संशोधन) विधेयक, 1995 को 1995 में राज्य सभा में प्रस्तुत किया गया था। इस विधेयक को पारित करने हेतु सर्वसम्मति के अभाव में यह विधेयक तब से लम्बित पड़ा है। इस मंत्रालय ने दिसम्बर, 1998 में विधि आयोग से देश में आतंकवाद-विरोधी कानून बनाने के मामले का विस्तृत अध्ययन करने हेतु अनुरोध किया था। इस पृष्ठभूमि में विधि आयोग द्वारा 20.12.99 और 29.1.2000 को दो सेमीनार आयोजित किए गए थे।

उपस्थित अधिकांश सदस्य, आतंकवाद को नियंत्रित करने के लिए कानून बनाने के पक्ष में थे क्योंकि विभिन्न आतंकवादी ग्रुपों की आतंकवादी गतिविधियों के कारण देश को भारी नुकसान हुआ है।

विधि आयोग की रिपोर्ट शीघ्र ही आने की संभावना है। विधि आयोग द्वारा की गयी सिफारिशों का उसके बाद सरकार द्वारा अध्ययन किया जायेगा।

[हिन्दी]

पब्लिक स्कूलों में विदेशी भाषा

2864. श्री रामदास आठवले: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड द्वारा पब्लिक स्कूलों को तीसरी भाषा के रूप में विदेशी भाषा को पढ़ाने की अनुमति दे दी गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसे स्कूलों में किस आधार पर शामिल किया गया था;

(ग) क्या अन्य राजकीय उच्चतर माध्यमिक विद्यालयों में विदेशी भाषा विकल्प के रूप में उपलब्ध है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) से (ङ) केन्द्रीय माध्यमिक शिक्षा बोर्ड (सी बी एस ई) से प्राप्त सूचना के अनुसार उन्होंने सरकारी स्कूलों समेत बोर्ड से संबद्ध स्कूलों में त्रिभाषा सूत्र को लागू किया है। सी बी एस ई निम्नलिखित भाषाओं के अध्ययन की पेशकश करती है: हिंदी, अंग्रेजी, असमी, बंगला, गुजराती, कन्नड़, कश्मीरी, मराठी, मलयालम, मणिपुरी, उड़िया, पंजाबी, सिंधी, तमिल, तेलुगू, उर्दू, लेप्चा, लिंबू, भूटिया, संस्कृत, अरबी, फारसी, फ्रेंच, जर्मन, पुर्तगाली, रूसी, स्पेनी, नेपाली, तिब्बती और मिजो।

उपर्युक्त में से छात्रों को किन्हीं तीन भाषाओं का अध्ययन करना होता है। तथापि कक्षा 8 तक हिंदी और अंग्रेजी का अध्ययन अनिवार्य है।

छात्रों को ऊपर सूचीबद्ध भाषाओं में से किन्हीं दो भाषाओं को कक्षा 9 और 10 में लेना होता है, जिसमें से कम से कम एक अंग्रेजी या हिन्दी होनी चाहिए।

तीसरी भाषा के अध्ययन का भी प्रावधान है जिसे छात्र अपनी इच्छानुसार कक्षा 9 और 10 में अतिरिक्त विषय के रूप में ले सकता है।

सड़कों का निर्माण

2865. श्रीमती रेनु कुमारी: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के आतंकवाद से प्रभावित क्षेत्रों में संचार प्रणाली को सुदृढ़ करने हेतु व्यापक स्तर पर सड़कों के निर्माण के लिए कोई योजना तैयार की है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इन आतंकवाद से प्रभावित पिछड़े जिलों में उद्योगों को स्थापित करने हेतु विशेष व्यवस्था करने का है;

(घ) यदि हां, तो इन उद्योगों को कब तक स्थापित किये जाने की संभावना है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

जाली नोट

2866. श्री अमर राय प्रधान: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जनवरी 2000 के दौरान दिल्ली के दक्षिण पश्चिम जिले के थानों में 500 रु. मूल्य के जाली नोट बनाने के मामले पंजीकृत किये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो इस कार्य में लिप्त व्यक्तियों और उनकी राष्ट्रीयता का ब्यौरा क्या है; और

(ग) अपराधियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (ग) जी हां, श्रीमान। दिल्ली में पाकिस्तान उच्चायोग के एक कार्मिक ने अपने लड़के की फीस के लिए 500 रुपए मूल्य का एक मुद्रा नोट माउण्ट कार्मल स्कूल, आनन्द निकेतन में कथित रूप से जमा करवाया, जो बाद में जाली पाया। दिल्ली पुलिस ने इस बारे में एक आपराधिक मामला दर्ज किया है और उसकी जांच पड़ताल कर रही है।

[हिन्दी]

जैवप्रौद्योगिकी पर एकाधिकार

2867. श्री मानसिंह पटेल: क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत में जैवप्रौद्योगिकी पर बहुराष्ट्रीय कंपनियों का एकाधिकार है;

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

(ग) सरकार द्वारा जैवप्रौद्योगिकी का लाभ किसानों तक पहुंचाने हेतु सरकार द्वारा क्या उपाय किये गये हैं?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बची सिंह रावत "बचदा"): (क) और (ख) भारत में जैव प्रौद्योगिकी पर बहुराष्ट्रीय कम्पनियों का एकाधिकार नहीं है। कई भारतीय कम्पनियां बायोटेक उत्पादों का उत्पादन और भारत में इनका विपणन कर रही हैं। उदाहरणार्थ मेसर्ज कैडिला फार्मास्यूटिकल्स लि., अहमदाबाद; मेसर्ज शांता बायोटेक्निक्स लि., हैदराबाद; भारत बायोटेक इंटरनेशनल लि., हैदराबाद; मेसर्ज एस लैबोरेटरीज लि., नई दिल्ली; मेसर्ज जे. मित्रा ऐंड कम्पनी लि., नई दिल्ली ने जैव उर्वरक, टीकों तथा नैदानिक किटों जैसे बायोटेक उत्पादों के उत्पादन के लिए देशी अनुसंधान एवं विकास कार्य का उपयोग किया है।

(ग) भारत सरकार ने सुसंगत जैव प्रौद्योगिकी उत्पादों को किसानों तक पहुंचाने को सुनिश्चित करने के लिए कई पहलें शुरू की एवं अनेक उपाय किये हैं। प्रौद्योगिकी हस्तांतरण के जरिए जैव उर्वरक, जैव कीटनाशक, ऊतक संवर्धित पादप से देश के अनेक किसान लाभान्वित हुए हैं। किसान मेलों, कार्यशालाओं, जागरूकता तथा शिक्षाप्रद कार्यक्रमों के माध्यम से जैव प्रौद्योगिकीय साधनों की क्षमता और सतत कृषि कार्य के लिए उनके अनुप्रयोग के संबंध में किसानों को प्रत्यक्ष ज्ञान अर्जित करने में सहायता मिल रही है।

[अनुवाद]

महिलाओं के लिए स्वरोजगार उद्यम

2868. श्री अन्नासाहेब एम.के. पाटील: क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने महिलाओं की उद्यमशीलता को प्रोत्साहन देने हेतु स्वरोजगार उद्यम पर विशेष बल देते हुए 120 व्यापार कारोबारों की पहचान की है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इन व्यापारों को केवल महिला उद्यमियों के लिए आरक्षित करने का है; और

(घ) यदि हां, तो इन व्यापारों को अपनाने वाले महिला उद्यमियों को कितनी वित्तीय सहायता दिये जाने का विचार है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुमित्रा महाजन): (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर प्रस्तुत कर दी जायेगी।

महिलाओं और बच्चों के लिए कल्याणकारी योजनाएँ

2869. श्री अनंत गुढ़े:
श्री अन्नासाहेब एम.के. पाटील:

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने युवाओं, महिलाओं और बच्चों के लिए केन्द्र क्षेत्र और राज्य क्षेत्र द्वारा चलायी जा रही कल्याणकारी योजनाओं के क्रियान्वयन की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में निर्धारित किये गये लक्ष्यों और उनकी प्राप्ति का ब्यौरा क्या है;

(ग) केन्द्रीय क्षेत्र में कुछ योजनाओं को समाप्त करने/संशोधित करने और कुछ नई योजनाओं को शुरू करने के लिए क्या नई पहल की गई है; और

(घ) चालू वर्ष में केन्द्रीय क्षेत्र योजनाओं के क्रियान्वयन के लिए योजनावार महाराष्ट्र और अन्य राज्यों को कितनी धनराशि दी गई और तत्संबंधी धनराशि का वास्तविक उपयोग कितना हुआ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुमित्रा महाजन): (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर प्रस्तुत कर दी जाएगी।

खाद्य अपमिश्रण अधिनियम में संशोधन

2870. श्री पी.सी. थामस: क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम, 1954 में संशोधन के प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

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

(ग) क्या निर्माताओं और वास्तविक अपमिश्रकों को अवांछित रूप से लाभान्वित करने वाले इन कानूनों में कमियां हैं; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) जी, हां।

(ख) सुझाए गए संशोधनों में अन्य बातों के साथ निम्नलिखित शामिल हैं:

- अधिनियम का शीर्षक बदलना;
- अधिनियम में दी गई कुछ परिभाषाओं में संशोधन करना;
- विक्रेता को नमूने का प्रतिरूप देने के लिए उपबन्ध तैयार करना;
- अपराध आदि की गंभीरता के अनुरूप दण्डात्मक उपबन्धों को तर्कसंगत बनाना।

(ग) और (घ) खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम, 1954 उपभोक्ताओं के लिए शुद्ध और पुष्टिकारक खाद्य सुनिश्चित करने के उद्देश्य से अधिनियमित किया गया था। इस अधिनियम की कमियों को दूर करने और सजा को और सख्त करने के लिए इसमें 1964, 1976 और 1986 में तीन बार संशोधन किया गया। किसी कानून में संशोधन करना सतत प्रक्रिया है जिसका उत्पन्न हो रही आवश्यकताओं/चुनौतियों के अनुरूप उपबन्धों को और प्रभावी बनाने के लिए समय-समय पर सहारा लिया जाता है। खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम की समीक्षा करने के लिए संबंधित मंत्रालयों/विभागों और कुछेक राज्य सरकारों के अधिकारियों का एक विभागीय समूह स्थापित किया गया है। समूह की पहली बैठक 1-2 मार्च, 2000 को आयोजित की गई जिसमें विभिन्न पणधारियों और हितबद्ध समूहों ने खाद्य अपमिश्रण निवारण विधि, जैसाकि यह वर्तमान में मौजूद है, के कुछ विशिष्ट उपबन्धों में संशोधन करने संबंधी अपने विचार/सुझाव प्रस्तुत किए।

[हिन्दी]

डाक्टरों की लापरवाही

2871. श्री मंजय लाल:
श्री रामजी मांझी:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकारी अस्पतालों में डाक्टरों की लापरवाही से कितनी मौतें अथवा शारीरिक विकार होने के मामले प्रकाश में आए हैं;

(ख) सरकार ने इन मामलों में क्या कार्यवाही की है; और

(ग) सरकार इस प्रकार की लापरवाही को रोकने के लिए क्या कदम उठा रही है या उठाने का प्रस्ताव रखती है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) दिल्ली के तीन केन्द्रीय सरकारी अस्पतालों में डाक्टरों की लापरवाही के कारण मौत अथवा शारीरिक विकार का कोई प्रमाणित मामला ध्यान में नहीं आया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

जाली करेंसी

2872. श्री कमल नाथ: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 11 फरवरी, 2000 को 'द इंडियन एक्सप्रेस' नई दिल्ली में "फेक नोट्स फ्लोम फ्राम दुबई एंड इटली टु कैटल फेयर इन राजस्थान" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

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

(ग) देश के विभिन्न भागों से कितनी धनराशि के जाली नोट पकड़े गए; और

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए/उठाये जाने का विचार है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) जी, हां। श्रीमान्।

(ख) जाली मुद्रा नोटों के परिचालन के मामले देश के विभिन्न भागों से सूचित किए जा रहे हैं। यह सही नहीं है कि भारतीय मुद्रा नोटों की जालसाजी पहले केवल सीमावर्ती राज्य पंजाब और जम्मू और कश्मीर से जुड़ी थी। सरकार के पास उपलब्ध रिपोर्टों से पता चलता है कि पाकिस्तान में पेशावर, उन केन्द्रों में से एक है, जहां जाली भारतीय मुद्रा छापी जाती है और भारत में विभिन्न स्थानों को भेजी जाती है।

(ग) उपलब्ध सूचना के अनुसार, पिछले तीन वर्षों अर्थात 1997, 1998 और 1999 के दौरान बरामद और जब्त किए गए जाली मुद्रा नोटों का कुल मूल्य क्रमशः 3,55,70,249 रु., 64,97,127 रु. और 1,83,35,315 रु. था।

(घ) केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने केवल जाली मुद्रा नोटों की ही जांच-पड़ताल करने के लिए एक विशेष प्रकोष्ठ का गठन किया है। सीमा सुरक्षा बल ने अपनी अग्रिम टुकड़ियों को अधिक सतर्क रहने के लिए कहा है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इस प्रकार के मुद्रा नोटों को देश में तस्करी करके न लाया जा सके।

नकली मुद्रा नोटों की समस्या से निपटने के लिए वित्त मंत्रालय ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

(1) भारतीय मुद्रा के सुरक्षा पहलुओं से संबंधित संपूर्ण मुद्दे की जांच करने के लिए आर्थिक कार्य विभाग, भारतीय रिजर्व बैंक, गृह मंत्रालय/राष्ट्रीय सुरक्षा परिषद सचिवालय के प्रतिनिधियों को लेकर एक उच्च स्तरीय समिति का गठन किया गया है।

(2) मुद्रा और सिक्का प्रभाग ने, पूर्व में जब्त नकली नोटों की जांच करने के लिए, श्री वी.आर. गायकवाड़, उप-महाप्रबंधक, भारतीय रिजर्व बैंक की अध्यक्षता में नोट छापने/मुद्रा कागज, इत्यादि के विशेषज्ञों को शामिल करके तथ्यों का पता लगाने वाली एक छः सदस्यीय समिति का गठन किया है ताकि सरकार मुद्रण और सुरक्षा विशेषताओं के साथ-साथ इस पर उपचारी कार्रवाई कर सके।

(3) भारतीय रिजर्व बैंक को सलाह दी गई है कि वह असली नोटों में समाविष्ट सुरक्षा विशेषताओं के बारे में प्रचार अभियान चलाए ताकि जनता असली और नकली नोटों में भेद कर सके।

मलिन बस्ती विकास योजना

2873. श्री चन्द्रभूषण सिंह:
श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार:

क्या **शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राज्य सरकारों को देश की मलिन बस्तियों के विकास के लिए केन्द्र सरकार की ओर से सहायता की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान राष्ट्रीय मलिन बस्ती विकास कार्यक्रम के अंतर्गत जारी की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) आज की तारीख में सरकार के पास मलिन बस्ती के विकास से संबंधित कितने प्रस्ताव लंबित पड़े हैं;

(घ) क्या सरकार उक्त कार्यक्रम के संदर्भ में अपनायी गयी प्रक्रिया को सरल बनाने के लिए विचार कर रही है;

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

(च) प्रत्येक राज्य द्वारा मलिन बस्तियों को हटाने और मलिन बस्तियों में निवास करने वाले व्यक्तियों के लिए अलग से कालोनियों के विकास के लिए की गई पहल का ब्यौरा क्या है?

शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा): (क) जी हाँ।

(ख) राष्ट्रीय स्लम सुधार कार्यक्रम के अंतर्गत राज्यों/संघशासित प्रदेशों को वर्ष 1996-97, 1997-98 तथा 1998-99 के दौरान क्रमशः 25001.00 लाख रुपये, 29099.00 लाख रुपये तथा 35357.44 लाख रुपये की राशि जारी की गई है।

(ग) आज की तारीख को कोई भी प्रस्ताव सरकार के पास शेष नहीं है। तथापि, राज्य अधिक राशि आवंटन की मांग करते रहते हैं।

(घ) और (ङ) जी हां। इस मंत्रालय ने राष्ट्रीय स्लम नीति प्रारूप का प्रस्ताव किया है, जिसे राज्यों/संघशासित प्रदेशों, संबंधित मंत्रालयों/योजना आयोग/महानगर निगमों आदि से परामर्श के बाद अंतिम रूप दिया जायेगा।

(च) सूचना एकत्र की जा रही है और उसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा।

अनधिकृत कालोनियां

2874. श्री रामजी मांझी: क्या **शहरी विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 16 फरवरी, 2000 के "दैनिक जागरण" में "छावला गांव में खूब फलफूल रहा है जमीन दलाली का धंधा" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसमें प्रकाशित तथ्य क्या हैं;

(ग) हौज खास, बसंत बिहार और नजफगढ़ के तहसीलदार के पास कार्यान्वित करने हेतु कब्जा अधिपत्रों का मामला-वार और गांव-वार ब्यौरा क्या है; और

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान दिल्ली में तहसीलदारों द्वारा कार्यान्वित कब्जा-अधिपत्रों का तहसीलदारवार ब्यौरा क्या है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) और (ख) जी, हां। दिल्ली नगर निगम ने सूचित किया है कि अनधिकृत निर्माण कालोनीकरण दिल्ली मास्टर प्लान 2001, भवन निर्माण उप नियमों और स्थानीय निकाय अधिनियमों का उल्लंघन है। जब कभी कोई अनधिकृत निर्माण/कालोनीकरण किया जाता है तो प्रारंभ से ही इसे रोकने के लिए कार्रवाई की जाती है। डिविजनल कमिश्नर, दिल्ली (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली सरकार) ने सूचित किया है कि जहां तक छावला-विजवासन रोड पर निर्माण की बात है डी एल आर अधिनियम 1954 की धारा 81 के तहत मामला दायर किया गया है। डी एल आर अधिनियम, 1954 की धारा 83 के अधीन निषेध आदेश दिनांक 5.1.2000 को जारी किया गया है और इसके बाद दिनांक 3.3.2000 को इस बारे में सशर्त (कन्डीशनल) आदेश जारी किया गया है। छावला-कन्गनहेरी रोड पर निर्माण के बारे में डी एल आर अधिनियम की धारा 81 के अधीन आर ए की अदालत में मामला दायर किया गया है।

(ग) और (घ) कब्जे के लंबित और निष्पादित, तहसीलदार-वार वारंटों की संख्या निम्नलिखित अनुसार है:

क्षेत्र	लंबित	निष्पादित
हौजखास	2	–
वसंत विहार	52	1
नजफगढ़	190	254

असम गैस क्रैकर परियोजना

2875. श्री पवन सिंह घाटोवार: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्राकृतिक गैस उपलब्ध न होने के कारण असम गैस क्रैकर परियोजना के कार्य क्षेत्र को सीमित कर दिया गया है;

(ख) परियोजना संबंधी आशय-पत्र जारी करते समय गैस उपलब्धता का अनुमान तथा इथाइलीन उत्पादन की संभावना का ब्यौरा क्या है; और

(ग) आज तक उपलब्ध गैस और इथाइलीन उत्पादन की संभावना क्या है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) से (ग) 3 लाख टी पी ए का एक गैस क्रैकर स्थापित करने के लिए असम औद्योगिक विकास निगम जो राज्य सरकार का एक उपक्रम है, को एक आशय-पत्र जारी किया गया था। असम में प्राकृतिक गैस की उपलब्धता के आधार पर असम गैस क्रैकर परियोजना को 2 लाख टी पी ए इथाइलिन के उत्पादन के लिए पर्याप्त गैस की सप्लाई के लिए 1994 में केन्द्र सरकार द्वारा आश्वासन दिया गया था। सरकार ने यह भी निर्णय किया है कि यदि असम में अतिरिक्त गैस उपलब्ध होगी, तो उसे पहली प्राथमिकता के आधार पर असम गैस क्रैकर परियोजना को उपलब्ध कराया जाएगा ।

समान नागरिक संहिता

2876. श्री सी. पी. राधाकृष्णन:
श्री रामदास आठवले:

क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार शहरी क्षेत्रों को साफ-सुथरा रखने के लिए समान नागरिक संहिता बनाने का है;

(ख) यदि हां, तो इसे कब तक अंतिम रूप प्रदान कर दिया जायेगा;

(ग) क्या शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों के विकास के लिए एक संयुक्त नीति बनाने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) और (ख) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव इस मंत्रालय में विचाराधीन नहीं है। संविधान की राज्य सूची की प्रविष्टि 5 के अनुसार स्थानीय शासन राज्य का विषय हैं। अत: शहरों को साफ रखने का उत्तरदायित्व राज्य सरकारों/शहरी स्थानीय निकायों का है।

(ग) और (घ) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव इस मंत्रालय में विचाराधीन नहीं है।

[हिन्दी]

विश्व बैंक की सहायता

2877. श्री राजमोहन राम:
श्री पुन्नूलाल मोहले:
श्री जवाहर लाल जायसवाल :

क्या शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बैंक/अन्य विदेशी एजेंसियां देश में सड़क परियोजनाओं से प्रभावित शहरी परिवारों के पुनर्वास हेतु सहायता उपलब्ध कराने के लिए सहमत हो गई हैं; और

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

शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा): (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी।

[अनुवाद]

अल्पसंख्यकों की जनसंख्या में वृद्धि

2878. श्रीमती मिनाती सेन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि भारत में जनसंख्या पिछले दशक के मुकाबले काफी तेजी से बढ़ रही है;

(ख) यदि हां, तो अल्पसंख्यकों के बारे में स्थिति का ब्यौरा क्या है और उनकी संख्या में तीव्र वृद्धि के क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार द्वारा जनसंख्या वृद्धि को रोकने के लिए क्या कार्यवाही की गई है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) 1991 की जनगणना में यथाप्राप्त 1981-91 के दौरान जनसंख्या की वृद्धि दर 1981 की जनगणना में यथा प्राप्त 1971-81 के दौरान 2.22% से कम होकर 2.14% प्रति वर्ष रह गई है। भारत के महापंजीयक की नमूना पंजीकरण पद्धति के अनुमानों के अनुसार 1998 के दौरान जनसंख्या की प्राकृतिक वृद्धि दर 1.74% है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जनसंख्या वृद्धि पर नियंत्रण रखने हेतु सरकार निम्नलिखित कार्रवाई कर रही है:-

(1) परिवार नियोजन विधियों का प्रचार जिसमें महिला और पुरुषों दोनों का बन्ध्यीकरण, अन्तराल विधियां नामत: आईयूडी निवेशन, मुख सेव्य गोलियां और कंडोम शामिल हैं।

(2) ग्राम स्तर पर समेकित सेवा प्रदानगी की व्यवस्था के जरिए गर्भ-निरोधकों की अपूरित मांग पूरी करना।

(3) छोटे परिवार के लाभों के बारे में जागरूकता पैदा करने हेतु सूचना, शिक्षा और संचार।

(4) कमजोर राज्यों/जिलों में अतिरिक्त इनपुट की व्यवस्था।

[हिन्दी]

दिल्ली पुलिस द्वारा लाठीचार्ज

2879. श्री रामदास आठवले : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति समुदायों के लोगों द्वारा नई दिल्ली में 13 दिसम्बर, 1999 को आयोजित 'आरक्षण बचाओ' रैली पर दिल्ली पुलिस ने बुरी तरह लाठीचार्ज किया और आंसू गैस के गोले छोड़े;

(ख) यदि हां, तो इस घटना में कितने लोग घायल हुये;

(ग) क्या उक्त घटना की किसी सेवानिवृत्त न्यायाधीश द्वारा जांच करायी गई है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) जी नहीं, श्रीमान्। दिल्ली पुलिस ने प्रदर्शनकारियों पर किसी प्रकार का लाठीचार्ज नहीं किया था। तथापि, जब प्रदर्शनकारी हिंसक हो गए थे और जब उन्होंने सार्वजनिक संबोधन प्रणाली के माध्यम से दी गई चेतावनियों की ओर कोई ध्यान नहीं दिया तो उन्हें तितर-बितर करने के लिए वाटर-कैनन और अश्रु-गैस के गोलों का प्रयोग किया गया था। इस घटना में 15 पुलिस कर्मियों समेत कुल 29 व्यक्ति घायल हुए। उन्हें मामूली चोटें आईं।

(ग) से (ङ) एक सेवा-निवृत्त न्यायाधीश द्वारा मामले की जांच-पड़ताल करवाने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि मामले की परिस्थितियों को देखते हुए ऐसी कार्रवाई करने की कोई आवश्यकता नहीं समझी जाती है।

[अनुवाद]

विषरोधी दवा (एन्टिडोट) की उपलब्धता

2880. श्री कृष्णमराजू : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 14 दिसम्बर, 1999 के "पायनियर" अखबार में "नो एंटिडोट फार स्नायजन इन हास्पिटल्स" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस दिशा में क्या कदम उठाए गए हैं या उठाए जाने का विचार है; और

(घ) कब तक विषरोधी दवा के अस्पतालों में उपलब्ध होने की संभावना है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) से (घ) केन्द्रीय सरकारी अस्पतालों में सर्प-विष रोधक सहित सामान्य विष के विषहारक उपलब्ध हैं। सक्रियित कोयला जो एक अवशोषक है, लेडी हार्डिंग मेडिकल कालेज और संबद्ध अस्पतालों में उपलब्ध है। भारी धातुओं की विषाक्तता का उपचार लाक्षणिक और सहयोगी (सपोर्टिव) चिकित्सा द्वारा किया जाता है।

दंत महाविद्यालय

2881. श्री ए. वेंकटेश नायक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1997 और 1998 के दौरान देश में राज्यवार जिन दन्त महाविद्यालयों को अपने यहां दंत चिकित्सा पर विभिन्न स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम शुरू करने की अनुमति प्रदान की गई थी, उनका ब्यौरा क्या है;

(ख) जिन महाविद्यालयों के आवेदन 1996 और उसके बाद से निपटारे हेतु लम्बित हैं, उनका ब्यौरा क्या है;

(ग) उन्हें अनुमति देने में हो रहे विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(घ) इन महाविद्यालयों के आवेदनों के जल्दी निपटारे हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए/उठाए जा रहे हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) उन दंत चिकित्सा कालेजों, जिन्हें दंत चिकित्सा में विभिन्न स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम शुरू करने के लिए 1997 और 1998 के दौरान अनुमति प्रदान की गई है, का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण-I संलग्न है।

(ख) से (घ) उन कालेजों, जिनके एम.डी.एस. पाठ्यक्रमों को आरंभ करने हेतु आवेदन पत्र, विलम्ब के कारणों सहित 1996 और उसके बाद से, स्वीकृति की प्रतीक्षा में हैं, के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण-II संलग्न है।

विवरण-I

देश में जिन डेंटल कालेजों को दंत चिकित्सा में विभिन्न स्नातकोत्तर पाठ्यक्रम शुरू करने के लिए 1997 और 1998 वर्षों के दौरान अनुमति प्रदान की गई है, उनके राज्य-वार ब्यौरे को दर्शाने वाला विवरण

राज्य/कालेज का नाम	विशिष्टताएं	अनुमति की तारीख
1	2	3
असम		
रीजनल डेंटल कालेज,	1. पेरियोडोंटिक्स	5.1.97
गुवाहाटी-781002 (असम)	2. संरक्षी दन्त चिकित्सा	
गोवा		
गोवा डेंटल कालेज एवं अस्पताल	1. प्रोस्थोडोंटिक्स	11.2.97
डाकघर बम्बेलिम, गोवा-403202	2. विकल दन्त विज्ञान	
हरियाणा		
डी.ए.वी. सेंटेनरी डेंटल कालेज,	1. संरक्षी दन्त चिकित्सा	7.8.98
यमुना नगर,	2. प्रोस्थोडोंटिक्स	
	3. मुख और मैक्जिलोफेसियल शल्य चिकित्सा	

1	2	3
कर्नाटक		
बापूजी डेंटल कालेज एवं अस्पताल देवनगेरे-577004 (कर्नाटक)	1. सामुदायिक दन्त चिकित्सा 2. मुख विकृति विज्ञान	7.1.97
कालेज आफ डेंटल साइन्सेज देवनगेरे	1. ओरल एंड मैक्सिलोफेसिलय सर्जरी 2. पेरियोडोंसिया 3. प्रोस्थेटिक दन्त चिकित्सा 4. संरक्षी दन्त चिकित्सा 5. आर्थोडोंसिया 6. पेडोडोंसिया	31.1.97
के.एल.ई. सोसायटीज डेंटल कालेज, बेलगाम-590010 (कर्नाटक)	1. सामुदायिक दंत चिकित्सा 2. मुख चिकित्सा 3. पेडोडोंटिक्स	17.9.97 17.9.97 21.8.98
एस.डी.एम. कालेज आफ डेंटल साइंसेज, धावलगिरी, धारवाड़-580002 (कर्नाटक)	1. पेडोडोंटिक्स एवं निवारक दंत चिकित्सा 2. मुख चिकित्सा एवं विकिरण विज्ञान	9.9.98
पी.एम. नादागुड़ा डेंटल कालेज एंड हॉस्पिटल, बागलकोट-587101 (जिला-बीजापुर, कर्नाटक)	1. प्रोस्थोडोंसिया 2. संरक्षी दन्त चिकित्सा 3. आर्थोडोंटिक्स 4. मुख शल्य क्रिया 5. मुख विकृति विज्ञान 6. मुख चिकित्सा एवं विकिरण विज्ञान 7. पेरियोडोंटिक्स 8. पेडोडोंटिक्स एवं निवारक दंत चिकित्सा	24.3.98 6.11.98 17.9.98
के.वी.जी. डेंटल कालेज एवं हॉस्पिटल, कुरून्जीबाग, सुल्लिया-574237 (डी.के. कर्नाटक)	1. प्रोथोडोंटिक्स 2. मुख शल्य क्रिया 3. संरक्षी दंत चिकित्सा	10.6.98 25.9.98
येनेपायो डेंटल कालेज, जुलाखा काम्प्लेक्स बीबी अलाबी रोड, मंगलौर-575001 (कर्नाटक)	1. मुख विकृति विज्ञान 2. संरक्षी दंत चिकित्सा 3. आर्थोडोंसिया 4. पेरियोडोंसिया 5. प्रोस्थोडोंसिया 6. ओरल एंड मेक्सिलोफेशियल सर्जरी	2.12.97

1	2	3
जगद्गुरू श्री शिवरात्रुवासवारा डेंटल कालेज एंड हॉस्पिटल, श्री शिवरात्रुवासवारा नगर, मैसूर-570015 (कर्नाटक)	1. पेरयोडोंसिया 2. मुख्य शल्य क्रिया 3. संरक्षी दंत चिकित्सा 4. सामुदाय दंत चिकित्सा 5. पेडोडोंटिक्स	16.4.98
तमिलनाडु		
राजस दंत चिकित्सा कालेज, चेन्नई	1. प्रोस्थोडोंडिक्स	30.12.98
श्री बालाजी डेंटल कालेज एंड हॉस्पिटल, चेन्नई	1. प्रोस्थोडोंटिक्स 2. मुख शल्य क्रिया 3. संरक्षी दंत चिकित्सा 4. आर्थोडोंटिक्स 5. मुख विकृति विज्ञान	10.5.98
मीनाक्षी अम्मल दंत चिकित्सा कालेज एवं अस्पताल, चेन्नई	1. मुख विकृति विज्ञान 2. पेरियोडोंटिक्स 3. संरक्षी दंत चिकित्सा 4. प्रोस्थोडोंटिक्स 5. आर्थोडोंटिक्स 6. मुख शल्य क्रिया	17.7.98

विवरण-II

उन कालेजों जिनके आवेदन 1996 के बाद एम.डी.एस. पाठ्यक्रम शुरू करने हेतु अनुमति मिलने की प्रतीक्षा कर रहे हैं और उनके विलम्ब के कारणों तथा सरकार द्वारा उन्हें शीघ्र अनुमति दिए जाने हेतु किए जा रहे उपायों का ब्यौरा

क्र.सं.	कालेज का नाम	विशिष्टताएं	जिस तारीख से लंबित पड़े हैं	विलम्ब के कारण	शीघ्र अनुमति दिए जाने हेतु किए गए उपाय
1	2	3	4	5	6
1.	डी.ए.वी. सेंटेनरी डेंटल कालेज, यमुना नगर	1. परिदन्त विज्ञान 2. पेडोडोंटिक्स 3. दंत विकलांग विज्ञान	6.9.99	भारतीय दन्त चिकित्सा परिषद ने अपनी सिफारिशें केवल 10.2.2000 को भेजीं।	आशय-पत्र जारी करने की प्रक्रिया शुरू की गई।
2.	बंगलौर इंस्टीट्यूट आफ डेंटल साइंसिज, बंगलौर	1. मुख चिकित्सा और विकिरण विज्ञान 2. प्रोस्थोडोंशिया 3. मुख शल्य चिकित्सा 4. संरक्षी दंत चिकित्सा 5. दंत विकलांग विज्ञान 6. परिदंत विज्ञान	12.11.98	भारतीय दंत चिकित्सा परिषद ने अपनी सिफारिशें केवल 9.2.2000 को भेजीं	आवेदक से आशय-पत्र पर अनुपालन रिपोर्ट 7.3.2000 को प्राप्त हुई और अनुमति पत्र जारी करने की प्रक्रिया शुरू की गई।

1	2	3	4	5	6
3.	कालेज आफ डेंटल साइंसिज, देवनगेरे	1. मुख चिकित्सा और चिकित्सा विज्ञान 2. मुख विकृति विज्ञान	सितम्बर, 1999	भारतीय दंत चिकित्सा परिषद ने अपनी सिफारिशें केवल 27.1.2000 को भेजीं।	मुख चिकित्सा में औपचारिक अनुमति पत्र और मुख विकृति विज्ञान में अस्वीकृति के लिए औपचारिक पत्र जारी करने की प्रक्रिया शुरू की गई।
4.	वी.एस. डेंटल कालेज बंगलौर	1. मुख शल्य चिकित्सा 2. संरक्षी दंत चिकित्सा 3. मुख विकृति विज्ञान 4. दंत विकलांग विज्ञान	16.4.98	आवेदक को कमियों को ठीक करने हेतु 25.2.2000 तक का समय प्रदान किया गया। कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।	चूंकि कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है इसलिए योजना को अस्वीकृत करने की प्रक्रिया शुरू की गई।
5.	वी.एम.एस. डेंटल कालेज सेलम	1. मुख शल्य चिकित्सा 2. दंत विकलांग विज्ञान 3. परिदंत विज्ञान 4. मुख विकृति विज्ञान 5. प्रोस्थोडोंशिया	4.4.97	3.10.99 को जारी किए गए आशय पत्र की शर्त पर अनुपालन रिपोर्ट की आवेदक से प्रतीक्षा की जा रही है	आवेदक को 10.3.2000 तक अनुपालन रिपोर्ट भेजने हेतु स्मरण कराया गया है।
6.	रागस डेंटल कालेज बेडेकानगुलम	1. प्रोस्थोडोंशिया 2. मुख शल्य चिकित्सा 3. संरक्षी दंत चिकित्सा	27.9.97	भारतीय दंत चिकित्सा परिषद ने अपनी सिफारिशें 16.6.99 को भेजीं।	आशय-पत्र कुछ शर्तों के साथ 7.10.99 को जारी किया गया। आशय-पत्र की शर्तों पर आवेदक से अनुपालन रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद औपचारिक अनुमति पत्र जारी करने की प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।
7.	सविता डेंटल कालेज, चेन्नई	1. मुख चिकित्सा 2. मुख विकृति विज्ञान 3. पेरियोडोंटिक्स	8.12.99	भारतीय दंत चिकित्सा परिषद ने मुख चिकित्सा और परिदंत विज्ञान के बारे में अपनी सिफारिशें केवल 9.3.2000 को भेजीं। मुख विकृति विज्ञान के बारे में भारतीय दंत चिकित्सा परिषद की सिफारिश की प्रतीक्षा की जा रही है।	मुख चिकित्सा और परिदंत विज्ञान में आशय पत्र जारी करने की प्रक्रिया शुरू की गई।
8.	गोवा डेंटल कालेज एवं अस्पताल, बम्बोलिन, गोवा	1. मुख चिकित्सा 2. संरक्षी दंत चिकित्सा 3. पेडोडोंटिक्स 4. पेरियोडोंटिक्स	11.10.99	भारतीय दंत चिकित्सा परिषद की सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है।	भारतीय दंत चिकित्सा परिषद से सिफारिश शीघ्र करने का अनुरोध किया गया है।

1	2	3	4	5	6
9.	गवर्नमेंट डेंटल कालेज आफ पटना	1. संरक्षी दंत चिकित्सा 2. पेडोडॉंटिक्स 3. दंत विकलांग विज्ञान 4. पेरियोडॉंटिक्स 5. मुख शल्य चिकित्सा	9.9.99	भारतीय दंत चिकित्सा परिषद् की सिफारिशों की प्रतीक्षा की जा रही है।	भारतीय दंत चिकित्सा परिषद् से सिफारिश शीघ्र करने का अनुरोध किया गया है।
10.	श्री रामचन्द्र डेंटल कालेज, चेन्नई	1. सामुदायिक दंत चिकित्सा 2. प्रोस्थोडॉंटिक्स 3. मुख शल्य चिकित्सा 4. दंत विकलांग विज्ञान 5. पेरियोडॉंटिक्स 6. मुख विकृति विज्ञान 7. पेडोडॉंटिक्स 8. संरक्षी दंत चिकित्सा 9. मुख चिकित्सा एवं विकिरण विज्ञान	13.12.99	-तदैव-	-तदैव-
11.	विदर्भ यूथ वेलफेयर सोसायटी डेंटल कालेज अमरावती	1. प्रोस्थोडॉंटिक्स 2. दंत विकलांग विज्ञान 3. मुख शल्य चिकित्सा 4. पेरियोडॉंटिक्स 5. मुख चिकित्सा एवं विकिरण विज्ञान	20.11.98	-तदैव-	-तदैव-
12.	डी.वाई. पाटिल डेंटल कालेज और हास्पिटल, नवी मुम्बई	1. प्रोस्थोडॉंटिक्स 2. दंत विकलांग विज्ञान 3. मुख और मेक्जिलोफेसियल शल्य चिकित्सा 4. संरक्षी दंत चिकित्सा 5. पेरियोडॉंटिक्स	8.6.99	-तदैव-	-तदैव-
13.	एम.एस. रमैया डेंटल कालेज, बंगलौर	1. संरक्षी दंत चिकित्सा	25.11.99	-तदैव-	-तदैव-
14.	एच.के. सोसायटीज इंस्टीट्यूट आफ डेंटल साइंसिज, गुलबर्गा	1. संरक्षी दंत चिकित्सा 2. आर्थोडॉंटिक्स	27.9.99	-तदैव-	तदैव-
15.	के.वी.जी. डेंटल कालेज सुल्लिया	1. पेरियोडॉंटिक्स	4.2.97	-तदैव-	-तदैव-
16.	गवर्नमेंट डेंटल कालेज, पटियाला	1. मुख एवं मेक्जिलोफेसियल शल्य चिकित्सा	13.1.2000	-तदैव-	तदैव-

मेट्रो रेल ट्रांजिट परियोजना, बंगलौर हेतु धनराशि

2882. श्री आर.एल. जालप्पा : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मेट्रो रेल ट्रांजिट परियोजना, बंगलौर हेतु विस्तृत परियोजना और वित्तीय विश्लेषण का कार्य पूरा हो गया है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस परियोजना के लिए जारी की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) और (ख) कर्नाटक सरकार ने सूचित किया है कि बंगलौर एलिवेटेड लाइट रेल ट्रांजिट सिस्टम के लिए विस्तृत व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट तथा विस्तृत वित्तीय विश्लेषण को निजी क्षेत्र के यू.बी. ग्रुप कन्सोर्टियम तथा कर्नाटक सरकार द्वारा बंगलौर में ई.एल.आर.टी.एस. के कार्यान्वयन के लिए गठित कंपनी—बंगलौर मास रैपिड ट्रांजिट लिमिटेड द्वारा अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

(ग) उक्त परियोजना के कार्यान्वयन के लिए भारत सरकार द्वारा कोई धनराशि नहीं दी गई है। तथापि, भारत सरकार ने बंगलौर में ई.एल.आर.टी.एस. के लिए व्यवहार्यता अध्ययन करने हेतु अनुदान के रूप में कर्नाटक सरकार को 18.34 लाख रु. की राशि मुहैया कराई है।

राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ

2883. श्री अनंत गंगाराम गीते :
श्री किरीट सोमैया :

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

(क) राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ पर किस आधार पर प्रतिबंध लगाया गया और यह प्रतिबंध कब लाया गया;

(ख) क्या सरकार राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ की गतिविधियों में भाग लेने के लिए आर.एस.एस. स्वयं सेवकों को अनुमति देने पर विचार कर रही है;

(ग) यदि नहीं, तो इस संगठन की ऐसी कौन सी गतिविधियां हैं जो भारत की सम्प्रभुता, आखंडता के लिए खतरा हैं;

(घ) क्या यह सच है कि विभिन्न प्राकृतिक आपदाओं के दौरान विभिन्न राज्य सरकारों और केन्द्र सरकार ने राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ की मदद ली थी;

(ङ) क्या यह भी सच है कि राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ एक सामाजिक सांस्कृतिक संगठन है;

(च) यदि हां, तो राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ की गतिविधियों में भाग लेने के लिए सरकारी कर्मचारियों को अनुमति न देने के क्या कारण हैं; और

(छ) क्या सरकार का विचार इस मामले के अंतिम हल के लिए न्यायिक आयोग गठित करने का है ताकि इससे कोई राजनीतिक लाभ न उठा सकें?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): (क) इस संगठन को तीन बार, आपराधिक कानून संशोधन अधिनियम, 1908 के प्रावधानों के अधीन 4 फरवरी, 1948, को डिफेंस एण्ड इंटरनल सिक्यूरिटी आफ इण्डिया रूल्स के तहत, 7 जुलाई, 1975 को तथा विधि-विरुद्ध क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम, 1967 के अधीन 10 दिसम्बर, 1992 को प्रतिबंधित किया गया था।

(ख) किसी विधिसम्मत संगठन के मामले में, सदस्य उसकी गतिविधियों में भाग लेने के लिए स्वतंत्र हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता है।

(घ) राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ समेत अनेक स्वयं सेवी संगठन देश के विभिन्न भागों में प्राकृतिक आपदाओं के दौरान स्वैच्छिक सेवाएं उपलब्ध कराते रहे हैं।

(ङ) और (च) भारत के निर्वाचन आयोग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार, राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ ने न तो एक राजनैतिक दल के रूप में पंजीकरण करवाने हेतु आवेदन किया है और न ही वह आयोग में एक राजनैतिक दल के रूप में पंजीकृत है।

(छ) जी नहीं, श्रीमान।

यूथ हॉस्टलों का निर्माण

2884. श्री के. मुरलीधरन :
श्री होलखोमांग हौकिप :

क्या **युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में आज तक राज्य-वार और स्थान-वार कितने यूथ हॉस्टलों का निर्माण किया गया है; और

(ख) राज्य-वार और स्थान-वार कितने हॉस्टलों के निर्माण का प्रस्ताव है?

युवक कार्यक्रम और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री टीएच. चाओबा सिंह): (क) अपेक्षित ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण-I संलग्न है।

(ख) ब्यौरे संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

विवरण-I

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	निर्मित युवा छात्रावासों की संख्या	युवा छात्रावास (छात्रावासों) की अवस्थिति
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	3	सिंकदराबाद, विजयवाड़ा, तिरूपति
2.	अरूणाचल प्रदेश	1	नहरलागांव
3.	असम	3	नवगांव, गुवाहाटी, गोलाघाट
4.	बिहार	1	पटना
5.	गुजरात	1	गांधीनगर
6.	हरियाणा	4	पंचकुला, कुरूक्षेत्र, भिवानी, गुड़गांव
7.	हिमाचल प्रदेश	2	डलहौजी, बिलासपुर
8.	जम्मू और कश्मीर	2	पटनीटॉप, नगरोटा
9.	कर्नाटक	3	मैसूर, हसन, तीर्थरामेश्वर
10.	केरल	3	त्रिवेन्द्रम, एर्नाकुलम, कालीकट
11.	महाराष्ट्र	1	औरंगाबाद
12.	मणिपुर	2	इम्फाल, उखरूल
13.	मेघालय	2	शिलांग, तूरा
14.	मध्य प्रदेश	2	भोपाल, जबलपुर
15.	नागालैंड	2	कोकोकचुंग, कोहिमा
16.	मिजोरम	1	एजवाल
17.	पंजाब	4	रोपड़, अमृतसर, संगरूर, पटियाला
18.	राजस्थान	2	जयपुर, जोधपुर
19.	तमिलनाडु	4	मद्रास, मदुरई, तंजावूर, त्रिची
20.	उत्तर प्रदेश	4	आगरा, मंसूरी, उत्तरकाशी, नौनीताल
21.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	1	पोर्टब्लेयर
22.	पश्चिम बंगाल	3	दार्जिलिंग, चुरूलिया, बर्दवान
23.	पांडिचेरी	1	पांडिचेरी

1	2	3	4
24.	त्रिपुरा	1	अगरतला
25.	उड़ीसा	4	पुरी, जोशीपुर, गोपालपुर ऑन सी, कोरापुट
26.	गोवा	2	पणजी, पद्म मपुसा
27.	सिक्किम	1	नामची
	कुल	60	

विवरण-II

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	युवा छात्रावास (छात्रावासों) की स्थिति
1	2	3
क. निर्माणाधीन युवा छात्रावास		
1.	उत्तर प्रदेश	इलाहाबाद, लखनऊ, रानीखेत
2.	पश्चिम बंगाल	बक्खाली, काईखाली
3.	उड़ीसा	भुवनेश्वर
4.	कर्नाटक	कारवार, सोगालू
5.	आंध्र प्रदेश	वारंगल, नागार्जुनसागर, विशाखापत्तनम
6.	असम	तेजपुर
7.	हिमाचल प्रदेश	मनाली
8.	सिक्किम	गंगटोक
9.	केरल	वायानाड
10.	महाराष्ट्र	बुलडाना
11.	मध्य प्रदेश	खजुराहो
ख. सिद्धांत रूप से अनुमोदित युवा छात्रावास (निर्माण-कार्य अभी शुरू किया जाना है)		
1.	बिहार	किशनगंज
2.	गुजरात	जूनागढ़, भावनगर, सपुत्रा, पावागढ़
3.	जम्मू व कश्मीर	लेह
4.	महाराष्ट्र	नौगांव
5.	मध्य प्रदेश	इंदौर, ग्वालियर, रायपुर, चित्रकूट, ओरछा
6.	मेघालय	चेरापूंजी
7.	राजस्थान	उदयपुर, कोटा, अजमेर
8.	उत्तर प्रदेश	बरेली, वाराणसी, बलिया
9.	त्रिपुरा	उदयपुर
10.	तमिलनाडु	उथागमांडलम (ऊटी)
11.	मणिपुर	थाउबाल, विष्णुपुर, चुराचंदपुर
12.	पंजाब	जालंधर, आननंदपुर साहिब

[हिन्दी]

दुल्हन को जलाए जाने की घटना

2885. श्रीमती शीला गौतम :
श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय :
श्री शिवराजसिंह चौहान :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष तथा आज तक के दौरान देश में दुल्हन को जलाए जाने के कारण हुई मौतों की राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्रवार संख्या कितनी है; और

(ख) ऐसी मौतों को रोकने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) गत तीन वर्षों के दौरान देश में दुल्हन को जलाए जाने के कारण हुई मौतों की संख्या के बारे में उपलब्ध सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची के अनुसार 'पुलिस' और 'लोक व्यवस्था' राज्य के विषय होने के कारण अपराध को दर्ज करने, जांच पड़ताल करने, पता लगाने और रोकथाम करने की जिम्मेदारी अनिवार्यता राज्य सरकारों की है। तथापि, केन्द्र सरकार महिलाओं के प्रति अपराध को खतरे पर अंकुश लगाने की दृष्टि से उपाय करने की आवश्यकता पर जोर देते हुए, समय-समय पर, राज्य सरकारों को लिखती आ रही है। केन्द्र सरकार द्वारा सुझाए गए उपायों में, अन्य बातों के साथ-साथ, दहेज निषेध अधिकारियों की नियुक्ति, पुलिस स्टेशनों में महिला प्रकोष्ठ की स्थापना, महिला पुलिस अधिकारियों की व्यापक भर्ती और पुलिस कर्मियों को जेंडर सेंसिटाइजेशन प्रशिक्षण देना शामिल है। केन्द्र सरकार, राज्य, राज्य सरकारों को वर्तमान कानूनों का क्रियान्वयन, उनकी मूल भावना के अनुसार सुनिश्चित करने और इससे जुड़े अन्य मामलों के बारे में कानून/अनुदेशों के बारे में आम जनता को दहेज विरोधी जागरूक करने की आवश्यकता पर भी जोर देती आ रही है। केन्द्र सरकार मौजूदा कानूनों को और सख्त बनाने की दृष्टि से इनमें लगातार आशोधन और संशोधन भी करती आ रही है। समाज में महिलाओं की सकारात्मक भूमिका को बताने के लिए मीडिया को उपयोग में लाया जा रहा है।

विवरण

1997-1999 के दौरान दहेज के लिए जलाकर मारने की घटनाएं

क्र.सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	दहेज के लिए हत्या-जलाकर मारना (भा. द.सं. की धारा 302) 1997	दहेज संबंधी हत्या-जलाकर भा.दं.सं. की धारा 304 बी) 1997	दहेज के लिए हत्या-जलाकर मारना (भा. दं.सं. की धारा 302) 1998	दहेज संबंधी हत्या-जलाकर (भा.दं.सं. की धारा 304 बी) 1998	दहेज के लिए हत्या-जलाकर मारना (भा.दं. सं. की धारा 302) 1999	दहेज संबंधी हत्या-जलाकर (भा.दं.सं. की धारा 304 बी) 1999	आंकड़े 1999 के नीचे दिए गए माह तक के हैं 1999
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	आंध्र प्रदेश	46	105	42	128	53	110	दिसम्बर, 1999
2.	अरूणांचल प्रदेश	0	1	1	0	0	0	सितम्बर
3.	असम	2	6	0	3	0	5	दिसम्बर
4.	बिहार	45	106	74	211	उ.न.	उ.न.	उ.न.
5.	गोवा	0	1	0	1	0	0	दिसम्बर
6.	गुजरात	20	25	31	29	20	21	दिसम्बर
7.	हरियाणा	4	74	7	93	2	116	दिसम्बर
8.	हिमाचल प्रदेश	1	1	1	4	0	0	दिसम्बर
9.	जम्मू व कश्मीर	0	0	0	0	0	0	नवम्बर
10.	कर्नाटक	15	36	22	45	12	63	दिसम्बर
11.	केरल	0	4	0	3	2	7	नवम्बर, (अक्तूबर)
12.	मध्य प्रदेश	33	182	13	150	33	156	दिसम्बर

1	2	3	4	5	6	7	8	9
13.	महाराष्ट्र	57	120	73	125	53	76	दिसम्बर (अगस्त) सितम्बर, (नवम्बर)
14.	मणिपुर	0	0	0	0	0	0	दिसम्बर
15.	मेघालय	0	0	0	0	0	0	सितम्बर
16.	मिजोरम	0	0	0	0	0	6	दिसम्बर
17.	नागालैण्ड	0	0	0	0	0	0	दिसम्बर
18.	उड़ीसा	6	9	9	22	7	3	अक्तूबर
19.	पंजाब	5	78	9	78	8	68	दिसम्बर
20.	राजस्थान	12	115	28	108	3	94	दिसम्बर
21.	सिक्किम	0	0	0	0	0	0	दिसम्बर
22.	तमिलनाडु	7	48	26	51	8	65	दिसम्बर
23.	त्रिपुरा	0	3	0	3	0	0	दिसम्बर
24.	उत्तर प्रदेश	238	506	197	676	310	609	दिसम्बर
25.	पश्चिम बंगाल	7	76	2	69	4	68	दिसम्बर
	कुल राज्य	498	1496	535	1799	515	1477	
26.	अं. और निकोबार द्वीप समूह	0	1	0	0	0	0	दिसम्बर
27.	चण्डीगढ़	0	2	0	4	1	0	दिसम्बर
28.	दादरा और नगर हवेली	0	0	0	0	0	1	दिसम्बर
29.	दमण और दीव	0	0	0	0	0	0	नवम्बर (अगस्त)
30.	दिल्ली	7	77	3	56	14	48	दिसम्बर
31.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0	दिसम्बर
32.	पांडिचेरी	0	1	0	1	0	3	दिसम्बर
	कुल (संघ शासित क्षेत्र)	7	81	3	61	15	52	
	महायोग	505	1577	538	1860	530	1529	

स्रोत : मासिक अपराध आंकड़े

नोट : आंकड़े अस्थायी हैं। कोष्ठक में दिए गए माह के नाम का अर्थ है अनुपलब्ध।

उ.न. : उ.न. का अर्थ है उपलब्ध नहीं है।

[अनुवाद]

डी.डी.ए. में भ्रष्टाचार

2886. **श्री अब्दुल रशीद शाहीन :**
श्री श्रीप्रकाश जायसवाल :
श्री विजय गोयल :

क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण भ्रष्टाचार रोकने में असफल रहा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) भ्रष्टाचार में कितने अधिकारी दोषी पाए गए तथा इनमें से पिछले तीन वर्षों के दौरान 31 दिसम्बर, 1999 तक, कितने अधिकारियों को सजा नहीं दी गई है;

(घ) क्या सरकार का विचार, दिल्ली विकास प्राधिकरण की सतर्कता शाखा के कार्यों की समीक्षा करने का है; और

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

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) जी, नहीं।

(ख) दिल्ली विकास प्राधिकरण संस्था में भ्रष्टाचार को रोकने हेतु त्रिआयामी योजना अपना रही है—अर्थात् निरोधक, अन्वेषी एंड दण्डात्मक। संस्था में सुव्यवस्था बनाए रखने के लिए कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग एवं केन्द्रीय सतर्कता आयोग द्वारा जारी किए गए भ्रष्टाचार-निरोधक उपायों का पूरी सत्यनिष्ठा से पालन किया जा रहा है।

(ग) विगत तीन वर्षों में डी.डी.ए. के 19 कर्मियों को सी.बी.आई. एवं दिल्ली सरकार की भ्रष्टाचार निरोधक शाखा (ए.सी.बी.) द्वारा पकड़ा गया। इन व्यक्तियों के मामलों में सी.बी.आई. एवं ए.सी.बी. द्वारा कार्यवाही की जा रही है।

(घ) और (ङ) डी.डी.ए. की सतर्कता शाखा के कार्य का शहरी विकास मंत्रालय एवं केन्द्रीय सतर्कता आयोग द्वारा नियमित रूप से पुनरीक्षण किया जाता है।

दिल्ली विकास प्राधिकरण की दुकानों का आवंटन

2887. **श्री शीशराम सिंह रवि :** क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण ने अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लोगों, स्वतंत्रता सेनानियों, भूतपूर्व सैनिकों और शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों को "फ्री-होल्ड" आधार पर निर्मित दुकानों/स्टालों के आवंटन का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो अभी तक आवंटित दुकानों, स्टालों की श्रेणीवार संख्या कितनी है तथा अभी तक आवंटित दुकानों एवं स्टालों की संख्या कितनी है एवं वे कब से अनावंटित पड़ी हैं; और

(ग) वरीयता प्राप्त व्यक्तियों की सूची में सेवानिवृत्त सरकारी कर्मचारियों को न शामिल करने के क्या कारण हैं?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) जी, हां। प्रत्येक वर्ष विक्रय के लिए उपलब्ध कुल दुकानों/स्टालों में से कुछ दुकानों/स्टाल अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों, शारीरिक रूप से विकलांगों, स्वतंत्रता सेनानियों, भूतपूर्व सैनिकों आदि को कम्प्यूटरीकृत ड्रा द्वारा आबंटित किए जाते हैं तथा आरक्षण की प्रतिशतता इस प्रकार है:-

(1) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति	–	25%
(2) स्वतंत्रता सेनानी	–	1%
(3) भूतपूर्व सैनिक	–	2%
(4) शारीरिक रूप से विकलांग	–	5%

(ख) डी.डी.ए. ने बताया है कि वर्ष 1999 से दुकानों/स्टालों का आबंटन फ्रीहोल्ड आधार पर किया जा रहा है। इससे पहले दुकानें लीज होल्ड आधार पर आबंटित की जाती थी। वर्ष 1999 के दौरान इन श्रेणियों को फ्रीहोल्ड आधार पर आबंटित कुल दुकानों का विवरण संलग्न है।

इन श्रेणियों को किए जाने वाले आबंटन का कोई बैकलाग नहीं है।

(ग) डी.डी.ए. ने बताया है कि केवल सामाजिक रूप से उपेक्षित वर्गों के लिए ही आरक्षण उपलब्ध है। सेवा निवृत्त सरकारी कर्मचारी इस श्रेणी में नहीं आते।

विवरण

क्र.सं.	श्रेणी	दुकानों की संख्या	
		आरक्षित	आबंटित
1.	अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति	106	106
2.	शारीरिक रूप से विकलांग	21	21
3.	स्वतंत्रता सेनानी	4	4
4.	भूतपूर्व सैनिक (*)		
	(1) ड्रा द्वारा	4	4
	(2) टेंडर द्वारा	4	कोई टेंडर प्राप्त नहीं हुआ।

(*) भूतपूर्व सैनिकों के लिए निर्धारित 2% कोटे में से 1% जे.सी.ओ. से निचले रैंक के आवेदकों के बीच कम्प्यूटरीकृत ड्रा द्वारा तथा 1% बिना किसी रैंक सीमा के टेंडर द्वारा आबंटन किया जाता है।

मलेरिया के मामले

2888. श्री पी. कुमारासामी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि दक्षिण और दक्षिण-पूर्व एशिया के महानगरों में चेन्नई में मलेरिया के सर्वाधिक मामले दर्ज होते हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि तमिलनाडु में मलेरिया, चेन्नई से फैलता है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने चेन्नई में मलेरिया से निपटने के लिए क्या कदम उठाए हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) राज्य स्वास्थ्य प्राधिकरणों से प्राप्त रिपोर्टों के अनुसार देश के सभी महानगरों में से चेन्नई में 1996, 1997 और 1998 के दौरान मलेरिया के सबसे अधिक रोगी दर्ज किए गए।

मुख्य शहरी रोग वाहक अनोफिलिस स्टेफेंसी जो मलेरिया के संचरण का कारण है, चेन्नई में व्याप्त है। ये रोग वाहक प्रजातियां ओवर हैड टैंकों, हौजों, निर्माण स्थलों, भूमिगत टंकियों, अप्रयुक्त कुओं आदि में पैदा होती हैं। इसके अलावा पानी की अनियमित सप्लाई के कारण लोग, जल का भण्डारण करने लगते हैं जिससे रोग वाहक घनत्व में और अधिक वृद्धि हो जाती है।

(ग) चेन्नई में मलेरिया से निपटने के लिए शुरू किए गये नियंत्रण उपायों में शामिल हैं:-

1. रोगियों का अस्पतालों, औषधालयों और मलेरिया क्लिनिकों के जरिए तेजी से उपचार करना।
2. साप्ताहिक अन्तरालों पर लार्वा रोधी अभियानों में तेजी लाना।
3. निम्नस्थ क्षेत्रों को भरकर, जल पात्रों को सप्ताह में एक बार खाली कर मेलरिया के स्रोतों में कमी करना।
4. मलेरिया और मच्छर प्रजनक परिस्थितियों की रोकथाम करने हेतु जनजागरूकता पैदा करने के लिए सूचना, शिक्षा और संचार कार्यकलापों में तेजी लाना।
5. संशोधित कार्य योजना के अनुसार संक्रामक मच्छरों को नष्ट करने के लिए पायरेथ्रम एक्स्ट. 2% का छिड़काव।

तमिलनाडु सरकार को तमिलनाडु में और खासकर चेन्नई में मलेरिया की समस्या की जानकारी है और उसने उसके नियंत्रण के लिए समुचित उपाय शुरू किए हैं।

राष्ट्रीय मलेरिया रोधी कार्यक्रम निदेशालय (एन.ए.एम.पी.) ने सूचना, शिक्षा और संचार गतिविधियों का निष्पादन करने के लिए चेन्नई नगर निगम को 21 लाख रुपयों की राशि निर्गत की है ताकि मलेरिया के निवारण और नियंत्रण के लिए लोगों में जागरूकता उत्पन्न की जा सके।

[हिन्दी]

आतंकवाद/नक्सलवाद प्रभावित राज्यों के लिए कार्य-योजना

2889. **श्री पी.आर. खुंटे :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उन दूर-दराज के आतंकवाद/नक्सलवाद प्रभावित क्षेत्रों में जान-माल की सुरक्षा करने के लिए कोई कार्य-योजना बनायी है जहां पर कोई पुलिस बल/सहायता उपलब्ध नहीं है;

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

(ग) यह योजना कब तक बन जायेगी?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (ग) 'लोक व्यवस्था' और 'पुलिस' राज्य के विषय होने के कारण इस संबंध में विभिन्न उपाय खोजने और ठोस उपाय करने का काम संबंधित राज्य सरकारों का है। केन्द्र सरकार, इस संबंध में उनके प्रयासों में सहायता करती रही है। और आतंकवादी/नक्सलवादी गतिविधियों के बारे में सभी राज्य सरकारों और संबंधित एजेंसियों को नियमित रूप से सुग्राही बनाती रही है। आसूचना का नियमित आधार पर आदान-प्रदान किया जाता है और राज्य पुलिस बलों का आधुनिकीकरण करने की योजना और सुरक्षा संबंधी खर्च की प्रतिपूर्ति स्कीम के अंतर्गत वित्तीय सहायता के रूप में मदद की जाती है। केन्द्र सरकार, आवश्यकता के आधार पर अर्ध सैनिक बल भी उपलब्ध कराती है। घुसपैठ को रोकने के लिए गश्त गहन करने के अलावा भारत-पाकिस्तान और भारत-बंगलादेश सीमाओं पर, सीमा पर बाड़ लगाने और तेज रोशनी की व्यवस्था करने का काम शुरू किया गया है।

तथापि जम्मू और कश्मीर सरकार की राज्य में उग्रवाद से निपटने में मदद हेतु ग्राम सुरक्षा समितियों की स्कीम है। उपलब्ध सूचना के अनुसार, नागालैण्ड में दो ज़िलों में ग्राम गार्डों के रूप में संस्थान उपलब्ध हैं।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय साक्षरता मिशन

2890. **श्री ए. नरेन्द्र :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राष्ट्रीय साक्षरता मिशन द्वारा अपने राष्ट्रीय कार्यक्रम के पहले चरण और सम्पूर्ण साक्षरता अभियान के दूसरे और तीसरे चरण के लिए कितनी राशि स्वीकृत की गई;

(ख) क्या आन्ध्र प्रदेश और दूसरे राज्यों के विभिन्न जिलों को राष्ट्रीय साक्षरता मिशन द्वारा स्वीकृत की गई राशि अब तक प्रदान नहीं की गई है;

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

(घ) आन्ध्र प्रदेश में उक्त राशि किस प्रकार से खर्च किए जाने की संभावना है और कुल कितनी साक्षरता प्राप्त करने का प्रस्ताव है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) चालू वित्त वर्ष के दौरान राष्ट्रीय साक्षरता मिशन के लिए कुल 110.00 करोड़ रु. का बजट आवंटित किया गया है। इसमें 65.00 करोड़ रु. की व्यवस्था साक्षरता की योजनाओं के लिए की गई है।

(ख) और (ग) संपूर्ण साक्षरता अभियानों और उत्तर साक्षरता अभियानों के लिए परियोजनावार निधियां स्वीकृत की जाती हैं और राष्ट्रीय साक्षरता मिशन के हिस्से की 50 प्रतिशत धनराशि प्रथम किस्त के रूप में शीघ्र ही जारी कर दी जाती है। द्वितीय किस्त जारी करने की राशि अभियान की भौतिक तथा वित्तीय प्रगति पर निर्भर करती है।

सतत शिक्षा कार्यक्रम के संबंध में संपूर्ण साक्षरता अभियानों और उत्तर साक्षरता कार्यक्रमों के लेखे का निपटान होने के बाद ही निधियां जारी की जाती हैं।

सतत शिक्षा योजना के अन्तर्गत आन्ध्र प्रदेश में 16 जिलों को पहले ही निधियां प्रदान कर दी गई हैं। 4 जिलों में लेखा निपटान की प्रक्रिया लंबित होने के कारण निधियां जारी नहीं की जा सकी थी, अब वहां कार्रवाई चल रही है।

(घ) अनुमोदित परियोजना में अन्तर्निहित कार्यकलापों पर धनराशि खर्च किए जाने के लिए स्वीकृति आवश्यक है। राष्ट्रीय साक्षरता मिशन का उद्देश्य वर्ष 2005 तक संतोषजनक साक्षरता का 75 प्रतिशत लक्ष्य हासिल कर लेना है।

[हिन्दी]

हिन्दी सलाहकार समिति

2891. **श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राजभाषा हिन्दी का स्वर्ण जयंती समारोह मनाया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस अवसर पर कौन-कौन से प्रकाशन निकाले जाएंगे;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या मंत्रालय के अधीन हिन्दी सलाहकार समिति का गठन किया गया है;

(ङ) यदि हां, तो इसके सदस्य कौन-कौन हैं;

(च) यदि नहीं, तो इसका गठन कब तक कर लिया जाएगा; और

(छ) विभाग में हिन्दी को किस सीमा तक प्रोत्साहन दिया जा रहा है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) से (ग) 9 दिसम्बर, 1999 को राजभाषा का स्वर्ण जयंती समारोह मनाया गया जिसमें कर्मचारियों एवं अधिकारियों को पुरस्कार प्रदान किया गया। "विज्ञान गरिमा सिन्धु" तथा "सम्यक भाषा हिन्दी के पचास वर्ष" पत्रिकाओं का प्रकाशन किया जा रहा है।

(घ) से (छ) हिन्दी सलाहकार समिति का पुनर्गठन किया जा रहा है। मंत्रालय में विभिन्न प्रतियोगिताएं आयोजित करके और कर्मचारियों एवं अधिकारियों को पुरस्कार प्रदान करके तथा उन्हें सम्बोधित करके हिन्दी को हर संभव सीमा तक बढ़ावा दिया जा रहा है।

[अनुवाद]

महिलाओं के विरुद्ध हिंसा

2892. श्री के.पी. सिंह देव : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार महिलाओं के विरुद्ध हिंसा को रोकने तथा उनके अधिकारों के लिए वर्तमान संहिताओं में सुधार करने हेतु कोई कदम उठाने का विचार कर रही है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुमित्रा महाजन): (क) और (ख) राष्ट्रीय महिला आयोग, जिसे महिलाओं को दिये गये संवैधानिक और कानूनी सुरक्षापायों से संबंधित कानूनों की जांच करने का अधिदेश प्राप्त है, को महिलाओं को प्रभावित करने वाले 39 केन्द्रीय कानूनों की समीक्षा करने के लिए कहा गया था। आयोग ने महिलाओं से संबंधित 12 कानूनों, जिनकी सूची विवरण के रूप में संलग्न है, में संशोधन की सिफारिश की है। इन्हें संबंधित मंत्रालयों/विभागों के पास भेज दिया गया है। महिलाओं से संबंधित सभी विधानों की समीक्षा करने के लिए भारत सरकार ने एक कार्य दल स्थापित करने का निर्णय लिया है।

विवरण

महिलाओं से संबंधित मौजूदा कानूनों में संशोधन करने के बारे में राष्ट्रीय महिला आयोग द्वारा संस्तुत अधिनियमों की सूची

1. सती (निवारण) अधिनियम, 1987
2. दहेज निषेध अधिनियम, 1961
3. सन्नी अशिष्ट निरूपण (निषेध) अधिनियम, 1986
4. अनैतिक पणन (निवारण) अधिनियम, 1956
5. गर्भ का चिकित्सीय समापन अधिनियम, 1971
6. बालक विवाह अवरोध नियम, 1929
7. पारिवारिक न्यायालय अधिनियम, 1984
8. विदेशीय विवाह अधिनियम, 1969
9. संरक्षक तथा प्रतिपाल्य अधिनियम, 1890
10. भारतीय उत्तराधिकार अधिनियम, 1925
11. विवाहित महिला सम्पत्ति अधिनियम, 1874
12. हिन्दू विवाह अधिनियम, 1957

विघटनकारी गतिविधियां

2893. श्री होलखोमांग हौकिप : क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों और आज तक के दौरान पूर्वोत्तर क्षेत्र में विभिन्न राष्ट्र विरोधी गिरोहों द्वारा विघटनकारी गतिविधियों की कितनी घटनाएं हुई हैं;

(ख) पूर्वोत्तर क्षेत्र में ऐसे उग्रवादी गुटों द्वारा मारे गए व्यक्तियों तथा सरकारी कार्मिकों की संख्या कितनी है;

(ग) गिरफ्तार किये गए दोषी व्यक्तियों की संख्या कितनी है; और

(घ) सरकार द्वारा ऐसे राष्ट्र विरोधी गिरोहों के विरुद्ध की जा रही कार्रवाई का ब्यौरा क्या है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) से (ग) वर्ष 1997, 1998, 1999 और 2000 (फरवरी तक) के दौरान पूर्वोत्तर में उग्रवादी ग्रुप 5526 घटनाओं के लिए जिम्मेदार थे जिनमें 3934 व्यक्ति मारे गए थे। इस अवधि के दौरान 4948 उग्रवादी गिरफ्तार किए गए थे।

(घ) पूर्वोत्तर में उग्रवाद का मुकाबला करने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदमों के, अन्य बातों के साथ-साथ, केन्द्रीय अर्ध सैनिक बलों और सेना की तैनाती; सुरक्षा बलों के बीच बेहतर समन्वय और आसूचना का आदान-प्रदान; राज्य पुलिस बलों का आधुनिकीकरण/उन्नयन; सुरक्षा संबंधी व्यय की प्रतिपूर्ति; राज्य सरकारों को विशेष केन्द्रीय सहायता की स्वीकृति; गम्भीर रूप से प्रभावित क्षेत्रों को "विक्षुब्ध क्षेत्रों" घोषित करना और प्रमुख विद्रोही ग्रुपों को विधि विरुद्ध संगठनों के रूप में अधिसूचित करना शामिल है। स्थिति पर नजर भी रखी जा रही है और समुचित कार्रवाई करने के लिए इसकी समय-समय पर समीक्षा की जाती है।

घुसपैठ

2894. श्रीमती श्यामा सिंह : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि नेपाल और बंग्लादेश के जरिये बड़ी संख्या में अफगानी और तालिबानी भारत में घुसपैठ कर रहे हैं और देश के मुस्लिम परिवारों के साथ घुल-मिल रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या अवैध रूप से भारत में प्रवेश करने वाले अफगानी और तालिबानी आई.एस.आई. एजेंटों के साथ संबंध बना रहे हैं और देश की अखंडता को खतरा पैदा कर रहे हैं; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) अफगान राष्ट्रिकों द्वारा, जाली यात्रा दस्तावेजों का प्रयोग करके नेपाल के रास्ते, भारत में दाखिल होने की कोशिशें करने के बारे में यदा-कदा रिपोर्ट मिली हैं। तथापि, अफगान राष्ट्रिकों और तालीबान तत्वों द्वारा बड़ी संख्या में नेपाल और बंगलादेश के रास्ते घुसपैठ करने और देश में मुस्लिम परिवारों के साथ घुलमिल जाने के बारे में कोई सूचना नहीं है।

(ग) सरकार ने बहु-आयामी दृष्टिकोण अपनाया है जिसमें सम्मिलित है:- अर्ध-सैनिक बलों की तैनाती; सीमा निगरानी-बुर्जों की स्थापना, भारत-पाक और भारत-बंगलादेश सीमा पर सुमेध क्षेत्रों में बाड़ लगाना/तेज रोशनी की व्यवस्था करना, संबंधित एजेन्सियों के बीच आसूचना के त्वरित आदान-प्रदान हेतु आसूचना तंत्रों को सक्रिय बनाना तथा घुसपैठ और अन्य विघटनकारी गतिविधियों को रोकने के लिए देश की अन्तर्राष्ट्रीय सीमाओं पर गहन सतर्कता के लिए बलों को नाईट विजन डिवाईसिस जैसे विशिष्ट उपकरणों की व्यवस्था करना नेपाल के साथ, विशेष रूप से प्रभावी सीमा प्रबन्धन के बारे में, सहयोग बढ़ाने के लिए उपाय किए गए हैं। दोनों सरकारों की संबंधित एजेन्सियां नियमित रूप से सम्पर्क में रहती हैं। सुरक्षा उपायों पर सहयोग बढ़ाने और इन चिन्ताओं पर विचार करने के लिए द्विपक्षीय संस्थागत तंत्र उपलब्ध हैं। खुली भारत-नेपाल सीमा का दुरुपयोग रोकने के लिए भारत और नेपाल से लगे सीमावर्ती जिलों में सतर्कता गहन करने सहित दोनों पक्ष सुसमन्वित उपाय करने पर सहमत हो गए हैं। भारत-नेपाल सीमा पर पुलिस व्यवस्था को गहन और सुदृढ़ भी किया गया है।

अवैध पाकिस्तानी अप्रवासी

2895. श्री अवतार सिंह भड़ाना :
श्री शीशराम सिंह रवि :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि पाकिस्तानी लोग वीमा की अवधि समाप्त होने के बाद इसकी अवधि बढ़ाए बगैर ही देश में अधिक समय तक रह रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इन लोगों द्वारा अवैध रूप से रहने के क्या कारण हैं और इससे संबंधित सभी कमियों को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जाने का विचार है;

(ग) क्या कई पाकिस्तानी नागरिक भारत में अधिक दिनों तक रहने के लिए प्राय: छोटे-मोटे अपराधों में शामिल रहते हैं और न्यायालय उनके अपराधों के विचारण के लिए उन्हें जमानत दे देते हैं;

(घ) यदि हां, तो उनके साथ ही भारतीयों जैसा व्यवहार करने के क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार के ध्यान में यह बात भी आयी है कि अधिकांश मामलों के अदालत में कई वर्षों तक लंबित रहने के कारण इनमें से अधिकांश व्यक्ति अपराध जगत से संपर्क बना लेते हैं जिन पर आई.एस.आई. योजनाओं पर अमल करने हेतु विश्वास किया जा सकता है;

(च) यदि हां, तो ऐसे कितने पाकिस्तानी नागरिकों के विरुद्ध कब-कब से भारतीय अदालतों में मामले चल रहे हैं; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (छ) वीजा की अवधि बढ़वाए बिना अनेकों पाकिस्तानी राष्ट्रिक, पारिवारिक संबंधों अथवा भारत में उपलब्ध बेहतर आर्थिक स्थितियों तथा पाकिस्तान में अल्पसंख्यक समुदायों के व्यक्तियों को खतरे अथवा सताए जाने इत्यादि जैसे विभिन्न कारणों से यहीं रुक जाते हैं। ठहरने की निर्धारित अवधि से अधिक समय तक भारत में ठहरने वाले कुछ पाकिस्तानी नागरिक, भारत छोड़ने का नोटिस प्राप्त होने पर, भारत में अपने ठहरने की अवधि बढ़ाने के लिए न्यायालयों में याचिकाएं दायर कर देते हैं। पासपोर्ट (भारत में प्रवेश) अधिनियम, 1920, विदेशियों विषयक अधिनियम, 1946 तथा इनके अन्तर्गत जारी किए गए नियमों और आदेशों के तहत प्रदत्त शक्तियों के अधीन राज्य सरकारें और संघ शासित क्षेत्र प्रशासन इन मामलों का प्रतिवाद करने के लिए सक्षम हैं। अत: पाकिस्तानी राष्ट्रिकों द्वारा दायर किए गए इस प्रकार के मामलों के बारे में आंकड़े केन्द्रीय स्तर पर उपलब्ध नहीं हैं। भारत सरकार को इस प्रकार के किसी पाकिस्तान राष्ट्रिक द्वारा भारत में ठहरने की अवधि बढ़ाने के लिए छोटे-मोटे अपराधों में संलिप्त होने संबंधी घटनाओं की कोई जानकारी नहीं है। ऐसे कुछ पाकिस्तानी राष्ट्रिकों के आई.एस.आई. के साथ सम्पर्क होने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है। सभी राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों को सुग्राही बनाने के लिए समय-समय पर प्रशासनिक अनुदेश जारी किए जाते हैं ताकि उनका पता लगाने और स्वदेश वापस भेजने के लिए विशेष अभियान चलाए जा सकें।

आपातकालीन स्वास्थ्य परिचर्या

2896. **श्रीमती रानी नराह:**
श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने आपातकालीन स्वास्थ्य परिचर्या हेतु एक राष्ट्रीय योजना तैयार करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या इस योजना के अंतर्गत देश के किसी भी कोने में आपातकालीन चिकित्सा के मामलों में मरीजों को अविलम्ब उपचार उपलब्ध कराया जाएगा;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार निजी क्षेत्र को इस योजना में शामिल करने का है;

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

(च) योजना को कब तक क्रियान्वित किया जायेगा?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) से (च) भारत सरकार स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय ने चुनिंदा राज्य सरकारों के अस्पतालों जो राष्ट्रीय राजमार्गों के अत्यधिक दुर्घटना-प्रवण क्षेत्रों में स्थित हैं, में दुर्घटना और आपाती सेवाओं में वृद्धि करने और उनका उन्नयन करने के लिए प्रायोगिक परियोजनाएं शुरू करने का प्रस्ताव किया है। सभी राज्य और संघ राज्य क्षेत्र सरकारों से अनुरोध किया गया है कि वे राष्ट्रीय राजमार्ग पर स्थित एक कस्बे/शहर का चुनाव करें और वित्तीय सहायता पर विचार किए जाने हेतु राज्य क्षेत्र के एक अस्पताल में आपाती सुविधाओं का उन्नयन करने और उन्हें सुदृढ़ बनाने हेतु एक परियोजना तैयार करें।

हाल में जवाहर लाल स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान, पांडिचेरी द्वारा "राष्ट्रीय आपाती चिकित्सा परिचर्या कार्यक्रम के लिए कार्यनीतियां तैयार करना" नामक एक कार्यशाला आयोजित की गई थी। कार्यशाला में कार्यसूची कागजों के रूप में परिचालित किए गए प्रारूप प्रस्ताव की जांच की जा रही है।

इस अवस्था में सरकार निश्चित रूप से यह नहीं बता सकती कि इसके कार्यान्वयन में कितना समय लगेगा।

[हिन्दी]

खेल/युवा गतिविधियाँ

2897. **श्री धावरचन्द गेहलोत:** क्या **युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1997-98, 1998-99 और 1999-2000 के दौरान तत्कालीन विभाग या उसके नियंत्रणाधीन खेल संस्थाओं द्वारा देश में राष्ट्रीय और अंतर-राज्यीय स्तर पर कौन सी खेल प्रतियोगितायें किन-किन स्थानों पर आयोजित की गई;

(ख) उक्त प्रतियोगिताओं में कितने खिलाड़ियों ने भाग लिया और इनके आयोजन पर कितनी धनराशि खर्च हुई; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान खेल, युवक क्लबों की गतिविधियों का राज्यवार ब्यौरा क्या है?

युवक कार्यक्रम और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री टीएच. चाओबा सिंह): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

विवाह संबंधी अपराध

2898. डा. वी. सरोजा: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विवाह संबंधी अपराधों को तार्किक और गैर-जमानती बनाने तथा महिलाओं के प्रति भेदभाव को खत्म करने के मद्देनजर इसके प्रावधानों की समीक्षा करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) से (ग) भारतीय दण्ड संहिता, 1960 की धारा 493 से धारा 498, विवाह संबंधी अपराधों के बारे में हैं। धारा 493 के अधीन किए गए अपराध गैर-जमानती होते हैं जबकि उपर्युक्त अन्य धाराओं के आधीन अपराध जमानती होते हैं।

भारत के विधि आयोग ने भारतीय दण्ड संहिता, 1860 की व्यापक पुनरीक्षा करने के उपरान्त अन्य बातों के साथ-साथ विवाह संबंधित अपराधों के प्रावधानों के बारे में कुछ संशोधन करने की संस्तुति की है। चूंकि आपराधिक कानून, भारत के संविधान की समवर्ती सूची में है और राज्य सरकारों द्वारा शासित किया जाता हैं अत: विधि आयोग की रिपोर्ट, उनके विचार जानने के लिए उन्हें भेजी गई है।

आत्मसमर्पण कर चुके नक्सलवादियों के लिए पैकेज

2899. श्री राम नायडू दग्गुबाटि: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार आत्म-समर्पण कर चुके नक्सलवादियों के लिए पैकेज घोषित करने का है;

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

(ग) जीवनयापन के लिए उन्हें नौकरी प्रदान करने के लिए क्या उपाय करने का प्रस्ताव है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (ग) सरकार ने वामपंथी उग्रवादियों के लिए आत्मसमर्पण नीति का प्रारूप तैयार किया है और इस पर उनके विचार जानने के लिए इसे संबंधित राज्यों के बीच परिचालित किया गया है। इस नीति का मुख्य उद्देश्य उन गुमराह और हृष्ट पुष्ट युवाओं और युवतियों को, जो उग्रवाद की राह पर भटक गए हैं, को उग्रवाद से मुक्त कराकर उन्हें मुख्य धारा से जोड़ कर वामपंथी उग्रवाद को नियंत्रित करना है।

[हिन्दी]

दिल्ली पुलिस के विरुद्ध शिकायतें

2900. श्री राज नारायण पासी: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 18 दिसम्बर 1999 के 'दैनिक जागरण' में 'पुलिस दुर्व्यवहार के खिलाफ छात्रों ने जी.टी. रोड जाम की'' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को इस संबंध में जांच रिपोर्ट प्राप्त हुई है;

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गई है अथवा किये जाने का विचार है;

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा अथवा दिल्ली पुलिस को पुलिस के दुर्व्यवहार के संबंध में अब तक कितनी शिकायतें प्राप्त हुई हैं; और

(ङ) इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (ग) जी हां, श्रीमान्। दिल्ली पुलिस ने सूचित किया है कि, हालांकि श्याम लाल कॉलेज, दिल्ली के कुछ छात्र कॉलेज से एक छात्र को अस्थायी रूप से निष्कासित कर दिये जाने के विरोध में जी.टी. रोड पर इकट्ठे हुए थे, परन्तु उन्होंने यातायात को अवरुद्ध नहीं किया। दिल्ली पुलिस को भी किसी पुलिस अधिकारी के विरुद्ध दुर्व्यवहार किए जाने की ऐसी कोई औपचारिक शिकायत प्राप्त नहीं हुई है जिसकी जांच-पड़ताल की जा सके।

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान दिल्ली पुलिस द्वारा प्राप्त की गई ऐसी शिकायतों की संख्या इस प्रकार है:

वर्ष	शिकायतों की संख्या
1997	45
1998	74
1999	89

(ङ) दोषी पुलिस अधिकारियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई संलग्न विवरण में उल्लिखित है।

विवरण

क्र.सं.	की गई कार्रवाई	पुलिस अधिकारियों की संख्या		
		1997	1998	1999
1.	चेतावनी	04	02	–
2.	परामर्शी ज्ञापन	–	01	–
3.	नाराजगी	01	–	–
4.	गैर-संवेदनशील कार्य के लिए स्थानांतरण	04	03	04
5.	निन्दा-प्रस्ताव	04	03	–
6.	भारी दंड	01	–	–
7.	कारण बताओ नोटिस (प्रक्रियाधीन)	–	–	06
8.	विभागीय जांच (प्रक्रियाधीन)	–	03	07
9.	आपराधिक मामला दर्ज	01	–	–

[अनुवाद]

तपेदिक रोधी औषध और विटामिन का समन्वय

2901. **श्री ए.पी. जितेन्द्र रैड्डी:**
डा. बलीराम:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तपेदिक रोधी औषध तथा विटामिन के समन्वय को स्वास्थ्य के लिए हानिकारक घोषित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो देश में इसकी बिक्री के क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस संबंध में कोई जांच करवाई गई;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले; और

(ङ) जिम्मेवार पाए गए अधिकारियों के खिलाफ सरकार क्या कार्रवाई कर रही है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) और (ख) देश में विटामिन बी-6 के साथ एक क्षयरोगरोधी औषध आइसोनिजाइड के संयोजन को छोड़कर क्षयरोगरोधी औषधों के साथ विटामिनों के नियत खुराक संयोजन के इस्तेमाल पर 23.7.1983 से असंगति के आधार पर रोक लगाई गई थी। क्षयरोग के उपचार के दौरान तंत्रिकाशोथ की रोकथाम के लिए आइसोनिजाइड वाले क्षयरोगरोधी फार्मुलेशनों में विटामिन बी-6 के इस्तेमाल की अनुमति दी गई है। तथापि इस संयोजन का राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण कार्यक्रम में इस्तेमाल नहीं किया जाता।

(ग) से (ङ) उपर्युक्त (क) और (ख) को देखते हुए ये प्रश्न नहीं उठते।

आयुर्वेदिक कालेज

2902. **चौधरी तेजवीर सिंह:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इस समय आयुर्वेदिक कालेजों की राज्यवार संख्या कितनी है;

(ख) क्या सरकार का विचार वर्ष 2000-2001 के दौरान देश में और आयुर्वेदिक कालेजों को खोलने का है;

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

(घ) इन कालेजों को कब तक खोले जाने की संभावना है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) इस समय देश में 185 आयुर्वेदिक कालेज हैं। इन कालेजों का राज्यवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) से (घ) नए आयुर्वेदिक कालेज खोलना संबंधित राज्य सरकारों का कार्य है जिन्हें और अधिक कालेजों की आवश्यकता और केन्द्रीय भारतीय चिकित्सा परिषद द्वारा निर्धारित मूल ढांचा स्थापित करने हेतु संसाधनों की उपलब्धता सहित विभिन्न कारकों से मार्गदर्शन मिलता है।

विवरण

आयुर्वेदिक कालेजों का राज्यवार ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य का नाम	आयुर्वेदिक कालेजों की संख्या
1.	आंध्र प्रदेश	4
2.	असम	1
3.	बिहार	11
4.	दिल्ली	1
5.	गोवा	1
6.	गुजरात	10
7.	हरियाणा	5
8.	हिमाचल प्रदेश	1
9.	जम्मू और कश्मीर	1
10.	कर्नाटक	47
11.	केरल	5
12.	मध्य प्रदेश	8
13.	महाराष्ट्र	49
14.	उड़ीसा	6
15.	पंजाब	11
16.	राजस्थान	4
17.	तमिलनाडु	4
18.	उत्तर प्रदेश	14
19.	पश्चिम बंगाल	2
	कुल	185

ए.सी.पी. योजना का क्रियान्वयन

2903. श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पांचवें वेतन आयोग द्वारा सिफारिश की गई "एश्योर्ड कैरियर प्रोगरेशन स्कीम" को केन्द्र सरकार स्वास्थ्य योजना में पूरी तरह से क्रियान्वित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो श्रेणी-वार अलग-अलग इसके लिए कौन से मानदण्ड अपनाए गए हैं;

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

(घ) इसे कब तक क्रियान्वित किये जाने की संभावना है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना, इलाहाबाद, अहमदाबाद, कलकत्ता, चैन्नई, दिल्ली, हैदराबाद, जयपुर, कानपुर, लखनऊ, मेरठ, नागपुर, पुणे और मुंबई में सहायक स्टोर अधीक्षक की श्रेणी और दिल्ली में फार्मासिस्ट ग्रेड-1, जिसके लिए कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग से स्पष्टीकरण की प्रतीक्षा की जा रही है, को छोड़कर एश्योर्ड कैरियर प्रोग्रेशन स्कीम को केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना, कानपुर, जबलपुर, मेरठ, अहमदाबाद, मुंबई, हैदराबाद, लखनऊ, त्रिवेन्द्रम, पुणे, जयपुर, चैन्नई, इलाहाबाद और कलकत्ता में कार्यान्वित किया गया है।

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना भुवनेश्वर, बंगलौर और पटना से सूचना की प्रतीक्षा है।

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना, रांची और गुवाहाटी में कोई भी कर्मचारी पात्र नहीं है।

(ख) एश्योर्ड कैरियर प्रोग्रेशन स्कीम के कार्यान्वयन के लिए दिनांक 9.8.99 के कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग के कार्यालय ज्ञापन संख्या 3554/1/97-स्था. (डी) के अनुसार मापदंड अपनाये गये हैं।

(ग) और (घ) जैसे ही कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग से स्पष्टीकरण प्राप्त होता है, लंबित मामलों पर निर्णय ले लिया जायेगा।

अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद के शिक्षकों के वेतनमानों में संशोधन

2904. श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा:
श्री ए. वेंकटेश नायक:

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक के इंजीनियरिंग कालेज के शिक्षकों ने यह निर्णय लिया है कि जब तक अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद का संशोधित वेतनमान दिए जाने की उनकी मांग पूरी नहीं की जाएगी, वे परीक्षाओं का बहिष्कार करेंगे;

(ख) यदि हाँ, तो क्या राज्य सरकार ने इंजीनियरिंग, पॉलिटेक्निक और अन्य कालेज के शिक्षकों के संशोधित वेतनमानों को कार्यान्वित करने के संबंध में केन्द्र सरकार के दिशा-निर्देशों के अभाव में कोई निर्णय लेने में अपनी असमर्थता जताई है;

(ग) यदि हाँ, तो केन्द्र सरकार द्वारा दिशा-निर्देशों को जारी न किये जाने के क्या कारण हैं;

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाये जाने का प्रस्ताव है; और

(ङ) क्या सरकार उपरोक्त वेतनमानों को कार्यान्वित करने हेतु राज्य सरकार को उसके हिस्से की धनराशि जारी करने के लिए सहमत हो गई है; और

(च) यदि हाँ, तो वर्ष 1999-2000 के दौरान अब तक कितनी धनराशि जारी की गई है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) और (ख) जी हां। राज्य सरकार, सहकारी/सहायता प्राप्त विश्वविद्यालय और इंजीनियरी कालेजों में संशोधित वेतनमानों को पहले ही कार्यान्वित कर चुकी है।

(ग) और (घ) भारत सरकार ने डिग्री स्तर के इंजीनियरी व अन्य कालेजों में अध्यापकों के संबंध में दिशानिर्देश अनुमोदित किए हैं। तकनीकी अध्यापकों के लिए अनुमोदित दिशानिर्देश आगे कार्रवाई हेतु अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद को पहले ही भेजे जा चुके हैं। अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद ने पॉलिटेक्निकों के संबंध में दिशानिर्देश सभी राज्य सरकारों को पहले ही भेज दिए हैं।

(ङ) और (च) जी हां। अभी तक 700.78 करोड़ रु. की राशि दी जा चुकी है।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश में परिवार नियोजन कार्यक्रम

2905. **श्रीमती जसकौर मीणा:**
श्री राम नायडू दग्गुबाटि:
श्री पी.आर. खुंटे:
श्री बृज भूषण शरण सिंह:
श्री पुन्नूलाल मोहले:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान परिवार नियोजन कार्यक्रमों के क्रियान्वयन में किन-किन राज्यों ने विशिष्ट उपलब्धियां प्राप्त कीं;

(ख) क्या परिवार नियोजन कार्यक्रम की सभी परियोजनाएं अभी तक अपना लक्ष्य प्राप्त करने में असफल रही हैं;

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सभी राज्यों में परिवार नियोजन कार्यक्रमों के सफलतापूर्वक क्रियान्वयन हेतु क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है;

(घ) क्या सरकार ने मध्य प्रदेश में परिवार नियोजन कार्यक्रमों का सफलतापूर्वक क्रियान्वयन किया है; और

(ङ) यदि हां, तो इस कार्यक्रम के अंतर्गत कितने परिवार लाभान्वित हुए?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) परिवार कल्याण कार्यक्रम का मुख्य उद्देश्य जनसंख्या को राष्ट्रीय विकास की आवश्यकता के अनुरूप स्तर पर स्थिर करना रहा है। जनसंख्या की स्थिरता को 2.1 के बराबर अथवा उससे कम की कुल प्रजननता दर से आंका जाता है। राज्यवार स्थिति इस प्रकार है:

नमूना पंजीयन पद्धति अनुमान

	1995	1996	1997
केरल	1.8	1.8	1.8
तमिलनाडु	2.2	2.1	2.0
नागालैंड	–	–	1.5
गोवा	–	–	1.0
दिल्ली	–	–	1.6

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) और (ङ) परिवार कल्याण कार्यक्रम मध्य प्रदेश राज्य सहित देश के सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में कार्यान्वित किया गया है। मध्य प्रदेश में पिछले तीन वर्षों के दौरान जन्मदर और कुल प्रजननता दर दोनों में गिरावट रही है। (नमूना पंजीयन पद्धति अनुमानों के अनुसार 1996, 1997 और 1998 के दौरान मध्य प्रदेश की अशोधित जन्म दर क्रमश: 32.3, 31.9 और 30.6 और 1995, 1996 और 1997 के दौरान कुल प्रजननता दर क्रमश: 4.2, 4.1 और 4.0 रही है)।

31 मार्च, 1999 की स्थिति के अनुसार मध्य प्रदेश में 13.9 मिलियन पात्र दम्पतियों में से 6.5 मिलियन पात्र दम्पतियों को परिवार कल्याण की किसी-न-किसी विधि से कारगर ढंग से सुरक्षित किया गया है।

नई शिक्षा प्रणाली

2906. **श्री सुकदेव पासवान:**
श्री शंकर सिंह वाघेला:
श्री रघुनाथ झा:

क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भविष्य की चुनौतियों के मद्देनजर तथा सूचना प्रौद्योगिकी क्षेत्र में अधिकतम रोजगार के अवसरों का सृजन करने हेतु वर्तमान शिक्षा प्रणाली में परिवर्तन किए जाने की आवश्यकता है;

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

(ग) इस संबंध में उठाए गए/प्रस्तावित कदमों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) से (ग) राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 जो शैक्षिक स्थिति की गहन समीक्षा और राष्ट्रीय मतैक्य पर आधारित है, में संपूर्ण शिक्षा के विकास के मार्गदर्शन के लिए एक व्यापक ढांचा दिया गया है। यह ढांचा आज भी प्रासंगिक है।

राष्ट्रीय शिक्षा नीति व्यक्तिगत नियोज्यता में बढ़ोत्तरी करने के लिए तथा कुशल जनशक्ति की मांग और पूर्ति के बीच असंतुलन को कम करने के लिए शिक्षा के व्यवसायीकरण को प्राथमिकता देती है। इस लक्ष्य की पूर्ति के लिए माध्यमिक व्यावसायिक शिक्षा का प्रबंध और स्कूलों में कम्प्यूटर साक्षरता और अध्ययन नामक केन्द्रीय प्रायोजित योजनाएं शुरू की गई। सरकार राष्ट्र के चहुंमुखी और त्वरित विकास में सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) की भूमिका को मानती है। शिक्षा के साथ सूचना प्रौद्योगिकी को एकीकृत करने के लिए परिकल्पित उपायों में शामिल है—पाठ्यचर्या का संशोधन पाठ्यक्रमों का पुनर्गठन, सूचना प्रौद्योगिकी से जुड़ी संस्थाओं में छात्रों की संख्या में बढ़ोत्तरी और सूचना प्रौद्योगिकी के नए संस्थानों की स्थापना। उम्मीद है कि उपर्युक्त क्रियाकलापों से आई टी क्षेत्र में रोजगार के अवसर इष्टतम होंगे।

अपंग बच्चों के लिए एकीकृत शिक्षा योजना

2907. **डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय:** क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष केन्द्र सरकार द्वारा अपंग बच्चों के लिए एकीकृत शिक्षा योजना के अंतर्गत मध्य प्रदेश को कितनी राशि आबंटित की गई; और

(ख) उक्त राज्य द्वारा उपयोग में लाई गई राशि का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) विकलांग बच्चों के लिए समेकित शिक्षा की केन्द्रीय प्रायोजित योजना के कार्यान्वयन के लिए गत तीन वर्षों अर्थात 1996-97, 1997-98 और 1998-99 के दौरान मध्य प्रदेश सरकार को भारत सरकार द्वारा संस्वीकृत निधियां क्रमश: शून्य, 117.74 लाख रु. और 120.77 लाख रु. है।

(ख) राज्य सरकार ने वित्तीय वर्ष 1997-98 के अंत तक जारी की गई निधियों के उपयोग के बारे में रिपोर्ट भेजी है। तथापि वर्ष 1998-99 के संबंध में उपयोग का ब्यौरा अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है।

विशेष न्यायालयों की स्थापना

2908. **डा. सुशील कुमार इन्दौरा:**
श्री अरुण कुमार:
श्री विलास मुत्तेमवार:

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

(क) क्या सरकार आतंकवादी गतिविधियों के मुकदमों में आरोपी व्यक्तियों के विरुद्ध मुकदमों के शीघ्र निपटान हेतु एक पृथक न्यायालय की स्थापना के गठन हेतु प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

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

(ग) सरकार के पास ऐसे कितने मामले लम्बित हैं;

(घ) क्या सरकार उच्च प्रशासनिक पदों के अधिकारियों के विरुद्ध भ्रष्टाचार के मामलों के शीघ्र निपटान हेतु किसी ऐसे ही न्यायालय की स्थापना के गठन पर भी विचार कर रही है;

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

(च) ऐसे न्यायालयों की स्थापना हेतु सरकार द्वारा अंतिम निर्णय कब तक लिये जाने की संभावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) पूर्व आतंकवादी और विध्वंसकारी क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम, 1987 के अंतर्गत आतंकवादी गतिविधियों के अभियुक्त व्यक्तियों के विरुद्ध मामलों का विचारण पदनामित टाडा न्यायालयों में किया जा रहा है। 1995 में आतंकवादी और विध्वंसकारी क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम 1987 के व्यपगत होने के पश्चात, आतंकवादी गतिविधियों से संबंधित मामलों पर विचारण सामान्य न्यायालय द्वारा किया जा रहा है।

(ग) चूंकि 'लोक व्यवस्था' और 'पुलिस' राज्य के विषय हैं, अत: ये आंकड़े केन्द्र स्तर पर नहीं रखे जाते हैं।

(घ) से (च) भ्रष्टाचार निवारण अधिनियम के अंतर्गत आने वाले मामलों पर विशेष न्यायालयों द्वारा विचारण किया जाता है।

[अनुवाद]

नेत्रहीनता

2909. श्री मोहन रावले: क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में अनेक वर्षों से नेत्रहीनता निवारण अभियान युद्ध स्तर पर चलाया जा रहा है;

(ख) क्या इस अभियान के उद्देश्यों को पूरी तरह हासिल नहीं किया जा सका है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या बड़ी संख्या में लोगों ने घटिया औषधियों और पर्याप्त चिकित्सा सेवा के अभाव में अपनी नेत्रज्योति खो दी है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या उपचारात्मक कार्यवाही की गई है या किये जाने का प्रस्ताव है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. वणमुगम): (क) राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम देश भर में 1976 से कार्यान्वित की जा रही एक चल रही योजना है।

(ख) और (ग) व्यापकता स्तर को कम करके 0.3 प्रतिशत करने के उद्देश्य को राज्यों के पिछड़े क्षेत्रों में नेत्र शल्य चिकित्सकों की अनुपलब्धता, आपरेशन थियेटरों उपकरणों जैसे अपर्याप्त आधारभूत ढांचे, सेवाओं के बारे में जागरूकता की कमी आदि के कारण आंशिक रूप से प्राप्त कर लिया गया है।

(घ) और (ङ) जी, नहीं। राज्यों से बहुत कम नकारात्मक परिणाम सूचित किये गये हैं जो इस तथ्य की तुलना में नगण्य हैं कि एक वर्ष में 30 लाख से अधिक आपरेशन किये जा रहे हैं। किसी भी दुर्घटना को कम करने के लिए कार्यक्रम की मानीटरिंग को तकनीकी दिशा-निर्देशों का कड़ाई से अनुपालन करके, नेत्र शिविरों आदि की उपेक्षा सांस्थानिक शल्य चिकित्सा पर बल देकर सुदृढ़ किया जा रहा है।

नवोदय विद्यालय

2910. श्री सी. श्रीनिवासन: क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तमिलनाडु में नवोदय विद्यालय नहीं खोले गए हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश में राज्य-वार कितने और नवोदय विद्यालय खोले जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) इस उद्देश्य हेतु कितनी धनराशि निर्धारित की गई है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) और (ख) जी, हाँ। तमिलनाडु सरकार द्वारा नवोदय विद्यालय योजना को अभी तक स्वीकार नहीं किया गया है।

(ग) और (घ) नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 94 जवाहर नवोदय विद्यालय खोलने के प्रयास किये जा रहे हैं जिससे देश के प्रत्येक जिले में एक जवाहर नवोदय विद्यालय खोलते हुए इस योजना के तहत शामिल किए गए जिलों की कुल संख्या 482 हो जाएगी, बशर्ते कि निर्धारित शर्तों के अनुसार संबंधित राज्य सरकार से भूमि और अस्थायी भवन प्राप्त हो जाएं। नए जिलों सहित इस योजना में शामिल न किए गए जिलों का राज्यवार ब्यौरा विवरण के रूप में संलग्न है। नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इस उद्देश्य हेतु 243.15 करोड़ रु. की राशि उद्दिष्ट की गई है।

विवरण

हाल ही में बनाए गए जिलों सहित उन जिलों का राज्यवार ब्यौरा जिन्हें अभी नवोदय विद्यालय योजना के अंतर्गत शामिल किया जाना है

क्र.सं.	राज्य का नाम	जिलों की संख्या
1.	आंध्र प्रदेश	1
2.	अरुणाचल प्रदेश	5
3.	असम	3
4.	बिहार	7
5.	दिल्ली	10
6.	गुजरात	9
7.	हरियाणा	4
8.	हिमाचल प्रदेश	1
9.	कर्नाटक	5
10.	केरल	2
11.	मध्य प्रदेश	16
12.	महाराष्ट्र	11
13.	मणिपुर	1
14.	मेघालय	1
15.	मिजोरम	4
16.	नागालैण्ड	4
17.	उड़ीसा	14
18.	पंजाब	5
19.	राजस्थान	2
20.	सिक्किम	1
21.	त्रिपुरा	1
22.	उत्तर प्रदेश	28

[हिन्दी]

भ्रूण-हत्या

2911. श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी:
श्री धावर चंद गेहलोत:

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 11 दिसम्बर, 1999 के ''राष्ट्रीय सहारा'' समाचार-पत्र में ''लक्ष्मी की किलकारी मौत के सन्नाटे में डुबोने वाला हमारा सभ्य समाज'' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान भ्रूण-हत्या के कितने मामले प्रकाश में आए;

(ग) भ्रूण-हत्या के राज्य-वार कितने मामले दर्ज हुए;

(घ) सरकार द्वारा भ्रूण-हत्या जिससे महिलाओं का प्रतिशत घट रहा है को रोकने के लिए कोई कानून बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) ''लक्ष्मी की किलकारी मौत के सन्नाटे में डुबोने वाला हमारा समाज'' शीर्षक से प्रकाशित समाचार जो 'राष्ट्रीय सहारा' में दिनांक 11 दिसम्बर, 1999 को छपा था, की जानकारी सरकार को है।

(ख) और (ग) 1997, 1998 और 1999 के दौरान भ्रूण-हत्या की राज्यवार/संघ राज्य क्षेत्रवार घटनाएं विवरण के रूप में संलग्न है।

(घ) और (ङ) आधुनिक प्रसव-पूर्व नैदानिक तकनीकों जिनका अक्सर इस्तेमाल कन्या भ्रूण का पता लगाने और चुनिन्दा गर्भपात कराने के लिए किया जाता है, के दुरुपयोग को विनियमित और निवारित करने की दृष्टि से प्रसव पूर्व नैदानिक तकनीक (दुरुपयोग विनियमन और निवारण) अधिनियम, 1994, 1 जनवरी, 1996 से देश में अधिनियमित किया गया है। इस अधिनियम के तहत भ्रूण के लिंग को उजागर करना सख्त मना है।

विवरण

1997 से 1999 तक भ्रूण हत्या की घटनाएं

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1997	1998	1999	1999 के आंकड़े नीचे लिखे महीने तक के हैं
1	2	3	4	5
1. आंध्र प्रदेश	0	0	3	दिसम्बर
2. अरुणाचल प्रदेश	1	0	0	सितम्बर
3. असम	0	0	0	दिसम्बर
4. बिहार	4	2	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध
5. गोवा	0	0	0	दिसम्बर
6. गुजरात	0	1	7	दिसम्बर
7. हरियाणा	3	12	9	दिसम्बर
8. हिमाचल प्रदेश	1	1	1	दिसम्बर
9. जम्मू और कश्मीर	0	1	1	नवम्बर
10. कर्नाटक	0	0	0	दिसम्बर
11. केरल	0	0	0	नवम्बर (अक्तूबर)
12. मध्य प्रदेश	21	12	17	दिसम्बर
13. महाराष्ट्र	19	25	6	दिसम्बर (अगस्त, सितम्बर, नवम्बर)
14. मणिपुर	0	0	0	दिसम्बर
15. मेघालय	0	0	0	सितम्बर
16. मिजोरम	0	0	0	दिसम्बर
17. नागालैंड	0	0	0	दिसम्बर
18. उड़ीसा	0	0	0	जुलाई
19. पंजाब	0	2	3	दिसम्बर
20. राजस्थान	3	4	3	दिसम्बर
21. सिक्किम	0	0	0	दिसम्बर
22. तमिलनाडु	0	0	0	दिसम्बर
23. त्रिपुरा	0	0	0	दिसम्बर

1	2	3	4	5
24. उत्तर प्रदेश	0	0	0	दिसम्बर
25. पश्चिम बंगाल	0	0	0	दिसम्बर
कुल (राज्य)	52	60	50	
26. अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0	0	0	दिसम्बर
27. चंडीगढ़	2	0	0	दिसम्बर
28. दादरा और नगर हवेली	0	0	0	दिसम्बर
29. दमन और दीव	0	0	0	नवम्बर (अगस्त)
30. दिल्ली	3	2	0	दिसम्बर
31. लक्षद्वीप	0	0	0	दिसम्बर
32. पांडिचेरी	0	0	0	दिसम्बर
कुल (संघ राज्य क्षेत्र)	5	2	0	
कुल (अखिल भारतीय)	57	62	50	

स्रोत: मासिक अपराध के आंकड़े, (एन सी आर बी)

टिप्पण: 1. आंकड़े अनंतिम हैं।
2. एन ए - अनुपलब्ध
3. कॉलम 6 में कोष्ठक में दिए गए मास शामिल नहीं हैं।

[अनुवाद]

बोडो आन्दोलन

2912. श्री अब्दुल हमीद: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह ज्ञात है कि बोडो आन्दोलन और सांप्रदायिक गड़बड़ी के कारण बड़ी संख्या में आदिवासी, मुसलमान और गैर-बोडो लोग इनका निशाना बने हैं और उन्होंने असम के कोकराझाड़ और बोंगाइगांव जिलों के विभिन्न शिविरों में शरण ली है;

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

(ग) सरकार द्वारा उनकी आजीविका और पुनर्वास के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

फर्जी मेडिकल डिग्रियां

2913. श्री बृजलाल खाबरी:
श्री चिन्मयानन्द स्वामी:
श्री हरिभाई चौधरी:

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली में कई तथाकथित डाक्टर मान्यता प्राप्त मेडिकल डिग्री, डिप्लोमा या प्रमाणपत्र के बिना चिकित्सक का व्यवसाय कर रहे हैं;

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

(ग) क्या इस संबंध में कोई सर्वेक्षण कराया गया है;

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

(ङ) क्या सरकार का विचार इन डाक्टरों की गतिविधियों पर प्रतिबंध लगाने का है; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) प्राप्त शिकायतों के आधार पर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली सरकार ने अपने स्वास्थ्य सेवा निदेशालय के जरिये 1997-98, 1998-99 के दौरान 283 छापे मारे थे और 63 फर्जी डाक्टरों का पता लगाया था जिनके खिलाफ आगे आवश्यक कार्रवाई करने के लिए पुलिस को शिकायतें की गई थी।

(ग) और (घ) इस संबंध में कोई सर्वेक्षण नहीं करवाया गया है।

(ङ) और (च) एक व्यक्ति तब तक कानूनन किसी चिकित्सा पद्धति का व्यवसाय नहीं कर सकता जब तक उसके पास मान्यता प्राप्त चिकित्सा अर्हता न हो और संबंधित परिषद के साथ पंजीकृत न हो।

[अनुवाद]

विश्वविद्यालयों को धनराशि

2914. श्री राजो सिंह:
डा. संजय पासवान:
श्री अन्नासाहेब एम.के. पाटील:

क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने राज्यों में विभिन्न विश्वविद्यालयों और कालेजों के लिए नौवीं योजना के दौरान अनुमोदित किये गये और वास्तव में जारी किये गये अनुदानों से संबंधित स्थिति की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार और विशेषकर महाराष्ट्र से की गई मांग का ब्यौरा क्या है;

(ग) इस प्रकार के अनुदानों के उपयोग की निगरानी के लिए बनाए गए तंत्र का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या राज्यों में विशेषकर महाराष्ट्र में विश्वविद्यालयों और कॉलेजों को यू.जी.सी. द्वारा जारी अपर्याप्त अनुदान के संबंध में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ङ) यदि हां, तो इन पर क्या कार्रवाई की गई है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

प्रौढ़ साक्षरता

2915. श्री चन्द्रकांत खैरे: क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गत तीन वर्षों के दौरान प्रौढ़ शिक्षा अभियान शुरू करने के लिए राज्यों को कोई वित्तीय सहायता प्रदान कराई है;

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

(ग) इस प्रयोजन हेतु क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) प्रौढ़ शिक्षा अभियानों के लिए राज्य सरकारों को कोई वित्तीय सहायता प्रदान नहीं की जाती है। फिर भी, साक्षरता कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने के लिए जिला स्तर पर जिला साक्षरता समितियां गठित की गई हैं। जिला साक्षरता समिति जिला कलक्टर की अध्यक्षता में गठित एक पंजीकृत संस्था होती है। अन्य बातों के साथ-साथ जिसका गठन सामाजिक और शैक्षिक कार्यकर्ताओं, स्वैच्छिक एजेंसियों के व्यक्तियों और जिला स्तरीय अभिनिर्धारित पदाधिकारियों को शामिल कर किया जाता है।

(ख) पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत जारी की गई अनुदान राशि का राज्यवार ब्यौरा विवरण के रूप में संलग्न है।

(ग) सम्पूर्ण साक्षरता तथा उत्तर साक्षरता कार्यक्रम की अधिकतम सीमा प्रति शिक्षार्थी की लागत पर आधारित है जिसे अब संशोधित कर दिया गया है। इससे संबंधित ब्यौरे निम्नवत हैं:

मद	पूर्व संशोधित प्रतिमानक	संशोधित प्रतिमानक
प्रति शिक्षार्थी की लागत	संपूर्ण साक्षरता अभियान 65 रु. से लेकर उत्तर साक्षरता अभियान 45 रु. से लेकर	संपूर्ण साक्षरता अभियान 90-180 रु. उत्तर साक्षरता अभियान 90-130 रु.

विवरण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	राज्य	1996-97	1997-98	1998-99	कुल
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	1081.06	922.55	114.52	2118.13
2.	अरुणाचल प्रदेश	20.72	3.67	–	24.39
3.	असम	194.29	86.97	195.61	476.87
4.	बिहार	1062.52	446.98	347.39	1856.89
5.	गोवा	3.32	0.56	4.61	8.49
6.	गुजरात	458.78	112.34	105.25	676.37
7.	हरियाणा	57.12	77.50	55.50	190.12
8.	हिमाचल प्रदेश	49.18	112.82	63.86	225.86
9.	जम्मू और कश्मीर	50.39	38.02	130.04	218.55
10.	कर्नाटक	350.16	303.29	84.39	737.84
11.	केरल	537.97	15.35	48.34	601.66
12.	मध्य प्रदेश	548.53	459.47	636.25	1644.25
13.	महाराष्ट्र	432.83	746.29	467.71	1646.83
14.	मणिपुर	20.63	17.94	25.55	64.12
15.	मेघालय	112.46	16.85	16.00	145.31
16.	मिजोरम	0.57	34.23	49.52	84.32
17.	नागालैंड	56.90	32.34	27.89	117.13
18.	उड़ीसा	310.13	196.62	206.91	713.66
19.	पंजाब	135.00	211.14	42.98	389.12
20.	राजस्थान	1304.62	820.35	359.73	2484.70
21.	सिक्किम	11.22	–	–	11.22
22.	तमिलनाडु	261.21	554.00	120.17	935.38
23.	त्रिपुरा	4.73	27.00	61.32	93.05
24.	उत्तर प्रदेश	943.27	537.23	728.37	2208.87

1	2	3	4	5	6
25.	पश्चिम बंगाल	728.11	502.82	1937.06	3167.99
26.	चंडीगढ़	41.37	20.00	57.66	119.23
27.	दिल्ली	158.57	173.87	32.25	354.69
28.	पांडिचेरी	–	18.24	–	18.24
29.	दमन और दीव	–	–	–	–
30.	अंडमान और निकोबार	12.56	–	5.81	18.37
31.	दादरा और नगर हवेली	–	–	–	–
32.	लक्षद्वीप	4.32	:	3.21	7.53
	कुल	8952.66	6488.44	5928.10	21369.16

इलाहाबाद विश्वविद्यालय का दर्जा बढ़ाया जाना

2916. श्री रामजी लाल सुमन: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार इलाहाबाद विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय का दर्जा प्रदान करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) से (ग) इलाहाबाद विश्वविद्यालय को परिवर्तित करने का मामला सरकार के विचाराधीन था। इस मामले पर गौर करते समय सरकार को अन्य विश्वविद्यालयों की समान मांगों पर विचार करना था। तदनुसार 100 वर्षों से भी अधिक पुराने मौजूदा राज्य विश्वविद्यालयों को केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में परिवर्तित करने के मामलों पर विचार करने का निर्णय इस शर्त पर लिया गया था कि राज्य सरकारें भी व्यय का कुछ भाग वहन करें। इलाहाबाद विश्वविद्यालय के मामले में उस समय निर्धारित शर्तों पर राज्य सरकार ने कोई ठोस प्रतिबद्धता व्यक्त नहीं की। तथापि, संपूर्ण नीति समीक्षाधीन है और अंतिम निर्णय लेने के बाद इलाहाबाद विश्वविद्यालय के मामले पर उस नीतिगत निर्णय के परिप्रेक्ष्य में विचार किया जायेगा।

[अनुवाद]

स्त्रियों के प्रति यौन अपराध

2917. श्री वैको: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या स्त्रियों के प्रति यौन अपराधों में वृद्धि हो रही है;

(ख) क्या यौन अपराधों से संबंधित अधिकांश मामले लंबित पड़े हैं और न्यायनिर्णय की प्रतीक्षा में हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या ऐसे मामलों खासकर दलित और जनजातीय स्त्रियों के प्रति किये गये अपराधों से निपटने के लिए विशेष अदालतें गठित करने का प्रस्ताव है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुमित्रा महाजन): (क) और (ख) जी, हाँ। वर्ष 1996 से 1998 तक की अवधि के दौरान महिलाओं के साथ यौन अपराधों की दर्ज घटनाओं तथा न्यायालयों द्वारा इस प्रकार के आपराधिक मामलों के निपटाने के संबंध में राष्ट्रीय अपराध रिकार्ड ब्यूरो द्वारा संकलित आंकड़े संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) और (घ) जिला/अधीनस्थ न्यायालयों में न्याय दिलाने का कार्य संबंधित राज्य सरकारों और उच्च न्यायालयों के कार्यक्षेत्र में आता है। विशेष न्यायालयों की स्थापना करना राज्य सरकारों/उच्च न्यायालयों के विशेषाधिकारों में आता है। तथापि, भारत सरकार ने सभी राज्य सरकारों को सलाह दी है कि वे महिलाओं के साथ होने वाले अपराधों से संबंधित मामलों का निर्णय करने के लिए प्रत्येक जिले में विशेष महिला न्यायालय स्थापित करें।

विवरण

क्र.सं.	अपराध की प्रकृति	वर्षों के दौरान दर्ज की गई घटनाओं की संख्या			लम्बित मामलों सहित विचाराधीन मामलों की कुल संख्या			वर्ष के अंत तक लम्बित मामलों की संख्या		
		1996	1997	1998	1996	1997	1998	1996	1997	1998
1.	बलात्कार	14846	15330	15151	51734	55863	58861	43016	45955	48884
2.	छेड़छाड़	28939	30764	30959	92398	100654	105428	72539	78200	85176
3.	यौन उत्पीड़न	5671	5796	8054	13327	14130	16927	8656	9437	12435
4.	अनैतिक पणन	7706	8323	8695	13407	12660	14308	4799	5505	6127
5.	स्त्री अशिष्ट निरूपण (निषेध) अधिनियम	96	73	190	625	578	625	500	499	538

शरणार्थियों/प्रवासियों पर श्वेत-पत्र

2918. श्री आर.एल. भाटिया: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार जम्मू और कश्मीर के शरणार्थियों और प्रवासियों के सामने आ रही मुश्किलों पर श्वेत-पत्र तैयार करने जा रही है;

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

(ग) इस संबंध में श्वेत-पत्र कब तक तैयार होने की संभावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) जी नहीं, श्रीमान्।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

शैक्षिक रूप से पिछड़े जिले

2919. श्री हरिभाई चौधरी: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में शैक्षिक रूप से पिछड़े जिलों की पहचान की है;

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

(ग) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सरकार द्वारा शैक्षिक रूप से पिछड़े जिलों के विकास हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या नौवीं पंचवर्षीय योजना के लिए इस उद्देश्य हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड़ पाटील): (क) से (ङ) शैक्षिक रूप से पिछड़े क्षेत्रों की कोई सामान्य पहचान नहीं की गई है। वे जिले जहाँ महिला साक्षरता दर राष्ट्रीय औसत से कम है, जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत सम्मिलित किये जाने योग्य हैं तथा ऐसे जिलों को योजना की इकाई के रूप में क्षेत्र विशिष्ट दृष्टिकोण अपनाकर प्राथमिक शिक्षा को सर्वसुलभ बनाया जाता है। आठवीं पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत 59 जिलों को शामिल किया गया है। नौवीं योजना के दौरान कार्यक्रम का विस्तार 15 राज्यों में 160 जिलों में कर दिया गया है। ये जिले अन्य केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं, जिनमें आपरेशन ब्लैकबोर्ड, प्राथमिक शिक्षा के लिए पोषाहार सहायता का राष्ट्रीय कार्यक्रम तथा सम्पूर्ण साक्षरता अभियान सम्मिलित हैं, से भी सहायता प्राप्त करते हैं।

सरोजिनी नगर में नागरिक सुविधाएं

2920. **श्री अजय सिंह चौटाला:** क्या **शहरी विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि नई दिल्ली नगर पालिका क्षेत्रों में विशेषकर सरोजिनी नगर में स्ट्रीट लाइट, सड़कें, जलापूर्ति जैसी नागरिक सुविधाएं पर्याप्त रूप में उपलब्ध नहीं है;

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

(ग) सरकार द्वारा नई दिल्ली नगर पालिका क्षेत्र में पर्याप्त नागरिक सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) से (ग) नई दिल्ली नगर पालिका (एन.डी.एम.सी.) ने सूचित किया है कि उक्त नागरिक सुविधाएं सरोजिनी नगर समेत उसके सभी क्षेत्रों में पर्याप्त तौर पर उपलब्ध हैं।

नेहरू युवा केन्द्र

2921. **श्री विजय कुमार खंडेलवाल:**
श्री दिनेश चन्द्र यादव:

क्या **युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1995 से 1999 तक आज तक नेहरू युवा केन्द्र संगठन ने अपने खुद के संसाधनों से युवक कार्यक्रमों पर कितनी धनराशि खर्च की;

(ख) उक्त अवधि के दौरान यूथ क्लबों और केन्द्र सरकार द्वारा आवंटित की गई कुल धनराशि में से वेतन, भत्तों और नेहरू युवा केन्द्र संगठन के कार्यालयों पर कितने प्रतिशत धनराशि खर्च की गई;

(ग) इस संगठन से कितने यूथ क्लब और महिला मंडल जुड़े हुए हैं और कितने मंडलों ने अपनी गतिविधियों से संबंधित अपनी तिमाही रिपोर्ट सम्बद्ध जिलों के नेहरू युवा केन्द्र को भेजी है; और

(घ) केन्द्र सरकार द्वारा नेहरू युवा केन्द्र संगठन को आवंटित धनराशि के दुरुपयोग को रोकने हेतु कौन सी निगरानी व्यवस्था स्थापित की गई है?

शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा): (क) और (ख) नेहरू युवा केन्द्र संगठन को (ने.यु.के.सं.) नेहरू युवा केन्द्र संगठन योजना के अंतर्गत बजटीय सहायता से धनराशि तथा युवा कार्यक्रम और खेल विभाग की विभिन्न अन्य योजनाओं के अंतर्गत सहायता-अनुदान प्राप्त होता है। नेहरू युवा केन्द्र संगठन अपने कार्यक्रम/योजनाओं के कार्यान्वयन हेतु अन्य सरकारी विभागों तथा एजेंसियों से भी धनराशि जुटाता है। नेहरू युवा केन्द्र संगठन को आवंटित धनराशि, इसके द्वारा खर्च की गई धनराशि तथा केन्द्र सरकार द्वारा इसको आवंटित की गई कुल धनराशि में से वेतन, भत्तों तथा नेहरू युवा केन्द्र संगठन के कार्यालयों पर खर्च की गई धनराशि का प्रतिशत तथा 1995-96 से फरवरी, 2000 तक नेहरू युवा केन्द्र संगठन द्वारा अन्य संसाधनों से जुटाई गयी धनराशि संलग्न विवरण में दी गयी है।

(ग) फिलहाल, 1,69,444 युवा क्लब तथा 12,238 महिला मंडल नेहरू युवा केन्द्र संगठन से सम्बद्ध हैं। यह अनुमान लगाया गया है कि इन युवा क्लबों तथा महिला मंडलों का लगभग 70 प्रतिशत नेहरू युवा केन्द्र संगठन की गतिविधियों में सक्रिय रूप से भाग लेता है तथा अपनी गतिविधियों के बारे में संबंधित जिलों को सूचना भी भेजता है।

(घ) नेहरू युवा केन्द्र संगठन के प्रशासन, लेखों, कार्यक्रमों और समूचे कार्यकरण पर निगरानी, मूल्यांकन और उपचारात्मक उपाय सुझाने के लिए नेहरू युवा केन्द्र संगठन में एक निगरानी तंत्र है। इस तंत्र के अंतर्गत, नेहरू युवा केन्द्र संगठन के मुख्यालय में एक स्कंध कार्यरत है। इसके अलावा, प्रत्येक नेहरू युवा केन्द्र कार्यालय का वर्ष में कम से कम एक बार निरीक्षण और पर्यवेक्षण किया जाता है और ऐसे मूल्यांकन के आधार पर उपचारात्मक उपाय सुझाए जाते हैं और अनुपालन रिपोर्ट बनाई जाती है। आंचलिक निदेशकों और क्षेत्रीय समन्वयकों के माध्यम से, पर्यवेक्षण अधिकारियों द्वारा समय-समय पर नेहरू युवा केन्द्र संगठन के कार्यालयों के आवधिक और आकस्मिक निरीक्षण किये जाते हैं।

विवरण

नेहरू युवा केन्द्र संगठन (एन.वाई.के.एस.) के कार्यालयों तथा वेतन, भत्तों पर खर्च की गई धनराशि की प्रतिशतता को दर्शाने वाला विवरण

(लाख रुपयों में)

		युवा कार्यक्रम और खेल विभाग (डी.वाई.ए.एस.) द्वारा ने.यु.के.सं. को आवंटित धनराशि			नेहरू युवा केन्द्र संगठन द्वारा खर्च की गई धनराशि					
		ने.यु.के.सं. की योजना के अंतर्गत	यु.का. और खे.वि. की अन्य योजनाओं के अंतर्गत	कुल	वेतन और भत्तों पर	ने.यु.के.सं. के कार्यालयों पर	कुल	कालम 8 से कालम 5 की %	अन्य सरकारी विभागों तथा एजेंसियों से ने.यु.के.सं. द्वारा जुटाई गई धनराशि	कालम 8 से (5+10) का %
1	2	3	4	5(3+4)	6	7	8(6+7)	9	10	11
1.	1995-96	1714.00	109.90	1823.90	862.00	409.00	1271.00	69.69	880.71	46.99
2.	1996-97	1736.60	80.80	1817.40	863.00	609.00	1472.00	80.99	858.26	55.02
3.	1997-98	2391.00	432.35	2823.35	1083.00	651.00	1734.00	61.42	1016.61	45.16
4.	1998-99	3310.77	542.77	3853.54	1522.00	364.00	1886.00	48.94	1456.61	35.52
5.	1999-2000 (फरवरी तक)	3365.00	989.91	4354.91	1982.00	871.00	2853.00	65.51	1605.81	47.86

[अनुवाद]

निधियों का आबंटन

2922. श्री प्रियरंजन दास मुंशी: क्या शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सातवीं, आठवीं और नौवीं पंचवर्षीय योजना में दिसम्बर, 2000 तक शहरी विकास और गरीबी उन्मूलन कार्यक्रमों हेतु राज्य-वार कितनी निधियों का आबंटन किया गया/उपयोग किया गया; और

(ख) सरकार ने देश के विशेषत: पश्चिम बंगाल के शहरी केन्द्रों में असंतुलन पर नियंत्रण पाने के लिए क्या कदम उठाए हैं?

शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा): (क) शहरी विकास मंत्रालय ने सूचित किया है कि तीन स्कीमें अर्थात वृहद शहर (मैगा सिटी) में अवस्थापना विकास, शहरी मानचित्रण और छोटे एवं मझौले कस्बों की समेकित विकास (आई.डी.एस.एम.टी.) का कार्यान्वयन उनके द्वारा किया जा रहा है। वृहत शहर में अवस्थापना विकास और शहरी मानचित्रण का कार्यान्वयन 8वीं पंचवर्षीय योजना से किया जा रहा है जबकि आई.डी.एस.एम.टी. का कार्यान्वयन 7वीं पंचवर्षीय योजना से किया जा रहा है। इन कार्यक्रमों के अधीन धनराशि का आबंटन/उपयोग की जानकारी निम्नलिखित अनुसार है:

(करोड़ रु. में)

शहर का नाम		आबंटन (वास्तविक)	उपयोग (मंत्रालय द्वारा जारी)
1		2	3
मुम्बई	8वीं योजना	67.36	67.36
	9वीं योजना	54.52	54.52

1		2	3
कलकत्ता	8वीं योजना	67.86	67.86
	9वीं योजना	47.90	47.90
चेन्नई	8वीं योजना	55.26	55.26
	9वीं योजना	40.74	40.74
हैदराबाद	8वीं योजना	53.49	53.49
	9वीं योजना	41.78	41.78
बंगलौर	8वीं योजना	48.53	45.83
	9वीं योजना	38.71	38.71
शहरी मानचित्रण स्कीम			
	8वीं योजना	7.08	7.08
	9वीं योजना	3.91	3.91

9वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान जारी की गई राशि योजना अवधि के पहले तीन वर्षों के लिए है।

छोटे एवं मझोले कस्बों की समेकित विकास (आई.डी.एस.एम.टी.) योजना

योजना	केन्द्रीय सहायता (जारी)	(करोड़ रु.) व्यय
7वीं योजना	80.01	
1990-91	19.10	125.33
1991-92	13.44	
8वीं योजना	107.81	184.90
9वीं योजना (आज तक)	79.17	173.82

राज्य सरकारों द्वारा दी गई सूचना के अनुसार योजनावार और राज्यवार जारी की गई केन्द्रीय सहायता और संबंधित योजनाओं में किए गए खर्च का ब्यौरा संलग्न विवरण I में दिया गया है।

जहाँ तक शहरी रोजगार एवं गरीबी उपशमन मंत्रालय का संबंध है, दिनांक .12.97 से पहले, गरीबी उपशमन हेतु 3 कार्यक्रम थे अर्थात नेहरू रोजगार योजना (एन.आर.वाई.) गरीबों के लिए शहरी बुनियादी सेवाएं (यू.बी.एस.पी.) और प्रधानमंत्री का एकीकृत शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम (पी.एम.आई.यू.पी.ई.पी.) इन कार्यक्रमों को दिनांक 1.12.97 से स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना (एस.जे.एस.आर.वाई) नामक नए कार्यक्रम में शामिल कर दिया गया। दिसम्बर, 1999 तक सातवीं, आठवीं और नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान किए गए राज्य-वार आबंटन/उपयोग की गई धनराशि को दर्शाने वाला विवरण II, III, IV और V संलग्न है।

(ख) मैगा सिटी स्कीम के तहत शहरी विकास मंत्रालय ने सूचित किया है कि वर्ष 1991 की जनगणना के अनुसार 4 मिलियन से अधिक आबादी वाले शहरों पर लागू मैगा सिटी स्कीम के अधीन केन्द्र और राज्य सरकारों के बीच 25 : 25 अनुपात की भागीदारी है और शेष 50% संस्थागत वित्त से पूरा किया जाएगा। यह सभी 5 मैगा शहरों पर लागू हैं। पांच मैगा शहरों को धनराशि का आबंटन संलग्न विवरण VI में दिए गए मानदण्डों के आधार पर किया जाता है। तथापि यदि सरकारें चाहें तो और अधिक धनराशि मुहैया कर सकती हैं।

आई.डी.एस.एम.टी. के संबंध में शहरी विकास मंत्रालय ने सूचित किया है कि आई.डी.एस.एम.टी. के अधीन राज्यों को धनराशि का आबंटन देश (कन्ट्री) के बजाय राज्यों के छोटे एवं मझोले कस्बों में रहने वाली शहरी आबादी के अनुपात में किया जाता है। स्कीम के अधीन कस्बों का चुनाव करना और उन्हें प्राथमिकता देने का कार्य संबंधित राज्य सरकारें अपनी शहरी कार्यनीति के अनुसार करती हैं। इसमें पश्चिम बंगाल भी शामिल है। स्कीम के अधीन कस्बों का आबादी मानदण्ड के आधार पर वर्गीकरण किया गया है जिसके लिए वित्त व्यवस्था का निर्धारण किया जाता है। ब्यौरा संलग्न विवरण VII में दिया गया है।

पश्चिम बंगाल राज्य में आई.डी.एस.एम.टी. स्कीम के अधीन अब तक 68 कस्बों को शामिल किया गया है और 24.61 करोड़ रुपये की केन्द्रीय सहायता जारी की गई है। कस्बेवार ब्यौरा और व्यय संलग्न विवरण VIII में दिया गया है।

विवरण I

आई.डी.एस.एम.टी. के अधीन 7वीं योजना एवं वार्षिक योजनाओं, 8वीं और 9वीं योजना अवधि के लिए जारी केन्द्रीय सहायता और सूचित व्यय

(लाख रुपये)

क्रम सं.	राज्य	7वीं योजना एवं वार्षिक योजनाएं				8वीं योजना		9वीं योजना (आज तक)	
		जारी के. सहायता 7वीं	90-91	* 91-92	व्यय	जारी के. सहायता	व्यय	जारी के. सहायता	व्यय
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आंध्र प्रदेश	495.99	85.00	80.00	961.58	1409.39	1347.61	1311.49	3039.36
2.	अरूणाचल प्रदेश	0.00	0.00	20.00	0.00	62.00	49.00	12.00	115.00
3.	असम	149.00	65.00	65.00	0.21	145.00	346.30	66.86	152.55
4.	बिहार	514.94	47.50	15.00	351.25	241.99	183.69	20,00	444.13
5.	गोवा	70.00	10.00	20.00	0.00	36.00	56.02	0.00	0.00
6.	गुजरात	445.08	80.08	75.00	609.96	576.21	1008.86	842.19	2250.29
7.	हरियाणा	202.50	0.00	0.00	304.47	60.00	233.07	150.00	106.62
8.	हिमाचल प्रदेश	1.70	0.00	20.00	0.00	75.00	90.75	88.00	309.03
9.	जम्मू एवं कश्मीर	37.82	42.50	0.00	64.53	151.50	301.04	89.00	249.95
10.	कर्नाटक	484.11	68.50	105.00	959.24	1266.45	745.92	559.15	1483.95
11.	केरल	263.28	55.81	36.50	0.00	399.34	1779.59	388.41	412.08
12.	मध्य प्रदेश	747.48	185.00	75.00	1063.47	744.35	1356.64	769.71	458.39
13.	महाराष्ट्र	665.11	281.31	147.96	1471.95	1630.80	2836.97	1348.81	3273.73
14.	मणिपुर	68.00	54.42	15.00	11.32	168.58	388.24	30.50	143.00
15.	मेघालय	137.00	24.60	15.00	111.51	11.00	261.38	19.60	39.30
16.	मिजोरम	76.50	0.00	0.00	51.47	76.00	166.39	58.40	380.82
17.	नागालैंड	72.80	26.20	44.99	140.73	45.00	189.19	9.00	45.30
18.	उड़ीसा	260.00	178.27	60.00	253.82	412.00	1059.06	199.34	272.22
19.	पंजाब	312.25	0.00	48.62	916.33	177.25	481.93	175.50	311.66
20.	राजस्थान	392.66	82.50	100.00	723.25	590.75	1740.79	441.81	774.13
21.	सिक्किम	73.39	0.00	0.00	18.90	38.00	183.40	12.00	69.75

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
22.	तमिलनाडु	829.78	279.34	126.23	1453.28	722.57	1180.11	477.66	1026.31
23.	त्रिपुरा	92.00	20.00	20.00	72.67	61.75	134.49	104.56	120.76
24.	उत्तर प्रदेश	741.98	198.50	135.00	1533.78	1038.00	823.34	217.00	1129.43
25.	पश्चिम बंगाल	622.41	135.73	100.00	1311.63	581.77	1430.56	495.46	774.05
26.	अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूह	67.00	0.00	0.00	50.23	0.00	37.08	0.00	0.00
27.	दादर एवं नगर हवेली	70.22	0.00	0.00	16.38	5.00	0.00	12.00	0.00
28.	दमन एवं दियू	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	0.00	18.00	0.00
29.	लक्षद्वीप	0.00	25.00	0.00*	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01
30.	पाण्डिचेरी	108.75	28.00	20.00	80.94	50.00	78.59	0.00	
	कुल	8001.54	1910.26	1344.30	12533.00	10780.70	18490.01	7916.45	17381.82

टिप्पणी: के. = केन्द्रीय सहायता

*व्यय में 7वीं योजना और वर्ष 1990-91 और 1991-92 की वार्षिक योजनाएं शामिल हैं।

विवरण II

नेहरू रोजगार योजना के अधीन जारी केन्द्रीय राशि

(लाख रुपये)

क्रम सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	जारी की गई राशि		
		7वीं पंचवर्षीय योजना 1985-90	8वीं पंचवर्षीय योजना 1992-97	9वीं पंचवर्षीय योजना 1.4.97-30.11.97
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	1055.62	2623.18	248.02
2.	अरूणाचल प्रदेश	28.72	166.84	45.53
3.	असम	212.94	713.31	110.97
4.	बिहार	1096.75	2172.85	178.61
5.	गोवा	40.05	85.49	14.83
6.	गुजरात	886.86	899.04	76.61
7.	हरियाणा	198.54	554.65	59.99

1	2	3	4	5
8.	हिमाचल प्रदेश	92.93	311.54	28.14
9.	जम्मू एवं कश्मीर	116.21	388.24	43.46
10.	कर्नाटक	982.38	1748.40	135.04
11.	केरल	422.92	1006.15	92.88
12.	मध्य प्रदेश	1341.34	2735.11	371.35
13.	महाराष्ट्र	1205.41	2994.48	312.30
14.	मणिपुर	67.04	261.16	43.65
15.	मेघालय	31.38	144.92	29.53
16.	मिजोरम	36.88	124.53	31.81
17.	नागालैंड	39.75	60.35	–
18.	उड़ीसा	404.67	826.55	71.48
19.	पंजाब	348.76	814.69	83.67
20.	राजस्थान	733.41	1652.17	208.28
21.	सिक्किम	35.33	144.19	17.15
22.	तमिलनाडु	1133.62	3025.83	223.31
23.	त्रिपुरा	59.11	127.77	34.21
24.	उत्तर प्रदेश	2915.39	6851.62	519.33
25.	पश्चिम बंगाल	889.73	1752.38	99.39
26.	अ. नि. द्वीप समूह	11.30	75.64	9.38
27.	चण्डीगढ़	31.40	63.23	7.18
28.	दादर एवं नगर हवेली	8.32	45.52	5.23
29.	दमन एवं दियू	16.56	82.42	9.59
30.	दिल्ली	61.74	88.00	–
31.	पाण्डिचेरी	41.20	75.50	9.05
32.	लक्षद्वीप	18.66	0.00	0.00

विवरण III

8वीं और 9वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान यू.बी.एस.पी. हेतु किए गए आबंटन/उपयोग की गई धनराशि को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	योजनागत अवकाश 1990-91, 1991-92	8वीं योजना	*9वीं योजना 1.4.1997 से 30.11.1997
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	341.60	881.90	88.00
2.	अरूणाचल प्रदेश	26.00	14.50	0.00
3.	असम	40.60	65.75	0.00
4.	बिहार	299.25	519.88	0.00
5.	गोवा	26.00	64.00	5.50
6.	गुजरात	164.45	322.15	50.85
7.	हरियाणा	44.90	113.05	8.65
8.	हिमाचल प्रदेश	26.00	53.00	5.50
9.	जम्मू एवं कश्मीर	26.00	20.00	0.00
10.	कर्नाटक	290.30	467.80	0.00
11.	केरल	128.00	293.93	48.40
12.	मध्य प्रदेश	308.00	654.35	97.25
13.	महाराष्ट्र	465.10	631.49	0.00
14.	मणिपुर	26.00	64.00	5.50
15.	मेघालय	26.00	67.10	11.00
16.	मिजोरम	26.00	70.60	11.00
17.	नागालैण्ड	26.00	9.00	0.00
18.	उड़ीसा	93.40	156.90	23.35
19.	पंजाब	91.60	125.00	8.65
20.	राजस्थान	175.00	395.95	39.95
21.	सिक्किम	26.00	47.50	5.50
22.	तमिलनाडु	434.90	794.75	189.85

1	2	3	4	5
23.	त्रिपुरा	26.00	61.25	11.00
24.	उत्तर प्रदेश	754.70	1315.33	127.90
25.	पश्चिम बंगाल	340.50	604.47	52.75
26.	अं. एवं नि. द्वीप समूह	22.20	56.20	0.00
27.	चण्डीगढ़	25.20	42.45	18.30
28.	दादर एवं नगर हवेली	22.20	69.90	9.15
29.	दमन एवं दियू	22.20	24.15	18.30
30.	दिल्ली	90.20	52.65	0.00
31.	पाण्डिचेरी	23.20	31.00	5.50
	कुल	4437.50	8090.00	841.85

*योजना दिनांक 1.12.97 से स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना (एस.जे.एस.आर.वाई.) में मिला दी गई।

विवरण IV

वर्ष 1995-96 से 1996-97 (आठवीं पंचवर्षीय योजना) हेतु प्रधानमंत्री के एकीकृत शहरी गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम के अधीन जारी धनराशि

(लाख रुपये)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	केन्द्रीय अंश
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	1846.71
2.	अरूणाचल प्रदेश	163.91
3.	असम	580.73
4.	बिहार	1262.4
5.	गोवा	148.50
6.	गुजरात	899.14
7.	हरियाणा	286.71
8.	हिमाचल प्रदेश	170.21
9.	जम्मू एवं कश्मीर	264.77
10.	कर्नाटक	977.71
11.	केरल	449.44
12.	मध्य प्रदेश	1210.65
13.	महाराष्ट्र	1461.51
14.	मणिपुर	117.08
15.	मेघालय	81.55
16.	मिजोरम	47.25
17.	नागालैण्ड	231.83
18.	उड़ीसा	414.71
19.	पंजाब	576.85
20.	राजस्थान	953.45
21.	सिक्किम	75.65
22.	तमिलनाडु	1693.38
23.	त्रिपुरा	46.82
24.	उत्तर प्रदेश	2469.06
25.	पश्चिम बंगाल	1969.92
26.	अ.नि. द्वीप समूह	80.00
27.	पाण्डिचेरी	60.00
	कुल	17640.00

विवरण V

नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान स्वर्ण जयन्ती शहरी रोजगार योजना (एस.जे.एस.आर.वाई.) के अधीन आबंटित/जारी किया गया केन्द्रीय अंश

(लाख रुपये)

क्रम सं.	राज्य का नाम	01-12-97 से 31.3.98 तक आबंटित/ जारी राशि	वर्ष 1998-99 के दौरान आबंटित/ जारी राशि	वर्ष अंतरिम आबंटन	1999-2000 दिसम्बर, 1999 तक जारी
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	839.66	1364.28	1526.50	312.67
2.	अरूणाचल प्रदेश	50.99	65.01	68.19	10.38
3.	असम	540.38	823.08	916.57	191.07
4.	बिहार	506.09	779.22	872.36	178.40
5.	गोवा	20.94	34.40	37.72	6.43
6.	गुजरात	521.86	788.28	882.58	180.62
7.	हरियाणा	86.87	134.79	150.79	30.69
8.	हिमाचल प्रदेश	50.54	74.94	75.06	12.30
9.	जम्मू एवं कश्मीर	63.54	72.31	74.84	7.81
10.	कर्नाटक	736.46	1114.08	1246.57	253.85
11.	केरल	202.99	377.09	421.93	150.10
12.	मध्य प्रदेश	927.18	1511.77	1692.17	345.67
13.	महाराष्ट्र	1402.22	2043.29	2310.71	469.82
14.	मणिपुर	122.95	191.12	211.04	44.24
15.	मेघालय	73.24	118.45	131.76	27.30
16.	मिजोरम	69.63	125.64	139.22	51.04
17.	नागालैण्ड	53.33	84.16	94.41	18.83
18.	उड़ीसा	223.11	360.44	403.63	82.72
19.	पंजाब	68.33	135.22	151.27	53.88
20.	राजस्थान	329.91	620.52	694.64	142.00
21.	सिक्किम	20.51	30.98	31.02	3.30

1	2	3	4	5	6
22.	तमिलनाडु	919.50	1479.77	1655.95	337.57
23.	त्रिपुरा	93.98	157.74	174.11	63.56
24.	उत्तर प्रदेश	1181.03	1988.42	2202.09	772.78
25.	पश्चिम बंगाल	518.64	822.00	919.87	187.51
26.	अं. नि. द्वीप समूह	72.66	116.43	118.13	45.47
27.	चण्डीगढ़	48.42	80.98	75.88	0.00
28.	दादर व नगर हवेली	12.50	37.67	39.37	6.27
29.	दमन एवं दियू	50.05	83.92	65.62	20.66
30.	दिल्ली	32.70	183.61	183.61	19.00
31.	पाण्डिचेरी	22.66	67.39	67.39	18.60
		9862.87	15847.00	17635.00	4046.50

विवरण VI

मेगा सिटी स्कीम

निधियों के परस्पर बटवारे हेतु तर्कसंगत फार्मूला

कारक		वरीयता
आबादी		30%
(क)	वर्ष 1991 की जनगणना के अनुसार आबादी	20%
(ख)	10 वर्षों में आबादी में वृद्धि (1981-91)	10%
मैगा सिटी स्कीम के अधीन शामिल नगरों/कस्बों/समूह का भौगोलिक क्षेत्र		10%
शहरी क्षेत्र के सुधार		60%
(क)	आन्तरिक संसाधन जुटाव लागत वसूली उपायों और वास्तविक वसूलियों का अगीकरण (एडोप्शन) (पूर्ण वरीयता यदि समर्पित नागरिक शुल्कों के जरिये प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष तरीके से सभी लागत वसूल हो जाती है ताकि "आवर्ती कोष" में 75% (केन्द्रीय+राज्य अनुदान) के समकक्ष धनराशि दी जा सके।	10%
(ख)	बाहरी संसाधन जुटाव (मार्केट निधियाँ/संस्थागत वित्त) पूर्ण वरीयता यदि यह धनराशि केन्द्रीय+राज्य अनुदान के बराबर या उससे अधिक है)।	20%
(ग)	आधुनिक तकनीक अपनाकर महानगरीय विकास कार्यनीति महानगरीय विकास योजना और महानगरीय वित्तपोषण योजना तैयार करना।	10%

	कारक	वरीयता
(घ)	नीति सुधार जैसे सम्पत्ति कर सुधार, संसाधन आदि के रूप में भूमि का उपयोग	10%
(ङ)	मैगा सिटी/आई.डी.एस.एम.टी. और अन्य शहरी अवस्थापना विकास योजनाओं के लिए स्वतंत्र कारपोरेट स्पेशल परपस व्हीकल्स (एस पी वीज) को तैयार करना (आरंभिक वरीयता 5% तदन्तर मैगा सिटी स्कीम के अधीन केन्द्रीय सहायता का 25% उन राज्यों के शहरी अवस्थापना वित्तपोषण/विकास निगमों को केन्द्रीय सरकार की इक्विटी के रूप में आबंटित करने का प्रस्ताव है जहाँ वे मौजूद हैं। राज्यों को ऐसे निगमों की स्थापना करनी चाहिए ताकि निधियों की उक्त राशि उन्हें 1998-99 से केन्द्रीय सरकार की इक्विटी के रूप में स्थानांतरित की जा सके।	5%
(च)	लाभकर, लाभ हानि रहित और लाभों की गैर लाभ श्रेणियों (40:30:30-20%+ या भत्ते सहित) के बीच अनुपात का नजदीकी अनुपालन	5%

विवरण VII

वित्तीय व्यवस्था

आई.डी.एस.एम.टी. स्कीम के अधीन वित्तीय व्यवस्था निम्नलिखित तालिका में दी गई है

(लाख रुपये)

कस्बे की श्रेणी (आबादी)	परियोजना लागत	अधिकतम केन्द्रीय सहायता (अनुदान)	राज्य अंश (अनुदान)	हडको/वित्तीय संस्थाओं का ऋण/अन्य संसाधन
क (<20000)	100	48	32	20(20%)
ख (20000-50000)	200	90	60	50(25%)
ग (50000-100000)	350	150	100	100(29%)
घ (1-3 लाख)	550	210	140	200(36%)
ङ (3-5 लाख)	750	270	180	300(40%)

ऊपर दर्शाई गई परियोजना लागत "न्यूनतम परियोजना लागत" संकल्पना पर आधारित है, अधिक परियोजना आकार अधिक ऋण की उपलब्धता/अन्य स्रोत जिनमें नगरपालिका अंश भी शामिल है की शर्त पर आधारित है। इसका उद्देश्य यह देखना है कि उपलब्ध धनराशि का बहुत कम बंटवारा न हो और अपेक्षित अवस्थापनागत और सेवा सुविधाओं सहित आर्थिक विकास और रोजगार के क्षेत्रीय केन्द्रों के "समेकित विकास" के अपेक्षित उद्देश्य प्राप्त हो सके।

केन्द्रीय सहायता की सीमा है जबकि उस राशि पर कोई सीमा नहीं होगी जो राज्य सरकारों/स्थानीय निकायों के स्वयं के संसाधनों/संस्थागत वित्तीय एजेंसियों से उपलब्ध हो सकेगी ताकि परियोजनाओं को व्यावहारिक बनाया जा सके और उसका "समेकित" विकास हो सके।

कठिन क्षेत्रों जैसे जम्मू एवं कश्मीर हिमाचल प्रदेश और उत्तर-पूर्वी राज्यों में भौगोलिक और अन्य कारकों पर विचार करते हुए योजना आयोग की सलाह से शहरी कार्य और रोजगार मंत्रालय द्वारा निर्धारित मानदण्ड में उपयुक्त संशोधन किये जायेंगे।

आई.डी.एस.एम.टी. परियोजनाओं को बनाने और उनके क्रियान्वयन में राज्य सरकारों और स्थानीय निकायों को निजी क्षेत्र को शामिल करना चाहिए या सार्वजनिक निजी भागीदारी को जहाँ

तक संभव हो अपनाना चाहिए। निजी क्षेत्र की भागीदारी की प्रक्रिया की व्याख्या आई.डी.एस.एम.टी. परियोजना रिपोर्ट में करनी होगी। निजी वित्तपोषण आई.डी.एस.टी. स्कीम में परिकल्पित संस्थागत वित्त का स्थान ले सकेगा।

विवरण VII

आई.डी.एस.एम.टी. स्कीम, पश्चिम बंगाल, के अधीन जारी केन्द्रीय सहायता
(1979-80 से 6 मार्च, 2000)

क्रम सं.	कस्बा	मंजूर लागत	जारी केन्द्रीय सहायता									कुल योग	सूचित व्यय
			6वीं योजना	7वीं योजना	90-91	91-92	8वीं योजना	97-98	98-99	9वीं योजना 99-2000	कुल		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
6वीं योजना													
1.	खड़गपुर	113.89	48.31	0.00	3.46	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	51.77	110.66
2.	मेदिनीपुर	95.17	14.30	29.99	3.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	47.42	97.99
3.	बंकुरा	120.93	21.00	25.74	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	46.74	91.80
4.	केलिम्पोंग	104.85	23.21	19.62	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	42.83	84.00
5.	कूच बिहार	101.08	48.26	3.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	51.80	111.60
6.	पुरूलिया	101.07	17.51	32.44	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	49.95	99.29
7.	इंग्लिश बाजार	104.27	35.34	12.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	47.34	94.29
8.	कृष्णा नगर	96.08	28.03	18.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	46.03	87.71
9.	सुरी	106.78	28.19	21.00	4.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	53.44	82.17
10.	तरकेश्वर	100.21	26.62	15.70	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	42.32	114.18
11.	जलपाएगुडी	108.47	16.85	32.64	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	49.49	96.05
12.	सिलीगुड़ी	107.26	13.80	38.35	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	52.15	99.55
13.	दार्जीलिंग	113.37	26.19	21.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	47.19	90.90
14.	बहरम्पुर	95.84	24.02	22.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	46.07	76.56
15.	बलूरघाट	100.14	35.32	14.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	49.34	125.98
16.	विश्नूपुर	107.46	28.83	14.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	42.83	51.17
17.	बसीरहत	98.46	17.38	32.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	50.25	93.55
18.	रायगंज	112.05	30.13	17.00	3.39	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	50.52	105.44
19.	रनघाट	130.73	19.47	29.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	48.97	93.95
20.	कटवा	120.41	22.56	30.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	53.31	108.94
	कुल	2138.52	525.32	430.21	14.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	969.76	1915.78

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
7वीं योजना													
21.	बोलपुर	87.65	0.00	46.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	46.00	64.15
22.	अग्राम बाग	92.52	0.00	40.00	0.00	0.00	6.00	0.00	0.00	0.00	0.00	46.00	81.63
23.	कोन्ताई	85.10	0.00	18.80	0.00	0.00	16.66	0.00	0.00	0.00	0.00	35.46	53.52
24.	हवरा	112.16	0.00	50.80	0.00	0.00	5.21	0.00	0.00	0.00	0.00	56.01	107.22
25.	रानीगंज	91.45	0.00	12.60	0.00	0.00	21.40	0.00	0.00	0.00	0.00	40.00	89.51
26.	हलदिया	95.91	0.00	24.00	0.00	0.00	20.00	0.00	0.00	0.00	0.00	44.00	163.58
	कुल	564.76	0.00	192.20	0.00	0.00	75.27	0.00	0.00	0.00	0.00	267.47	559.61
1990-91													
27.	झरग्राम	92.00	0.00	0.00	25.00	0.00	20.00	0.00	0.00	0.00	0.00	45.00	68.31
28.	कल्ना	92.00	0.00	0.00	26.50	0.00	15.00	0.00	0.00	0.00	0.00	41.50	63.39
29.	जांगीपुर	90.51	0.00	0.00	27.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	27.50	68.05
30.	अलीपुरदुआर	82.67	0.00	0.00	15.00	0.00	20.00	0.00	0.00	0.00	0.00	35.00	64.23
31.	रघुनाथपुर	92.00	0.00	0.00	27.50	0.00	15.00	3.50	0.00	0.00	3.50	46.00	86.61
	कुल	449.18	0.00	0.00	121.50	0.00	70.00	3.50	0.00	0.00	3.50	195.00	350.59
1991-92													
32.	घटल	92.00	0.00	0.00	0.00	20.00	20.00	5.00	0.00	0.00	5.00	45.00	75.00
33.	इस्लामपुर	92.00	0.00	0.00	0.00	20.00	20.00	5.00	0.00	0.00	5.00	45.00	67.69
34.	सान्तीपुर	92.00	0.00	0.00	0.00	20.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20.00	37.84
35.	मुर्शिदाबाद	92.00	0.00	0.00	0.00	20.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20.00	38.65
36.	कुर्सिओंग	92.00	0.00	0.00	0.00	20.00	26.00	0.00	0.00	0.00	0.00	46.00	61.89
	कुल	460.00	0.00	0.00	0.00	100.00	66.00	10.00	0.00	0.00	10.00	176.00	281.07
8वीं योजना													
37.	झल्दा	25.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	4.00	0.00	3.00	7.00	9.00	7.03
38.	माल	52.50	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	7.00	0.00	6.90	13.90	18.90	18.79
39.	मिरिक	50.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.00	3.00	0.00	0.00	3.00	9.00	15.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
40.	चकदाहा	77.23	0.00	0.00	0.00	0.00	8.00	3.00	3.05	0.00	6.05	14.05	25.26
41.	रामपुर हाट	97.60	0.00	0.00	0.00	0.00	12.00	0.00	11.50	0.00	11.50	23.50	20.00
42.	डायमण्ड हारबर	52.77	0.00	0.00	0.00	0.00	6.00	7.00	0.00	6.00	13.00	19.00	29.51
43.	नबाद्वीप	150.00	0.00	0.00	0.00	0.00	9.00	15.00	15.54	0.00	30.54	39.54	38.10
44.	तमलुक	42.50	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	6.00	0.00	0.00	6.00	11.00	9.89
45.	सोनामुखी	43.14	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	0.00	5.53	10.53	15.53	19.00
46.	माथा भंगा	60.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.00	0.00	14.60	0.00	14.60	21.60	35.02
47.	अशोक नगर कलया	134.00	0.00	0.00	0.00	0.00	11.00	10.00	0.00	0.00	10.00	21.00	50.00
48.	ओल्ड मालदा	60.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.00	7.00	0.00	0.00	7.00	14.00	15.64
49.	वीरनगर	80.40	0.00	0.00	0.00	0.00	10.00	8.00	0.00	0.00	8.00	18.00	18.63
50.	कुल्टी	256.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15.00	15.00	0.00	0.00	15.00	30.00	52.06
51.	मेबाड़ी	54.96	0.00	0.00	0.00	0.00	6.50	7.00	6.28	0.00	13.28	19.78	35.62
52.	कालियागंज	50.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.00	6.00	0.00	0.00	6.00	12.00	10.08
53.	गोबर डांगा	109.50	0.00	0.00	0.00	0.00	13.00	0.00	0.00	0.00	0.00	13.00	9.02
54.	चन्द्राकोना	60.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.00	0.00	7.00	0.00	7.00	14.00	9.23
55.	कन्डी	60.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.00	0.00	0.00	14.06	14.06	21.06	16.70
56.	गुस्कारा	59.56	0.00	0.00	0.00	0.00	7.00	0.00	7.00	0.00	7.00	14.00	38.94
57.	बरधमन	492.70	0.00	0.00	0.00	0.00	53.00	10.00	0.00	83.00	93.00	136.00	92.15
58.	आसनसोल	232.19	0.00	0.00	0.00	0.00	23.00	5.00	0.00	0.00	5.00	28.00	0.00
59.	तफनगंज	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	13.00	3.00	0.00	16.00	19.00	32.00	27.38
60.	गंगारामपुर	172.84	0.00	0.00	0.00	0.00	21.00	5.00	0.00	0.00	5.00	26.00	24.87
61.	मेखलीगंज	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15.00	0.00	32.00	0.00	32.00	47.00	29.91
62.	सेंथिया	140.00	0.00	0.00	0.00	0.00	19.00	2.00	0.00	0.00	2.00	21.00	22.17
63.	दिनाहटा	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15.00	0.00	0.00	16.50	16.50	31.50	19.08
64.	बदुरिया	170.00	0.00	0.00	0.00	0.00	23.00	3.00	50.00	0.00	53.00	76.00	41.87
65.	*हल्दीबाड़ी	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	14.00	2.00	0.00	16.00	18.00	32.00	24.53
66.	*धुलियान	143.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20.00	4.76
	कुल	3325.89	0.00	0.00	0.00	0.00	370.50	133.00	146.97	156.99	436.96	807.46	760.14

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
9वीं योजना													
67.	*जोयनगर	185.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	22.50	0.00	22.50	22.50	0.00
68.	*दुबराजपुर	183.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	22.50	0.00	22.50	22.50	0.00
	कुल	368.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	45.00	0.00	45.00	45.00	0.00
	कुल योग	7306.35	525.32	622.41	135.73	100.00	581.77	146.50	191.97	156.99	495.46	2460.69	3867.20

*संशोधित आई. डी. एस. एम. टी दिशानिर्देशों, अगस्त, 1995 के अधीन शामिल कस्बे।

शैक्षिक संस्थानों में रैगिंग

2923. श्री पी.एच. पांडियन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार शैक्षिक संस्थाओं में रैगिंग रोकने के लिए कदम उठाने का है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) और (ख) जी, हां। सरकार ने मई, 1999 में सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की शैक्षिक संस्थाओं, विश्वविद्यालय, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों, भारतीय प्रबन्ध संस्थानों तथा क्षेत्रीय इंजीनियरी कालेजों में रैगिंग की घटनाओं को घटित न होने देने के लिए उचित कार्रवाई हेतु विशेष प्रयास करने संबंधी दिशा-निर्देश मई, 1999 में परिचालित किये हैं।

[हिन्दी]

दिल्ली विकास प्राधिकरण की भूमि का आवंटन

2924. श्री बृज भूषण शरण सिंह : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सांसदों और पूर्व सांसदों के अनुरोध पर आवासीय उद्देश्य से भूमि/फ्लैट्स आवंटित करने के लिए कोई योजना बनाई है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) बवेजा समिति की सिफारिशों के अनुसार दिनांक 2.1.1979 से सांसदों/एम.सी.डी., महानगर परिषद, छावनी बोर्ड आदि के सदस्यों के लिए प्लाटों/फ्लैटों के आवंटन के मामले में आरक्षण समाप्त कर दिया गया था।

[अनुवाद]

तपेदिक परियोजना हेतु विश्व बैंक सहायता की समीक्षा

2925. श्री दिलीप कुमार मनसुखलाल गांधी :
डा. संजय पासवान :
श्री श्रीनिवास पाटील :

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय तपेदिक विशेषज्ञों ने विश्व बैंक से सहायता प्राप्त नियंत्रण परियोजना की समीक्षा करने की मांग की है;

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

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

(घ) क्या उक्त परियोजना सरकार की संशोधित राष्ट्रीय तपेदिक नियंत्रण कार्यक्रम का हिस्सा है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) से (ङ) जी, नहीं। तथापि, विश्व स्वास्थ्य संगठन के विशेषज्ञों, अन्य अन्तर्राष्ट्रीय अभिकरणों, राष्ट्रीय विशेषज्ञों और भारत सरकार के एक संयुक्त दल ने फरवरी, 2000 में विश्व बैंक सहायता प्राप्त संशोधित राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण कार्यक्रम की समीक्षा की है। संयुक्त समीक्षा की रिपोर्ट अभी भारत सरकार को प्राप्त होनी है। समीक्षा कार्यक्रम के कार्यान्वयन में एक चलती रहने वाली प्रक्रिया है।

आदिवासी क्षेत्रों में खेलों को सहायता

2926. श्री चिंतामन वनगा : क्या युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार आदिवासी क्षेत्रों में खेलों को प्रोत्साहन देने हेतु विशेष वित्तीय/गैर वित्तीय सहायता देती है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और निधि प्रदान किए जाने का तत्संबंधी पैटर्न क्या हैं?

युवक कार्यक्रम और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री टीएच. चाओबा सिंह): (क) जी, हां।

(ख) ''खेल अवसंस्थापना के सृजन हेतु अनुदानों'' की योजना के अन्तर्गत, राज्य सरकारों आदि को आदिवासी क्षेत्रों में विभिन्न खेल सुविधाओं के सृजन हेतु निर्धारित अधिकतम सीमा के अधीन प्रत्येक परियोजना के लागत की 75% के हिसाब से केन्द्रीय सहायता प्रदान की जाती है।

औषध नमूना

2927. कुमारी भावना पुंडलिकराव गवली : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पब्लिक एनालिस्ट लैबोरेटरी ने उनके द्वारा एकत्रित किए गए औषध नमूनों का विश्लेषण नहीं किया है;

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

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) से (ग) जन विश्लेषक प्रयोगशालाएं खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम के उपबन्धों के अंतर्गत कार्य कर रही हैं। ये प्रयोगशालाएं औषध नमूनों को प्राप्त (स्वीकार) करने हेतु अधिसूचित नहीं हैं।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में अनुसूचित जनजाति का कोटा

2928. डा. नीतिश सेनगुप्ता : क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली में अनुसूचित जनजातियों के निवासी राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में रोजगार कोटा का लाभ पाने के पात्र हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या वे राष्ट्रीय अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति वित्त और विकास निगम के माध्यम से स्वरोजगार हेतु केवल अनुसूचित जनजाति को दिए जाने वाले अनुदान, राजसहायता आदि के लाभ पाने के पात्र हैं;

(ग) यदि हां, तो इससे राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में अब तक अनुसूचित जनजाति के कितने लोग लाभान्वित हुए हैं;

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

(ङ) सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली के अनुसूचित जनजाति के ऐसे लोगों को लाभ पहुंचाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) और (ख) जी, हां।

(ग) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में अब तक 72 अनुसूचित जनजातियां लाभान्वित हुई हैं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

एन.सी.आर.पी. बोर्ड का क्षेत्र

2929. श्री रामचन्द्र बैंदा : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्रीय योजना बोर्ड ने उत्तर प्रदेश के अलीगढ़, मथुरा और मुजफ्फरनगर जिलों को एन.सी.आर.पी. बोर्ड में शामिल किए जाने संबंधी कोई मांग भेजी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को कुछ अन्य राज्यों से इसी प्रकार के अनुरोध प्राप्त हुए हैं;

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

(घ) इस संबंध में अंतिम निर्णय के कब तक लिए जाने की संभावना है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) से (घ) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड को राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अतिरिक्त क्षेत्र शामिल करने के लिए राज्य सरकारों से अनुरोध प्राप्त हो रहे हैं। बोर्ड, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में अतिरिक्त क्षेत्र शामिल करने के लिए सिद्धांत रूप से सहमत हो गया है। सहभागी राज्य सरकारों ने राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में 38,401 वर्ग मीटर अतिरिक्त क्षेत्र शामिल करने के लिए अपने प्रस्ताव भेजे हैं, जिनके ब्यौरे इस प्रकार हैं:-

हरियाणा उप-क्षेत्र

भिवानी, करनाल तथा महेन्द्रगढ़ जिले; जींद जिले की जींद व सफीदो तहसीलें तथा हिसार जिले की हांसी व नारनौद तहसीलें, जिसका क्षेत्रफल 12312 वर्ग कि.मी. है।

राजस्थान उप-क्षेत्र

संपूर्ण धोलपुर और भरतपुर जिले; अलवर जिले की शेष 7 तहसीलें तथा जयपुर जिले की कोटपूतली व शाहपुरा तहसीलें, जिनका क्षेत्रफल 15,007 वर्ग कि.मी. है।

उत्तर प्रदेश उप-क्षेत्र

सम्पूर्ण मुजफ्फरनगर, मथुरा तथा अलीगढ़ जिले, जिनका क्षेत्रफल 11,082 वर्ग कि.मी. है।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड की अगली बैठक में इस मामले पर निर्णय लिया जाना है।

साक्षरता कार्यक्रम के अन्तर्गत अध्ययन केन्द्र

2930. श्री अशोक ना. मोहोल : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में पूर्ण साक्षरता कार्यक्रम के अन्तर्गत अध्ययन केन्द्र स्थापित किए हैं;

(ख) यदि हां, तो राज्य-वार विशेष कर महाराष्ट्र में तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या साक्षरता के संबंध में इन केन्द्रों के पड़ने वाले प्रभाव को लेकर कोई अध्ययन किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या निष्कर्ष निकले?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) सतत शिक्षा केन्द्र तथा नोडल सतत शिक्षा केन्द्र के नाम से पुकारे जाने वाले अध्ययन केन्द्रों की स्थापना सतत शिक्षा योजना के अन्तर्गत की जाती है।

(ख) उपलब्ध सूचना के आधार पर, ऐसे अध्ययन केन्द्रों को दर्शाने वाला एक राज्यवार विवरण संलग्न है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

सतत शिक्षा केन्द्रों तथा नोडल सतत शिक्षा केन्द्रों का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण

राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों का नाम/ जिलों का नाम	स.शि.के./ नौ.स.शि.के. की संख्या
1	2
I. आंध्र प्रदेश	**5574/796**
1. चितूर	1000/143
2. पश्चिमी गोदावरी	958/137
3. करीमनगर	889/177
4. श्रीकाकूलम	770/110
5. विशाखापटनम	570/181
6. नैलोर	311/45
7. कुडप्पा	562/80
8. निजामाबाद	514/73
आन्ध्र प्रदेश द्वितीय चरण में	**4009/573**
9. पूर्वी गोदावरी	942/135
10. विजयनगरम	650/93
11. कृष्णा	391/56
12. रंगारेड्डी	100/14
13. हैदराबाद	543/78
14. मेदक	451/64
15. वारांगल	632/90
16. खम्माम	300/43

1	2
II. बिहार	
1. दमुका	765/85
III. हिमाचल प्रदेश	**2200/50**
1. मण्डी	-वही-
IV. केरल	**3500/500**
1. तिरूवनंतपुरम	
2. कोल्लम	
3. पथानंतीथा	
4. अल्लापूजा	
5. कोट्टयम	
6. इदूकी	
7. एरनाकुलम	
8. त्रिशूर	
9. पालक्काट	
10. मालापुरम	
11. कोझीकोदे	
12. वायनाड	
13. कन्नूर	
14. कासरगोद	
V. मध्य प्रदेश	
1. दुर्ग	556/1153/180
2. इंदौर	826/92
VI. महाराष्ट्र	**2604/298**
1. पुणे (ग्रामीण)	902/108
2. वर्धा	286/33
3. रत्नागिरी	602/33
4. नानदेद	662/75
5. जालना	420/45
6. प्रभानी	599/66
7. लातूर	470/53
8. सिंधुदुर्ग	340/38
VII. मिजोरम	**360/40**
(03 जिले)	-वही-
VIII. पंजाब	
1. होशियारपुर	1000/130
IX. राजस्थान	**1450/188**
1. अजमेर	967/131
2. डुंगरपुर	483/57
X. तमिलनाडु	**2538/382**
1. कामराजार	288/62
2. पी.एम.टी. शिवगंगा	154/22
3. पुदुकोटाई	441/63
4. कन्याकुमारी	165/23
5. मदुरै	247/35
6. उत्तरी अरकोट अम्बेडकर	424/60
7. टी कट्टोबोमन	307/55
8. रामाअनंतपुरम	350/50
9. थेनी	82/12
XI. उत्तर प्रदेश	
1. आगरा	1487/187
XII. पश्चिम बंगाल	**5497/770**
1. बिरभूम	1737/290
2. वर्द्धवान	1750/250
3. उत्तरी 24-परगना	2010/230

1		2
4.	मिदनापुर	5670/630
5.	बांकुरा	1971/354
6.	दक्षिण 24-परगना	3853/382
7.	हुगली	1959/218
XIII.	**पांडिचेरी**	
1.	पांडिचेरी (4 जिले)	172/28
XIV.	**चंडीगढ़ (संघ राज्य क्षेत्र)**	360/40
1.	चंडीगढ़	
XV.	**गुजरात**	
1.	बडौदा	926/103
2.	जामनगर	704/79
3.	अहमदाबाद (ग्रामीण)	607/68
4.	गांधीनगर	355/40
5.	अमरेली	563/63
6.	खेदा	807/90
7.	सुन्दरनगर	560/60
8.	डांग	65/7
	कु.स.शि.के.	50,495
	नौ.स.शि.के.	6,246

अनुसूचित जातियों/अनसूचित जनजातियों के विरुद्ध अपराध

2931. **श्री बसनगौडा रामनगौड पाटिल (यत्नाल):**
श्री के.पी. सिंह देव :
श्री राममोहन गाड्डे :
श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय अपराध रिकार्ड ब्यूरो दर्शाता है कि सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1955 और अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 के अंतर्गत पंजीकृत किए जाने वाले मामलों में कमी आ रही है जबकि तथ्य यह है कि अस्पृश्यता और अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के विरुद्ध अपराध अभी भी जारी है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस संबंध में राज्यों को कुछ वित्तीय सहायता दी गई है;

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रतिवर्ष राज्यों को उपलब्ध कराई गई धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या केन्द्र सरकार को राज्यों से धनराशि के संबंध में उपयोगिता प्रमाणपत्र प्राप्त हो गए हैं;

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

(छ) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के विरुद्ध अस्पृश्यता समाप्त करने और अपराधों को रोकने हेतु सरकार ने और क्या कदम उठाए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) और (ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार वर्ष 1995 से 1999 के दौरान, सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1955 और अनु. जाति और अनु. जनजाति (अत्याचारों की रोकथाम) अधिनियम, 1989 के अन्तर्गत दर्ज मामलों की संख्या निम्न प्रकार से है:-

वर्ष	सि.अ.स.अधि., 1995 के अंतर्गत दर्ज मामलों की संख्या	अनु. जाति और अनु. जनजाति (अत्याचार की रोकथाम) अधिनियम 1989 के अन्तर्गत दर्ज मामलों की संख्या
1995	1599	15409
1996	1489	10374
1997	1304	8793
1998	774	8952
1999	639	6852 (अनन्तिम)

यह हो सकता है कि दर्ज मामलों की संख्या में कमी लोगों में शिक्षा और जागरूकता के कारण आयी है।

(ग) और (घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1995 और अनु. जाति और अनु. जनजाति (अत्याचारों की रोकथाम) अधिनियम, 1989 को कार्यान्वित करने

के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीम के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को दी गयी केन्द्रीय सहायता के बारे में सूचना संलग्न विवरण में दी गयी है।

(ङ) जी हां, श्रीमान्।

(च) प्रश्न नहीं उठता है।

(छ) भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची के अनुसार "लोक व्यवस्था" और "पुलिस" राज्य के विषय हैं और इस प्रकार के अपराधों को दर्ज करने, जांच-पड़ताल करने, पता लगाने और रोकने की जिम्मेवारी निसन्देह राज्य सरकारों की है। तथापि केन्द्र सरकार राज्य सरकारों को समय-समय पर, यह सुनिश्चित करने के लिए कि अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति और समाज के अन्य कमजोर वर्गों के प्रति अत्याचारों को रोका जा सके, आपराधिक न्याय प्रणाली के प्रशासन को सुधारने पर अधिक ध्यान देने की सलाह देती रही है।

विवरण

वर्ष 1996-97, 1997-98 और 1998-99 के दौरान, सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1955 और अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति (अत्याचार की रोकथाम) अधिनियम 1999 को कार्यान्वित करने के लिए केन्द्र द्वारा रिलीज की गई केन्द्रीय सहायता के वर्ष-वार और राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरे

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1996-97	1997-98	1998-99
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	226.35	18.00	294.68
2.	असम	3.00	–	–
3.	बिहार	6.00	9.50	50.00
4.	गोवा	0.10	0.70	0.575
5.	गुजरात	142.81	156.24	50.00
6.	हरियाणा	17.113	–	21.70
7.	हिमाचल प्रदेश	1.00	1.00	1.81
8.	कर्नाटक	97.345	15.50	136.68
9.	केरल	6.982	2.50	2.00
10.	मध्य प्रदेश	189.978	500.85	682.06
11.	महाराष्ट्र	84.795	23.00	50.00
12.	उड़ीसा	5.00	–	3.60
13.	पंजाब	29.417	10.70	20.64
14.	राजस्थान	83.60	16.00	50.00
15.	सिक्किम	–	–	0.25
16.	तमिलनाडु	98.585	14.550	100.00
17.	उत्तर प्रदेश	226.14	844.51	50.00
18.	पश्चिम बंगाल	2.35	–	–
19.	अ. और नि. द्वीपसमूह	0.290	–	0.929
20.	दिल्ली	–	–	1.40
21.	दादरा और नगर हवेली	13.54	15.88	15.90
22.	पांडिचेरी	15.57	18.28	18.60
	कुल	1250.00	1647.00	1550.00

डी.जी.एच.एस. का मेडिकल स्टोर विभाग

2932. डा. बलिराम : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या डी.जी.एच.एस. के मेडिकल-स्टोर विभाग द्वारा 30-40 करोड़ रुपए मूल्य की दवाओं की खरीद की गई है और सरकार इसके कर्मचारियों को 20-25 करोड़ रुपए वेतन के रूप में ही दे रही है;

(ख) क्या विभिन्न स्टोरों में करोड़ों रुपए का दवा-भण्डार अप्रयुक्त ही पड़ा है और पुराना हो गया है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा धनराशि का दुरूपयोग रोकने के लिए इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. वणमुगम): (क) गत 3 वर्षों के दौरान खरीदी गई

सामग्री और प्रदत्त वेतन का ब्यौरा इस प्रकार है:-

(रुपए करोड़ में)

वर्ष	खरीदी गई सामग्री	प्रदत्त वेतन
1996-97	150.00	7.50
1997-98	110.00	10.14
1998-99	46.41	11.63

(ख) 1965 से 1997 की अवधि में मियाद खत्म हुई औषधों का मूल्य 4.18 करोड़ (लगभग) रुपए है जो उक्त अवधि के दौरान औषधों की खरीद के लिए आबंटित कुल बजट का 0.524 प्रतिशत है।

(ग) स्टाकों का संचय न हो यह सुनिश्चित करने के लिए किए जा रहे कुछ उपाय हैं-चिकित्सा सामग्री भण्डार डिपो के नियमित अनुवीक्षण और निरीक्षण, पुष्ट मांगों पर ही स्वामित्व (प्रापराइटरी) वाली औषधों की खरीद और फास्ट मूविंग जेनेरिक औषधों का ही बफर स्टाक रखना।

[हिन्दी]

जनजातियों का धर्मान्तरण

2933. श्री विजय गोयल :
श्री मोहन रावले :

क्या **जनजातीय कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के विभिन्न जनजातीय क्षेत्रों में विदेशी मिशनरियों द्वारा जनजातियों के धर्मान्तरण की घटनाओं पर सरकार का ध्यान आकृष्ट किया गया है;

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

(ग) क्या सरकार को ऐसी गतिविधियों के कारण जनजातीय क्षेत्रों में व्याप्त साम्प्रदायिक तनाव से संबंधित प्रतिवेदन प्राप्त हुए हैं; और

(घ) यदि हां, तो सरकार इस स्थिति से किस प्रकार निपट रही है?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) हालांकि सरकार व्यक्तियों और संगठनों के ऐसे कार्यकलापों पर निगरानी रखती है जो सामुदायिक शांति में बाधा डाल सकते हैं फिर भी संविधान के अनुच्छेद 25(1) में व्यवस्था है कि सार्वजनिक व्यवस्था, नैतिकता तथा स्वास्थ्य एवं खंड 3 के अन्य प्रावधानों के अध्यधीन सभी व्यक्ति विवेक की स्वतंत्रता तथा स्वतंत्रतापूर्वक धर्म को मानने, इसे व्यवहार में लाने तथा इसका प्रचार करने के अधिकार के लिए समान रूप से पात्र हैं। अनुच्छेद 25 से 30 के अंतर्गत धर्म की स्वतंत्रता का अधिकार एक संवैधानिक अधिकार है।

(ख) केन्द्र सरकार द्वारा धर्म परिवर्तन से संबंधित ब्यौरे नहीं रखे जाते हैं।

(ग) और (घ) यद्यपि, सार्वजनिक व्यवस्था तथा पुलिस राज्य के विषय हैं, फिर भी धर्म परिवर्तन एवं सांप्रदायिक तनाव के बारे में अपरिपुष्ट सूचना है। विशेष बल (त्वरित कार्रवाई बल) का गठन करने के अलावा, केन्द्र सरकार राज्य सरकारों को उनके पुलिस संबंधी अवसंरचना में सुधार लाने तथा उनके साथ आसूचना की भागीदारी करने के लिए सहायता प्रदान करती रही है। सरकार राज्य सरकारों को विभिन्न समुदायों के सदस्यों के मध्य असामंजस्य तथा घृणा फैलाने वाले व्यक्तियों के विरूद्ध कार्रवाई करने के लिए दिशानिर्देश भी जारी करती है।

[अनुवाद]

उर्दू पाण्डुलिपि

2934. श्री सुल्तान सल्लाऊद्दीन ओवेसी : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नेशनल बुक ट्रस्ट द्वारा मूल उर्दू में प्रकाशन हेतु कितनी पाण्डुलिपियां लंबित हैं और वह कितने समय से प्रकाशन के लिए लंबित हैं और इनके प्रकाशन में विलम्ब का कारण क्या है;

(ख) इनमें से उर्दू साहित्य और उर्दू की महान हस्तियों से संबंधित पाण्डुलिपियां कितनी हैं; और

(ग) इनके कब तक प्रकाशित हो जाने की संभावना है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) राष्ट्रीय पुस्तक न्यास में दिसम्बर, 1995 से केवल एक उर्दू पाण्डुलिपि लंबित है। इस पाण्डुलिपि का शीर्षक गालिब के पत्र है। इस कृति का स्वरूप ऐसा था कि इसमें सावधानी एवं विशेष सुलेखन की आवश्यकता थी। इस कारण इस शीर्षक को प्रकाशित करने में विलम्ब हुआ है।

(ख) यह पाण्डुलिपि उर्दू साहित्य से संबंधित है।

(ग) संभवत: इसे 2000-2001 वर्ष के दौरान प्रकाशित किया जाएगा।

[हिन्दी]

बरौनी उर्वरक संयंत्र

2935. श्री ब्रह्मानन्द मंडल : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार बरौनी के पुराने उर्वरक संयंत्र की जगह इफको द्वारा एक नया उर्वरक संयंत्र लगवाने का है;

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

(ग) इस संयंत्र की अनुमानित लागत और अधिष्ठापित क्षमता क्या है; और

(घ) इस उर्वरक संयंत्र में कब से उत्पादन शुरू होने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) दिनांक 24 जुलाई, 1991 के औद्योगिक नीति विषयक संकल्प के अनुसार उर्वरक संयंत्रों की स्थापना/विस्तार करने हेतु सामान्यत: किसी लाइसेंस की आवश्यकता नहीं है। उद्यमी, पर्यावरणीय मंजूरी की शर्त पर देश में कहीं भी उर्वरक परियोजनाओं की स्थापना करने हेतु स्वतंत्र है। तथापि, उर्वरक विभाग के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों/सहकारी समितियों को, उन्हें प्रदत्त शक्तियों से आगे ऐसा पूंजी व्यय करने से पूर्व सरकार का अनुमोदन लेना होता है। बरौनी में पुराने उर्वरक एकक के स्थान पर नया उर्वरक संयंत्र स्थापित करने हेतु इफको द्वारा सरकार के अनुमोदन के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया गया है।

(ख) से (घ) उपर्युक्त (क) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठते।

केन्द्रीय विद्यालय में स्थानान्तरण संबंधी दिशा-निर्देश

2936. श्री राधा मोहन सिंह : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केन्द्रीय विद्यालय के स्थानान्तरण संबंधी दिशा-निर्देशों में अभी तक कितनी बार परिवर्तन किया गया है;

(ख) क्या इन दिशा-निर्देशों को शासी निकाय के अनुमोदन के बगैर ही लागू किया गया है/परिवर्तन किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) से (ग) उपलब्ध रिकार्ड के अनुसार, केन्द्रीय विद्यालयों की स्थानांतरण दिशानिर्देशों में पिछले दस वर्ष के दौरान तीन बार संशोधन किया गया। ये संशोधन शासी निकाय के अनुमोदन से किए गए।

उर्वरक की दुकानें

2937. डा. रघुवंश प्रसाद सिंह: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कृभको और इफको द्वारा बिहार में किसानों को आसानी से उर्वरक उपलब्ध कराने हेतु कितनी दुकानें खोली गई हैं और कितने स्थानों पर दुकान या किसान सेवा केन्द्र स्थापित किए जाने का विचार है; और

(ख) क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जाने का विचार है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) और (ख) इफको बिहार में यूरिया और एन.पी.के. 12:32:16 उर्वरक की बिक्री करती है। ये बिक्रियां मूलत: सहकारी समितियों के माध्यम से होती हैं। सम्पूर्ण राज्य में 2631 प्राथमिक कृषि सहकारी समितियां हैं जो इफको के सदस्य हैं जिनमें से इस समय 1278 सक्रिय हैं। बिक्री का कुछ अंश अपने अनेक सेवा केन्द्रों, जिनकी संख्या दो है, तथा अन्य संस्थागत एजेंसियों जैसे नेशनल एग्रीकल्चर कोआपरेटिव मार्केटिंग फेडरेशन लि. (नेफेड), बिहार स्टेट कोआपरेटिव मार्केटिंग यूनियन लि. (बिस्कोमोन) एवं पाइराइट्स, फास्फेट्स एण्ड कैमिकल्स लि. (पी.पी.सी.एल.) के माध्यम से भी किया जाता है। संस्थागत एजेंसियों को बिक्री प्रचुरता में की जाती है जो बाद में कृषकों को अपने वितरण तंत्र के माध्यम से बेची जाती है।

कृभको यूरिया की बिक्री करती है जिसके लिए आवश्यक वस्तु अधिनियम के तहत इसका आबंटन कम है। यूरिया की बिक्री सदस्य समितियों और राज्य संस्थागत एजेंसियों के माध्यम से की जाती है। कृभको का राज्य में कोई भी किसान सेवा केन्द्र नहीं है।

इस समय इफको और कृभको दोनों का बिहार में कोई भी किसान सेवा केन्द्र खोलने का प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

सुरक्षा संबंधी व्यय

2938. वैद्य विष्णु दत्त शर्मा : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत प्रत्येक तीन वर्ष और चालू वर्ष के दौरान जम्मू कश्मीर में सुरक्षा उद्देश्यों के लिए कितनी निधियां प्रदान की गई;

(ख) विशेष पुलिस अधिकारियों और ग्राम सुरक्षा समितियों को कितनी निधियां उपलब्ध करायी जा रही है;

(ग) क्या आतंकवादियों के आक्रोश के शिकार हुये लोगों के संबंधियों को आनुग्रह राशि प्रदान नहीं की गई है; और

(घ) यदि हां, तो जम्मू-कश्मीर के प्रत्येक जिले में कितने मामले लम्बित हैं और विलम्ब के क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) केन्द्र सरकार ने, विभिन्न स्वीकार्य मदों के संबंध में सुरक्षा संबंधी व्यय के रूप में जम्मू और कश्मीर राज्य सरकार को 1996-97 में 234.99 करोड़ रु., 1997-98 में 154.96 करोड़ रु., 1998-99 में 273 करोड़ रु. और चालू वित्त वर्ष (1999-2000, 9.3.2000 तक) में 297.97 करोड़ रु. की प्रतिपूर्ति की है।

(ख) जैसा कि राज्य सरकार द्वारा सूचित किया गया है, 10.12.1999 की स्थिति के अनुसार, जम्मू और कश्मीर में आपरेशनल विशेष पुलिस अधिकारियों और ग्राम सुरक्षा समितियों की अनुमोदित संख्या क्रमश: 10542 और 286 है। प्रत्येक ग्राम सुरक्षा समिति के साथ तीन विशेष पुलिस अधिकारी सम्बद्ध है और इस प्रकार से विशेष पुलिस अधिकारियों की कुल संख्या 18,000 है। इन 18,000 विशेष पुलिस अधिकारियों के संबंध में व्यय की प्रतिपूर्ति अनुमोदित मानकों के अनुसार केन्द्र द्वारा की जा रही है।

(ग) और (घ) आतंकवादी हिंसा में मारे गए व्यक्तियों के निकटतम संबंधियों को राज्य सरकार द्वारा निर्धारित मानदण्डों के अनुसार, अनुग्रहपूर्वक अदायगी की जाती है और केन्द्र सरकार, मासिक आधार पर राज्य सरकार से प्राप्त प्रतिपूर्ति के दावों के आधार पर, इस हेतु अदा की गई कुल राशि की प्रतिपूर्ति करती है। केन्द्र सरकार के स्तर पर प्रत्येक मामले-वार सूचना संकलित या रखी नहीं जाती है।

दिल्ली-2001 का मास्टर प्लान

2939. श्री साहिब सिंह : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली-2001 के मास्टर प्लान में पुलिस प्रशासन के लिए योजना संबंधी मानदंडों का प्रावधान है;

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

(ग) क्या पुलिस विभाग, दिल्ली ने वर्ष 2005 और 2010 के लिए पुलिस स्थलों का एक मास्टर प्लान तैयार किया है;

(घ) यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(च) कितनी परियोजनाएं लंबित हैं और इसके क्या कारण हैं; और

(छ) परियोजनाओं के कब तक पूरा हो जाने की संभावना हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) जी हां, श्रीमान्। ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) से (ङ) जी नहीं, श्रीमान्। तथापि पुलिस अनुसंधान और विकास ब्यूरो को, दिल्ली पुलिस की कार्मिक आवश्यकताओं और इसके आधुनिकीकरण की जरूरतों इत्यादि का विस्तृत अध्ययन, समयबद्ध रूप से करने के लिए कहा गया है।

(च) और (छ) दिल्ली पुलिस के लिए कार्यालय और रिहायशी भवनों का निर्माण करना एक सतत प्रक्रिया है। इस समय, कार्यालय भवनों के निर्माण की 6 परियोजनाएं पूरी होने की विभिन्न अवस्थाओं में हैं।

विवरण

1. **पुलिस स्टेशन**

   90,000 जनसंख्या की आबादी के 1.15 हैक्टेयर लिए एक (आवश्यक रिहायशी आवास सहित)

2. **पुलिस चौकी**

   0.4 से 0.5 लाख जनसंख्या क्षेत्र के लिए 0.16 हैक्टेयर
   (जहां पर पुलिस स्टेशन नहीं हैं)
   (आवश्यक रिहायशी आवास सहित)

3. **जिला कार्यालय और बटालियन**

   10 लाख जनसंख्या वाले क्षेत्र के लिए एक

जिला कार्यालय का क्षेत्र	0.80 हैक्टयर
बटालियन का क्षेत्र	4.00 हैक्टयर
कुल क्षेत्र	4.80 हैक्टयर

4. **पुलिस लाईन**

उत्तरी, दक्षिणी, पश्चिमी और पूर्वी दिल्ली, प्रत्येक के लिए एक-एक क्षेत्र	4.00 से 6.00 हैक्टयर

साम्प्रदायिक दंगे

2940. श्री समर चौधरी :
श्री जी.एम. बनातवाला :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान देश में आतंकवादी तथा उग्रवादियों से संबद्ध कितने अपराध हुए इनका अपराध-वार तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कितने सांप्रदायिक दंगे हुए;

(ग) इन घटनाओं में राज्यवार कितने व्यक्तियों के खिलाफ मामले दर्ज किए गए/दोषी पाए गए;

(घ) जान और माल की सुरक्षा हेतु सेना समेत केन्द्रीय सुरक्षा बलों के कितने कार्मिक तैनात किए गए;

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में दिए गए सुझावों और अनुरोधों का ब्यौरा क्या हैं;

(च) उग्रवादियों द्वारा की गई अपहरण हत्या और लूट तथा इससे संबंद्ध जातीय हिंसक वारदातों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(छ) केन्द्र सरकार द्वारा इस संबंध में कौन से कदम उठाए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) "लोक व्यवस्था" और "पुलिस" राज्य के विषय होने के कारण केन्द्र सरकार ऐसे आंकड़े/ब्यौरे नहीं रखती है।

(ख) जनवरी, 1997 से 6-12-99 तक की अवधि की सूचना इस प्रकार है:

	राज्य	साम्प्रदायिक दंगों की संख्या
1.	आंध्र प्रदेश	1
2.	बिहार	2
3.	गुजरात	2
4.	कर्नाटक	3
5.	तमिलनाडु	4
6.	उत्तर प्रदेश	3

(ग) केन्द्र सरकार इस बारे में आंकड़े/ब्यौरे नहीं रखती है।

(घ) और (ङ) लोक व्यवस्था बनाए रखने के लिए राज्य सरकारों की सहायता करने के लिए केन्द्रीय अर्ध सैनिक बल उपलब्ध कराए जाते हैं। विभिन्न राज्यों में बलों की तैनाती समग्र सुरक्षा परिदृश्य और इन बलों की उपलब्धता पर निर्भर करती है। तथापि, इन बलों के ब्यौरे देना और उनकी तैनाती की संख्या बताना लोक हित में नहीं है।

(च) केन्द्र सरकार इस बारे में सूचना नहीं रखती है।

(छ) "लोक व्यवस्था" और "पुलिस" राज्य के विषय होने के कारण यह संबंधित राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है कि इस बारे में विभिन्न उपाय करे और ठोस कदम उठाए। केन्द्र सरकार ऐसी गतिविधियों के बारे में सभी राज्य सरकारों और संबंधित एजेन्सियों को नियमित रूप से सुग्राही बनाती है। आसूचना का नियमित आधार पर आदान-प्रदान किया जाता है और राज्य पुलिस बलों के आधुनिकीकरण की योजनाओं के अन्तर्गत वित्तीय सहायता के रूप में मदद की जाती है। केन्द्र सरकार आवश्यकता के आधार पर अर्ध सैनिक बल भी उपलब्ध कराती है। आतंकवादियों की घुसपैठ की रोकथाम के लिए गश्त के अलावा, भारत-पाकिस्तान और भारत-बंगलादेश सीमा के साथ-साथ बाड़ लगाने और तेज रोशनी की व्यवस्था का काम शुरू किया गया है।

आई.डी.एस.एम.टी. योजना में केन्द्र का हिस्सा

2941. श्री जी.एस. बसवराज : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने वर्ष 1999-2000 के लिए राज्य के केन्द्रीय हिस्से में वृद्धि किए जाने हेतु केन्द्र सरकार से अनुरोध किया है;

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

(ग) तत्संबंधी वर्तमान स्थिति क्या है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) और (ख) जी, हां। राज्य सरकार ने राज्य के लिए आबंटन में वृद्धि करके इसे 700 लाख रु. करने का अनुरोध किया था।

(ग) आई.डी.एस.एम.टी. के अंतर्गत राज्य को आबंटन योजना-आयोग द्वारा किए गए कुल आबंटन पर निर्भर करता है। वर्ष 1999-2000 में राज्य को 150.24 लाख रु. की धनराशि जारी की जा चुकी है। निधि की उपलब्धता एवं औपचारिकताओं के पूरे होने पर राज्य को और धनराशि जारी की जाएगी।

हैपेटाइटिस 'बी' और 'सी'

2942. श्री टी. गोविन्दन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्ल्यू.एच.ओ.) द्वारा केन्द्र सरकार के कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों को सी.जी.एच.एस. के औषधालयों/अस्पतालों

के माध्यम से ''हैपेटाइटिस बी और सी'' से बचाने के लिए इनके टीके उपलब्ध कराने हेतु की गई सिफारिशों को लागू करने के लिए कदम उठाए हैं; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) भारी खर्च को देखते हुए हैपेटाइटिस 'बी' और 'सी' टीके व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम के अन्तर्गत कवर नहीं हैं। तथापि, यदि केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के किसी लाभार्थी को किसी सरकारी अस्पताल के विभागाध्यक्ष द्वारा इस टीके को लगवाने की सलाह दी जाती है तो यह वैक्सीन खरीद ली जाती है और लाभार्थी को सप्लाई कर दी जाती है।

दिल्ली में फार्म हाउस

2943. श्री प्रभुनाथ सिंह : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने दिल्ली स्थित फार्म हाउसों के लिए कोई मानदण्ड निर्धारित किए हैं;

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

(ग) क्या गत तीन वर्षों के दौरान इन फार्महाउसों के लिए निर्धारित मानदण्डों के उल्लंघन की बात सरकार के ध्यान में आई है;

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

(ङ) ऐसे फार्म हाउसों के खिलाफ सरकार ने क्या कार्रवाई की है?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) जी हां।

(ख) दिनांक 23.7.98 की अधिसूचना के तहत यथासंशोधित दिल्ली के मास्टर प्लान 2001 के प्रावधानों के तहत ग्रामीण उपयोग क्षेत्र में, निम्नलिखित विकास नियंत्रण मानकों के साथ फार्म हाउसों की अनुमति है:-

1.	फार्म हाउस का न्यूनतम आकार	0.8 है.
2.	अधिकतम भूमि दायरा	5%
3.	अधिकतम फर्शी क्षेत्र अनुपात	5
	(बशर्ते अधिकतम 500 वर्ग मी. है, फार्म का आकार चाहे कितना भी हो)	
4.	मंजिलों की संख्या	2
5.	अधिकतम ऊंचाई	8 मी.

बेसमैंट सहित सभी निर्माण, फर्शी क्षेत्र अनुपात में गिने जाएंगे।

6. अन्य नियंत्रण

(1) रिहायशी मकान में सेटबैक, सम्पत्ति की सीमा रेखा से 15 मीटर दूर होना चाहिए।

(2) यदि सम्पत्ति किसी शहरी सड़क के साथ सटी हुई है, तो रिहायशी मकान की सैटबैक, उस सड़क की केन्द्रीय रेखा (सैंटर लाइन) से 60 मीटर दूर होगा। यदि सम्पत्ति किसी गांव की सड़क से सटी है तो भवन का सैटबैक उस सड़क की केन्द्रीय रेखा से 30 मीटर दूर होगा।

(3) किसी राष्ट्रीय राजमार्ग के 400 मीटर के भीतर कोई भी रिहायशी मकान नहीं बनाया जाए।

(ग) जी हां।

(घ) दिल्ली नगर निगम के मानकों के उल्लंघन के 348 मामलों की सूचना मिली है।

(ङ) दिल्ली नगर निगम ने सूचित किया है कि फार्म हाउसों के नियमितिकरण के लिए उनके मालिकों/दखलकारों ने आवेदन किए हैं। 122 मामलों में दिल्ली नगर निगम द्वारा फार्म हाउसों को नियमित कर दिया गया है और 207 मामलों पर नियमितिकरण की कार्रवाई चल रही हैं। शेष 19 मामले, दिल्ली नगर निगम अधिनियम, 1957 के प्रावधानों के अंतर्गत कार्रवाई के लिए दर्ज कर दिए गए है।

मिर्गी के रोगी

2944. श्री अनन्त नायक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में मिर्गी के रोगियों को पर्याप्त चिकित्सा उपलब्ध कराने का है;

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

(ग) इस समय मिर्गी के राज्यवार कितने रोगी हैं;

(घ) क्या केन्द्र द्वारा प्रायोजित कोई योजना शुरू की गई है;

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

(च) वर्ष 1999-2000 के दौरान राज्य-वार कितनी धनराशि निर्धारित की गई है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) देश में मिरगी के रोगियों के लिए पर्याप्त उपचार सुविधाएं उपलब्ध हैं क्योंकि मिरगी का शिक्षण/सेवा अस्पतालों/संस्थाओं और प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में सभी मनश्चिकित्सीय, कायचिकित्सीय, तंत्रिका विज्ञानी और बालरोग चिकित्सकों द्वारा उपचार किया जा सकता है। सरकार द्वारा कार्यान्वित किए जा रहे प्रजनन एवं बाल स्वास्थ्य कार्यक्रम का भी मिरगी की घटना कम करने में योगदान रहेगा।

(ग) अनुमान है कि देश में प्रति हजार जनसंख्या पर अनुमानत: 5-10 की व्यापकता दर के साथ लगभग 8 मिलियन रोगी हैं।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठते।

पोलियो-उन्मूलन के लिए विश्व स्वास्थ्य संगठन से सहायता

2945. श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्ल्यू.एच.ओ.) ने पोलियो के उन्मूलन के लिए सहायता प्रदान की है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान इस प्रयोजनार्थ विश्व स्वास्थ्य संगठन से राज्य-वार कितनी सहायता प्राप्त हुई है; और

(ग) पोलियो के उन्मूलन के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) विश्व स्वास्थ्य संगठन मुख्यतया पोलियो के उन्मूलन विशेषत: एक्यूट फ्लैसिड पैरेलिसिस निगरानी, पूरक रोगप्रतिरक्षण नामत: पल्स पोलियो रोगप्रतिरक्षण और केन्द्रीय स्तर पर बचे-खुचे पोलियो के मामलों का सफाया करने के लिए तकनीकी सहायता प्रदान कर रहा है जिसके लिए उन्होंने पिछले 3 वर्षों में भारत सरकार को पोलियो उन्मूलन के लिए 14.3 मिलियन अमरीकी डालर प्रदान किए हैं।

(ग) देश से पोलियो उन्मूलन के लिए 1995-96 में पल्स पोलियो प्रतिरक्षण अभियान शुरू किया गया था। इस अभियान में 5 वर्ष तक की आयु के सभी बच्चों को एक ही दिन पोलियो ड्राप्स दिये जाते हैं। 1998-99 तक प्रति वर्ष दिसम्बर और जनवरी के दौरान पल्स पोलियो अभियान के दो दौर संचालित किए गए। निगरानी आंकड़ों और विशेषज्ञ सलाह के आधार पर प्रयासों को अब और तेज कर दिया गया है तथा 1999-2000 के दौरान देश भर में पल्स पोलियो प्रतिरक्षण के चार दौर आयोजित किए जा रहे हैं तथा उसके बाद उच्च जोखिम वाले आठ राज्यों - असम, बिहार, गुजरात, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान, पश्चिम बंगाल और उत्तर प्रदेश में दो अतिरिक्त दौर आयोजित किए जाएंगे। ये गहन दौर 3-4 दिनों तक चलेंगे। पहले दिन बच्चों को निर्धारित पोलियो बूथों पर प्रतिरक्षित ड्राप्स दिया जाता है और दूसरे दिन से स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं की टीमें उन बच्चों को घर-घर जाकर प्रतिरक्षित करते हैं जो पहले दिन छूट गए हों। राज्यों को सूचना, शिक्षा और शिक्षा-प्रयासों के जरिए तथा 0-5 वर्ष के आयु वर्ग के सभी बच्चों तक पहुंचने के लिए पंचायत सदस्यों को संलग्न कर जागरूकता पैदा करने हेतु धन उपलब्ध कराया गया है। इसके अलावा, सरकार देश-भर में (पोलियो सहित) ने भी रोगप्रतिरक्षण कार्यक्रम में सुधार लाने के लिए भी कदम उठा रही है।

वाणिज्यिक दुकानें

2946. श्री रघुनाथ झा : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सम्पदा निदेशालय तथा नई दिल्ली नगर पालिका परिषद् के दिल्ली/नई दिल्ली में रिक्त पड़े/अनाबंटित दुकानों का ब्यौरा क्या है तथा इनके आबंटन/लाइसेंस शुल्क हेतु आरक्षित मूल्य कितना है;

(ख) इनके आबंटन हेतु क्या प्रक्रिया है;

(ग) क्या इन दुकानों को सेवानिवृत्त सरकारी कर्मचारियों को आबंटित किए जाने के संबंध में कोई योजना/प्रस्ताव है; और

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

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) जहां तक सम्पदा निदेशालय की बात है, विभिन्न सरकारी कॉलोनियों में उसकी 241 दुकानें खाली पड़ी हैं। प्रत्येक दुकान का आरक्षित मूल्य भिन्न-भिन्न है, जो वह दुकान के आकार एवं स्थान पर निर्भर करता है। आरक्षित मूल्य अब निर्धारित कर दिया गया है, इन दुकानों को निविदा पर देने की कार्रवाई हाथ में है। जहां तक नई दिल्ली नगर परिषद की बात है, उसकी 45 दुकानें खाली पड़ी हैं, जिनके लिए 4.1.2000 को निविदाएं आमंत्रित की जा चुकी हैं और उनका अंतिम निर्धारण किया जा रहा है।

(ख) सम्पदा निदेशालय तथा नई दिल्ली नगर परिषद् की दुकानें खुली निविदा द्वारा लाइसेंस शुल्क आधार पर आबंटित की जाती है, जिनके लिए (डी.ए.वी.पी.) की मार्फत निविदाएं आमंत्रित की जाती हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) उपर्युक्त "ग" के आलोक में प्रश्न नहीं उठता।

उच्च शिक्षा के लिए सहायता

2947. श्री रामशेठ ठाकुर : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में, विशेषकर महाराष्ट्र में उच्च शिक्षा को बढ़ावा देने और उसके स्तरोन्नयन के लिए "यूनेस्को" और अन्य अंतर्राष्ट्रीय अभिकरणों से कुल कितनी सहायता प्राप्त हुई और प्रत्येक राज्य को कितनी राशि दी गई;

(ख) इस क्षेत्र में चालू परियोजनाओं की संख्या सहित मंजूर की गई परियोजनाओं का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने चालू परियोजनाओं के कार्यानिष्पादन का मूल्यांकन किया है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) से (घ) जहां तक मानव संसाधन विकास मंत्रालय का संबंध है, इंदिरा गांधी राष्ट्रीय कला केन्द्र, नई दिल्ली, एम.एस. स्वामीनाथन फाउण्डेशन, चेन्नई, जवाहरलाल नेहरू सेन्टर फॉर एडवांस्ड साइंटिफिक रिसर्च, बंगलूर, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, दिल्ली, नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ स्मॉल इण्डस्ट्री एक्सटेंशन ट्रेनिंग, हैदराबाद, नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ रिसर्च एण्ड सोशल एक्शन, हैदराबाद, इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मुक्त विश्वविद्यालय, नई दिल्ली तथा महाराष्ट्र प्रौद्योगिकी संस्थान, पुणे इन आठ संस्थाओं में यूनेस्को चेयर स्थापित की गई है।

इसके अतिरिक्त, जनसंख्या कार्यकलापों के लिये संयुक्त राष्ट्र फंड भी कुछ चुनिंदा विश्वविद्यालयों द्वारा देश में जनसंख्या शिक्षा कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिये विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को अनुदान दे रहा है।

जैव-प्रौद्योगिकी-बाजार

2948. श्री जितेन्द्र प्रसाद : क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सही है कि भारत मे जैव-प्रौद्योगिकी-बाजार 1997-98 में कुल 500 मिलियन अमरीकी डालर का था और इसके 2001 तक 2.5 बिलियन डालर को छू लेने की संभावना है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए इस संबंध में कौन से विशेष कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बच्ची सिंह रावत "बचदा"): (क) और (ख) जी हां। यह सही है कि मानव तथा पशु स्वास्थ्य, कृषि और विशिष्ट उत्पाद जैसे क्षेत्रों में जैव-प्रौद्योगिकीय बाजार प्रतिवर्ष उत्तरोत्तर वृद्धि कर रहा है। जैव-प्रौद्योगिकी बाजार का मूल्यांकन अलग-अलग निजी बाजार के अनुसंधान दल करते हैं। भारत सरकार मौजूदा नियमों तथा विनियमों के तहत उद्यमियों को मार्गदर्शन देकर एवं अनुमति प्रदान कर देश में जैव-प्रौद्योगिकी उद्योग को प्रोत्साहन देने का हर संभव प्रयास कर रही है। सरकार उत्पादों के प्रोटोटाइप तथा उनके बड़े पैमाने पर विकास के लिए उद्यमियों को देशी अनुसंधान एवं प्रौद्योगिकियां हस्तांतरित करने में भी सक्रिय रूप से भाग ले रही है। अनुसंधान एवं विकास परियोजनाओं को उत्पादन तथा प्रक्रिया विकास के लिए सहायता दी जा रही है। सरकार द्वारा मेसर्ज बायोटेक कंसोर्शियम इंडिया लि. (बी.सी.आई.एल.), नई दिल्ली की स्थापना की गई है और यह शिक्षा-क्षेत्र एवं उद्योग के बीच समन्वयक के रूप में कार्य कर रहा है। सरकार आविष्कारों के पेटेन्टीकरण को सुविधाजनक भी बना रही है। सरकारी तथा निजी क्षेत्र के उद्योग, दोनों ही अनुसंधान एवं विकास संस्थानों के साथ मिलकर काम कर रहे हैं। सरकार उन्हें एकजुट होने में सहायता दे रही है और प्रौद्योगिकी हस्तांतरण समझौतों में भी सहयोग दे रही है। सरकार पेटेन्ट तथा प्रौद्योगिकी हस्तांतरण से सृजित राजस्व को वैज्ञानिकों/अनुसंधान संस्थानों को अपने पास रखने की भी अनुमति दे रही है ताकि ऐसे प्रयासों को प्रोत्साहन मिले।

आई.एस.आई. गतिविधियां

2949. श्री विलास मुत्तेमवार : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जनवरी 2000 के दौरान आई.एस.आई. की गतिविधियों में वृद्धि हुई थी और दिल्ली में तथा अन्य राज्यों में बम रखे गए थे;

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

(ग) क्या जनवरी 2000 में करांची से भारत के लिए एक जलयान आर.डी.एक्स. को लेकर रवाना हुआ था;

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

(ङ) भारत में आई.एस.आई. द्वारा उत्पन्न की गई स्थिति से निपटने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और इस संबंध में किस सीमा तक सफलता हासिल की गई है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) पाक आई.एस.आई. देश में आतंकवाद को उकसाने के अपने प्रयास जारी रखे हुए है। माह जनवरी, 2000 के दौरान 6-1-2000 को पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म सं. 9 पर खड़ी हुई एक ट्रेन में विस्फोट हुआ। इसके अलावा, दो अन्य विस्फोटक डिवाइसेस का, एक इंडिया गेट के लॉन में और दूसरी का लाल किले के दक्षिण प्राचीर पर क्रमशः 23 और 26 जनवरी को पता लगाया गया।

(ग) और (घ) इस बारे में कुछ आसूचना रिपोर्टें थी। तथापि, इनके वास्तविक रूप से पहुंचने के संबंध में अभी तक कोई रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है।

(ङ) सरकार ने कई कदम उठाए हैं, जिनमें आसूचना तंत्र को सुग्राही और सक्रिय बनाना, सेना, अर्ध सैनिक बलों और राज्य पुलिस सहित संबंधित केन्द्रीय और राज्य एजेंसियों द्वारा आसूचना का आदान-प्रदान और समन्वित कार्रवाई करना शामिल है।

उग्रवादी गतिविधियों से निपटने के लिए सरकार ने सुसमन्वित और बहुआयामी दृष्टिकोण अपनाया है, जिसमें सीमा प्रबंधन मजबूत करना, समन्वित आसूचना कार्रवाई के द्वारा उग्रवादियों की योजनाओं को विफल करना, सुरक्षा बलों की सीमा चौकियों की स्थापना करना, उन्नत अत्याधुनिक हथियारों और संचार प्रणालियों इत्यादि के साथ पुलिस और सुरक्षा बलों को आधुनिक बनाना और उनका उन्नयन करना शामिल है। इस संबंध में किए गए उपायों के कारण, पाक आई.एस.आई. द्वारा समर्थित विभिन्न मॉड्यूलों का पता लगाने/विफल करने में सहायता मिली है।

[हिन्दी]

हिन्दू बच्चों का जबरन धर्म परिवर्तन

2950. श्री माणिकराव होडल्या गावित :
श्री बृजभूषण शरण सिंह :
श्री पी.आर. खुंटे :
श्री रामचन्द्र बैंदा :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में ईसाई मिशनरियों द्वारा हिन्दू बच्चों के जबरन धर्म परिवर्तन संबंधी शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने इसके कारणों का पता लगाने के लिए कोई अध्ययन कराया है/कराने का विचार है;

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

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) सरकार को ईसाई मिशनरियों द्वारा हिन्दू बच्चों को जबरन धर्म परिवर्तन संबंधी कोई रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) से (ङ) उपर्युक्त (क) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठते है।

[अनुवाद]

पाठ्यपुस्तक के मूल्यांकन संबंधी समिति

2951. श्री जी.एम. बनातवाला : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के विभिन्न भागों में विद्या भारती स्कूलों में प्रयुक्त पुस्तकों और प्रकाशनों के संबंध में पाठ्यपुस्तक मूल्यांकन संबंधी राष्ट्रीय संचालन समिति (राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद)की टिप्पणियों और सिफारिशों पर ध्यान दिया है;

(ख) यदि हां, तो समिति द्वारा क्या महत्वपूर्ण टिप्पणियां और सिफारिशें की गई; और

(ग) सरकार द्वारा इन पर क्या कार्रवाई की गई है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) से (ग) राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण परिषद और राज्य एजेंसियों द्वारा स्कूल पाठ्यपुस्तकों के किए गए मूल्यांकन रिपोर्ट पर विचार करने और राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद, राज्य एजेंसियों तथा प्राइवेट प्रकाशकों द्वारा प्रकाशित स्कूल पाठ्यपुस्तकों का नमूना मूल्यांकन करने के लिए शिक्षा विभाग द्वारा प्रोफेसर विपिन चंद्र की अध्यक्षता में राष्ट्रीय संचालन समिति का गठन किया गया था। विद्या भारती द्वारा निकाले गए प्रकाशनों का भी अध्ययन किया गया। अन्य बातों के साथ-साथ समिति ने सिफारिश की कि पाठ्यपुस्तकें राष्ट्रीय पाठ्यक्रम ढांचे तथा रा.शै.अ. एवं प्र.प. द्वारा तैयार किए गए दिशानिर्देशों के अनुरूप होने चाहिए। समिति ने राज्य बोर्डों की स्थापना की भी सिफारिश की जो स्कूलों में प्रयोग

की जाने वाली पाठ्य पुस्तकें तैयार करने तथा उन्हें प्राधिकृत करने के लिए उत्तरदायी होंगे। समिति द्वारा प्रस्तुत दो रिपोर्टों को राज्य सरकारों को आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई हेतु प्रेषित कर दिया गया है।

शरणार्थियों का पंजीकरण

2952. श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तमिलनाडु में श्रीलंकाई शरणार्थियों को मुख्य अप्रवास अधिकारी के यहां पंजीकरण कराने के केन्द्र सरकार द्वारा घोषित अंतिम तिथि के आदेश के बावजूद दिशा-निर्देशों का पालन नहीं किया जा रहा है;

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

(ग) चेन्नई में कितने शरणार्थी बगैर पंजीकरण के रह रहे हैं; और

(घ) केन्द्र सरकार के दिशा-निर्देशों के अनुसार उनके पंजीकरण को सुनिश्चित करने के लिए क्या प्रयास किए जा रहे हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क), (ख) और (घ) मुख्य आप्रवास अधिकारी, चेन्नै शहर में रह रहे श्रीलंकाई शरणार्थियों को 31.8.1999 तक अपना पंजीकरण कराने के लिए कहा था। इस तारीख को आगे 15.9.1999 तक बढ़ा दिया गया था। ऐसे शरणार्थियों के पंजीकरण के बारे में केन्द्र सरकार द्वारा कोई अंतिम तारीख निश्चित नहीं की गई है। 15.9.1999 के पश्चात् प्राप्त आवेदनों को भी स्वीकार और दर्ज किया जा रहा है। मुख्य आप्रवास अधिकारी, चेन्नै द्वारा शहर में रह रहे 1,943 श्रीलंकाई शरणार्थियों का पंजीकरण किया गया है।

(ग) ऐसी कोई सूचना उपलब्ध नहीं है।

[हिन्दी]

पाठ्यक्रम में गुरू घासीदास जी की जीवनी

2953. श्री पुन्नू लाल मोहले : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार महान संत गुरू घासीदास जी के जीवन पर शोध करवा रही है और क्या उनकी जीवनी को स्कूलों के पाठ्यक्रमों में शामिल करने का प्रस्ताव है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) और (ख) राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण परिषद् ने महान संत गुरू घासीदास जी के जीवन पर कोई अनुसंधान नहीं किया है और इस समय स्कूली पाठ्यचर्या में उनकी जीवनी को शामिल करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

कश्मीर संबंधी उच्च-स्तरीय बैठक

2954. श्री सुशील कुमार शिंदे :
श्री माधवराव सिंधिया :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रधान मंत्री ने जम्मू कश्मीर की सुरक्षा-व्यवस्था पर चर्चा करने के लिए हाल ही में एक उच्च-स्तरीय बैठक बुलाई है;

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

(ग) इस बैठक में क्या सुझाव दिए गए और क्या टिप्पणियां की गई तथा इसमें क्या निर्णय लिए गए; और

(घ) उस राज्य की बिगड़ती सुरक्षा-व्यवस्था को नियंत्रित करने और बर्बरतापूर्ण आक्रमणों से उत्पन्न स्थिति से निपटने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और आतंकवादियों के आत्मघाती दस्तों पर अंकुश लगाने के लिए क्या रणनीति अपनायी गई है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) जम्मू और कश्मीर में सुरक्षा परिदृश्य पर विचार-विमर्श करने के लिए 17 जनवरी, 2000 को प्रधानमंत्री ने कश्मीर पर एक उच्च स्तरीय बैठक आयोजित की थी।

(ख) और (ग) बैठक के दौरान, अन्य बातों के साथ-साथ यह निर्णय लिया गया था कि जम्मू और कश्मीर राज्य में आतंकवाद का कारगर ढंग से मुकाबला करने की रणनीति के एक हिस्से के रूप में नियंत्रण रेखा/अन्तर्राष्ट्रीय सीमा और भीतरी क्षेत्रों में तैनाती बढ़ाने के साथ-साथ अर्धसैनिक बलों, विशेषकर उग्रवाद विरोधी अभियानों के संचालन के लिए विशेष रूप से प्रशिक्षित कुछ और विशिष्ट बलों के गठन की आवश्यकता है। विभिन्न सुरक्षा बलों और आसूचना एजेंसियों के बीच अभियानों के लिए व्यापक सहयोग सुनिश्चित करने के आशय से, विद्रोह विरोधी ग्रिड को एकीकृत मुख्यालय के अन्तर्गत तीन स्तरीय कमान और नियंत्रण संरचना के एक भाग के रूप में सैक्टरों में बांटने का निर्णय लिया गया था। जोजीला के उत्तरी क्षेत्रों के लिए एक अतिरिक्त एकीकृत मुख्यालय

के गठन का भी निर्णय लिया गया था जबकि राज्य पुलिस और आसूचना तंत्र को पहले ही सुदृढ़ किया जा रहा है, सुरक्षा एजेंसियों को भीतरी क्षेत्रों में आतंकवादियों के विरुद्ध प्रतिकारी कार्रवाई करने और रात और दिन, दोनों समय, क्षेत्रीय प्रभुत्व स्थापित करने के लिए कहा गया है। श्रीनगर शहर में सुरक्षा व्यवस्था बढ़ा दी गई है और सुरक्षा बलों को सीमा पर आतंकवादी मोडयुल्ज को विफल करने के लिए निश्चित आसूचना के आधार पर 24 घंटे अभियान चलाने के लिए कहा गया है। सिविल आबादी की सुरक्षा के लिए विद्रोह विराधी ग्रिड के साथ ग्राम सुरक्षा समितियों को एकीकृत करने और उन्हें आधुनिकतम हथियार और आधुनिक संचार उपकरण उपलब्ध कराने का निर्णय लिया गया है।

(घ) जम्मू और कश्मीर में आतंकवाद की रोकथाम के लिए, सरकार ने बहुआयामी दृष्टिकोण अपनाया है जिसमें, अन्य बातों के साथ-साथ, सीमा प्रबंधन का सुदृढ़ करना, भीतरी प्रदेशों में उनके विरूद्ध प्रतिकारी कार्रवाई करके उग्रवादियों की योजनाओं को विफल करना शामिल है। सुरक्षा बलों से कैम्पों/स्थापनाओं के आस-पास बेहतर सुरक्षा उपलब्ध करने से उपाय करके पूरी तरह चौकस रहने, और पैदल चलते तथा वाहनों में जाते समय और ज्यादा सतर्क रहने को कहा गया है।

विश्व में पोलियों के मामले

2955. श्री टी.टी.वी. दिनाकरन: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1998 में विश्व में पोलियो के 68 प्रतिशत मामले भारत में होने के क्या कारण हैं;

(ख) क्या विश्व में टाइप-2 पोलियो वायरस केवल भारत में ही मौजूद हैं; और

(ग) वर्ष 2000 तक पोलियो उन्मूलन हेतु सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) व्यापक रोगप्रतिरक्षण कार्यक्रम, जो 1985 में शुरु किया गया था, ने 1990 तक सभी जिलों को कवर किया। इस कार्यक्रम में पोलियो को फैलने से रोकने के लिए ओरल पोलियो वैक्सीन एक वैक्सीन था 1995-96 में पल्स पोलियो रोगप्रतिरक्षण कार्यक्रम के कार्यान्वयन से पोलियो उन्मूलन प्रयास को आगे और सुदृढ़ किया गया। विश्व में अधिकतर देशों ने पोलियो नियंत्रण संबंधी उपाय भारत की अपेक्षा काफी पहले से शुरु किए। इस प्रकार वे भारत की अपेक्षा काफी पहले पोलियो उन्मूलन करने के प्रयास में योग्य हो गए हैं। वैसे, भारत में रोगप्रतिरक्षण कार्यक्रम के कार्यान्वयन से पिछले 10 वर्षों में पोलियो की घटनाओं में लगभग 85 प्रतिशत कमी हो गई है और वैश्विक पोलियो के मामलों में 1988 में भारत में 68 प्रतिशत और 1999 में 31 प्रतिशत पोलियो के मामले होने का हिसाब लगाया गया।

(ख) विश्व स्वास्थ्य संगठन भारत को विश्व में श्रेणी-II पोलियो विषाणु का एकमात्र मौजूदा भण्डार समझता है क्योंकि पोलियो विषाणु-II पृथक्करण की भारत को छोड़ कर किसी अन्य देश से कोई सूचना नहीं दी गई है।

(ग) देश से पोलियो उन्मूलन के लिए 1995-96 में पल्स पोलियो प्रतिरक्षण अभियान शुरू किया गया था। इस अभियान में 5 वर्ष तक की आयु के सभी बच्चों को एक ही दिन पोलियो ड्रॉप्स दिये जाते हैं। 1998-99 तक प्रति वर्ष दिसम्बर और जनवरी के दौरान पल्स पोलियो अभियान के दो दौर संचालित किए गए। निगरानी आंकड़ों और विशेषज्ञ सलाह के आधार पर प्रयासों को अब और तेज कर दिया गया है तथा 1999-2000 के दौरान देश भर में पल्स पोलियो प्रतिरक्षण के चार दौर आयोजित किये जा रहे हैं तथा उसके बाद उच्च जोखिम वाले आठ राज्यों-असम, बिहार, गुजरात, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान, पश्चिम बंगाल और उत्तर प्रदेश में दो अतिरिक्त दौर आयोजित किए जाएंगे। ये गहन दौर 3-4 दिनों तक चलेंगे। पहले दिन बच्चों को निर्धारित पोलियो बूथों पर प्रतिरक्षित ड्राप्स दिया जाता है और दूसरे दिन से स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं की टीमें उन बच्चों को घर-घर जाकर प्रतिरक्षित करते हैं जो पहले दिन छूट गए हों। राज्यों को सूचना, शिक्षा और शिक्षा-प्रयासों के जरिए तथा 0-5 वर्ष के आयु वर्ग के सभी बच्चों तक पहुंचने के लिए पंचायत सदस्यों को संलग्न कर जागरूकता पैदा करने हेतु धन उपलब्ध कराया गया है। इसके अलावा, सरकार देश-भर में (पोलियो सहित) ने भी रोगप्रतिरक्षण कार्यक्रम में सुधार लाने के लिए भी कदम उठा रही है।

हडको द्वारा गृह ऋण देना

2956. प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु:
श्री उत्तमराव ढिकले:
कुमारी भावना पुंडलिकराव गवली:
श्री पी.एच. पांडियन:

क्या शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हडको ने अपनी ऋण प्रदान करने की योजना में परिवर्तन किया है;

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

(ग) किन-किन राज्यों में यह योजना क्रियान्वित की जा चुकी है; और

(घ) देश में राज्य-वार इस योजना से कितने लोग लाभान्वित हुये हैं?

शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा): (क) से (घ) हडको ने व्यक्तिगत आवास के लिए ऋण प्रदान करने की हडको निवास नामक एक नई योजना दिनांक 8.3.1999 से आरंभ की है। इस योजना के अंतर्गत मकान के निर्माण, मकान अथवा फ्लैट खरीदने, मौजूदा मकान अथवा फ्लैट का विस्तार या उसमें सुधार करने तथा सार्वजनिक एजेंसियों से प्लाट खरीदने के लिए ऋण सहायता उपलब्ध है। इस योजना के तहत 50,000 रु. से लेकर 25.00 लाख रु. तक की विभिन्न ऋण राशि के लिए ब्याज दर 11.5% से 14.75% तक भिन्न-भिन्न है।

यह योजना उन राज्यों में आरंभ की गई है जिनमें हडको के क्षेत्रीय तथा विकास कार्यालय हैं। इस योजना के अंतर्गत लाभान्वित व्यक्तियों को राज्य-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

हडको निवास योजना के अंतर्गत स्वीकृत ऋण का राज्य-वार विवरण

क्र.सं.	राज्य	प्राप्त आवेदनपत्र	धनराशि	स्वीकृत आवेदनपत्र	स्वीकृत ऋण	मामलों की सं. जिनमें ऋण दिया गया	वितरित ऋण
1.	उड़ीसा	100064	50138.37	100047	50105.92	100027	25051.18
2.	प. बंगाल	427	915.24	328	716.91	222	413.98
3.	बिहार	10	25.00	7	17.20	4	8.50
4.	चण्डीगढ़	130	400.42	96	308.15	54	121.42
5.	दिल्ली	619	2254.20	562	2057.69	394	1069.65
6.	राजस्थान	50018	10033.28	50015	10027.58	50013	10016.67
7.	उत्तर प्रदेश	36	73.50	36	73.50	24	33.29
8.	असम	3855	5949.00	3670	5495.49	36	70.29
9.	नागालैंड	0	0.00	0	00	0	0.00
10.	कर्नाटक	513	1370.00	479	1302.92	358	887.41
11.	केरल	523	1135.41	490	1042.03	380	703.86
12.	तमिलनाडु	639	2116.53	620	2009.31	445	1352.59
13.	आंध्र प्रदेश	751	2285.36	711	2039.86	595	1565.47
14.	गुजरात	75	156.24	63	138.95	63	87.41
15.	महाराष्ट्र	250	657.20	234	637.92	156	329.88
16.	मध्य प्रदेश	132	263.49	96	206.67	51	93.56
	कुल	158042	77773.24	157454	76180.1	152822	41805.16

बाल संरक्षण से संबंधित कार्यशाला

2957. **श्री शिवाजी माने:**
श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति:
श्री राम मोहन गाड्डे:
श्री बसनगौडा रामनगौडा पाटिल (यत्नाल):

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में जयपुर में राष्ट्रीय मानवाधिकार आयोग, प्रसार भारती, संयुक्त राष्ट्र बाल निधि द्वारा संयुक्त रूप से यौन शोषण और दुराचार से बालकों की सुरक्षा संबंधी संयुक्त कार्यशाला आयोजित की गई;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उसमें क्या सुझाव दिये गये; और

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है और इस संबंध में क्या कार्रवाई की गयी है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुमित्रा महाजन): (क) जी, हाँ।

(ख) राष्ट्रीय मानवाधिकार आयोग ने प्रसार भारती तथा संयुक्त राष्ट्र अंतर्राष्ट्रीय बाल कोष के सहयोग से "यौन शोषण और दुरुपयोग से बचाव के बच्चे के अधिकार के संवर्धन में इलैक्ट्रानिक प्रचार माध्यमों की भूमिका" विषय पर 9 से 12 फरवरी, 2000 तक जयपुर, राजस्थान में एक क्षेत्रीय कार्यशाला का आयोजन किया। इस कार्यशाला में इलैक्ट्रानिक प्रचार माध्यमों, गैर-सरकारी संगठनों के प्रतिनिधियों, राजस्थान, मध्य प्रदेश, हरियाणा, पंजाब और हिमाचल प्रदेश राज्यों के सरकारी अधिकारियों ने भाग लिया। इस कार्यशाला का उद्देश्य बच्चों के शोषण के विरुद्ध जागरूकता और सामाजिक संगठनों को कार्य प्रवृत्त करने के लिए बढ़ावा देने के लिए प्रचार माध्यमों की कार्रवाई हेतु एक वृहत्त कार्य ढाँचा तैयार करना था।

(ग) कार्यशाला की रिपोर्ट और उसमें दिये गये सुझावों की प्रतीक्षा है।

तमिल भाषा वर्ष

2958. **श्री शिवनावकरसू:** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार तमिलनाडु के प्रस्ताव के अनुरूप इस वर्ष को "तमिल भाषा वर्ष" घोषित करने का है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस उद्देश्य के हेतु तैयार की गई योजनाओं और आवंटित निधियों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) और (ख) किसी भी राज्य में क्षेत्रीय भाषाओं के विकास की जिम्मेदारी मुख्य रूप से संबंधित राज्य सरकारों की होती है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए, किसी राज्य के निवासियों द्वारा बोली जाने वाली क्षेत्रीय भाषा को संबंधित राज्य सरकार भाषा-वर्ष के रूप में घोषित कर सकती है। केन्द्रीय सरकार भारतीय भाषाओं के प्रोन्नयन हेतु कई योजनाएं कार्यान्वित करती है। मानव संसाधन विकास मंत्रालय के अधीन स्वायत्त संगठन, राष्ट्रीय पुस्तक न्यास वर्ष 2000 के दौरान "तिरूकूरल" नामक एक विशेष संस्करण प्रकाशित करने जा रहा है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग भी तमिल में शोध हेतु तमिल विश्वविद्यालय के शिक्षकों को सहायता प्रदान करता है।

पियरोलिव औषधि का पेटेंट

2959. **श्री मोइनुल हसन:** क्या विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद ने अपने औषधि अनुसंधान संगठन के माध्यम से मानव शरीर में यकृत की रक्षा हेतु पियरोलिव नामक औषधि का विकास किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या न्यूयार्क की एक कंपनी ने पहले ही इसका पेटेंट कर लिया है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस मामले को अंतर्राष्ट्रीय मंच के समक्ष ले जाने का है; और

(घ) इसे अंतर्राष्ट्रीय न्यायालय के समक्ष कब तक ले जाने की संभावना है?

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डॉ. मुरली मनोहर जोशी): (क) जी हां। सीएसआइआर के केन्द्रीय औषधि अनुसंधान संस्थान (सीडीआरआइ), लखनऊ ने यकृत (लिवर) की रक्षा के लिए 'पिक्रोरहिजा कुरूआ' पौधे से व्युत्पन्न 'पिक्रोलिव' नामक औषधि विकसित की है। पिक्रोलिव के दूसरे चरण के नैदानिक परीक्षण पूरे हो चुके हैं और तीसरे चरण के नैदानिक परीक्षण करने के लिए भारत के औषध नियंत्रण की अनुमति अभी प्राप्त की जानी है।

(ख) सीडीआरआइ को पिक्रोलिव के घटक 'पिक्रोसाइड-1 तथा कुट्कोसाइड्स, युक्त फ्रैक्शन के विरचन एवं संयोजन प्रक्रम'

के लिए वर्ष 1992 में अमरीकी पेटेंट प्रदान किया गया। न्यूयार्क स्थित किसी भी कंपनी ने मानव शरीर में यकृत की रक्षा के लिए 'पिक्रोरहिजा कुरूआ' के उपयोग को पहले पेटेंट नहीं किया था।

(ग) और (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

[हिन्दी]

इंजीनियरिंग कालेज

2960. श्री रामजीवन सिंह: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान इंजीनियरिंग कालेज खोलने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हाँ, तो राज्य-वार ऐसे कितने कालेज खोलने का प्रस्ताव है और ये कहाँ-कहाँ खोले जायेंगे; और

(ग) सरकार द्वारा भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों के विकास के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) और (ख) नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान मानव संसाधन विकास मंत्रालय द्वारा फिलहाल इंजीनियरी कॉलेज खोले जाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) सामान्य विकास संबंधी क्रियाकलापों हेतु वित्तीय सहायता प्रदान करने के अतिरिक्त, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों के विकास हेतु कई उपाय किये गये हैं, जैसे ''ब्लॉक अनुदान योजना'' की शुरुआत करना जिसमें आधुनिकीकरण एवं अप्रचलित उपस्करों के उन्मूलन, शोध एवं विकास, और तकनीकी शिक्षा में महत्वपूर्ण क्षेत्रों को उद्दिष्ट करने जैसी योजनाओं के अंतर्गत वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है

[अनुवाद]

भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान

2961. श्री दिनशा पटेल: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सभी भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों (आई.आई.टी.) की सीटों की संख्या में वृद्धि करने के निर्देश दिए हैं;

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

(ग) इन निर्देशों को कब तक लागू कर दिया जाएगा; और

(घ) विद्यार्थियों को उन सभी संस्थानों द्वारा न्यूनतम आधारभूत सुविधाएं प्रदान किया जाना सुनिश्चित करने के लिए क्या उपाय किये जाने का प्रस्ताव है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) से (घ) सीटों की संख्या बढ़ाने के लिए भारतीय प्रौद्योगिकी संस्था को सरकार द्वारा कोई निर्देश जारी नहीं किये गये हैं। तथापि, भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान द्वारा कुछ पहलें की गई थी और उन्होंने मौजूदा सुविधाओं का अधिकतम उपयोग करके तथा सरकार और अन्य संसाधनों से प्राप्त अनुदानों के जरिए आधार-भूत सुविधाओं को बढ़ा करके छात्रों की संख्या में थोड़ी वृद्धि की है।

जनगणना

2962. श्रीमती मिनाती सेन: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अगले वर्ष होने वाली जनगणना के लिए एक आयोग सांविधिक निकाय बनाने का है;

(ख) यदि हां, तो लक्षित तिथि और जनगणना कार्य को पूरा करने का समय क्या है; और

(ग) इस पर राज्य-वार कितना खर्च होने की संभावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) केन्द्र सरकार ने गृह मंत्रालय की तारीख 16 अगस्त, 1999 की अधिसूचना का.आ. 671 (अं.) के तहत जनगणना अधिनियम, 1948 के अंतर्गत 2001 की जनगणना के लिए जनगणना आयुक्त, भारत की नियुक्ति की है।

(ख) जनगणना 9 फरवरी से 28 फरवरी 2001 के बीच में होनी है जम्मू और कश्मीर राज्य को छोड़कर संदर्भ तिथि 1 मार्च, 2001 है। जम्मू और कश्मीर में मामले में, संदर्भ तिथि 1 अक्तूबर 2000 होगी।

(ग) 2001 जनगणना के फील्ड आपरेशन आयोजित करने पर होने वाला अनुमानित व्यय लगभग 678 करोड़ रु. हैं। इस व्यय का राज्यवार ब्यौरा सुलभ नहीं है।

[हिन्दी]

जैनेटिकली इंजीनियर्ड क्रॉप्स

2963. श्री नवल किशोर राय:
डा. सुशील कुमार इन्दौरा:

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

(क) क्या सरकार का विचार देश में जैनेटिकली इंजीनियर्ड क्रॉप्स की स्वीकृति देने का है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में तथ्य क्या हैं;

(ग) देश में फिलहाल ऐसे कौन-कौन से संस्थान हैं जो जैनेटिकली इंजीनियर्ड क्रॉप्स उगाने हेतु बीजों के विकास का काम कर रहे हैं;

(घ) क्या सरकार ने स्वीकृति देने से पूर्व भारतीय कृषि क्षेत्र पर इन फसलों के प्रभाव की जांच की है; और

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में अनुसंधान कर रहे संस्थानों का ब्यौरा क्या है?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बच्ची सिंह रावत "बच्चदा"): (क) और (ख) इस समय, सरकार विशेषज्ञों की सहायता से देश में आनुवंशिकत: उन्नत फसलों पर छोटे प्रयोगिक भूखंडों में अनुसंधान परीक्षण चलाने के लिए राष्ट्रीय प्रयोगशालाओं और निजी उद्योगों से प्राप्त प्रस्तावों की जांच कर रही है। मानव और पशु स्वास्थ्य के साथ-साथ पर्यावरण की सुरक्षा पर उनके हानिकारक प्रभाव का मूल्यांकन करने के बाद ही भारत सरकार देश में पूर्ण जैवसुरक्षा नयाचारों के साथ आनुवंशिकत: उन्नत फसलों को उगाने के लिए अनुमति देने पर विचार करेगी।

(ग) वर्तमान में, केन्द्रीय तम्बाकू अनुसंधान संस्थान, राजामुंद्री; बोस संस्थान, कलकत्ता; तमिलनाडु कृषि विश्वविद्यालय, कोयम्बतूर; दिल्ली विश्वविद्यालय साऊथ कैम्पस, नई दिल्ली; भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान (आई ए आर आई), सबस्टेशन शिलांग; केन्द्रीय आलू अनुसंधान संस्थान, शिमला; आई ए आर आई, नई दिल्ली; जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय, नई दिल्ली जैसे राष्ट्रीय संस्थान और मेसर्ज प्रो. ऐग्रो पी जी एस इंडिया लि. गुड़गांव; मेसर्ज महाराष्ट्र हाईब्रिड सीड्स कम्पनी लि. मुम्बई; मेसर्ज रैलीस इंडिया लि., बंगलौर; मेसर्ज इंडो-अमेरिकन हाईब्रिड सीड्स, बंगलौर तथा मेसर्ज रसी सीड्स कम्पनी, अत्तुर जैसे निजी संस्थान देश में आनुवंशिकत: उन्नत फसलों के विकास कार्य से जुड़े हैं।

(घ) और (ङ) जी हाँ। विशेषज्ञ समितियाँ, निगरानी एवं मूल्यांकन दल और अलग-अलग विशेषज्ञ इन फसलों के प्रभाव की विस्तृत जांच करते हैं। इस कार्य से जुड़े राष्ट्रीय संस्थान हैं: औद्योगिक विषविज्ञान अनुसंधान संस्थान, लखनऊ और केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी अनुसंधान संस्थान, मैसूर; आचार्य एन जी रंगा कृषि विश्वविद्यालय, हैदराबाद; डॉ. पंजाबराव कृषि विद्यापीठ, अकोला और मराठवाड़ा कृषि विश्वविद्यालय, परभणी।

क्रिकेट मैच

2964. श्री चन्द्रेश पटेल: क्या युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1999 के दौरान भारत द्वारा स्वदेश तथा विदेशों में खेले गए क्रिकेट मैचों की संख्या क्या है;

(ख) भारत द्वारा जीते तथा हारे गए मैचों की संख्या क्या है; और

(ग) वर्ष 2000 के दौरान भारतीय टीम द्वारा स्वदेश तथा विदेशों में खेले जाने वाले क्रिकेट मैचों का कार्यक्रम क्या है?

युवक कार्यक्रम और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री टीएच. चाओबा सिंह): (क) और (ख) भारतीय क्रिकेट कंट्रोल बोर्ड (बी.सी.सी.आई.) से प्राप्त सूचना के अनुसार, वर्ष 1999 के दौरान भारतीय क्रिकेट टीम ने 10 टैस्ट मैच खेले जिनमें से इसने 2 मैच जीते और 4 मैच हारे। शेष 4 टैस्ट मैच अनिर्णीत रहे। भारतीय टीम ने 43 एक दिवसीय अन्तर्राष्ट्रीय मैच भी खेले और इनमें से 21 मैचों में जीत हासिल की और 20 मैचों में हारे। बाकी 2 मैच रद्द हो गए।

(ग) वर्ष 2000 के दौरान, बी.सी.सी.आई. द्वारा देश में तथा विदेशों में 5 टैस्ट मैच और 30 एकदिवसीय अंतर्राष्ट्रीय मैचों की योजना बनाई गई है।

[अनुवाद]

खेल प्रदर्शन में सुधार

2965. श्री कोडीकुनील सुरेश:
श्री अजय सिंह चौटाला:

क्या युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आगामी अंतर्राष्ट्रीय खेल आयोजन में भारतीय प्रदर्शन में सुधार लाने हेतु क्या प्रयास किये जा रहे हैं; और

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान वर्षवार खेलों के लिए बजट में कितने प्रतिशत राशि आबंटित की गई?

युवक कार्यक्रम और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री टीएच. चाओबा सिंह): (क) आगामी अंतर्राष्ट्रीय खेल प्रतियोगिता में भारत के प्रदर्शन में सुधार लाने हेतु, निम्नलिखित उपाय किये जा रहे हैं:

(1) सरकारी नीति तथा ओलम्पिक चार्टर के अनुसार, सरकार द्वारा मान्यता प्राप्त राष्ट्रीय खेल परिसंघ अपनी खेल विधाओं के संवर्धन के लिए मूल रूप से जिम्मेदार हैं। राष्ट्रीय खेल परिसंघों ने भारतीय खेल प्राधिकरण के परामर्श से दीर्घावधिक विकास योजनाएं (एल.टी.डी.पी.) तैयार की हैं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ विभिन्न पहलुओं को शामिल किया गया है। राष्ट्रीय टीमों में शामिल खिलाड़ियों हेतु प्रशिक्षण शिविरों का प्रबंध करने में भारतीय खेल प्राधिकरण के जरिए, भारतीय एवं विदेशी प्रशिक्षकों की सहायता, अपेक्षित उपस्करों के प्रावधान तथा वैज्ञानिक समर्थन द्वारा राष्ट्रीय खेल परिसंघों की सहायता की जा रही है।

(2) राष्ट्रीय स्तर की चैम्पियनशिपों के आयोजन तथा अंतर्राष्ट्रीय खेल प्रतियोगिताओं में भाग लेने हेतु खिलाड़ियों को भेजने में भी परिसंघों की सहायता की जाती है।

(3) होनहार खिलाड़ियों को प्रशिक्षण तथा उनके कौशल-उन्नयन हेतु एक सहायता पैकेज (प्रतिवर्ष 5 लाख रुपये तक) प्रदान किया जा रहा है। सहायक कार्मिकों जैसे कि प्रशिक्षकों तथा खेल वैज्ञानिकों को भी विशिष्ट प्रशिक्षण दिलाने हेतु सहायता प्रदान की जा रही है।

(4) सिंथेटिक परतों को बिछाने सहित, खेल अवस्थापना के सृजन के लिए सहायता प्रदान की जा रही है।

(5) खिलाड़ियों को और अधिक अभिप्रेरित करने के उद्देश्य से, पुरस्कार एवं प्रोत्साहन प्रदान किये जाते हैं, पुरस्कारों की राशि पर्याप्त रूप से बढ़ा दी गयी है।

(6) खिलाड़ियों को प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए तथा खिलाड़ियों के रोजगार/बैंकों से कर्जे का प्रावधान करने के लिए उपायों पर विचार करने हेतु विभागों के साथ भी (युवा कार्यक्रम और खेल विभाग के अलावा) मामला उठाया जा रहा है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान, खेलों के लिए आबंटित धनराशि की प्रतिशतता 0.035 से 0.041 के बीच है।

खेलकूद विकास हेतु प्रोत्साहन

2966. श्री पी.एस. गढ़वी:
डा. रघुवंश प्रसाद सिंह:

क्या युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान खेलकूद विकास हेतु धनराशि उपलब्ध कराने वाले निजी पार्टियों को आयकर से शत प्रतिशत छूट देने या विभिन्न करों में छूट प्रदान करने के संबंध में तारांकित प्रश्न संख्या 222 के अनुपूरक प्रश्नों की ओर दिलाया गया है जिनके उत्तर 14 दिसम्बर, 1999 को दिए गए थे;

(ख) यदि हां, तो क्या इस मुद्दे पर वित्त मंत्रालय से विचार-विमर्श आरम्भ किया गया है;

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

(घ) इसकी वर्तमान स्थिति क्या है?

युवक कार्यक्रम और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री टीएच. चाओबा सिंह): (क) से (घ) जी, हाँ। सरकार ने राष्ट्रीय खेल विकास निधि में किए जाने वाले अंशदान पर आयकर में 100% छूट लागू की है।

विदेशी निवेश

2967. श्री माधवराव सिंधिया:
श्री सुशील कुमार शिंदे:

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

(क) क्या सरकार का विचार भारतीय प्रयोगशालाओं तथा अनुसंधान और विकास केन्द्रों में विदेशी निवेश की अनुमति देने का है;

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

(ग) इस संबंध में किस हद तक विदेशी निवेश होने की संभावना है?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बच्ची सिंह रावत "बच्चदा"): (क)

से (ख) जी, नहीं। भारतीय प्रयोगशालाओं और अनुसंधान तथा विकास केन्द्रों में विदेशी निवेश की अनुमति दिये जाने के संबंध में कोई सामान्य नीति नहीं है। तथापि, विज्ञान और प्रौद्योगिकी के बारे में सरकार के विभिन्न द्विपक्षीय सहयोजन कार्यक्रमों के अंतर्गत संयुक्त अनुसंधान तथा विकास कार्यों को कार्यान्वित करने के लिए अन्य देश कभी-कभार उपस्करों तथा उपभोज्य वस्तुओं के रूप में योगदान करते हैं।

महिलाओं के प्रति अपराध संबंधी प्रकोष्ठ का कार्यकरण

2968. श्री एम.वी. चन्द्रशेखर मूर्ति:
श्री अधीर चौधरी:

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महिलाओं के विरुद्ध अपराधों में दिन-पर-दिन वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान दिल्ली पुलिस में 'महिलाओं के विरुद्ध अपराध' (सी.ए.डब्ल्यू.) प्रकोष्ठ में वर्ष-वार कितने मामले दर्ज किए गए;

(ग) सरकार द्वारा, राजधानी में सी.ए.डब्ल्यू. प्रकोष्ठ के कार्यकरण को सुचारू बनाने हेतु कौन से कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या राजधानी में छेड़-छाड़ तथा दुर्व्यवहार की शिकार महिलाएं बदनामी तथा पुलिस द्वारा परेशान किए जाने से बचने के लिए सी.ए.डब्ल्यू. प्रकोष्ठ में मामला दर्ज कराने से झिझकती हैं; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) जी नहीं, श्रीमान्। पिछले तीन वर्षों के दौरान महिलाओं के विरुद्ध अपराध प्रकोष्ठ द्वारा प्राप्त शिकायतों की वर्ष-वार संख्या निम्न प्रकार है:

1997	7255
1998	7500
1999	6732

(ग) महिलाओं के विरुद्ध अपराध प्रकोष्ठ के कार्यकरण को सुव्यवस्थित करने के लिए किये गये उपायों में शामिल हैं:

(1) महिलाओं के विरुद्ध अपराध के मामलों की जांच-पड़ताल तथा प्रभावित पार्टियों और पीड़ितों को सलाह-मशविरा देने के लिए विख्यात सामाजिक कार्यकर्त्ताओं, मनोचिकित्सकों, न्यायविदों, प्रोफेसरों और गैर-सरकारी संगठनों को संबद्ध/आमंत्रित किया जाता है।

(2) महिलाओं के विरुद्ध अपराध प्रकोष्ठ के स्टाफ में अच्छी शैक्षिक पृष्ठभूमि वाली 90% महिला पुलिस अधिकारियों को तैनात किया गया है ताकि पीड़ितों के मन में सुरक्षा/विश्वास की भावना पैदा की जा सके तथा महिलाओं के सामने आ रही समस्याओं को बेहतर ढंग से समझा जा सके।

(3) महिलाओं के विरुद्ध अपराध प्रकोष्ठ के स्टाफ के लिए जैण्डर सैन्सिटाईजेशन पाठ्यक्रम चलाए जा रहे हैं।

(4) जहां तक संभव हुआ है दिल्ली के प्रत्येक पुलिस जिले में महिलाओं के विरुद्ध अपराध प्रकोष्ठ की स्थापना की गई है ताकि जिला स्तर पर इन शिकायतों से निरीक्षक/सहायक पुलिस आयुक्त की रैंक की महिला पुलिस अधिकारी द्वारा कारगर ढंग से निपटा जा सके।

(5) महिलाओं के विरुद्ध अपराध प्रकोष्ठ के कार्यकरण में सुधार लाने तथा महिलाओं के विरुद्ध अपराध के मामलों में जांच-पड़ताल के नये तरीके अपनाने और सलाह-मशविरा देने के लिए नियमित रूप से बैठकें, सेमिनार, इत्यादि किये जाते हैं।

(घ) और (ङ) सामाजिक कलंक और अन्य संबंधित बातों के कारण उत्पीड़न और छेड़छाड़ की शिकार हुई महिलाएं ऐसे मामलों की रिपोर्ट करने में संकोच करती है। तथापि, ऐसे कोई साक्ष्य नहीं है जिससे यह विश्वास किया जा सके कि ऐसी पीड़ितों को पुलिस द्वारा परेशान किया जाता है।

डायलिसिस मशीनों की कमी

2969. श्री रामजी मांझी: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के अस्पतालों में डायलिसिस मशीनों और संबंधित बुनियादी सुविधाओं का अभाव है;

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

(ग) इस अभाव को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) "स्वास्थ्य" भारतीय संविधान के अंतर्गत राज्य का विषय है और राज्य के अस्पतालों में डायलेसिस मशीनों तथा संबद्ध ढांचे की उपलब्धता की निगरानी रखना संबंधित राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है। तथापि, जहां तक केन्द्रीय सरकारी अस्पतालों का संबंध है, डायलिसिस मशीनों तथा संबद्ध ढांचे की कोई कमी नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

जीवन रक्षक दवाओं का आयात

2970. श्री ए. वेंकटेश नायक: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान कुल कितने मूल्य की जीवन रक्षक दवाओं और उपकरणों का आयात किया गया;

(ख) उन देशों के क्या नाम हैं जहां से आयात किया गया था;

(ग) सरकार द्वारा देश में इन दवाओं का उत्पादन सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं;

(घ) क्या सरकारी और निजी दोनों ही क्षेत्रों में बहुराष्ट्रीय कम्पनियों ने रसायन और उर्वरक क्षेत्र में निवेश का प्रस्ताव किया है;

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

(च) सरकार द्वारा रसायन और उर्वरक क्षेत्र में ऐसे संसाधनों का दोहन करने और अद्यतन प्रौद्योगिकी स्थापित करने हेतु क्या प्रयास किये जा रहे हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) वाणिज्य आसूचना तथा सांख्यिकी महानिदेशालय, वाणिज्य मंत्रालय द्वारा अनुरक्षित आंकड़ों के अनुसार वर्ष 1996-97, 1997-98 तथा 1998-99 के दौरान औषधों तथा भेषजों का आयात क्रमश: 1039.18 करोड़ रु., 1447.12 करोड़ रु. तथा 1446.83 करोड़ रु. का हुआ है।

(ख) जिन देशों से आयात किया जाता है उनमें से मुख्य हैं-यू.एस.ए., कनाडा, क्यूबा, मैक्सिको, ब्राजील, आयरलैंड, यू.के., डेनमार्क, जर्मनी, फ्रांस, इटली, स्वीडेन, स्विटजरलैंड, हंगरी, चेकोस्लोवाकिया, आस्ट्रिया, रोमानिया, रूस, फिनलैंड, नीदरलैंड, नार्वे, चीन, कोरिया, जापान, थाइलैंड, मलेशिया, इंडोनेशिया, आस्ट्रेलिया तथा न्यूजीलैंड।

(ग) सरकार की औषध नीति का उद्देश्य है, उचित मूल्य पर पर्याप्त औषधियां उपलब्ध कराना।

(घ) से (च) विदेशी सहयोग के लिए प्रस्ताव आना सतत प्रक्रिया है। प्राप्त प्रस्तावों पर अनुमोदन के लिए प्रशासनिक मंत्रालय के परामर्श से विदेशी निवेश प्रोन्नयन बोर्ड (एफ आई पी बी) द्वारा इन प्रस्तावों पर विचार किया जाता है। ऐसे अनुमोदनों का विवरण, नामत: विदेशी सहयोगी का नाम और देश, इक्विटी की प्रतिशतता, उत्पादन मद/परियोजना के कार्यकलाप तथा स्थित औद्योगिक नीति तथा प्रोन्नयन विभाग की मासिक पत्रिका "एस आई ए न्युजलेटर" जो संसद पुस्तकालय के साथ-साथ व्यापक रूप से परिचालित होता है, में प्रकाशित किया जाता है।

रेबीजरोधी टीका

2971. श्रीमती कैलाशो देवी:
प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु:

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रेबीज के मामलों में विशेषकर देश के ग्रामीण क्षेत्रों में बढ़ोत्तरी के बारे में कोई अध्ययन कराया है;

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

(ग) विश्व की तुलना में भारत में ऐसे मामलों का प्रतिशत कितना है;

(घ) सरकार ने देश के सभी प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में रेबीजरोधी टीके उपलब्ध कराने हेतु क्या कदम उठाए हैं;

(ङ) क्या एक नया रेबीजरोधी टीका शुरू किया गया है;

(च) यदि हां, तो क्या राष्ट्रीय संचारी रोग संस्थान ने इस नई विकसित औषधि की जांच कर ली है; और

(छ) यदि हां, तो सरकार का विचार अपने अस्पतालों में यह टीका कब तक उपलब्ध कराने का है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) से (ग) भारत में रेबीज को विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा दक्षिण-पूर्व एशियाई देशों में उच्च घटनाओं वाली श्रेणी में रखा गया है। केन्द्रीय स्वास्थ्य आसूचना ब्यूरो द्वारा

एकत्र किए गए आंकड़ों के अनुसार 1995-98 के दौरान रेबीज/कुत्ते का काटने संबंधी मामलों की संख्या इस प्रकार है:

वर्ष	मामले	मौतें
1995	6335	632
1996	7852	281
1997	11529	386
1998	12504	365

(घ) विभिन्न सरकारी स्वास्थ्य सुविधाओं में जानवरों के काटने के उपचार के लिए रेबीज-रोधी वैक्सीन नि:शुल्क उपलब्ध हैं। स्वास्थ्य राज्य का विषय होने के कारण प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र स्तर पर रेबीज-रोधी वैक्सीन की उपलब्धता की स्थिति हर राज्य में भिन्न-भिन्न है। अधिकांश राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में यह वैक्सीन सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र स्तर तक उपलब्ध है।

(ङ) से (छ) राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड के नियंत्रणाधीन ह्यूमन बायोलोजिकल इंस्टिट्यूट उठकमंडलम ने "अभयरब" ट्रेड नाम से रेबीज-रोधी (टिशु कल्चर) वैक्सीन का विकास किया है।

इस नई औषधि की स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय द्वारा जांच कर ली गई है और इसे स्वीकृति प्रदान कर दी गई है। राष्ट्रीय डेरी विकास बोर्ड ने लिक्विड रेबीज वैक्सीन (जेल एडजॉर्ब्ड) का भी विकास किया है। इस वैक्सीन पर देश में नैदानिक अध्ययन किये जा रहे हैं।

रेबीज-रोधी वैक्सीन का प्रापण राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है और इस बारे में उनकी नीति के अनुसार उनके स्वास्थ्य केन्द्रों को इसकी आपूर्ति की जाती है।

[हिन्दी]

नक्सलियों द्वारा हमले

2972. **श्रीमती शीला गौतम:**
श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय:
श्री शिवराज सिंह चौहान:

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

(क) क्या विभिन्न राज्य सरकारों ने नक्सलियों के हमलों से निपटने के लिए केन्द्र सरकार से और अधिक बल उपलब्ध कराने का अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो पीड़ित राज्यों द्वारा मांगी गई सहायता और पिछले वर्ष के दौरान उन्हें उपलब्ध कराई गई वास्तविक सहायता का विवरण क्या है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) जी हाँ, श्रीमान्।

(ख) विभिन्न राज्यों को केन्द्रीय अर्धसैनिक बल, समग्र सुरक्षा परिदृश्य और इन बलों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए, उपलब्ध कराये जाते हैं। नक्सलवाद से प्रभावित राज्यों सहित विभिन्न राज्यों में, इन बलों की तैनाती, इन दबावों को ध्यान में रखने के बाद की गई है। तथापि, इन बलों के ब्यौरे देना और उनकी तैनाती की संख्या बताना लोकहित में नहीं है।

[अनुवाद]

रक्त को औषध श्रेणी से अलग करना

2973. **श्री पी. कुमारासामी:** क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार रक्त को औषध श्रेणी से अलग करने का है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) मानव रक्त कई विकारों जैसे रक्ताल्पता, रक्तस्राव, थैलेसिमिया आदि में तथा रक्त की अत्यधिक कमी को पूरा करने के लिए चढ़ाया जाता है। औषधि तथा कॉस्मेटिक नियमों की अनुसूची "ग" में ऐसे सभी मिश्रणों को शामिल किया गया है, जो आंत्रेतर सेवन के लिए प्रयुक्त होते हैं। सेवन विधि और मानव रक्त के उपयोग के विचार से यह औषधि एवं कॉस्मेटिक अधिनियम, 1940 की धारा 3ख (1) के अंतर्गत "औषधि" की परिभाषा में आता है और इनके मानक भारतीय भेषज-कोष में निर्धारित हैं।

[हिन्दी]

आई.सी.डी.एस. परियोजना

2974. **श्री पी.आर. खुंटे:** क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व बैंक की सहायता से मध्य प्रदेश में समेकित बाल विकास योजना (आई.सी.डी.एस.) की कुछ परियोजनाएं शुरू की गई हैं;

(ख) यदि हां, तो केन्द्र सरकार द्वारा उन परियोजनाओं के लिए कितनी धनराशि उपलब्ध कराये जाने की संभावना है;

(ग) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने राज्य के नए जिलों में ऐसी परियोजनाओं के क्रियान्वयन हेतु अनुदान और इन्हें मान्यता दिए जाने की मांग की है;

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

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुमित्रा महाजन): (क) जी, हाँ। विश्व बैंक सहायता प्राप्त आई.सी.डी.एस.-II परियोजना 1993 में मध्य प्रदेश को 244 खण्डों में शुरु की गई थी।

(ख) आई.सी.डी.एस.-II परियोजना के कार्यान्वयन के लिए राज्य सरकार को निम्नलिखित राशि उपलब्ध कराई गई है:

वर्ष	राशि करोड़ों में
1992-93	3.16
1993-94	8.75
1994-95	33.00
1995-96	28.51
1996-97	42.60
1997-98	92.53
1998-99	49.41
1999-2000	34.87
जोड़	292.83

(ग) और (घ) कुल 488 आई.सी.डी.एस. परियोजनाओं में से, भारत सरकार ने 355 परियोजनाओं को शुरू करने की अनुमति दी है। मध्य प्रदेश राज्य सरकार ने शेष 133 आई.सी.डी.एस. परियोजनाओं को शुरू करने की अनुमति माँगी है।

(ङ) पर्याप्त संसाधन उपलब्ध होने पर भारत सरकार तीन वर्षों में इन 133 परियोजनाओं को एक चरणबद्ध तरीके से शुरू करने पर विचार करेगी।

[अनुवाद]

भारतीय औषध और भेषज लिमिटेड

2975. श्री नरेश पुगलिया:
श्री रामशेठ ठाकुर:
श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार:
श्री अजय चक्रवर्ती:

क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने आई डी पी एल के पुनरुद्धार के लिए कुछ पैकेजों को नामंजूर कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन्हें रद्द करने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने इस कम्पनी के पुनरुद्धार के लिए कोई और योजना तैयार की है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) और (ख) आई डी पी एल के लिए उस संगठन के भूतपूर्व प्रधान द्वारा तैयार पुनरुद्धार योजना सरकार द्वारा स्वीकार नहीं की गई है क्योंकि यह पाया गया है कि यह व्यवहार्य नहीं है और इससे कम्पनी का पुनरुद्धार नहीं हो पाएगा।

(ग) और (घ) एक अद्यतन पुनरुद्धार योजना जिसकी अंतिम तिथि 31 मार्च और 30 जून, 2000 है, अभी आई डी पी एल से प्राप्त हुई है। इसमें 30 जून, 2000 के अनुसार 2 वर्षों की अवधि में 2360 कर्मचारियों के अलग होने और 130 कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति को छोड़कर सरकार से 572 करोड़ रुपये की जरूरत बतायी गयी है।

हेल्दी सिटी प्रोग्राम

2976. श्री अकबर अली खांदोकर: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विश्व स्वास्थ्य संगठन की वित्तीय सहायता से "हेल्दी सिटी प्रोग्राम" संबंधी प्रस्ताव तैयार किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और कार्यक्रम के अंतर्गत किन-किन शहरों को शामिल किया जाएगा;

(ग) इस उद्देश्य हेतु विश्व स्वास्थ्य संगठन से अब तक कितनी सहायता प्राप्त हुई है; और

(घ) परियोजना का कार्यान्वयन कौन सी एजेन्सियां कर रही हैं और परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) जी, हां।

(ख) द्वैवार्षिक 1998-1999 के दौरान शहरी विकास में स्वास्थ्य उद्देश्यों के एकीकरण में सहायता करने और इक्विटी फोकस को शामिल करने के कार्य को सुगम करने हेतु विश्व स्वास्थ्य संगठन और शहरी विकास मंत्रालय के सहयोग से ''हेल्दी सिटी प्रोग्राम'' पर एक परियोजना चलाई गई। मुम्बई, कलकत्ता, बंगलौर और कोट्टायम में पायलट परियोजनाएं शुरू की गई।

चालू द्वैवार्षिक 2000-2001 के दौरान ''हेल्दी सिटी प्रोग्राम'' को चलाने के लिए शहरों/नगरों के चयन को अभी अंतिम रूप दिया जाना है।

(ग) विश्व स्वास्थ्य संगठन ने द्वैवार्षिक 1998-1999 में ''हेल्दी सिटी प्रोग्राम'' के लिए 125,000 अमेरिकी डॉलर (लगभग 54,50,000 रु.) की राशि जारी की थी।

(घ) 1. कलकत्ता नगर निगम 2. अखिल भारतीय स्वच्छता और जन-स्वास्थ्य संस्थान, कलकत्ता 3. मुम्बई नगर निगम 4. अखिल भारतीय स्थानीय स्वायत्त शासन संस्थान, मुम्बई 5. बंगलौर नगर निगम 6. कोट्टायम नगरपालिका, केरल 7. ह्यूमन सेटलमेंट मैनेजमेंट इंस्टीट्यूट, नई दिल्ली।

द्वैवार्षिक 1998-1999 के दौरान ''स्वास्थ्य सिटी प्रोग्राम'' के अंतर्गत मुम्बई, कलकत्ता, बंगलौर और कोट्टायम में पायलट परियोजनाएं चलाई गई। इन चार नगरों में गतिविधियां चलाई गईं और जन-समुदाय सक्रिय भागीदारी और सूचना, शिक्षा एवं समप्रेषण संबंधी सामग्री वितरण के जरिए पर्यावरणिक स्वास्थ्य, स्वच्छता संबंधी आदतों, अपशिष्ट सामग्री के पृथक्करण और अन्य संबंधित मामलों के बारे में जन-समुदाय में जागरूकता पैदा की गई।

चालू द्वैवार्षिक 2000-2001 के दौरान कार्यान्वित करने हेतु परियोजनाओं को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

[हिन्दी]

केन्द्रीय विद्यालय

2977. श्री जगदम्बी प्रसाद यादव:
श्री ब्रजमोहन राम:
श्री जवाहर लाल जायसवाल:

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में केन्द्रीय विद्यालयों की बढ़ती मांग होने के बावजूद पिछले कई वर्षों से कोई नया केन्द्रीय विद्यालय नहीं खोला है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार के पास देश में विशेष रूप से घनी आबादी वाले राज्यों जैसे बिहार, उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश में केन्द्रीय विद्यालयों का विस्तार करने की कोई योजना है; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी राज्य-वार और स्थलवार ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) 1993 से 2000 की अवधि के दौरान, 115 केन्द्रीय विद्यालय सिविल/रक्षा/परियोजना और उच्च अध्ययन संस्थान क्षेत्र में खोले गए थे। कुछ विद्यालयों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर स्थानांतरित भी किया गया है।

(ख) और (ग) इस समय बजटीय कठिनाइयों के कारण कोई नया केन्द्रीय विद्यालय खोलने का प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

जनजातियों के लिए कार्य कर रहे गैर-सरकारी संगठन

2978. श्री होलखोमांग हौकिप: क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों से प्रत्येक के दौरान सरकार द्वारा मणिपुर राज्य में जनजातीय क्षेत्रों के विकास के लिए गैर-सरकारी संगठनों को कितनी धनराशि आबंटित की गई; और

(ख) इन गैर-सरकारी संगठनों द्वारा राज्य में चलाई गई गतिविधियों का ब्यौरा क्या है और इससे कितने अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों तथा अन्य लोगों को लाभ पहुंचा?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) इस योजना के अंतर्गत आदिवासी क्षेत्रों की विकास के लिए निधि निर्मुक्त नहीं की जाती है। तथापि, मणिपुर में आदिवासियों के कल्याण के लिए आवासीय स्कूल, चलता-फिरता औषधालय, 10 बिस्तरों वाला अस्पताल आदि जैसी परियोजनाएं शुरू करने के लिए मणिपुर में गैर सरकारी संगठनों को 90% तक की वित्तीय सहायता निर्मुक्त की जाती है। पिछले तीन वर्षों के दौरान निर्मुक्त राशि इस प्रकार है:

(रुपए लाख में)

1996-97	1997-98	1998-99
13.78	20.60	97.00

(ख) गैर सरकारी संगठन अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों के लिए (1) आवासीय स्कूल, (2) गैर आवासीय स्कूल, (3) चलता-फिरता औषधालय, (4) 10 बिस्तरों वाला अस्पताल, (5) कम्प्यूटर प्रशिक्षण केन्द्र, (6) होस्टल, (7) टंकण और आशुलिपि पाठ्यक्रम, (8) शिशु गृह तथा बालवाड़ियां और चलता-फिरता पुस्तकालय जैसी परियोजनाएं चला रहे हैं। इस परियोजना के अंतर्गत लाभान्वित जनजातीय व्यक्तियों की संख्या इस प्रकार है:

1996-97	1997-98	1998-99
380	380	2175

स्वास्थ्य देख-रेख केन्द्र

2979. **श्रीमती श्यामा सिंह:**
श्री अनंत गुढ़े:
श्री रामानन्द सिंह:
श्री राजो सिंह:
डा. संजय पासवान:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में स्वास्थ्य देख-रेख केन्द्र स्वास्थ्य संबंधी आपात स्थिति मे निपटने के लिए अपर्याप्त है;

(ख) क्या सरकार विश्व बैंक सहित अंतर्राष्ट्रीय एजेंसियों से स्वास्थ्य देखरेख हेतु प्राप्त अनुदानों का उपयोग करने में असमर्थ रही है;

(ग) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान विश्व बैंक से कितनी राशि अनुदान के रूप में प्राप्त हुई तथा कितनी राज्य-वार एवं परियोजना-वार उपयोग की गई;

(घ) क्या सरकार का विचार विश्व बैंक की सहायता से अधिक स्वास्थ्य परियोजनाएं आरंभ करने का है;

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

(च) क्या सरकार का विचार देश के विशेषकर पिछड़े/आदिवासी क्षेत्रों में अधिक स्वास्थ्य देख-रेख केन्द्र स्थापित करने का है;

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

(ज) सरकार द्वारा नौवीं पंचवर्षीय योजना की बची हुई अवधि के दौरान मूल-भूत स्वास्थ्य सेवाएं सुनिश्चित करने हेतु कौन-से कदम उठाए गए हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) जी, हां। देश में स्वास्थ्य परिचर्या केन्द्रों की संख्या में कुछ कमी है।

(ख) और (ग) द्वितीयक स्तर स्वास्थ्य प्रणाली में सुधार करने के लिए आंध्र प्रदेश, पश्चिम बंगाल, उड़ीसा, पंजाब और महाराष्ट्र में विश्व बैंक की सहायता से राज्य स्वास्थ्य प्रणाली विकास परियोजना को कार्यान्वित किया जा रहा है। आठवीं भारत जनसंख्या परियोजना और नौवीं भारत जनसख्या परियोजना नामक दो विश्व बैंक सहायता-प्राप्त परियोजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। 5 राज्यों-पंजाब, हरियाणा, बिहार, गुजरात और जम्मू व कश्मीर में एक विश्व बैंक सहायता-प्राप्त सातवीं भारत जनसंख्या परियोजना को भी कार्यान्वित किया जा रहा है। विश्व बैंक, यूनिसेफ, यू एन एफ पी ए, यूरोपीय समुदाय तथा अन्य द्विपक्षीय दाताओं के संयुक्त वित्त-पोषण के अंतर्गत सभी राज्यों में प्रजनन एवं बाल स्वास्थ्य कार्यक्रम कार्यान्वित किया जा रहा है।

भारत जनसंख्या परियोजना VII, भारत जनसंख्या परियोजना VIII और भारत जनसंख्या परियोजना IX के अंतर्गत विश्व बैंक क्रमश: 64 मिलियन अमरीकी डालर, 79 मिलियन अमरीकी डालर और 88.6 मिलियन अमरीकी डालर के कुल ऋण के लिए सहमत हो गया है। राज्य स्वास्थ्य प्रणाली विकास परियोजना (परियोजना परिव्यय), भारत जनसंख्या परियोजना-VII परियोजना, भारत जनसंख्या परियोजना-VIII परियोजना और भारत जनसंख्या परियोजना-IX

परियोजना के अंतर्गत विश्व बैंक से प्राप्त की गई धनराशि और पिछली तीन परियोजनाओं पर किये गये व्यय का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में है।

जहां तक प्रजनन एवं बाल स्वास्थ्य कार्यक्रम का संबंध है, वास्तविक व्यय के लिए विश्व बैंक से सहायता सुलभ ऋण के रूप में है। 1997-98 से 232.56 करोड़ रुपये की प्रतिपूर्ति का दावा विश्व बैंक के पास दर्ज कर दिया गया है।

देश के 102 जिलों में संशोधित राष्ट्रीय क्षयरोग नियंत्रण कार्यक्रम को कार्यान्वित करने के लिए विश्व बैंक 142 मिलियन अमरीकी डालर (604 करोड़ रुपये के बराबर) की सहायता प्रदान करने के लिए सहमत हो गया है। 1996-97 से 1998-99 तक जारी की गई धनराशि का ब्यौरा संलग्न विवरण II में है।

जहां तक राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम का संबंध है, विभिन्न राज्यों/संघ क्षेत्रों इत्यादि को जारी किये गये धन की स्थिति संलग्न विवरण-III में दर्शाई गई है।

891.04 करोड़ रुपए की कुल लागत, जिसमें 85 प्रतिशत हिस्सा विश्व बैंक का और शेष 15 प्रतिशत हिस्सा भारत सरकार का होगा, से सात कोर परियोजना राज्यों नामत: आंध्र प्रदेश, बिहार, गुजरात, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा और राजस्थान में विश्व बैंक सहायता-प्राप्त उन्नत मलेरिया नियंत्रण परियोजना कार्यान्वित की जा रही है।

(घ) और (ङ) जी, हां। राज्य स्वास्थ्य प्रणाली विकास परियोजनाओं के अंतर्गत राजस्थान, उत्तर प्रदेश, असम, तमिलनाडु, केरल और बिहार राज्यों से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। प्रजनन एवं बाल स्वास्थ्य कार्यक्रम के पैटर्न पर विश्व बैंक से सहायता के लिए रोगप्रतिरक्षण सुदृढ़ीकरण के एक प्रस्ताव पर कार्यवाही की जा रही है।

(च) से (ज) जी, हां। नौवीं योजना (1997-2002) और वार्षिक योजना (1999-2000) के अंतर्गत राज्यों को उपकेन्द्र, प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र स्थापित करने के लक्ष्य दिये गये हैं। ब्यौरे संलग्न विवरण IV में दिए गए हैं। प्रजनन एवं बाल स्वास्थ्य कार्यक्रम के अंतर्गत केन्द्र सरकार प्राथमिक स्वास्थ्य परिचर्या सेवाओं के सुदृढ़ीकरण, औषधों, संविदीय कर्मचारियों और सेवाकालीन प्रशिक्षण की व्यवस्था के लिए धन प्रदान कर रही है। प्रजनन एवं बाल स्वास्थ्य कार्यक्रम के पैटर्न की तरह ही विश्व बैंक से सहायता के लिए रोगप्रतिरक्षण सुदृढ़ीकरण के एक प्रस्ताव पर भी कार्यवाही की जा रही है।

विवरण I

(क) राज्य स्वास्थ्य प्रणाली विकास परियोजनाएं

राज्य का नाम	परियोजना
आंध्र प्रदेश	608.00
पश्चिम बंगाल	698.00
कर्नाटक	546.00
पंजाब	425.00
उड़ीसा	415.57
महाराष्ट्र	727.00

(ख) भारत जनसंख्या परियोजना-VIII परियोजनाएं

राज्य का नाम	जारी की गई धनराशि	किया गया व्यय
पंजाब	–	14.42
हरियाणा	6.00	12.86
बिहार	–	26.88
गुजरात	9.00	19.05
जम्मू और कश्मीर	–	33.95

(ग) भारत जनसंख्या परियोजना-VIII परियोजनाएं

राज्य का नाम	जारी की गई धनराशि	किया गया व्यय
कर्नाटक	5.40	28.33
पश्चिम बंगाल	35.34	47.33
दिल्ली	14.50	22.71
आंध्र प्रदेश	1.12	20.50
उत्तर प्रदेश (लाजिस्टिक)	*–	–
तमिलनाडु (लाजिस्टिक)		

*चूंकि जनवरी 2000 में परियोजनाओं का अनुमोदन किया गया। धन जारी करने के लिए कार्रवाई की जा रही है।

(घ) भारत जनसंख्या परियोजना-IX परियोजनाएं

राज्य का नाम	जारी की गई धनराशि	किया गया व्यय
कर्नाटक	4.00	46.79
असम	58.00	63.36
राजस्थान	–	38.43

विवरण 2

वर्ष 1996-97 से 1998-99 तक विश्व बैंक सहायता प्राप्त संशोधित राष्ट्रीय क्षय रोग नियंत्रण कार्यक्रम कार्यान्वित कर रहे राज्यों को जारी की गई धनराशि

राज्य	जारी की गई धनराशि (लाख रुपए) कुल
1	2
आंध्र प्रदेश	71.17
असम	34.94
बिहार	357.98
दिल्ली	1434.24
गुजरात	697.13
हरियाणा	95.36
हिमाचल प्रदेश	141.14
कर्नाटक	344.23
केरल	491.40
मध्य प्रदेश	101.56
महाराष्ट्र	394.3
मणिपुर	32.733
राजस्थान	432.83
तमिलनाडु	537.33
उत्तर प्रदेश	350.17
पश्चिम बंगाल	1132.59
योग	6649.10

विवरण III

क्र.सं.	राज्य/संघ क्षेत्र	1996-97 जारी किया गया धन	1997-98 जारी किया गया धन	1998-99 जारी किया गया धन
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	425.00	425.00	650.00
2.	अरूणाचल प्रदेश	80.00	25.00	30.00
3.	असम	100.00	100.00	100.00
4.	बिहार	25.00	50.00	110.00
5.	गोवा	25.00	50.00	35.00
6.	गुजरात	300.00	250.00	230.00
7.	हरियाणा	130.00	75.00	160.00

1	2	3	4	5
8.	हिमाचल प्रदेश	115.00	225.00	115.00
9.	जम्मू व कश्मीर	25.00	25.00	25.00
10.	कर्नाटक	350.00	175.00	335.00
11.	केरल	225.00	100.00	65.00
12.	मध्य प्रदेश	425.00	150.00	315.00
13.	महाराष्ट्र	900.00	950.00	800.00
14.	मणिपुर	200.00	150.00	245.00
15.	मेघालय	35.00	25.00	30.00
16.	मिजोरम	150.00	100.00	100.00
17.	नागालैंड	190.00	155.00	227.00
18.	उड़ीसा	50.00	75.00	100.00
19.	पंजाब	225.00	75.00	150.00
20.	राजस्थान	375.00	225.00	100.00
21.	सिक्किम	50.00	50.00	50.00
22.	तमिलनाडु	1700.00	2000.00	800.00
23.	त्रिपुरा	50.00	50.00	20.00
24.	उत्तर प्रदेश	450.00	495.00	200.00
25.	पश्चिम बंगाल	600.00	100.00	350.00
26.	पांडिचेरी	7.00	0.00	40.00
27.	अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह	45.91	31.09	20.00
28.	चंडीगढ़	46.93	28.00	60.00
29.	दादरा व नगर हवेली	17.00	16.00	
30.	दमन व दीव	19.00	24.22	15.00
31.	दिल्ली	400.00	25.00	110.00
32.	लक्षद्वीप	16.71	15.42	
33.	एम डी ए सी एस, मुम्बई			350.00
34.	अहमदाबाद नगर निगम			5.00
35.	चेन्नई नगर निगम			
		7752.55	6239.73	5942.00

विवरण IV

नौवीं योजना (1997-2002) और वर्ष 1999-2000 के लिए उपकेन्द्रों, प्रा.स्वा. केन्द्रों और सामु.स्वा. केन्द्रों की स्थापना के वार्षिक लक्ष्य

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	उप-केन्द्र		प्रा.स्वा. केन्द्र		सामु.स्वा. केन्द्र	
		नौवीं योजना के लक्ष्य	वार्षिक लक्ष्य (99-00)	नौवीं योजना के लक्ष्य	वार्षिक लक्ष्य (99-00)	नौवीं योजना के लक्ष्य	वार्षिक लक्ष्य (99-00)
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	0	0	372	93	220	55
2.	अरूणाचल प्रदेश	0	0	0	0	0	0
3.	असम	0	0	107	27	76	18
4.	बिहार	1026	257	428	107	511	128
5.	गोवा	0	0	5	1	1	0
6.	गुजरात	0	0	68	17	71	18
7.	हरियाणा	183	46	16	4	39	10
8.	हिमाचल प्रदेश	0	0	0	0	0	0
9.	जम्मू व कश्मीर	0	0	0	0	4	1
10.	कर्नाटक	0	0	0	0	26	7
11.	केरल	0	0	0	0	100	25
12.	मध्य प्रदेश	184	46	206	52	307	74
13.	महाराष्ट्र	808	202	61	15	135	34
14.	मणिपुर	0	0	0	0	0	0
15.	मेघालय	87	22	0	0	6	2
16.	मिजोरम	0	0	0	0	0	0
17.	नागालैंड	81	20	21	5	9	2
18.	उड़ीसा	447	112	0	0	108	27
19.	पंजाब	6	1	0	0	14	4
20.	राजस्थान	0	0	0	0	51	13
21.	सिक्किम	0	0	0	0	2	1

1	2	3	4	5	6	7	8
22.	तमिलनाडु	0	0	0	0	237	59
23.	त्रिपुरा	42	11	40	10	13	3
24.	उत्तर प्रदेश	2184	546	0	0	621	155
25.	पश्चिम बंगाल	2483	621	170	43	342	86
26.	अं. व नि. द्वीपसमूह	0	0	0	0	0	0
27.	चंडीगड़	1	0	2	1	0	0
28.	दादरा व नगर हवेली	6	2	1	0	2	1
29.	दमन व दीव	0	0	0	0	0	0
30.	दिल्ली	148	37	24	6	8	2
31.	लक्षद्वीप	0	0	0	0	0	0
32.	पांडिचेरी	0	0	0	0	0	0
	अखिल भारत	7686	1923	1521	380	2903	729

विस्फोटक

2980. श्री सुबोध मोहिते: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विस्फोटकों के घरेलू निर्माताओं पर उनके द्वारा माल भेजने के स्थल के बारे में जिला-दण्डाधिकारी और पुलिस अधीक्षक को सूचित कर देना अनिवार्य कर दिया है;

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

(ग) क्या सरकार का विस्फोटक अधिनियम में संशोधन करने का विचार है; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) जी हां, श्रीमान्। विस्फोटक पदार्थ विभाग ने उच्च विस्फोटक पदार्थों के सभी निर्माताओं और मेगजीनों के लाईसैंसधारियों को 2-2-2000 को अनुदेश जारी किये हैं कि, विस्फोटक पदार्थों की सारी बिक्री और उनके लाने-ले जाने के बारे में उस जिला मेजिस्ट्रेट और पुलिस आयुक्त/पुलिस अधीक्षकों को सूचित करें, जिस जिले में उन विस्फोटक पदार्थों का निर्माण हुआ है और जिन जिलों को इन्हें भेजा जाना है।

(ग) और (घ) विस्फोटक पदार्थ अधिनियम, 1884, उपर्युक्त अनुदेशों का पालन कराने के लिए पर्याप्त है।

डिप्लोमा पाठ्यक्रम हेतु छात्रों का दाखिला

2981. श्री पी.डी. एलानगोवन: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने इंजीनियरिंग, चिकित्सा, कानून और डिप्लोमा पाठ्यक्रमों में छात्रों के प्रवेश को नियंत्रित करने हेतु कोई कठोर नियमावली या कानून बनाए हैं;

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

(ग) क्या सरकार के पास रोजगार की तलाश में बाहर गए चिकित्सा, इंजीनियरिंग और डिप्लोमा धारकों का कोई सांख्यिकीय ब्यौरा है; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) और (ख) इंजीनियरी, मेडिकल, विधि के क्षेत्र में सांविधिक/व्यावसायिक निकायों जैसे

अखिल भारतीय तकनीकी शिक्षा परिषद, मेडिकल काउंसिल आफ इंडिया, बार काउंसिल आफ इंडिया, बुनियादी सुविधाओं, संकाय, सम्बद्धन आदि जैसे विभिन्न तथ्यों पर गंभीरतापूर्वक विचार-विमर्श करके व्यक्तिगत संस्थानों को निवेश अनुमोदित करते हैं।

(ग) और (घ) कुछ डॉक्टर व इंजीनियर अन्य देशों में रोजगार व उच्च अध्ययन के लिए जाते हैं। परन्तु इस संबंध में संख्या के बारे में कोई विशिष्ट रिकार्ड नहीं रखा जाता।

'फार्मा' क्षेत्र का कार्य-निष्पादन

2982. श्री नामदेव हरबाजी दिवाथे: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वैश्विकरण के संदर्भ में "फार्मा" क्षेत्र की कार्य क्षमता को बढ़ाने के लिए नए कदम उठाये हैं तथा नए नीतिगत निर्णय लिये हैं;

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

(ग) औषधि (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995, के क्रियान्वयन में क्या-क्या कमियां पाई गईं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) से (ग) सरकार ने मूल्य नियंत्रण की कठोरताओं, जहां वे उत्पादक विरोधी (काउंटर-प्रोडक्टिव) हो गई थीं, को कम करने के विचार से मौजूदा औषध मूल्य नियंत्रण तंत्र की पुनरीक्षा करने और वैकल्पिक आदर्श, यदि कोई हों, सुझाने के लिए मार्च, 1999 में औषध मूल्य नियंत्रण पुनरीक्षा समिति (डी पी सी आर सी) गठित की थी। भेषजीय अनुसंधान एवं विकास समिति (पी आर डी सी) नामक अन्य समिति को भी देश में भेषज उद्योग की अनुसंधान एवं विकास क्षमता को सुदृढ़ करने के लिए उपाय सुझाने तथा स्वदेशी अनुसंधान एवं विकास शुरू करने के लिए भारतीय भेषज उद्योग को अपेक्षित सहायता का पता लगाने के लिए मार्च, 1999 में गठित किया गया था। दोनों समितियों ने अपनी-अपनी रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत कर दी है। सरकार ने अन्य बातों के साथ-साथ भारत में भेषज उद्योग की हैसियत का मूलयांकन करने और इसके प्रत्येक क्षेत्र के लिए अपेक्षित नीति-प्रक्रिया की पहचान करने के लिए, ताकि यह उद्योग विश्व में अग्रणी बनने में समर्थ हो सके, भेषजों और ज्ञानधारित उद्योगों संबंधी एक कार्य बल (टास्क फोर्स) को भी नवम्बर, 1999 में गठित कर दिया है।

उपभोक्ता न्यायालयों के मामले

2983. श्री थावरचन्द गेहलोत: क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकारी मकानों के आबंटितियों ने उपभोक्ता न्यायालय, दिल्ली में केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग/शहरी संपदा विभाग द्वारा दायित्वों के पालन न करने के विरुद्ध मुकदमें दर्ज किए हैं;

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

(ग) सरकार द्वारा ऐसी मुकदमेबाजी से बचने तथा सरकारी मकानों के उचित रख-रखाव को सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) जी हां।

(ख) दो आबंटियों ने उपभोक्ता न्यायालय, दिल्ली में मामले दर्ज किए हैं। ब्यौरे संलग्न विवरण में दिये गये हैं।

(ग) सरकारी वास का रखरखाव निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार किया जा रहा है अत: मुकदमेबाजी की कोई गुंजाइश नहीं है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों (1.4.1998 से 29.2.2000 तक) के दौरान दिल्ली के उपभोक्ता न्यायालयों में सरकारी वास के आबंटियों द्वारा दर्ज किए गए मामले

क्र.सं.	आबंटिती	शिकायत	स्थिति
1	2	3	4
1.	श्री बी.डी. शर्मा निवासी 166, सेक्टर-5, आर.के.पुरम, नई दिल्ली	आवंटिती ने उपभोक्ता विवाद समाधान मंच नई दिल्ली में शिकायत की है उनके द्वारा क्वार्टर सं. 166, सेक्टर 5, आर.के. पुरम की मरम्मत के संबंध में	यह मामला उपभोक्ता विवाद समाधान मंच, नई दिल्ली में निर्णय हेतु लंबित है।

1	2	3	4
		के.लो.नि.वि. प्राधिकारियों ने सीमेंट कार्य, दरवाजों व खिड़कियों की मरम्मत, किचन स्लैब तथा सफेदी से संबंधित उनकी शिकायत का निपटारा नहीं किया है। उनकी यह भी शिकायत है कि उन्होंने सफेदी को कार्य स्वयं किया है और अनुरोध किया है कि उन्हें सामग्री की खरीद पर खर्च किए गए 1057 रु., परिसर की फोटो लेने के लिए फोटोग्राफर को दिए गए 50 रु. तथा इस कार्य पर लगे 5 दिनों के लिए क्षतिपूर्ति के हेतु अप्रत्यक्ष व्यय के रूप में 1000 रुपए की प्रतिपूर्ति की जाए। वास्तविकता यह है कि शिकायत प्राप्त होते ही परिसरों में मरम्मत कार्य किया गया है। तिलहन स्लैब की मरम्मत के लिए आबंटिती द्वारा निर्माण लागत का 10% भाग दिया जाना अपेक्षित था जिसका आबंटिती ने भुगतान नहीं किया और यह कार्य नहीं किया गया। आबंटिती ने सफेदी के लिए के.लो.नि.वि. प्राधिकारियों के साथ समन्वय नहीं किया, अत: यह कार्य उसे स्वयं करना पड़ा।	
2.	श्री सत्येन्द्र नाथ दत्ता निवासी 107-डी, सेक्टर 4, डीआईजैड एरिया, नई दिल्ली	आबंटिती ने उपभोक्ता विवाद समाधान मंच, नई दिल्ली में के.लो.नि.वि. के विरुद्ध शिकायत की है कि उनके क्वार्टर स. 107-डी सैक्टर-4, डी.आई. जैड एरिया, नई दिल्ली में दीवारों की सीलन, नालियां बंद होने शौचालय में बल्ब होल्डर लगाने, रसोईघर में लाइट प्वाईंट चैक करने तथा खराब पंखा बदलने की शिकायतों की निपटारा नहीं किया गया है। सभी शिकायतें के.लो.नि.वि. द्वारा पहले ही निपटा दी गई हैं।	उपभोक्ता विवाद समाधान मंच ने मामला जारी रखने योग्य न होने के कारण बरखास्त कर दिया है।

[हिन्दी]

आयोडीन की कमी

2984. श्री ब्रजमोहन राम:
श्री सुबोध राय:

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या लोग आयोडीन की कमी से पीड़ित हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने खाद्य सामग्री में आयोडीन की मात्रा की कमी के कारण हुए रोगों को फैलने से रोकने के लिए कोई योजना बनाई है, और

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान आयोडीन की कमी के कारण राज्य-वार कितने व्यक्ति बीमार हुए?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय, भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद और राज्य स्वास्थ्य महानिदेशालयों द्वारा किए गए सर्वेक्षणों से पता चला है कि कोई भी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र आयोडीन अल्पता विकारों से मुक्त नहीं है। 25 राज्यों और 5 संघ राज्य क्षेत्रों के 277 जिलों में सर्वेक्षण किए गए और इनमें से 237 जिले स्थानिक-मारी पाए गए हैं अर्थात् इन जिलों में आयोडीन अल्पता विकारों की व्यापतता 10 प्रतिशत से अधिक है।

(ग) देश में आयोडीन अल्पता विकारों की समस्या को नियंत्रित करने के लिए सरकार आयोडीन अल्पता विकार नियंत्रण कार्यक्रम कार्यान्वित कर रही है। सामान्य नमक के बदले आयोडीकृत नमक की आपूर्ति इस कार्यक्रम का एक महत्वपूर्ण घटक है। अभी तक 29 राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों ने खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम के अंतर्गत बिना आयोडीन वाले नमक की बिक्री पर पूर्ण प्रतिबंध लगा दिया है जबकि दो अन्य राज्यों ने आंशिक प्रतिबंध लगाया है। केरल राज्य में कोई प्रतिबंध नहीं है।

(घ) देश में 70 मिलियन लोगों के आयोडीन अल्पता विकारों से ग्रसित होने का अनुमान है। राज्य-वार आंकड़ा तैयार नहीं किया जाता है।

[अनुवाद]

केमिकल काम्पलेक्स

2985. श्री अनंत गुढ़े: क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रसायन के क्षेत्र में बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए देश में अन्तर्राष्ट्रीय स्तर के नए केमिकल काम्पलेक्स स्थापित करने का निर्णय किया है;

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

(ग) इस क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश, निजी और सरकारी सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिये जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) हालांकि रसायन परिसरों को स्थापित करने का कोई निर्णय नहीं लिया गया है, सरकार का रसायन तथा पेट्रो रसायन उद्योग के प्रोन्नयन के लिए बड़ी तादाद में समुद्र तट आधारित औद्योगिक क्षेत्र स्थापित करने का प्रस्ताव है।

(ख) किस राज्य में ये स्थापित किए जाएंगे इस विषय में अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

(ग) (क) को मद्देनजर रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(घ) चूंकि यह प्रस्ताव अभी प्रारंभिक स्तर पर है, अंतिम निर्णय के संबंध में कोई समय सीमा नियत नहीं की जा सकती।

[हिन्दी]

दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा तोड़फोड़ अभियान

2986. श्री राजनारायण पासी: क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान "दैनिक जागरण" में 18 दिसम्बर, 1999 को "कोर्ट के स्टे को धता बता डीडीए ने तोड़फोड़ कर ही दम लिया" शीर्षक से छपे समाचार की ओर गया है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा गलती करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई;

(घ) क्या गत तीन वर्षों के दौरान अब तक न्यायालय के निर्देशों के उल्लंघन संबंधी कोई अन्य मामला सरकार के ध्यान में आया है;

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

(च) सरकार द्वारा गलती करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) डीडीए ने सूचित किया है कि जिस भूमि से अतिक्रमण हटाया गया है वह डीडीए को पैकेज सौदे के अंतर्गत हस्तांतरित 0.74 एकड़ क्षेत्रफल की सरकारी भूमि है। बैन्क्वेट हाल के रूप में निर्मित अतिक्रमण 17-12-1999 को हटाया गया था तथा उस क्षेत्र के चारों ओर बाड़ लगा दी गई थी।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

ग्रामीण क्षेत्रों में तपेदिक

2987. श्री ए.पी. जितेन्द्र रेड्डी: क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के ग्रामीण क्षेत्रों में तपेदिक के रोगियों का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण कराया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार ग्रामीण क्षेत्रों में तपेदिक नियंत्रण कार्यक्रमों में निजी क्षेत्र और अनिवासी भारतीयों को प्रोत्साहित करने के लिए एक योजना तैयार करने का है;

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

(ङ) इस उद्देश्य के लिए राज्य-वार कितनी-कितनी निधियां नियत की गई हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, ग्रामीण और शहरी दोनों क्षेत्रों में बाह्य स्वास्थ्य सुविधा वाले केन्द्रों में आने वाले रोगियों में सक्रिय रोग का पता लगाने की बात कार्यक्रम में ही निहित है।

(ग) और (घ) क्षय रोग नियंत्रण कार्यक्रम गैर-सरकारी संगठनों, प्राइवेट डाक्टरों, धर्मार्थ संगठनों और औद्योगिक उद्यमों की भागीदारी को प्रोत्साहित करता है। संशोधित राष्ट्रीय क्षय रोग नियंत्रण कार्यक्रम में गैर-सरकारी संगठनों की व्यापक भागीदारी के लिए एक नीति बनाई और परिचालित की गई है जिसके माध्यम से गैर-सरकारी संगठनों की सेवाएं उनकी निजी क्षमता के अनुसार निम्नलिखित 5 स्कीमों के लिए ली जाएगी:

1. स्वास्थ्य शिक्षा और सामुदायिक पहुंच।
2. प्रत्यक्ष रूप से पर्यवेक्षित उपचार की व्यवस्था।
3. क्षय रोग के लिए अस्पताल के अन्दर परिचर्या।
4. माइक्रोस्कॉपी और उपचार केन्द्र।
5. क्षय रोग एकक मॉडल।

संशोधित राष्ट्रीय क्षय रोग नियंत्रण कार्यक्रम में निगमित और निजी क्षेत्रों और प्राइवेट डाक्टरों की भागीदारी के लिए विभिन्न सेमिनारों/कार्यशालाओं आदि के जरिये उन्हें विषय से अवगत कराने के प्रयास भी किए गए हैं।

(ङ) कार्यक्रम के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों को सीधे कोई धनराशि जारी नहीं की गई है। तथापि, गैर-सरकारी संगठन आवश्यकता पड़ने पर जिला क्षय रोग सोसाइटियों को जारी की गई धनराशि का उपयोग दिशानिर्देशों के अनुसार कर सकते हैं।

केन्द्र सरकार स्वास्थ्य योजना संबंधी अध्ययन रिपोर्ट को लागू किया जाना

2988. श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय: क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार स्वास्थ्य योजना से संबंधी स्टाफ निरीक्षण यूनिट का मानदंड संबंधी अध्ययन रिपोर्ट को लागू किया गया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) इसे कब तक लागू किये जाने का प्रस्ताव है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) से (घ) कर्मचारी निरीक्षण एकक ने 1997-98 में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के एलोपैथिक औषधालयों के कर्मचारी मानदंडों (स्टाफिंग नार्मस) का एक अध्ययन किया है। सरकार को नवम्बर, 1999 में अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी गई है जिसकी जांच की जा रही है।

[हिन्दी]

अजहर मसूद

2989. श्री रामदास आठवले: क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 18 जनवरी, 2000 के "हिन्दुस्तान" में "तिहाड़ में ऐश करता था मसूद अजहर" शीर्षक से प्रकाशित समाचारों की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) क्या सरकार ने इस संबंध में केन्द्रीय सतर्कता आयोग से कोई जांच करायी है या कराने का विचार है;

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

(घ) क्या जेलों में बंद कई कुख्यात आतंकवादी/तिहाड़ जेल सहित अनेक जिलों में ऐशो-आराम की जिन्दगी जी रहे हैं;

(ङ) क्या सरकार का विचार इस संबंध में कोई जांच कराने का है; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) जी हां, श्रीमान्। तथापि, तथाकथित समाचार में लगाए गए आरोप सही नहीं है।

(ख) जी नहीं, श्रीमान्।

(ग) प्रश्न नहीं उठता है।

(घ) केन्द्रीय जेल तिहाड़ में इस प्रकार की कोई घटना ध्यान में नहीं आयी है। तथापि, राज्यों में जेलों के बारे में ''जेल'' से संबंधित मामले, संविधान की सातवीं अनुसूची की राज्य सूची में शामिल है और जेल प्रशासन संबंधित राज्य सरकार के पास है अनियमितता की कोई विशिष्ट शिकायत या दृष्टांत, जब कभी प्राप्त होता है तो उपर्युक्त कार्रवाई के लिए संबंधित राज्य सरकारों को भेज दिया जाता है।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठते हैं।

[अनुवाद]

कुष्ठ रोग के उन्मूलन हेतु धनराशि

2990. श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा:
प्रो. उम्मारेड्डी वेंकटेस्वरलु:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कर्नाटक राज्य सरकार ने राज्य में कुष्ठ रोग के उन्मूलन हेतु सरकार से धनराशि बढ़ाये जाने का अनुरोध किया है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस पर क्या कार्यवाही की गई है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) और (ख) जी, नहीं। कर्नाटक को चालू वर्ष अर्थात् 1999-2000 के दौरान 64.50 लाख रुपये जारी किये गये थे। राज्य के सभी जिला कुष्ठ सोसायटियों को पर्याप्त फंड भी प्रदान किये गये हैं। कुष्ठ-रोधी औषधियां भी नि:शुल्क प्रदान की गयी हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

मेडिकल स्टोर डिपो

2991. श्री अमर रायप्रधान: क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिल्ली/नई दिल्ली के सी.जी.एच.एस. औषधालयों और प्रत्येक चिकित्सा पद्धति के सी.जी.एच.एस. भण्डार डिपो में चिकित्सकीय, लिपिक और अर्ध-चिकित्सकीय कर्मचारी के कार्य करने की सामान्य अवधि कितनी है;

(ख) क्या सी.जी.एच.एस. मेडिकल स्टोर डिपो कार्यावधि-नियमों का उल्लंघन कर रहे हैं;

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

(घ) प्रत्येक मेडिकल स्टोर डिपो में अधिक समय तक तैनात कर्मचारियों के नाम और पदनाम क्या हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के औषधालयों/चिकित्सा भंडार डिपो में चिकित्सा अधिकारी का सामान्य कार्यकाल तीन वर्ष का है और मुख्य चिकित्सा अधिकारी-प्रभारी के मामले में यह कार्यकाल चार वर्ष का है। तथापि, मौजूदा स्थानांतरित नीति के अनुसार ग्रुप ''सी'' तथा ग्रुप ''डी'' के कर्मचारियों को प्रशासनिक आवश्यकताओं के मामलों को छोड़कर किसी एक स्थान पर 4 से 5 वर्ष का कार्यकाल पूरा हो जाने पर स्थानांतरित कर दिया जाता है।

(ख) और (ग) जी, नहीं। यथासंभव, पात्र कर्मचारियों को निर्धारित कार्यकाल पूरा हो जाने पर प्रशासनिक आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए चरणबद्ध ढंग से स्थानांतरित कर दिया जाता है।

(घ) जानकारी संलग्न विवरण में दी जा रही है।

विवरण

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना चिकित्सा भंडार डिपो

क्र.सं.	नाम एवं पदनाम	नियुक्ति की तारीख
1	2	3
1.	श्री पी. एक्सलक्सो, उच्च श्रेणी लिपिक	04.05.92
2.	श्री आर.एस. लाकड़ा, उ.श्रे.लि.	21.04.93
3.	श्री एम.एस. बुकरालिया, अ.श्रे.लि.	01.01.81
4.	श्री आजाद सिंह, अ.श्रे.लि.	05.05.82
5.	श्री रतन सिंह, अ.श्रे.लि.	10.86
6.	श्रीमती पुष्पा सरणवाल, अ.श्रे.लि.	04.07.88
7.	श्री धर्मेन्द्र कुमार, अ.श्रे.लि.	27.04.89
8.	श्री तारा चंद, अ.श्रे.लि.	27.06.94
9.	श्री एल.डी. रंगा, अ.श्रे.लि.	25.05.95
10.	श्रीमती इन्दिरा कुमार, फार्मासिस्ट	07.05.86
11.	श्री विनय कुमार, फार्मासिस्ट	20.05.86
12.	श्री लाल चंद यादव, फार्मासिस्ट	01.10.90
13.	श्री जय भगवान, फार्मासिस्ट	19.03.93
14.	श्री नागेन्द्र धवन, फार्मासिस्ट	19.03.93
15.	श्री युग दत्त, फार्मासिस्ट	11.11.93
16.	श्री चरणजीत मागो, फार्मासिस्ट	03.02.95

टिप्पणी: भंडार अधीक्षक, सहायक संपर्क अधिकारी, चालक, पैकर, क्लीनर और चढ़ई के पद केवल केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना चिकित्सा भंडार डिपों के लिए स्वीकृत हैं। अतः इन कर्मचारियों को किसी अन्य नियुक्ति स्थान पर स्थानांतरित नहीं किया जा सकता है।

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना होम्योपैथी भंडार डिपो

1.	श्री आर.पी. शर्मा, फार्मासिस्ट	27.06.89
2.	श्री विक्टर, श्रमिक	10.04.89

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना यूनानी भंडार डिपो

1.	श्री कुलदीप कुमार, अ.श्रे.लि.	1993

आयुर्वेदिक भंडार डिपो

1.	श्री बी.आर. शर्मा, भंडार अधिकारी	22.11.88*
2.	श्री वेद प्रकाश, फार्मासिस्ट	01.10.92

1	2	3
3.	श्री एफ. कुजुर, उ.श्रे.लि.	15.06.94
4.	श्री धर्म पाल, अ.श्रे.लि.	20.09.88
5.	श्री करम सिंह, अ.श्रे.लि.	08.12.88
6.	श्री एन.एस. रौतेला, अ.श्रे.लि.	08.10.90
*यह पद विशेष रूप से आयुर्वेदिक डिपो के लिए स्वीकृत है।		
परिवार कल्याण डिपो		
1.	श्री पी.के. अग्रवाल, फार्मासिस्ट	.10.94
2.	श्री हजारी लाल, उ.श्रे.लि.	1992
3.	श्री विक्रम, अ.श्रे.लि.	1994
4.	श्रीमती सावित्री देवी, अ.श्रे.लि.	1992
डाक्टर		
1.	डा. किशोरी लाल, आयुर्वेदिक चिकित्सक, आयुर्वेदिक भंडार डिपो, बिकानेर हाउस	01.05.1995

[हिन्दी]

भारतीय चिकित्सा पद्धति पर आधारित विश्वविद्यालय

2992. क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कितने आयुर्वेदिक और एलोपैथिक चिकित्सक प्रतिवर्ष अपना प्रशिक्षण पूरा करते हैं;

(ख) क्या सरकार का देश में भारतीय चिकित्सा पद्धति पर आधारित कुछ और विश्वविद्यालय खोलने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी स्थान-वार विवरण क्या है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) देश में लगभग 2200 आयुर्वेदिक डाक्टर और 17000 एलोपैथिक डाक्टर प्रतिवर्ष अपना प्रशिक्षण पूरा कर लेते हैं।

(ख) और (ग) राज्य सरकारें स्वास्थ्य विज्ञान विश्वविद्यालयों सहित विश्वविद्यालय खोलती हैं। केन्द्रीय विश्वविद्यालय खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

भाड़े के विदेशी सैनिक

2993. श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक:
श्री चन्द्रभूषण सिंह:

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

(क) क्या देश में भाड़े के अनेक विदेशी सैनिक कार्य कर रहे हैं;

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

(ग) पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान कितने भाड़े के सैनिक पकड़े गए हैं तथा उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गयी है; और

(घ) भाड़े के विदेशी सैनिकों के आतंकवाद का मुकाबला करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं/उठाने का प्रस्ताव है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (ग) जम्मू और कश्मीर में अनेक भाड़े के विदेशी सैनिक

सक्रिय होने की सूचना है। भाड़े के अधिकांश सैनिकों वाले मुख्य उग्रवादी गुट हैं:

1. लश्कर-ए-तोएबा

2. हरकत-उल-मुजाहिद्दीन

3. तहरीक-ए-जेहाद

जम्मू एवं कश्मीर राज्य के आंकड़ों के अनुसार, पिछले तीन वर्षों के दौरान 831 भाड़े के विदेशी सैनिक मारे गए तथा 27 गिरफ्तार किए गए। ब्यौरे संलग्न विवरण में हैं।

(घ) सुरक्षा बलों द्वारा सीमा/नियंत्रण रेखा पर तथा भीतरी क्षेत्रों में कड़ी चौकसी रखी जा रही है। भाड़े के विदेशी सैनिकों की गतिविधियों को काबू करने के लिए किए गए विभिन्न उपायों में शामिल हैं, गश्त गहन करना, नाईट विजन डिवाईसिज इत्यादि समेत निगरानी रखने के उपकरणों की व्यवस्था और उनका उपयोग करना, नियंत्रण रेखा/सीमा तथा भीतरी प्रदेश के संवेदनशील क्षेत्रों में सुरक्षा बलों को तैनात करना, सीमा के समीप संवेदनशील क्षेत्रों के कुछ भागों में ग्राम सुरक्षा समितियाँ स्थापित करना तथा सभी संबंधित सुरक्षा और आसूचना एजेन्सियों के बीच गहन और सतत् समन्वय स्थापित करना, इत्यादि। सुरक्षा प्रबन्धों की लगातार पुनरीक्षा की जाती है तथा उन्हें मजबूत/सुचारू बनाया जाता है।

विवरण

वर्ष 1997, 1998 और 1999 के दौरान गिरफ्तार किए गए/मारे गए भाड़े के विदेशी सैनिकों का विवरण

देश का नाम	गिरफ्तार किए गए				मारे गए			
	1997	1998	1999	जोड़	1997	1998	1999	जोड़
पाकिस्तान/पाक अधिकृत कश्मीर	1	12	6	19	29	79	125	233
अफगानिस्तान	8	–	–	8	12	7	10	39
सूडान	–	–	–	–	–	3	–	3
यमन	–	–	–	–	–	1	–	1
अलबानियां	–	–	–	–	–	–	2	2
अन्य	–	–	–	–	156	229	168	553
जोड़	9	12	6	27	197	319	305	831

[हिन्दी]

सरकारी अस्पतालों में स्वास्थ्य सुविधाएं

2994. **श्री मानसिंह पटेल:**
श्री राम टहल चौधरी:
श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय:

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वर्तमान स्वास्थ्य सेवाओं की कोई समीक्षा कराई है;

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

(ग) क्या सरकारी अस्पतालों में रोगियों की संख्या बढ़ रही है और उपचार सुविधाएं कम पड़ती जा रही हैं; और

(घ) यदि हां, तो देश में अस्पतालों के विस्तार/स्वास्थ्य सेवाओं में बढ़ोत्तरी करने हेतु सरकार ने क्या कदम उठाए हैं/उठाए जाने का विचार है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) केन्द्र सरकार ने मौजूदा स्वास्थ्य सेवाओं की कोई विशिष्ट समीक्षा नहीं की है। तथापि, स्वास्थ्य सेवाओं पर लगातार नजर रखी जा रही है।

(ग) और (घ) यद्यपि वर्षों से दिल्ली में केन्द्रीय सरकार के अस्पतालों में रोगियों की संख्या में वृद्धि हुई है। इन अस्पतालों में आने वाले सभी रोगियों का समुचित उपचार किया जा रहा है।

[अनुवाद]

समुद्र मार्ग

2995. श्री जवाहर लाल जाधवसवाल: क्या **महासागर विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या समुद्री-मार्ग से यात्रा में प्रतिदिन कमी आ रही है;

(ख) यदि हाँ तो पिछले दस वर्षों के दौरान इस गिरावट का तुलनात्मक प्रतिशत क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा समुद्र मार्ग से अन्तर्राष्ट्रीय यात्रा को प्रोत्साहित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

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

(ख) और (ग) अन्तर्राष्ट्रीय मार्गों पर यात्रियों के लिए स्थल से स्थल तक समुद्री यातायात की माँग अब अस्तित्वहीन है क्योंकि वायुयात्राएं स्पर्द्धात्मक मूल्यों पर बेहतर सुविधाएं प्रदान कर रही हैं।

समुद्री मार्ग से, मुख्य भूमि व अण्डमान द्वीप समूह तथा मुख्य भूमि व लक्षद्वीप समूह के बीच यात्री यातायात अभी भी पर्याप्त स्तर पर है क्योंकि ये जलयान द्वीपवासियों के लिए जीवन रक्षक है। इसलिए मुख्य रूप से द्वीपवासियों तथा द्वीपसमूह व मुख्य भूमि के बीच यात्रा करने के लिए, भारत सरकार इन मार्गों में बहुत कम दरों पर यात्रा की सुविधा दे रही है।

[हिन्दी]

बलात्कारियों को मृत्यु दण्ड

2996. श्री राजेश वर्मा: क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जम्मू और कश्मीर में आतंकवादियों द्वारा बन्दूक की नोक पर महिलाओं के साथ बलात्कार किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में कितने आतंकवादी पकड़े गए/दंडित किए गए;

(ग) क्या सरकार उन आतंकवादियों को मृत्यु दंड देने की सिफारिश पर विचार कर रही है;

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

(ङ) केन्द्र सरकार द्वारा ऐसे आतंकवादियों के विरुद्ध क्या सख्त कार्रवाई की जा रही है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) जम्मू और कश्मीर में आतंकवादियों द्वारा महिलाओं के साथ बलात्कार की यदा-कदा घटनाएं, समय-समय पर, सूचित की गई हैं। चालू वर्ष के दौरान, फरवरी, 2000 तक 86 संदिग्ध आतंकवादी गिरफ्तार किये गए, इनमें से 56 को विभिन्न प्रकार की आतंकवाद संबंधी हिंसा के लिए मूल कानूनों के तहत गिरफ्तार किया गया।

(ग) से (ङ) केन्द्र सरकार इस समय, बलात्कार के अपराध के लिए दण्डस्वरूप, मृत्यु दंड देने संबंधी एक प्रस्ताव पर विचार कर रही है।

जड़ी-बूटियों/औषधीय पौधों का विकास

2997. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने राज्य में जड़ी-बूटियों और औषधीय पौधों का विकास करने के लिए केन्द्र सरकार के लिए केन्द्र सरकार से वित्तीय सहायता मांगी है;

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

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) से (ग) जी हां। प्रजनन एवं बाल स्वास्थ्य कार्यक्रम के अंतर्गत वनस्पति वन योजना हेतु मध्य प्रदेश से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। इस परियोजना को स्वीकृति प्रदान की गई है और 10 लाख रुपए की पहली किस्त 12 जनवरी, 2000 को जारी की गई है।

मौसम विभाग

2998. श्री रामानन्द सिंह: क्या **विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या क्षेत्रीय मौसम मुख्यालय स्थापित करने हेतु मध्य प्रदेश की कोई मांग केन्द्र सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो भोपाल में उक्त मुख्यालय कब तक स्थापित कर लिया जाएगा?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बच्ची सिंह रावत "बच्चदा"): (क)

जी, नहीं। 1976 से भोपाल में पहले से ही पूर्णत: विकसित मौसम वैज्ञानिक केन्द्र कार्य कर रहा है।

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

[अनुवाद]

सामाजिक विकास हेतु विज्ञान और प्रौद्योगिकी

2999. श्री पी.सी. थामस: क्या **विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सामाजिक विकास के लिए विज्ञान और प्रौद्योगिकी को शामिल करने का है;

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

(ग) इससे आप जनता को किस प्रकार लाभ पहुंचने की संभावना है?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बची सिंह रावत "बचदा"): (क) से (ग) जी, हां। विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग ने सामाजिक विकास के लिए विज्ञान और प्रौद्योगिकी का प्रयोग करने से संबंधित कार्यक्रमों पर बल दिया है। स्कीमों को आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों, ग्रामीण गरीबों, महिलाओं, अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों को सहायता पहुंचाने के लिए विशिष्ट प्रौद्योगिकी विकास, निदर्शन तथा प्रशिक्षण के क्षेत्रों में लक्षित किया जाता है। इन कार्यक्रमों के परिणामस्वरूप लक्षित वर्गों के आय अर्जन में बढ़ोत्तरी हुई, कुशलता का विकास हुआ तथा उनके जीवन स्तर में सुधार आया है।

[हिन्दी]

शहरों का विकास

3000. श्री चन्द्रकांत खैरे:
श्री रामजीलाल सुमन:

क्या **शहरी विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) महाराष्ट्र और उत्तर प्रदेश में शहरों के विकास के लिए केन्द्र सरकार को प्राप्त योजनाओं का ब्यौरा क्या है और इसके लिए कितनी धनराशि का आबंटन किया गया है;

(ख) क्या विश्व बैंक इस संबंध में वित्तीय सहायता देने के लिए सहमत हो गया है; और

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

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) महाराष्ट्र और उत्तर प्रदेश के स्कीमों के ब्यौरे इस प्रकार हैं:

1. छोटे तथा मझोले कस्बों के एकीकृत विकास की केन्द्र प्रवर्तित स्कीम (आईडीएसएमटी)

स्कीम में 5 लाख तक की आबादी वाले कस्बों के विकास का प्रावधान है।

(1) महाराष्ट्र में 98 कस्बों के लिए 47.10 करोड़ रु. की केन्द्रीय सहायता जारी की गई है।

(2) उत्तर प्रदेश में, 89 कस्बों के लिए 27.98 करोड़ रु. की केन्द्रीय सहायता जारी की गई है।

2. मेगा सिटी स्कीम

स्कीम में 40 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों को वित्तीय सहायता देने का प्रावधान है। इस स्कीम के तहत मुम्बई शहर के लिए 121.88 करोड़ रु. जारी किये जा चुके हैं। मेगासिटी स्कीम उत्तर प्रदेश के किसी कस्बे पर लागू नहीं होती।

3. त्वरित शहरी जल आपूर्ति कार्यक्रम (ए यू डब्ल्यू एस पी)

स्कीम में 20,000 से कम आबादी वाले छोटे कस्बों में पेय जल आपूर्ति सुविधाएं मुहैया कराने का प्रावधान है।

(1) महाराष्ट्र में, 2903.34 लाख की अनुमानित लागत वाली 15 जल आपूर्ति स्कीमें मंजूर की गई है। 1237.84 लाख रु. का केन्द्रीय अंश जारी किया जा चुका है।

(2) उत्तर प्रदेश में 11372.28 लाख रु. की अनुमानित लागत वाली 134 जल आपूर्ति स्कीमें मंजूर की गई है। 5014.49 लाख रु. का केन्द्रीय अंश जारी किया जा चुका है।

4. कम लागत की सफाई स्कीम

स्कीम में शुष्क शौचालयों को जलवाही शौचालयों में बदलने तथा जहां कोई शौचालय नहीं है वहां पर सैनिटरी शौचालय बनाने का प्रावधान है।

(1) महाराष्ट्र में 9493.38 लाख रु. की परियोजना लागत वाली 40 स्कीमें मंजूर की गई हैं, जिसमें हडको ऋण

2825.10 लाख रु. तथा भारत सरकार की सब्सिडी 2532.36 लाख रु. है। इसमें से हडको ऋण 1163.17 लाख रु. तथा भारत सरकार की सब्सिडी 1220.02 लाख रु. जारी किए जा चुके हैं।

(2) उत्तर प्रदेश में, 22115.11 लाख रु. की परियोजना लागत वाली 69 स्कीमें मंजूर की जा चुकी हैं, जिसमें हडको ऋण 11073.94 लाख रु. तथा भारत सरकार की सब्सिडी 9777.16 लाख रु. है। इसमें से हडको ऋण 1886.51 लाख रु. तथा भारत सरकार की सब्सिडी 2774.06 लाख रु. जारी किये जा चुके हैं।

5. हडको से वित्तपोषित शहरी आवास और अवस्थापना स्कीमें

महाराष्ट्र

(1) 875 शहरी आवासीय परियोजनाएं मंजूर की जा चुकी हैं, जिनमें 131 शहर शामिल हैं। परियोजनाएं 2105.00 करोड़ रु. की है और हडको का ऋण वायदा 1268.00 करोड़ रु. का है।

(2) 3710.00 करोड़ रु. की 41 शहरी अवस्थापना परियोजनाएं मंजूर की जा चुकी है, जिनमें हडको का ऋण वायदा 1771.00 करोड़ रु. का है।

उत्तर प्रदेश

(1) 1204 शहरी आवासीय परियोजनाएं मंजूर की जा चुकी हैं, जिनमें 93 शहर शामिल हैं। परियोजनाएं 2851.00 करोड़ रु. की है और हडको का ऋण वायदा 1798.00 करोड़ रु. का है।

(2) 559.00 करोड़ रु. की 50 शहरी अवस्थापना परियोजनाएं मंजूर की जा चुकी हैं, जिनके लिए हडको का ऋण वायदा 362.00 करोड़ रु. का है।

(ख) और (ग) महाराष्ट्र में, बम्बई सीवेज निपटान परियोजना (बीएसडीपी), विश्व बैंक की सहायता से कार्यान्वित की जा रही है।

परियोजना के ब्यौरे इस प्रकार हैं:

अनुमानित लागत	1131.20 करोड़ रु.
मंजूरी का वर्ष	1995
विदेशी सहायता	192.00 मिलियन अमेरिकी डालर
व्यय	438.61 करोड़ रु. (दिसम्बर, 99 की स्थिति के अनुसार)
पूरी होने की तारीख	31.12.2002

[अनुवाद]

फारेनसिक विज्ञान परिषद्

3001. श्री चन्द्र भूषण सिंह: क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार फारेनसिक विज्ञान परिषद की स्थापना पर विचार कर रही है;

(ख) क्या सरकार को विशेषज्ञों से इस संबंध में कोई सुझाव प्राप्त हुए हैं; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) से (ग) सरकार ने एक प्रेस रिपोर्ट देखी है जिसमें एक विधि विज्ञान विशेषज्ञ द्वारा चिकित्सा परिषद के आधार पर विधि-विज्ञान परिषद की आवश्यकता पर जोर दिया गया है। इस समय विधि विज्ञान परिषद के गठन का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

सीमा सुरक्षा बल की टुकड़ियों पर गोलाबारी

3002. श्री आर.एल. भाटिया: क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पाक सैनिक दस्ते जम्मू और कारगिल में अंतर्राष्ट्रीय सीमा से लगी सीमा सुरक्षा बल की चौकियों और गांवों पर गोलाबारी करते रहे;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1997-98 और 1998-99 के दौरान गोलाबारी की कितनी घटनाएं हुईं;

(ग) क्या पाक की गोलाबारी से सीमा क्षेत्र के गांवों में किसानों को अपने खेतों में काम करते समय बहुत असुविधा हो रही है; और

(घ) यदि हां, तो सीमा क्षेत्रों में रह रहे नागरिकों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) वर्ष 1997, 1998 और 1999 के दौरान जम्मू अंतर्राष्ट्रीय सीमा पर गोलीबारी की घटनाओं की संख्या निम्न प्रकार है:

1997	1998	1999
2564	5153	2896

(ग) जी हां। पाक बलों द्वारा की गई अकारण गोलीबारी के कारण, सीमावर्ती क्षेत्रों में रह रहे भारतीय सिविलियन हताहत हुए हैं।

(घ) सीमावर्ती क्षेत्रों में रह रहे सिविलियनों की सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:

(1) सीमा प्रभुत्व नाकाबंदी सुनिश्चित करने के लिए आपरेशन और सीमा गश्त व्यापक और नियमित रूप से की जाती है।

(2) जुताई और कटाई के मौसम के दौरान जीरो लाइन के नजदीक खेतों में काम कर रहे किसानों को विशेष सुरक्षा प्रदान की जाती है।

(3) पाक टुकड़ियों द्वारा की जा रही अकारण गोलीबारी का शिकार होने वाले नागरिकों की सुरक्षा के लिए असुरक्षित क्षेत्रों में रिंग पुश्तों का निर्माण।

(4) सीमा पर तनाव कम करने के लिए पाक पक्ष के साथ सीमा बैठकें लगातार आयोजित करना।

(5) सीमा सुरक्षा बल और पाक रेंजरों के बीच उच्च स्तरीय बैठकों में, पाक टुकड़ियों द्वारा की जा रही लगातार अकारण गोलीबारी पर भी विचार-विमर्श किया जाता है।

(6) राष्ट्र-विरोधी तत्वों को पकड़ने के लिए सीमावर्ती क्षेत्रों में विशेष अभियान भी चलाए जा रहे हैं।

(7) पिछले क्षेत्रों में गश्त की जा रही हैं।

(8) तोड़-फोड़ की गतिविधियों हेतु सीमा पार करके आने वाले व्यक्तियों को रोकने के लिए नाईट विजन डिवाइसिस का प्रयोग।

हृदय रोग

3003. श्री अजय सिंह चौटाला: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक राज्य में हृदय रोग से कितने व्यक्तियों की मृत्यु हुई और 30-40 और 40-50 की आयु वर्ग के कितने व्यक्ति हैं तथा ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में उनका अलग-अलग ब्यौरा क्या है; और

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा इस रोग को बढ़ने से रोकने के लिए और अगले दो वर्षों के दौरान क्या कदम उठाए जाने की संभावना है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) यह मंत्रालय ऐसे कोई आंकड़े नहीं रखता है।

(ख) इस मंत्रालय ने हृदयवादिका रोगों के निवारण, जागरूकता, इनका शुरू में ही पता लगाने और इनके उपचार के लिए हृदयवाहिका-रोग/आघात के बारे में एक प्रायोगिक परियोजना शुरू की है। पिछले 3 वर्षों के दौरान हृदयवादिका-रोग कार्यक्रम के बारे में प्रायोगिक परियोजना चलाने के लिए केरल, आंध्र प्रदेश, पश्चिम बंगाल, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली, असम की राज्य सरकारों और अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान को सहायतानुदान जारी किया गया है।

[हिन्दी]

विद्यार्थियों में अधिकारों और कर्त्तव्यों के प्रति जागरूकता

3004. श्री विजय कुमार खंडेलवाल: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पाठ्य पुस्तकों में कर्त्तव्यों से संबधित अध्यायों को शामिल करने के अलावा विद्यार्थियों में उनके अधिकारों और कर्त्तव्यों के बारे में ज्यादा जागरूकता उत्पन्न करने हेतु कदम उठाये हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) और (ख) राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण परिषद के स्कूली पाठ्यचर्या ढाँचे में पाठ्यचर्या के मुख्य विषय के रूप में विद्यार्थियों के बीच संवैधानिक अधिकारों और कर्त्तव्यों के बारे में जागरूकता के सृजन को शामिल किया गया है। सरकार ने हाल में शिक्षण और जागरूकता बढ़ाने के माध्यम से मौलिक कर्त्तव्यों को मूर्त रूप देने संबंधी सुझाव देने के लिए न्यायमूर्ति वर्मा समिति का गठन किया था। समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है तथा उसने पाठ्यपुस्तकों में मौलिक कर्तव्यों को शामिल करने समेत अनेक सिफारिशें की हैं। रिपोर्ट को भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों और विभागों को भेजा गया है।

[अनुवाद]

सफदरजंग अस्पताल का बर्न वार्ड

3005. श्री चन्द्रनाथ सिंह:
श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी:
श्री उत्तमराव ढिकले:
कुमारी भावना पुंडलिकराव गवली:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनाँक 13 जनवरी, 2000 के "दैनिक जागरण" में "बर्न मामलों के विशेषज्ञ डाक्टर, विभाग में आना ही नहीं चाहते" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसमें प्रकाशित तथ्य क्या हैं;

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या दिल्ली में बर्न वार्ड सुविधाएं केवल सफदरजंग अस्पताल में ही हैं;

(ङ) यदि हां, तो सरकार ने विभाग को साफ सुथरा रखने और डाक्टरों की कमी को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाये हैं;

(च) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार दिल्ली के अन्य अस्पतालों में भी बर्न वार्ड खोलने का है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) जी, हां।

(ख) इस समाचार का संबंध सफदरजंग अस्पताल में प्लास्टिक सर्जन के रिक्त पदों को भरने, प्लास्टिक सर्जन के रिक्त पदों को भरने के लिए उपाए सुझाने हेतु एक समिति का गठन करने, डॉ. श्रीवास्तव समिति की अनुशंसाओं को कार्यान्वित न करना तथा बर्न वार्ड की सफाई से संबंधित वकीलों के एक दल द्वारा निरीक्षण किये जाने के बारे में दिल्ली उच्च न्यायालय के समक्ष निवेदन से है।

(ग) प्लास्टिक सर्जनों (ग्रेड-II) के रिक्त पड़े 15 पदों हेतु मांग-पत्र संघ लोक सेवा आयोग को भेजे गए थे। केवल एक उम्मीदवार का चयन किया गया। प्लास्टिक सर्जन (ग्रेड-I) के 2 रिक्त पदों के बारे में संघ लोक सेवा आयोग से कोई अनुशंसा प्राप्त नहीं हुई है।

उपयुक्त उम्मीदवारों के उपलब्ध न होने के कारण प्लास्टिक सर्जनों की भर्ती में कठिनाईयों को ध्यान में रखते हुए केन्द्रीय स्वास्थ्य योजना के गैर-शिक्षण उपसंवर्ग में सुपर-स्पेशलिस्टों के पदों हेतु मौजूदा भर्ती नियमों की जांच करने और प्लास्टिक सर्जनों सहित सुपर स्पेशलिस्टों की भर्ती के लिए उपयुक्त उपाय सुझाने हेतु एक समिति गठित की गई है। डॉ. श्रीवास्तव समिति द्वारा की गई अधिकांश अनुशंसाओं का अनुपालन किया गया है और सफदरजंग अस्पताल के बर्न एवं प्लास्टिक वार्ड को साफ-सुथरा रखने के लिए विशेष प्रयास किये जा रहे हैं।

(घ) जी, नहीं। सफदरजंग अस्पताल के अतिरिक्त डॉ. राममनोहर लोहिया अस्पताल और लोकनायक जय प्रकाश अस्पताल में पूर्णत: सज्जित बर्न वार्ड हैं।

(ङ) सरकार विभाग को साफ रखने और रिक्त पदों को भरने के लिए सभी आवश्यक कदम उठा रही है।

(च) और (छ) इस समय लेडी होर्डिंग मेडिकल कॉलेज और संबद्ध अस्पतालों में बर्न वार्ड खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

बिहार में चिकित्सा महाविद्यालय

3006. डा. संजय पासवान: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बिहार में इस समय चल रहे चिकित्सा महाविद्यालयों का ब्यौरा क्या है;

(ख) रोगियों को दी जा रही चिकित्सा सुविधाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इनमें से किसी चिकित्सा महाविद्यालय में हृदय रोग से पीड़ित रोगियों हेतु बाई पास सर्जरी तथा कैंसर रोगियों की चिकित्सा उपलब्ध नहीं है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार का विचार इन सुविधाओं को चिकित्सा महाविद्यालयों में शुरू करने हेतु बिहार को पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराने का है;

(च) यदि हां, तो तत्संबधी ब्यौरा क्या है; और

(छ) यदि नहीं, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) बिहार में कार्य कर रहे 11 मेडिकल कालेजों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) मेडिकल कालेजों से सम्बद्ध अस्पतालों को रोगियों को वाह्य रोगी और अंतरंग रोगी उपचार सुविधाएं प्रदान करनी होती हैं।

(ग) और (घ) भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद ने सूचित किया है कि बिहार में मेडिकल कालेजों से सम्बद्ध अस्पतालों में हृदय रोगियों के लिए बाइ-पास सर्जरी और कैंसर रोगियों के लिए उपचार सुविधाओं के संबंध में कोई विशिष्ट सूचना नहीं है क्योंकि इन विशेषज्ञताओं में एम.सी.एच./डी.एम. पाठ्यक्रम आरम्भ करने की अनुमति प्रदान नहीं की गई है। वैसे पटना में इंदिरा गांधी इनस्टीट्यूट ऑफ कार्डियोलॉजी नामक संस्था कार्य कर रही है।

(ङ) से (छ) "स्वास्थ्य" राज्य का विषय होने के कारण इस प्रयोजन के लिए सरकारी मेडिकल कालेजों को अपेक्षित निधियां बिहार राज्य सरकार को प्रदान करनी हैं। राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम के अंतर्गत बिहार में निम्नलिखित मेडिकल कालेजों को ऑनकालोजी विंग के विकास के लिए सहायता-अनुदान प्रदान किया गया है:

1. दरभंगा मेडिकल कालेज, बिहार (1990-91)

2. पटना मेडिकल कालेज, पटना (1994-95)

इंदिरा गांधी इनस्टीट्यूट ऑफ मेडिकल साइंसेज, पटना को क्षेत्रीय कैंसर केन्द्र के रूप में मान्यता प्रदान की गई है। इस संस्था को क्षेत्रीय कैंसर केन्द्र के रूप में विकसित करने के लिए उपस्करों की खरीद हेतु वित्तीय वर्ष 1999-2000 में 75 लाख रुपए की राशि जारी की गई है।

विवरण

बिहार में मान्यता प्राप्त मेडिकल कालेजों की सूची

1. *एल.एन. मिथिला यूनीवर्सिटी, दरभंगा*

   1. दरभंगा मेडिकल कालेज, लहेरिया सराय (बिहार)

2. *बाबा साहब भीमराव अम्बेडकर बिहार विश्वविद्यालय, मुजफ्फरपुर*

   2. श्री कृष्णा मेडिकल कालेज, मुजफ्फरपुर

3. *पटना विश्वविद्यालय, पटना*

   3. पटना मेडिकल कालेज, पटना

4. *रांची विश्वविद्यालय, रांची*

   4. राजेन्द्र मेडिकल कालेज, रांची

   5. एम.जी.एम. मेडिकल कालेज, जमशेदपुर

5. *भागलपुर विश्वविद्यालय, भागलपुर*

   6. जवाहरलाल नेहरू मेडिकल कालेज, भागलपुर

6. *मगध विश्वविद्यालय, बोध गया*

   7. ए.एन. मगडा मेडिकल कालेज, गया

   8. नालंदा मेडिकल कालेज, पटना

7. *विनोवा भावे विश्वविद्यालय, धनबाद*

   9. पाटलीपुत्र मेडिकल कालेज, धनबाद

बिहार में बिना मान्यता प्राप्त मेडिकल कालेजों की सूची

1. *बी.एन. मंडल विश्वविद्यालय, माधीपुर*

   1. माता गुजरी मेमोरियल मेडिकल कालेज, किशनगंज

   2. कटिहार मेडिकल कालेज, कटिहार

[हिन्दी]

मंत्रियों का दौरा

3007. श्री बृज भूषण शरण सिंह: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान सरकार के प्रधान मंत्री और अन्य केन्द्रीय मंत्रियों द्वारा कितने देशों का दौरा किया गया;

(ख) इस पर कितना व्यय हुआ; और

(ग) इन दौरों की प्रमुख उपलब्धियां क्या हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

शहरी विकास निधि

3008. श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी: क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने राज्य सरकारों से एक शहरी विकास निधि स्थापित करने के लिए कहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार का विचार राज्यों को उनकी खराब आर्थिक स्थिति के मद्देनजर उन्हें वित्तीय सहायता प्रदान करने का है;

(ग) यदि हां, तो सहायता प्रदान किये जाने की कब तक संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) से (घ) केन्द्र सरकार द्वारा राज्य सरकारों को शहरी विकास निधि स्थापित करने के संबंध में कोई औपचारिक प्रस्ताव नहीं भेजा गया है।

दिल्ली के अस्पतालों में चिकित्सा देखरेख

3009. कुमारी भावना पुंडलिकराव गवली:
श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली के कुछ सरकारी अस्पताल रोगियों को चिकित्सा संबंधी देखरेख उपलब्ध कराने के लिए बुनियादी सुविधाओं की समस्या का सामना कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इन अस्पतालों में रोगियों को अपेक्षित उपचार नहीं मिल रहा है;

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

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) दिल्ली के तीन केन्द्रीय सरकारी अस्पतालों में पर्याप्त ढांचागत सुविधाएं उपलब्ध हैं और इन अस्पतालों में रोगियों को अपेक्षित उपचार मिल रहा है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं। रोगियों को उपलब्ध सुविधाओं के अनुरूप अपेक्षित उपचार प्रदान किया जा रहा है।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

बाड़ लगाने और सीमा सड़कों का निर्माण कार्य

3010. श्रीमती रानी नरह: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) असम के धुबरी, गोलपारा और करीम-गंज जिलों में भारत-बंगलादेश सीमा पर सीमा सड़क और बाड़ लगाने के निर्माण-कार्य में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) बाड़ लगाने और सीमा सड़क के निर्माण संबंधी कार्य के कब तक पूरा होने की संभावना है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) नवीनतम उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, असम राज्य में 119.95 कि.मी. सड़कों का निर्माण और 139.46 कि.मी. बाड़ लगाने का कार्य पूरा हो गया है।

(ख) शेष संस्वीकृत कार्य 31 मार्च, 2000 तक पूरा हो जाने की संभावना है।

[हिन्दी]

चिकित्सा उत्पादों का परीक्षण

3011. डॉ. अशोक पटेल:
श्री रामपाल सिंह:
श्री तूफानी सरोज:

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

(क) क्या सरकार का विचार औषधियों तथा टीकों के विकास और चिकित्सा उत्पादों के परीक्षण को प्रोत्साहन देने का है;

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

(ग) क्या सरकार ने औषधियों तथा टीकों का पशुओं पर परीक्षण की अनुमति दे दी है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं;

(ङ) क्या सरकार ने इस संबंध में पशुओं पर क्रूरता रोकने के लिए गठित समिति के साथ परामर्श किया है; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बच्ची सिंह रावत "बचदा"): (क) और (ख) जी हाँ, बायोटेक्नोलॉजी विभाग (भारत सरकार) के पास नैदानिकी के विकास, टीकों एवं अन्य जैविकों में सुधार तथा उनके विकास के लिए निर्दिष्ट कार्यक्रम हैं। विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी विभाग (भारत सरकार) के पास विभिन्न रोगों तथा

विकृतियों के लिए नए औषधों के रूपांकन एवं विकास संबंधी एक कार्यक्रम है। हाल ही में, नए टीकों के विकास पर एक राष्ट्रीय जय-विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी मिशन शुरु किया गया है।

(ग) से (च) किसी भी नए औषध/टीके के निदान-पूर्व विषवैज्ञानिक आंकड़े उपयुक्त पशु प्रजातियों के लिए सृजित करने की आवश्यकता है। "औषध एवं प्रसाधन" (8वां संशोधन) नियम-1988, स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार, 1991 के अनुसार इस आँकड़े की आवश्यकता अनिवार्य है और ऐसे आंकड़े के बिना इन औषधों/टीकों का मनुष्यों में क्लिनिकीय परीक्षण नहीं हो सकता और न ही मानव नमूनों तथा रोगियों में इनका प्रयोग किया जा सकता है। सभी वैज्ञानिक/विकासक "पशुओं पर क्रूरता की रोकथाम अधिनियम, 1960 और पशुओं के प्रजनन तथा उन पर प्रयोग (नियंत्रण एवं पर्यवेक्षण) नियम, 1998" के अंतर्गत जारी मार्गनिर्देशों सहित भारत सरकार के मौजूदा मार्गनिर्देशों के बारे में जानकारी रखते हैं।

जैव-चिकित्सीय वैज्ञानिकों को पशुओं पर कोई प्रयोग करने से पहले "सांस्थानिक पशु नीति-विषयक समिति" से पशुओं के प्रजनन पर नियंत्रण तथा उन पर प्रयोगों के पर्यवेक्षण की आवश्यकता संबधी समिति (सी पी सी एस ई ए) द्वारा विधिवत अनुमोदित अनिवार्य स्वीकृति प्राप्त करनी होगी।

हाल ही में पशुओं पर प्रयोग संबंधी मार्गनिर्देशों का संशोधन किया गया है और सभी वैज्ञानिक/संस्थान इन मार्गनिर्देशों का कड़ाई से पालन कर रहे हैं।

[अनुवाद]

दिल्ली को राज्य का दर्जा

3012. श्री विजय गोयल: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का दिल्ली को पूर्ण राज्य का दर्जा प्रदान करने संबंधी विधेयक संसद में पुर:स्थापित करने का विचार है;

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

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में कुछ वर्गों से आपत्तियां प्राप्त हुई हैं;

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

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाये गये हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) से (ङ) दिल्ली को पूर्ण राज्य का दर्जा दिए जाने का एक प्रस्ताव है। मामले पर राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की सरकार के विचार मांगें गए हैं। हाल ही में इस बारे में कोई आपत्ति अथवा सुझाव प्राप्त नहीं हुए हैं।

महिलाओं के प्रति अपराध

3013. श्री अन्नासाहेब एम.के. पाटील:
श्रीमती श्यामा सिंह:

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में महिलाओं और बच्चों के साथ यौन अपराध के मामले बढ़ रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष आज तक अपराध वार व राज्य वार ऐसे कितने मामलों का पता चला है;

(घ) महिला अपराध से संबंधित कितने मामले वर्षवार और राज्यवार अभी तक लंबित पड़े हुए हैं/निपटाए गए हैं;

(ङ) क्या सरकार का विचार दोषी व्यक्तियों को कड़ा दण्ड दिये जाने को ध्यान में रखते हुए अपराध संबंधी कानूनों में संशोधन करने का है; और

(च) यदि नहीं, तो ऐसे अपराधों पर अंकुश लगाने के लिए सरकार द्वारा अन्य क्या कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

(ङ) और (च) भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची के अनुसार "लोक व्यवस्था" और "पुलिस" राज्य के विषय हैं, अत: अपराध को दर्ज करना, उसकी जांच-पड़ताल करना, उसका पता लगाना तथा उसकी रोकथाम करना मुख्यत: राज्य सरकारों की जिम्मेदारी है। तथापि, केन्द्र सरकार, महिलाओं, बच्चों और समाज के अन्य कमजोर वर्गों के प्रति अपराधों के संबंध में निवारक, दण्डात्मक और पुनर्वायसत्मक उपाय करने की आवश्यकता पर जोर देते हुए समय-समय पर, राज्य सरकारों को लिखती रही है। केन्द्र सरकार, बलात्कार के अपराध के लिए दण्ड स्वरूप मृत्यु दण्ड देने के एक प्रस्ताव पर भी इस समय विचार कर रही है।

कामकाजी बच्चों के लिए यूनीसेफ परियोजना

3014. श्री सुल्तान सल्लाऊद्दीन ओवेसी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यूनिसेफ का कामकाजी बच्चों को स्कूलों में भर्ती कराने संबंधी परियोजना प्रारम्भ करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) उन राज्यों और शहरों के नाम क्या हैं जहां यह परियोजना आरंभ की जाएगी और यह कब से आरंभ की जाएगी;

(घ) क्या इस कार्यक्रम को कुछ गैर-सरकारी संगठन वित्तपोषित कर रहे हैं; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुमित्रा महाजन): (क) और (ख) बाल श्रम को कम करने के लिए देश बहुत सी परियोजनाओं में यूनिसेफ, सरकार की सहायता कर रही है। 'ओपन माइण्ड्स' बच्चों के लिए शैक्षणिक गतिविधियों के वित्त-पोषण के प्रयोजनार्थ यूनिसेफ तथा नियमित क्षेत्र की भागीदारों द्वारा संयुक्त रूप से शुरू की गई एक परियोजना है। इस परियोजना का मुख्य उद्देश्य देश के चुने हुए भागों में 20,000 कामकाजी बच्चों को वापस स्कूल भेजना है।

इन संबंध में विशिष्ट गतिविधियों के कार्यान्वयन हेतु दस चुने हुए नगरों में गैर-सरकारी संगठनों का अभिनिर्धारण किया जा रहा है। विशिष्ट गतिविधियों के लिए, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं, प्रमुख गैर-सरकारी संगठनों को अन्य संगठनों द्वारा प्रशिक्षण दिया जायेगा:

(क) अभिनिर्धारित नगरों में बाल श्रमिकों/निराश्रित बच्चों की अधिक संख्या वाले क्षेत्रों का पता लगाना;

(ख) स्कूल न जाने वाले बच्चों की गणना करना;

(ग) रोजगार और आयोत्पादन के वैकल्पिक साधनों का पता लगाकर परिवारों की सहायता करना;

(घ) सम्बन्धित क्षेत्रों में प्राथमिक विद्यालयों में प्रवेश से पूर्व अनौपचारिक शिक्षा प्रदान करने के लिए बच्चों की सहायता के लिए कैप्सूल मॉड्यूल तैयार करना;

(ङ) पुस्तकों, पुस्तिकाओं तथा वर्दियों जैसे साधनों से बच्चों की सहायता करना; और

(च) ये बच्चे विद्यालय जाते रहें, यह सुनिश्चित करने के लिए उन्हें लगातार प्रेरणा देना, संगठित करना और निगरानी रखना।

(ग) से (ङ) निम्नलिखित नगरों में अभिनिर्धारित गैर-सरकारी संगठनों के माध्यम से परियोजना के कार्यान्वयन हेतु निगमित क्षेत्र यूनिसेफ को सम्पूर्ण वित्तीय सहायता प्रदान करेगा। अहमदाबाद, बैंगलौर, भोपाल, कलकत्ता, चेन्नई, दिल्ली, हैदराबाद, जयपुर, लखनऊ तथा मुम्बई।' इस परियोजना के निधियन में रुचि रखने वाला नियमित क्षेत्र हर वर्ष राशि उगाहने का अभियान चलायेगा। यूनिसेफ ने सूचित किया है कि एक करोड़ रुपये की राशि इकट्ठा की गई है और उपर्युक्त गैर-सरकारी संगठनों के निधियन के लिए भारत सरकार-यूनिसेफ सहयोग कार्यक्रम के अनुसार यूनिसेफ द्वारा अपने पूरक निधियन कार्यक्रम के एक भाग के रूप में प्रयोग हेतु इस वर्ष फरवरी में यह राशि यूनिसेफ को सौंप दी गई है।

अनुसूचित जनजाति वित्त निगम

3015. श्री चिंतामन वनगा : क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विभिन्न राज्यों में अनुसूचित जनजाति वित्त निगम ने अपना कार्यकरण आरम्भ कर दिया है;

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

(ग) इसकी वित्तपोषण संबंधी व्यवस्था और निगरानी प्रणाली का ब्यौरा क्या है?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) यह मंत्रालय राज्य अनुसूचित जनजाति वित्त एवं विकास निगम को सीधे वित्त पोषण नहीं करता है। तथापि, सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय 49:51 के अनुपात में राज्य अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति वित्त एवं विकास निगमों की इक्विटी में भागीदार रहा है। हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, केरल, कर्नाटक, उड़ीसा, राजस्थान, पश्चिम बंगाल, सिक्किम के राज्यों में 9 अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति वित्त एवं विकास निगम एक साथ कार्य कर रहे हैं तथा एक ऐसा ही निगम संघ राज्य क्षेत्र दादर तथा नगर हवेली और दमन तथा दीव दोनों के लिए कार्य कर रहा है। इन निगमों के माध्यम से अनुसूचित जनजाति के लाभार्थी रियायती ब्याज दर पर आय सृजक योजनाओं के लिए ऋण प्राप्त कर रहे हैं। संबंधित राज्य सरकारें, जिनके अंतर्गत ये निगम कार्य कर रहे हैं, उनके कार्यकलापों को मानिटर करती हैं।

[हिन्दी]

राजसहायता का वापस लिया जाना

3016. श्री वैको :
श्री सी.पी. राधाकृष्णन :

क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार यूरिया पर राजसहायता को जारी रखने का है;

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

(ग) सरकार द्वारा, कंपनियों द्वारा राजसहायता का लाभ उठाने से रोकने और यह सुनिश्चित करने के लिए कि राजसहायता के लाभ किसानों तक पहुंचे, क्या कदम उठाये गये हैं;

(घ) क्या किसानों को समय पर उर्वरकों की पर्याप्त मात्रा उपलब्ध नहीं कराई जा रही है;

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

(च) सरकार द्वारा इस दिशा में क्या कदम उठाये जाने का प्रस्ताव है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) से (ग) मध्यम रूप में यूरिया पर सब्सिडी की सीमा और मात्रा एक ओर देश की राजकोषीय क्षमता तथा दूसरी ओर किसानों को उचित दर पर पर्याप्त मात्रा में उर्वरक उपलब्ध करने पर निर्भर करेगा। सब्सिडी का लाभ किसानों को एक समान तथा सब्सिडाइज्ड सांविधिक अधिसूचित बिक्री दर पर दिया जाता है जो उत्पादन लागत से काफी कम है।

(घ) से (च) यूरिया एकमात्र नियंत्रित उर्वरक है जिसका निर्धारण एवं आबंटन राज्य-वार होता है। भारत सरकार द्वारा यूरिया की आपूर्ति की व्यवस्था राज्यों को आबंटन के अनुसार सम्पूर्ण आधार पर की जाती है। मांग एवं स्वदेशी उत्पादन के अन्तर को निर्यात के द्वारा पाटा जाता है। अन्य सभी उर्वरकों को नियंत्रणमुक्त कर दिया गया है और इनकी उपलब्धता फास्फेटिक तथा पोटासिक उर्वरकों के बिक्री पर लागू रियायत योजना मानदण्डों के भीतर प्रचलित बाजार शक्तियों पर निर्भर करती है।

किसी भी राज्य सरकार द्वारा उर्वरक विभाग को उर्वरकों की कमी सूचित नहीं की गयी है।

[अनुवाद]

ग्रामीण पुस्तकालय तथा सूचना प्रौद्योगिकी केन्द्र

3017. श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति :
श्री रामचन्द्र बैंदा :

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश के प्रत्येक गांव में इन्टरनेट की सुविधा युक्त ग्रामीण पुस्तकालय एवं सूचना प्रौद्योगिकी केन्द्र स्थापित करने का है;

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

(ग) उक्त पुस्कालयों को कब तक स्थापित किए जाने की सम्भावना हैं;

(घ) इस कदम से देश में सम्पूर्ण साक्षरता हासिल करने में कितनी मदद मिलेगी; और

(ङ) इन पुस्तकालयों के वित्तपोषण के स्रोत क्या हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

फ्लाईएश का उपयोग

3018. श्री मोहन रावले : क्या शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार कोयले पर चलने वाले ताप विद्युत संयंत्र के फ्लाईएश अपशिष्ट का उपयोग ईंटों को बनाने के लिए करने का है और इन ईंटों का उपयोग सरकार द्वारा वित्त पोषित उद्योगों जैसे सड़कें एवं तटबंधों में करने का है; और

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

शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा): (क) और (ख) भारत सरकार द्वारा ईंटों सहित विभिन्न प्रकार की भवन निर्माण सामग्रियों के उत्पादन तथा प्रयोग के लिए कोयला आधारित थर्मल पावर प्लांटों से उत्पन्न उड़न राख (फ्लाईएश) के प्रयोग का समर्थन किया गया है तथा इसे प्रोत्साहित किया गया है। बड़े

पैमाने पर उड़ान राख (फ्लाईएश) के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा अनेक वित्तीय प्रोत्साहनों की घोषणा की गई है जैसे उड़न राख (फ्लाईएश) ईंटों के उत्पादन पर उत्पाद शुल्क से छूट तथा मशीनरी/उपकरण के आयात पर सीमा शुल्क में छूट/उड़न राख (फ्लाईएश) ईंटों को केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग की अनुसूची में भी शामिल किया गया है ताकि सरकारी निर्माण परियोजनाओं में भी इन ईंटों का प्रयोग किया जा सके।

पर्यावरण एवं वन मंत्रालय ने सरकारी निर्माण परियोजनाओं में उड़न राख (फ्लाईएश) के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए एक सरकारी अधिसूचना जारी की है। अनेक राज्य सरकारों ने अपनी निर्माण एजेंसियों को उड़न राख (फ्लाईएश) ईंटों का प्रयोग करने के आदेश जारी किए हैं, और कुछ राज्यों ने उड़न राख (फ्लाईएश) ईंटों/ब्लाकों के उत्पादन के लिए प्रोत्साहन दिए हैं। ईंटों के निर्माण के अलावा उड़न राख (फ्लाईएश) का प्रयोग सड़कों तथा बांधों के निर्माण में भी किया जा रहा है।

झुग्गी-झोंपड़ी बस्तियां

3019. श्री रामचन्द्र बैंदा : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सुनिश्चित करना दिल्ली पुलिस का कर्तव्य है कि दिल्ली में सरकारी भूमि पर अवैध कब्जा न हो;

(ख) यदि हां, तो क्या गत दो वर्षों के दौरान दिल्ली पुलिस ने इस बात पर निगरानी रखी है कि सरकारी भूमि पर झुग्गी-झोपड़ियों की नई बस्ती न बनें; और

(ग) यदि हां, तो गत दो वर्षों के दौरान दिल्ली पुलिस द्वारा अपनी ओर से क्या कार्रवाई की गई है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (ग) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली में सार्वजनिक भूमि पर अतिक्रमण न होने पाए यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी मुख्यत: भूस्वामी एजेन्सियों की है। तथापि, संबंधित भूस्वामी एजेन्सी से कोई विशिष्ट शिकायत प्राप्त होने पर दिल्ली पुलिस द्वारा अतिक्रमणकारियों के खिलाफ कानून के अनुसार समुचित कार्रवाई की जाती है। "दिल्ली पुलिस अधिनियम, 1978" की धारा 100 के अधीन दिल्ली पुलिस द्वारा पिछले दो वर्षों के दौरान दर्ज किए गए मामलों, तथा इन मामलों की संबंध में गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या, नीचे दर्शाई गई है:-

वर्ष	दिल्ली पुलिस अधिनियम की धारा 100 के अधीन दर्ज मामले	गिरफ्तार किए गए व्यक्ति
1998	531	606
1999	508	687

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली में व्यापारिक खोखे

3020. श्री साहिब सिंह: क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली में सड़कों के "आर/डब्ल्यू" में व्यापारिक खोखे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार दिल्ली मास्टर योजना 2001 में सर्विस, मरम्मत केन्द्र, साप्ताहिक बाजार और अनियमित दुकानों आदि वाले "सेवा केन्द्रों" की योजना बनाने और इनका विकास करने का है; और

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

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) दिल्ली मास्टर योजना 2001 में ऑटोमोबाइल, विद्युत उपकरणों के लिए मरम्मत एवं सर्विस उद्योगों एवं भवन सामग्री की दुकानों के लिए स्थान बनाने हेतु शहरी दिल्ली में 19 सेवा केन्द्र प्रस्तावित किए गए हैं। डी.डी.ए. द्वारा दी गई रिपोर्ट के अनुसार 10 सेवा केन्द्रों के लिए योजनाएं तैयार एवं अनुमोदित की जा चुकी हैं एवं विकास के विभिन्न चरणों में हैं। सामुदायिक केन्द्रों एवं स्थानीय विपणन केन्द्रों जैसे व्यावसायिक केन्द्रों को "सेवा केन्द्रों" के घटकों, अनौपचारिक दुकानों एवं साप्ताहिक बाजारों के लिए भी प्रबंध करना है।

भारतीय दल का अंटार्कटिक-अभियान

3021. श्री रघुनाथ झा : क्या महासागर विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत पांच वर्षों में प्रत्येक वर्ष भारतीय दल कितनी बार और कितने-अंतराल पर अंटार्कटिक गए;

(ख) प्रत्येक अभियान पर कितना खर्च हुआ; और

(ग) अंटार्कटिक अभियान के परिणामों का ब्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): (क) भारत ने गत पांच वर्षों के दौरान अंटार्कटिक मुख्यभूमि को पांच वार्षिक वैज्ञानिक अभियान भेजे हैं। इनमें 15वें से 19वें तक के भारतीय अंटार्कटिक अभियान शामिल हैं।

(ख) उपर्युक्त अभियानों पर किया गया व्यय निम्नलिखित प्रकार से है:

अभियान/वर्ष	किया गया व्यय
15वां (1995-96)	17.55 करोड़ रुपए
16वां (1996-97)	21.06 करोड़ रुपए
17वां (1997-98)	21.51 करोड़ रुपए
18वां (1998-99)	19.61 करोड़ रुपए
19वां (1999-2000)	18.50 करोड़ रुपए (अनुमानित)

(ग) उपर्युक्त पांच अभियानों के दौरान अंटार्कटिक में किए गए प्रमुख प्रयोगों के साथ-साथ उनके निष्कर्ष निम्नलिखित प्रकार से रहे:

* एक त्रिकेन्द्रीय चुंबकमापी नेटवर्क स्थापित किया गया जो शान्त एवं अशांत दिनों में प्लाज्मा तीव्रता का पता लगाने के लिए उपयोग में लाए गये भूचुंबकीय स्पंदनों को रिकार्ड कर रहा है;

* डाब्सन स्पेक्ट्रोफोटोमीटर लेजर हेट्रोडाइन प्रणाली तथा एमएम तरंग रेडियो स्पेक्ट्रोमीटर जैसे यंत्रों के क्रम विन्यास का परीक्षण आधार पर संरचना की गई तथा ओजोन मापन के लिए मैत्री में लगाया गया। भारत ने, जीटीएस पर, अंटार्कटिक जलवायु वैज्ञानिक आंकड़ा आधार को योगदान किया;

* ध्रुवीय सीमा परत (पीबीएल) अध्ययन किए गए जिसका परिणाम डाप्लर ध्यानिक साउन्डर उपकरण की अभिकल्पना को पेटेंट कराना रहा;

* गोंडवानालैंड के विकास को समझने के लिए भूवैज्ञानिक अन्वेषणों में लिथो भूरसायन, संरचनात्मक इतिहास, चुंबकीय चरणों पर थिमैटिक अध्ययनों को जोड़ दिया गया;

* पुरा जलवायु अध्ययनों के लिए 90 मीटर तक की गहराई से हिम क्रोडो को उठाकर सफलतापूर्वक हिमक्रोड ड्रिलिंग की गई;

* झील तथा स्थलीय पर्यावास सहित नखलिस्तान पारितंत्रों की जैव विविधता पर कई प्रयोग किए गये, जिससे स्कोर द्वारा तैयार कार्यक्रमों में सीधे योगदान दिया;

* सूक्ष्मजैविक विविधता अध्ययनों से शीत तापमान में जैव अवक्रमण के लिए जीवाणुओं को सक्रिय करने की संभावना पर सूचना प्राप्त हुई तथा दो जीवाणुओं की खोज की, जिनका पहले पता नहीं चला था;

* विभिन्न पर्यावरणीय कर्मता पर प्रारम्भिक आंकड़ा संगृहीत किया गया एवं हमारे अंटार्कटिक प्रचालनों के लिए एक अपशिष्ट प्रबंधन तथा रखरखाव प्रोटोकाल अभिकल्पित किया गया है;

* मैत्री में संरचनात्मक घटकों तथा जनरेटर सेटों का ऑन लाइन स्थिति प्रबोधन किया गया तथा केन्द्र में स्थैतिक आवेश की तीव्र समस्या हल करने में एक प्रमुख इंजीनियरिंग सफलता प्राप्त की गई;

* उपग्रह दूर-लिंक के माध्यम से अन्त: स्थिति उच्च गति आंकड़ा मोडमों का उपयोग करके भारत एवं अंटार्कटिक के बीच समीप यथार्थ समय चित्र संप्रेषण संभव हुआ;

* अंतर्राष्ट्रीय कार्यक्रम के हिस्से के रूप में स्थायी जीपीएस वेधशाला की स्थापना ने भूमण्डलीय परिप्रेक्ष्य में सही स्थिति प्रदान की है, जिससे अंटार्कटिक प्लेट चलन को एमएम पैमाने पर समझने में सहायता मिली है;

* अंतर्राष्ट्रीय कार्यक्रम के एक भाग के रूप में स्थायी भूकंपीय वेधशाला की स्थापना से मैत्री से प्राकृतिक और कृत्रिम भूकंपीय झटकों की बारंबारता और उसकी शक्ति का निरंतर प्रबोधन संभव हुआ है;

* अंतर्राष्ट्रीय कार्यक्रम के एक भाग के रूप में स्थायी बीएलएफ वेधशाला की स्थापना से अंटार्कटिक के ऊपर प्लाज्मा प्रक्रियाओं से उत्पन्न विद्युत चुंबकीय ध्वनि युक्त तरंगों के मानचित्रण में मदद मिलती है;

* मैत्री में समग्र ओजोन मानों और अनुरेख गैस तत्वों को मापने के लिए स्थायी मौसम विज्ञानी वेधशाला के एक भाग के रूप में बहुमुखी ब्रुअर स्पैक्ट्रमी प्रकाश मापी स्थापित किया गया;

* भूमंडलीय परिवर्ती परिदृश्य पर झील तलछट के परागणु स्तरिक विश्लेषण के एक नवीन प्रयोग से, स्वच्छ जल की झीलों और आस-पास के, महाद्वीपों के जैविक मलवे के स्थानांतरण के समय का अंकन किया गया है;

* स्वाचालित स्टैंड-एलोन मौसम केन्द्रों की स्थापना से हिम-बर्फ एल्बिडो को माप कर बर्फ परत के ऊर्जा संतुलन का अध्ययन।

* अंटार्कटिक की परिस्थितियों में मानव के व्यावहारिक और शरीर वैज्ञानिक पहलुओं का मूल्यांकन करने के लिए मनोवैज्ञानिक/वैज्ञानिक परस्पर क्रिया पर यूवी-बी की विकिरण और शीत दबाव का प्रभाव।

[हिन्दी]

रुग्ण रसायन और उर्वरक इकाइयों का पुनरुद्धार

3022. **श्री रामजीवन सिंह :**
श्री शिवाजी विट्ठलराव काम्बले :
योगी आदित्यनाथ :
श्री रघुराज सिंह शाक्य :

क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में राज्यवार कितने और कौन-कौन से रसायन और उर्वरक संयंत्र हैं और उनमें से कितने बंद पड़े हैं और इसके क्या कारण हैं;

(ख) मशीनों के आधुनिकीकरण के अभाव में बंद पड़े इन संयंत्रों के पुनरुद्धार के लिए सरकार की क्या नीति है;

(ग) चालू वर्ष के दौरान किन-किन संयंत्रों के पुनरुद्धार का प्रस्ताव है; और

(घ) इन इकाइयों के कर्मचारियों के पुनर्वास के लिए क्या योजना बनाई गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) से (घ) 1991 में औद्योगिक नीति के उदारीकरण के परिणामस्वरूप कुछेक खतरनाक रसायनों को छोड़कर रासायनिक उत्पादों को लाइसेंस मुक्त कर दिया गया है। उद्यमियों को रासायनिक उत्पादों का विनिर्माण करने से पूर्व उद्योग मंत्रालय के पास औद्योगिक उद्यमी ज्ञापन (आई.ई.एम.) ही दायर करना होता है। देश में रासायनिक संयंत्रों की संख्या बहुत अधिक है और ये संयंत्र संगठित क्षेत्र तथा लघु क्षेत्र में फैले हुए हैं। केन्द्रीय सरकार देश में रासायनिक संयंत्रों और बन्द पड़े (संयंत्रों) की राज्य-वार सूची का रखरखाव नहीं करती है।

2. रासायनिक क्षेत्र में कोई सरकारी क्षेत्र का उद्यम बन्द नहीं पड़ा है। हालांकि मै हिन्दुस्तान इंसेक्टिसाइड्स लिमिटेड की दिल्ली इकाई ने माननीय उच्चतम न्यायालय के आदेशों के फलस्वरूप 30.11.96 से अपना प्रचालन बन्द कर दिया है। इस इकाई के स्थल का चयन भटिंडा, पंजाब में किया जा रहा है जहां पर पेस्टिसाइड सूत्रयोग संयंत्र का विनिर्माण कार्य चल रहा है।

3. सुरक्षा/फीडस्टाक की सीमितता या अव्यवहार्यता के कारण सरकारी क्षेत्र उद्यमों (पी.एस.यूज) के निम्नलिखित उर्वरक संयंत्र में उत्पादन को बन्द कर देना पड़ा:

(1) फर्टिलाइजर कार्पोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड (एफ.सी.आई.) के रामागुण्डम (आन्ध्र प्रदेश), तालचर (उड़ीसा) तथा गोरखपुर (उत्तर प्रदेश) स्थित अमोनिया-यूरिया संयंत्र;

(2) हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर कारपोरेशन लिमिटेड (एच.एफ.सी.) का नामरुप-I (असम) स्थित अमोनिया सल्फेट संयंत्र तथा नामरुप-II (असम) स्थित अमोनिया यूरिया इकाई।

(3) एच.एफ.सी. की बरौनी (बिहार) तथा दुर्गापुर (पश्चिम बंगाल) स्थित अमोनिया-यूरिया इकाइयां।

(4) अमझोर (बिहार), सलादिपुरा (राजस्थान) स्थित एस.एस.पी. इकाइयां तथा पाइराइट्स, फास्फेट्स एंड केमिकल्स लिमिटेड (पी.पी.सी.एल.) की देहरादून (उत्तर प्रदेश) स्थित रॉक फास्फेट इकाई; और

(5) राष्ट्रीय केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (आर.सी.एफ.) की ट्राम्बे (महाराष्ट्र) की यूरिया इकाई।

4. एफ.सी.आई. के गोरखपुर संयंत्र का पुनरुद्धार तकनीकी एवं पर्यावरण के अनुकूल व्यवहार्य नहीं पाया गया है। मौजूदा स्थल पर नया उर्वरक संयंत्र स्थापित करने के लिए कुभको को समर्थ बनाने की प्रक्रिया जारी है।

5. इकाई-वार तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता के आधार पर (एफ.सी.आई.) रामागुण्डम तथा तालचर इकाइयों तथा (एच.एफ.सी.) दुर्गापुर एवं बरौनी इकाइयों के लिए बृहत पुनरुद्धार प्रस्ताव सरकार में सक्षम प्राधिकारी को प्रस्तुत किए जाएंगे, तत्पश्चात् अन्तिम रूप से मंजूरी के लिए औद्योगिक एवं वित्तीय पुनर्निर्माण बोर्ड (बी.आई.एफ.आर.) को प्रस्तुत किए जाएंगे।

6. सरकार ने 350 करोड़ रुपए के नए सिरे से अनुमानित निवेश पर एच.एफ.सी. की नामरुप इकाइयों के पुनरुद्धार की मंजूरी

दी है। इन इकाइयों को प्राकृतिक गैस की सप्लाई बढ़ाने के प्रबंध भी किए गए हैं। नामरूप-I के अमोनिया सल्फेट संयंत्र को रद्द कर दिया जाएगा, क्योंकि यह प्रचालन के अव्यवहार्य एवं असुरक्षित पाया गया है।

7. देहरादून, अमझोर और सलादीपुरा इकाइयों का पुनरूद्धार पी.पी.सी.एल. का पुनरुद्धार करने के संबंध में सरकार के निर्णय पर निर्भर करेगा।

8. आर.सी.एफ. ट्राम्बे-I यूरिया संयंत्र, जिसे कि भारी मरम्मत की आवश्यकता है, को पुनः चालू किया जाना तकनीकी आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं पाया गया है और कंपनी ने इस संयंत्र को चालू न करने का निर्णय किया है।

9. रुग्ण सरकारी क्षेत्र के उद्यमों को स्थाई प्रभारों जिनमें वेतन/मजदूरी, परिरक्षण आदि शामिल हैं, के रूप में बजट सहायता दी गई है। बन्द पड़ी इन रुग्ण इकाइयों की कुछ जन शक्ति को परिरक्षण और रिकार्ड गतिविधियों में लगाया गया है। अन्य पी एस यूज की बन्द इकाइयों की जनशक्ति को संगठन में ही अन्य गतिविधियों में पुनः तैनात किया गया है। हालांकि रुग्ण सरकारी क्षेत्र के उद्यमों से संबंधित बन्द इकाइयों के कर्मचारियों के पुनर्वास का मुद्दा बी.आई.एफ.आर. की मंजूरी और पुनर्वास प्रस्तावों पर सरकार के निर्णय पर निर्भर करेगा।

10. देश में इस समय प्रकार्य कर रही प्रमुख उर्वरक इकाइयों तथा उत्पादित रासायनिक उर्वरकों की किस्मों की एक सूची विवरण के रूप में संलग्न है।

विवरण

देश में इस समय प्रकार्य कर रही प्रमुख उर्वरक इकाइयों तथा उत्पादित रासायनिक उर्वरकों की किस्मों के ब्यौरे

क्रम सं.	संयंत्र/इकाई का नाम	राज्य	उत्पाद
1	2	3	4
	(क) नाइट्रोजन एवं फॉस्फेटिक उर्वरक विनिर्माण करने वाली प्रमुख इकाइयां		
	सरकारी क्षेत्र		
1.	नेशनल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड: नांगल-I	पंजाब	सीएएन
2.	नेशनल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड:-नांगल-II	पंजाब	यूरिया
3.	नेशनल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड: भटिंडा	पंजाब	यूरिया
4.	नेशनल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड: पानीपत	हरियाणा	यूरिया
5.	नेशनल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड: विजयपुर	मध्यप्रदेश	यूरिया
6.	नेशनल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड: विजयपुर एक्सटेंशन	मध्यप्रदेश	यूरिया
7.	फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स ट्रावनकोर लिमिटेड: उद्योगमंडल	केरल	ए/एस,20:20, एसएसपी
8.	फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स ट्रावनकोर लिमिटेड: कोचीन-I	केरल	यूरिया
9.	फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स ट्रावनकोर लिमिटेड: कोचीन-II	केरल	डीएपी, 20:20
10.	राष्ट्रीय केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड: ट्राम्बे	महाराष्ट्र	यूरिया,15:15:15
11.	राष्ट्रीय केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड: ट्राम्बे-IV	महाराष्ट्र	ए एनपी(20.7: 20.7)
12.	राष्ट्रीय केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड: ट्राम्बे-V	महाराष्ट्र	यूरिया

1	2	3	4
13.	राष्ट्रीय केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड:थाल	महाराष्ट्र	यूरिया
14.	हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर्स कारपोरेशन लिमिटेड:नामरूप-I	असम	ए/एस
15.	हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर्स कारपोरेशन लिमिटेड:नामरूप-II	असम	यूरिया
16.	हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर्स कारपोरेशन लिमिटेड:नामरूप-III	असम	यूरिया
17.	हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर्स कारपोरेशन लिमिटेड:दुर्गापुर	पश्चिम बंगाल	यूरिया
18.	हिन्दुस्तान फर्टिलाइजर्स कारपोरेशन लिमिटेड:बरौनी	बिहार	यूरिया
19.	फर्टिलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड:सिंदरी मार्डन	बिहार	ए/एस, यूरिया
20.	फर्टिलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड:गोरखपुर	उत्तर प्रदेश	यूरिया
21.	फर्टिलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड:रामागुण्डम	आन्ध्र प्रदेश	यूरिया
22.	फर्टिलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड:तालचर	उड़ीसा	यूरिया
23.	मद्रास फर्टिलाइजर्स लिमिटेड:चैन्नई	तमिननाडु	यूरिया,17:17:17:, 19:19:19
24.	स्टील अथॉरिटी आफ इंडिया लिमिटेड:राउरकेला	उड़ीसा	सीएएन
25.	नेवेली लिगनाइट कारपोरेशन लिमिटेड:नेवेली	तमिलनाडु	यूरिया
26.	पेरादीप फास्फेट्स लिमिटेड:पेरादीप	उड़ीसा	डीएपी
	सहकारी क्षेत्र		
1.	इंडियन फारमर्स फर्टिलाइजर्स कोआपरेटिव लिमिटेड:कलोल	गुजरात	यूरिया
2.	इंडियन फारमर्स फर्टिलाइजर्स कोआपरेटिव लिमिटेड:कांडला	गुजरात	डीएपी,10:26:26, 12:32:16
3.	इंडियन फारमर्स फर्टिलाइजर्स कोआपरेटिव लिमिटेड:फूलपुर	उत्तर प्रदेश	यूरिया
4.	इंडियन फारमर्स फर्टिलाइजर्स कोआपरेटिव लिमिटेड:फूलपुर एक्सटेंशन	उत्तर प्रदेश	यूरिया
5.	इंडियन फारमर्स फर्टिलाइजर्स कोआपरेटिव लिमिटेड:आंवला	उत्तर प्रदेश	यूरिया
6.	इंडियन फारमर्स फर्टिलाइजर्स कोआपरेटिव लिमिटेड:आंवला	उत्तर प्रदेश	यूरिया
7.	कृषक भारती कोआपरेटिव लिमिटेड:हजीरा	गुजरात	यूरिया
	संयुक्त क्षेत्र		
1.	मंगलौर केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड:मंगलौर	कर्नाटक	यूरिया, डीएपी
2.	गुजरात स्टेट फर्टिलाइजर्स कंपनी लिमिटेड:वदोदरा	गुजरात	यूरिया,डीएपी, ए/एस

1	2	3	4
3.	गुजरात स्टेट फर्टिलाइजर्स कंपनी लिमिटेड:सिक्का	गुजरात	डीएपी
4.	सदर्न पेट्रोकेमिकल इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड:टूटीकोरिन	तमिलनाडु	यूरिया, डीएपी
5.	गुजरात नर्मदा वैली फर्टिलाइजर्स कं. लि. भरुच	गुजरात	यूरिया, कैन, 23:23
6.	गोदावरी फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लि. काकीनाडा	आन्ध्र प्रदेश	डी ए पी
	गैर सरकारी क्षेत्र:		
1.	कोरोमंडल फर्टिलाइजर्स लि. विजाग		आन्ध्र प्रदेश 28:28:,14:35: 14,20:20
2.	श्रीराम फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लि. कोटा	राजस्थान	यूरिया
3.	जुआरी इंडस्ट्रीज लि., गोआ	गोआ	यूरिया, डीएपी 20:20,10:26 26:,19:19:19
4.	इंडो गल्फ फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स कार्पो., जगदीशपुर	उत्तर प्रदेश	यूरिया
5.	हिन्दुस्तान लीवर लिमिटेड,	पश्चिम बंगाल	डीएपी
6.	दीपक फर्टिलाइजर्स एंड पेट्रोकेमिकल्स कारपोरेशन, तलोजा	महाराष्ट्र	23:23
7.	ईआईडी पैरा लि., इन्नोर	तामिलनाडु	16:20
8.	डंकन्स इन्डस्ट्रीज लि., कानपुर	उत्तर प्रदेश	यूरिया
9.	पंजाब नेशनल फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लिमिटेड, नांगल	पंजाब	ए/सी
10.	टूटीकोरिन अल्कलीन्स लिमिटेड, टूटीकोरिन	तामिलनाडु	ए/सी
11.	नागार्जुन फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लिमिटेड,काकीनाडा	आन्ध्र प्रदेश	यूरिया
12.	नागार्जुन फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लिमिटेड, काकीनाडा एक्सपें.	आन्ध्र प्रदेश	यूरिया
13.	चंबल फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लिमिटेड, गडेपन	राजस्थान	यूरिया
14	चंबल फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लिमिटेड, गडेपन एक्सपें.	राजस्थान	यूरिया
15.	टाटा केमिकल्स लिमिटेड बबराला	उत्तर प्रदेश	यूरिया
16.	ओसवाल केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड, शाहजहांपुर	उत्तर प्रदेश	यूरिया
	(ख) उपोत्पाद के रूप में उर्वरक उत्पादन करने वाली अन्य इकाइयां		
	सरकारी क्षेत्र:		
1.	स्टील एथारिटी आफ इंडिया लि., राउरकेला	उड़ीसा	ए/एस
2.	स्टील एथारिटी आफ इंडिया लि., दुर्गापुर	पश्चिम बंगाल	ए/एस

1	2	3	4
3.	स्टील एथारिटी आफ इंडिया लि., भिलाई	मध्य प्रदेश	ए/एस
4.	स्टील एथारिटी आफ इंडिया लि., बोकारो	बिहार	ए/एस
5.	राष्ट्रीय इस्पात निगम, विजाग	आन्ध्र प्रदेश	ए/एस
	संयुक्त क्षेत्र:		
1.	गुजरात स्टेट फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लि., पालिमर युनिट	गुजरात	ए/एस
	गैर सरकारी क्षेत्र:		
1.	टाटा आयरन एंड स्टील कंपनी, जमशेदपुर	बिहार	ए/एस
2.	सायनाइड्स एंड केमिकल्स लि., सूरत	गुजरात	ए/एस

[अनुवाद]

त्रिपुरा में विद्रोह

3023. श्री समर चौधरी: क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) त्रिपुरा में पिछले तीन वर्षों के दौरान विद्रोही उग्रवादियों के साथ हुए मुठभेड़ में कितने सुरक्षा कर्मी मारे गये/घायल हुये;

(ख) त्रिपुरा में 'स्पेशल पॉवर ऑफ आर्म्स ऐक्ट' के अन्तर्गत आने वाले क्षेत्र में कितने नागरिक मारे गये/घायल हुए;

(ग) त्रिपुरा में उग्रवादियों से कितने हथियार तथा गोला बारूद जब्त और बरामद किए गये; और

(घ) भारतीय सैन्य बलों से कितने हथियार और गोलाबारूद उग्रवादियों ने छीन लिये?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) से (घ) उपलब्ध सूचना निम्न प्रकार से है।

	1997	1998	1999
मारे गए सुरक्षा बलों के कार्मिक	50	25	42
जख्मी हुई सुरक्षा बलों के कार्मिक	13	42	21
मारे गए सिविलियन	170	178	180
उग्रवादियों से बरामद किए गए शस्त्र	95	154	76
सुरक्षा बलों द्वारा खोये गए शस्त्र	47	6	26

मलेरिया

3024. श्री दिनशा पटेल :
श्रीमती कैलाशो देवी :

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत दो वर्षों के दौरान, देश में, राज्य-वार मलेरिया के कितने मामले प्रकाश में आए हैं;

(ख) क्या ग्रामीण क्षेत्रों में मलेरिया नियंत्रण के लिए उचित मूल्य पर कीटनाशक उपलब्ध कराने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है;

(घ) क्या राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम अनुमोदन की प्रक्रिया और नयी लागत प्रभावी दवाओं के प्रयोग में तेजी आयेगी; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) अपेक्षित जानकारी संलग्न विवरण में दी गयी है।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय मलेरिया-रोधी कार्यक्रम के अंतर्गत डी.डी.टी., मेलाथियॉन और कुछ संश्लिष्ट पायरेथ्रॉयडों जैसे अनुमोदित कीटनाशकों की जैव-प्रभावकारिता, सुरक्षा और लागत प्रभावपरकता

का मूल्यांकन करने के बाद उनका ग्रामीण क्षेत्रों में मलेरिया नियंत्रण के लिए प्रयोग किया जाता है।

(घ) और (ङ) कार्यक्रम के अंतर्गत क्लोरोक्वीन, प्राइमेक्विन, सल्फा-पाइरेमिथैमिन कंबिनेशन, कुनैन की गोलियां तथा इंजेक्शनों जैसे मलेरिया-रोधी औषधियों का पहले से ही प्रयोग किया जा रहा है। विश्व बैंक समर्थित विस्तृत मलेरिया नियंत्रण परियोजना के अंतर्गत मलेरिया के गंभीर और जटिल मामलों के उपचार के लिए एक नयी औषधि आर्टेमाइसिनिन को भी शामिल किया गया है।

विवरण

1998 और 1999 के दौरान राज्य और संघ क्षेत्र-वार मलेरिया संक्रमित व्यक्तियों की संख्या संबंधी ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य का नाम	1998 के दौरान	1999 के दौरान
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	118800	124806
2.	अरूणाचल प्रदेश	49554	50819
3.	असम	94645	122350
4.	बिहार	114958	117988
5.	गोवा	25975	15380
6.	गुजरात	106825	61644
7.	हरियाणा	12115	2602
8.	हिमाचल प्रदेश	1433	700
9.	जम्मू और कश्मीर	5451	3535
10.	कर्नाटक	118753	93651
11.	केरल	7439	4968
12.	मध्य प्रदेश	475098	417284
13.	महाराष्ट्र	165985	138575
14.	मणिपुर	1306	2563
15.	मेघालय	17618	12913
16.	मिजोरम	10137	13705
17.	नागालैंड	1989	3129
18.	उड़ीसा	478056	273266
19.	पंजाब	5316	1113
20.	राजस्थान	76438	48780
21.	सिक्किम	15	13
22.	तमिलनाडु	63915	51626
23.	त्रिपुरा	12595	12920
24.	उत्तर प्रदेश	112291	86048
25.	पश्चिम बंगाल	132088	197539
	संघ क्षेत्र		
1.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	1247	937
2.	चंडीगढ़	1675	456
3.	दादरा व नागर हवेली	6225	3303
4.	दमण व दीव	625	352
5.	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली	4050	2761
6.	पांडिचेरी	168	147
7.	लक्षद्वीप	4	1
	कुल	2222789	1865874

तम्बाकू पर कर में वृद्धि

3025. श्री जी.एस. बसवराज :
श्री विलास मुत्तेमवार :

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन की दक्षिण पूर्व एशियाई क्षेत्रीय समिति ने सदस्य देशों की तम्बाकू पर कर बढ़ाने और तम्बाकू के प्रयोग पर रोक लगाने के लिए कानून बनाने का सुझाव दिया है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) विश्व स्वास्थ्य संगठन, दक्षिण पूर्व एशिया क्षेत्रीय समिति ने 6-9 सितम्बर, 1999 तक ढाका में हुए अपने बावनवें सत्र में सदस्य राष्ट्रों से यह आग्रह किया है-(1) राष्ट्रव्यापी तंबाकू नियंत्रण कार्यकलापों को सहज बनाने के लिए बहु-क्षेत्रीय राष्ट्रीय परिषद गठित की जाए। (2) तम्बाकू के सेवन में कमी लाने वाली नीतियों को अपनाना और उन्हें सुदृढ़ करना, जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित शामिल हैं-तम्बाकू उत्पादों को बढ़ावा देने वाले सभी प्रकार के विज्ञापनों को प्रतिबंधित करना और रोकना, पैकेजिंग, स्वास्थ्य संबंधी चेतावनी को स्पष्ट और प्रभावी ढंग से देने के बारे में विनियमों को लागू करना, तम्बाकू उत्पादों पर कर बढ़ाना, तम्बाकू से स्वास्थ्य को होने वाले खतरों के बारे में उपभोक्ताओं को जानकारी देने में तेजी लाना, इसका सेवन समाप्त करने के कार्यक्रम चलाना, धूम्रपान मुक्त क्षेत्रों का विस्तार करना और बनाना तथा संकेन्द्रित अनुसंधान, और (3) तम्बाकू नियंत्रण पर डब्ल्यू.एच.ओ. फ्रेमवर्क कनवेंशन की गतिविधियों और चर्चाओं में सक्रिय रूप स भाग लेना।

(ग) अधीनस्थ विधायी समिति (दसवीं लोक सभा) ने भी अपनी बाईसवीं रिपोर्ट में कई सिफारिशें की थीं जो मुख्य रूप से तम्बाकू और तम्बाकू उत्पादों के उपयोग को निरूत्साहित करने के संबंध में थी। सरकार इन सिफारिशों पर विचार कर रही है और विधान के प्रारूप पर सरकार विचार कर रही है।

[हिन्दी]

अति विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा

3026. श्री चन्द्रेश पटेल : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में कितने विशिष्ट/अति विशिष्ट व्यक्तियों को सुरक्षा प्रदान की गई है;

(ख) अति महत्वपूर्ण व्यक्तियों की सुरक्षा से कितने पुलिस कर्मियों, कमांडों और राष्ट्रीय सुरक्षा गार्ड के जवानों को हटाया गया है;

(ग) वर्ष 1998-99 के दौरान और 15 फरवरी, 2000 तक सुरक्षा प्रदान किए जाने के बावजूद मारे गए/घायल विशिष्ट व्यक्तियों/अति विशिष्ट व्यक्तियों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) उक्त अवधि के दौरान मारे गए/घायल सुरक्षा गार्डों/पुलिस कर्मियों का ब्यौरा क्या है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) तीन अति विशिष्ट व्यक्तियों, नामत: भारत के राष्ट्रपति, भारत के उपराष्ट्रपति तथा प्रधानमंत्री के अलावा, दिल्ली में 393 संरक्षितों को दिल्ली पुलिस द्वारा सुरक्षा प्रदान की जा रही है।

(ख) अतिविशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा व्यवस्था में से किसी पुलिस कार्मिक अथवा कमाण्डों को हटाया नहीं गया है।

(ग) दिल्ली पुलिस द्वारा सुरक्षा प्राप्त किसी भी विशिष्ट व्यक्ति अथवा अतिविशिष्ट व्यक्ति की 1998 से 15 फरवरी, 2000 तक की अवधि के दौरान हत्या नहीं हुई है अथवा कोई जख्मी नहीं हुआ है।

(घ) वर्ष 1998 से 15 फरवरी, 2000 तक की अवधि के दौरान, दिल्ली पुलिस के संरक्षितों की सुरक्षा ड्यूटी पर तैनात कोई भी सुरक्षा कर्मी, सुरक्षा प्रदान करने की प्रक्रिया के दौरान मारा अथवा घायल नहीं हुआ है।

[अनुवाद]

मोतियाबिंद

3027. श्री कोडीकुनील सुरेश : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अन्धता को रोकने के लिए विभिन्न राज्य कार्यक्रमों और प्रत्येक राज्य में जिला अन्धता निवारण समितियों का कार्य-निष्पादन कैसा रहा है; और

(ख) राज्य/संघ शासित क्षेत्र-वार पिछले तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में राष्ट्रीय अन्धता निवारण कार्यक्रम के अन्तर्गत कितनी धनराशि जारी की है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान राज्य/संघ क्षेत्र-वार लक्ष्य और उपलब्धियां जिसमें राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम के अन्तर्गत सभी जिला दृष्टिहीनता नियंत्रण सोसाइटियों की उपलब्धियां संलग्न विवरण-I में है।

(ख) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान राज्यों/संघ क्षेत्रों जारी की गई धनराशि (जिला दृष्टिहीनता नियंत्रण सोसाइटियों के नकद अनुदान और सहायता अनुदान) का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में है।

विवरण-I

राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम

मोतिया बिन्द शल्य-चिकित्सा का कार्य निष्पादन - 1996-2000

राज्य	1996-97		1997-98		1998-99		1999-2000*	
	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि	लक्ष्य	उपलब्धि
1	2	3	4	5	6	7	8	9
आंध्र प्रदेश	220000	275163	246400	295735	271,050	340,478	296,000	268,010
अरूणाचल प्रदेश	600	360	672	437	750	475	900	469
असम	50000	17813	36000	26366	40,000	19,588	42,000	3,728
बिहार	175000	127450	175000	124586	192,500	110,121	210,000	50,040
गोवा	5000	4093	5600	4767	6,150	4,472	6,500	3,795
गुजरात	168000	248681	229160	274243	252,000	291,030	290,000	342,735
हरियाणा	80000	70063	89600	78505	98,600	87,757	100,000	12,503
हिमाचल प्रदेश	10000	9813	11200	13075	12,300	12,652	14,500	10,018
जम्मू और कश्मीर	9000	6332	10080	7109	11,100	21,805	12,500	2,174
कर्नाटक	150000	134553	168000	165000	184,800	172,569	200,000	98,773
केरल	55000	50140	61600	59358	67,800	65,728	80,000	62,114
मध्य प्रदेश	250000	212954	280000	254138	308,000	287,201	300,000	130,410
महाराष्ट्र	300000	357407	336000	389701	369,600	404,738	400,000	300,293
मणिपुर	1500	541	1680	567	1,850	1,020	2,000	443
मेघालय	1500	933	1680	897	1,850	1,053	2,000	411
मिजोरम	500	238	560	392	600	556	750	376
नागालैंड	300	430	336	373	360	324	450	187
उड़ीसा	100000	60641	112000	74713	123,200	79,271	125,000	43,400
पंजाब	120000	119354	134400	126182	147,850	144,885	150,000	97,408
राजस्थान	160000	136103	179200	157243	197,200	176,955	194,000	131,604
सिक्किम	600	563	672	948	750	675	950	434
तमिलनाडु	275000	296847	308000	329773	338,800	373,690	350,000	285,164
त्रिपुरा	5000	5249	5600	6504	6,160	6,165	7,000	5,188

1	2	3	4	5	6	7	8	9
उत्तर प्रदेश	350000	370690	392000	419865	413,200	472,029	435,000	349,800
पश्चिम बंगाल	150000	144000	168000	146405	184,800	169,397	200,000	83,489
पांडिचेरी	4000	5056	4480	4632	5,000	5,033	5,600	4,736
अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	400	358	448	277	500	402	500	375
चण्डीगढ़	2750	3103	3080	3717	3,400	3,802	3,600	3,250
दादर व नागर हवेली	200	226	224	188	250	286	350	184
दमन व द्वीव	200	273	224	240	250	261	350	302
दिल्ली	50000	54964	56000	64150	61,600	60,389	70,000	25,249
लक्षद्वीप	50	18	56	22	60	-	50	5
ई एस आई ए एफ सी आर		8127	-	4509	-	5,498	-	3,466
	2694600	2722536	3017952	3034617	3302330	3320305	3500000	2,320,560

विवरण-2

राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम के अन्तर्गत राज्यों को जारी की गई धनराशि

राज्य	1996-97			1997-98			1998-99			19999-2000			कुल अनुदान 1996-99
	नगद अनुदान	वि.द.नि. सोसायटी को सहायता अनुदान	कुल अनुदान	नगद अनुदान	वि.द.नि. सोसायटी को सहायता	कुल अनुदान	नगद अनुदान	वि.द.नि. सोसायटी को सहायता	कुल अनुदान	नगद अनुदान	वि.द.नि. सोसायटी को सहायता	कुल अनुदान	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
विश्व बैंक परियोजना													
आंध्र प्रदेश	38.44	135.00	173.44	204.34	257.00	461.34	88.50	364.00	452.50	159.25	200.15	359.40	1,087.28
मध्य प्रदेश	405.07	301.00	706.07	138.40	455.00	593.40	568.67	408.00	976.67	223.50	432.00	655.50	2,276.14
महाराष्ट्र	117.80	123.00	240.80	99.27	313.00	412.27	87.00	362.00	449.00	352.75	279.00	631.75	1,102.07
उड़ीसा	67.18	111.00	178.18	312.20	204.00	516.20	331.08	220.00	551.08	129.25	291.00	420.25	1,245.46
राजस्थान	78.62	117.00	195.62	46.60	243.00	289.60	35.50	289.00	324.50	122.50	134.80	257.30	809.72
तमिल नाडु	106.54	108.00	214.54	444.47	219.00	663.47	551.00	316.00	867.00	462.18	544.64	1006.82	1,745.46
उत्तर प्रदेश	725.97	285.00	1,010.97	138.28	564.00	702.28	207.25	599.50	806.75	318.32	356.00	674.32	2,520.00
उपयोग	1,539.62	1,180.00	2,719.62	1,383.56	2,255.00	3,638.56	1,869.00	2,558.50	4,427.50	1,767.75	2,237.59	4,005.34	10,785.68
अन्य राज्य													
अरूणाचल प्रदेश	3.82	0.00	3.82	4.04	5.00	9.04	4.50	4.00	8.50	6.00	9.00	15.00	21.36

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
असम	1.82	6.00	7.82	4.54	85.50	90.04	49.65	57.50	107.15	24.75	40.00	64.75	205.01
बिहार	0.00	54.00	54.00	7.44	167.50	174.94	19.50	184.50	204.00	18.00	108.00	126.00	432.94
दिल्ली	0.00	0.00	0.00	1.25	11.50	12.75	11.20	13.50	24.70	12.52	20.88	33.40	37.45
गोवा	7.24	0.00	7.24	5.25	3.50	8.75	63.00	0.15	63.15	11.50	3.00	14.50	79.14
गुजरात	0.00	27.00	27.00	4.01	125.50	129.51	39.99	114.15	154.14	268.52	59.00	327.52	310.65
हरियाणा	3.71	3.00	6.71	2.97	54.50	57.47	37.50	63.50	101.00	115.27	24.00	139.27	165.18
हिमाचल प्रदेश	0.00	6.00	6.00	2.97	29.50	32.47	34.03	49.50	83.53	55.25	15.00	70.25	122.00
जम्मू और कश्मीर	40.97	0.00	40.97	20.66	19.00	39.66	52.50	39.50	92.00	22.75	15.00	37.75	172.63
कर्नाटक	76.58	81.00	157.58	11.78	159.00	170.78	62.01	196.00	258.01	175.25	149.95	325.20	586.37
केरल	8.10	9.00	17.10	6.84	54.50	61.34	16.07	75.50	91.57	107.24	83.70	190.94	170.01
मणिपुर	0.00	6.00	6.00	1.77	8.50	10.27	16.76	9.15	25.91	7.00	0.00	7.00	42.18
मेघालय	5.27	3.00	8.27	4.56	17.50	22.06	11.60	15.15	26.75	9.00	15.00	24.00	57.68
मिजोरम	11.30	9.00	20.30	1.54	5.00	6.54	16.60	9.15	25.75	9.50	14.00	23.50	52.59
नागालैंड	0.00	0.00	0.00	3.85	2.50	6.35	56.95	7.15	64.10	11.00	3.00	14.00	70.45
पंजाब	3.83	18.00	21.83	4.15	52.50	56.65	5.10	51.50	56.60	121.61	48.00	169.61	135.08
सिक्किम	11.46	0.00	11.46	7.92	0.00	7.92	26.30	12.00	38.30	6.25	12.00	18.25	57.68
त्रिपुरा	9.71	6.00	15.71	7.77	12.50	20.27	37.74	13.15	50.89	17.39	9.00	26.39	86.87
पश्चिम बंगाल	0.00	12.00	12.00	3.25	54.00	57.25	6.20	135.50	141.70	77.10	77.00	154.10	210.95
अण्डमान व नि. द्वी. स.	1.30	0.00	1.30	4.00	3.00	7.00	3.80	4.00	7.80	10.67	0.00	10.67	16.10
चण्डीगढ़	5.74	3.00	78.74	4.00	3.00	7.00	3.60	7.00	10.60	10.24	0.00	10.24	26.34
दादर व नगर हवेली	2.00	0.00	2.00	4.00	3.00	7.00	3.70	3.00	6.70	2.50	0.00	2.50	15.70
दमन व द्वीव	1.50	0.00	1.50	4.00	0.00	4.00	3.70	4.00	7.70	9.40	0.00	9.40	13.20
लक्षद्वीप	1.50	0.00	1.50	7.04	0.00	7.04	17.70	0.00	17.70	2.72	3.00	5.72	26.24
पांडिचेरी	1.50	0.00	1.50	4.00	0.00	4.00	2.30	3.00	5.30	20.82	0.00	20.82	10.80
उप योग	197.35	243.00	440.35	133.60	876.50	1,010.10	602.00	1,071.55	1,673.55	1,132.25	708.53	1,840.78	3,124.00
कुल योग	1,736.97	1,423.00	3,159.97	1,517.16	3,131.50	4,648.66	2,471.00	3,630.05	6,101.05	2,900.00	2,946.12	5,846.12	13,909.68

*अनन्तिम

तम्बाकू से मौतें

3028. श्री माधवराव सिंधिया :
श्री ए. नरेन्द्र :
श्री सुशील कुमार शिंदे :
श्री मोहन रावले :
श्रीमती श्यामा सिंह :

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष में राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार तम्बाकू से होने वाली बीमारियों से कितनी मौतें हुई;

(ख) तम्बाकू उत्पादकों के हितों पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना इसे कम करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार द्वारा सार्वजनिक स्थानों पर धूम्रपान करने पर प्रतिबंध लगाए जाने के बावजूद इसे क्रियान्वित नहीं किया जा रहा है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा दिल्ली और अन्य राज्यों में सरकारी कार्यालयों में धूम्रपान पर लगाए गए प्रतिबंध को सख्ती से क्रियान्वित करने के लिए क्या प्रभावी कदम उठाए जाने का विचार है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) तम्बाकू के सेवन से होने वाली मौतों का वर्ष-वार और राज्य-वार ब्यौरा उपाबन्ध नहीं है। राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण संगठन, टाटा मौलिक अनुसंधान संस्थान आदि के आंकड़ों के आधार पर भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा किए गए अध्ययन के अनुसार प्रति वर्ष तम्बाकू से मरने वाले व्यक्तियों की अनुमानित संख्या 8 लाख है।

(ख) से (घ) अधीनस्थ विधायन समिति (दसवीं लोक सभा) ने अपनी 22वें रिपोर्ट में कई अनुशंसाएं की थी जिनका मुख्य उद्देश्य तम्बाकू और तम्बाकू उत्पादों के सेवन को निरुत्साहित करना है। सरकार इन अनुशंसाओं की जांच कर रही है और विधायन का प्रारूप सरकार के विचाराधीन है।

सरकारी आवास का आबंटन

3029. **श्री रामजी मांझी** : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली सरकार के कर्मचारी सम्पदा निदेशालय द्वारा आबंटित किए जाने वाले सरकारी आवास के पात्र हैं;

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

(ग) क्या सम्पदा निदेशालय द्वारा दिल्ली सरकार के कर्मचारियों के साथ सरकारी आवास आबंटन में भेदभाव बरता जा रहा है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) से (घ) दिल्ली सरकार (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र) दिल्ली सरकार के कार्यालयों में कार्यरत कर्मचारी जिन्हें विशेषरूप से पात्र घोषित किया गया है वे सम्पदा निदेशालय द्वारा अधिशासित दिल्ली में सामान्य पूल आवास आबंटन के लिए पात्र हैं। चूंकि दिल्ली प्रशासन का अपना आवास का पर्याप्त पूल है इसलिए राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार के कर्मचारियों को सामान्य पूल आवास का आबंटन इस शर्त के साथ किया जाता है कि उससे कनिष्ठ अधिकारी को दिल्ली प्रशासन के विभागीय पूल से आवास आबंटित नहीं हुआ है।

अनुसूचित जनजातियों की साक्षरता दर

3030. **श्री अनन्त नायक** : क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछली जनगणना के अनुसार अनुसूचित जनजातियों की राज्य-वार राष्ट्रीय साक्षरता दर क्या थी;

(ख) आदिवासी पुरुष और महिलाओं की साक्षरता दर राज्य-वार क्या थी;

(ग) क्या आदिवासियों की साक्षरता दर बढ़ाने के लिये कोई प्रयास किये गये हैं;

(घ) यदि हां, तो इस उद्देश्य के लिये सरकार द्वारा प्रायोजित योजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस संबंध में अब तक की गई प्रगति का ब्यौरा क्या है?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) और (ख) सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) और (घ) जी, हां। जनजातीय कार्य मंत्रालय द्वारा चार योजनाएं चलाई जा रही हैं, अर्थात् अनुसूचित जनजाति के लड़कों के होस्टल, अनुसूचित जनजातियों की लड़कियों के लिए होस्टल, आदिवासी उप-योजना क्षेत्र में आश्रम स्कूल तथा आदिवासी क्षेत्रों में महिला साक्षरता के विकास के लिए कम साक्षरता वाले पाकेटों में शैक्षिक परिसर।

(ङ) अनुसूचित जनजाति के लड़कों के होस्टल की योजना के अंतर्गत वर्ष 1992-93 से मिडिल, सेकेण्डरी, कालेज तथा विश्वविद्यालय शिक्षा स्तर पर 15837 छात्रों को आवास देने के लिए राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को कुल 528 होस्टलों को स्वीकृति प्रदान की गई है। अनुसूचित जाति की लड़कियों के

होस्टल की योजना के अंतर्गत वर्ष 1992-93 से मिडिल, सेकेण्डरी, कालेज तथा विश्वविद्यालय शिक्षा स्तर पर 15718 लड़कियों को आवास देने के लिए राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों को कुल 483 लड़कियों के होस्टलों की स्वीकृति प्रदान की गई है। आदिवासी उप योजना क्षेत्रों में आश्रम स्कूलों की योजना के अंतर्गत वर्ष 1992-93 से राज्य सरकारों को कुल 499 आश्रम स्कूलों की स्वीकृति प्रदान की गई है। आदिवासी क्षेत्रों में महिला साक्षरता के विकास के लिए कम साक्षरता वाले पाकेटों में शैक्षिक परिसर की योजना वर्ष 1993-94 में शुरू की गई। वर्ष 1991 की जनगणना के अनुसार, देश के 136 जिलों की पहचान की गई है जिनमें अनुसूचित जनजाति महिला साक्षरता दर 10% से भी कम थी। शैक्षिक परिसर की योजना केवल इन्हीं जिलों में चलाई जा रही है।

विवरण

1991 की जनगणना के अनुसार साक्षरता दर

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य	अनसूचित जातियां		
		व्यक्ति	पुरुष	महिला
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	17.16	25.25	8.68
2.	अरूणाचल प्रदेश	34.45	44	24.94
3.	असम	49.16	58.93	38.98
4.	बिहार	26.78	38.4	14.75
5.	गोवा	42.91	54.43	29.01
6.	गुजरात	36.45	48.25	24.2
7.	हरियाणा	–	–	–
8.	हिमाचल प्रदेश	47.09	62.74	31.18
9.	जम्मू और कश्मीर	–	–	–
10.	कर्नाटक	36.01	47.95	23.57
11.	केरल	57.22	63.38	51.07
12.	मध्य प्रदेश	21.54	32.16	10.73
13.	महाराष्ट्र	36.79	49.09	24.03
14.	मणिपुर	53.63	62.39	44.48
15.	मेघालय	46.71	49.78	43.63
16.	मिजोरम	82.71	86.66	78.7
17.	नागालैंड	60.59	66.27	54.51
18.	उड़ीसा	22.31	34.44	10.21
19.	पंजाब	–	–	–
20.	राजस्थान	19.44	33.29	4.42

1	2	3	4	5
21.	सिक्किम	59.01	66.8	50.37
22.	तमिलनाडु	27.89	35.25	20.23
23.	त्रिपुरा	40.37	52.88	27.34
24.	उत्तर प्रदेश	35.70	49.95	19.86
25.	पश्चिम बंगाल	27.78	40.07	14.98
26.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	56.62	64.16	48.74
27.	चंडीगढ़	–	–	–
28.	दादरा और नगर हवेली	28.21	40.75	15.94
29.	दमन और दीव	52.91	63.58	41.49
30.	दिल्ली	–	–	–
31.	लक्षद्वीप	80.58	89.5	71.72
32.	पांडिचेरी	–	–	–
	भारत	29.60	40.65	18.19

जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम

3031. **श्री ए. वेंकटेश नायक :**
श्री अशोक ना. मोहोल :

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में विशेषकर महाराष्ट्र और कर्नाटक में किन-किन जिलों को जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत लाया गया है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक राज्य में इस कार्यक्रम के अंतर्गत वर्षवार कितनी धनराशि आबंटित की गई है और कितनी खर्च की गई हैं;

(ग) उक्त कार्यक्रम के लिए बाह्य स्रोतों से प्राप्त धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(घ) इस कार्यक्रम के अंतर्गत राज्यवार और विशेषकर महाराष्ट्र और कर्नाटक में प्राप्त की गई उपलब्धियां क्या हैं;

(ङ) क्या इस कार्यक्रम के क्रियान्वयन में हेरा-फेरी के मामले की सरकार को जानकारी मिली है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस पर क्या कार्यवाही की गई है और इस कार्यक्रम के क्रियान्वयन में सुधार लाने के लिए आगे क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(छ) क्या कुछ राज्यों ने कार्यक्रम के क्रियान्वयन के लिए निर्धारित धनराशि की मात्रा में वृद्धि करने की मांग की है;

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

(झ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही किए जाने का प्रस्ताव है?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम के तहत इस समय शामिल विभिन्न राज्यों, जिसमें महाराष्ट्र और कर्नाटक भी सम्मिलित हैं, के जिलों के नाम संलग्न विवरण-I में दिए गए हैं।

(ख) और (ग) गत तीन वर्षों (1997-98 से 1999-2000, जनवरी 2000 तक) के दौरान डी.पी.ई.पी. के तहत विभिन्न राज्यों को भारत सरकार द्वारा जारी की गई निधियों, किए गए व्यय तथा विदेशी वित्तपोषण एजेंसियों से प्राप्त प्रतिपूर्ति का ब्यौरा क्रमश: संलग्न विवरण-II, संलग्न विवरण-III और संलग्न विवरण-IV में दिया गया है।

(घ) कार्यक्रम के संबंध में संचालित विभिन्न समीक्षा मिशनों तथा मूल्यांकन अध्ययनों का यह मानना है कि डी.पी.ई.पी. ने संपूर्ण प्राथमिक शिक्षा प्रणाली पर अपना प्रभाव डाला है। डी.पी.ई.पी. जिलों में नामांकन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है, लैंगिक और सामाजिक असमानताएं काफी कम हुई हैं और शिक्षण कक्ष प्रक्रियाओं में परिवर्धित अध्ययन उपलब्धि सुधार के संकेत स्पष्ट रूप से देखने को मिल रहे हैं। महाराष्ट्र और कर्नाटक समेत विभिन्न राज्यों में कार्यक्रम की प्रमुख भौतिक उपलब्धियों का ब्यौरा संलग्न विवरण-V में दिया गया है।

(ङ) और (च) कार्यक्रम के कार्यान्वयन में कथित अनियमितताओं के बारे में विभिन्न स्रोतों से प्राप्त शिकायतों तथा महालेखाकार समेत लेखापरीक्षकों के प्रेक्षणों को संबंधित राज्य कार्यान्वयन समितियों/राज्य सरकारों की जानकारी में लाया गया है ताकि वे उपयुक्त कदम उठा सकें क्योंकि कार्यक्रम के वास्तविक कार्यान्वयन की जिम्मेदारी उनके ही ऊपर है। कार्यक्रम का कारगर कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के उद्देश्य से संयुक्त समीक्षा मिशनों, कंप्यूटरीकृत कार्यक्रम प्रबंध सूचना प्रणाली (पी.एम.आई.एस.)/शैक्षिक प्रबंध सूचना प्रणाली (ई.एम.आई.एस.), डी.पी.ई.पी. मिशन के परियोजना बोर्ड और सामान्य परिषद की बैठकों, राज्य कार्यान्वयन समितियों की कार्यकारी समितियों की बैठकों में भागीदारी, कार्यक्रम को नियमित तकनीकी/व्यावसायिक सहायता उपलब्ध कराना, परियोजना राज्यों से आवधिक रिपोर्टें प्राप्त करना, आदि के माध्यम से राष्ट्रीय स्तर पर इसका पर्यवेक्षण और अनुवीक्षण किया जा रहा है।

(छ) से (झ) कर्नाटक सरकार से डी.पी.ई.पी. चरण-I में शामिल 4 जिलों में कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए अतिरिक्त निधियों के आबंटन हेतु प्रस्ताव प्राप्त हुआ है क्योंकि इन जिलों में परियोजना पर खर्च अनुमोदित परियोजना लागत से बढ़ जाने की संभावना है। 35.23 करोड़ रु. की अतिरिक्त धनराशि आबंटित करने से संबंधित प्रस्ताव की इस विभाग द्वारा जांच की गई है ताकि अपेक्षित अनुमोदन प्राप्त किया जा सके।

विवरण I

1.	असम (9)	दारंग, धुब्री, कार्वी आंगलोंग, मोरीगांव, कोकराझार, बोंगाई गाँव, गोलपाड़ा, बरपेटा, सोनितपुर
2.	हरियाणा (7)	हिसार, जिंद, कैथल, सिरसा, गुड़गांव, भिवानी, महेन्द्रगढ़
3.	कर्नाटक (II)	बेलगाम, कोलार, मंड्या, रायचूर, वेल्लारी, बीदर गुलबर्ग, मैसूर, बिजापुर, बंगलौर (देहात), धारवाड़
4.	केरल (6)	कसारगोड, मल्लापुरम, वायनाड, तिरुवनंतपुरम, इडुकि, पालक्काड
5.	मध्य प्रदेश (34)	बेतुल, बिलासपुर, छतरपुर, धार, गुना, मंदसौर, पन्ना, रायगढ़, रायसेन, राजगढ़, राजनंदगाँव, रतलाम, रीवा सरगुजा, सतना, सिहोर, शहडोल, सिधी, टीकमगढ़ मंडला, सियोनी, शिवपुरी, भिंड, मुरैना, बस्तर, विदिशा, झबुआ, दतिया, खरगोन, देवास, शाजापुर रायपुर, खंडवा, दमोह
6.	महाराष्ट्र (9)	औरंगाबाद, लातुर, नांदेड, उस्मानाबाद, परभनी बीड, धूले, गढ़चिरौली, जालना
7.	तमिलनाडु (6)	धरमपुरी, दक्षिण आरकोट, तिरुवन्नामलाई, पुदुकोट्टई रामानाथपुरम, पेरंबदूर तिरुवाल्लूर
8.	आंध्र प्रदेश (19)	करीम नगर, कुरनूल, नेल्लोर, वारंगल, विजयनगरम्, अदीलाबाद, अनंतपुर, चित्तूर, कुड्डप्पा, गुंटूर, खम्मम, महबूबनगर, मेडक, नलगोंडा, निजामाबाद, प्रकाशम रंगारेड्डी, श्रीकाकुलम और विशाखापटनम
9.	गुजरात (3)	बानसकंठा, डंग, पंचमहल
10.	हिमाचल प्रदेश (4)	चंबा, कुल्लू, लाहौल स्पिती, सिरमौर
11.	उड़ीसा (8)	बोलनगीर, धेनकनाल, कालाहाँडी, रायगडा, गजपति, बरगढ़, संबलपुर, क्योंझर

12.	पश्चिम बंगाल (10)	बांकुरा, वीरभूम, कूच बिहार, मुर्शिदाबाद, दक्षिण 24 परगना, जलपाईगुड़ी, माल्दा, पुरुलिया, दक्षिण दिनाजपुर, उत्तरी दिनाजपुर
13.	उत्तर प्रदेश (56)	महाराजगंज, सिद्धार्थनगर, गोंडा, बदायूं, खेरी, ललितपुर पीलीभीत, बस्ती, मुरादाबाद, शाहजहाँपुर, सोनभद्र देवरिया, हरदोई, बरेली, फिरोजाबाद, रामपुर बहराइच, बाराबंकी, आगरा, आजमगढ़, बागेश्वर, बलिया, बिजनौर, बुलंदशहर, एटा, फैजाबाद, अंबेडकर नगर, फर्रूखाबाद, कन्नौज, फतेहपुर, गाजियाबाद, गौतमबुद्ध नगर, गाजीपुर, हमीरपुर, महोबा, हरिद्वार जालौन, जौनपुर, झाँसी, कानपुर देहात, मैनपुरी मथुरा, मऊ, मेरठ, बागपत, मिर्जापुर, मुजफ्फरनगर, पडरौना, प्रतापगढ़, पिथौरागढ़, चंपावत, रायबरेली सुल्तानपुर, टिहरी गढ़वाल, उन्नाव, उत्तरकाशी
14.	बिहार (27 राजस्व जिलों से बने 17 शैक्षिक जिले)	मुजफ्फरपुर, पश्चिम चंपारन, रांची, चतरा, सीतामढ़ी शिवहर, रोहतास, कैमूर, पूर्वी सिंहभूम (जमशेदपुर) वैशाली, दरभंगा, गया, दुमका, पश्चिम सिंहभूम (चाईबासा), पूर्णिया, अररिया, किशनगंज, भोजपुर बक्सर, मुंगेर, जमुई, लखीसराय, शेखपुरा, भागलपुर बंका, हजारीबाग, कोडरमा
15.	राजस्थान (10)	अलवर, भीलवाड़ा, झालावाड़, झुंझनू, कोटा, नागौर सीकर, सिरोही, श्रीगंगानगर, टोंक

नोट: कोष्ठक में दिए गए आंकड़े राज्य में शामिल किए गए जिलों की संख्या दर्शाते हैं।
कुल जिले : 219

विवरण II

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	राज्य	भारत सरकार द्वारा जारी की गई धनराशि			कुल
		1997-98	1998-99	1999-2000 (जनवरी 2000 तक)	
1	2	3	4	5	6
1.	असम	30.37	23.00	44.13	97.50
2.	आंध्र प्रदेश	34.18	20.00	241.00	295.18
3.	बिहार	18.02	34.94	16.00	68.96
4.	गुजरात	10.56	17.00	10.00	37.56
5.	हरियाणा	36.67	5.00	7.00	48.67
6.	हिमाचल प्रदेश	18.74	14.76	10.00	43.50
7.	कर्नाटक	60.18	84.00	21.48	165.66
8.	केरल	30.13	26.00	6.00	62.13
9.	मध्य प्रदेश	117.84	160.84	47.00	325.68
10.	महाराष्ट्र	50.33	23.49	19.00	92.82
11.	उड़ीसा	21.15	15.00	0.50	36.65

1	2	3	4	5	6
12.	राजस्थान	0.00	0.00	30.50	30.50
13.	तमिलनाडु	43.40	19.19	14.25	76.84
14.	उत्तर प्रदेश	54.49	89.50	30.00	173.99
15.	पश्चिम बंगाल	19.00	13.03	11.00	43.03
	कुल	545.06	545.75	507.86	1598.67

विवरण III

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	राज्य	खर्च की गई धनराशि			कुल
		1997-98	1998-99	1999-2000 (जनवरी 2000 तक)	
1.	असम	18.20	37.00	29.10	84.30
2.	आंध्र प्रदेश	19.88	162.05	125.00	306.93
3.	बिहार	4.36	42.70	39.00	86.06
4.	गुजरात	10.34	17.67	15.11	43.12
5.	हरियाणा	22.34	21.80	15.25	59.39
6.	हिमाचल प्रदेश	14.93	17.35	12.40	44.68
7.	कर्नाटक	92.80	85.51	64.29	242.60
8.	केरल	22.07	29.28	22.60	73.95
9.	मध्य प्रदेश	99.00	163.32	130.00	392.32
10.	महाराष्ट्र	30.36	37.72	30.19	98.27
11.	उड़ीसा	12.15	19.80	14.70	46.65
12.	राजस्थान	0.00	0.00	2.13	2.13
13.	तमिलनाडु	32.34	29.66	28.44	90.44
14.	उत्तर प्रदेश	16.52	93.77	70.00	180.29
15.	पश्चिम बंगाल	7.20	17.04	19.00	43.24
	कुल	402.49	774.67	617.21	1794.37

विवरण IV

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	राज्य	विदेशी वित्तपोषण एजेंसियों द्वारा जारी की गई धनराशि			कुल
		1997-98	1998-99	1999-2000 (जनवरी 2000 तक)	
1.	असम	15.68	31.60	24.46	71.74
2.	आंध्र प्रदेश	16.90	143.41	109.39	269.70
3.	बिहार	3.71	35.38	29.87	68.96
4.	गुजरात	9.18	15.53	12.76	37.47
5.	हरियाणा	19.92	18.59	12.59	51.10
6.	हिमाचल प्रदेश	13.03	15.11	10.69	38.83
7.	कर्नाटक	51.25	72.81	53.90	177.76
8.	केरल	20.43	26.15	20.27	66.85
9.	मध्य प्रदेश	213.16	59.20	229.90	502.26
10.	महाराष्ट्र	26.69	32.16	24.89	83.74
11.	उड़ीसा	10.80	17.44	12.89	41.13
12.	राजस्थान	0.00	0.00	1.77	1.77
13.	तमिलनाडु	28.16	24.79	23.91	76.86
14.	उत्तर प्रदेश	14.37	83.15	60.15	157.67
15.	पश्चिम बंगाल	6.11	14.50	13.50	34.11
	कुल	449.39	589.82	640.94	1680.15

विवरण V

क्र.सं.	प्रमुख कार्यकलाप	असम	आंध्र प्रदेश	बिहार	गुजरात	हरियाणा	हिमाचल प्रदेश	कर्नाटक	केरल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	नए स्कूलों/मौजूदा स्कूलों के लिए भवनों का निर्माण	312	5083	21	64	167	132	601	194
2.	अतिरिक्त शिक्षण कक्ष	93	3313	30	71	780	5	117	572
3.	स्कूल भवनों की मरम्मत	267			343	539	158	201	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4.	ब्लाक संसाधन केन्द्र/ क्लस्टर संसाधन केन्द्र	276	657	79	5	330	46	360	192
5.	शौचालय/पेयजल की व्यवस्था	801	1038	172	540	3083	416	1508	161
6.	वैकल्पिक स्कूल/ई.जी.एस. केन्द्र आदि	3125	3216*	1220	414	240	0.00	406	86

*इसके अतिरिक्त हर वर्ष 16557 ग्रीष्म स्कूल चल रहे हैं।

		मध्य प्रदेश	महाराष्ट्र	उड़ीसा	तमिलनाडु	उत्तर प्रदेश	पश्चिम बंगाल
1.	नए स्कूलों/मौजूदा स्कूलों के लिए भवनों का निर्माण	4663	357	12		1231	24
2.	अतिरिक्त शिक्षण कक्ष	4382	957	45	238	2300	98
3.	स्कूल भवनों की मरम्मत	1485	814	845			449
4.	ब्लाक संसाधन केन्द्र/ क्लस्टर संसाधन केन्द्र	326		606	84	1904	17
5.	शौचालय/पेयजल की व्यवस्था		3825	479	2023	5479	
6.	वैकल्पिक स्कूल/ई.जी.एस. केन्द्र आदि	24721	1487**	380	1395	1065	1411

*1513 सघनित पाठ्यक्रम केन्द्र भी चलाए जा रहे हैं।

[हिन्दी]

नई उर्वरक नीति

3032. श्रीमती शीला गौतम:
श्री शिवराज सिंह चौहान:
श्री लक्ष्मण सेठ:

क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नई मूल्य अवधारणा-क्रियाविधि से घरेलू उर्वरक उद्योगों पर विपरीत प्रभाव पड़ा है;

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

(ग) देश में घरेलू उर्वरक उद्योगों के हितों की सुरक्षा के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है;

(घ) क्या सरकार ने एक नई उर्वरक नीति बनायी है;

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

(च) इस नीति की कब तक घोषणा किए जाने की संभावना है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) से (ग) यूरिया एकमात्र ऐसा उर्वरक है जो वर्तमान में मूल्य, वितरण और संचलन के नियंत्रणाधीन है। घरेलू एककों के लिए प्रतिधारण मूल्य-सह-राजसहायता स्कीम के रूप में मौजूदा मूल्य निर्धारण पद्धति अभी भी लागू है। आर पी एस घरेलू यूरिया विनिर्माताओं को निवल-पूंजी पर मुनासिब रिटर्न (लाभ) प्रदान करती है।

(घ) से (च) आर्थिक उदारीकरण तथा सुधार नीति को ध्यान में रखते हुए यूरिया के अलावा उर्वरकों की अन्य सभी किस्मों को पहले ही मूल्य संचलन तथा वितरण नियंत्रण से मुक्त कर दिया गया है। सरकार का इरादा सभी तीन किस्म की उर्वरकों अर्थात् नाइट्रोजन, फास्फेटिक और पोटासिक में, एक और तो इसकी वित्तीय क्षमता तथा दूसरी ओर किसानों को मुनासिब मूल्य पर उर्वरक उपलब्ध कराने को ध्यान में रखने के पश्चात एक विनियंत्रित

प्रणाली की ओर बढ़ने का है। यह प्रस्ताव है कि अन्य बातों के साथ-साथ उच्चाधिकार प्राप्त उर्वरक नीति पुनरीक्षा समिति द्वारा की गई सिफारिशें पर सरकार के उन निर्णयों को सम्मिलित करते हुए, जो प्रक्रियाधीन है, उर्वरक क्षेत्र के लिए एक दीर्घकालिक नीति बनाकर सरकार के इरादे को एक ठोस कार्यवाही योजना में परिवर्तित कर दिया जाए।

[अनुवाद]

गरीबी रेखा से नीचे रह रहे आदिवासी

3033. श्री राम शेठ ठाकुर: क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में 70 प्रतिशत से अधिक आदिवासी गरीबी रेखा से नीचे रह रहे हैं;

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

(ग) इन आदिवासियों के जीवन स्तर में सुधार हेतु केन्द्र द्वारा प्रायोजित तथा राज्य स्तर की योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(घ) केन्द्र सरकार द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान इस प्रयोजन हेतु प्रत्येक राज्य को योजना-वार कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गयी; और

(ङ) इसके तहत अब तक राज्य-वार क्या उपलब्धि रही?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) जी, नहीं। योजना आयोग द्वारा सूचित अनुसूचित जनजातियों में गरीबी रेखा के नवीनतम आकलन के अनुसार यह देखने में आया है कि ग्रामीण क्षेत्रों में 51.94% तथा शहरी क्षेत्रों में 41.14% लोग गरीबी रेखा से नीचे रह रहे हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा राज्य योजना संसाधनों में से विभिन्न क्षेत्रीय कार्यक्रम जैसे कृषि, बागवानी, सिंचाई, ग्रामीण विकास तथा वन आदि कार्यान्वित किये जा रहे हैं। आदिवासी उप योजना क्षेत्रों वाले राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को आदिवासी उप-योजना के लिए विशेष केन्द्रीय सहायता के अंतर्गत आदिवासियों के उत्थान के लिए विभिन्न सामाजिक-आर्थिक कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के लिए निधियां भी निर्मुक्त की जाती हैं।

(घ) सूचना संलग्न विवरण I में दी गई है।

(ङ) सूचना संलग्न विवरण II में दी गई है।

विवरण I

वर्ष 1996-97, 1997-98 तथा 1998-99 के दौरान उप-योजना के लिए विशेष केन्द्रीय सहायता के अंतर्गत निर्मुक्त निधियों को राज्य-वार दर्शाने वाला विवरण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1996-97	1997-98	1998-99
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	2287.52	2581.54	2728.47
2.	असम	1524.71	1460.00	2069.56
3.	बिहार	3364.00	–	0.00
4.	गुजरात	2642.95	2632.77	3689.70
5.	हिमाचल प्रदेश	622.44	521.89	689.44
6.	जम्मू और कश्मीर	681.54	521.80	739.22
7.	कर्नाटक	569.50	500.00	686.64
8.	केरल	153.71	196.12	408.17

1	2	3	4	5
9.	मध्य प्रदेश	7695.71	9207.839	9476.17
10.	महाराष्ट्र	3160.78	3400.89	3532.21
11.	मणिपुर	653.22	950.00	779.52
12.	उड़ीसा	4411.44	5576.27	5911.86
13.	राजस्थान	2467.32	2341.13	3475.72
14.	सिक्किम	138.41	60.00	60.00
15.	तमिलनाडु	238.81	243.71	295.91
16.	त्रिपुरा	594.48	885.00	977.77
17.	उत्तर प्रदेश	90.39	112.91	57.54
18.	पं. बंगाल	1558.07	1600.39	2222.10
19.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	95.18	118.00	133.90
20.	दमन और द्वीव	49.82	50.75	66.10
	कुल	30000.00	32961.00	38000.00

विवरण II

वर्ष 1996-97, 1997-98 तथा 1998-99 के दौरान सहायता प्रदत्तर जनजातीय परिवारों के संबंध में उपलब्धियां दर्शाने वाला राज्य-वार ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1996-97	1997-98	1998-99
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	205406	139260	154000
2.	असम	38972	24455	125787
3.	बिहार	80854	74506	80388
4.	गुजरात	97740	119624	125651
5.	हि.प्र.	6196	5329	6582
6.	जम्मू और कश्मीर	1846	2608	1885
7.	कर्नाटक	31748	22455	32865
8.	केरल	10054	3980	3836
9.	मध्य प्रदेश	272392	262062	265837
10.	महाराष्ट्र	112724	121517	162394

1	2	3	4	5
11.	मणिपुर	6145	2706	4264
12.	उड़ीसा	89447	70003	90571
13.	राजस्थान	70002	80465	80750
14.	सिक्किम	6310	7494	6527
15.	तमिलनाडु	10338	11045	11250
16.	त्रिपुरा	11590	12787	13910
17.	उत्तर प्रदेश	5272	4328	4218
18.	पं. बंगाल	28723	19031	16192
19.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	1153	1458	842
20.	दमन तथा दीव	561	396	550
	कुल	1086693	985509	1188300

जम्मू-कश्मीर में आई.एस.आई. समर्थित आतंकवाद

3034. श्री नरेश पुगलिया: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उनके मंत्रालय ने जम्मू-कश्मीर में आई.एस.आई. समर्थिक आतंकवाद का सामना करने के लिए कोई नई कार्य-योजना तैयार करने हेतु एक विशेष दल गठित किया है;

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

(ग) उक्त विशेष दल ने अब तक कितनी प्रगति की है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (ग) जम्मू और कश्मीर में सुरक्षा परिदृश्य की केन्द्र और राज्य सरकार तथा एकीकृत मुख्यालय द्वारा सतत समीक्षा की जाती है और जब कभी अपेक्षित होता, आई.एस.आई. समर्थित आतंकवाद की चुनौतियों से निपटने के लिए रणनीति और कार्य-योजना में उपयुक्त परिवर्तन किए जाते हैं। गृह मंत्रालय में विशेष सचिव, जे.के.ए. की अध्यक्षता में अधिकारियों के एक ग्रुप को, व्याप्त स्थिति में हुए परिवर्तनों को ध्यान में रखते हुए 1998 की कार्य-योजना की जांच करने का कार्य हाल में सौंपा गया है ताकि वे रणनीति/युक्तियों आदि में अपेक्षित परिवर्तनों का सुझाव दे सके। इस ग्रुप में रक्षा मंत्रालय आसूचना एजेन्सियों, सेना और राज्य सरकार के प्रतिनिधि भी शामिल हैं। इस ग्रुप की कुछ बैठकें पहले ही की जा चुकी हैं।

आई.एस.आई. तथा खालिस्तानी आतंकवादियों के बीच सांठ-गांठ

3035. श्रीमती श्यामा सिंह:
श्री अधीर चौधरी:

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि खालिस्तानी आतंकवादियों की सांठ-गांठ से आई.एस.आई. के एजेंटों ने पंजाब में भारत-पाकिस्तान अन्तर्राष्ट्रीय सीमा पर 200 मीटर लम्बी सुरंग का निर्माण किया है;

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

(ग) क्या आई.एस.आई. एजेंटों की गतिविधियों को काबू करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय सीमा पर तैनात सीमा सुरक्षा बल पूरी तरह असफल रही है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा अंतर्राष्ट्रीय सीमा पर सीमा सुरक्षा बल को सुदृढ़ करने हेतु कौन से कदम प्रस्तावित है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (घ) दिनांक 17.11.99 को सीमा सुरक्षा बल के गश्ती दल ने डेरा बाबा नानक सैक्टर में बोर्डर आउट पोस्ट चंडीगढ़ के निकट एक भूमिगत सुरंग का पता लगाया। यह सुरंग करीब 5 से $5^1/_2$ फुट भूसतह के नीचे, तीन फुट व्यास वाली तथा 200 मीटर लम्बी थी जिसमें से 30 मीटर पाकिस्तान क्षेत्र में थी। पंजाब फ्रंटियर (भारत) में सीमा सुरक्षा बल के महानिरीक्षक और पंजाब रेंजर्स (पाकिस्तान) के महानिदेशक द्वारा इस सुरंग की 23.11.99 को संयुक्त रूप से जांच की गई। तदोपरांत, सीमा सुरक्षा बल द्वारा पाक रेंजर्स के पास इस बारे में एक विरोध दर्ज कराया गया।

जिस क्षेत्र में सुरंग का पता लगा, वह क्षेत्र घने सरकन्डे के घास से आच्छादित था। इसलिए इसका तुरन्त पता नहीं लगा। तथापि, इसने भारतीय क्षेत्र में सीमा-बाड़ को पार नहीं किया था और भारतीय क्षेत्र में सुरंग का दूसरा सिरा खुला हुआ नहीं था। सीमा सुरक्षा बल द्वारा बरती गई सतर्कता के परिणामस्वरूप, इससे पहले कि कोई हानि होती, पंजाब क्षेत्र में सीमा-बाड़ के नीचे सुरंग खोदने के लिए मार्च, 97 से किए गए तीनों प्रयासों का पता लगा लिया गया।

भविष्य में इस प्रकार के प्रयासों को विफल करने के लिए सीमा सुरक्षा बल द्वारा सीमा पर कड़ी निगरानी रखी जा रही है। इस बारे में उठाए गए कदमों में शामिल हैं--नदी तटीय क्षेत्रों में उचित/काम चलाऊ बाड़ लगा कर मौजूदा खाली स्थानों को भरना, चौकसी अभियान चलाना, सरकण्डा और अन्य जंगली घास-फूस की सफाई करना, आसूचना तंत्र का उन्नयन करना तथा नाईट विजन डिवाईसिज का प्रयोग करना, इत्यादि।

चिकित्सा अपशिष्टों का निपटान

3036. **श्री पी.डी. एलानगोवन:**
श्री चन्द्रकांत खैरे:
श्री सी.पी. राधाकृष्णन:
श्री अनंत गुढ़े:
श्री दिनशा पटेल:
श्री शिवाजी विट्ठलराव काम्बले:

क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल के वर्षों में जैव-चिकित्सीय अपशिष्ट के वैज्ञानिक निपटान और प्रबंधन की समस्या विकराल रूप धारण कर चुकी है;

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

(ग) चालू वर्ष और नौवीं योजना अवधि के दौरान चिकित्सा अपशिष्टों के निपटान हेतु उपलब्ध नई प्रौद्योगिकियों और अपनाई जाने वाली प्रस्तावित प्रौद्योगिकियों का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या हाल ही में नई दिल्ली में इस संबंध में एक बैठक हुई थी;

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

(च) इस समस्या से निपटने के लिए अब तक क्या कदम उठाये गये हैं और राज्यवार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(छ) क्या आस्ट्रेलिया सरकार के साथ इस विषय पर समझौता-ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये गये हैं; और

(ज) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में राज्यों को क्या निर्देश दिये गये हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) से (ज) सूचना एकत्र की जा रही है और उसे सभा पटल पर रख दिया जायेगा।

हुडको का कार्य निष्पादन

3037. **श्री नामदेव ह्रदाजी दिवाले:**
श्री आर.एल. जालप्पा:
श्री शिवाजी विट्ठलराव काम्बले:
श्री जी. पुट्टास्वामी गौड़ा:
श्री ब्रह्मानन्द मंडल:
श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी:

क्या **शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गत तीन वर्षों के दौरान प्रति वर्ष और चालू वर्ष में विभिन्न राज्यों में चल रही परियोजनाओं के संदर्भ में हुडको के कार्य निष्पादन की समीक्षा की है;

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

(ग) उक्त अवधि के दौरान राज्यवार निपटायी गयी परियोजना प्राप्त प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) प्रत्येक राज्य को परियोजनावार कितनी सहायता उपलब्ध करायी गयी है/उपलब्ध कराये जाने की संभावना है?

शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा): (क) जी हां।

(ख) और (ग) गत तीन वर्षों के दौरान प्राप्त तथा मंजूर स्कीमों के राज्य-वार ब्यौरे संलग्न विवरण-I में दिए गए हैं।

(घ) आवासीय स्कीमों के नियतन के लिए राज्य-वार लक्ष्य संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं। परियोजनावार मंजूरी राज्य सरकारों द्वारा परियोजनाएं प्रस्तुत करने पर निर्भर करती है।

विवरण-I

गत तीन वर्षों के दौरान मंजूर ऋण के राज्य-वार ब्यौरे

(करोड़ रु. में)

क्र. सं.	राज्य/ संघ प्रदेश	प्राप्त स्कीमों की संख्या			ग्रामीण आवास के लिए मंजूर ऋण			शहरी आवास के लिए मंजूर ऋण			शहरी अवस्थापना के लिए मंजूर ऋण			भूमि अधिग्रहण स्कीमों के लिए मंजूर ऋण		
		1996-97	1997-98	1998-99	1996-97	1997-98	1998-99	1996-97	1997-98	1998-99	1996-97	1997-98	1998-99	1996-97	1997-98	1998-99
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1.	अंडमान व निकोबार	0	2	1	0.00	0.00	0.00	1.38	1.50	7.97	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.	आंध्र प्रदेश	158	102	138	98.08	111.19	274.88	113.61	60.97	216.29	290.39	147.40	123.20	1.71	0.00	0.00
3.	अरूणाचल प्रदेश	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.	असम	10	6	12	11.85	0.00	0.00	21.19	16.23	172.53	40.70	0.00	25.03	0.00	0.28	0.00
5.	बिहार	38	5	20	18.00	0.00	0.09	31.59	4.65	23.17	1.50	4.00	12.00	0.00	0.00	0.00
6.	चंड़ीगढ़	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7.	दादर व नगर हवेली	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
8.	दिल्ली	4	2	3	0.00	0.00	0.00	1.85	0.00	3.50	75.00	4.90	0.00	0.76	1.65	0.00
9.	गोवा	2	7	0	0.00	0.00	0.00	11.35	13.34	0.00	0.00	32.85	0.00	0.00	0.00	0.00
10.	गुजरात	45	32	58	4.81	0.94	20.62	42.57	74.69	70.74	39.15	107.89	238.99	0.00	0.00	0.00
11.	हरियाणा	11	9	17	4.50	0.00	0.00	12.95	16.95	45.76	0.00	0.00	2.46	0.00	2.47	0.00
12.	हिमाचल प्रदेश	9	24	19	10.20	47.74	29.45	9.96	24.28	35.80	5.90	0.50	101.10	0.00	0.00	0.43
13.	जम्मू व कश्मीर	9	6	9	0.00	0.00	0.00	0.89	10.75	18.44	0.00	0.00	17.33	2.80	22.32	0.00
14.	कर्नाटक	91	72	197	14.64	50.99	161.04	67.25	57.80	457.36	181.65	265.88	478.66	0.00	6.60	0.00
15.	केरल	53	95	162	42.81	95.90	225.80	134.98	135.06	300.28	63.63	58.74	121.22	0.00	0.00	0.40
16.	मध्य प्रदेश	68	46	68	0.09	2.25	0.30	77.51	84.88	260.19	4.86	13.85	106.94	0.00	0.99	0.00
17.	महाराष्ट्र	21	58	38	0.00	0.00	1.40	41.78	124.86	538.10	29.83	104.56	578.86	0.00	0.00	0.00
18.	मणिपुर	3	6	5	0.00	0.07	0.00	39.65	22.21	23.79	0.00	0.00	32.80	0.00	0.00	0.00
19.	मेघालय	4	1	4	0.00	0.00	0.00	5.78	0.23	52.73	2.33	0.00	2.59	0.00	0.00	0.00
20.	मिजोरम	3	2	2	0.00	0.00	0.00	5.72	6.38	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
21.	नागालैंड	2	2	4	0.00	0.00	0.00	5.89	13.13	19.55	0.00	0.00	8.29	0.00	0.00	0.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
22.	उड़ीसा	19	42.	5.26	8.12	42.75	28.63	45.09	30.00	0.00	35.68	0.00	0.00	0.00	0.00	
23.	पांडिचेरी	0	2	3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	4.88	0.00	0.00	0.44	0.00	0.75	0.42
24.	पंजाब	30	19	16	0.00	0.00	0.00	32.13	3.68	80.22	6.47	21.59	87.33	5.00	45.75	56.00
25.	राजस्थान	147	79	59	8.40	0.00	1.62	52.06	227.04	60.36	27.17	32.95	89.61	5.43	0.00	0.00
26.	सिक्किम	2	1	0	0.00	0.00	0.00	7.24	0.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
27.	तमिलनाडु	139	127	227	23.50	56.45	111.72	172.92	121.65	307.18	158.39	387.55	406.10	16.72	7.61	0.00
28.	त्रिपुरा	1	2	1	0.00	0.00	0.00	0.09	1.50	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
29.	उत्तर प्रदेश	63	50	26	0.00	0.00	0.00	150.98	120.78	185.55	14.98	44.51	62.90	17.38	12.20	0.00
30.	पश्चिम बंगाल	41	21	15	13.00	14.45	108.82	35.35	20.61	11.57	86.94	5.00	115.83	0.00	0.00	0.00
	कुल	973	796	1146	255.14	388.10	978.49	1136.18	1215.76	2987.65	1028.89	1267.85	2627.76	52.80	101.62	57.25

विवरण-II

वर्ष 1999-2000 के लिए श्रेणी-वार मांग आधारित नियतन

राज्य	ई डब्ल्यू एस (आर)	ई डब्ल्यू एस (यू)	एल आई जी	एमआईजी	एचआईजी/ ओटीएच	कुल	शेष	सकल योग
1	2	3	4	5	6	7	8	9
आंध्र प्रदेश	98.47	29.88	50.85	5.00	15.00	199.20	57.83	257.03
बिहार	2.00	2.00	10.00	17.00	18.80	49.80	14.46	*64.28
गुजरात	5.38	10.11	15.31	2.17	0.00	32.97	9.57	42.54
हरियाणा	0.87	3.00	9.24	8.16	6.62	27.89	8.10	35.99
हिमाचल प्रदेश	0.00	0.00	0.00	0.00	3.52	3.52	1.02	4.54
जम्मू व कश्मीर	0.00	0.00	0.00	5.00	4.87	9.87	2.87	12.74
कर्नाटक	13.90	9.28	27.82	23.18	20.66	94.84	27.54	22.38
केरल	41.88	13.93	33.21	35.21	12.16	136.39	39.60	75.99
मध्य प्रदेश	3.00	0.00	22.00	25.00	26.67	76.67	22.26	98.92
महाराष्ट्र	6.82	22.95	65.77	0.00	38.05	133.60	38.79	72.39
उड़ीसा	7.22	4.82	6.00	12.17	11.19	41.40	12.02	53.42
पंजाब	0.00	0.00	15.00	0.00	0.00	15.00	4.35	19.35

1	2	3	4	5	6	7	8	9
राजस्थान	5.00	17.47	29.14	24.30	23.12	99.03	28.75	27.78
तमिलनाडु	20.13	13.21	39.24	81.26	29.63	183.47	53.27	136.74
उत्तर प्रदेश	0.00	9.07	55.10	50.35	34.42	148.94	43.24	192.18
पश्चिम बंगाल	1.37	0.50	8.24	42.88	20.42	73.02	21.20	94.22
कुल	206.04	136.22	386.92	331.29	265.14	1325.61	384.86	1710.47
अरूणाचल प्रदेश	0.32	0.18	0.56	0.46	0.46	1.98	0.57	2.55
असम	12.20	8.12	40.98	20.32	17.74	99.36	28.85	128.21
मणिपुर	2.24	1.99	5.61	5.07	3.99	18.90	5.49	24.39
मेघालय	2.14	1.66	3.22	2.53	2.74	11.36	1.44	5.30
मिजोरम	1.58	2.40	7.22	6.02	5.34	22.56	6.55	29.11
नागालैंड	1.56	1.00	3.00	2.50	2.67	10.73	3.12	13.85
सिक्किम	0.16	0.06	0.20	0.16	0.14	0.72	0.21	0.93
त्रिपुरा	1.70	1.06	3.16	2.64	2.47	11.03	3.20	14.24
कुल	21.90	15.89	63.95	39.85	35.56	177.15	51.43	228.58
अंडमान व निकोबार	0.05	0.03	0.45	0.75	0.96	2.24	0.65	2.89
चंडीगढ़	0.18	0.12	0.36	0.30	0.24	1.20	0.35	1.55
दादर व नगर हवेली	0.01	0.01	0.02	0.02	0.02	0.08	0.02	0.10
दमन व दीव	0.02	0.01	0.04	0.03	0.02	0.12	0.03	0.15
दिल्ली	2.28	1.52	4.57	3.81	6.08	18.26	5.30	23.56
गोवा	0.28	0.36	1.10	0.92	0.92	3.58	1.04	4.62
लक्षदीप	0.02	0.01	0.03	0.03	0.02	0.11	0.03	0.14
पांडिचेरी	0.20	0.95	8.10	10.90	1.39	21.62	6.28	27.90
कुल	3.04	3.01	14.67	16.84	9.66	47.22	13.71	60.93
सर्व योग	230.98	155.12	465.54	387.98	310.36	1549.98	449.99	1999.98

[हिन्दी]

अनुसंधान और विकास संबंधी कार्य

3038. श्री ब्रजमोहन राम:
डा. सी. कृष्णन:

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अनुसंधान और विकास विंग चिकित्सा और कृषि के क्षेत्र में लक्ष्य प्राप्त करने में पिछड़ रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में अनुसंधान और विकास संबंधी कार्य को सुदृढ़ करने के लिए क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं; और

(ग) चालू वर्ष के दौरान इस मद में कितनी प्रतिशत राशि व्यय की जाएगी?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बच्ची सिंह रावत 'बचदा'): (क) और (ख) यह कहना सही नहीं है कि कृषि और चिकित्सा में अनुसंधान तथा विकास अपना लक्ष्य प्राप्त करने में पिछड़ रहा है, क्योंकि हाल में ही फसलों की नई किस्म का विकास, नई औषधियों एवं टीकों के विकास के लिए प्रौद्योगिकियां उन्नत करना जैसे कार्य किये गये हैं। भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद (आई सी एम आर) चिकित्सा, विशेषकर छूत की बीमारियां, गर्भ निरोध, प्रसूति एवं बच्चों का स्वास्थ्य, पोषण, गैर संक्रामक रोग और जैव चिकित्सकीय शोध में अनुसंधान तथा विकास कार्यकलापों के लिए नोडल अभिकरण है। आई सी एम आर जनजातियों के स्वास्थ्य, पारम्परिक औषधियों पर शोध करने तथा सूचनाओं का प्रकाशन एवं प्रसार करने में भी लगी है। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद (आई सी ए आर) मृदा एवं जल संरक्षण, पशु पालन, दुग्ध विकास, मात्स्यिकी, वानिकी, विभिन्न फसलों पर अखिल भारतीय समन्वित कार्यक्रम आदि पर शोध करने में लगी है। सरकार द्वारा इन क्षेत्रों में अनुसंधान तथा विकास कार्यों को सुदृढ़ करने के लिए समुचित निवेश किये गये हैं। चिकित्सा अनुसंधान और कृषि के क्षेत्रों में कार्यकलापों के सम्पूरण के लिए अन्य सरकारी विभागों, नामत: विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग, जैव प्रौद्योगिकी विभाग, वैज्ञानिक एवं औद्योगिक अनुसंधान परिषद के अपने अनुसंधान तथा विकास प्रोन्नयन कार्यक्रम हैं।

(ग) चालू वर्ष (1999-2000) के दौरान इस मद पर योजना निधि व्यय निम्नानुसार होना है:

(1) कृषि पर 504.00 करोड़ रुपये

(2) चिकित्सा पर 59.25 करोड़ रुपये

[अनुवाद]

दिल्ली पुलिस

3039. श्री राज नारायण पासी: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 18 दिसम्बर 1999 के "दैनिक जागरण" में "पुलिस आयुक्त के कड़े निर्देश पर शुक्रवार को परेड करेंगे पुलिसकर्मी" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या दिल्ली पुलिस ने इन निर्देशों का अनुपालन शुरू कर दिया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) और (ख) जी हां, श्रीमान्। उस स्थिति को छोड़कर, जब पुलिस कर्मी कानून और व्यवस्था या अन्य आवश्यक कार्यों में लगे हों, साप्ताहिक परेड हर शुक्रवार को नियमित रूप से की जाती है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता है।

[हिन्दी]

परिवार कल्याण और टीकाकरण

3040. श्री पुन्नू लाल मोहले: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बिहार, उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश में परिवार कल्याण और टीकाकरण कार्यक्रम सुचारू रूप से चल रहे हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) किन-किन राज्यों में ये कार्यक्रम सुचारू रूप से नहीं चल रहे हैं; और

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाये गये/उठाये जाने का प्रस्ताव है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) से (घ) अशोधित जन्म दर, शिशु मृत्यु दर और समग्र प्रजनन दर के प्रभावी सूचकों की अखिल भारतीय स्थिति से तुलना करने पर पता चलता है कि इन राज्यों में परिवार कल्याण और टीकाकरण कार्यक्रम के कार्यान्वयन में सुधार लाए जाने की गुंजाइश है।

	*अ.ज.द.	*शि.मृ.दर	स.प्र.द. (1997)
बिहार	31.1	67	4.4
उत्तर प्रदेश	32.4	85	4.8
मध्य प्रदेश	30.6	97	4.0
भारत	26.4	72	3.3

*आंकड़े नमूना पंजीयन प्रणाली 1998 के आंकड़ों के अनुसार

परिवार कल्याण कार्यक्रम की सफलता महिलाओं के स्तर और शैक्षणिक स्थिति, सामाजिक-सांस्कृतिक कारकों और बुनियादी ढांचे की सुविधा पर निर्भर करती है जो इन राज्यों में निम्न स्तर पर है।

अन्य राज्य, जहां पर परिवार कल्याण कार्यक्रम का कार्य-निष्पादन कमजोर है, वे राजस्थान, उड़ीसा, असम और हरियाणा हैं।

(ङ) कम कार्य-निष्पादन वाले इन राज्यों में परिवार कल्याण और टीकाकरण कार्यक्रम के कार्यान्वयन की समीक्षा करने के लिए मंत्रिमंडल सचिव की अध्यक्षता में सचिवों की समिति त्रैमासिक बैठकें करती है।

परिवार कल्याण विभाग में संबंधित राज्य सरकारों के परामर्श से संकेन्द्रित रूप में कार्यक्रम कार्यान्वित करने के लिए एक कार्यदल का गठन किया गया है। कुछ प्रशासनिक और ढांचात्मक कमियों के कारण बिहार राज्य में टीकाकरण कार्यक्रम के कार्यान्वयन की स्थिति अधिक गम्भीर है। बिहार के मुख्य सचिव की अध्यक्षता में इस बारे में समीक्षा करने और सुधार लाने के लिए एक कार्यदल गठित किया गया है।

[अनुवाद]

यातायात नियम

3041. श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी: क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को विचार दिल्ली की रिहायशी बस्तियों में भारी वाहन चलाने पर प्रतिबंध लगाने का है;

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

(ग) दिल्ली की रिहायशी बस्तियों विशेषकर केला गोदाम रोड शालीमार बाग में भारी वाहनों के चलाने पर रोक लगाने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (ग) दिल्ली कंट्रोल ऑफ व्हीकूलर एण्ड अदर ट्रैफिक आन रोड्स एण्ड स्ट्रीट्स रेगुलेशन, 1980 के विनियम 30(1) में निहित प्रावधान, दिल्ली के रिहायशी क्षेत्रों, जहां सड़कें 7 मीटर से कम चौड़ाई की हों, में 7.30 बजे सुबह से 9.30 बजे सायं तक भारी वाहनों के आने-जाने की पहले ही मनाही है। इस प्रावधान का उल्लंघन करते पाए जाने वाले वाहनों पर दिल्ली यातायात पुलिस द्वारा मुकदमा चलाया जाता है। तथापि, केला गोदाम रोड निषेधाज्ञा की सीमा में नहीं आता क्योंकि इसकी चौड़ाई 7 मीटर से अधिक है।

[हिन्दी]

विदेशी अभिदाय (विनियमन) अधिनियम, 1976

3042. श्री रामशकल:
श्री सुल्तान सल्लाहुद्दीन ओवेसी:
श्री एम.वी. चन्द्रशेखर मूर्ति:
श्री अधीर चौधरी:

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विदेशी अभिदाय (विनियमन) अधिनियम, 1976 के अंतर्गत कई स्वैच्छिक संगठनों को विदेशी सहायता मिल रही है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान इन संगठनों को कुल कितनी राशि प्राप्त हुई;

(ग) क्या धनराशि पर नियंत्रण हेतु कोई व्यवस्था है;

(घ) विदेशी अभिदाय प्राप्त करने के बावजूद अपना रिटर्न दाखिल न करने वाले संगठनों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) सरकार ने इनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) जी हां, श्रीमान्।

(ख) विदेशी अभिदाय (विनियमन) अधिनियम, 1976 के तहत स्वयंसेवी एसोसिएशनों ने, वर्ष 1997-98 के दौरान 2864.51 करोड़ रु. और 1996-97 के दौरान 2571.69 करोड़ रु. और 1995-96 के दौरान 2168.85 करोड़ रु. विदेशी अभिदाय राशि प्राप्त करने की सूचना दी है। वर्ष 1998-99 के आंकड़े संकलित किये जा रहे हैं। स्वयंसेवी एसोसिएशनों से वर्ष 1999-2000 के लिए वार्षिक विवरणियां अभी देय नहीं हुई हैं।

(ग) विदेशी अभिदाय (विनियमन) नियम, 1976 के नियम 4(क) के अंतर्गत, जो एसोसिएशनें इस अधिनियम के अधीन आती हैं, उन्हें उनके द्वारा प्राप्त विदेशी अभिदाय की प्राप्ति और उसके उपयोग के बारे में चार्टर्ड एकाउन्टैंट द्वारा विधिवत रूप से प्रमाणित सूचना वार्षिक आधार पर गृह मंत्रालय को भेजनी होती है। इन विवरणियों की समीक्षा की जाती है।

यदि इस बात का संदेह हो कि इस अधिनियम के किसी प्रावधान का उल्लंघन किया गया है अथवा किया जा रहा है तो भारत सरकार को धारा 14 के अधीन ऐसी एसोसिएशनों के लेखों अथवा अभिलेखों का निरीक्षण करने अथवा धारा 15-क के अधीन लेखा खातों की लेखा परीक्षा करने का अधिकार प्राप्त है।

(घ) और (ङ) इस अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत 919 एसोसिएशनों को निर्धारित विवरणियां प्रस्तुत करने में विफल रहने के कारण 1996-97 से 1998-99 की अवधि के दौरान पूर्व अनुमति प्राप्त करने वाली श्रेणी के अंतर्गत रखा गया था।

[अनुवाद]

जनजातीय सूची

3043. श्री जवाहर लाल जायसवाल : क्या जनजातीय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विभिन्न जनजातियों के बारे में कोई साहित्य प्रकाशित किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह देश के प्रत्येक शैक्षिक संस्थान में उपलब्ध है; और

(ग) यदि नहीं, तो यह कब तक उपलब्ध करा दिया जाएगा?

जनजातीय कार्य मंत्री (श्री जुएल उराम): (क) इस मंत्रालय ने विभिन्न जनजातियों के बारे में अभी तक कोई साहित्य प्रकाशित नहीं किया है। तथापि, राज्य आदिवासी अनुसंधान संस्थान अलग-अलग राज्यों में विभिन्न आदिवासी समूहों के विनिबंध (मोनोग्राफ) प्रकाशित करते हैं।

(ख) और (ग) अलग-अलग राज्य सरकारों के जनजातीय कल्याण विभाग अपने-अपने राज्यों में आदिवासी विकास के लिए विभिन्न योजनाओं तथा कार्यक्रमों को तैयार करने में इन प्रकाशनों का उपयोग करते हैं। आदिवासी अनुसंधान संस्थानों के अपने-अपने पुस्तकालयों में संदर्भ के लिए ये प्रकाशन उपलब्ध हैं।

[हिन्दी]

वियाग्रा का उपयोग

3044. श्री तूफानी सरोज : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार भारत में वियाग्रा के उपयोग पर प्रतिबंध लगाने का है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) और (ख) 'वियाग्रा' सिलेडेनफील साइट्रेट औषध का ब्रांड नाम है जिसके देश में निर्माण और विपणन का अभी तक अनुमोदन नहीं किया गया है। इसलिए "वियाग्रा" को प्रतिबंधित करने का प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

एच.आई.वी. के मामले

3045. श्री अरूण कुमार : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान 19 दिसम्बर, 1999 के 'जनसत्ता' में "लाइलाज रोग का फैसला उद्योग" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): (क) जी, हां।

(ख) राष्ट्रव्यापी स्तर पर वर्ष 1998-99 के दौरान एकत्र किए गए प्रहरी निगरानी आंकड़ों के अनुसार देश में एच.आई.वी. संक्रमित व्यक्तियों की अनुमानित संख्या 35 लाख है।

(ग) एच.आई.वी./एड्स की रोकथाम और नियंत्रण के लिए भारत सरकार निम्नलिखित घटकों के साथ एक व्यापक राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण कार्यक्रम को कार्यान्वित कर रही है:

1. पेशेवर सेक्स वर्कर, अंत:शिरा ड्रग प्रयोग करने वालों जैसे सबसे अधिक जोखिम वाले वर्गों में लक्षित जनसंख्या की पहचान करके और तदनुरूप परामर्श प्रदान करके, कंडोम के प्रयोग को बढ़ावा देकर तथा यौन संचारित संक्रमणों के उपचार द्वारा एच.आई.वी. के प्रसार में कमी लाना।

2. आम जनसंख्या के लिए निम्नलिखित उपायों के द्वारा निवारक उपाय किया जाना: (क) सूचना, शिक्षा और संप्रेषण तथा जागरूकता अभियान, (ख) स्वैच्छिक परामर्श और परीक्षण सेवाएं प्रदान करना, (ग) रक्त सुरक्षा तथा विवेकपूर्ण प्रयोग, तथा (घ) स्वास्थ्य देखभाल कार्यकर्ताओं में व्यावसायिक प्रदर्शन का प्रबंधन।

3. घर और समुदाय आधारित देखभाल तथा संयोगिक संक्रमणों के प्रबंधन के माध्यम से एच.आई.वी./एड्स पीड़ित व्यक्तियों की कम खर्च पर देखभाल।

4. राष्ट्रीय, राज्य तथा नगरपालिका स्तरों पर तकनीकी, प्रबंधकीय तथा वित्तीय संसाधनों को कायम रखने के लिए सांस्थानिक सुदृढ़ीकरण।

5. सार्वजनिक, निजी तथा स्वैच्छिक क्षेत्रों के बीच अंतर्क्षेत्रीय सहयोग को बढ़ावा देना।

कोयला अग्नि आधारित यूरिया संयंत्र

3046. श्री अशोक ना. मोहोल :
श्री रामशेठ ठाकुर :

क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में राज्यवार कितने कोयला अग्नि आधारित यूरिया संयंत्र चल रहे हैं;

(ख) क्या सरकार ने भारतीय उर्वरक निगम के तहत चल रहे कुछ संयंत्रों को बन्द करने का निर्णय लिया है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) से (ग) देश में कोयले पर आधारित फर्टिलाइजर कार्पोरेशन आफ इंडिया के दो संयंत्र अर्थात रामागुण्डम (आन्ध्र प्रदेश) तथा तालचर (उड़ीसा) हैं। अत्यधिक उच्च उत्पादन लागत तथा सतत प्रचालनात्मक हानियों के कारण इन संयंत्रों के प्रचालनों को अप्रैल, 1999 से बन्द कर दिया गया है।

आयुर्विज्ञान संस्थान को सहायता

3047. श्री कोलूर वासवनगौड : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विजयनगर आयुर्विज्ञान संस्थान बेल्लारी को वित्तीय सहायता प्रदान की है; और

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रदान की गई सहायता और वर्ष 1999-2000 के दौरान प्रदान की जाने वाली सहायता का ब्यौरा क्या है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. वणमुगम): (क) चूंकि स्वास्थ्य एक राज्य विषय है इसलिए केन्द्रीय सरकार की ऐसी कोई स्कीम नहीं है जिसके अन्तर्गत सार्वजनिक या निजी क्षेत्र में मेडिकल कॉलेज खोलने हेतु वित्तीय सहायता दी जाती हो।

(ख) उपर्युक्त (क) के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठता।

राम मंदिर का पुनर्निर्माण

3048. श्री अवतार सिंह भड़ाना :
श्री जी.एस. बसवराज :
श्री जी.एम. बनातवाला :

क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार इस बात से अवगत है कि हाल ही में उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री और कुछ संगठनों द्वारा अयोध्या में मंदिर पुनर्निर्माण की हिमायत करने से संबंधित बयान दिए हैं; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) और (ख) उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री ने 29.1.2000 को प्रेस वक्तव्य जारी किया है कि अयोध्या में राम मंदिर का निर्माण तब तक प्रारम्भ नहीं हो सकता जब तक कि इस संबंध में न्यायालय द्वारा कोई अंतिम निर्णय नहीं ले लिया जाता है या मुद्दे को संबंधित पक्षों द्वारा सर्वसम्मति से हल नहीं कर लिया जाता।

अनधिकृत निर्माण

3049. श्री गोपाल चन्द्र दास : क्या शहरी विकास मंत्री 14 दिसम्बर, 1999 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2226 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 18 नवम्बर, 1999 को डी.डी.ए. द्वारा अनधिकृत निर्माण को तोड़ने और उस पर सीलिंग लगाने के संबंध में 18 नवम्बर, 1999 को जारी आदेश को लागू किया जा चुका है;

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

(ग) सरकार द्वारा सांसदों की शिकायतों पर कार्रवाई सुनिश्चित करने हेतु कौन-कौन से कदम उठाए गए हैं?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) जी, नहीं।

(ख) डी.डी.ए. द्वारा सूचना दी गई है कि अनधिकृत निर्माण को तोड़ने का कार्यक्रम, जो पहले 21.01.2000 को निर्धारित था और फिर बाद में 18.02.2000 को निर्धारित किया गया था, को दोनों ही दिन पुलिस बल न मिलने के कारण कार्यान्वित नहीं किया जा सका। उन्होंने आगे यह भी सूचना दी है कि अनधिकृत निर्माण को तोड़ने और उस पर सीलिंग लगाने के आदेश को कार्यान्वित करने के लिए संबंधित पुलिस स्टेशन से बातचीत करके एक संशोधित कार्यक्रम को अंतिम रूप दिया जा रहा है ताकि उन्हें पुलिस बल उपलब्ध हो सके।

(ग) डी.डी.ए. ने सूचना दी है कि सांसदों से प्राप्त शिकायतों को वरीयता आधार पर जांच की जाती है और सूक्ष्म मॉनीटरिंग की व्यवस्था है। तथापि वास्तविक कार्रवाई करने में कुछ समय लगता है क्योंकि किसी प्रतिकूल कार्रवाई से पहले संबद्ध नियमों/अधिनियमों के तहत निर्धारित औपचारिकताएं, जिसमें कारण बताओं नोटिस आदि भी शामिल हैं, पूरी करनी होती है।

नागा लोगों के साथ समझौता

3050. श्री के.ए. सांगतम : क्या गृह मंत्री दिसम्बर 2, 1998 के अतारांकित प्रश्न संख्या 535 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इस संबंध में जानकारी एकत्रित कर ली गयी है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और यह कब तक एकत्रित कर ली जायेगी?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ईश्वर दयाल स्वामी): (क) जी नहीं, श्रीमान्।

(ख) सोलह-सूत्री समझौते के दूसरे सत्र में यह उल्लेख किया गया था कि नागालैण्ड, भारत सरकार के विदेश मंत्रालय के अधीन होगा। चर्चाओं के दौरान यह उल्लेख किया गया था कि भारत के संविधान में इस आशय का कोई विशिष्ट प्रावधान शामिल करना संभव नहीं है।

संविधान का अनुच्छेद 77, भारत सरकार का कार्य चलाने के लिए राष्ट्रपति को नियम बनाने की शक्तियां प्रदान करता है, उन शक्तियों का प्रयोग करते हुए तत्पश्चात् नागालैण्ड से संबंधित मामलों का निपटान गृह मंत्रालय द्वारा करने के लिए आदेश दिए गए थे।

नागालैण्ड के लोगों के अधिकार, यदि इससे बेहतर नहीं तो समान रूप से गृह मंत्रालय के अधीन संरक्षित हैं तथा इस विषय को विदेश मंत्रालय को वापस हस्तांतरित करने संबंधी कोई प्रस्ताव नहीं है। सोलह सूत्री समझौते में की गई परिकल्पना के अनुसार भारत के संविधान के अनुच्छेद 371(क) के तहत, नागालैण्ड के लोगों को संवैधानिक सुरक्षोपाय उपलब्ध कराए गए हैं। नागालैण्ड को एक विशिष्ट श्रेणी वाले राज्य के रूप में भी माना जाता है। सोलह सूत्री समझौते के सभी प्रावधान पूरे कर लिए गए हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

नगर विकास निधि

3051. श्री किरीट सोमैया :
श्री सुशील कुमार शिंदे :
डा. लक्ष्मीनारायण पांडेय :

क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नई दिल्ली में राज्यों के शहरी विकास मंत्रियों का सम्मेलन हुआ था;

(ख) यदि हां, तो सम्मेलन में चर्चा की कार्यसूची क्या थी और इसमें क्या निर्णय लिए गए;

(ग) क्या प्रतिभागियों ने बेहतर नागरिक सेवाएं उपलब्ध कराने और विकास कार्य करने हेतु धनराशि की भारी कमी को देखते हुए और अधिक वित्तीय सहायता का आग्रह किया; और

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

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंडारू दत्तात्रेय): (क) से (ग) राज्यों और केन्द्र शासित प्रदेशों के स्थानीय स्वशासन और शहरी विकास मंत्रियों का 17-18 जनवरी, 2000 को नई दिल्ली में दो दिवसीय सम्मेलन हुआ। इस सम्मेलन में शहरी विकास और नगरपालिका प्रशासन से संबंधित विभिन्न मुद्दों पर विचार-विमर्श किया गया। विचार-विमर्श के दौरान भागीदारों ने बेहतर नागरिक सेवाओं और विकास कार्य के लिए स्थानीय निकायों को ज्यादा वित्तीय सहायता देने की अपेक्षा की।

(घ) संविधान की राज्य सूची की प्रविष्टि 5 के अनुसार स्थानीय प्रशासन राज्य का विषय है। इसलिए नगर निकायों की वित्तीय स्थिति सुधारने के लिए निवारक उपाय संबंधित राज्य सरकारों को करने हैं। राज्य सरकारों और नगर निकायों को सहायता पहुंचाने की दृष्टि से शहरी विकास मंत्रालय पहले ही छोटे और मझोले कस्बों का एकीकृत विकास, मेगा शहरों में अवस्थापना

विकास, मैला ढोने वालों की मुक्ति के लिए कम लागत स्वच्छता, त्वरित शहरी जल आपूर्ति कार्यक्रम आदि जैसी केन्द्र प्रवर्तित स्कीमों को चला रहा है। इन स्कीमों के अन्तर्गत लोगों को बेहतर नागरिक सुविधाएं देने के लिए शहरी अवस्थापना में सुधार करने हेतु राज्य सरकारों को वित्तीय सहायता दी जाती है।

राष्ट्रीय पुलिस आयोग

3052. श्री कृष्णमराजू : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि राष्ट्रीय पुलिस आयोग की सिफारिशें काफी समय से धूल चाट रही हैं जैसा कि 17 फरवरी, 2000 के "पायोनियर" में प्रकाशित किया गया;

(ख) यदि हां, आयोग द्वारा की गई मुख्य सिफारिशें कौन-कौन सी हैं; तथा इन्हें लागू न किए जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने अब कुछ सिफारिशों को नौवीं योजना के दौरान लागू करने का फैसला किया है;

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

(ङ) सभी सिफारिशों को लागू करने हेतु कौन से कदम उठाए गए हैं तथा इसका क्या प्रभाव होगा?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) राष्ट्रीय पुलिस आयोग ने अपनी रिपोर्ट सरकार को आठ खण्डों में दी है जिसे विचारार्थ और उपयुक्त हेतु राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को भेज दिया गया था।

(ख) मुख्य सिफारिशें जो अभी तक क्रियान्वित नहीं की जा सकी हैं, इस प्रकार है:

(1) राज्य सुरक्षा आयोग का गठन।

(2) अध्यक्ष, संघ लोक सेवा आयोग की अध्यक्षता में एक समिति द्वारा भारतीय पुलिस सेवा अधिकारियों के पैनल से पुलिस महा निदेशक का चयन और पुलिस महानिदेशक का चार वर्ष का सांविधिक कार्यकाल।

(3) मुख्य सतर्कता आयुक्त के अन्तर्गत एक समिति द्वारा अधिकारियों के पैनल से भ्रष्टाचार निरोधक ब्यूरो के प्रमुख की नियुक्ति।

(4) जांच पड़ताल को अनुचित दबाव से अलग रखना।

(5) पुलिस अधिनियम, 1861 का प्रतिस्थापन।

(ग) से (ङ) "पुलिस" राज्य का विषय होने के कारण, राष्ट्रीय पुलिस आयोग की सिफारिशों को राज्य सरकारों द्वारा क्रियान्वित किया जाना है। इन सिफारिशों पर शीघ्र कार्रवाई सुनिश्चित करने के लिए केन्द्र सरकार उनसे आग्रह करती रही है।

राष्ट्रीय पुलिस आयोग रिपोर्ट के क्रियान्वयन का मामला उच्चतम न्यायालय के समक्ष लोक हित याचिका में भी अन्तर्ग्रस्त है। सरकार द्वारा, राष्ट्रीय पुलिस आयोग की सिफारिशों की पुनरीक्षा करने और लम्बित सिफारिशों के क्रियान्वयन के लिए तौर-तरीके सुझाने के लिए 25.2.1998 को उपरिलिखित लोक हित याचिका में उच्चतम न्यायालय के अन्तरिम निदेश पर श्री जे.एफ. रिबेरो, आई.पी.एस. (सेवानिवृत्त) की अध्यक्षता में एक समिति गठित थी। उच्चतम न्यायालय के निदेशानुसार समिति की रिपोर्ट न्यायालय में प्रस्तुत कर दी गई हैं।

"स्वतंत्रता की ओर" परियोजना का प्रकाशन

3053. श्री सुरेश रामराव जाधव :
श्री बीर सिंह महतो :
श्री जी.एम. बनातवाला :

क्या मानव संसाधन विकास मंत्री 7 मार्च, 2000 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1876 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या "स्वतंत्रता की ओर" द्वि-खण्डीय प्रकाशन के मामले को जांच करने के लिए एक समीक्षा समिति का गठन किया गया है;

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

(ग) इस पुरानी परियोजना पर काम कब तक पूरा हो जाएगा; और

(घ) उक्त पुस्तकों को हटाए जाने के क्या कारण हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंगराव गायकवाड पाटील): (क) से (घ) भारतीय इतिहास अनुसंधान परिषद ने प्रकाशक, आक्सफोर्ड यूनिवर्सिटी प्रेस से आग्रह किया है कि वे प्रो. सुमित सरकार तथा प्रो. के.एन. पणिक्कर द्वारा लिखित दो खण्डों के प्रकाशन कार्य को अस्थायी रूप से रोक दें। इन खंडों की टंकित पांडुलिपियों की जांच का अनुरोध किया गया है। परिषद ने यह कहा है कि इसका उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि पूर्व प्रकाशित खंडों की तरह इसमें किसी चूक और कमी की पुनरावृत्ति न हो। भारतीय इतिहास अनुसंधान परिषद और प्रकाशक के बीच हुए करार के अनुसार, कापीराइट तथा कानूनी

प्रक्रिया से जुड़ी सभी जिम्मेदारी भारतीय इतिहास अनुसंधान परिषद की है। परिषद ने दिनांक 20 दिसम्बर, 1999 को हुई अपनी बैठक में यह निर्णय लिया था कि परिषद के समीक्षा किए बिना इसके खंडों को प्रकाशन के लिए न भेजा जाए।

[हिन्दी]

उर्वरकों की मांग एवं आपूर्ति

3054. श्री चिन्मयानन्द स्वामी :
श्री सदाशिवराव दादोबा मंडलिक :
श्री बृजलाल खाबरी :
श्री जगदम्बी प्रसाद यादव :
श्री तेजवीर सिंह चौधरी :
डा. लक्ष्मीनारायण पांडेय :

क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में पिछले तीन वर्षों के दौरान वर्ष 2000 तक, उर्वरकों की मांग उसका उत्पादन तथा इसकी वास्तविक खपत का राज्य-वार एवं उत्पाद-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या उक्त अवधि के दौरान कुछ उर्वरकों का आयात किया गया है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): (क) गत तीन वर्षों के दौरान पोषक के रूप में राज्य-वार उत्पादन के ब्यौरे संलग्न विवरण-I में दिए गए हैं। गत तीन वर्षों के दौरान उर्वरकों की उत्पाद-वार आवश्यकता/खपत के ब्यौरे संलग्न विवरण-II से V में दिए गए हैं।

(ख) और (ग) यूरिया एकमात्र नियंत्रित उर्वरक होने के नाते, इसके आयात सारणीबद्ध हैं और सरकारी खाते में किये जाते हैं। डाई-अमोनियम फास्फेट (डी.ए.पी.) और म्यूरिएट आफ पोटाश (एम.ओ.पी.) अन्य मुख्य उर्वरक हैं जिनका आयात किया जाता है। इनके आयात मुक्त हैं और निजी खाते में किए जाते हैं। आयात, स्वदेशी उपलब्धता और मांग के बीच अन्तर को पूरा करने हेतु किये जाते हैं। गत तीन वर्षों के दौरान इन उर्वरकों के आयातों के ब्यौरे संलग्न विवरण-VI में दिए गए हैं।

विवरण-I

1996-97 से 1999-2000 तक उर्वरकों का राज्य-वार उत्पादन

उत्पादन (000 मी. टन)

राज्य का नाम	1996-97		1997-98		1998-99		1999-2000 (फरवरी तक)	
	नाइट्रोजन	फास्फेट	नाइट्रोजन	फास्फेट	नाइट्रोजन	फास्फेट	नाइट्रोजन	फास्फेट
1	2	3	4	5	6	7	8	9
आन्ध्र प्रदेश	524.7	299.2	550.6	371.3	807.6	414.2	753.2	400.1
केरल	281.3	131.8	293.3	128.5	269.5	147.6	295.7	142.3
कर्नाटक	181.0	60.2	153.6	69.9	194.9	83.0	160.9	73.0
तमिलनाडु	567.1	330.7	566.7	369.7	698.8	475.2	730.7	364.5
गोवा	227.7	103.7	264.1	114.6	189.1	75.0	220.0	70.9
मध्य प्रदेश	397.5	81.2	765.6	88.8	793.6	106.4	725.1	98.4
महाराष्ट्र	823.5	214.2	932.7	211.4	917.6	220.0	920.3	224.1
गुजरात	1771.2	732.3	1885.5	838.3	1815.0	892.9	1748.7	1026.6
राजस्थान	585.9	24.3	626.7	41.6	621.0	69.3	739.4	55.5

1	2	3	4	5	6	7	8	9
बिहार	144.5	33.9	123.1	32.8	122.9	13.7	136.6	0.8
उड़ीसा	184.6	216.4	213.6	370.0	197.0	365.4	131.7	314.8
प.बंगाल	69.3	154.6	57.2	191.4	44.0	155.5	61.0	191.1
आसाम	106.4	0.0	90.6	0.0	52.8	0.0	47.5	0.0
हरियाणा	206.7	10.6	258.7	12.2	246.4	11.0	228.8	7.0
पंजाब	383.4	56.9	504.6	29.6	465.9	24.2	420.2	21.5
उत्तर प्रदेश	2144.6	105.7	2799.0	105.2	3043.3	87.3	2795.7	49.2
कुल योग	8599.4	2555.9	10085.6	2975.3	10479.5	3140.7	10115.4	3039.3

विवरण-II

उर्वरकों की राज्य-वार और उत्पादन आवश्यकता/खपत

('000 टन)

क्र. सं.	राज्य	1996-97				
		यूरिया	डीएपी	एमओपी	कम्पलैक्स	अन्य
1	2	3	4	5	6	7
1.	आन्ध्र प्रदेश	1932.9	437.96	116.91	898.3	461.21
2.	कर्नाटक	812.40	151.17	119.80	541.33	157.37
3.	केरल	122.60	4.57	95.49	130.12	90.04
4.	तमिलनाडु	803.50	116.21	202.57	390.96	200.07
5.	गुजरात	1051.73	294.69	55.45	124.25	306.13
6.	मध्य प्रदेश	1184.11	312.24	39.71	170.90	455.07
7.	महाराष्ट्र	1615.57	247.57	118.04	577.01	302.08
8.	राजस्थान	1057.38	246.77	5.98	66.33	83.97
9.	गोवा	4.26	0.31	0.55	6.01	0.38
10.	हरियाणा	1213.86	273.23	4.03	19.67	56.98
11.	पंजाब	1877.37	405.81	23.66	38.15	367.98
12.	उत्तर प्रदेश	4443.38	671.81	83.86	263.67	409.32
13.	हिमाचल प्रदेश	45.54	0.48	2.51	10.85	39.12

1	2	3	4	5	6	7
14.	जम्मू और कश्मीर	72.53	15.00	2.62	0.00	0.00
15.	दिल्ली	37.02	8.81	0.09	1.17	3.06
16.	बिहार	1291.78	133.79	68.68	35.15	176.56
17.	उड़ीसा	306.25	33.39	42.58	93.68	91.35
18.	प. बंगाल	961.62	253.63	177.57	210.16	376.65
19.	असम	67.26	6.76	29.70	0.00	17.43
20.	त्रिपुरा	11.53	0.47	2.18	0.10	3.45
21.	मणिपुर	24.04	1.89	0.89	0.00	1.21
22.	मेघालय	4.40	0.99	0.31	0.00	3.88
23.	नागालैण्ड	0.61	0.75	0.14	0.00	0.00
24.	अरूणाचल प्रदेश	0.55	0.14	0.09	0.26	0.33
25.	सिक्किम	1.01	0.40	0.04	0.00	0.32
26.	मिजोरम	0.42	0.22	0.09	0.00	0.00
27.	अन्य	81.67	4.92	6.20	10.37	238.22
	अखिल भारत	19024.48	3623.98	1197.74	3588.17	3842.18

विवरण-III

उर्वरकों की राज्य-वार और उत्पाद-वार आवश्यकता/खपत

('000 टन)

क्र. सं.	राज्य	1997-98				
		यूरिया	डीएपी	एमओपी	कम्पलैक्स	अन्य
1	2	3	4	5	6	7
1.	आन्ध्र प्रदेश	1657.06	613.31	143.19	789.52	426.64
2.	कर्नाटक	871.72	358.99	210.38	671.08	223.62
3.	केरल	115.96	8.63	140.70	143.50	91.03
4.	तमिलनाडु	816.86	234.38	345.40	357.52	234.00
5.	गुजरात	1202.63	457.43	80.30	163.61	264.37
6.	मध्य प्रदेश	1373.04	472.81	56.37	179.41	854.42

1	2	3	4	5	6	7
7.	महाराष्ट्र	1640.32	412.70	197.00	778.50	605.81
8.	राजस्थान	1132.41	322.75	5.36	49.17	205.26
9.	गोवा	3.84	0.41	0.71	6.91	0.16
10.	हरियाणा	1252.01	363.70	5.40	12.89	96.78
11.	पंजाब	1924.68	535.88	32.65	31.22	272.58
12.	उत्तर प्रदेश	4686.56	875.45	109.70	226.26	786.21
13.	हिमाचल प्रदेश	46.06	0.37	2.56	12.29	21.96
14.	जम्मू और कश्मीर	89.24	28.00	1.55	0.00	0.00
15.	दिल्ली	35.56	9.77	0.26	0.42	1.18
16.	बिहार	1248.93	276.15	87.33	33.85	219.40
17.	उड़ीसा	343.99	55.82	54.23	94.16	58.39
18.	प. बंगाल	971.34	310.95	214.28	225.71	446.74
19.	असम	75.29	21.03	29.60	0.00	33.72
20.	त्रिपुरा	13.48	0.73	2.93	0.01	11.24
21.	मणिपुर	23.79	2.31	0.86	0.00	1.58
22.	मेघालय	4.41	1.05	0.13	0.00	4.35
23.	नागालैण्ड	0.44	0.51	0.10	0.00	0.00
24.	अरूणाचल प्रदेश	0.59	0.14	0.09	0.04	0.20
25.	सिक्किम	0.81	0.61	0.12	0.00	0.00
26.	मिजोरम	0.27	0.95	0.55	0.00	0.02
27.	अन्य	87.57	7.36	7.27	8.58	104.71
	अखिल भारत	19618.85	5372.19	1729.02	3784.65	4946.37

विवरण-IV

उर्वरकों की राज्य-वार और उत्पाद-वार आवश्यकता/खपत

('000 टन)

क्र. सं.	राज्य	1998-99				
		यूरिया	डीएपी	एमओपी	कम्पलैक्स	अन्य
1	2	3	4	5	6	7
1.	आन्ध्र प्रदेश	2003.18	667.54	155.71	1004.91	505.93
2.	कर्नाटक	910.54	392.24	165.75	722.20	212.77

1	2	3	4	5	6	7
3.	केरल	114.42	10.23	78.79	143.79	73.16
4.	तमिलनाडु	821.09	236.29	314.03	412.94	213.94
5.	गुजरात	1173.71	496.49	88.14	104.27	281.83
6.	मध्य प्रदेश	1307.50	597.58	40.95	144.84	856.38
7.	महाराष्ट्र	1750.46	488.72	193.80	675.72	665.84
8.	राजस्थान	1007.69	330.79	6.22	33.45	188.58
9.	गोवा	4.32	0.73	1.15	6.69	0.00
10.	हरियाणा	1283.96	344.79	5.17	11.07	97.35
11.	पंजाब	2101.84	531.68	28.14	22.55	212.31
12.	उत्तर प्रदेश	4881.35	889.60	112.38	157.15	741.07
13.	हिमाचल प्रदेश	48.82	0.19	3.19	14.45	24.53
14.	जम्मू और कश्मीर	96.70	37.83	3.57	0.00	0.00
15.	दिल्ली	25.43	5.82	0.64	0.00	1.19
16.	बिहार	1287.75	304.05	85.85	37.31	205.81
17.	उड़ीसा	340.62	62.22	60.61	100.60	54.24
18.	प. बंगाल	1020.58	386.90	251.00	219.70	516.82
19.	असम	91.97	29.89	16.42	0.00	42.45
20.	त्रिपुरा	15.14	0.01	1.65	0.00	10.34
21.	मणिपुर	32.42	2.63	0.34	0.00	1.77
22.	मेघालय	5.53	1.46	0.25	0.00	4.42
23.	नागालैण्ड	0.54	0.77	0.09	0.00	0.00
24.	अरूणाचल प्रदेश	0.61	0.17	0.11	0.28	0.00
25.	सिक्किम	0.98	0.64	0.09	0.00	0.07
26.	मिजोरम	0.11	1.07	0.62	0.00	0.22
27.	अन्य	69.17	7.93	6.28	9.09	40.89
	अखिल भारत	20396.43	5828.26	1620.94	3821.01	4953.01

विवरण-V

उर्वरकों की राज्य-वार और उत्पाद-वार आवश्यकता /खपत

('000 टन)

क्र. सं.	राज्य	1999-2000 (अनुमानित)				
		यूरिया	डीएपी	एमओपी	कम्पलैक्स	अन्य
1	2	3	4	5	6	7
1.	आन्ध्र प्रदेश	2051.55	635.76	229.73	1041.99	519.97
2.	कर्नाटक	991.34	435.02	247.52	809.63	227.27
3.	केरल	116.38	8.92	75.62	151.73	93.55
4.	तमिलनाडु	872.89	233.53	340.87	448.21	250.66
5.	गुजरात	1007.55	537.52	100.01	136.12	277.95
6.	मध्य प्रदेश	1200.26	551.26	55.22	197.92	765.84
7.	महाराष्ट्र	1886.58	609.15	250.73	879.78	726.89
8.	राजस्थान	1102.72	446.44	7.32	25.40	209.92
9.	गोवा	4.27	0.94	1.02	7.60	0.00
10.	हरियाणा	1250.84	420.78	8.07	10.10	84.87
11.	पंजाब	2061.81	663.43	37.19	36.47	164.05
12.	उत्तर प्रदेश	5061.87	1127.53	148.30	281.68	795.63
13.	हिमाचल प्रदेश	46.54	0.42	3.16	16.62	23.38
14.	जम्मू और कश्मीर	70.72	33.67	1.01	0.00	0.00
15.	दिल्ली	37.13	10.64	0.42	0.00	1.23
16.	बिहार	1360.00	389.30	101.40	52.60	124.74
17.	उड़ीसा	439.80	118.92	71.14	117.89	71.15
18.	प. बंगाल	1126.39	405.41	306.79	296.93	537.77
19.	असम	126.99	51.06	46.49	0.00	59.41
20.	त्रिपुरा	15.63	0.00	2.38	0.00	11.49
21.	मणिपुर	33.27	5.24	2.30	0.00	2.27
22.	मेघालय	5.61	1.77	0.46	0.00	4.71
23.	नागालैण्ड	0.84	0.75	0.16	0.00	0.03

1	2	3	4	5	6	7
24.	अरूणाचल प्रदेश	0.61	0.17	0.10	0.12	0.20
25.	सिक्किम	0.96	0.68	0.10	0.00	0.00
26.	मिजोरम	0.76	1.68	0.80	0.00	0.00
27.	अन्य	78.17	7.72	67.81	11.09	43.88
	अखिल भारत	20951.48	6697.71	2106.12	4521.88	4996.86

विवरण-VI

देश में उर्वरकों का आयात

(मात्रा लाख मी. टन में)

वर्ष	यूरिया	डाई-अमोनियम फास्फेट(डीएपी)	म्यूरिएट आफ पोटाश
1996-97	23.28	5.34	10.21
1997-98	23.89	14.60	19.00
1998-99	5.56	21.05	25.70
1999-2000(अनुमानित) (1.4.99 से 29.2.2000)	5.33	32.68	27.46

केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा मारे गए छापे

3055. **श्री माणिकराव होडल्या गावित :**
श्री एम.वी.वी.एस. मूर्ति :
श्री ए. वेंकटेश नायक :
श्री राममोहन गाड्डे :
श्री शिवाजी माने :
श्री शीशराम सिंह रवि :

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

(क) क्या केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने फरवरी, 2000 को दिल्ली पुलिस के शीर्ष अधिकारी के परिसर पर छापा मारा था;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले;

(ग) केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा उक्त अधिकारी के खिलाफ क्या आरोप लगाए गए;

(घ) सरकार द्वारा उक्त अधिकारी के खिलाफ क्या कार्रवाई करने का विचार है; और

(ङ) पुलिस अधिकारियों में भ्रष्टाचार को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (घ) जी, हां, श्रीमान्। तथापि, मामले की जांच पड़ताल केवल प्रारम्भिक स्तर पर है और जांच एजेंसी इस समय यह निर्धारित करने में असमर्थ है कि संबंधित अधिकारी द्वारा अर्जित सम्पत्ति उसके और उसके परिवार की आय के ज्ञात स्रोतों के अनुपात में नहीं है।

(ङ) भ्रष्टाचार खत्म करने/रोकने के लिए उठाए गए कदमों में शामिल हैं सन्देहास्पद निष्ठा वाले संदिग्ध पुलिस कर्मियों पर निकट से नजर रखना और अपराधी पाए गए अधिकारियों को उदाहरणात्मक दण्ड दिया जाना ताकि भ्रष्टाचार आचरण के विरुद्ध निवारक कार्रवाई कर सके।

[अनुवाद]

बुलेटप्रूफ जैकेट

3056. **श्री प्रियरंजन दासमुंशी** : क्या **गृह मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अर्द्धसैनिक कर्मी में बुलेटप्रूफ जैकेटों की मांग बढ़ रही है;

(ख) क्या ऐसे जैकेटों को खरीदने का मूल मकसद इनके शून्य प्रतिक्षेपण प्रभाव है जबकि वर्तमान अधिकांश जैकेटों का प्रतिक्षेपण प्रभाव 0.25 है जिसके कारण अर्द्धसैनिक कर्मी को कष्ट और शारीरिक तकलीफें उठानी पड़ती है; और

(ग) क्या ऐसी खरीददारी विश्वव्यापी निविदा के माध्यम से की जाती है या फिर सीधे विभाग के माध्यम से की जाती है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) आपरेशनल क्षेत्रों में उनकी जरूरतों के अनुसार, अर्ध-सैनिक कर्मियों को बुलैट प्रूफ जैकटें प्रदान की जाती हैं।

(ख) केन्द्रीय अर्ध सैनिक बलों ने सूचित किया है कि बुलैट प्रूफ जैकेटों के प्रतिक्षेपण प्रभाव के कारण उनके कर्मियों को कष्ट और शारीरिक तकलीफें उठाने संबंधी कोई दृष्टांत नहीं है।

(ग) ऐसी खरीदारियां विश्वव्यापी, खुले और निविदा के आधार पर की जाती है।

सिखों को तीर्थयात्रा हेतु पाकिस्तान जाने से मना किया जाना

3057. वैद्य विष्णुदत्त शर्मा : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या जम्मू और कश्मीर के सिखों को पाकिस्तान स्थित उनके धार्मिक स्थलों की तीर्थयात्रा पर जाने से पाकिस्तानी अधिकारियों द्वारा मना किया जा रहा है;

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

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सीएच. विद्यासागर राव): (क) से (ग) सरकार यह समझती है कि पाकिस्तान ने जम्मू और कश्मीर के उन तीर्थयात्रियों को वीजा देने से मना किया है जिन्होंने धार्मिक स्थलों की तीर्थयात्रा से संबंधित 1974 के द्विपक्षीय प्रोटोकॉल के अंतर्गत भारतीय जत्थों के हिस्से के रूप में पाकिस्तान की यात्रा करने की इच्छा जाहिर की थी।

सरकार का यह मानना है कि पाकिस्तान का यह कार्य धार्मिक स्थलों की तीर्थयात्रा से संबंधित 1974 के द्विपक्षीय प्रोटोकॉल के विपरीत है। यह मामला पाकिस्तान की सरकार के साथ जोरदार ढंग से उठाया गया है।

जनसंख्या परियोजना

3058. श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार :
श्री सुल्तान सल्लाऊद्दीन ओवेसी :

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विश्व बैंक की सहायता प्राप्त 8वीं जनसंख्या परियोजना के विस्तार को स्वीकृति प्रदान कर दी है;

(ख) यदि हां, तो उन राज्यों की संख्या कितनी है जहां यह परियोजना इस समय चल रही है;

(ग) क्या परियोजना की लागत में संशोधन किया गया है;

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

(ङ) विश्व बैंक की सहायता से चल रही अन्य कितनी परियोजनाओं का सरकार ने विस्तार किया है; और

(च) राज्यवार इस परियोजनाओं में कुल कितनी जनसंख्या को शामिल किये जाने की संभावना है?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. षणमुगम): (क) और (ख) जी हां। सरकार ने इस समय बंगलौर, कलकत्ता दिल्ली और हैदराबाद महानगरों में कार्यान्वित की जा रही विश्व बैंक समर्थित 8वीं भारत जनसंख्या परियोजना (आई.पी.पी.-VIII) को आंध्र प्रदेश, कर्नाटक और पश्चिम बंगाल के 94 अतिरिक्त शहरों/नगरों तक बढ़ाने का अनुमोदन कर दिया है। इसके अलावा उत्तर प्रदेश और तमिलनाडु को भी संभार-तंत्र सुविधाओं के सुधार हेतु शामिल किया गया है।

(ग) से (ङ) परियोजना की कुल लागत को संशोधित करके 223.37 करोड़ रुपये से 422.01 करोड़ रुपये कर दिया गया है तथा परियोजना अवधि को 6.8.1998 से 30 जू॰ 2001 तक बढ़ा दिया गया है। इस समय विश्व बैंक समर्थित किसी अन्य परियोजना को विस्तार नहीं दिया जा रहा है।

(च) संशोधित भारत जनसंख्या परियोजना-VIII के अंतर्गत शामिल की गई राज्यवार जनसंख्या का ब्यौरा निम्नलिखित है:-

राज्य	शामिल की गयी जनसंख्या (लाखों में)
1	2
आंध्र प्रदेश	35.35
कर्नाटक	27.71

1	2
पश्चिम बंगाल	46.71
दिल्ली	12.50
उत्तर प्रदेश	पूरा राज्य
तमिलनाडु	पूरा राज्य

स्वैच्छिक संगठनों को अनुदान

3059. श्री सुल्तान सल्लाऊद्दीन ओवेसी : क्या **विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्ष के दौरान स्वैच्छिक संगठनों को किन-किन योजनाओं के लिये अनुदान दिया गया है;

(ख) इस प्रकार के अनुदान प्रदान करने के लिए क्या मापदण्ड अपनाये गये;

(ग) क्या ग्रामीण क्षेत्रों को अनुदान की स्वीकृति देने में बरती गई कुछ अनियमितताओं का सरकार को पता चला है;

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

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बची सिंह रावत "बचदा"): (क) स्वैच्छिक संगठनों को निम्नलिखित योजनाओं के अंतर्गत अनुदान प्रदान किए जा रहे हैं:-

- विज्ञान एवं समाज कार्यक्रम
- जनजातीय उप योजना
- अनुसूचित जातियों के विकास के लिए विशेष संघटक योजना
- विज्ञान और प्रौद्योगिकी लोकप्रियकरण कार्यक्रम
- विज्ञान और प्रौद्योगिकी उद्यमवृत्ति कार्यक्रम
- कौशल विकास एवं प्रशिक्षण
- प्राकृतिक संसाधन आंकड़ा प्रबंधन प्रणाली
- राष्ट्रीय विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी प्रबंधन सूचना प्रणाली
- ग्रामीण क्षेत्रों के लिए कार्यक्रम
- महिलाओं के लिए जैव-प्रौद्योगिकी पर आधारित कार्यक्रम
- अ.जा./अ.ज.जा. की जनसंख्या के लिए जैव-प्रौद्योगिकी पर आधारित कार्यक्रम
- उत्पाद और प्रक्रिया विकास योजना।

(ख) संगठन की आवश्कता, विश्वसनीयता और सक्षमता के आधार पर प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं तथा इस कार्य के लिए विशेष रूप से बनाए गए संबंधित कार्यक्रम परामर्श समिति/विशेषज्ञ समिति/कार्य दल द्वारा विचार किया जाता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

अपराह्न 12.02 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) वर्ष 2000-2001 के लिए गृह मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों (खंड 1) की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। **देखिये** संख्या एल.टी. 1506/2000]

(2) वर्ष 2000-2001 के लिए गृह मंत्रालय (बिना विधानमंडल वाले संघ राज्य क्षेत्र) की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। **देखिये** संख्या एल.टी. 1507/2000]

शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्री (श्री सुखदेव सिंह ढिंडसा): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) वर्ष 2000-2001 के लिए शहरी रोजगार और गरीबी उपशमन मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। **देखिये** संख्या एल.टी. 1508/2000]

(2) वर्ष 2000-2001 के लिए युवक कार्यक्रम और खेल विभाग की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1509/2000]

शहरी विकास मंत्री (श्री जगमोहन): महोदय, मैं वर्ष 2000-2001 के लिए शहरी विकास मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1510/2000]

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (डा. मुरली मनोहर जोशी): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) वर्ष 2000-2001 के लिए विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1511/2000]

(2) वर्ष 2000-2001 के लिए महासागर किास विभाग की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1512/2000]

(3) वर्ष 2000-2001 के लिए मानव संसाधन विकास मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1513/2000]

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

(एक) सेन्ट्रल इलैक्ट्रोनिक्स लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) सेन्ट्रल इलैक्ट्रोनिक्स लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 1998-99 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

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

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1514/2000]

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रमेश बैस): महोदय, मैं श्री सुरेश प्रभु की ओर से वर्ष 2000-2001 के लिए रसायन और उर्वरक मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1515/2000]

अपारम्परिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एम. कन्नप्पन): महोदय, मैं वर्ष 2000-2001 के लिए अपारम्परिक ऊर्जा स्रोत मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1516/2000]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री एन.टी. चणमुगम): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम, 1954 की धारा 23 की उपधारा (2) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) खाद्य अपमिश्रम निवारण (तीसरा संशोधन) नियम, 1999 जो 6 मई, 1999 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 319(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा उसका एक शुद्धि-पत्र जो 11 अक्तूबर, 1999 की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 697(अ) में प्रकाशित हुआ था।

(दो) खाद्य अपमिश्रण निवारण (चौथा संशोधन) नियम, 1999 जो 27 मई, 1999 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 396(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा उसका एक शुद्धि-पत्र (केवल हिन्दी संस्करण) जो 10 सितम्बर, 1999 की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 631(अ) में प्रकाशित हुआ था।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1517/2000]

(2) औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 की धारा 38 के अंतर्गत औषधि और प्रसाधन (पहला संशोधन), नियम 1998, जो 5 मार्च, 1998 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 120(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा इसका एक शुद्धि-पत्र जो 5 अप्रैल, 1999 की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 242(अ) में प्रकाशित हुआ था।

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

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1518/2000]

(4) (एक) कैंसर इंस्टिट्यूट, चेन्नई के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) कैंसर इंस्टिट्यूट, चेन्नई के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1519/2000]

(6) (एक) लाला राम सरूप इंस्टिट्यूट आफ ट्यूबरक्यूलोसीस एंड एलाईड डीजीजेज, नई दिल्ली के वर्ष 1997-98 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) लाला राम सरूप इंस्टिट्यूट आफ ट्यूबरक्यूलोसीस एंड एलाईड डीजीजेज, नई दिल्ली के वर्ष 1997-98 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1520/2000]

(8) वर्ष 2000-2001 के लिए स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1521/2000]

[हिन्दी]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): महोदय, मैं वर्ष 2000-2001 के लिए संसदीय कार्य मंत्रालय की विस्तृत अनुदानों की मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1522/2000]

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जयसिंग राव गायकवाड़ पाटील): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:

(1) (एक) भारतीय उच्च अध्ययन संस्थान, शिमला के वर्ष 1997-98 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय उच्च अध्ययन संस्थान, शिमला के वर्ष 1997-98 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1523/2000]

(3) (एक) भारतीय ऐतिहासिक अनुसंधान परिषद्, नई दिल्ली के वर्ष 1997-98 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय ऐतिहासिक अनुसंधान परिषद्, नई दिल्ली के वर्ष 1997-98 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1524/2000]

(5) (एक) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, कुरुक्षेत्र के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, कुरुक्षेत्र के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[ग्रन्थालय में रखी गयी। **देखिये** संख्या एल.टी. 1525/2000]

(7) (एक) पांडिचेरी विश्वविद्यालय, पांडिचेरी के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) पांडिचेरी विश्वविद्यालय, पांडिचेरी के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। **देखिये** संख्या एल.टी. 1526/2000]

(9) (एक) डा. बी.आर. अंबेडकर क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, जालंधर के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) डा. बी.आर. अंबेडकर क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, जालंधर के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। **देखिये** संख्या एल.टी. 1527/2000]

(11) (एक) पश्चिम बंगाल जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम, कलकत्ता के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षिते लेखे।

(दो) पश्चिम बंगाल जिला प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रम, कलकत्ता के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(12) उपर्युक्त (11) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। **देखिये** संख्या एल.टी. 1528/2000]

(13) (एक) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, दुर्गापुर के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, दुर्गापुर के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(14) उपर्युक्त (13) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। **देखिये** संख्या एल.टी. 1529/2000]

(15) (एक) विश्वेश्वरैया क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, नागपुर के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) विश्वेश्वरैया क्षेत्रीय इंजीनियरिंग कालेज, नागपुर के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(16) उपर्युक्त (15) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। **देखिये** संख्या एल.टी. 1530/2000]

(17) नवोदय विद्यालय समिति, नई दिल्ली के वर्ष 1996-97 के वार्षिक लेखों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(18) उपर्युक्त (17) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1531/2000]

(19) (एक) नेशनल बुक ट्रस्ट, इंडिया, नई दिल्ली के वर्ष 1997-98 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नेशनल बुक ट्रस्ट, इंडिया, नई दिल्ली के वर्ष 1997-98 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) नेशनल बुक ट्रस्ट, इंडिया, नई दिल्ली के वर्ष 1997-98 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(20) उपर्युक्त (19) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1532/2000]

(21) (एक) यू.पी. एजूकेशन फॉर आल प्रोजेक्ट बोर्ड, लखनऊ के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) यू.पी. एजूकेशन फॉर आल प्रोजेक्ट, लखनऊ के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(22) उपर्युक्त (21) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1533/2000]

(23) (एक) लोक जुंबिश परिषद, जयपुर के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) लोक जुंबिश परिषद, जयपुर के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(24) उपर्युक्त (23) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1534/2000]

(25) (एक) नागालैंड विश्वविद्यालय, कोहिमा के वर्ष 1997-98 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नागालैंड विश्वविद्यालय, कोहिमा के वर्ष 1997-98 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(26) उपर्युक्त (25) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1535/2000]

(27) (एक) हैदराबाद विश्वविद्यालय, हैदराबाद के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) हैदराबाद विश्वविद्यालय, हैदराबाद के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(28) उपर्युक्त (27) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1536/2000]

(29) (एक) असम विश्वविद्यालय, सिल्चर के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) असम विश्वविद्यालय, सिल्चर के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1537/2000]

(30) (एक) नागालैंड विश्वविद्यालय, कोहिमा के वर्ष 1998-99 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नागालैंड विश्वविद्यालय, कोहिमा के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1538/2000]

(31) वास्तुविद अधिनियम, 1972 की धारा 45 की उपधारा (3) के अंतर्गत वास्तुशिल्प भर्ती प्रोन्नति विनियमन परिषद, 1999 जो 19 फरवरी, 2000 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ सं. सीए/28/99 (आरआर) में प्रकाशित हुए थे की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1539/2000]

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग में राज्य मंत्री (श्री बची सिंह रावत बजदा): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

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

(एक) इंडियन वैक्सीन कारपोरेशन लिमिटेड, गुड़गांव के वर्ष 1998-99 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) इंडियन वैक्सीन कारपोरेशन लिमिटेड, गुड़गांव के वर्ष 1998-99 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

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

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल.टी. 1540/2000]

[अनुवाद]

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी. धनंजय कुमार): महोदय, मैं श्री बालासाहिब विखे पाटील की ओर से ग्राम पंचायतों हेतु निधियों के संबंध में श्री वरकला राधाकृष्णन, संसद सदस्य द्वारा 17 दिसम्बर, 1999 को अतारांकित प्रश्न संख्या 2808 के दिये गये उत्तर में शुद्धि करने वाले विवरण की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल.टी. 1541/2000]

अपराह्न 12.03 बजे

[अनुवाद]

कृषि संबंधी स्थायी समिति

(पहला, दूसरा, तीसरा, चौथा और पांचवां प्रतिवेदन)

श्री एस.एस. पलानीमनिक्कम (तंजावूर): महोदय, मैं कृषि संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:

(1) कृषि मंत्रालय (कृषि और सहकारिता विभाग) से संबंधित अनुदानों की मांगों (1999-2000) पर कृषि संबंधी स्थायी समिति (बारहवीं लोक सभा) के अठारहवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही संबंधी पहला प्रतिवेदन।

(2) कृषि मंत्रालय (कृषि अनुसंधान और शिक्षा) से संबंधित अनुदानों की मांगों (1999-2000) पर कृषि संबंधी स्थायी समिति (बारहवीं लोक सभा) के उन्नीसवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गयी कार्यवाही संबंधी दूसरा प्रतिवेदन।

(3) कृषि मंत्रालय (पशु पालन और डेयरी) से संबंधित अनुदानों की मांगों (1999-2000) पर कृषि संबंधी स्थायी समिति (बारहवीं लोक सभा) के बीसवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही संबंधी तीसरा प्रतिवेदन।

(4) कृषि मंत्रालय (खाद्य प्रसंस्करण उद्योग) से संबंधित अनुदानों की मांगों (1999-2000) पर कृषि संबंधी स्थायी समिति (बारहवीं लोक सभा) के बाइसवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही संबंधी चौथा प्रतिवेदन।

(5) जल संसाधन मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (1999-2000) पर कृषि संबंधी स्थायी समिति (बारहवीं लोक सभा) के इक्कीसवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही संबंधी पांचवां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.04 बजे

याचिका संबंधी समिति

कार्यवाही सारांश

[हिन्दी]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): महोदय, मैं याचिका संबंधी समिति (बारहवीं लोक सभा) की पहली से दसवीं बैठकों के कार्यवाही सारांश (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान उत्तर प्रदेश में ईसाई मिशनरियों के द्वारा किये जा रहे धर्मान्तरण की ओर आकर्षित करना चाहता हूं।

ईसाई मिशनरीज ने सेवा और शिक्षा के नाम पर पूर्वी उत्तर प्रदेश के जनपद महाराजगंज के शिस्वां बाजार और कुशीनगर जनपद में जबरदस्ती कुछ दलित परिवारों का ईसाईकरण किया है। उस क्षेत्र में तनाव की स्थिति पैदा हुई है, इसलिए मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करते हुए अनुरोध करना चाहता हूं कि इससे पहले कि स्थिति बिगड़े, भारत सरकार राष्ट्र विरोधी गतिविधियों में लिप्त ईसाई मिशनरियों की इन गतिविधियों पर अंकुश लगाये और जो धर्मान्तरण के माध्यम से राष्ट्रान्तरण और राष्ट्र विरोधी कार्य हो रहा है ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री सुरेश कुरुप (कोट्टायम): महोदय, इस तरह के निवेदन की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए ...*(व्यवधान)* उत्तर प्रदेश में, एक संयुक्त प्रयास चल रहा है ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री योगी आदित्यनाथ द्वारा कहे गए अंश के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जायेगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ: इस पर अंकुश लगे, जिससे उस क्षेत्र में स्थिति बिगड़ने के पहले ही उसको नियंत्रित किया जा सके। धन्यवाद। ...*(व्यवधान)*

श्रीमती कान्ति सिंह (बिक्रमगंज): अध्यक्ष महोदय, बिहार राज्य के डालमिया नगर में अवस्थित रोहतास उद्योग एक प्रमुख औद्योगिक प्रबंधन था। उसमें करीब 10000 से 12000 श्रमिक कार्यरत थे ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैंने श्रीमती कांति सिंह का नाम पुकारा है।

...*(व्यवधान)*

श्री अनिल बसु (आरामबाग): यह देश की एकता और अखंडता को प्रभावित करने वाला मामला है। इसे सदन में कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइये।

...*(व्यवधान)*

श्री सुरेश कुरुप: महोदय, उन्होंने अल्पसंख्यकों के विरुद्ध यह बात कही है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइये। मैंने पहले ही श्रीमती कान्ति सिंह को बुला लिया है।

...*(व्यवधान)*

श्री एन.एन. कृष्णदास (पालघाट): महोदय, उन्होंने जो कहा है, वह अल्पसंख्यकों के विरुद्ध है। उसे कार्यवाही-वृत्तान्त में क्यों शामिल किया जाना चाहिए? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं कार्यवाही-वृत्तांत देखूंगा। यदि कुछ आपत्तिजनक है तो उसे कार्यवही-वृत्तांत से निकाल दिया जायेगा।

...*(व्यवधान)*

श्री एस.एन. कृष्णदास: महोदय, उसे कार्यवाही-वृत्तांत से निकाल देना चाहिए ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कुछ भी आपत्तिजनक होगा, वह कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया जायेगा।

...*(व्यवधान)*

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर): इस देश में कोई सहिष्णुता नहीं है। मैं माननीय गृह मंत्री जैसे वरिष्ठ नेताओं से अनुरोध करता

---

*कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

हूं कि वे इस बात पर ध्यान दें कि ऐसे भड़काने वाले मुद्दे इस सदन में न उठाये जाएं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं कार्यवाही-वृत्तांत की जांच करूंगा।

...*(व्यवधान)*

गृह मंत्री (श्री लाल कृष्ण आडवाणी): महोदय, वे इसे आगे नहीं बढ़ा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय: मैं कार्यवाही-वृत्तांत की जांच करूंगा और यदि कुछ भी आपत्तिजनक होगा तो उसे कार्यवाही-वृत्तांत से निकाल दिया जायेगा।

...*(व्यवधान)*

श्री सोमनाथ चटर्जी: धर्मनिरपेक्षता अति महत्वपूर्ण है। इसे हमेशा ध्यान में रखा जाए ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: वे इसे आगे नहीं बढ़ा रहे हैं। माननीय मंत्री ने पहले ही उत्तर दे दिया है।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्रीमती कान्ति सिंह: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं कि बिहार राज्य का डालमिया नगर अवस्थित रोहतास औद्योगिक प्रबंधन में, जो अपने समय का प्रमुख उद्योग था, इस प्रबंधन में 10000 से 12000 श्रमिक कार्यरत थे। यहां का प्रमुख उत्पादन चीनी, डालडा, कागज, एस्बैस्टोज शीट्स और साबुन फाउण्डरी वगैरह था। बिहारी राज्य में टाटा उद्योग पुंज के बाद यह दूसरा बड़ा औद्योगिक प्रतिष्ठान था। खेद है कि यह प्रतिष्ठान उद्योग पुंज कई वर्षों से बंद पड़ा है। जब वी.पी. सिंह जी देश के प्रधान मंत्री हुए तो उनकी सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित किया था। तब उन्होंने 15 करोड़ रुपए की आर्थिक सहायता इस प्रबंधन को दी थी। इससे वह उद्योग पुन: चालू हो गया था। लेकिन बाद में जितनी भी सरकारें केन्द्र में आईं, उनका ध्यान इस ओर आकर्षित नहीं हो सका। इससे वहां के श्रमिक अब भुखमरी और बेरोजगारी के कगार पर खड़े हैं। देश में जहां नई औद्योगिक नीति के तहत निजीकरण की बात हो रही है तो मेरा केन्द्र सरकार से निवेदन है कि या तो भारत सरकार विशेष पैकेज देकर उस उद्योग को चालू कराए, नहीं तो उसे निजी क्षेत्र में देकर चालू कराए। जिससे इस प्रबंधन में लगे श्रमिकों की भुखमरी और बेकारी की जो समस्या है, उससे निजात दिलाई जा सके।

[अनुवाद]

श्री के. मुरलीधरन (कालीकट): महोदय, मैं केरल राज्य तथा पड़ौसी राज्यों कर्नाटक और तमिलनाडु के छोटे कॉफी उत्पादकों के सामने आ रहे संकट के संबंध में कुछ कहना चाहता हूं।

अभी, कॉफी का मूल्य घटकर 33 रु. प्रति किलोग्राम हो गया है। वास्तव में, यह 130 रु. प्रति किलोग्राम का और अब यह घटकर 33 रु. प्रति किलोग्राम हो गया है। यह मूल्य उत्पादन लागत से बहुत कम है। अत: मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह इस मामले में हस्तक्षेप करे और इस संबंध में निम्न चार कदम उठाये।

- कॉफी पर आयात शुल्क अभी 15 प्रतिशत है। इसे 50 प्रतिशत तक बढ़ाया जाना है। तब, हम कॉफी का आयात भी कम कर सकते हैं।
- जब तक बाजार की स्थिति में सुधार नहीं होता तब तक कॉफी पर उपकर को तुरंत निलंबित किया जाना चाहिए।
- सरकार को कॉफी उत्पादकों द्वारा कॉफी बोर्ड से लिए गए ऋणों पर समस्त ब्याज को माफ कर देना चाहिए। सरकार को राष्ट्रीयकृत बैंकों को छोटे कॉफी उत्पादकों द्वारा लिए गए केवल मूलधन की ही वसूली का निदेश देना चाहिए।
- सरकार को नैफेड को कम से कम दस हजार टन कॉफी 75 रु. प्रति किलोग्राम की दर से खरीदने के लिए अधिकार देना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री मदन लाल खुराना (दिल्ली सदर): महोदय, पिछले डेढ़-दो महीनों के अन्दर दिल्ली में कुछ ऐसी चीजों के दाम बढ़े हैं, जिनसे महंगाई तो बढ़ेगी ही, लेकिन निम्न आय वर्ग के जो गरीब लोग हैं, उनके ऊपर काफी प्रहार हुआ है। पिछले दिनों समान सैल्स टैक्स के नाम पर 2 रुपए प्रति लीटर पैट्रोल के दाम बढ़े, डी.टी.सी. के किराए 80 प्रतिशत बढ़े और पिछले हफ्ते डी एम एस के दूध की कीमतों में 100 प्रतिशत की वृद्धि हो गई। दिल्ली में दूध तीन एजेंसियों द्वारा उपलब्ध होता है।

श्री मुलायम सिंह यादव (संभल): जिम्मेदार कौन है?

श्री मदन लाल खुराना: मैं वही बता रहा हूं। डी एम एस द्वारा टोंड मिल्क गरीब आदमियों को 7 रुपए प्रति लीटर मिलता था। दूसरी एजेंसी है—मदर डेयरी और तीसरी प्राइवेट एजेंसी है। कहा जाता है कि नौ साल पहले, 1992 में, डी एम एस के दूध

[श्री मदन लाल खुराना]

की कीमतें बढ़ी थीं और गत नौ वर्षों में 550 करोड़ रुपए का नुकसान हुआ।

[श्री बसुदेव आचार्य *पीठासीन* हुए]

अपराह्न 12.11 बजे

पिछले साल डीएमएस को 80 करोड़ रुपए का नुकसान हुआ। इस नुकसान को पूरा करने के लिए पिछले नौ सालों में कोई कीमत नहीं बढ़ाई और इस नुकसान को पूरा करने के लिए डीएमएस ने 100 परसेंट डीएमएस के दूध की कीमत बढ़ा कर गरीब आदमियों पर बोझ डाला है।

महोदय, मैं आपको एक छोटा सा उदाहरण देता हूं। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पिछले कुछ सालों से स्वतंत्र भारत मिल बन्द पड़ी है। कुछ दिनों पहले कुछ महिलायें आकर मुझे कहने लगीं कि हमारे बच्चों की नौकरियां चली गई हैं, उनको दूध देना तो दूर, चाय के लिए एक लीटर दूध प्रतिदिन लेने के लिए प्रति महीने 210 रुपए का बोझ उन पर बढ़ गया है। हम दिल्ली के छः संसद सदस्य प्रधान मंत्री जी से मिले और उन्हें समस्या बताई। उन्होंने समस्या को सुना। उनकी बातचीत से लगा कि वे इस बात से कन्विन्स हैं और वे कीमतों को कम करायेंगे। इसी दौरान प्रधान मंत्री जी मारिशस चले गए और कल कृषि मंत्री जी ने राज्य सभा में कहा है कि अब इसके दाम कम नहीं होंगे। कीमतें जो बढ़ गई हैं, वे बढ़ गई हैं प्रधान मंत्री जी से बातचीत को मैं आश्वासन तो नहीं कह सकता हूं लेकिन बातचीत से लगा कि प्रधान मंत्री जी इसको कम करायेंगे।

अतः मैं आपके द्वारा सरकार का ध्यान इस बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि डी एम एस के दूध के दामों में कमी की जाए, ताकि दिल्लीवासियों पर बढ़े हुए बोझ को कम किया जा सके।

डा. मदन प्रसाद जायसवाल (बेतिया): महोदय, पिछड़े समाज से संबंधित एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की ओर मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जनसत्ता समाचार पत्र में 5 मार्च को आई ए एस पिछड़े वर्ग के आरक्षण से संबंधित एक समाचार छपा है। मैरिट में आने के पश्चात भी वे आई ए एस नहीं हो पाए। 49 मेधावी पिछड़े वर्ग के बच्चों ने आईएएस में कम्पीट किया और इनके नाम संघ लोक सेवा आयोग ने सरकार के पास भेजे। 27 प्रतिशत के आधार पर 166 में से इन बच्चों के नाम सरकार के पास भेजे गए।

भारत सरकार के कार्मिक विभाग ने पिछड़े वर्ग के 47 मेधावी छात्रों को आरक्षण के कोटे में डाल दिया। आरक्षण के कोटे में डालने की वजह से, जिन 47 मेधावी छात्रों ने आरक्षण के माध्यम से कम्पीट किया था, उनके नाम हटा दिए गए। उनके नामों की घोषणा हो चुकी थी, वे ज्वाइन करने वाले थे। वे 1997 के संघ लोक सेवा आयोग की परीक्षा में आई.ए.एस. बनने के लिए हर तरह से सक्षम थे। भारत सरकार का अधिनियम है, जिसमें इस बात की घोषणा है कि यदि कोई पिछड़े वर्ग की मांग भी करता है और मेरिट लिस्ट में उसका नाम आ जाता है तो वह पिछड़े वर्ग की मेरिट लिस्ट में रहेगा, उसे पिछड़े वर्ग की आरक्षित सीट पर नहीं दिया जाएगा। महोदय, 47 मेधावी छात्रों के साथ अन्याय किया गया है।

मैं सरकार से मांग करता हूं कि उनको न्याय दिलाया जाए और जिन 47 छात्रों को हटाया गया है उन्हें उस लिस्ट में जोड़ कर आई.ए.एस. की ट्रेनिंग में भेजा जाए। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः आप बैठिए।

श्री रामानन्द सिंह (सतना): महोदय, जायसवाल जी ने जो सवाल उठाया है, मंत्री जी से इसका रिप्लाई दिलाएं। ...*(व्यवधान)* हम लोगों को प्रोटेक्शन मिलना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः आप बैठिए।

श्री रामानन्द सिंहः इन्होंने जो मामला उठाया है, यह बहुत गंभीर मामला है। इस पर जवाब आना चाहिए।

[अनुवाद]

सभापति महोदयः मैं मंत्री जी को जवाब देने के लिए निर्देश नहीं दे सकता।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

सभापति महोदयः आप बैठिए।

श्री रामानन्द सिंहः महोदय, इस पर मिनिस्ट्री का रिएक्शन आना चाहिए। ...*(व्यवधान)* यह सरकार की पालिसी का मामला है, इसलिए सरकार इस बारे में बताए।

[अनुवाद]

सभापति महोदयः कृपया बैठ जाइए। श्री सेल्वागनपति।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री सेल्वागनपति द्वारा कहे गए अंश के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

श्री टी.एम. सेल्वागनपति (सलेम): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बहुत महत्वपूर्ण विषय उठाने का अवसर दिया। *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

डा. मदन प्रसाद जायसवाल: महोदय, सरकार का गलत मैसेज जा रहा है कि यह सरकार पिछड़े वर्गों की विरोधी है। *...(व्यवधान)* यहां मंत्री जी बैठे हुए हैं, उन्हें इसके बारे में जवाब देना चाहिए।

सभापति महोदय: मंत्री जी जवाब नहीं देना चाहते हैं। माननीय मंत्री जी को जवाब देने के लिए मजबूर नहीं कर सकते।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: आप पहले बैठ जाइए। आप फिर खड़े हो गए।

[अनुवाद]

श्री टी.एम. सेल्वागनपति: महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबधित एक महत्वपूर्ण मुद्दा उठाने की अनुमति प्रदान करने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं *...(व्यवधान)* महोदय, सदन में कोई व्यवस्था नहीं हैं। मैं अपनी बात कैसे कह सकता हूँ? *...(व्यवधान)* महोदय, यह इस्पात उद्योग के निजीकरण से संबंधित है।

सभापति महोदय: श्री सेल्वागनपति द्वारा कहे गए अंश के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री रामानन्द सिंह: सरकार को जवाब देना चाहिए।

सभापति महोदय: मंत्री जी जवाब नहीं देना चाहते हैं, हम उनको डायरेक्ट कम्पेल नहीं कर सकते। आप समझिए। आप बैठिए।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

सभापति महोदय: आप अपनी सीट पर जाइए। अगर मंत्री जी जवाब नहीं देंगे तो हम क्या कर सकते हैं।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: हम तो समझते हैं लेकिन क्या करें।

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी: महोदय, यहां कोई संसदीय कार्य मंत्री उपस्थित नहीं है। सत्ता पक्ष के सदस्य सभा की कार्यवाही में बाधा पहुंचा रहे हैं। उन्हें नियंत्रित करने के लिए कोई नहीं है। उन्हें अपने मंत्रियों के साथ इसकी व्यवस्था करनी चाहिए।

सत्ता पक्ष सभा में बाधा पहुंचा रहा है; और अपने सदस्यों को नियंत्रित करने के लिए कोई भी संसदीय कार्य मंत्री उपस्थित नहीं है। यह बड़ी अजीब बात है *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

सभापति महोदय: आप अपनी सीट पर जाइए।

[अनुवाद]

श्री टी.एम. सेल्वागनपति: महोदय, मैं राष्ट्र के समस्त इस्पात उद्योग से संबंधित महत्वपूर्ण मुद्दा उठा रहा हूँ। सलेम इस्पात संयंत्र तमिलनाडु राज्य में एकमात्र सरकारी क्षेत्र का इस्पात उद्योग है। *...(व्यवधान)* महोदय, सभा में कोई व्यवस्था नहीं है। *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

सभापति महोदय: आप अपनी सीट पर जाइए।

...(व्यवधान)

श्री धर्म राज सिंह पटेल (फूलपुर): महोदय, हमें इस पर सरकार का जवाब चाहिए। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आप बैठिए।

सभापति महोदय: अगर मंत्री जी जवाब देना नहीं चाहते हैं तो मैं उन्हें कम्पैल या गाइड नहीं कर सकता हूं। आप मेरी बात को समझिए और दूसरे मैम्बर को बोलने दीजिए। मिस्टर पटेल, आप बैठ जाइए, आप अपनी जगह पर जाइए।

श्री धर्म राज सिंह पटेल: महोदय, पिछड़ी जातियों के साथ घोर अन्याय हो रहा है। *...(व्यवधान)*

डा. मदन प्रसाद जायसवाल: कार्मिक विभाग के अधिकारियों द्वारा सरकार की छवि को धूमिल किया जा रहा है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री टी.एम. सेल्वागनपति: महोदय, माननीय मंत्री जी माननीय सदस्यों को शांत करने के लिए आश्वासन दे सकते हैं।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: आप बैठ जाइये, मंत्री जी जवाब दे रहे हैं।

[हिन्दी]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री राम नाईक): महोदय, यह बात जो सामने लाई गयी है वह बहुत गंभीर है और महत्व की भी है। इसलिए मैं संबंधित मंत्री जी के पास यह जानकारी पहुंचा दूंगा और सम्मानित माननीय सदस्य को भी उसकी जानकारी देने के लिए कह दूंगा।

श्री धर्म राज सिंह पटेल (फूलपुर): महोदय, यह बात पिछली बार भी मेरे और मेरे नेता द्वारा उठायी गयी थी लेकिन उसका जवाब अभी तक हमें नहीं मिला है।

सभापति महोदय: मंत्री जी ने जवाब दिया है, आप बैठ जाइये। एक बहुत महत्वपूर्ण सवाल माननीय सदस्य यहां उठा रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री टी.एम. सेल्वागनपति: महोदय, पूरे तमिलनाडु में सलेम स्टील प्लांट ही एकमात्र सरकारी क्षेत्र का इस्पात संयंत्र है। ...*(व्यवधान)* महोदय, यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण और दुखद बात है कि वर्तमान सरकार ने मंत्रिमंडल स्तर पर सलेम स्टील प्लांट के निजीकरण का निर्णय लिया है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: श्री टी.एम. सेल्वागनपति के भाषण के अतिरिक्त और कुछ भी कार्यवाही में शामिल नहीं किया जायेगा।

...*(व्यवधान)**

श्री टी.एम. सेल्वागनपति: यह निर्णय अमरीकी परामर्शदाता, मैकेंजी एण्ड कम्पनी की सिफारिश पर लिया गया था। परामर्श निशुल्क दिया गया था। हम समझ सकते हैं कि अमरीकी फर्म भारत सरकार को निशुल्क परामर्श क्यों दे रही है। उनकी सिफारिश है कि 2500 करोड़ रुपए की बाजार कीमत वाले पूरे सलेम प्लांट का निजीकरण किया जाए। इस उद्योग को प्रारम्भ करने के लिए इस प्लांट को 25000 एकड़ कृषि भूमि दी गई थी। पूरे तमिलनाडु में यह एकमात्र सरकारी क्षेत्र का स्टील प्लांट है। यदि सरकार ने इस उद्योग को निजीकरण का निर्णय इसलिए लिया है कि इसे कुछ निहित स्वार्थ वाले लोग हथिया लें तो यह दुर्भाग्यपूर्ण है। सलेम स्टील प्लांट के विस्तार का तीसरा चरण 806 करोड़ रुपये के सार्वजनिक धन से 1995 में किया गया था। सरकार में एक प्रथा है कि नीतिगत निर्णय लेने के पश्चात ही निविदा प्रदान की जाती है। यह एक ऐसा महत्वपूर्ण फैसला है जिसमें सरकार ने निजीकरण संबंधी नीतिगत निर्णय लिए बिना ही अंतर्राष्ट्रीय निविदा जारी कर दी है।

मैं सरकार पर उन उद्योगों को समर्थन देने का आरोप लगा रहा हूं जो कि इस्पात उद्योग को नियंत्रण में लेने का प्रयास कर रहे हैं। सरकार में तीन कैबिनेट मंत्री और चार राज्य मंत्री हैं जो इस निर्णय में पार्टी हैं। कैबिनेट ने निविदा खुलने के दिन यह निर्णय लिया है। यह प्रमुख अंतर है। नीति संबंधी निर्णय लेने के बजाय और निविदाकारों का बचाव करने हेतु तथा कदाचार को छुपाने के लिए इस संबंध में कैबिनेट निर्णय लिया गया है ...*(व्यवधान)*

श्री वैको: महोदय, माननीय सदस्य को निहित स्वार्थों का आरोप नहीं लगाना चाहिए ...*(व्यवधान)*

श्री टी.एम. सेल्वागनपति: कृपया इस मामले पर एकजुट रहें। ...*(व्यवधान)*

श्री वैको: महोदय, उन्हें निहित स्वार्थों की बात नहीं करनी चाहिए। हम निजीकरण का विरोध करते हैं और हम इस मामले को उठा रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री सोमनाथ चटर्जी: यह बहुत महत्वपूर्ण है कि श्री वैको और तमिलनाडु के हमारे मित्र हमारे साथ आ रहे हैं। मैं आशा करता हूं कि कैबिनेट मंत्री भी इसी प्रकार उत्तर देंगे और इसका विरोध करेंगे। ...*(व्यवधान)*

श्री टी.एम. सेल्वागनपति: दुर्गापुर स्थित एलाय स्टील प्लांट पूरी तरह सलेम स्टील प्लांट पर आधारित है। यदि एक बार इसका निजीकरण हो जाता है तो 5000 करोड़ रुपए का एलाय प्लांट समाप्त हो जाएगा। निजी उद्यमियों के पक्ष में दोनों उद्योगों का अंत करने का एक बुरा निर्णय है। ...*(व्यवधान)* यह जिला मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पड़ता है। मैं विनम्रता पूर्वक सरकार से अपील करता हूं कि ...*(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

सभापति महोदयः उन्होंने इसे नोट कर लिया है। कृपया स्थान ग्रहण करें। हमें आज सभी सदस्यों को मौका देना है।

श्री टी.एम. सेल्वागनपतिः यदि यह उद्योग निजी हाथों में सौंपा जाता है तो मेरे निर्वाचन क्षेत्र के किसान अपनी कृषि भूमि वापस लेने के लिए तैयार हैं भले ही उन्हें अपना खून बहाना पड़े। छोटे किसान, जो इससे अपना जीविकोपार्जन कर रहे हैं वे अपनी भूमि वापस लेना चाहते हैं। मैं इस विषय में सरकार को चेतावनी देता हूं और सरकार से इस निर्णय को वापस लेने की मांग करता हूं। केवल विद्युत क्षेत्र से जुड़े लोगों को मदद पहुंचाने के लिए ही ऐसा निर्णय नहीं लिया जाना चाहिए।

उद्योग क्षेत्र में जिन्दल इंडस्ट्री को अपने अनैतिक तथा भ्रष्ट व्यवहार के लिए जाना जाता है। उनका बचाव किया जा रहा है। मेरे पास रिपोर्ट है कि जिन्दल इंडस्ट्री इसे लेने जा रही है। सरकार को इस पर वक्तव्य देना चाहिए। मैं सरकार से अपेक्षा करता हूं कि वह इस मामले पर स्थिति स्पष्ट करे। इस स्टील उद्योग ने सरकारी कोष में 1500 करोड़ रुपए दिए हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः मैंने श्री सुनील खां को इसी विषय पर बोलने की अनुमति दी है।

...*(व्यवधान)*

श्री टी.एम. सेल्वागनपतिः महोदय, मैं चाहता हूं कि सरकार इस बात का जवाब दे। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः कृपया, बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

श्री टी.एम. सेल्वागनपतिः महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग सरकार से जवाब चाहते हैं।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): महोदय, सरकार को उसका जवाब देना चाहिए। सम्पूर्ण सदन का मत है ...*(व्यवधान)*

श्री टी.एम. सेल्वागनपतिः तमिलनाडु राज्य से एक कैबिनेट मंत्री शामिल है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः मैंने पहले ही श्री सुनील खां को इसी विषय पर बोलने के लिए बुलाया है। कृपया अपनी सीट पर बैठ जाइए।

श्री वैकोः मुझे आपका संरक्षण चाहिए। कृपया मुझे भी बोलने की अनुमति दें। ...*(व्यवधान)*

श्री सुनील खांः महोदय, सलेम स्टील प्लांट, वी.आई.एस.एल. और वी.एस.पी., दुर्गापुर को बेचने के कैबिनेट के निर्णय से ए.एस.पी., सेलम स्टील प्लांट और वी.आई.एस.एल. के कर्मचारियों में भारी असंतोष पैदा हो गया है। ...*(व्यवधान)* इससे वास्तव में एलाय और स्टेनलेस स्टील बनाने में सरकारी क्षेत्र की भागीदारी समाप्त हो जाएगी और देश के बाजार का महत्वपूर्ण खण्ड विदेशी कम्पनियों के हाथ में चला जाएगा ...*(व्यवधान)* यदि आज सलेम को ए.एस.पी. से अलग किया जाता है तो ए.एस.पी. के पास कोई बाजार नहीं होगा क्योंकि इसमें परिष्करण क्षमता की कमी है। यह मर जायेगा। मेरा अनुरोध है कि यदि ए.एस.पी. को 50 करोड़ रुपए दिये जाते हैं तो इससे केवल दुर्गापुर की ही मदद नहीं होगी बल्कि सलेम की भी मदद होगी क्योंकि ये दोनों उद्योग एक दूसरे पर निर्भर हैं। इसलिए इस प्लांट के पुनरुद्धार हेतु 50 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। इससे उत्पादन लागत 5000 रुपए प्रति टन तक कम हो जायेगी जो कि अति महत्वपूर्ण है। यह धन दो से तीन वर्षों के भीतर रिकवर हो सकता है। इन दोनों स्टील प्लांट को बचाया जा सकता है। आप कैप्टिव पावर प्लांट को बेचने जा रहे हैं जो कि 0.90 पैसे प्रति यूनिट की लागत पर विद्युत उत्पादन कर रहा है। परन्तु यदि इसका निजीकरण किया जाता है तो यह 4 रुपए प्रति यूनिट की लागत पर विद्युत का उत्पादन करेगा। उसके बाद भारत के प्रत्येक स्टील प्लांट का निजीकरण किया जायेगा। इसलिए, कृपया स्पष्ट तौर पर बतायें कि आप स्वदेशी हैं अथवा विदेशी ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए। आप अपने स्थान से बोल सकते हैं।

श्री वैकोः मैं सलेम स्टील प्लांट के निजीकरण का स्पष्ट तौर पर और कड़े शब्दों में विरोध करता हूं। यह तमिलनाडु के लोगों का बहुत पुराना सपना था। जब 1971 में डा. के. करुणानिधि तमिलनाडु के मुख्य मंत्री बने तो उन्होंने यह मामला तत्कालीन प्रधानमंत्री स्व. इंदिरा गांधी के साथ उठाया। तब वह सपना पूरा हुआ। अब सलेम स्टील प्लांट के निजीकरण का कोई भी कदम तमिलनाडु के लोगों के लिए भारी झटका होगा। दुर्गापुर और सलेम दोनों स्टील प्लांट को निश्चित रूप से बचाया जा सकता है। इनके निजीकरण की कोई आवश्यकता नहीं है। ...*(व्यवधान)*

तमिलनाडु सरकार ने इस विषय में केन्द्र सरकार से पहले ही विचार-विमर्श किया है। माननीय मुख्य मंत्री डा. कलैगर ने पहले ही इस बारे में केन्द्र सरकार को सूचित कर दिया है। रा.ज.ग. में तमिलनाडु का प्रतिनिधित्व करने वाले संसद सदस्यों ने सरकार से जोरदार विरोध प्रदर्शित किया है कि इन प्लांट के निजीकरण के किसी भी कदम को वापस लेना चाहिए। हम इन प्लांट्स के निजीकरण के पक्ष में नहीं हैं।

श्री चन्द्रशेखर (बलिया, उ.प्र.) सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने बहुत गम्भीर मामला उठाया है। यह केवल सलेम स्टील प्लांट का प्रश्न नहीं है बल्कि वे जो भी कहते हों, सरकार की योजना पूरे स्टील प्लांट को बेचने की है। केवल एक ही दलील दी गई है कि वे बड़ा मुनाफा नहीं कमा रहे हैं। कृपया इन सरकारी उपक्रमों की शुरुआत का ध्यान करें। बहुत पहले पंडित नेहरू स्टील प्लांट स्थापित करने के लिए मदद मांगने के लिए संयुक्त राज्य अमरीका गए थे। संयुक्त राज्य अमरीका के तत्कालीन राष्ट्रपति ने उनसे कहा था कि वह अमरीका से सस्ती दरों पर स्टील प्राप्त कर सकते हैं। उन्होंने पंडित नेहरू से कहा कि आप स्टील प्लांट क्यों स्थापित करना चाहते हैं। उस समय पंडित नेहरू ने कहा था कि भारत जैसा और संसाधन संपन्न देश मूलभूत सामग्री के लिए विदेशी स्रोतों पर निर्भर नहीं रह सकता। अपनी सम्प्रभुता को बचाये रखने के लिए और भारत को आत्मनिर्भर तथा स्वतंत्र बनाने के लिए हम भारत में स्टील प्लांट स्थापित करेंगे। भले ही इसकी लागत कुछ भी हो और राष्ट्र को कुछ भी भुगतान क्यों न करना पड़े। मेरे मित्र श्री मुरली मनोहर जोशी जो कि भारत सरकार में वरिष्ठ मंत्री हैं, यहां हैं। वे मेरे बहुत अच्छे मित्र हैं। मैं नहीं जानता कि वे चुप क्यों हैं? श्री बालू जो कि कैबिनेट के सदस्य हैं और तमिलनाडु के हैं, वे भी चुप हैं। मुझे बताया गया है कि तमिलनाडु के मुख्यमंत्री ने भी सरकार से ऐसा न करने की अपील की है। यह केवल स्टील का प्रश्न नहीं है। परन्तु सम्पूर्ण सरकारी क्षेत्र का निजीकरण किया जा रहा है और बहु-राष्ट्रीय कम्पनियों के हाथों में धकेला जा रहा है। हमारा उद्देश्य क्या है? यही हमारी चिंता है।

श्री वैको: पश्चिम बंगाल सरकार ने भी बहुराष्ट्रीय कम्पनियों तथा निजीकरण के लिए द्वार खोल दिए हैं।

श्री चन्द्रशेखर: जिस किसी ने भी ऐसा किया है चाहे वह कांग्रेस हो अथवा भाजपा हो अथवा मैं स्वयं हूं अथवा और कोई हो, कम से कम मैं यह कहने को तैयार हूं कि मैं बिल्कुल प्रारम्भ से ही इसका विरोध कर रहा हूं।

कम से कम मैं यह कहने को तैयार हूं कि मैं प्रारम्भ से ही इसका विरोध कर रहा हूं। मैं इसके परिणाम जानता हूं। इससे केवल आर्थिक गुलामी ही नहीं आयेगी बल्कि इस देश में भी गुलामी आ जायेगी। उस समय भी, मैंने चेताया था कि यदि आप आर्थिक मामलों में हस्तक्षेप स्वीकार करते हैं, तो आपको राजनीतिक मामलों में भी हस्तक्षेप स्वीकार करना पड़ेगा और यह इबारत आज दीवारों पर लिखी हुई है।

सभापति महोदय, मैं समझता हूं कि आप सरकार को सलाह देंगे कि वह सभी चीजों को बेचने की जल्दबाजी न करे जो भारत ने पिछले पांच दशकों के दौरान स्थापित की है। यह हमारे लोगों की कड़ी मेहनत से बनाया गया है। उन्होंने बड़ी कुर्बानियां दी हैं। यह इन लोगों के लिए नहीं है, जो राष्ट्र की संपूर्ण सम्पत्ति को बेचने के प्राधिकार के स्थानों पर बैठे हैं, जिसे पिछले पांच वर्षों के दौरान प्राप्त किया गया है।

मुझे खुशी है कि श्री वैको ने इसे अपना समर्थन दिया है और मुझे आशा है कि वह इस बात का भी समर्थन करेंगे कि सरकार किसी और चीज की आड़ में इस योजना के कार्यान्वयन में सफल न हो जाए। देश की सभी चीजों को बेचने के लिए विनिवेश नामक पवित्र शब्द बना लिया है। मुझे आशा है कि मेरे मित्र डा. मुरली मनोहर जोशी सुन रहे हैं। कई बार प्रत्येक व्यक्ति के जीवन में चुनौतियां आती हैं जैसे कि राष्ट्र के समक्ष चुनौतियां हैं। अब जबकि राष्ट्र के सामने गंभीर चुनौतियां हैं, उन्हें इसे राष्ट्र के सामने आ रही चुनौती के रूप में नहीं, बल्कि उसकी अखंडता, सम्मान, मर्यादा और शोभा के सामने आ रही चुनौती के रूप में स्वीकार करना चाहिए।

श्री सोमनाथ चटर्जी: हम हमारे आदरणीय नेता, श्री चन्द्रशेखर के बहुत ही समुचित और स्पष्ट हस्तक्षेप के लिए अत्यंत आभारी हैं। मैं श्री वैको का भी इस मुद्दे पर उनके समर्थन के लिए आभारी हूं, जिसे यहां उठाया गया है।

मैं सभी माननीय सदस्यों से इसे यहां राजनैतिक मुद्दा न बनाने का अनुरोध करता हूँ। यह भारत की आर्थिक संप्रभुता का प्रश्न है, जिसके साथ राजनैतिक संप्रभुता भी जुड़ी हुई है। हम इसे अलग नहीं कर सकते। मैं यहां बहस में छा जाने का प्रयत्न नहीं कर रहा हूँ। अब ऐसा लगता है कि राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन इस मुद्दे पर पूरी तरह एक नहीं है। मैं अपने मित्रों को बधाई देता हूँ जिन्होंने इस प्रश्न को सही परिप्रेक्ष्य में लिया है। मैं जानता हूँ कि वे अब गलत संगत में हैं। किन्तु मुझे आशा है कि वे अपना पृथक अस्तित्व बनाए रखेंगे।

श्री वैको: हम पहले ही बुरी संगत छोड़ चुके हैं।

श्री सोमनाथ चटर्जी: मैं केवल यह कह रहा हूँ कि इस मुद्दे पर एकराय नहीं है। अत: इसे केवल सरकार विरोधी पक्ष का मामला नहीं माना जाना चाहिए। यह प्रश्न महत्वपूर्ण क्षेत्रों जैसे हमारे देश की संप्रभुता, हमारे देश की आर्थिक स्वतंत्रता, हमारे देश के संसाधनों और हमारी आत्म-निर्भरता से संबंध रखता है। मुझे विश्वास है, जो भी उस तरफ बैठे हैं वे इन मुद्दों पर समझौता नहीं करेंगे। क्या हम प्रत्येक वस्तु के लिए दूसरों पर निर्भर रह सकते हैं?

अत: मैं इस मुद्दे पर पूरा समर्थन देता हूँ। मैं जानता हूं कि डा. जोशी आज अत्यधिक दुखी हैं। आर.एस.एस. के प्रमुख ने प्रधान मंत्री को चेतावनी दी है, शायद डा. जोशी निजी तौर पर सहमत होंगे। मैं उनके उत्तर का आकांक्षी हूँ। श्री चन्द्रशेखर जी ने बिल्कुल ठीक ही कहा है कि हमने उनका अनुसरण किया है, क्योंकि उस कंपनी में केवल वही ऐसे हैं जिनका उद्योग और अर्थव्यवस्था के संबंध में कुछ सही-सही विचार है। हो सकता है अन्य मामलों में उन पर श्री चितलंगिया ने दबाव डाला हो, किन्तु यहां उन्होंने अच्छा मुद्दा उठाया है।

अत: हम पुरजोर मांग करते हैं कि इसे रंग नहीं दिया जाना चाहिए। इस पर पूरी चर्चा की जानी चाहिए और विपक्ष को विश्वास में लेना चाहिए। हमें कुछ नहीं पता कि क्या हो रहा है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): मैं यशस्वी सदस्यों, विशेषकर श्री चन्द्रशेखर द्वारा व्यक्त विचारों से सहमत हूँ। मैं अच्छी तरह महसूस करता हूँ कि सरकार के लिए इन ढांचों, जो सैंकड़ों-हजारों मेहनती कामगारों के श्रम तथा पसीने और देश की विभिन्न ताकतों से वर्षों में तैयार किए गए हैं, की नियति के संबंध में स्पष्ट और खुले तौर पर विचार व्यक्त करने का समय आ गया है।

यह सही है कि आर्थिक उदारीकरण की नीति कांग्रेस सरकार द्वारा बनाई गई थी, जब डा. मनमोहन सिंह वित्त मंत्री और श्री नरसिंह राव प्रधान मंत्री थे।

यह भी सही है कि विभिन्न मुद्दों पर कई दृष्टिकोण हैं, जिनसे प्रयोगों की संभावना भी है। मैं विश्वासपूर्वक कह सकता हूँ कि इस तरफ से कांग्रेस पार्टी अन्य सभी दलों की चिंता से सहमत होगी कि इन ढांचों को जो पंडित जवाहर लाल का सपना था और जिसे बाद में श्रीमती इंदिरा गांधी ने अपनाया, इस तरह से तोड़ा नहीं जा सकता है। यदि आवश्यकता पड़े तो संपूर्ण आर्थिक नीति की समीक्षा की जाए। हमारा दल इसके लिए तैयार है। किन्तु हम देश को बेचने नहीं दे सकते ...*(व्यवधान)*

श्री सुदीप बंद्योपाध्याय (कलकत्ता उत्तर पश्चिम): महोदय, मैं इस मुद्दे पर अपना मत स्पष्ट करना चाहता हूँ। 248 केन्द्रीय सरकारी उपक्रम हैं। कुछ उपक्रम लाभ कमा रहे हैं और कुछ घाटे में चल रहे हैं। यहां नवरत्न, मिनी रत्न और रत्न हैं।

पंडित नेहरू के शासन काल में, भारत सरकार ने भारत की आर्थिक उन्नति और विकास की दृष्टि से केन्द्रीय सरकारी उपक्रम स्थापित किए थे। शुरुआत से ही हमारा यह मत था कि 'विनिवेश', जिसे माननीय सदस्य श्री चन्द्रशेखर ने कहा था, उन हजारों कामगारों के लिए घोर चिंता का कारण बन गया है, जो इन केन्द्रीय सरकारी उपक्रमों में कार्यरत हैं। एक ओर, नए रोजगार के कोई अवसर नहीं हैं। रोजगार सृजन पूरी तरह रुक गया है। नई नौकरियों के अवसरों पर प्रतिबंध है। दूसरी ओर, विनिवेश के नाम पर ये सरकारी उपक्रमों को बंद किये जा रहे हैं। हमारी नेता कुमारी ममता बनर्जी ने प्रारम्भ में ही स्पष्ट तौर पर कहा था कि हमें 'सेल' पर गर्व है और हम शामिल हुए हैं अथवा इस सरकार को अपना स्पष्ट समर्थन दिया है। जहां तक विनिवेश का संबंध है, हम एक हैं। किसी भी केन्द्रीय सरकारी उपक्रम के विनिवेश की घोषणा से पहले भारत सरकार को इस मामले पर दो अथवा तीन बार सोचना चाहिए। एक नया मंत्रालय बनाया गया है, किन्तु इस मंत्रालय का उद्देश्य अथवा लक्ष्य यह नहीं होना चाहिए कि विनिवेश ही एकमात्र हल बन जाए। हमारे गौरव-स्टील क्षेत्र को सभी तरह की सुरक्षा की जानी चाहिए, सभी तरह की बजटीय सहायता और वित्तीय सहायता दी जानी चाहिए, जिसके द्वारा वे पुनरुद्धार पैकेज प्राप्त कर सकें और अपने को जीवित रख सकें।

श्री वैको: महोदय, मैं माननीय सदस्यों, विशेषकर श्री सोमनाथ चटर्जी, की खुशी के लिए कहना चाहूंगा कि तमिलनाडु की विधान सभा ने सर्वसम्मति से निजीकरण के विरुद्ध एक प्रस्ताव पारित किया है ...*(व्यवधान)*

श्री टी.एम. सेल्वागनपति: क्या इसे लागू किया गया है ...*(व्यवधान)*

श्री वैको: हम किसी के भी द्वारा सार्वजनिक और राज्य की सम्पत्ति की लूट का विरोध करते हैं ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री मुलायम सिंह यादव (संभल): सभापति जी, जितनी हमारे सम्मानित नेताओं ने अपनी राय यहां रखीं, हम उसका समर्थन करते हैं। हम इस पर ज्यादा विस्तार से बात नहीं करना चाहते। हमें यहां दो महत्वपूर्ण बातें इसलिए रखनी हैं कि यहां जो मित्रों ने सवाल उठाये कि कांग्रेस पार्टी ने नीतियां चलाई या किसी और ने चलाई, जिसने भी गलती की है, लेकिन कांग्रेस की गलत नीतियों के कारण ही आप वहां आ गये और सबसे ज्यादा दुर्भाग्य और अफसोस इस बात का है कि सबसे ज्यादा स्वदेशी आंदोलन चलाने का काम माननीय जोशी जी ने किया और आजकल हर स्तर पर विदेशी आंदोलन चल रहा है।

दूसरी बात निजी क्षेत्र में जाने का मतलब केवल आर्थिक विकास ही नहीं था, इसका लक्ष्य था कि हमारा देश हर क्षेत्र में आत्मनिर्भर हो और जो हमारी टैक्नलोजी है और जो हमारे लोगों ने मेहनत की है उनका परिश्रम बेकार जायेगा। इसमें एक महत्वपूर्ण बात यह है कि निजी क्षेत्र में घाटे या मुनाफे का सवाल नहीं है।

[श्री मुलायम सिंह यादव]

यदि यह सवाल है तो घाटे का जिम्मेदार कौन है, आपकी नीतियां क्या थीं, जिस तरह की नीतियां चलाईं, जिनकी वजह से ये घाटे में आई हैं।

सभापति महोदय, इसलिए हम सावधान करना चाहते हैं कि जिस तरह से उदारीकरण चल रहा है उसके चलते विदेशी ताकतों के हाथों में देश जा रहा है। मैं बताना चाहता हूं कि मलेशिया पूर्वी और दक्षिणी देशों का आर्थिक दृष्टि से सबसे मजबूत देश था, लेकिन वहां की अर्थव्यवस्था बाद में इतनी खराब हुई कि उस देश के प्रधान मंत्री ने एक साल पहले बयान दिया कि विदेशी कंपनियों ने केवल हमारे देश के धन को ही लूटा और अर्थव्यवस्था को ही चौपट नहीं किया बल्कि हमारे देश की राजनीति में भी हस्तक्षेप किया है। मैं समझता हूं कि हमें उनके इस बयान से और मलेशिया के इस उदाहरण से सीख लेनी चाहिए।

सभापति महोदय, आज हम लोक सभा के अंदर माननीय सदस्यों के सामने इस तथ्य को स्वीकार करते हैं कि जितने भी उदारीकरण के कानून बन रहे हैं, वे सब विदेशी ताकतों के दबाव में और विदेशी धनी देशों के दबाव में व उनकी सुविधा के अनुसार बन रहे हैं। हमारी राय में कहीं न कहीं सरकार की मजबूरी है जिसके कारण पूरे देश को उदारीकरण की तरफ ले जाया जा रहा है। मैं समझता हूं कि यदि कहीं उदारीकरण की जरूरत है, तो भी हमें इस लोक सभा के अंदर और इसके द्वारा स्वीकार शर्तों पर करना चाहिए, लेकिन ऐसा नहीं हो रहा है बल्कि विदेशियों की जरूरत और उनकी शर्तों तथा विदेशी धनी देशों की मर्जी के अनुसार और विदेशी कंपनियों की इच्छा के अनुरूप हो रहा है।

सभापति महोदय, अभी सत्ता पक्ष की तरफ से कहा गया कि चीन ने सबसे ज्यादा इन्वैस्टमेंट किया है। मैं कहना चाहता हूं कि यह कहना सदन को गुमराह करने वाला है। चीन ने जो भी इन्वैस्टमेंट किया है वह अपनी शर्तों पर किया है और भारत विदेशी कंपनियों, विदेशी धनी देशों और विदेशी धनी कंपनियों की जरूरतों को पूरा करने के लिए कर रहा है। सत्ता पक्ष की ओर से आज जितने भी कानून बनाए जा रहे हैं या संशोधित किए जा रहे हैं वे सब विदेशी धनी देशों और कंपनियों के दबाव में किये जा रहे हैं। नहीं तो आज सदन में वे बताएं कि जब सदन के सभी पक्षों की राय इसके विपरीत है, तो फिर ऐसी क्या मजबूरी है और सदन की भावनाओं को क्यों नहीं समझा जा रहा है।

सभापति महोदय, अब तो सरकार ने सदन की भावनाओं को समझ लिया होगा। इसमें सत्ता पक्ष और विपक्ष का सवाल नहीं है। इस बात की बहुत आलोचना की जा सकती है कि उदारीकरण की योजना इस सरकार की नहीं है, वह कांग्रेस की है। मैं समझता हूं कि आज आप सत्ता में हैं इसलिए सबसे ज्यादा जिम्मेदारी आप पर हैं। मैं आपका ध्यान जब आप विपक्ष में थे, उस समय की ओर ले जाता हूं और आपसे कहना चाहता हूं कि तब आपने सबसे ज्यादा इसका विरोध किया था और आज आप यह कह कर नहीं बच सकते कि ये नीतियां कांग्रेस ने चालाई थीं। आज आप सत्ता में हैं और आप नए-नए कानून पास कर रहे हैं। इसलिए आप अपनी जिम्मेदारी से नहीं बच सकते।

सभापति महोदय, आज यदि सरकारी लोक उपक्रमों में घाटा है, तो इसका इलाज यह नहीं है कि उनको निजी हाथों में सौंप दिया जाए या विदेशी धनी कंपनियों को बेच दिया जाए। यदि उनमें घाटा है, तो उसे सुधारने के उपाय किये जाने चाहिए, यदि अधिकारी ठीक नहीं हैं, तो उन्हें दंड दिया जाना चाहिए। उन्हें सुधारने का यह इलाज नहीं है कि हम उन सरकारी लोक उपक्रमों को निजी क्षेत्र में दे दें या विदेशी धनी कंपनियों अथवा विदेशी धनी देशों को दे दें। मुझे सरकार के ऐसे कार्यों को देखते हुए प्रतीत होता है कि कहीं न कहीं सरकार की नीयत में फर्क है, इसके पीछे उसका कोई व्यक्तिगत स्वार्थ है। वरना पूरे देश में आंख मूंद कर सरकारी लोक उपक्रमों को विदेशियों के दबाव में आकर निजी क्षेत्र को देना, कहां तक उचित है। इसलिए हमारी सरकार से और यहां बैठे मंत्री श्री मुरली मनोहर जोशी जी से अपील है कि वे इस पर विचार करें और किसी भी हालत में इनको निजी क्षेत्र में या विदेशी धनी देशों के हाथ में नहीं जाने दिया जाए। इतना ही कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री पी.एच. पांडियन (तिरुनेलवेली): महोदय, मैं केवल एक मिनट लूंगा *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: डा. जोशी कुछ कहना चाहते हैं। श्री पांडियन, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

श्री प्रकाश परांजपे (ठाणे): महोदय, यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है। मैं कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। मैं दो मिनट लूंगा। कृपया मुझे अनुमति दें *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय: मंत्री जी पहले ही खड़े हैं। कृपया आप अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

श्री पी.एच. पांडियन: यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण मामला है। भारत सरकार द्वारा किए गए आर्थिक सर्वेक्षण में सिफारिश की

गई है कि प्रयोग में न आने वाली सार्वजनिक संपत्ति को बेचा जाना चाहिए। यह आर्थिक सर्वेक्षण में बताया गया है। यह सिफारिश है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: यहां बहुत से सम्मानित सदस्यों के नाम हैं। मैं यथासंभव अधिकाधिक सदस्यों को अवसर देना चाहता हूं। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। श्री पांडियन कृपया सहयोग करें।

श्री पी.एच. पांडियन: क्या यह महत्वपूर्ण मुद्दा नहीं हैं? ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: डा. जोशी खड़े हैं। वे उत्तर देना चाहते हैं। कृपया उन्हें सुनें।

[हिन्दी]

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदय की ओर से बहुत से ऐसे कागज मिले हैं, जिनको देखने से ऐसा प्रतीत होता है कि सरकार इस देश के सरकारी उपक्रमों को मल्टीनैशनल्स को देने जा रही है। हम इसका घोर प्रतिवाद करते हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: रघुवंश प्रसाद सिंह जी आप बैठिए।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैं इसी विषय पर प्रत्येक को बोलने की अनुमति नहीं दे सकता।

...*(व्यवधान)*

श्री पी.एच. पांडियन: सरकार को आर्थिक सर्वेक्षण में उल्लिखित प्रस्ताव को वापिस लेना चाहिए ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

मानव संसाधन विकास मंत्री, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्री तथा महासागर विकास मंत्री (श्री मुरली मनोहर जोशी): श्रीमन्, मैंने सभी सम्मानित सदस्यों के विचारों को बहुत ध्यानपूर्वक सुना और सदन की भावनाओं से मैं संबंधित मंत्री महोदय को अवगत करा दूंगा कि सदन ने किस प्रकार की भावनायें इस प्रश्न पर व्यक्त की हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री मुलायम सिंह यादव: आपके पीछे बैठे हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री मुरली मनोहर जोशी: मैं स्टील मिनिस्टर की बात कर रहा था। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री सोमनाथ चटर्जी: एक मंत्री उपक्रम को चलाने वाले हैं, और अन्य मंत्री उपक्रम को बंद करने वाले हैं ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री मुरली मनोहर जोशी: उसे बंद करने का सवाल नहीं है और न ही किसी प्रकार से किसी विदेशी शक्ति के दबाव में काम करने का सवाल है। मैं आपको विश्वास दिलाता हूं कि जब तक यह सरकार इधर बैठी है, किसी विदेशी शक्ति के दबाव में कोई फैसला नहीं लिया जायेगा।

श्री सोमनाथ चटर्जी: यह तो मुंह जुबानी बात है। ...*(व्यवधान)*

श्री मुरली मनोहर जोशी: कोई फैसला किसी विदेशी शक्ति के दबाव में नहीं होगा।

श्री मुलायम सिंह यादव: क्या यह सच है।

श्री मुरली मनोहर जोशी: यह सच है और देश के हित में होगा।

श्री सोमनाथ चटर्जी: आप कितने स्वाधीन हैं?

श्री मुरली मनोहर जोशी: मैं उतना ही स्वाधीन हूं जितना देश स्वाधीन है। मैं उतना ही स्वाधीन हूं जितने आप स्वाधीन हैं।

श्री ई.एस. सुदर्शन नाच्चीयप्पन (शिवगंगा): आप थोड़े से बदल गये हैं।

श्री मुरली मनोहर जोशी: न मैं बदला हूं और न आप बदले हैं। यह मुश्किल है। ...*(व्यवधान)* जहां तक आपकी भावनाओं का सवाल है, उसके आलोक में उन भावनाओं को ध्यान में रखते हुए मेरा विश्वास है कि स्टील मिनिस्टर और डिसइन्वेस्टमेंट मिनिस्टर दोनों ही सदन की भावनाओं को ध्यान में रख कर फैसला करेंगे। मेरा विश्वास है, इस पर आप थोड़ा भरोसा कीजिए।

श्री तरित बरण तोपदार (बैरकपुर): पार्लियामेंट में फैसला लेना है। ...*(व्यवधान)* अलग-अलग कानून बना कर दिये। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: मैंने पहले ही श्री भेरूलाल मीणा का नाम पुकारा है।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: श्री भेरूलाल मीणा के भाषण के अलावा कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

सभापति महोदय: आप केवल अपने विषय पर बोल सकते हैं, अन्य विषयों पर नहीं। आपका विषय है-राजस्थान के कई भागों में अकाल की स्थिति *...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री भेरूलाल मीणा: सभापति जी, राजस्थान में भयंकर अकाल पड़ा हुआ है। वैसे तो काफी जगह अकाल है लेकिन राजस्थान में सबसे ज्यादा है। वह रेगिस्तानी और पहाड़ी इलाका है। वहां मवेशियों को पीने का पानी और खाने के लिए चारा नहीं मिल रहा है। गरीब लोगों के लिए कोई रोजगार नहीं है। राजस्थान सरकार ने अपने लेवल पर जो राहत कार्य चालू किया है, वह पर्याप्त नहीं है। भारत सरकार से जो सहायता मिलनी चाहिए, वह नहीं के बराबर है। मेरा भारत सरकार से निवेदन है कि समय रहते राजस्थान सरकार को जितनी राशि चाहिए, हमने 12 हजार करोड़ रुपये मांगें हैं, कम से कम वह 12 हजार करोड़ रुपये राजस्थान सरकार को दिये जायें जिससे मवेशी और मनुष्य न मरें।

श्री पी.आर. खुंटे (सारंगढ़): सभापति जी, मैं मध्य प्रदेश के सारंगढ़ क्षेत्र से चुनकर आया हूं। आजादी के 52 सालों के बाद भी मेरा संसदीय क्षेत्र पेय जल के संकट से जूझ रहा है। अनेक जल प्रदाय योजनायें ऐसी हैं जो केन्द्र सरकार और राज्य सरकार के विचाराधीन हैं। मात्र धन के अभाव के कारण ये सभी जल प्रदाय योजनायें ठंडे बस्ते में बड़ी हुई हैं जिसके कारण मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता को घोर पेय जल का सामना करना पड़ रहा है। इसलिए मेरा भारत सरकार से आग्रह है कि आने वाली इस भीषण गर्मी को देखते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र सारंगढ़ जो कि 22 हजार की आबादी वाला नगर है, वहां घोर जल संकट है, वहां एक जल प्रदाय योजना जिसकी लागत लगभग 56 लाख रुपये की है, वह विगत कई वर्षों से भारत सरकार के विचाराधीन है। उसी प्रकार सीरी नारायण जो कामगार विधान सभा सारंगढ़ के अंतर्गत आता है, वहां भी भारी पेयजल का संकट है। लाहोल, डोटोपार, लखनपुर अनेक ऐसे ग्राम हैं जहां गर्मी के दिनों में बैलगाड़ी से नदी नालों और तालाबों से पानी लाकर जनता को उपलब्ध कराया जाता है। वे गंदा पानी पीने को मजबूर होते हैं। वे आए दिन पेयजल के संकट से जूझ रहे हैं। मेरा भारत सरकार से आग्रह है कि जो अनुसूचित जाति, जनजाति और पिछड़ा संसदीय क्षेत्र है, जहां लम्बे अंतराल के बाद भी पेयजल का संकट बना हुआ है, वहां इस साल की गर्मी के मौसम को देखते हुए पेयजल की समस्या के समाधान के लिए समुचित व्यवस्था कराने का कष्ट करें।

श्री राम टहल चौधरी (रांची): वनांचल, झारखंड जो पहाड़ी क्षेत्र है, वहां छोटे किसानों को सिंचाई की सुविधा देने के लिए जल धारा योजना बराबर चालू रही है। छोटे-छोटे चैक डैम और सिंचाई कूप छोटे किसानों को दिये जाते हैं। मुझे पता लगा है कि इस बार उस जल धारा योजना को सरकार बंद करने जा रही है। इससे छोटे किसानों, पिछड़े, हरिजन, आदिवासी आदि, को काफी नुकसान होगा। इसलिए मैं भारत सरकार से आग्रह करना चाहता हूं कि जल धारा योजना, जो वहां बराबर चलाई जा रही थी, को चालू रखें तभी इससे छोटे किसानों को सुविधा मिल सकेगी, वे सिंचाई कर सकेंगे और अपनी जीविका उपार्जन कर सकेंगे।

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर): जयपुर के उच्च न्यायालय के सामने मनु की मूर्ति लगाई गई है। हम केन्द्र सरकार से कहना चाहते हैं कि उच्च न्यायालय के सामने मनु का स्टैचू लगाना कौन्सीट्यूशन के मुताबिक गैर-कानूनी है। इसलिए हम केन्द्र सरकार से अपील करते हैं कि वह राज्य सरकार को बताए कि वहां लोगों ने जान-बूझकर कानून हाथ में लेकर मूर्ति को लगाने का प्रयत्न किया है। यदि उनको मनु की मूर्ति लगानी है तो अपनी बस्ती में लगा सकते हैं। उसमें हमारा कोई विरोध नहीं है। लेकिन हाई कोर्ट के सामने मनु की मूर्ति लगाना ठीक नहीं है। इससे हमारे देश के सैकुलरिज्म को धोखा होता है। उसके सामने से मूर्ति को हटाना चाहिए, इस तरह का निर्देश केन्द्र सरकार राज्य सरकार को दे। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री कोडीकुनील सुरेश (अडूर): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से, सरकार का ध्यान एक बहुत ही महत्वपूर्ण मामले पर आकर्षित करना चाहता हूं। केरल में मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पुनालूर पेपर मिल एकमात्र बड़ा उद्योग है। यह उद्योग 15 वर्ष पहले बंद किया गया था। वहां कार्य करने वाले 2,000 प्रत्यक्ष कर्मचारी और 2,000 अप्रत्यक्ष कर्मचारी हैं। यह उद्योग एक निजी प्रबंधन द्वारा चलाया जा रहा था। प्रबंधन ने आई.सी.आई.सी.आई., आई.डी.बी.आई. और कैनरा बैंक से कुछ ऋण लिया था। किन्तु प्रबंधन भारी घाटे के कारण समय पर ऋण अदा नहीं कर सका। प्रमुख ऋण संस्थान आई.सी.आई.सी.आई. ने मुम्बई उच्च न्यायालय में प्रबंधन के विरुद्ध एक मामला दर्ज कराया। मुम्बई उच्च न्यायालय ने एक रिसिवर नियुक्त किया और मिल 1986 में बंद हो गई। इस मिल को पुन: खोलने के लिए बहुत प्रयास किए गए हैं। राज्य सरकार और केन्द्र सरकार ने इस मिल को पुन: खोलने के लिए कई बार चर्चा की किन्तु दुर्भाग्य से अब तक कुछ नहीं हुआ है। बेरोजगारी और गरीबी के कारण अब तक 15 कर्मचारियों ने आत्महत्या की है और बहुत से अन्य कर्मचारी ऐसा कर सकते हैं। अत: मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध करूंगा कि वह कोई कदम

---

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

उठाए ताकि वित्तीय संस्थान पुनालूर पेपर मिल के प्रबंधन के साथ इस मामले को निपटाने के लिए आगे आएं और शीघ्र मिल को पुन: खोलने का रास्ता खुल सके।

अपराह्न 1.00 बजे

[हिन्दी]

श्री रामानन्द सिंह (सतना): सभापति महोदय, कृष्णा फाइनेंस कारपोरेशन नाम की एक कम्पनी ने उत्तर प्रदेश और बिहार, तीन राज्यों के लिए बाणसागर नाम की संयुक्त सिंचाई योजना के नाम पर वहां के किसानों को ज्यादा ब्याज का लालच देकर करीब दो करोड़ रुपये से ज्यादा जमा कराया। जब वह रकम किसानों को देने का समय हो गया, एफ.डी.आर. का पीरियड पूरा हो गया तो वह फाइनेंस कम्पनी वाइंड-अप करके दिल्ली भाग गई।

सबसे बड़ी तकलीफ की बात यह है कि मैंने माननीय वित्त मंत्री जी को लिखकर भी यह बात दी कि इस कम्पनी से आप किसानों को पैसा दिलाइये तो मुझे बहुत खेद है कि फाइनेंस मिनिस्टर ने मेरे पत्र का अभी तक औपचारिक जवाब भी नहीं दिया। जब इस तरह की कार्रवाई फाइनेंस मिनिस्टर सांसदों के साथ करेंगे कि उनके पत्र का जवाब न दें तो ये कम्पनियां लोगों को छुट्टा लूटेंगी। मैंने 238 किसानों की सूची भी फाइनेंस मिनिस्टर को दी और किस किसान ने कितने-कितने लाख रुपया इस कम्पनी ने जमा कराया, वह भी दिया, लेकिन अब वह कम्पनी वाइंड-अप करके यहां भाग आई। वहां के किसान मेरे यहां आकर डेरा डालते हैं। जब मैं कम्पनी वालों को फोन लगाता हूं तो वे वहां नहीं मिलते, वहां ताला पड़ा है। सभापति महोदय, मेरा आपसे आग्रह है कि आप वित्त मंत्री से कहें और यहां किसी मंत्री को इस पर रेस्पोंड करना चाहिए कि किसानों का यह दो करोड़ रुपया वापस कराएंगे या नहीं कराएंगे। फाइनेंस मिनिस्टर की तरफ सेकोई हमें कुछ आश्वासन देंगे क्या?

सभापति महोदय : बैठिये, आपका हो गया।

श्री रामानन्द सिंह: आप आसन से कुछ आदेश करेंगे, इनको भी तो आप कुछ खींचिए।

सभापति महोदय : फाइनेंस मिनिस्टर नहीं हैं, आप बैठिये।

श्री रामानन्द सिंह: इतनी गम्भीर घटना हुई है, किसानों का दो करोड़ रुपया लेकर यह कम्पनी भाग आई। यहां राम नाईक जी बैठे हैं, ये कुछ बतायें।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री धर्मराज सिंह पटेल बोलेंगे।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री पटेल के भाषण के अलावा कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री धर्मराज सिंह पटेल (फूलपुर): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार का ध्यान आलू पैदा करने वाले किसानों की तरफ खींचना चाहता हूं।

आज उत्तर प्रदेश सहित पूरे देश में आलू की खुदाई का काम चल रहा है। आलू सब्जियों में एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है। पिछली बार 1998 में आलू की पैदावार कम हुई थी तो आलू 1200 रुपये क्विंटल के आसपास बिका था। तब पूरे देश में हाहाकार मच गया था और आलू के किसानों ने जो कोल्ड स्टोरेज में आलू रखा, उनके यहां छापा मारकर भारत सरकार ने आलू के दाम गिराने का काम किया था, लेकिन आज भारत देश के किसान, जो इस समय आलू बहुत अच्छा पैदा कर रहे हैं, अब हर जगह आलू की पैदावार अच्छी है, उनके आलू को कोल्ड स्टोरेज में रखने के लिए कोई जगह नहीं मिल रही है। आलू के किसान अपना आलू रखने के लिए परेशान हैं। आज कोल्ड स्टोरेज के मालिक 80-90 रुपये प्रति क्विंटल के हिसाब से उनसे किराया वसूलने की तैयारी कर रहे हैं।

मैं भारत सरकार से निवेदन करना चाहूंगा कि आलू का समर्थन मूल्य घोषित करके कम से कम आलू के किसानों ने जो आलू पैदा किया है, उनसे उसे खरीद कर विदेशों में भेजा जाये और भारत सरकार आलू की खरीद की घोषणा करके आलू खरीदे, जिससे आलू का किसान आत्महत्या न करने पाये, उसकी आर्थिक स्थिति कमजोर न होने पाये और भविष्य में आलू की पैदावार देश में गिरने न पाये, इसलिए आलू की खरीद सरकार को करनी चाहिए।

[अनुवाद]

श्री माधव राजवंशी (मंगलदाई): महोदय, मैं असम राज्य से संबंधित एक महत्वपूर्ण मामला उठाना चाहता हूं। अब उस राज्य

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री माधव राजवंशी]

में संवैधानिक संकट पैदा हो गया है। असम में 2.10 करोड़ की जनसंख्या में से 20 लाख लोग कोच राजवंशी हैं। वे अपने को 1943 से अनुसूचित जनजाति की सूची में सम्मिलित करने की मांग करते आ रहे हैं। भारत सरकार ने 1995 में एक अध्यादेश जारी करके उस सूची में उन्हें सम्मिलित किया था। इसके बाद चौथा अध्यादेश लाया गया। भारत सरकार ने संसद में 1996 का विधेयक संख्या 21 पेश किया। इसे श्री अमर रायप्रधान, संसद सदस्य के सभापतित्व वाली संसदीय प्रवर समिति को उनकी सिफारिशों के लिए सौंपा गया था।

संसदीय प्रवर समिति ने भी कोच राजवंशी लोगों को अनुसूचित जनजाति की सूची में सम्मिलित करने की सिफारिश की थी। किन्तु तीन वर्ष बीत गए हैं। अभी तक भारत सरकार ने इस विधेयक को संसद में अंत:स्थापित नहीं किया है। उन कोच राजवंशी लोग न तो अन्य पिछड़ा वर्ग की सूची में हैं और न ही अनुसूचित जाति की सूची में हैं और किसी सूची में नहीं हैं। उम्मीदवारों को कोई अवसर नहीं मिलता, छात्रों को किन्हीं स्कूलों, कालिजों और अन्य संस्थानों में दाखिला नहीं मिलता।

महोदय, यह संवैधानिक संकट बन गया है। इस समुदाय के श्री करूणा दत्ता अनुसूचित जनजाति उम्मीदवार के रूप में विधायक निर्वाचित हुए थे। अब वह सामान्य उम्मीदवार बन गए हैं *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय : मंत्री जी ने इस पर ध्यान दिया है।

श्री माधव राजवंशी : महोदय, मैं भारत सरकार से कोच राजवंशी लोगों को न्याय दिलाने के लिए इस विधेयक को चालू सत्र में लाने का अनुरोध करता हूं। मेरा यही निवेदन है।

[हिन्दी]

श्री सुकदेव पासवान (अररिया): सभापति महोदय, 1992 में सांसद क्षेत्रीय विकास योजना प्रारम्भ हुई थी। 13वीं लोक सभा में इस बाबत मैंने सेंट्रल हाल के पास लाइब्रेरी में जानकारी लेनी चाही कि सांसद क्षेत्र विकास योजना का क्या ब्यौरा है, किस जिले में कितना रुपया गया और कितना नहीं गया। लेकिन मुझे इस सम्बन्ध में वहां कोई जानकारी नहीं मिली। फिर मैंने बगल में स्थापित कंप्यूटर कक्ष से इसकी जानकारी लेनी चाही, उन्होंने कहा कि इसके लिए आप पटेल भवन जाएं। जब मैं पटेल भवन गया तो वहां जाकर पता चला कि उनके पास भी कोई हिसाब-किताब नहीं है। उन्होंने कहा कि आप संसद की लाइब्रेरी में जाएं, जबकि वहां भी मुझे कोई जानकारी नहीं मिल सकी थी। मैं आपसे आग्रह करता हूं कि सांसद क्षेत्र विकास योजना की राशि के बारे में कम से कम प्रत्येक छमाही में एक बार हर सांसद को जानकारी मिलनी चाहिए। इससे उसे पता चल सकेगा कि मेरे क्षेत्र में कितना रुपया गया और कितना बचा हुआ है।

सभापति महोदय, इसके अलावा मैं एक और निवेदन करना चाहता हूं कि सांसद क्षेत्र विकास योजना के तहत प्रत्येक सांसद को हर वर्ष दो करोड़ रुपए दिए जाते हैं, इसको बढ़ाकर पांच करोड़ रुपए किया जाना चाहिए ताकि ग्रामीण इलाकों में उस राशि से जो काम आजादी के बाद से नहीं हुआ, वह हो सके।

श्री राम नाईक : सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने जो अभी कहा कि जानकारी नहीं मिल रही है, मैं उस सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूं। यह विभाग पहले मेरे पास था। सारी प्रक्रिया पूरी करके वहां सदस्य जाएं, वहां जो निदेशक हैं या संयुक्त सचिव हैं, उनसे मिलें तो आपको 1993-94 से अब तक की जानकारी मिल सकती है। किस कारण से किस अधिकारी ने आपको ऐसा कहा, इस सम्बन्ध में आप मंत्री जी को लिखकर दें, ताकि आपको कठिनाइयां दूर हो सकें। यदि वहां के कलेक्टर ने जानकारी नहीं भेजी है तो कलेक्टर के खिलाफ ब्रीच आफ प्रिवीलेज भी ला सकते हैं कि वह जानबूझकर देरी कर रहा है। मैं सभी माननीय सदस्यों से कहूंगा कि इसके लिए एक विभाग काम करता है, जिससे आपको जानकारी मिल सकती है।

[अनुवाद]

श्री पी.सी. थामस (मुवत्तुपुजा): महोदय यह बहुत अधिक चिंता का विषय है कि केरल की अर्थव्यवस्था बहुत बिगड़ गयी है, क्योंकि केरल में बड़े पैमाने पर पैदा की जा रही फसलें जैसे रबड़, नारियल, कॉफी और अन्य बागान के मूल्यों में भारी गिरावट आई है।

महोदय, हम पिछले चार वर्षों से रबड़ के इस मुद्दे को इस सम्मानित सदन में उठाते रहे हैं किन्तु हम इस मुद्दे का उचित हल निकालने में असफल रहे हैं। वास्तव में, सरकार की गलत नीतियों और उचित समय पर कार्यवाही न करने से भी राज्य बुरी तरह प्रभावित हुआ है। उदाहरण के लिए रबड़ के मूल्य का मुद्दा है, जो मैं अब उठा रहा हूं। मंत्री जी यह समझते हैं कि मैं इसे बार-बार उठा रहा हूं। किन्तु यह एक तथ्य है कि प्राकृतिक रबड़ का मूल्य जो लगभग तीन अथवा चार वर्ष पहले 70 रुपये था, अब 28 रुपये और 29 रुपये नीचे तक आ गया है। केरल में यह मुख्य उत्पाद है। इससे अधिकतम राजस्व और रोजगार मिलता है। अन्य मुख्य उत्पाद नारियल है। वहां अन्य क्षेत्र कृषि क्षेत्र है, जो राज्य को अधिकतम राजस्व के साथ-साथ अधिकतम रोजगार देता है। राज्य बुरी तरह से प्रभावित हुआ है।

मैं एक सुझाव दूंगा। सरकार को वास्तविक समस्या का पता लगाने और इन दो महत्वपूर्ण समस्याओं का हल ढूंढने के लिए

तत्काल एक अधिकारी अथवा एक बहुत ही वरिष्ठ व्यक्ति को लगाना चाहिए ...*(व्यवधान)* मैं समाप्त कर रहा हूं। महोदय, उदाहरण के लिए रबड़ के संदर्भ में, सरकार ने एक कदम उठाया है कि इसकी खरीद की जायेगी। न इसलिए, यदि आप इसे एक विशेष मूल्य पर खरीदेंगे, तो प्राकृतिक रबड़ का मूल्य स्वत: बढ़ जाएगा। किन्तु उसके लिए सरकार ने कोई कदम नहीं उठाया है। सरकार केवल कहती है कि इसे बाजार मूल्य पर खरीदा जाएगा, जिससे किसानों को कोई मदद नहीं मिली है। किन्तु सरकार ने युक्तिसंगत बताते हुए मूल्य की घोषणा की। इसलिए, कम से कम आपको तो युक्तिसंगत मूल्य, जैसा कि आप कहते हैं, पर जरूर खरीदना चाहिए। किसानों की सहायता करने का केवल यही रास्ता है।

सभापति महोदय : श्री गिरधारी लाल भार्गव।

..(व्यवधान)

सभापति महोदय : वह पहले ही बोल चुके हैं और मंत्री जी ने उसे नोट कर लिया है।

श्री सुरेश कुरुप (कोट्टायम): यह बहुत गंभीर मामला है।

श्री पी.सी. थामस : यहां एक और भी पहलू है।

सभापति महोदय : मंत्री जी ने पहले ही इसे नोट कर लिया है। कृपया अब आप बैठ जाइए। मैं पहले ही श्री गिरधारी लाल भार्गव को बुला चुका हूं।

श्री पी.सी. थामस : एक और बात भी है। महोदय उपयोग किए गए टायरों का आयात किया जा रहा है। हम उपयोग किए टायरों का आयात क्यों करें? यहां हमारे पास टायर हैं। हम उनका उत्पादन कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : श्री थामस, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री थामस, कृपया अब आप बैठ जाइए।

श्री पी.सी. थामस : महोदय, मैं समाप्त कर रहा हूं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : श्री रमेश चेन्नितला, कृपया आप बैठिए।

श्री पी.सी. थामस : महोदय यह बहुत ही गंभीर मुद्दा है ...*(व्यवधान)*

श्री सुरेश कुरुप : यह कूड़ाघर नहीं है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : यह एक गंभीर मामला है और मंत्री जी ने इसे नोट कर लिया है।

श्री एन.एन. कृष्णदास (पालघाट): महोदय, केरल के एक मंत्री यहां बैठे हैं। मैं समझता हूं कि वह भी हमारी चिंता में शामिल होंगे।

सभापति महोदय : मैं मंत्री को निर्देश नहीं दे सकता।

...(व्यवधान)

श्री पी.सी. थामस : महोदय, हम आश्वासन चाहते हैं। कम से कम हमें आश्वासन तो चाहिए ही। विदेशों द्वारा भारत में उपयोग किए गए टायर बड़ी मात्रा में भेजे जा रहे हैं। वे इनका वहां उपयोग नहीं करना चाहते। वे उन्हें यहां फेंकना चाहते हैं। उनको मुश्किल हो रही है, क्योंकि उनके यहां पर्यावरणीय समस्या है ...*(व्यवधान)* उसके कारण भारतीय किसान परेशान हो रहे हैं ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : जब भी केरल का मुद्दा उठाया गया है, सभी इकट्ठा हो जाते हैं। मैं जानता हूं कि केरल की अर्थव्यवस्था के लिए यह बहुत ही गंभीर मामला है। उन्होंने बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा उठाया है। आप सभी ने भाग लिया है और मंत्री जी ने इसे नोट कर लिया है।

श्री पी.सी. थामस : मंत्री जी कृपया उत्तर दें।

सभापति महोदय : वह इसे संबद्ध मंत्री जी तक पहुंचाएंगे। आप कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। श्री गिरधारी लाल भार्गव खड़े हैं। आप कृपया बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

श्री पी.सी. थामस : माननीय कानून मंत्री श्री राजगोपाल यहां हैं।

सभापति महोदय : श्री थामस, कृपया आप बैठिए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री थामस, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें।

श्री राम नाईक : जब अध्यक्षपीठ ने कहा है, तो हमें इसे मानना चाहिए।

सभापति महोदय : ठीक है, श्री गिरधारी लाल भार्गव, आप बोल सकते हैं।

श्री पी.सी. थामस : क्या हमें आश्वासन मिल सकता है? हमें आश्वासन मिलना चाहिए कि तत्काल कड़ी कार्यवाही की जाएगी। धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): महोदय, तीन कम्पनियां—भारत पैट्रोलियम, इण्डियन आयल और हिन्दुस्तान पैट्रोलियम—देश में समान नीति पर काम कर रही हैं। इनका उद्देश्य समान है। भारत पैट्रोलियम, इन्डियन आयल और हिन्दुस्तान पैट्रोलियम जयपुर में जिस प्रकार काम कर रही है, उसकी ओर मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं। गैस कनैक्शन प्राप्त करने के लिए जो भी आवेदन दिए जाते हैं, उनको पूरा नहीं कर पा रहे हैं। भारत पैट्रोलियम और इंडियन आयल में 1999 में जिन उपभोक्ताओं ने रजिस्ट्रेशन कराया था, उनको गैस कनैक्शन्स दे दिए गए हैं और सन् 2000 में जो रजिस्टर हुए हैं, उनको गैस कनैक्शन देने जा रहे हैं। लेकिन समान नीति और समान काम होने के बाद भी आज कई उपभोक्ता हिन्दुस्तान पेट्रोलियम के जयपुर कार्यालय में चक्कर लगा रहे हैं। लोगों को कनेक्शन नहीं मिल पा रहे हैं। गैस सिलेंडर समय पर लोगों को नहीं मिल पाता है, दो-दो महीने तक लोगों को सिलेंडर नहीं मिल पाता है। यहां दोनों मंत्री विराजमान हैं। मेरा इनसे निवेदन है कि जब दोनों के समान उद्देश्य और समान नीति है तो अच्छे परिणाम लाने के लिए एक ही नीति के अंतर्गत एक ही निकाय में इन तीनों कम्पनियों को मिला लिया जाए। इससे जयपुर शहर के उपभोक्ताओं को लाभ होगा। यह मेरी वाजिब मांग है। मैं समझता हूं कि मंत्री जी मेरी मांग को स्वीकार करेंगे।

श्री राम नाईक : मान्यवर सदस्य ने जो भी बातें कहीं हैं, उनका मैं निश्चित तौर पर ख्याल करूंगा। लेकिन मैं सारे सदन को यह भी बताना चाहता हूं कि इस समय मेरे ख्याल से वेटिंग लिस्ट का नम्बर लगभग 90 लाख है। ये सारी जो वेटिंग लिस्ट 90 लाख की है, इसे हम दिसम्बर, 2000 तक समाप्त करने वाले हैं। इसलिए आपकी जो कठिनाई होगी, उसे तो हम दूर करेंगे ही, अन्य नई गैस एजेंसियों के बारे में भी यदि माननीय सदस्य के कोई सुझाव हों तो वह भी लिख कर दे दें। हम बड़ा विस्तृत इस प्रकार का प्लान बना रहे हैं, जिसके तहत 90 लाख की वेटिंग लिस्ट हम समाप्त करेंगे तो नये सिलेंडर मेनुफैक्चरर्स को भी इसका लाभ होगा। जो गैस चूल्हे बनाते हैं उनको भी लाभ होगा। इसलिए आपको जहां-जहां मार्केटिंग की आवश्यकता लगती है, ऐसी जगहों के लिए आप जरूर सुझाव दीजिए। हम उसको एग्जामिन करेंगे। माननीय सदस्य ने जो जयपुर के बारे में कहा, इसके लिए आप लिख कर दें कि क्यों नहीं मिला है, ऐसा इनका अंदाजा है तो उस पर भी मैं ख्याल करूंगा।

[अनुवाद]

श्री अनादि साहू (बेरहामपुर, उड़ीसा): सभापति महोदय, भुवनेश्वर का लिंगाराज मन्दिर 1100 ईसवी में निर्माण किया गया था। इस मन्दिर का वास्तुकला और प्राचीनता की दृष्टि से बहुत महत्व है। यह संरक्षित स्मारक है और यह प्राचीन स्मारक और पुरातत्वीय स्थल तथा अवशेष अधिनियम और उसके अंतर्गत बने नियमों के अंतर्गत आता है। हाल ही में, यह देखा गया है कि यद्यपि यह एक संरक्षित स्मारक है और यह प्रावधान है कि संरक्षित स्मारक के 100 मीटर के क्षेत्र में कोई निर्माण नहीं किया जाना चाहिए, फिर भी बड़ी संख्या में अवैध निर्माण किया जा रहा है। स्थानीय पुलिस और भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अधिकारी उन लोगों से मिले हुए हैं जो अवैध निर्माण कर रहे हैं।

हाल ही में, देवी पादुका सहर्ष लिंग, धार्मिक स्थल के आसपास अनधिकृत निर्माण किया गया है।

अत: मैं मानव संसाधन विकास मंत्री जी से और उनके माध्यम से भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभाग से अनुरोध करता हूं कि लिंगाराज मन्दिर के देवी पादुका सहर्ष लिंगा से उन अनधिकृत निर्माण को हटाने के तत्काल कदम उठाए जाएं।

[हिन्दी]

श्री हरीभाऊ शंकर महाले (मालेगांव): महोदय, महाराष्ट्र में, विशेषत: नासिक जिले में और हमारे निर्वाचन क्षेत्र में मालेगांव में शहर में तो फोन की सुविधा हो गई है लेकिन ग्रामीण विभाग में अभी तक अच्छी तरह से सुविधा नहीं है। एक्सचेंज खोलने के लिए पांच छ: साल से लोगों ने पैसा भरा हुआ है लेकिन फिर भी अभी तक कोई सुविधा नहीं है। वहां सम्मान ठीक से पहुंचता नहीं है, इसलिए ग्रामीण विभाग में फोन की सुविधा अच्छी तरह से नहीं है।

महोदय, मेरी संचार मंत्री जी प्रार्थना है कि ग्रामीण विभाग में फोन की सुविधा अच्छे तरीके से करवा दीजिए।

[अनुवाद]

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल): महोदय, ट्रेड यूनियन कानून में बदलाव लाने के संबंध में हाल ही में अखबारों में प्रकाशित हुआ है। इस परिवर्तन का अपने नेताओं का स्वयं निर्वाचन करने में कामगारों के अधिकारों पर बुरा प्रभाव पड़ेगा। यह बहुत

ही उल्टा कदम है, जो न्यायोचित नहीं हो सकता। कामगारों को अपने नेता को चुनने का मौलिक अधिकार है और उन्हें स्वेच्छा से पंजीकरण कराने का अधिकार है। सरकार की वर्तमान प्रवृत्ति शताब्दी से ज्यादा समय से मौजूद सारी प्रणाली को बदलने की है। औपनिवेशिक शासन के दौरान भी कामगारों को पंजीकरण का अधिकार था। अब इस अधिकार को नकारा जाता है। यह अपनी यूनियन का पंजीकरण करवाने में कामगारों के अधिकारों के हनन का स्पष्ट मामला है। इसलिए, यदि यह रिपोर्ट सही है, तो मैं सरकार से पुरजोर कहना चाहूंगा कि वह इस कदम से बाज आए। यह न्यायोचित नहीं हो सकता यह सरासर उन ट्रेड यूनियन अधिकारों का हनन है, जो शताब्दी से भी ज्यादा समय से विद्यमान हैं। इसलिए मैं सरकार को बताना चाहता हूं कि यदि उसका कोई ऐसा इरादा है, तो उसे भारत के श्रमिक वर्ग के भारी आंदोलन का सामना करना पड़ेगा। उसे यह बात ध्यान में रखनी चाहिए। सरकार आग से खेल रही है। इसलिए मैं सरकार अथवा संबद्ध मंत्री को ऐसी कार्यवाही करने से बाज आने की सलाह देता हूं, जो आंदोलन को बुलावा दे रही है। वरना हम श्रमिक वर्ग आंदोलन में बहुत गड़बड़ी पैदा करने के लिए कुख्यात हैं। मुझे आशा है कि सरकार इस पर अनुकूल रुख अपनाएगी।

अपराह्न 1.21 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए अपराह्न 2.25 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह्न 2.28 बजे

(मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक सभा अपराह्न 2.28 बजे पुनः समवेत हुई।)

[अध्यक्ष महोदय *पीठासीन* हुए]

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब हम नियम 377 के अधीन मामले लेंगे।

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) मध्य प्रदेश से होकर गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-3 को चार और छह लेनों में बदले जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री धावरचन्द गेहलोत (शाजापुर): अध्यक्ष महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक तीन आगरा-मुम्बई मध्य प्रदेश से होकर जाता है। उक्त मार्ग पर भारी वाहनों का अत्यधिक संख्या में आने-जाने का क्रम बना रहता है। उक्त मार्ग की चौड़ाई कम होने के कारण अनेक दुर्घटनाएं हो रही हैं जिससे जान और माल की हानि हो रही है। आए दिनों यह मार्ग जाम रहता है। उक्त मार्ग की मध्य प्रदेश में बहुत जर्जर हालत है तथा कई पुल टूटे पड़े हैं। इनको ठीक करना आवश्यक है। उक्त मार्ग को चार लेन और छः लेन में बदलना जन हित और देश हित में अति आवश्यक है।

अतः मैं सरकार से मांग करता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक तीन को चार और छः लेन में बदलने तथा जर्जर व टूटे पुलों का नवनिर्माण करने हेतु शीघ्र आवश्यक स्वीकृति प्रदान कर कार्य प्रारम्भ करवाया जाए।

(दो) कामायनी एक्सप्रेस को जौनपुर और मुम्बई के बीच चलाए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

चिन्मयानन्द स्वामी (जौनपुर): मेरा संसदीय क्षेत्र जौनपुर एक पिछड़ा और उद्योग शून्य जनपद है। शिक्षा की दृष्टि से उ.प्र. में अग्रणी होते हुये भी वहां के प्रत्येक व्यक्ति की औसत आय प्रदेश में सबसे कम है। रोजगार का कोई साधन न होने के कारण वहां का हर युवक रोजी की तलाश में अपना घर छोड़ने को मजबूर है। वहां के हर परिवार का कोई सदस्य अपनी जीविका के लिये मुम्बई महानगर पर निर्भर करता है। लाखों की संख्या में वहां के लोग मुम्बई में रहते हैं। उनके आने-जाने के लिए जौनपुर से मुम्बई तक एक भी सीधी ट्रेन सेवा उपलब्ध नहीं है। गत वर्ष ट्रेन "कामायनी" एक्सप्रेस नाम से शुरू की गई थी लेकिन ट्रेक की कमजोरी का बहाना बताकर उसे वाराणसी दिल्ली के बीच कई दूसरी ट्रेन भी हैं।

अतः, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूं कि जौनपुर जंघई रेलवे लाइन से होकर जौनपुर से मुम्बई के लिये कामायनी एक्सप्रेस को चलाने के आवश्यक आदेश पारित करने का कष्ट करें ताकि जौनपुर के मजदूरों और रोजी-रोजगार की तलाश में मुम्बई जाने वालों को सीधी रेल सेवा सुलभ हो सके।

(तीन) हिमाचल प्रदेश के उपभोक्ताओं के लिए रसोई गैस के सिलेण्डर और रेग्यूलेटर की प्रतिभूति राशि में यथेष्ट कमी किए जाने की आवश्यकता

श्री महेश्वर सिंह (मंडी): अध्यक्ष महोदय, मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि हिमाचल प्रदेश के दूर-दराज, पहाड़ी एवं पिछड़े क्षेत्रों के लोगों को खाना पकाने की गैस (एल.पी.जी.)

[श्री महेश्वर सिंह]

उपलब्ध कराने में हिमाचल प्रदेश का खाद्य एवं आपूर्ति निगम भारत सरकार के तेल एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय के सहयोग से गैस एजेंसियों एवं विस्तार बिन्दुओं के माध्यम से लगा हुआ है और लगभग 3.50 लाख उपभोक्ताओं को यह सुविधा उपलब्ध करा रहा है, लेकिन अभी भी लगभग 6 लाख परिवार एल.पी.जी. की सुविधा से वंचित हैं। प्रदेश में दूरदराज तथा पर्वतों की उत्तंग श्रृंखलाओं में बसे बहुत से परिवार अभी भी ऐसे हैं जिनकी आय कम है तथा एक सिलेंडर एवं प्रेशर रैगुलेटर की धरोहर राशि रु. 1000/- देने की स्थिति में नहीं हैं। भारतीय तेल निगम द्वारा उत्तर-पूर्व के राज्यों में जहां कि भौगोलिक स्थिति हिमाचल प्रदेश के समतुल्य एवं अनुरूप है वहां सिलेंडर एवं रेगुलेटर की प्रतिभूति राशि में 50 प्रतिशत की छूट दी है। हिमाचल प्रदेश में वन एवं ईंधन की आवश्यकता के बढ़ते दबाव को कम करने के लिये ऐसी छूट दिया जाना अनिवार्य है।

महोदय, यदि पेड़ ज्यादा कटेंगे, तो वर्षा अधिक होगी और जब वर्षा अधिक होगी, तो बाढ़ आयेगी मैदानी क्षेत्रों में तबाही लायेगी। इससे जहां पहाड़ी क्षेत्र प्रभावित होंगे वहां मैदानी क्षेत्र भी विनष्ट होने से बच नहीं सकेंगे। अतः, यह जनहित एवं राष्ट्रहित में है कि हिमाचल प्रदेश में एल.पी.जी. सस्ती एवं सुलभ कराई जाये जिससे प्रतिभूति धनराशि में उत्तर-पूर्व राज्यों के समान 50 प्रतिशत छूट दी जाए। मेरा अनुरोध है कि हिमाचल प्रदेश की कठिन भौगोलिक स्थिति, हिमाचल वासियों की आय के बहुत सीमित साधन, ग्रामीण क्षेत्रों में अत्यंत न्यून व्यापारिक गतिविधियां, पहाड़ी दूरदराज एवं सीमावर्ती राज्य होने के कारण वहां एल.पी.जी. के सिलैंडर एवं रेगुलेटर की प्रतिभूति धनराशि जमा कराने में 50 प्रतिशत की छूट दी जाये।

(चार) मध्य प्रदेश में जबलपुर के निकट मंडला जिले में एक सुपर थर्मल पावर स्टेशन को शीघ्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्रीमती जयश्री बैनर्जी (जबलपुर): अध्यक्ष महोदय, जबलपुर के नजदीक मंडला जिले में मनेरी ग्रोथ सेंटर में नेशनल थर्मल पावर स्टेशन स्थापित करने हेतु तकनीकी जांच करा ली है, कि जबलपुर के पास बने बरगी डेम से इस सुपर थर्मल पावर स्टेशन के लिये आवश्यक मात्रा में पानी उपलब्ध रहेगा तथा शहडोल क्षेत्र से कोयला मिलेगा। परन्तु अभी तक इसकी स्थापना नहीं हो पा रही है जिसके कारण आम जनता में सरकार के प्रति अत्यंत असंतोष एवं आक्रोश व्याप्त है। इसलिये भारत सरकार इसकी स्थापना हेतु शीघ्र प्रयास करे।

(पांच) अधिकाधिक विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए बिहार के बोधगया में बेहतर आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्रीमती श्यामा सिंह (औरंगाबाद, बिहार): माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं मध्य बिहार में बोधगया की दयनीय स्थिति की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ।

हम सब जानते हैं कि बिहार में बोधगया बौद्धों का एक धार्मिक तीर्थस्थल तथा एक महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल है। गौतम बुद्ध को बोध गया में ज्ञान प्राप्त हुआ था। यह बिहार में सबसे अधिक आकर्षक पर्यटन स्थल है। इसका निर्माण जापान, चीन, कोरिया, सिक्किम और थाइलैण्ड के लोगों द्वारा संयुक्त रूप से किया गया है तथा उन्होंने इस पर भारी निवेश किया है। उन्होंने यहां मठों का निर्माण किया है।

अत्यन्त दयनीय स्थिति यह है कि बोध गया में नागरिक सुख-सुविधायें तथा अन्य सुविधायें अच्छी हीं हैं। बुनियादी सुविधाऐं तो वहां बिल्कुल नहीं हैं। इन मठों के आस-पास अत्यधिक धूल और गंदगी है। जल निकास की व्यवस्था भी नहीं के बराबर है। पानी के कनेक्शन और मलकुंड की खतरनाक स्थिति के कारण स्वास्थ्य संबंधी स्थिति बहुत खराब है। काफी समय से कूड़ा करकट नहीं हटाया गया है। पर्यटकों विशेषरूप से विदेशी पर्यटकों के लिए बोधगया और इसके आस-पास के क्षेत्रों में पैदल आना जाना संभव नहीं है। मूलभूत सुविधाओं और स्वच्छता की स्थिति खराब होने के कारण विदेशी पर्यटकों पर खराब प्रभाव पड़ता है। पर्यटन स्थल के समीप आई टी डी सी का अशोक होटल भी पर्यटकों के लिए न्यूनतम आवश्यकताएं मुहैया नहीं करा पा रहा है।

अतः मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह इस स्थिति की ओर ध्यान दे तथा बोधगया में आधारभूत सुविधाएं मुहैया कराने के लिए शीघ्र उपचारात्मक उपाय करे।

(छह) देश में विशेष रूप से केरल में महिला प्रधान एजेण्टों के हितों की सुरक्षा करने के लिए राष्ट्रीय बचत योजना पर ब्याज की दर में कमी करने के निर्णय की समीक्षा किये जाने की आवश्यकता

श्री एस. अजय कुमार (ओट्टापलम): महोदय, मैं केरल में महिला प्रधान एजेन्टों की समस्याओं से संबंधित एक मुद्दा उठाना चाहता हूँ।

इस समय, केरल में लगभग 15 हजार महिला प्रधान एजेन्ट राष्ट्रीय बचत योजना की सेवा में लगी हैं। उनकी स्थिति को किसी भी हालत में कम करके नहीं आंका जा सकता है क्योंकि वे राष्ट्र के राजकोष में बड़ी मात्रा में अंशदान करती हैं।

राष्ट्रीय बचत योजना की ब्याज दर में कमी, इंदिरा विकास पत्र के समाप्त किए जाने और आवर्ती जमा पर ब्याज दर में कमी किए जाने से राशि जमा करने की प्रक्रिया पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। यह जमाराशि कम आय वर्ग के लोगों से एकत्र की गयी है, तथापि उन्हें प्राप्त होने वाली ब्याज की दर जो उन्हें अब तक मिलती रहीं, को पांच प्रतिशत से घटाकर चार प्रतिशत कर दिया गया है।

इन सबसे बढ़कर बात यह है कि यह ऐसा क्षेत्र है, जो उन महिलाओं को अपनी ओर आकर्षित करता है, जो आत्मनिर्भर हो सकती है तथा अपने परिवार के व्यय को पूरा करने के लिए छोटी सी धनराशि कमाने की आशा करती हैं। प्रत्येक क्षेत्र में, परिलब्धियों में समय-समय पर वृद्धि की जाती है किंतु यह वृद्धि, इस कार्य में लगी महिलाओं को नहीं दी जाती है।

अत: मैं सरकार से महिला प्रधान एजेन्टों के लिए उन सारे लाभों को पुन: बहाल करने का अनुरोध करता हूँ जो वे पिछले अनेक वर्षों से प्राप्त कर रही हैं।

(सात) विद्युत खपत प्रभारों के संबंध में आई.डी.पी.एल. के बकाये का आंध्र प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड को शीघ्र भुगतान किए जाने की आवश्यकता

श्री राम मोहन गाड्डे (विजयवाड़ा): महोदय, अक्तूबर, 1998 तक हैदराबाद स्थित आई.डी.पी.एल. कंपनी को विद्युत उपभोग प्रभार के संबंध में आंध्र प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड को 27,24,15,495 रुपए अदा करने थे और इस उपक्रम द्वारा इतने बड़े विद्युत प्रभार का भुगतान न किए जाने से ए.पी.एस.ई.बी., जो कि पहले ही काफी वित्तीय घाटे में चल रहा है, पर काफी भार पड़ेगा। यह उद्योग पिछले दो वर्षों से कार्य नहीं कर रहा है तथा यह बस्ती फैक्ट्री की प्रकाश व्यवस्था और घरेलू उपभोग के लिए भुगतान किए बिना विद्युत ले रही है।

अत: मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूँ कि आई डी पी एल की ओर से बकाया राशि के तुरन्त भुगतान की व्यवस्था करें।

(आठ) बिहार में हमीदनगर सिंचाई परियोजना को शीघ्र पूरा किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री अरुण कुमार (जहानाबाद): अध्यक्ष महोदय, आतंकवाद आज देश की विकट और पहली समस्या बनकर सामने आ गया है। यह देश के अलग-अलग भागों में अलग-अलग रूप में उभर रहा है। मेरे बिहार राज्य में यह नक्सलवाद के नाम से पहचाना जाता है। वैसे तो पूरा बिहार ही हिंसा की आग में झुलस रहा है, परन्तु पटना, जहानाबाद, गया आदि वे अंचल हैं जो विशेष रूप से प्रभावित हैं। पुनपुन नदी पर हमीद नगर परियोजना के निर्माण का प्रस्ताव दशकों पहले ही स्वीकार कर लिया गया था किन्तु निर्माण का काम आज भी अधर में लटका पड़ा है। इस परियोजना से जहां इस क्षेत्र में सिंचाई क्षमता बढ़ेगी, वहीं प्रतिवर्ष बाढ़ के कारण होने वाले नुकसान से भी राहत मिलेगी। परियोजना के तहत बिजली उत्पादन से अंचल के गांवों में बिजली की शक्ति का उपयोग होगा, उद्योग-धंधे स्थापित करने में सहायता होगी जिससे आज जिन हाथों में बंदूक है, उनमें कल कलम और कुदाली होगी।

अत: मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस परियोजना के निर्माण के लिए जिम्मेदार सभी प्रशासक इकाईयों के समन्वय से एक अलग प्रशासनिक संस्था का गठन कर उसे इस परियोजना के निर्माण का दायित्व दिया जाए और परियोजना को अविलम्ब पूरा किया जाए।

(नौ) हरियाणा की लंबित सिंचाई परियोजनाओं को शीघ्र पूरा किए जाने की आवश्यकता

डा. सुशील कुमार इन्दौरा (सिरसा): अध्यक्ष महोदय, हरियाणा राज्य आकार में भले ही छोटा है पर कर्तव्य निर्वाह में, इसकी देश में महत्वपूर्ण भूमिका है। देश की भूख मिटाने में हरियाणा राज्य सदा ही आगे रहा है। परन्तु आज हालात बदल रहे हैं, जल जो जीवन देता है, आज वह राज्य को विनाश की ओर धकेल रहा है। राज्य के अधिकांश जिले, जल की अधिकता या कमी के शिकार बनकर रहे गये हैं। हिसार, भिवानी, रोहतक, जीन्द और सिरसा जहां अधिक पानी के शिकार हैं, वहीं गुड़गांव करनाल, कुरुक्षेत्र, फतेहाबाद, पानीपत, कैथल, अम्बाला, रेवाड़ी, महेन्द्रगढ़ पानी के लिए तरस रहे हैं। हरियाणा राज्य की आज पहली जरूरत, पानी का सुप्रबन्ध है। अत: मेरा सरकार से आग्रह है कि अविलम्ब इस प्रकृति-दत्त जीवन के स्रोत की ओर ध्यान दे, निर्माणाधीन परियोजनाओं के निर्माण को विवादों के घेरे से बाहर निकालकर, निर्माण जल्दी पूरा करायें, अधिक जल वाले क्षेत्रों से अभावग्रस्त क्षेत्रों में पानी पहुंचाने की योजना बनायें, जिससे कृषि भूमि को तबाह होने से बचाया जा सके।

(दस) मद्रास उर्वरक लिमिटेड के शेयरों का अपवर्तन न किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री सनत कुमार मंडल (जयनगर): महोदय, मद्रास फर्टिलाइजर लिमिटेड ने प्रारम्भ से ही उत्पादन, उत्पादकता और लाभ के मामले

[श्री सनत कुमार मण्डल]

में बहुत अच्छा रिकार्ड बना रहा है। मद्रास फर्टिलाइजर लिमिटेड ने भारत सरकार को बड़ी मात्रा में लाभांश का भुगतान किया है जो इस बात का प्रमाण है कि राजसहायता वापिस लेने के लिए 1993-94 में सरकार की नीति के बावजूद, मद्रास फर्टिलाइजर लिमिटेड ने अनेक कदम उठाए तथा अपना पुनरुद्धार किया तथा लाभ कमाया है।

तथापि, नवीकरण नीति के कार्यान्वयन में अधिक समय और लागत बढ़ जाने के कारण तथा विलम्ब के कारण मद्रास फर्टिलाइजर लिमिटेड को 1997-98 के दौरान हानि हुई थी। तथापि, मद्रास फर्टिलाइजर लिमिटेड को लाभ होना प्रारम्भ हो गया है।

यह बताया गया है कि विनिवेश आयोग ने इसके शेयरों के अपवर्तन करने की भारत सरकार से सिफारिश की है। सरकार भी विनिवेश आयोग की सिफारिशों को स्वीकार करने की इच्छुक है।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि चूँकि मद्रास फर्टिलाइजर लिमिटेड लाभ कमाने वाला निकाय है, सरकार को इसके शेयरों का अपवर्तन करना बन्द कर देना चाहिए।

(ग्यारह) लो ग्रेड लाइम के आयात को हतोत्साहित करने और जैसलमेर, राजस्थान से स्टील ग्रेड लाइम-स्टोन के लाने-ले जाने में रेलवे द्वारा छूट दिए जाने की आवश्यकता

कर्नल (सेवानिवृत्त) सोनाराम चौधरी (बाड़मेर): महोदय, जैसलमेर और बाड़मेर जिले औद्योगिक रूप से अत्यधिक पिछड़े जिले हैं तथा यहां रोजगार के अवसर नहीं हैं। इसलिए बड़ी संख्या में लोग अपने जीविकोपार्जन के लिए समीपवर्ती राज्यों में पलायन कर रहे हैं। तथापि, वहां पर खजाने का बड़ा भंडार है तथा पाकिस्तान सीमा के समीप जैसलमेर जिले में सोनू गांव में इस्पात श्रेणी का चूना-पत्थर एक प्रमुख खनिज है। आर एस एम एम और आर एस एम डी सी द्वारा खनन किया जा रहा है। रेलवे और राज्य सरकार ने जैसलमेर को जोधपुर के साथ जोड़ने हेतु विशेष रेल पथ बनाने पर तथा अन्य आधारभूत संरचनाओं के लिए करोड़ों रुपए निवेश किए हैं। टिस्को और सेल के सभी प्रमुख इस्पात संयंत्रों को इस्पात श्रेणी के चूना-पत्थर की आपूर्ति की जाती है।

यह बताया जाता है कि कुछ समय से टिस्को और सेल मूल्य को ध्यान में रखते हुए इस्पात श्रेणी के चूना-पत्थर का आयात कर रहे हैं। आयातित चूना पत्थर की गुणवत्ता जैसलमेर जिले में उपलब्ध इस्पात श्रेणी के चूना-पत्थर जितना अच्छा नहीं है। आयातित चूना पत्थर की तुलना में जैसलमेर से प्राप्त इस्पात श्रेणी के चूना पत्थर की लागत में अन्तर होने का मुख्य कारण रेल का मालभाड़ा है। पहले, रेलवे जैसलमेर से सेल संयंत्रों और टिस्को तक चूना पत्थर की ढुलाई पर मालभाड़े में स्टेशन दर स्टेशन छूट देता था। बाद में, रेलवे ने यह छूट देना बन्द कर दिया है।

चूंकि रेलवे और राज्य सरकार ने इस क्षेत्र में बड़ी मात्रा में निवेश किया है, यदि उपयुक्त छूट नहीं दी जाती है तो रेलवे और राज्य सरकार द्वारा किया गया समग्र व्यय बेकार चला जायेगा। औद्योगिक रूप से पिछड़े रेगिस्तानी क्षेत्र के विकास के लिए मेरा अनुरोध है कि पिछड़े रेगिस्तानी क्षेत्र के हित की रक्षा करने के लिए निम्नलिखित कार्यवाही की जानी चाहिए:

(क) रेल मंत्री को मालभाड़ा छूट को बनाये रखना चाहिए।

(ख) वाणिज्य मंत्रालय को दुबई और अन्य देशों से निम्न श्रेणी के चूना-पत्थर के आयात को प्रोत्साहन नहीं देना चाहिए।

अपराह्न 2.45 बजे

रेल बजट 2000-2001
और
*लेखानुदानों की मांगें (रेल) 2000-2001
और
*अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल), 1999-2000

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब यह सभा मद सं. 16 से 18 तक को साथ-साथ लेगी।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में मांग सं. 1 से 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2001 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी के लिए या के संबंध में, कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखायी गयी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से, लेखे पर, राष्ट्रपति को दी जायें।"

"कि कार्यसूची के स्तम्भ 2 में मांग सं. 10, 13 और 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2000 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्यसूची के स्तम्भ 3 में दिखायी गयी राशियों से अनधिक संबंधित अनुपूरक राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाये।"

---

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत।

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत 2000-2001 के लिए लेखानुदानों की मांगें (रेल)

मांग की संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत लेखानुदान की मांगों की राशि
1	2	3
		रु.
1.	रेलवे बोर्ड	10,14,67,000
2.	विविध व्यय	30,38,67,000
3.	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	242,21,49,000
4.	रेलपथ और निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत और अनुरक्षण	483,91,64,000
5.	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	274,35,61,000
6.	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	523,92,02,000
7.	संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	262,17,81,000
8.	परिचालन व्यय—चल स्टाक और उपस्कर	444,96,58,000
9.	परिचालन व्यय—यातायात	1940,02,24,000
10.	परिचालन व्यय ईंधन	1071,66,71,000
11.	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	195,20,50,000
12.	विविध व्यय	239,58,09,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	888,72,23,000
14.	निधियों में विनियोग	1437,21,20,000
15.	सामान्य राजस्व के लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण की अदायगी और अतिपूंजीकरण	4,32,19,000
16.	परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव	6,33,33,000
	राजस्व	
	अन्य व्यय:	
	पूंजी	2238,56,22,000
	रेलवे निधियां	811,50,00,000
	कुल	11105,21,20,000

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत 1999-2000 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल)

मांग की संख्या	मांग का नाम	सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुपूरक अनुदान की मांगों की राशि
1	2	3
		रु.
10.	परिचालन व्यय ईंधन	451,84,68,000
13.	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवा निवृत्ति लाभ	796,26,39,000
16.	परिसंपत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव	
	अन्य व्यय	
	पूंजी	1,000
	रेलवे निधियां	3,000
	कुल	1248,11,11,000

अध्यक्ष महोदय: चर्चा प्रारंभ होने से पहले मैं एक टिप्पणी करना चाहता हूं। माननीय सदस्यगण, यद्यपि कार्यमंत्रणा समिति ने आज रेल बजट पर आम चर्चा तथा लेखानुदान पारित करने हेतु चार घंटे आवंटित किए हैं, तथापि इस बात पर भी सहमति हुई थी कि माननीय मंत्री के उत्तर सहित चर्चा पूरी करने और लेखानुदान एवं विनियोग विधेयक पर मतदान करने तथा उसे पारित करने हेतु जितनी देर तक आवश्यक हो, सभा की कार्यवाही चलती रहेगी।

कुछ माननीय सदस्यों ने सुझाव दिया है कि, पहले की तरह, सदस्यों को रेल बजट पर अपने लिखित भाषण प्रस्तुत करने की अनुमति दी जाए जो वाद-विवाद का भाग बन सकता है। मुझे आशा है कि सभा इस पर सहमत होगी।

अनेक माननीय सदस्य: हां।

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। श्री पी.आर. दासमुंशी चर्चा शुरू करेंगे।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): माननीय अध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर चर्चा शुरू करना मेरे और मुख्य विपक्षी पार्टी के लिए बड़े सम्मान की बात है।

महोदय, प्रत्येक बजट किसी भी सरकार के पिछले कार्य का प्रतिबिंब होता है। अत:, वर्तमान रेल बजट से वित्तीय मामले में तथा पूर्व सरकार के कार्य के संबंध में कोई विशिष्ट बजट होने की अपेक्षा नहीं की जा सकती है। यह रेल बजट वर्तमान सरकार के सम्पूर्ण आर्थिक दृष्टिकोण संबंधी अव्यवस्थित सोच को भी दर्शाता है। रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी ने अपने भाषण के पैराग्राफ 8 में जिस बात को स्वीकार किया है, उसके लिए वे अत्यधिक प्रशंसा की पात्र हैं कि रेल मंत्रियों ने निरंतर वांछित लक्ष्य के अनुरूप विकास दर को आगे नहीं बढ़ाया।

मैं इस विवाद में नहीं पड़ना चाहता कि उत्तरोत्तर रेल मंत्री कौन-कौन थे। तथापि, सभा की जानकारी के लिए मैं पूरा जोर देकर और तथ्यों एवं आंकड़ों की सहायता से यह कहना चाहता हूं कि कांग्रेस की सरकारों ने रेल क्षेत्र को सर्वोच्च प्राथमिकता दी थी। तथ्यों से यह साबित हो जायेगा। इसे माननीय मंत्री ने स्वीकार किया है। पंडित जवाहरलाल नेहरू के समय से लेकर छठी पंचवर्षीय योजना की शुरुआत के समय तक सभी कांग्रेस सरकारों ने रेलवे को केवल यात्रियों को लाने-ले जाने का ही साधन नहीं समझा। यह एक ऐसा क्षेत्र है जिसमें अवसंरचना और अन्य गतिविधियों के संबंध में समग्र आर्थिक विकास, सामाजिक उद्धार और सामाजिक विकास शामिल हैं। अत:, योजना आयोग ने अत्यंत उचित रूप से योजना आकलनों से पांचवीं योजना तक 75 प्रतिशत तक की पूंजीगत सहायता प्रदान की थी। हालांकि, छठी योजना के आरंभिक चरण में निश्चय ही यह सहायता घटकर 58 प्रतिशत तक रह गयी। इसके कारण काफी साधारण हैं। उस अवधि में, महोदय, मैं आपके माध्यम से, सभा और माननीय मंत्री को स्मरण कराता हूं कि पंजाब में आतंकवादी गतिविधियों के अलावा, अनेक ऐसी समस्याएं थीं जिनके कारण सरकार को अतिरिक्त वचनबद्धताएं पूरी करनी पड़ीं और तत्पश्चात् छठी योजना में यह घटकर 58 प्रतिशत रह गयी।

कलकत्ता मेट्रो कैसे अस्तित्व में आया? यह श्रीमती गांधी की समझदारी के कारण अस्तित्व में आया। जब वे 1971-72 के कलकत्ता कांग्रेस सत्र में भाग लेने गई थीं, तब उन्होंने कहा था कि कलकत्ता के लोगों के कष्टों का बयान नहीं किया जा सकता है। उन्होंने उस कार्य की नींव रखी और उसके बाद कलकत्ता मेट्रो का निर्माण होने लगा। अपितु, पर्याप्त धन न होने के कारण विभिन्न चरणों में यह कार्य किया गया। तत्पश्चात् पंजाब में कपूरथला परियोजना पर ध्यान दिया गया। पंजाब में आतंकवादी गतिविधियों के बाद, श्री राजीव गांधी की तत्कालीन सरकार ने यह महसूस किया कि केवल पुलिस और सी आर पी एफ को तैनात करना ही महत्वपूर्ण नहीं है, बल्कि विकासात्मक अवसंरचना के संबंध में पंजाब में किसी अन्य कार्य पर भी ध्यान देना जरूरी है। अतः, यह परियोजना शुरू हुई। तब, स्वाभाविक रूप से, पूंजीगत सहायता 75 प्रतिशत से कम होकर 58 प्रतिशत रह गई।

आज, माननीय मंत्री ने अत्यंत साहस के साथ स्वीकार किया है, जिसके लिए मैं उनका समर्थन करता हूं, कि इस अवस्था में यह 18 प्रतिशत तक रह गया है।

माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री ने एक सर्वदलीय बैठक बुलाकर अच्छा कार्य किया जहां सुस्पष्टतः और सर्वसम्मत रूप से हम सबने, जिसमें हमारे सम्माननीय सहयोगी श्री इंद्रजीत गुप्त और श्री के. येरननायडू शामिल हैं, कहा था कि 'नीति के मामले में रक्षा के बाद हमें रेल मंत्रालय और रेलवे पर सर्वाधिक बल और प्राथमिकता देनी चाहिए।' अवश्य ही, हमारे देश की प्रादेशिक अखंडता की सुरक्षा और संप्रभुता को बचाने के लिए रक्षा का महत्वपूर्ण स्थान है। परंतु रेलवे का स्थान रक्षा से कम महत्वपूर्ण नहीं है। इसे क्षेत्रीय और भाषायी बंधन को नजरअंदाज करते हुए पूरे देश का ध्यान रखना पड़ता है।

मैं कह सकता हूं कि रेलवे हमारे देश की अखंडता का प्रतीक है। 'भारतीय रेल' ऐसा नाम है जो देश की एकता का प्रतीक बन गया है।

श्री राम विलास पासवान ने भी यही बात कही थी और इसी तरह की बातें कुमारी ममता बनर्जी द्वारा भी कही गई हैं कि ब्रिटिश शासन के दौरान 54,000 किलोमीटर का रेल मार्ग तैयार किया गया था और पिछले 50 वर्षों के दौरान हमारे द्वारा उसका एक-तिहाई ही प्राप्त किया जा सका है। यह ब्रिटिश लोगों के लिए व्यक्त की गई प्रशंसा नहीं है। यदि आप लंदन स्थित इंडियन लाइब्रेरी में देखें, तो आपको मालूम हो जाएगा कि ब्रिटिश लोगों ने भारत में रेल मार्ग क्यों निर्मित कराया। यह कार्य सभ्यता के विकास के सिलसिले में हमारी जनता की सुविधा हेतु नहीं किया गया। वस्तुतः, ब्रिटिश लोगों ने महसूस किया था कि जब तक रेल मार्ग तेजी से निर्मित नहीं कराया जाता, वे उन दिनों राष्ट्रीय आंदोलन का मुकाबला करने के लिए अपनी सेनाएं नहीं भेज सकते थे।' यह बात रेलवे में कार्यरत ब्रिटिश अधिकारी ने कही थी। अतः, वे सहायता संबंधी संदेश (एस ओ एस) भेजा करते थे, 'हम सेनाएं नहीं भेज सकते, और आंदोलन हर दिन बढ़ते ही जा रहे हैं, चाहे दक्षिण में हो या उत्तर में हो। इसलिए, सेनाएं भेजने के लिए रेल मार्ग ही एकमात्र साधन है।' यह बात तत्कालीन वायसराय ने शिमला में कही थी। यह दस्तावेज अब भी उपलब्ध है। अतः, यह सत्य है कि उन्होंने अपना कार्य कर दिया है। परंतु यह भी सच है कि उन दिनों वही उनका उद्देश्य था ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री, कुमारी ममता बनर्जी, ने बजटीय प्रावधानों की घोषणा की है। कृपया इस आधार पर मुझ पर आरोप न लगाएं। मैं प्रान्तीयता, क्षेत्रीयता और देशोन्माद की वकालत नहीं करता। परंतु अचानक, यह मंत्री अनेक लोगों की नजर में आ गई हैं कि उन्होंने पूरे देश की उपेक्षा कर बंगाल के लिए कुछ अत्यंत असाधारण कार्य किया है। मैं कह सकता हूं कि यह सच नहीं है। यह सच है कि हमारे कुछ सहयोगियों ने उड़ीसा अथवा केरल में कुछ ऐसी परियोजनाओं, जिन पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है, के संबंध में आंदोलन किया है। उन्हें अपने मामलों को उठाने का अधिकार है और मेरे सहयोगी श्री रमेश चेन्नितला अपने भाषण के समय इस पर चर्चा करेंगे।

मैं माननीय पूर्व रेलवे मंत्रियों का अनादर नहीं करना चाहता और न ही उन्हें वेदना पहुंचाना चाहता हूं। मैं 1997-98 तथा 1998-99 के बजट भाषणों को उद्धृत कर सकता हूं। मैं ऐसे उदाहरण दे सकता हूं जब पश्चिम बंगाल राज्य के लिए एक भी ट्रेन की व्यवस्था नहीं की गई। मैंने श्री राम विलास पासवान द्वारा स्वर्ण जयंती वर्ष के दौरान दिए गए भाषण को पढ़ा है जिसमें उन्होंने केवल एक राज्य, अर्थात् पश्चिम बंगाल की उपेक्षा कर सभी नयी ट्रेनों और ट्रेनों के विस्तार के बारे में बताया था। परंतु यदि यह मंत्री पश्चिम बंगाल के लोगों की भावना को समझने के लिए आगे आती हैं और संतुलन बनाए रखने तथा राष्ट्रीय एकता को मजबूत करने के लिए इस संबंध में उचित कार्यवाही करती हैं, तो इस कार्य के लिए उन्हें दोष नहीं दिया जाना चाहिए तथा उनकी इस प्रकार अनदेखी नहीं करनी चाहिए।

मैं इस संबंध में कई उदाहरण दे सकता हूं। आखिरकार यह मामला ऐसा नहीं है कि कौन क्या करता है।' मैं यह नहीं कह रहा हूं कि श्री माधवराव सिंधिया ने ग्वालियर के लिए क्या किया है; मैं यह नहीं कह रहा हूं कि श्री सी.के. जाफर शरीफ ने बंगलौर के लिए क्या किया है; और मैं यह भी नहीं कह रहा हूं कि श्री राम विलास पासवान ने हाजीपुर के लिए क्या किया है। यदि इस महिला ने पश्चिम बंगाल के लिए थोड़ा कार्य कर

[श्री प्रियरजन दासमुंशी]

दिया है तो इसका यह अर्थ नहीं है कि वह शेष भारत की उपेक्षा कर केवल बंगाल का ही पक्ष ले रही हैं। मैं यहां तथ्यों के साथ आया हूं। परंतु यह निर्णय करने के लिए समय पर्याप्त नहीं है कि कैसे पश्चिम बंगाल, उड़ीसा अथवा इसी मामले में पूरे पूर्वी भारत और पूर्वोत्तर क्षेत्र को वंचित रखा गया है। अत:, मैं उन मुद्दों को नहीं उठा रहा हूं।

मैं केवल आलोचकों को यह स्मरण कराना चाहता हूं कि इस मामले पर विचार करने का यह उचित तरीका नहीं है।

यह सत्य है कि रेलवे को अनेक आर्थिक समस्याओं का सामना करना पड़ा है। इस अवस्था में, मैं उसी बात पर आता हूं जहां से मैंने शुरू किया था। मैं यह चाहता हूं कि भारत सरकार रेलवे जैसे महत्वपूर्ण क्षेत्र के संबंध में अपनी समस्त नीति स्पष्ट करे। यदि भारत सरकार पूर्व-पश्चिम मार्ग तथा उत्तर-दक्षिण मार्ग पर 58,000 करोड़ रुपये व्यय करने को महत्वपूर्ण समझती है, तो मैं ऐसी महत्वपूर्ण परियोजनाओं के लिए सरकार को बधाई देता हूं। भारत सरकार यह विचार कैसे कर सकती है कि पूर्व-पश्चिम मार्ग महत्वपूर्ण है, किन्तु रेलवे संरक्षा और सुरक्षा पावन नहीं है या उतना महत्वपूर्ण नहीं है?

जब हम सुरक्षा और संरक्षा की बात करते हैं तो हमें यह याद रखना चाहिए कि रेलवे में सुरक्षा और संरक्षा रेलवे की सामान्य गतिविधियों से सम्बद्ध नहीं है जैसाकि यह स्वतंत्रता प्राप्ति के तुरंत बाद सम्बद्ध था। सुरक्षा और संरक्षा देश की विभिन्न राजनीतिक स्थितियों से सम्बद्ध है।

अपराह्न 2.56 बजे

[डा. रघुवंश प्रसाद सिंह *पीठासीन हुए*]

माननीय सभापति महोदय, विभिन्न उग्रवादी समूहों, अलगाववादी ताकतों द्वारा देश के समक्ष जो खतरे की स्थिति उत्पन्न की गई है, वह ऐसी है कि अंतर्राष्ट्रीय ध्यान आकर्षित करने हेतु उनका मूल एवं प्रधान लक्ष्य रेल मार्ग या ट्रेन को नुकसान पहुंचाना है। रेल मंत्रालय माल भाड़ा, यात्री सुविधाओं तथा मार्गों के विस्तार पर ध्यान देते हुए किस प्रकार खतरे की स्थिति का ध्यान रख सकता है? रेल मंत्री कोई गृह मंत्री अथवा रक्षा मंत्री अथवा मुख्य मंत्री नहीं हैं। संरक्षा और सुरक्षा उपायों को उच्च समर्थन तथा प्राथमिकता देना केन्द्र तथा राज्य सरकारों दोनों की ही सामूहिक समझदारी होनी चाहिए।

रेल मंत्री ने, संभवत: सरकार में होने की अपनी मजबूरी के कारण, एक स्पष्टीकरण में यह स्वीकार किया था कि संरक्षा और सुरक्षा हेतु योजना आयोग द्वारा दी जा रही सहायता में कम वृद्धि हुई है। मुझे आशा है कि वे कोई समझौता नहीं करेंगी। श्री खन्ना की अध्यक्षता वाली संरक्षा समीक्षा समिति द्वारा सिफारिश की गई 65000 करोड़ रुपये की राशि ध्यान दिए जाने योग्य नहीं है। खतरों के मद्देनजर यह ज्यादा नहीं है। यदि आप उन गाड़ियों की संख्या दर्शाने वाली सारणी देखें जो नेपाल और भूटान के द्वार पर तथा बांग्लादेश के द्वार पर पश्चिम बंगाल सहित उत्तर-पूर्व क्षेत्र में दुर्घटनाग्रस्त हुई हैं तो आप पायेंगे कि यह वर्ष-दर-वर्ष बढ़ रही है। सभी प्रकार की ताकतों का एक मात्र लक्ष्य रेलवे हैं। पूर्वोत्तर, कश्मीर और सभी स्थानों पर एकमात्र लक्ष्य रेलवे है। रेलवे इस प्रकार से प्रमुख निशाना है क्योंकि प्रचार दिया जाता है ...*(व्यवधान)* यही बात बिहार में भी है।

जो भी राजनीतिक आंदोलन शुरू करना है वह यह समझता है कि जब तक वह रेलवे ट्रैक अथवा गाड़ी को क्षति नहीं पहुंचाता है तब तक राष्ट्रपति, प्रधानमंत्री और लोक सभा अध्यक्ष उसकी बात नहीं सुनेंगे। यह ऐसी खतरनाक प्रवृत्ति है जिसकी संपूर्ण सभा को निंदा करनी चाहिए। सभी दल किसी भी तरह की समस्याएं उठा सकते हैं परन्तु उन्हें यात्रियों और ट्रैक को छोड़ देना चाहिए। जिस प्रकार से यह सब चल रहा है यह खतरनाक है। अत: मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे रेल संरक्षा हेतु अधिक धन के लिए प्रधान मंत्री जी से निवेदन करें। यदि प्रधान मंत्री और राजग सरकार को रेल उपभोक्ताओं की सुरक्षा और संरक्षा की कोई चिन्ता है तो उन्हें वित्त मंत्री तथा योजना आयोग के साथ बात करनी चाहिए और सुरक्षा तथा संरक्षा हेतु परिव्यय में वृद्धि करने का निर्णय लेना चाहिए। मूल न्यूनतम आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भी वर्तमान आवंटन को दुगुना करना पड़ेगा।

यदि रेल मंत्रालय चाहे तो वह सरकार के सम्पूर्ण दृष्टिकोण को बदल सकता है। मुझे बताया गया है कि रेलवे ने उन्हीं रेल सुरक्षा बल कर्मियों को, जो गाड़ियों और यात्रियों की सुरक्षा हेतु पिछले दशकों से रेलवे में कार्य कर रहे हैं, विशेष कमांडो प्रशिक्षण देने के लिए एक बहुत अच्छी नीति अपनाई है। मैंने विभिन्न समाचार-पत्रों में यह देखा है कि एक प्रस्तुतीकरण किया गया है। मैं आशा करता हूं कि जब हम स्थायी समिति में बजट पर चर्चा करेंगे तो हम इसे भी उठायेंगे। यदि इस प्रकार से अभिप्रेरणा शुरू होता है तो स्थिति में सुधार आ जायेगा।

अपराह्न 3.00 बजे

अब मैं मालभाड़े की बात करता हूं। यदि मंत्री जी रेलवे बोर्ड के बारे में कुछ करते हैं तो मैं आभारी रहूंगा। मंत्री जी ने महात्मा गांधी को उद्धृत किया है। यदि मंत्री जी ऐसा करती हैं तो इसका श्रेय रा.ज.ग. को जायेगा कांग्रेस को नहीं। जो कांग्रेस नहीं कर सकी वह रा.ज.ग. को करने दो।

रेलवे बोर्ड ब्रिटिश काल की धरोहर है। यह सरकार किसी भी चीज को अंतिम रूप दे सकती है। अब रेलवे बोर्ड की क्या आवश्यकता है? आप धरोहर को लेकर क्यों चलते हैं? क्या वे परम-बुद्धिजीवी हैं? क्या वे परम-उद्योगतंत्रवादी हैं? क्या वे बहुत खास लोग हैं? आप रेलवे बोर्ड से पीछा छुड़ा सकते हैं। आप एक कानून संसद में ला सकते हैं और सम्पूर्ण संसद राजग सरकार का समर्थन करेगी। आप रेलवे बोर्ड को समाप्त कर सकते हैं और आप रेलवे को एक मंत्रालय के रूप में बना सकते हैं, यह अन्य मंत्रालयों की भांति एक सामान्य मंत्रालय के रूप में कार्य कर सकता है; आप इसमें माल भाड़े के प्रमुख, यातायात प्रबंधन के प्रमुख तथा वित्त प्रमुख इत्यादि के रूप में विशेषज्ञता प्राप्त व्यावसायिक सचिवों तथा निदेशकों को रख सकते हैं। अब रेलवे बोर्ड को बनाये रखने का क्या मतलब है?

रेलवे बोर्ड ऐसी संस्था है जो एक अहम भाव का अनुभव करती है और सोचती है कि यदि प्रतिपक्ष के लोग कोई प्रस्ताव करते हैं तो उन्हें इसे डुबाने के रास्ते ढूंढने पड़ते हैं। यदि मंत्री जी लोगों के कथनों के उत्तर में कुछ कहना चाहती हैं तो हमें यह कहकर कि वह गलत मार्ग पर जा रही हैं, उन्हें शिक्षा देनी पड़ेगी और उन्हें हमारी बात माननी चाहिए। एकमात्र रास्ता जिसके बारे में रेलवे बोर्ड सोच सकता है वह रेलवे बोर्ड का रास्ता है। जितना ज्यादा रेलवे बोर्ड के रास्ते पर निर्भर रहेंगे उतना ही ज्यादा गाड़ी पटरी से उतरेगी। अत: मेरा आपसे अनुरोध है कि यदि यह क्रांतिकारी काम वाजपेयी सरकार द्वारा किया जा सकता है तो कम से कम मैं गणतंत्र के 50वें वर्ष में उन्हें बधाई दे सकता हूं। हम कह सकते हैं कि उन्होंने इसे समाप्त कर दिया जिसे हम समाप्त नहीं कर सके थे। क्या आप ऐसा कर सकते हैं। कृपया उस दिशा में आगे बढ़ें। लोकतंत्र में यदि हम कुछ कर नहीं पाये और यदि आपने कुछ कर दिया तो जलन का कोई प्रश्न नहीं होता और हम उन्हें बधाई देंगे। यह मेरा दूसरा निवेदन है।

भारत ऐसा देश है जहां मालभाड़ा विश्व में सबसे अधिक है। आप संसाधन कैसे जुटा सकते हैं? आपके पास कोयला है, उर्वरक है, इस्पात है और सीमेंट भी है। ये थोक वस्तुए हैं जो कि आपके पास हैं। कृपया मालभाड़े की स्थिति को देखें। रेलवे 400 मिलियन से अधिक माल ढोती है जिसमें से 45 मिलियन 'अन्य वस्तुएं' के अंतर्गत है। आप इस शीर्ष के अंतर्गत नेटवर्क में थोड़ी और वृद्धि क्यों नहीं कर सकते? विपणन नेटवर्क व्यावसायिक नहीं है। यदि आप माल भाड़े की दर में थोड़ी सी कमी कर दें तो आप देखेंगे कि और प्रतियोगी क्रेता और विक्रेता आपके पास आएंगे।

इसके लिए आपको तीन काम करने होंगे। पहला, आपको माल भाड़ा कम करना होगा। दूसरा, आपको माल भाड़े के सम्पूर्ण विपणन का व्यावसायीकरण करना होगा। आपको एक विपणन नेटवर्क बनाना होगा। आपको ज्ञात होना चाहिए कि बाहर प्रतियोगी कार्य कर रहे हैं, चाहे वह कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया हो, चाहे वह ट्रक लॉबी अथवा सड़क परिवहन लॉबी हो; और यह भी कि रेलवे नामक एक सरकारी एजेंसी है जो उनके साथ प्रतिस्पर्धा कर रही है।

इसलिए यदि आप इसे तथाकथित चले आ रहे नौकरशाही पूर्ण प्रशासन, जिसके पास विपणन का व्यावसायिक दृष्टिकोण नहीं है, के हाथों में सौंप देते हैं तो आप उन संसाधनों को नहीं जुटा सकते जिन्हें आप माल के नेटवर्क में चाहते हैं।

तीसरा, कुछ सम्पर्क सड़कें होनी चाहिए। प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में आप पांच या छ: माल टर्मिनल बना सकते हैं जिनमें इंटरनेट सहित सभी प्रकार की सुविधाएं हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि यदि यह हो जाता है तो माल भाड़े के द्वारा प्राप्त संसाधन दुगुने हो जायेंगे जो कि हमारी उम्मीद से अधिक होगा। अन्यथा वे विकास का लक्ष्य प्राप्त नहीं कर पाएंगे जिस पर वे इस समय विचार कर रहे हैं। सम्पर्क सड़कें बनानी होंगी जो कि टर्मिनल बिन्दु को राष्ट्रीय राजमार्गों से जोड़ सकें। सरकार राज्य सरकारों के साथ मिलकर इस पर कार्य कर सकती हैं। यह एक किलोमीटर अथवा आधा किलोमीटर की हो सकती है, और यदि ऐसा हो जाता है तो माल की लदाई तथा माल को उतारना उचित तरीके से हो सकता है।

मालभाड़ा एक ऐसा महत्वपूर्ण क्षेत्र है जहां आप रेलवे माल यातायात के कार्यों में सुधार ला सकते हैं और आप इससे बहुत सा धन अर्जित कर सकते हैं।

मैं आपको एक उदाहरण दे सकता हूं कि रेलवे बोर्ड कैसे कार्य करता है। एक बहुत बढ़िया रेलवे यार्ड अबादा नामक स्थान पर है। जब मैं हावड़ा लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व कर रहा था तब यह नया निर्मित किया गया था। मैडम, आप जाकर संकरेल देख सकती हैं। बहुत सा धन वहां खर्च किया गया है और सम्पर्क कार्य भी किया गया है। मुझे पता नहीं है परंतु शायद ट्रक आपरेटर लॉबी सफल हो गई जिसके कारण बहुत सा धन खर्च करने के बाद भी इसे पुन: रोक दिया गया। शहर के यातायात में और अव्यवस्था पैदा करने हेतु यह शालीमार में चला गया। ये ऐसी बातें हैं जो मंत्रालय अथवा किसी अन्य एजेंसी जैसे चैम्बर ऑफ कॉमर्स को विश्वास में लिए बिना की गई हैं। यह माल भाड़े की स्थिति के बारे में है।

अब मैं उत्तर बंगाल की बात करता हूं। उत्तर बंगाल पूर्वोत्तर का प्रवेश द्वार है। यह एकमात्र राष्ट्रीय राजमार्ग है जो पूर्वोत्तर को जोड़ता है। यदि उत्तर बंगाल बाढ़ के कारण जलमग्न है तो पूर्वोत्तर को कुछ भी प्राप्त नहीं होता। पूर्वोत्तर में टर्मिनल बिंदु की इतने

[श्री प्रियरंजन दासमुंशी]

बेतरतीब ढंग से व्यवस्था की जाती है कि यह चल नहीं सकता। मैं आपको एक उदाहरण दे सकता हूं। जब हम गुवाहाटी अथवा किशनगंज अथवा जलपाईगुड़ी जाते हैं तो हम ऐसा स्टेशन देख सकते हैं जो बिहार और बंगाल की सीमा पर है। इसे डालखोला कहा जाता है। यह जूट तथा अन्य वस्तुओं के लिए उभरता हुआ व्यापारिक केन्द्र है। वहां बिना सड़क ऊपरि पुल के यातायात चलता है। घंटों तक वहां लेवल क्रासिंग पर यात्री रुके रहते हैं। मैंने अपने पिछले बजट भाषण में भी यह बताया था। उस केन्द्र पर कोई टर्मिनल बिन्दु नहीं है। सड़क यातायात एक ओर सम्पूर्ण सामान को पूर्णिया तक ले जाता है तथा दूसरी ओर पूर्वोत्तर तक ले जाता है। मैं माननीय मंत्री से डालखोला में सड़क ऊपरी पुल और रेक पाइंट पर ध्यान देने तथा इसकी जांच करने के लिए अनुरोध करता हूं। अत: माल भाड़ा नीति पर एक अलग दृष्टि से देखने की आवश्यकता है। मैंने पहले भी कहा है कि सरकार को रेलवे को रक्षा के बाद मान्यता देनी चाहिए। रक्षा विभाग देश की सुरक्षा निश्चित करता है और रेलवे उस प्रत्येक व्यक्ति की सुरक्षा निश्चित करती है जो रेलगाड़ी में यात्रा करता है। इसलिए यह कम महत्वपूर्ण नहीं है। यह राशि, ऐसी नहीं मानी जा सकती जो इस समय रेलवे के समक्ष उत्पन्न खतरे की स्थिति में सुरक्षा नेटवर्क को सुनिश्चित कर सकती हो। अत: मैं राजग सरकार से मांग करता हूं कि इसे इस श्रेणी में रखें।

सभापति महोदय, मुझे यह पता नहीं है कि रेलवे को योजना समर्थन इतना कम क्यों है? संभवत: यह इसलिए है कि योजना आयोग समझता है कि रेलवे को पैसा प्राप्त करने हेतु अपनी भूमि और अन्य चीजें बेचनी चाहिएं। परन्तु मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे बिक्री के लिए नहीं है। रेलवे विस्तार तथा अपने संसाधनों में वृद्धि करने के लिए है। माननीय मंत्री ने पहले ही कुछ प्रस्ताव किए हैं जैसे कोरिडोर नेटवर्क, प्रचार नेटवर्क, भूमि को लीज पर देना इत्यादि। मैं इन प्रस्तावों की प्रशंसा करता हूं और इनका समर्थन करता हूं। परंतु भगवान के लिए फिलहाल किसी रेलवे जोन को निजी आपरेटर को लीज पर न दें। मैं जानता हूं कि नागरिक उड्डयन मंत्रालय इन्हें निजी आपरेटरों को देने पर विचार कर रहा है।

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): हम ऐसा करने नहीं जा रहे हैं।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: धन्यवाद। कृपया आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडल समिति की तथाकथित नीति के जाल में न फंसें। शरद यादव को निशाना बनाने के बाद वे आपको निशाना बना सकते हैं। अपना कड़ा रुख अभी व्यक्त करें ताकि वे आपको छेड़ने का साहस न कर सकें। मैं ऐसा महसूस करता हूं। इस संबंध में सरकार और रेल मंत्रालय को सचेत करना मेरा कर्त्तव्य है।

अब मैं नई रेलवे लाइनों तथा आमान परिवर्तन की बात करता हूं। यहां प्रत्येक संसद सदस्य की अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित समस्याएं हैं। मैं कुछ ऐसी समस्याएं उठाना चाहता हूं जो किसी भी निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित नहीं हैं अपितु नीति से संबंधित हैं। आपने कभी रेलवे बोर्ड के द्वारा उन क्षेत्रों का मूल्यांकन कराया है जो दुर्गम हैं, जहां सबसे निर्धन लोग रहते हैं जैसे कि पिछड़े तथा अल्पसंख्यक, जहां लोगों ने स्वतंत्रता के 50 वर्षों के पश्चात भी रेल इंजिन तक नहीं देखा है। वे अगले जिले अथवा राज्य की राजधानी तक वर्ष में एक बार भी रेलगाड़ी से जाने की बात भी नहीं सोच सकते हैं। वे रेल लाइन के लाभ नहीं जानते। आप यह निर्णय लें कि ऐसे कौन से क्षेत्र हैं जो इस मूल्यांकन के अंतर्गत आते हैं। ये 10 जिले उत्तर प्रदेश में, बिहार में नौ जिले और पश्चिम बंगाल में पांच जिले हैं। इन सब क्षेत्रों पर विचार करें और इनके लिए योजना तैयार करें। नई सहस्त्राब्दि की इस सरकार को इन अतिसंवेदनशील क्षेत्रों में, जहां कि लोगों ने पर्याप्त कष्ट उठाये हैं, नई रेलवे लाइनें उपलब्ध कराने की ओर ध्यन देना चाहिए। प्रतिदिन हम कलकत्ता में मेट्रो, चेन्नई में मेट्रो तथा मुम्बई में मेट्रो इत्यादि के बारे में टेलीविजन पर देखते और सुनते हैं। यह उचित और अच्छा है। ये शहर इसके योग्य हैं। परन्तु गांवों के बारे में क्या है? मैं जानता हूं कि बंगाल, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, विशेष रूप से पूर्वी उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, आंध्र प्रदेश के कुछ गांवों में और तमिलनाडु के कुछ भागों में ऐसे लोग भी हैं जिन्होंने रेलवे इंजन भी नहीं देखा है। इन क्षेत्रों का एक नक्शा तैयार करें। इस विषय में एक कार्यक्रम बनायें और प्रधान मंत्री से बात करें। योजना आयोग को इस पर ध्यान देना चाहिए। यदि सेना को किसी स्थान पर शीघ्र भेजना होता है तो हमेशा उन्हें वायुयान से भेजना संभव नहीं होता। कभी-कभी सेना को रेलगाड़ी द्वारा जाना पड़ता है। मैं जानता हूं कि रेलवे ने संकट की घड़ी में सराहनीय कार्य किया है। जिस प्रकार वे गाड़ियां चलाते हैं और जवानों की देखभाल करते हैं, वह वास्तव में प्रशंसनीय है।

अब मैं उस जिले की बात करूंगा, जिसका मैं प्रतिनिधित्व करता हूं। यह वह जिला है जिसने राष्ट्रीय स्वतंत्रता आंदोलन तथा बंगलादेश मुक्ति संघर्ष के दौरान सबसे ज्यादा तकलीफ उठाई। 20 दिनों तक पाकिस्तानी सेना बम गिराती रही और निर्धनतम लोग इसका शिकार बने। उस समय दीनाजपुर नामक यह जिला अविभाजित था। केन्द्र सरकार की ओर से निर्देश था कि बंगलादेश से आने वाले लाखों शरणार्थियों को स्थान दिया जाए और उनके लिए भोजन की भी व्यवस्था की जाए। उस समय, एक तरफ तो ये शरणार्थी थे और दूसरी तरफ बमबारी के शिकार लोग थे। वे लोग तभी से रेलवे लाइन की मांग कर रहे हैं क्योंकि उन्होंने बहुत तकलीफ उठाया है। मैं माननीय मंत्री का दक्षिण दीनाजपुर में जिसे कि एकलाखी बालुरघाट कहा जाता है, नई लाईन हेतु बजट

प्रावधान 1 करोड़ रुपे से बढ़ाकर 60 करोड़ रुपए करने के लिए आभारी हूं। वे जानती हैं कि उस समय क्या हुआ था। वे इसकी साक्षी थीं। मैं इसके लिए उनका धन्यवाद करता हूं और इसके साथ ही मैं उन्हें चेतावनी देता हूं कि रेलवे बोर्ड चाल चल रहा है।

अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की सबसे अधिक संख्या दक्षिण और उत्तर दीनाजपुर जिले में है। मुझे राधिकापुर सीमा पूरी तरह से याद है क्योंकि यह वही सीमा थी जिसे एक रात मैंने अपना घर पाकिस्तान में छोड़कर अपने माता और पिता के साथ खाली हाथ पार किया था। जब हम वहां पहुंचे तो हमने देखा कि भारत ने हमें भोजन, आवास और सब कुछ दिया परन्तु वहां बड़ी लाइन का रेल मार्ग नहीं था। बाढ़ के दौरान, एक पोलीथीन बैग रेलगाड़ी द्वारा भी वहां नहीं लाया जा सकता था क्योंकि वहां बड़ी लाइन नहीं थी। रोगियों को रात्रि में भी बस पकड़ने के लिए बस स्टाप पर प्रतीक्षा करनी पड़ती है, जब कि वे बस से नहीं जा सकते क्योंकि यात्रियों को ले जाने वाली बसें बीमार रोगियों को नहीं ले जाती। उनमें से कितने लोग कलकत्ता जाने के लिए निजी कार किराए पर ले सकते हैं? उन्हें रेलगाड़ी की आवश्यकता है। स्वतंत्रता के समय से ही इस लाइन की उपेक्षा की जा रही है।

अब मैं इस लाइन को बरसोई से राधिकापुर तक करने की मांग करूंगा। मैंने मंत्री जी से प्रार्थना की थी और पहली बार उन्होंने इस पर ध्यान दिया। मैं इसके लिए उनका धन्यवाद करता हूं परन्तु रेलवे बोर्ड ने फिर एक चाल चली है। बजट-पत्र में इस लाइन का कटिहार-जोगबनी से राधिकापुर तक विस्तार बताया गया है। कृपया मेरी भावनाओं तथा विरोध से रेलवे बोर्ड को अवगत करायें। मैंने भी मंत्रालय और अधिकारियों के साथ कार्य किया है। यह एक चाल है। इसका अर्थ यह है कि पहले कटिहार-जोगवनी लाइन को पूरा किया जाए और उसके बाद विस्तार किया जाए, जोकि 50 वर्षों बाद होगा। तब तक मेरा पुत्र भी सार्वजनिक जीवन से सेवानिवृत्त हो जायेगा। इस प्रकार का धोखा नहीं होना चाहिए। इसका नाम बरसोई-राधिकापुर लाइन होना ही चाहिए न कि कटिहार-जोगवनी लाइन। अत: मैं मंत्री से इस सम्पूर्ण 60 कि.मी. लाइन के आमान परिवर्तन कार्यक्रम को बरसोई-राधिकापुर के रूप में प्रतिस्थापित करने का अनुरोध करता हूं। जनजातीय तथा अनुसूचित जातियों के क्षेत्रों जैसे कुशमाण्डी, रायगंज, कलियांगचिपुर में लाइनें डाली जानी हैं। मुस्लिम भी इस मार्ग पर यात्रा करते हैं। बाढ़ के दौरान वे पूरी तरह से हेलीकाप्टरों द्वारा गिराये गए खाद्य सामग्री पर निर्भर रहते हैं। इसलिए मैं इस पर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि वे इसे प्राथमिकता से लें।

अब मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश की बात करूंगा। पूर्वी उत्तर प्रदेश में विशेष रूप से गोरखपुर में ऐसे क्षेत्र हैं जहां ग्रामीण लोगों को लाइन के विस्तार की आवश्यकता है और गोरखपुर निर्वाचन क्षेत्र के सदस्य मुझसे सहमत होंगे। वे सीधे रोड द्वारा गोरखपुर नहीं जा सकते हैं। ये पूर्वी उत्तर प्रदेश के तथा देश के अन्य भागों के लोग ही हैं जिन्होंने राष्ट्रीय आंदोलन में सर्वोच्च बलिदान दिए। उन्हें वंचित क्यों रखा जाये? मेरे अन्य सहयोगी इस मामले पर बोलेंगे।

मैं उन लोगों को तथा छात्रों को जोकि इसके पात्र हैं 15 रु. की मासिक कार्ड प्रणाली मंजूर करने के लिए माननीय मंत्री का धन्यवाद करता हूं। यह एक महान कार्य है। एकमात्र बात यह है कि इसकी समुचित रूप से निगरानी की जानी चाहिए और इसका दुरुपयोग नहीं होना चाहिए। मंत्री जी ने अपने भाषण में स्वीकार किया है कि मितव्ययिता उपायों के कारण 800 करोड़ रुपए की बचत हुई। यह एक सराहनीय कार्य है। मैं अब एक सुझाव देना चाहता हूं। रेलवे अधिकारियों की सारी सैलून सुविधा वापस ली जाएं। आप इसे एक पर्यटक वाहन बनायें और पर्यटन हेतु उपयोग करें ताकि और आय हो सके। आप इसे पर्यटक समूहों को दें। वे रेलवे की निगरानी में इसका उपयोग करें। यदि मंत्री सरकारी कार प्रयोग न करके अपनी फिएट कार से यात्रा कर सकता है तो जब रेलवे बोर्ड के अधिकारी अपने-अपने क्षेत्रों में जाते हैं तो वे ऐसा क्यों नहीं करते। उन्हें अपने मंत्री का अनुसरण करना चाहिए। यही प्रेरणा विभाग में सुधार ला सकती है। जब रेलवे बोर्ड के अधिकारी देखते हैं कि उनकी मंत्री सरकारी कार से यात्रा नहीं करती हैं और वह जो भी बचा सकती हैं बचा रही हैं तो मैं नहीं समझता कि रेलवे बोर्ड के अधिकारी उनका अनुसरण क्यों नहीं करते। उनकी मंत्री गांधीवादी सिद्धांतों का पालन कर रही हैं। अतएव, रेलवे अधिकारियों को इन सैलूनों का प्रयोग नहीं करना चाहिए। इसका पर्यटन के उद्देश्य के लिए उपयोग होने दो। यही किया जाना चाहिए।

अब मैं रेलवे भर्ती बोर्ड पर आता हूं। जैसा यह आज है, कृपया आप इसे समाप्त कर दें। इसने बहुत से निहित स्वार्थ को उत्पन्न किया है और बहुत हेराफेरी हो रही है। आप इसे पुनर्गठित करें। सेवानिवृत्त न्यायाधीशों तथा सक्षम और व्यावसायिक लोगों को इसका प्रमुख बनायें। मुझे कोई आपत्ति नहीं है। जिस प्रकार आज रेलवे भर्ती बोर्ड कार्य कर रहे हैं उससे मुझे यह कहते हुए दुख है कि आप भ्रष्टाचार को नहीं रोक सकते और बेरोजगार युवाओं की सच्ची कुंठा से पीछा नहीं छुड़ा सकते। वे योग्यता के आधार पर जांचे जाने के योग्य हैं। इसका एक उदाहरण मैं आपको दे सकता हूँ। उत्तर बंगाल के लोग मालीगांव, असम कैसे जाते हैं? असम के युवा लोगों की अपनी आकांक्षाएं हैं और हमें उन पर पानी नहीं डालना चाहिए। वे ऐसा महसूस करते हैं कि यदि बंगाल से लड़के वहां आयेंगे तो वे उनकी नौकरियां छीन लेंगे। अत: वे महसूस करते हैं कि उन्हें मालीगांव नहीं आना चाहिए। मेरे विचार से उनकी भावनायें सही हैं। इसलिए आप रेलवे भर्ती बोर्डों का

[श्री प्रियरंजन दासमुंशी]

थोड़ा सा पुनर्गठन क्यों नहीं करते? कृपया उत्तरी बंगाल के युवाओं के लिए सिलीगुड़ी अथवा न्यू जलपाईगुड़ी में एक रेलवे भर्ती बोर्ड का गठन करें। असम तथा उत्तर-पूर्व क्षेत्र के युवा मालीगांव तक सीमित रह सकते हैं। यदि आप ऐसा करते हैं तो असम और उत्तर-पूर्व के लोग समझेंगे कि उनके क्षेत्र में कोई हस्तक्षेप नहीं है। हमें इन बातों पर ध्यान देना चाहिए क्योंकि वे महत्व रखती हैं। अत: रेल मंत्रालय को इन मामलों पर ध्यान देना चाहिए।

एक ऐसा क्षेत्र है जहां मैं जानता हूं कि राज्य सरकारें मुझसे नाराज होंगी चाहे वह कांग्रेस हो अथवा भाजपा हो या सीपीएम हो। स्वास्थ्य एक बहुत महत्वपूर्ण विषय है। लोगों को राज्य सरकारों द्वारा प्रायोजित स्वास्थ्य केन्द्रों से कोई राहत नहीं मिल रही है। जब तक लोग नर्सिंग होम नहीं जाते और पैसा नहीं लगाते, तब तक उनका उपचार नहीं होता है। रेलवे के अस्पतालों की काफी प्रतिष्ठा है। मैं यह नहीं कहता कि रेलवे देश के सम्पूर्ण स्वास्थ्य की देखभाल करेगी। परन्तु इसके पास विशेषज्ञता प्राप्त अस्पताल हैं। जिस प्रकार रेलवे अस्पताल के अधिकारी रोगियों की देखभाल करते हैं और उनका उपचार करते हैं मुझे उन पर गर्व है। क्या अपने सामाजिक दायित्व की पूर्ति हेतु आप देश के अलग-अलग राज्यों में विशेषज्ञता प्राप्त केन्द्र खोलने की बात पर विचार कर रहे हैं? यदि आप ऐसा करते हैं तो 70 प्रतिशत रेलवे के मरीजों तथा 30 प्रतिशत रेलवे से बाहर के मरीजों की रेलवे अस्पतालों द्वारा देखभाल की जा सकती है। आप कुछ शुल्क भी ले सकते हैं। आप वह तय कर सकते हैं। मुझे कोई आपत्ति नहीं है। आप इसे निशुल्क न बनायें। परंतु आप उनको कुछ उपचार दें और उन्हें एक अहसास दें कि रेलवे जहां तक संभव हो उनकी देखभाल के लिए यहां है। मेरे प्रतिष्ठित सहयोगी और नेता श्री गनी खान चौधरी यहां उपस्थित नहीं हैं। वे रेलवे के बारे में बहुत चिंतित थे। मैं रेलवे को ध्यान दिलाना चाहता हूं कि सम्पूर्ण उत्तर माल्दा प्रतिवर्ष चार माह जलमग्न रहता है। श्री अटल बिहारी वाजपेयी इस सत्य को जानते हैं और आप भी इसे जानते हैं। वे वर्ष में चार माह कोई उपचार नहीं दे सकते। माल्दा रेलवे अस्पताल, कलकत्ता रेलवे अस्पताल, हावड़ा रेलवे अस्पताल तथा अन्य राज्यों में अन्य अस्पताल हैं जो लोगों की देखभाल करते हैं। पूरे उत्तर बंगाल में हमारे पास कोई डायलिसिस सेंटर नहीं है। क्या आप कम से कम मालदा में गुर्दे का एक विशेषज्ञता प्राप्त डायलिसिस सेंटर और एक शिशु चिकित्सा केन्द्र खोल सकते हैं जहां 70 प्रतिशत रेलवे मरीजों तथा 30 प्रतिशत रेलवे से बाहर के मरीजों की देखभाल की जा सकती है। यदि आप ऐसा करती है तो गैर-रेलवे रोगियों को नर्सिंग होम जाने तथा पैसा खर्च करने की आवश्यकता नहीं होगी। यह ऐसा सामाजिक दायित्व का क्षेत्र है जिस पर रेलवे विचार कर सकती है।

रेल मंत्री ने बताया कि कुछ वर्ष पूर्व तक रेलवे विकास के क्षेत्र में बहुत पिछड़ गया था। अत: मैं चाहता हूं कि मंत्री जी को न केवल रेलवे के विपणन में सम्पूर्ण नेटवर्क में एक व्यावसायिक ढांचा ला करके विकास के पथ पर वापस लाना चाहिए। यहां तक कि आर्थिक विकास के इन दिनों में एक नई व्यावसायिक दृष्टि के साथ एक महत्वपूर्ण जंक्शन के रेलवे स्टेशन मास्टर को भी प्रेरित किया जाना चाहिए।

मैं सियालदाह के मण्डल रेल प्रबंधक को बधाई देता हूं जिन्होंने बाढ़ के दौरान बहुत अच्छा कार्य किया। उन्होंने इसकी भी परवाह नहीं की कि उनकी ड्यूटी केवल आठ घंटे की है। उन्होंने चौबीसों घंटे तक लगातार कार्य किया। मैंने देखा कि उन्हें यात्रियों तथा राहत वाले लोगों द्वारा गालियां दी गई। फिर भी उन्होंने अपना संतुलन नहीं खोया। ऐसी प्रेरणा की पूरे रेलवे नेटवर्क में आवश्यकता है।

मैं गईसाल रेल दुर्घटना जो कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के बगल में हुई थी, की रिपोर्ट की ओर माननीय मंत्री का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। मैं दो रात वहां रहा। जब कुमारी ममता बनर्जी रेल मंत्री नहीं थी तो उस समय वे उस स्थान पर गई थीं। वहां लोग जानना चाहते हैं कि यह कैसे घटित हुआ। गईसाल का कत्ले-आम हमारे रेलवे के नक्शे पर एक धब्बा है। यदि यह तोड़-फोड़ की घटना थी तो देश को इस बारे में पता लगाना चाहिए और इसका समुचित रूप से ध्यान रखा जाए। यदि यह तोड़-फोड़ की घटना नहीं थी बल्कि रेलवे का कुप्रबंध था तो एक बार पुन: रेलवे की इस दिशा में जांच होनी चाहिए। किन्तु गईसाल रिपोर्ट को शीघ्र ही सभा के पटल पर रखे जाने की आवश्यकता है, ताकि यह प्रकाश में आ सके।

मैं अधिक समय नहीं लूंगा। समाप्त करने से पहले, मैं पुन: दोहराना चाहता हूं कि राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन (एनडीए) सरकार ने रेल मंत्रालय को कोई विशेष महत्व नहीं दिया है। एनडीए सरकार ने हाल ही के खतरों को देखते हुए रेलवे के सुरक्षा और संरक्षा पहलुओं की कोई चिंता नहीं की है। सभी दलों के सर्वसम्मत संकल्प के बावजूद एनडीए सरकार ने रक्षा के बाद आने वाले महत्वपूर्ण क्षेत्र के रूप में रेलवे को महत्व नहीं दिया। एनडीए सरकार अभी भी यह समझती है कि पूर्व, पश्चिम, दक्षिण, उत्तर आदि सम्पथ की सुरक्षा रेलवे ट्रेक से ज्यादा महत्वपूर्ण है। एनडीए सरकार ने पूर्वोत्तर राज्यों पर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया है, जहां रेल परियोजना को तेज गति से आगे बढ़ाना चाहिये था। हाल ही में प्रधान मंत्री की 10,000 करोड़ रुपये की परियोजना की घोषणा की गई थी, उसमें रेलवे को शामिल नहीं किया गया है, यह पूर्वोत्तर की अन्य गतिविधियों के लिए है।

हाल ही के तूफान में उड़ीसा बुरी तरह प्रभावित हुआ है। वहां नई सरकार आई है। मैं अब कोई राजनैतिक लाभ नहीं उठाना चाहता। उड़ीसा रेल मंत्रालय के माध्यम से पूरी तरह एनडीए सरकार के समर्थन का हकदार है, क्योंकि यदि रेलवे के प्रस्ताव वहां पर शीघ्रता से कार्यान्वित किए जाते हैं, तो उड़ीसा आगे आर्थिक विकास कर सकता है।

इन शब्दों के साथ, मैं इस बजट को महत्वपूर्ण रचनात्मक समर्थन देता हूं। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी अपनी गतिशीलता और सार्वजनिक जीवन के व्यवहारिक अनुभवों के आधार पर रेलवे बोर्ड के शिकंजे से बाहर निकल सकती हैं। वह मंत्रीमंडल में रेलवे बोर्ड से बाहर निकलने का प्रस्ताव रख सकती हैं। हम कह सकते हैं कि हमने पंडित जवाहर लाल नेहरू के प्रधान मंत्री बनने के बाद गोवा और हैदराबाद को भारत में मिलाया है। प्रक्रिया कांग्रेस द्वारा शुरू की गई है। हो सकता है हम रेलवे बोर्ड से छुटकारा न पा सकें। किन्तु अटल बिहारी वाजपेयी सरकार के अंतर्गत रेल मंत्री के रूप में कुमारी ममता बनर्जी द्वारा रेलवे बोर्ड को खत्म करके इंगलैंड के उत्तराधिकार को पूरी तरह समाप्त हो जाने दें।

श्री वैको (शिवकाशी): सभापति महोदय, मैं रेल बजट पर बहस में भाग लेने के लिए मुझे दिए गए अवसर के लिए आपका धन्यवाद करता हूं। प्रारंभ में ही, मैं नई योजनाओं को लाने और रेलवे के सामने आ रही चुनौतियों से निपटने के लिए प्रशंसनीय कदम उठाने के लिए माननीय मंत्री, कुमारी ममता बनर्जी को हार्दिक शुभ कामनाएं देता हूं।

इस बात को गुजरे हुए 147 वर्ष हो गए हैं, जब 1853 में मुंबई और थाणे के बीच पहली रेलगाड़ी ने 34 किलोमीटर की दूरी तय की थी। आज यह सबसे बड़ा संगठन है। इसका फैलाव 62,800 किलोमीटर है और यह 16 लाख लोगों को रोजगार प्रदान करता है तथा प्रति दिन 13,500 रेलगाड़ियों (8000 पैसेंजर रेलगाड़ियों और 5500 माल रेलगाड़ियों) को चलाया जाता है। श्री दासमुंशी ने अपने आलोचनात्मक विश्लेषण में ठीक ही कहा था कि वर्तमान परिस्थितियों में हम असाधारण बजट की आशा नहीं कर सकते, किन्तु मेरा उनसे विपरीत विचार है। कुमारी ममता बनर्जी ने चालू वर्ष की चुनौतियों से निपटने के लिए असाधारण बजट पेश किया है। महोदय, पूरे विश्व में रेलवे प्रणालियों में पुनर्गठन कार्यक्रमों को चलाया जा रहा है। यूरोपीय देशों के अपने पुनर्गठन कार्यक्रम हैं। जापान के अपने पुनर्गठन कार्यक्रम हैं। दक्षिण अफ्रीका और चीन के भी अपने पुनर्गठन कार्यक्रम हैं। जापान पूरी तरह से निजीकरण करना चाहता है। दक्षिण अफ्रीका और चीन में पुनर्गठन मूलत: आंतरिक पुन: संगठन है ताकि गैर-विनियमित अर्थव्यवस्था में हो रही गतिविधियों से बचा जा सके।

समस्याएं क्या हैं? मैंने कहा है कि कुमारी ममता बनर्जी चुनौतियों का सामना करने में खरी उतरी हैं। चुनौतियां तीन तरह की हैं। भाड़ा और यात्री दोनों कारोबार में बाजार के हिस्से में साफ कमी आई है, पांचवें वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के कारण खर्च में भारी वृद्धि - एक नया तथ्य और उन सब से अलग, केन्द्रीय राजकोष से बजटीय सहायता में भारी कमी। श्री दासमुंशी ने ठीक ही कहा है कि केन्द्रीय राजकोष से पूंजी की सहायता 75 प्रतिशत थी। यह पांचवीं पंचवर्षीय योजना में अधिकतम था। वरीयता अचानक बदल गई। तत्पश्चात् पांचवीं योजना में यह 58 प्रतिशत से नीचे आ गया, सातवीं योजना में 42 प्रतिशत आ गया और आठवीं योजना के पिछले दो वर्षों में यह सबसे कम 18 प्रतिशत पर आ गिरा। मैं किसी पर आरोप नहीं लगाना चाहता। मैं कोई राजनैतिक फायदा नहीं उठाना चाहता हूं। लेकिन अधिकतर समय, जनता पार्टी के शासन और पुन: श्री वी.पी. सिंह और संयुक्त मोर्चा सरकार के शासन काल की छोटी सी अवधि को छोड़कर, कांग्रेस पार्टी का शासन रहा है। प्राथमिकताएं बदलने के क्या कारण थे? किन्तु मैं हमारी माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं जिन्होंने इस मुद्दे को उठाया और पिछले वर्ष की तुलना में केन्द्रीय राजकोष से 40 प्रतिशत की वृद्धि के साथ सहायता ली। पहली बार, रेल मंत्री ने सभी दलों तथा संसद के प्रतिनिधियों के साथ बैठक की। हमने खुली चर्चा की और बैठक में सर्वसम्मति से यह प्रस्ताव पारित किया कि केन्द्र सरकार द्वारा अधिकतम वित्तीय सहायता प्रदान की जानी चाहिए।

महोदय, वित्तीय पुनर्गठन विभिन्न उपायों से किया जा सकता है। वह जापान, जर्मनी और इटली में एक साधारण तरीके अर्थात् ऋण की समाप्ति से सफलतापूर्वक किया गया है। उन्होंने ऋणों को पूरी तरह बट्टे खाते में डाल दिया। 50 प्रतिशत कार्मिकों की छंटनी कर दी गई। उसी समय सरकार ने उनका बचाव किया ...*(व्यवधान)* मैं बता रहा हूं कि क्या हुआ है। ऋणों की समाप्ति को जापान, जर्मनी और इटली ने भी सफलतापूर्वक अपनाया। यह रेलवे के संबंध में किसी भी व्यवहार्य पुनर्गठन कार्य में बहुत बड़ी आवश्यकता है, क्योंकि स्थायी वार्षिक आय में लाभांश के रूप में भारतीय रेल 1500 करोड़ रुपये का भुगतान कर रही है। इसके अतिरिक्त, बाजार ऋण पर पट्टा प्रभार 2500 करोड़ रुपये से अधिक है। भारतीय रेल द्वारा की जा रही अप्रतिपूर्ति सार्वजनिक सेवा की प्रतिबद्धताओं का खर्च लगभग 3500 करोड़ रुपये है। यदि इस क्षेत्र में राहत प्रदान की जाए, तो रेलवे की हालत प्रभावी रूप से सुधर सकती है।

यह बहुत अच्छा विचार है। जब हम कहते हैं कि यह केवल वाणिज्यिक उपक्रम नहीं है, बल्कि यह लोकोपयोगी सेवा भी है। जब हम लोकोपयोगी सेवा चाहते हैं और अगर हम रेलवे को वित्तीय समर्थन प्रदान नहीं करते, तो हम रेलवे से चुनौतियों से

[श्री वैको]

निपटने और खरा उतरने की कैसे आशा कर सकते हैं? यह समय मंवाने का नहीं है क्योंकि यूरोपीय अनुभवों ने स्पष्ट रूप से स्थापित कर दिया है कि यदि रेलवे प्रबंधन समय के भीतर चुनौती से निपटने में असफल रहता है, तो वे अपना भाग्य निर्माता बनने की योग्यता खो देंगे और उनकी जगह कोई और ले लेंगे तथा वे इस प्रणाली को विखंडित करने की कोशिश करेंगे। किन्तु बहरहाल मुझे विश्वास है और मैं आशावादी हूं कि अंधेरे क्षितिज में आज आशा की किरण उभरी है। वह आशा की किरण है हमारी माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी, क्योंकि वह मितव्ययिता के उपायों के पक्ष में हैं। उनके भाषण में हमें यह जानकर खुशी हुई कि वह मितव्ययिता के उपायों से 800 करोड़ रुपये का प्रबंधन करेंगी। वह मितव्ययिता के उपायों का पता निकालने में सक्षम हैं। उनका रहन-सहन, उनकी अपनी प्रतिबद्धताएं और विश्वास इस बात को सिद्ध करता है।

जयपुर रेलवे स्टेशन के स्टेशन अधीक्षक एक मध्यरात्रि में हैरानी में पड़ गए। वह एक महिला को देख रहे थे और उसने कहा कि उसने उन्हें कही देखा है। रेल मंत्री वहां खड़ी थी। उन्होंने गैर वातानुकूलित दूसरी श्रेणी में यात्रा करने का विकल्प चुना। यह उनकी मितव्ययिता की प्रतिबद्धता को दर्शाता है। यदि हम चुनौतियों से निपटना चाहते हैं, तो केन्द्रीय राजकोष से और अधिक सहायता प्रदान की जानी चाहिए। उन्होंने बहुत ही नई कार्यक्रमों की घोषणा की है। प्रत्येक व्यक्ति दबाव में था कि यात्री किराये में वृद्धि होगी; और आम आदमी पर बोझ पड़ेगा। किन्तु श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व वाली यह सरकार आम आदमी के पक्ष में है, क्योंकि आम आदमी पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ा है। वित्तीय बाधाओं का सामना करने के बावजूद किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई है। जहां तक रेलवे माल भाड़े का भी संबंध है, आवश्यक वस्तुओं को पूरी तरह छूट दी गई है और उन्होंने ऐसे ही कई कल्याणकारी उपायों की घोषणा की है।

यहां पूंजीगत सहायता है। सभी स्वतंत्रता सेनानियों को किसी भी स्टेशन से किसी भी गंतव्य स्थान और वापसी के लिए राजधानी अथवा शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों द्वारा अपनी पसन्द की एक यात्रा का सहस्राब्दी उपहार दिया जाएगा। यह सहस्राब्दी वर्ष के लिए मान्य होगा। यह सुविधा वरिष्ठ नागिरकों को दी गई थी। अब यह सुविधा उनके पति/पत्नियों को भी दी गई है, यदि उनकी आयु पचास वर्ष भी हो। उन्होंने यह सुविधा इसलिए दी है, क्योंकि सामान्यतया वरिष्ठ नागरिक को अपने पति/पत्नी के साथ यात्रा करनी पड़ती है।

पुन: रेल मंत्री ने चौथी कक्षा तक पढ़ने वाली लड़कियों को अपने घर से स्कूल और वापसी के लिए निशुल्क यात्रा करने की सुविधा दी है। यदि मैं सही हूं तो, उन लोगों से सीजन टिकट के लिए 15 रुपये की राशि ली जा रही है, जो गरीबी रेखा से नीचे रह रहे हैं और जिनकी आमदनी 400 रुपये प्रति माह से कम है।

1999 में कारगिल में आपरेशन विजय के शहीदों की विधवाओं को द्वितीय श्रेणी और शयनयान श्रेणी में 75 प्रतिशत की छूट दी जाएगी।

हम तमिलनाडु के संसद सदस्य अपना दुख व्यक्ति करते हैं कि हमारे निर्वाचन क्षेत्रों को पर्याप्त अनुदान नहीं दिया गया है। समाचार-पत्रों में एक समाचार था कि तमिलनाडु के संसद सदस्य चुप थे, जब रेल मंत्री अपना बजट भाषण दे रही थीं ...*(व्यवधान)*

श्री टी.एम. सेल्वागनपति (सलेम): यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि तमिलनाडु को चन्द टके ही मंजूर किए गए हैं।

श्री वैको : रेल मंत्री ने सीमित क्षमता और वित्तीय बाधाओं के भीतर तमिलनाडु की मांगों को पूरा करने के लिये व्यापक कदम उठाए हैं। हम पूरी तरह संतुष्ट नहीं हैं, किन्तु जो भी अच्छे से अच्छा किया जा सकता था, किया गया है, और हम इस समय कोई हो-हल्ला नहीं मचाना चाहते ...*(व्यवधान)* मैं तमिलनाडु के सभी संसद सदस्यों की ओर से अनुरोध कर रहा हूं। कृपया मेरी बात सुनें जो मैं कहने जा रहा हूं। यह देखा गया था कि जब रेलमंत्री अपना भाषण पढ़ रही थीं तब तमिलनाडु के सभी सदस्य शान्त थे। इसका कारण यह था कि उस समय, हम व्यवधान डालना या शोर मचाना और कोई समस्या उत्पन्न करना नहीं चाहते थे। मैं यही कहना चाहता हूं। हमारी अपनी मांगे हैं। जब हम भाषण देंगे तब हम उन मांगों के लिए दबाव डालेंगे।

वर्ष 2000-2001 के रेल बजट के व्याख्यात्मक ज्ञापन के पृष्ठ 75 में उन्होंने तिरुचिरापल्ली-नागूर-कराइकल परियोजना के लिए केवल 3 करोड़ रुपए ही उपलब्ध कराये हैं। इस परियोजना की कुल लागत 138.13 करोड़ रुपए है और अभी तक 81.16 करोड़ रुपए की राशि खर्च की गयी है। आवंटित की गयी राशि बहुत कम है। इसलिए इसे बढ़ाया जाना चाहिए।

जब हमने मैसूर-चामराजनगर का मेट्टूपलायम तक विस्तार करने का मामला उठाया था, जिसे तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा स्वीकार किया गया था, उसी संबंध में अब मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस सुविधा को चामराजनगर से पालानी अर्थात् सत्यमंगलम से पालानी तक बढ़ायें। इस संबंध में, प्रावधान किया जाना चाहिए। अब, उन्होंने 10 लाख रुपए की अल्प राशि ही उपलब्ध करायी है। इसलिए हमें 10 लाख रुपए की इस अल्प राशि आवंटित किए जाने के बारे में बहुत निराशा हुई है।

विरुधुनगर-टेंकासी-क्यूलोन-तिरुनेलवेली-तिरुचेनडूर के लिए बड़ी लाइन की मांग कई वर्षों से लंबित चली आ रही है। कुछ वर्ष पहले इस परियोजना का विचार छोड़ दिया गया था। इस विचार से इसे पूर्णतया रद्द कर दिया गया था कि यह व्यवहार्य नहीं है। बहुत मुश्किल से मैंने इस मुद्दे को माननीय प्रधान मंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी तथा तत्कालीन रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार के साथ वर्ष 1998 में उठाया था। इस मामले को आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडलीय समिति में उठाया गया था तथा माननीय प्रधानमंत्री महोदय की इच्छा से इस परियोजना को स्वीकृति प्रदान की गयी थी। इस परियोजना की कुल लागत 280 करोड़ रुपए है। पिछले वर्ष 10 करोड़ रुपए की राशि आवंटित की गयी थी। इस वर्ष हमने आशा की थी कि हमें कम से कम 40 करोड़ रुपए की राशि आवंटित की जायेगी किन्तु केवल 15 करोड़ रुपए आबंटित किए गए हैं। फिर भी, मैं माननीय मंत्री से इस मामले को देखने का अनुरोध करता हूं क्योंकि यह रेल लाइन केरल और तमिलनाडु को सबसे छोटे मार्ग से जोड़ रही है।

अत: इस परियोजना के महत्व को देखते हुए, मैं अनुरोध करता हूं कि इस परियोजना के लिए अधिक निधियां आबंटित की जानी चाहिए। विल्लुपुरम-पांडिचेरी आमान परिवर्तन के लिए, जो की 38 कि.मी. लम्बा है, केवल एक करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है। परियोजना की कुल लागत 30 करोड़ रुपए है। आवंटन बढ़ाया जाना चाहिए तथा इसे निश्चित रूप से बढ़ाया जाना चाहिए। जहां तक विरुधुनगर-अरुप्पुक्कोट्टई-मनमदुरै परियोजना का संबंध है, इसकी आखिरी लाइन (टेल लाइन) को विद्यमान स्वीकृत परियोजना से जोड़ा जा सकता है। तमिलनाडु के दक्षिण जिले के लोगों की भी यह मांग है।

महोदय, मदुरै-रामेश्वरम आमान परिवर्तन परियोजना की कुल लागत 240 करोड़ रुपए है। पिछले वर्ष, पांच करोड़ रुपए आवंटित किए गए थे और इस वर्ष भी पांच करोड़ रुपए ही आवंटित किए गए हैं। हमें आशा थी कि इस राशि को बढ़ाया जायेगा किन्तु ऐसा नहीं किया गया। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इस आवंटन को बढ़ाया जाये। यदि हम छोटी रेल लाइनों को देखें, इनमें से अधिकांश देश के दक्षिण भाग में, विशेष रूप से तमिलनाडु में हैं। तंजावूर-विल्लुपुरम आमान परिवर्तन परियोजना, जिसकी लंबाई 192 कि.मी. है, की कुल लागत 223 करोड़ रुपए है तथा पिछले वर्ष इस परियोजना के लिए 10 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया था। इस वर्ष भी यथास्थिति बनायी रखी गयी है। इसलिए, मैं अनुरोध करता हूं कि इस आबंटन को भी बढ़ाया जाना चाहिए। इसके बाद गुड्डालूर-सलेम वाया वृद्धांचलम की आमान परिवर्तन परियोजना के लिए एक करोड़ रुपए की अल्प राशि का आवंटन किया गया है। इसलिए, इन सभी परियोजनाओं के लिए निधियों के आबंटन से हम सभी को निराशा हुई है। फिर भी, मैं, कोयम्बटूर से हजरत निजामुद्दीन तक एक नयी गाड़ी प्रारम्भ करने के लिए माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं, जिसके लिए इस सभा में मेरे द्वारा उठाये गए प्रश्न के उत्तर में प्रश्नकाल के दौरान तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा आश्वासन दिया गया था। मैं तिरुपति से नागरकोइल तक नयी एक्सप्रेस गाड़ी उपलब्ध कराने, बंगलौर-मदुरै एक्सप्रेस का टूटीकोरिन तक तथा हावड़ा-त्रिची एक्सप्रेस का कन्याकुमारी तक विस्तार करने की अनुमति देने के लिए एक बार फिर माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं।

जहां तक नयी लाइनों का संबंध है, करूर-सलेम लाइन के निर्माण की अनुमानित लागत 225 करोड़ रुपए है। अभी तक 35.18 लाख रुपए की राशि खर्च की गयी है तथा इस वर्ष, 10 करोड़ रुपए का प्रावधान है। मैं अनुरोध करता हूं कि इस राशि को भी बढ़ाया जाना चाहिए। बंगलौर-सत्यमंगलम लाइन के निर्माण की कुल लागत 225 करोड़ रुपए है। इस परियोजना के लिए, पिछले वर्ष के दो करोड़ रुपए के आवंटन की तुलना में इस वर्ष यह केवल 10 लाख रुपए है। इसलिए, हम इन सभी परियोजनाओं के लिए निधियों के आवंटन से निराश थे। हम उस दिन असंतोष भी प्रकट कर सकते थे। किन्तु मैं उन कठिनाइयों को समझता हूं, जिनका रेल मंत्री सामना कर रही हैं। इसीलिए, मेरे भाषण के पहले भाग में, मैंने कहा था कि जब तक सरकार सामान्य राजकोष से पर्याप्त वित्तीय सहायता प्रदान नहीं करती है तब तक हम उनसे कोई चमत्कार करने की आशा नहीं कर सकते हैं। अत: वित्तीय समस्याएं हैं। समग्र भारत के लिए आवंटन बहुत कम है। वह क्या कर सकती हैं। वह अपनी सीमाओं के अन्दर सबसे अच्छा कार्य कर रही हैं। इसलिए, विभिन्न राजनैतिक दलों का प्रतिनिधित्व करने वाले नेताओं ने अधिक निधियों का आवंटन करने के लिए केन्द्र सरकार से मांग की है। जैसाकि श्री प्रियरंजन दासमुंशी ने कहा है कि हमारे देश की बेहतरी के लिए जल-भूतल परिवहन क्षेत्र में जब नयी परियोजनाएं शुरू की जाती हैं तो मुझे प्रसन्नता होती है। किन्तु इसके साथ-साथ, इसके समान चलने वाले क्षेत्र, भारतीय रेल को परिवहन के अन्य साधनों की तुलना में पीछे नहीं रहना चाहिए।

महोदय, जहां तक एन्टीग्रल कोच फैक्ट्री का संबंध है, मैं यह कहना चाहता हूं कि यह दक्षिण रेलवे का गौरव है। यह चेन्नई की बाहरी सीमा में पेरम्बूर में स्थित है। इस कारखाने में कुछ समस्यायें हैं। समय की सबसे बड़ी आवश्यकता सेवा में अतिरिक्त सवारी डिब्बे लाना है। इन्टीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), पेरम्बूर मांग को पूरा करने के लिए सुसज्जित हैं तथा 1994 में ही, आई.सी.एफ. ने ई.एम.यू.ज., डी.एम.यू.ज., ओ.एच.ई. कार आदि के लिए डिजाइन विकसित कर लिए थे। आई.सी.एफ. ने विदेशी रेलवे के लिए भी कार्यों को सफलतापूर्वक पूरा किया है। अब, भारतीय रेल मेसर्स जेस्सप्स एण्ड कम्पनी लिमिटेड, कलकत्ता तथा

[श्री वैको]

भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड, बंगलौर से ई.एम.यूज. और सवारी डिब्बे खरीद रही है। तुलनात्मक रूप से तथा प्रतियोगितात्मक रूप से भी इंटीग्रल कोच फैक्ट्री ई.एम.यूज. और रेल डिब्बों के निर्माण में बेहतर कार्य कर रही है। रेल डिब्बों के लिए अनेक पार्टों का आई.सी.एफ. में ही निर्माण किया जाता है। हाल ही में, इसे निजी निर्माताओं को दिया जा रहा है तथा मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस पहलू की ओर आकर्षित करना चाहता हूं।

विदेशों से आपूर्ति की गुणवत्ता निम्न स्तर की है। हमें घटिया पुर्जे खरीदने के लिए करोड़ों रुपए क्यों खर्च करने चाहिए? खुले तौर पर यह आरोप लगाया जाता है—रेल मंत्री द्वारा पुष्टि और जांच के अध्यधीन—कि कतिपय निहित स्वार्थ वाले लोग जिन्होंने पहले रेलवे में सेवा की है और जो सेवानिवृत्ति के बाद, निजी कम्पनियों में उच्च पदों पर रहे हैं, श्रमिकों और यात्रियों की सुरक्षा को खतरे में डालते हैं।

कुमारी ममता बनर्जी : हमारा इरादा अपने स्वदेशी उद्योग अर्थात् आई.सी.एफ. और आर.सी.एफ. को अधिक प्रोत्साहन देने का है। इस उद्योग की रक्षा करना हमारा कर्त्तव्य है। इसीलिए, वे उद्योग चलते रहें इसके लिए आदेश प्राप्त कर रहे हैं। हम यह देखना चाहते हैं कि ये उद्योग बन्द नहीं होने चाहिए तथा आई.सी.एफ. और आर.सी.एफ. के लिए आदेशों में कटौती न हो। मेरे विचार से यह गलत सूचना है।

श्री वैको : आई.सी.एफ. रेलवे का गौरव है। यदि यह समस्याओं का सामना कर रहा है तो कर्मचारियों का भविष्य भी प्रभावित होगा। उन्हें इसकी बहुत अधिक चिन्ता है। इसलिए, मैं अनुरोध करता हूं कि प्राइवेट लिमिटेड कम्पनियों को आदेशों में उचित कटौती करने तथा आई.सी.एफ. में निर्माण किए जा रहे सवारी-डिब्बों के लिए अपेक्षित पुर्जों का आई.सी.एफ. में निर्माण करके आई.सी.एफ. में उपलब्ध आधारभूत संरचनाओं का इनकी पूर्ण क्षमता तक उपयोग किया जाना चाहिए।

इससे आई.सी.एफ. में आर्थिक और गुणात्मक कारोबार के साथ हजारों नये रोजगार के अवसरों का भी सृजन होगा।

गोल्डन रॉक सेन्ट्रल वर्कशाप भी रेलवे का गौरव है। 50 के दशक में, पोनमलाई वर्कशाप सभी दक्षिण रेलवे इंजनों के अनुरक्षण के लिए ही निर्धारित किया गया था। डीजल और इलैक्ट्रिक इंजनों की आवधिक ओवरहालिंग अब मुख्य रूप से जी.ओ.सी. में ही की जाती है। जब कभी डीजल कर्षण को एस.सी. कर्षण में परिवर्तित किया जाता है तो आवधिक रूप से ओवरहाल किए गए इंजनों की संख्या में कमी आ जाती है। किन्तु कर्षण परिवर्तन के बिना संख्या में कमी नहीं आनी थी। इन्हें अराक्कोनम और ताम्बरम को भेजा जाता है। अधिक सावधानीपूर्वक आयोजना और पूर्व-विचार करके, आधारभूत संरचना में थोड़ा सा परिवर्तन लाकर तथा कर्मचारियों को उचित प्रशिक्षण देकर ए.सी. इंजनों की आवधिक ओवरहालिंग पोनमलई अर्थात् गोल्डन रॉक में ही की जा सकती थी।

पोनमलई स्थित डीजल वर्कशाप न केवल दक्षिण रेलवे इंजनों की बल्कि दक्षिण-मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे तथा उत्तर रेलवे इंजनों की भी आवधिक ओवरहालिंग कर रही थी। यदि दक्षिण रेलवे के सभी डीजल इंजनों की निर्धारित तारीखों को उचित प्रकार ओवरहालिंग की जाती है तो जी.ओ.सी. कारखाने में कम से कम 11 इंजन प्रति माह की आवधिक ओवरहालिंग की जानी चाहिए। आधारभूत संरचनाओं के साथ उपलब्ध संयंत्र और मशीनरी से जी.ओ.सी. वर्कशाप में 15 इंजनों की प्रतिमाह आवधिक ओवरहालिंग आसानी से की जा सकती थी। अत: एन.टी.पी.सी., नेलको, टिसको, सेल, यू.पी.एस. और अन्य निजी निकायों से इंजनों की आवधिक ओवरहालिंग कराने के सभी प्रयास किए जा सकते हैं।

कोचिंग वाहनों की आवधिक ओवरहालिंग के लिए जी.ओ.सी. कारखाने को ए.सी. पेसेन्जर कोच वाहन-बी.जी.-4 और एम.जी.-8 प्रति माह आवंटित किए जाने चाहिए।

80 के दशक में, जी.ओ.सी. में लगभग 2500 माल डिब्बे की आवधिक ओवरहालिंग की जाती थी। इस समय भी संयंत्र, पशीनरी और आधारभूत संरचना वैसी ही है। जी.ओ.सी. में ओवरहालिंग के लिए औसतन 200 से 250 माल डिब्बे प्रतिमाह आवंटित किए जाने चाहिए।

गोल्डन रॉक क्षेत्र में और इसके आस-पास लगभग 6,000 परिवार रहते हैं। इन लोगों की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के अलावा, पोनमलई अस्पताल को पूरे त्रिची मंडल को भी सेवा प्रदान करनी होती है। पोनमलई रेल अस्पताल की मुख्य समस्या इसमें विशेषज्ञ उपलब्ध न होना है। वास्तव में, मैं चाहता हूं कि इस मामले की जांच के लिए एक विशेष समिति गठित की जाये तथा रेल अस्पताल में उनके लगातार सेवा प्रदान करते रहने के लिए उनको बेहतर सुविधाएं मुहैया करायी जाये।

कुछ वर्ष पहले, हम मदुरै से तिरूनेलवेली और कन्याकुमारी तक रेल लाइन बिछाने की मांग कर रहे थे। यह रेलवे लाइन अब तिरूनेलवेली मंडल की अधिकारिता में है। तमिलनाडु के दक्षिण जिलों में लोगों द्वारा बड़ी गड़बड़ी फैलायी गयी थी कि नेल्लई से तिरुनेलवेली और कन्याकुमारी तक की लाइन को मदुरै मंडल में मिला लिया जाना चाहिए।

अब जैसे-तैसे, बड़ी लाइन बिछाई गई। उस समय यह तर्क दिया गया था कि यह केवल मीटर गेज लाइन है और इसलिए

यह मदुरै मंडल से नहीं जोड़ी जा सकती। अब इसे तिरूनेलवेली से चैन्नई तक बड़ी लाइन में बदल दिया गया है। अत: इस पर विचार किया जा सकता है। मैं माननीय मंत्री जी से इस मांग पर गौर करने का अनुरोध करता हूं।

एक मामला और है। गोल्डन रॉक कालोनी एशिया की सबसे बड़ी कालोनियों में से है। अंग्रेजों के शासन काल के दौरान छोटे व्यापारियों को रेलवे के प्लाटों पर अपने निवेश से इस कालोनी में दुकानें बनाने की अनुमति दी गई थी। वहां छोटे व्यापारियों अर्थात् रेलवे प्लाट धारकों और रेलवे प्रशासन के बीच विवाद था। इसके बारे में अदालत में मुकदमा भी चल रहा है।

रेलवे प्रशासन द्वारा पिछले 15 वर्षों से किराया नहीं लिया गया है। यह रेलवे प्रशासन की गलती है। वे गोल्डन रॉक रेलवे भवन में स्थापित रेलवे के स्टालों के लिए निर्धारित दर के हिसाब से किराये का सारा बकाये का तुरंत भुगतान करने को तैयार हैं। वे अदालत में दायर मुकदमे को वापिस लेने के लिए भी तैयार हैं। उनकी मांग भी न्यायसंगत है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह गरीब छोटे व्यापारियों के साथ बातचीत करने के लिए मामले पर विचार करें और इस समस्या को सुलझाएं।

जहां तक रेलवे बजट का संबंध है, पत्रकार लोग मुझसे पूछते हैं कि आपकी रेल बजट के बारे में क्या राय है। यह क्रांतिकारी बजट है क्योंकि सभी ने यह सोचा था कि आम लोगों पर बोझ डाला जाएगा। कोई बोझ नहीं डाला गया है। प्रोत्साहन दिए गए हैं, नई योजनाएं शुरू की गई हैं। इसलिए चुनौतियों से निपटने और साहसपूर्वक सामना करने में हमारी रेल मंत्री खरी उतरी हैं। अत: मैंने कहा कि यह एकमात्र आशा की किरण है।

इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट की प्रशंसा करता हूं और यह क्रांतिकारी बजट पेश करने के लिए रेल मंत्री को बधाई देता हूं।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): सभापति महोदय, सहस्राब्दी वर्ष 2000-2001 के रेल बजट में कुछ प्रमुख समस्याओं की ओर ध्यान नहीं दिया गया है, जिनका भारतीय रेल सामना कर रही है। इस बारे में पहले के वक्ताओं ने भी बताया है कि रेलवे कैसे धीरे-धीरे अपना बाजार हिस्सा खोता जा रहा है। यद्यपि रेल मंत्री ने अपने भाषण में बताया है कि 2010 तक रेलवे बाजार का 50 प्रतिशत हिस्सा प्राप्त कर लेगी; हम इस संबंध में कोई योजना अथवा कार्यक्रम बजट में नहीं पाते हैं।

सभापति महोदय, जब हम चल स्टॉक के अधिप्राप्ति को देखते हैं, तो हमें देखना होगा कि वे कौन सी समस्याएं हैं, जिनका भारतीय रेल को अब सामना करना पड़ रहा है। एक गंभीर समस्या अत्यधिक भीड़भाड़ की है। कुछ खंड अत्यधिक भीड़भाड़ वाले हो गए हैं। हमारी यातायात सुविधाएं बढ़ाई नहीं जा रही हैं। हमारी माल डिब्बों की क्षमता भी बढ़ाई नहीं जा रही है और संपूर्ण चल स्टाक अधिप्राप्ति कार्यक्रम में भी कोई वृद्धि नहीं हुई है, इसके बजाए उसमें कमी आई है।

चल स्टॉक के लिए निधियों के आबंटन के संबंध में मैं जानता हूं कि अगले वर्ष के लिए क्या आबंटित किया गया है? केवल 5.50 करोड़ रुपये आबंटित किए गए हैं। वर्ष 1998-99 में वास्तव में 1,210.6 करोड़ रुपये का चल स्टाक प्राप्त किया गया। पिछले वर्ष यह 1,105 करोड़ रुपये का था। संशोधित अनुमान में इसे घटा कर 799.11 करोड़ रुपये किया गया। इस वर्ष, बजट अनुमान केवल 550 करोड़ रुपये है। इस प्रकार अधिप्राप्ति कार्यक्रम में भी इसका प्रभाव झलकता है।

उत्पादन इकाइयों के बारे में बात करते हुए रेल मंत्री ने कहा, "मुझे माननीय संसद सदस्यों को सूचित करते हुए खुशी हो रही है कि चितरंजन रेल इंजन कारखाना ने स्वदेशी त्रिचरणीय आधुनिक 6000 एच.पी. ट्रेड इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव, नव्यू बनाया है। इसके साथ ही ऐसे स्वदेशी लोकोमोटिव के निर्माण में चितरंजन रेल इंजन कारखाना विकासशील देशों में पहला, एशिया में दूसरा और विश्व में पांचवां कारखाना बन गया है। हमें इस पर गर्व है।

माननीय रेल मंत्री को चितरंजन रेल इंजन कारखाना पर गर्व है। विद्युत रेल इंजन के संबंध में लक्ष्य क्या है? केवल 93 इंजन हैं। उन्होंने चालू वर्ष के लिए निर्धारित लक्ष्य को पार कर लिया है और वह पहले ही 27 अधिक इंजन बना चुके हैं। इसलिए, इस वर्ष चितरंजन रेल इंजन कारखाना 93 में से 27 कम करके अर्थात् 66 रेल इंजनों का निर्माण करेगा। इसी तरह का मामला डीजल रेल कारखाने का है।

डिब्बों के बारे में क्या है? यात्री यातायात को बढ़ाने की योजना है, क्योंकि हम पिछले कई सालों से शोर मचा रहे हैं कि हम माल भाड़े और यात्री यातायात के संबंध में बाजार का हिस्सा खोते जा रहे हैं, जहां हमें वृद्धि करनी पड़ेगी। जब तक चल स्टाक को बढ़ाने के लिए योजना एवं कार्यक्रम नहीं बनाया जाता और जब तक हमारी यातायात सुविधाओं को बढ़ाने के लिए योजना और कार्यक्रम नहीं बनाया जाता, तब तक हम इसे बढ़ा नहीं सकते। यातायात सुविधाओं के लिए कितना आवंटन किया गया है? यातायात सुविधाओं के लिए कितना आबंटन किया गया है? यातायात सुविधाओं के लिए आबंटन केवल 227 करोड़ रुपये है। पिछले वर्ष यह आबंटन 223 करोड़ रुपये था। यदि इसमें 10 प्रतिशत तक की वृद्धि की जाए, तो भी यह लक्ष्य पिछले वर्ष किए गए आबंटन की तुलना में कम है। यदि यातायात सुविधाओं के लिए पर्याप्त

[श्री बसुदेव आचार्य]

आबंटन नहीं किया गया है, तो हम बाजार का हिस्सा कैसे प्राप्त कर सकते हैं और सड़क क्षेत्र के साथ कैसे प्रतियोगिता कर सकते हैं।

सभापति महोदय, हम पिछले कई वर्षों से अपना बाजार का हिस्सा क्यों खोते जा रहे हैं? वर्ष 1950-51 में रेलवे माल यातायात का 80 प्रतिशत माल ढोता था। अब यह माल यातायात का केवल 40 प्रतिशत ढोता है। वर्ष 1950-51 में रेलवे का यात्री यातायात 75 प्रतिशत हिस्सा था। अब केवल 20 प्रतिशत यात्रियों को ले जा रही है। 1947 में हमारे पास 52,000 किलोमीटर रेलवे ट्रेक था। स्वतंत्रता प्राप्ति के 51 वर्ष बाद भी रेलवे ट्रेक कुल 62,000 किलोमीटर है। जबकि चीन में, जब 1949 में उसे स्वतंत्रता मिली, केवल 11,000 किलोमीटर रेलवे ट्रेक था और अब उन्होंने 67,000 किलोमीटर रेलवे ट्रेक बना लिया है, मंत्रालय अपनी पांचवर्षीय योजना के भीतर 5000 किलोमीटर की नई रेलवे लाइन बिछाने की योजना बना रहा है। नई लाइनें बिछाने की हमारी योजना क्या है? वर्ष 1998-99 के लिए 224 नई लाइनें बिछाने का लक्ष्य था। हमारी उपलब्धि केवल 167 नई लाइनों की थी। तत्पश्चात् वर्ष 1999-2000 में, लक्ष्य 241 नई लाइनों का था। अगले वर्ष का लक्ष्य 241 से घटाकर 217 नई लाइनों का कर दिया गया है। यही हाल आमान परिवर्तन का भी है।

दो गलत नीतियों ने रेलवे को बरबाद कर दिया है, रेलवे को बहुत नुकसान पहुंचाया है।

एक यूनीगेज परियोजना है और दूसरे जोनों और मंडलों का पुनर्गठन है। वर्ष 1992 में रेल मंत्रालय ने यूनीगेज परियोजना का सपना देखा था और उस समय भी हमने बताया था कि हमारे यहां एक गेज प्रणाली नहीं हो सकती। हमें बहु गेज प्रणाली अपनानी पड़ेगी। अभी भी हमारे पास 18,000 किलोमीटर मीटर गेज और छोटी गेज हैं।

अपराह्न 4.00 बजे

वर्षों से इस मीटर गेज की उपेक्षा की गई है। वर्षों से ट्रेक का नवीनीकरण नहीं हो रहा है। जब श्री राम विलास पासवान रेल मंत्री थे इसी सभा में हमें विश्वास दिलाया गया था कि रेलवे मीटर गेज प्रणाली के लिए चल स्टाक का निर्माण शुरू करेगा। हमें भरोसा था कि मेरे राज्य की बहुत पुरानी सरकारी क्षेत्र की कंपनी जेसप जो 200 वर्षों से अधिक पुरानी है, को क्रयादेश मिलेंगे क्योंकि वह मीटर गेज चल स्टाक और मीटर गेज सधारी डिब्बे बनाती है। किंतु आज तक हमें नहीं बताया गया है कि पुराने पड़ चुके चल स्टाक को बदलने के लिए क्या भारतीय रेल ने मीटर गेज चल स्टाक के क्रयादेश दे दिए हैं। रेल मार्गों के नवीनीकरण के बारे में क्या स्थिति है? सिकरी इंक्वारी कमेटी, वांचू कमेटी नामक बहुत सी समितियां गठित की गई हैं और हाल ही में श्री खन्ना की अध्यक्षता में एक्सीडेंट रिव्यू कमेटी गठित की गई है। इन सभी समितियों ने रेल मार्ग के नवीनीकरण की सिफारिश की है। तत्पश्चात् रेल सुधार समिति ने रेल मार्गों के नवीनीकरण के संबंध में एक विशाल रिपोर्ट दी है। उसने 17-18 खंडों की रिपोर्ट प्रस्तुत की है। इन समितियों ने क्या सिफारिशें की थीं? उन्होंने सिफारिश की थी कि रेल मार्ग नवीनीकरण के संबंध में हमारे पूरे बैकलॉग को पूरा किया जाना चाहिए। उसके लिए मूल्यह्रास आरक्षित निधि से पर्याप्त राशि उपलब्ध कराने के लिए समुचित प्रावधान किए जाने चाहिए। मूल्यह्रास आरक्षित निधि की क्या स्थिति है? यह अब घट रही है। मूल्यह्रास आरक्षित निधि में अब केवल 675 करोड़ रुपये उपलब्ध हैं। मूल्यह्रास आरक्षित निधि मुख्यतः पुरानी पड़ चुकी आस्तियों, रेलमार्गों, चल स्टॉक और इंजन के रखरखाव के लिए है।

वास्तव में भारतीय रेल ऋण जाल में फंस चुकी है। हमें उस पर आपत्ति भी थी। जब भारतीय रेल वित्त निगम की स्थापना की गई थी, उस समय मैं रेल अभिसमय समिति का सदस्य था। हमने इसका विरोध किया था। हमें आशंका यह थी कि यह भारतीय रेल पर बोझ होगा। सभापति महोदय, वास्तव में यह भारतीय रेल पर बोझ बन गया है, क्योंकि जो हम अब ऋण लेते हैं, वह उससे कम है जो हमें भुगतान करना पड़ता है। हमारी कुल निर्गम राशि 5,129 करोड़ रुपये हो जाएगी। इस वर्ष विलंबित देनदारी 1,500 करोड़ रुपये हो जाएगी। किंतु रेलवे को एक वर्ष बाद भुगतान करना पड़ेगा। यदि हम पट्टा राशि जोड़ें, जो भारतीय रेल वित्त निगम को भुगतान की जानी है और अन्य सभी राशियां भी जोड़ें तो हमारी कुल देनदारियां 5,129 करोड़ रुपये हो जाएंगी। हमारा कहना यह है कि बजटीय सहायता, जो केन्द्रीय राजकोष से मिलती है, वह हमेशा ऋण के रूप में क्यों मिले? जब केन्द्र सरकार पूर्व से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण तक सुनहरा चतुर्पार्श्व मार्ग के लिए 10,000 करोड़ रुपये खर्च कर सकती है, तो केन्द्र सरकार रेलवे लाइनों के निर्माण के लिए क्यों नहीं खर्च कर सकती। रेलवे वित्त निगमों से पैसा क्यों उधार ले?

रेलवे बजटीय सहायता पर क्यों निर्भर रहे? यदि रेलवे न हो तो औद्योगिकीकरण और आर्थिक विकास नहीं हो सकता। इसलिए आर्थिक विकास और औद्योगिकीकरण के लिए जो क्षेत्र कम विकसित हैं, उन्हें रेलवे लाइनों से जोड़ा जाना चाहिए। ऐसा क्यों किया जाना चाहिए? मध्य प्रदेश में छत्तीसगढ़, बुन्देलगढ़, विदर्भ, उड़ीसा और बिहार का छोटा नागपुर अभी भी कम विकसित क्यों है? इन क्षेत्रों में खनिज विपुल मात्रा में हैं और वहां पर्याप्त खनिज भंडार हैं। वे पिछड़े इसलिए हैं, क्योंकि वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। उत्तर-पूर्व पिछड़ा हुआ क्यों है? पूरे उत्तर-पूर्व क्षेत्र का ऋण जमा अनुपात केवल 20 प्रतिशत क्यों है? त्रिपुरा कम विकसित क्यों है?

वह इसलिए, क्योंकि वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है। इसलिए औद्योगिक और आर्थिक विकास के लिए रेलवे लाइन की तत्काल आवश्यकता है। उसके लिए केन्द्र सरकार रेलवे लाइन के निर्माण के लिए क्यों खर्च नहीं कर सकती?

मैंने बहुत से देशों की प्रणालियों का अध्ययन किया है। मैंने न केवल चीन, बल्कि यूरोपीय देशों में भी देखा है कि केन्द्र सरकार कम विकसित क्षेत्रों को जोड़ने के लिए रेल लाइन के निर्माण के लिए खर्च करती है। लाइनों की चार श्रेणियां होती हैं। उसमें से एक ऐसी होती है जो आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं होती लेकिन सामाजिक दृष्टिकोण से वांछनीय होती है। हमें सामाजिक दृष्टिकोण से वांछनीय लाइनों के लिए 14 प्रतिशत रिटर्न पर जोर नहीं देना चाहिए।

उसके बाद रेलवे एक अन्य समस्या का भी सामना कर रही है जो डिब्बों की पर्याप्त संख्या न होने से संबंधित है। सरकार अनेक रेलगाड़ियां शुरू कर रही है। तीस प्रतिशत डिब्बों की विशेषकर उपनगरीय क्षेत्र तथा सियालदाह तथा हावड़ा डिवीजनों में, उपयोग की समय सीमा समाप्त हो चुकी है। इन डिब्बों के स्थान पर नये डिब्बे लगाये जाने की आवश्यकता है। लेकिन बजट में उन सभी डिब्बों उनकी उपयोग की समय सीमा समाप्त हो चुकी है के स्थान पर नये डिब्बों को लगाये जाने का कोई प्रावधान नहीं किया गया है। इसी के परिणामस्वरूप हम भारतीय रेलवे की सेवाओं, गाड़ियों की समयबद्धता तथा रेल सुरक्षा की स्थिति में हम कोई सुधार नहीं पाते हैं।

हाल के वर्षों में अनेक रेल दुर्घटनायें हुईं। ऐसी दुर्घटनायें क्यों होती हैं? जब भी दुर्घटनायें होती हैं-तो कहा जाता है कि यह मानवीय भूल का नतीजा है। प्रौद्योगिकी में सुधार कर इसे क्यों नहीं समाप्त किया जा सकता है? हमारी सिगनल प्रणाली काफी पुरानी है। रेलवे प्रणाली का कुशल परिचालन मुख्यत: सिगनल प्रणाली पर आधारित है। भारतीय रेलवे में तीन अथवा चार प्रकार की सिगनल व्यवस्था है। एक रंगीन प्रकाश वाली प्रणाली है। सिगनल देने की प्रणाली को आखिर क्यों बेहतर नहीं बनाया जा सकता है? पुरानी रेल लाइनों को क्यों नहीं बदला जाता है? फिरोजाबाद में रेल दुर्घटना क्यों हुई? ट्रैक सर्किट न होने के कारण स्वीचमैन ने गलती की। उस स्टेशन में ट्रैक सर्किट उपलब्ध नहीं कराया गया।

इसी सदन में पूर्व प्रधान मंत्री श्री पी.वी. नरसिंह राव जो उस समय रेल मंत्री थे ने एक रेल दुर्घटना के बाद स्वयं कहा था कि एक साल के अंदर सभी स्टेशनों पर ट्रैक सर्किट उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

आज हमें पता चल रहा है कि सभी स्टेशनों पर ट्रैक सर्किट उपलब्ध नहीं कराए गए हैं। हम अपनी प्रौद्योगिकी में सुधार करके तथा स्टाफ को उचित प्रशिक्षण देकर मानवीय भूल की संभावना को समाप्त कर सकते हैं। आज भी ड्राइवरों तथा गाड़ियों में चलने वाले स्टाफ को दस घंटों से अधिक कार्य करना पड़ता है। वर्ष 1972 में एक समझौते के अन्तर्गत यह फैसला हुआ था कि ड्राइवर की ड्यूटी उसके आने तथा जाने के हस्ताक्षर के समय को मिला कर केवल दस घंटे की होगी लेकिन उन्हें अब भी दस घंटे से अधिक समय तक कार्य करने के लिए मजबूर होना पड़ रहा है। कुछ गाड़ियों में उन्हें सोलह से सत्रह घंटे काम करना पड़ता है। यदि ड्राइवरों को 17-18 घंटे तक कार्य करने पर मजबूर होना पड़ा तो इस प्रकार की मानवीय भूल होती रहेगी। यदि सुरक्षा नियमों का उल्लंघन होता है यदि दुर्घटना जांच समितियों, रेलवे सुरक्षा समितियों की सिफारिशों की एक समय सीमा के अंदर उचित रूप से लागू नहीं किया जाता है और यदि प्रौद्योगिकी में सुधार नहीं किया जाता तो रेल दुर्घटनाएं होती रहेंगी। यदि हम सुरक्षित रेलवे परिवहन सेवा उपलब्ध कराना चाहते हैं तो हमें इन सभी पहलुओं की जांच करनी होगी और इस सभी चीजों का ध्यान रखना होगा।

मैं रेल मंत्री महोदया को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने मेरी कुछ मांगों को माना तथा मेरे क्षेत्र की समस्याओं को समझा और उधर से दो एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा की। उसमें से एक रेलगाड़ी पुरुलिया-हावड़ा तथा वापस हावड़ा-पुरुलिया के बीच चलेगी। लेकिन हमें याद रखना चाहिए कि पुरुलिया देश के पंद्रह अति पिछड़े जिलों में से एक है। वहां एक्सप्रेस रेलगाड़ी की मांग नहीं बल्कि फास्ट पैसेंजर रेलगाड़ी की मांग है। पुरुलिया-हावड़ा रेलगाड़ी को फास्ट पैसेंजर रेलगाड़ी में नहीं बदला गया। मेरा अनुरोध है कि जब उक्त हावड़ा-पुरुलिया एक्सप्रेस रेलगाड़ी शुरू की जाए तो इसे एक्सप्रेस न बनाकर फास्ट पैसेंजर बनाया जाना चाहिए। शालीमार-बांकुरा एक्सप्रेस के साथ भी वही स्थिति है। इसे भी एक्सप्रेस न बनाकर फास्ट पैसेंजर बनाया जाना चाहिए।

मंत्री जी ने बांकुरा-दामोदर रिवर रेलवे (बी.डी.आर.) के लिए 40 करोड़ रुपये आवंटित किया है और साथ ही बी.डी.आर. को एक तरफ चाचई रोड तथा दूसरी ओर मुकुटमनीपुर तक बढ़ाये जाने की भी स्वीकृति दी है। मैंने इस संबंध में मंत्री महोदय को पहले ही एक चिट्ठी लिखी है। हमारा सुझाव है कि इस लाइन को बजाए चर्च रोड के इसे जौग्राम से जोड़ा जाना चाहिए क्योंकि पश्चिम बंगाल सरकार दामोदर नदी पर एक सड़क पुल का निर्माण कर रही है। यदि रेल व सड़क पुल का निर्माण हो जाता है और यदि यह जौग्राम से जुड़ जाता है तो रेलवे इस सड़क पुल का उपयोग कर सकती है तथा नये सड़क व रेल पुल के निर्माण का खर्च एक नये रेलवे पुल के निर्माण पर होने वाले खर्च से कम

[श्री बसुदेव आचार्य]

होगा। इसलिए मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वे इस प्रस्ताव पर विचार करें।

जब श्री राम विलास पासवान रेल मंत्री थे तो उन्होंने झारग्राम रानीबंध होते हुए पुरूलिया तक के नयी लाईन के लिए सर्वेक्षण कराए जाने की घोषणा की थी। अब वर्तमान रेल मंत्री महोदया ने बांकुरा-दामोदर रिवर रेलवे को मुकुटमनीपुर तक बढ़ाये जाने की घोषणा की है। इसे झारग्राम-पुरुलीया लाइन से जोड़ा जा सकता है।

लेकिन उन्होंने इस नई लाईन के निर्माण के लिए न तो कोई घोषणा की है और न ही कोई राशि आवंटित की है। यह लाईन सभी जनजातीय क्षेत्रों झारग्राम, बांकुरा तथा बर्दवान से होकर गुजरेगी। उन क्षेत्रों के लोगों ने कोई भी रेल लाईन नहीं देखी है। उक्त लाईन से झारग्राम, बांकुरा तथा बर्दवान के जनजातीय लोगों की आवश्यकताओं की पूर्ति होगी। मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वे झारग्राम को पुरुलिया से तथा मुकुटमनीपुर को झारगाम-पुरुलिया लाईन से जोड़कर बांकुरा तथा पुरुलिया जैसे पिछड़े जिलों की मांग पर विचार करें।

आमान परिवर्तन पर 14,000 करोड़ रुपये खर्च किए गए। इसमें पश्चिम बंगाल राज्य का हिस्सा कितना है। मैं अपने राज्य के प्रति अति प्रेम नहीं दर्शा रहा हूं, लेकिन हमें हमारा हिस्सा मिलना चाहिए। हमें केवल 35 करोड़ रुपये मिले वह भी केवल मेरे जिले पुरुलिया के लिए मिले। वर्ष 1993 में, पुरुलिया-कोटोशिला छोटी लाईन को बड़ी लाईन में परिवर्तित किया गया था। हमें 14,000 करोड़ रु. में से केवल 35 करोड़ रु. मिले। बी.डी.आर. बांकुरा-दामोदर रिवर रेलवे को खरीदा गया तथा इसका राष्ट्रीयकरण किया गया। इसे अब बड़ी लाईन में परिवर्तित किया जा रहा है। लेकिन अभी भी दो छोटी लाइनें शेष हैं। वे हैं बर्दवान-कटवा लाईन तथा आजिमगंज-अहमदपुर-कटवा लाईन। ये दो-तीन लाइने हैं ...*(व्यवधान)*

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो): आपको 35 करोड़ रु. मिले।

श्री बसुदेव आचार्य : हमें केवल 35 करोड़ रुपये मिले।

श्री रमेश चेन्नितला (मवेलीकारा): लेकिन हमें तो कुछ भी नहीं मिला है।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : मैं आपको बधाई देना चाहता हूं। स्वतंत्रता के बाद से हमें एक रुपया भी नहीं मिला।

श्री बसुदेव आचार्य : हमें 1993 में मिला जब श्री सी.के. जाफर शरीफ रेल मंत्री थे। वे मेरे अच्छे मित्र हैं। इसलिए उन्होंने 35 करोड़ रुपए दिए।

श्री सी. श्रीनिवासन (डिंडीगुल): वे आपको भी देंगी।

श्री बसुदेव आचार्य : वे मेरी बहन हैं। इसलिए उन्होंने उन सभी तीन मांगों पर विचार किया जिनके बारे में मैंने उन्हें लिखा था।

श्री सी. श्रीनिवासन : वे केवल आपके क्षेत्र पर विचार करती हैं ...*(व्यवधान)*

श्री बसुदेव आचार्य : केवल मेरे ही क्षेत्र में नहीं बल्कि वे सभी क्षेत्रों पर ध्यान देती हैं।

श्री विलास मुत्तेमवार (नागपुर): श्री आचार्य, आपको इसका उल्लेख करना है ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री चन्द्रभूषण सिंह (फरूखाबाद): दादा धीरे-धीरे अपनी सब मांगें पूरी करवा रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य : हमें हमारा हिस्सा मिलना चाहिए। कुछ सेक्शनों में काफी लाइनें हैं। हम चौथी लाइन की मांग कर रहे हैं ...*(व्यवधान)* महोदय, आप अपनी आंखें बंद कर लें, कृपया मुझे अथवा घड़ी को न देखें।

हम लोग हावड़ा से पंसकुरा तक चौथी लाईन, पंसकुरा से खरगपुर तक तीसरी लाईन तथा खड़पुर और मेदनीपुर के बीच लगभग 7 से 8 किलोमीटर लाईन के दोहरीकरण की मांग कर रहे हैं। यह काम अटका हुआ है। नई रेलगाड़ियां शुरू की जाएंगी। केवल आठ किलोमीटर तक एकल लाईन हो। बांकुरा तथा आसनसोल के बीच पांच किलोमीटर लाईन भी एकल लाईन है। जब उक्त लाईन का निर्माण हुआ था तब उस लाईन पर केवल एक रेलगाड़ी चलती थी। अब उस रास्ते से 35 रेलगाड़ियां गुजरती हैं।

वर्षों पुरानी सिगनल प्रणाली अब भी लागू है। पुरुलिया स्टेशन में आद्रा की ओर से केवल एक प्लेटफार्म का उपयोग होता है। सरकार ने आद्रा में एक पर्यटक कम्पलेक्स बनाने की घोषणा की है। ऐसा शाहीबंद जलाशय के मद्देनजर किया गया है जहां प्रतिवर्ष साइबेरिया से बहुत संख्या में प्रवासी पक्षी आते हैं। हम लोगों ने सामाजिक वानिकी कार्यक्रम के अन्तर्गत पहले ही वन क्षेत्र का विकास कर लिया है।

आद्रा की समस्या वहां के डिविजनल हास्पिटल से जुड़ी है। लेकिन इसमें ब्लड बैंक की सुविधा नहीं है। मैं उनसे अनुरोध

करता हूं कि वे इस हास्पिटल में ब्लड बैंक की सुविधा उपलब्ध करायें।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : अब आप कनक्लूड करिए।

[अनुवाद]

श्री बसुदेब आचार्य : महोदय, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। दो मेन लाईन इलेक्ट्रिसिटी मल्टिपुल युनिट ट्रेन में से पहली आसनसोल से बर्दवान के बीच शुरू की गई और दूसरी पुरुलिया तथा आद्रा के बीच मेरे क्षेत्र होते हुए शुरू की गई। अब सम्पूर्ण आद्रा-मिदनापुर सेक्टर का विद्युतीकरण किया जा रहा है। विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो चुका है।

आद्रा केन्द्रीय स्थल है। अब 'मेमु' ट्रेन के रखरखाव के लिए इसे टिकियापाड़ा ले जाना पड़ता है। महोदय, आपको जानकर आश्चर्य होगा कि लोगों को आसनसोल से टाटानगर तक जाने में जिसमें पांच घंटे लगते हैं, उस दौरान शौचालय की कोई व्यवस्था नहीं है। मैंने ऐसा ब्रिटिश रेलवे में देखा था। कम दूरी के लिए 'मेमु' अथवा लंबी दूरी के लिए ''इमू' चलता है, लेकिन इसमें अंतर यही है कम दूरी की 'इमू' में शौचालय की व्यवस्था नहीं होती है जबकि लंबी दूरी के 'इमू' में शौचालय की व्यवस्था होती है। यदि लंबी दूरी की 'मेमु' शुरू की जाती है जैसे बांकुरा से शालीमार तक अथवा आसनसोल से टाटानगर तक के लिए तो उसमें कम से कम महिलाओं के लिए शौचालय की व्यवस्था अवश्य होनी चाहिए। शौचालय की व्यवस्था नहीं होने के कारण मैंने कई घटनायें घटित होते देखी हैं।

मेरा सुझाव है कि 'मेमु' के रखरखाव के लिए आद्रा आदर्श केन्द्रीय स्थल होगा। क्यों? मंत्री महोदया नाखुश हो जाएंगी - यदि मैं स्थान परिवर्तन का सुझाव देता हूं अथवा बोकारो में इलेक्ट्रिक लोको की स्थापना न किए जाने का सुझाव देता हूं। वर्ष 1966 के पूर्व हमारा जिला, पुरुलिया बिहार का हिस्सा था। यह बिहार स्थित धनबाद के मनभूम जिले का हिस्सा था। 1 नवम्बर, 1966 को हमारे जिले का पश्चिम बंगाल में विलय हो गया। इस प्रकार बिहार से हमारा बहुत अच्छा संबंध है। मेरा सुझाव है कि इलेक्ट्रिक लोको शेड बजाय बोकारो के आद्रा में स्थापित की जानी चाहिए। वहां सब कुछ है। वहां एक परित्यक्त लोको शेड है। आपको नये मकान बनवाने की आवश्यकता नहीं है। वहां पर पानी भी प्रचुर मात्रा में उपलब्ध है। आद्रा में विद्युत लोकोशेड की स्थापना क्यों नहीं की जा सकती है और इसको स्वीकृति क्यों नहीं दी गई है?

महोदय, अब मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं। मैंने समाचार पत्रों में पढ़ा है कि मेट्रो रेलवे में बिना किसी करार के ठेकेदारों की नियुक्ति की गई है। मेट्रो को गरिया तक बढ़ाया जा रहा है। मूल आयोजना में रामराजतला से साल्ट लेक तक मेट्रो रेल का निर्माण करना है और बैरकपुर भी ...*(व्यवधान)* यदि ठेकेदारों को बिना किसी करार के नियुक्त किया गया है तो मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि इस मामले में जांच की जाये।

श्री जी. मंगारेड्डी (निजामाबाद): सभापति महोदय, मैं अपने दल और अपनी ओर से कुमारी ममता बनर्जी को बधाई देता हूं। यात्रियों को किराए में नाममात्र की वृद्धि से भी बचाकर और माल भाड़े और पार्सल दरों में मामूली वृद्धि करके और अधिकांश आवश्यक वस्तुओं को वृद्धि से छूट देकर रेल मंत्री ममता बनर्जी ने अपने वायदे को पूरा किया है। वास्तव में अन्य रेल मंत्रियों की तुलना में जिन्होंने हाल ही में रेल बजट प्रस्तुत किया है वे सबसे ज्यादा प्रतिशील रेल मंत्री रही हैं क्योंकि उन्होंने यात्रियों की तरफ ध्यान दिया है जबकि यात्री सुविधाओं में न्यायोचित 22 प्रतिशत की वृद्धि के साथ कुल 200 करोड़ रु. रखे है। 212 करोड़ रु. की धनराशि संरक्षा के लिये रखे हैं जहां मानव भूल के कारण रेल दुर्घटनाएं बार-बार होती हैं, जोकि रेल प्रशासन के लिए हमेशा परेशानी पैदा करती हैं साथ ही साथ मैं मंत्रालय और रेल बजट से प्रसन्न नहीं हूं क्योंकि स्वतंत्रता प्राप्ति से ही रेल मंत्रालय ने उत्तर तेलंगाना पर ध्यान नहीं दिया है।

निजाम के राज्य के दौरान भी हमने राजकारों के समय भी काफी नुकसान उठाया है। हमने कम्युनिस्ट तेलंगाना आंदोलन में दुगुना नुकसान उठाया है और आजकल हम लोग नक्सलवादियों के कारण नुकसान उठा रहे हैं।

लगभग 245 कि.मी. लम्बी मुड़खेड-निजामाबाद बोल्लाराम छोटी लाइन के आमान परिवर्तन में 283 करोड़ रु. की लागत आने का अनुमान है। यद्यपि मंत्री महोदय ने 20 करोड़ रु. आवंटित किये हैं यह बहुत कम धनराशि है। एक ओर मुड़खेड़ (महाराष्ट्र) है और दूसरी ओर बोल्लाराम (हैदराबाद) है। अत: हम लोगों का संपर्क टूट गया है और हमारे पास लदान-उतराई के लिये वैगन तक उपलब्ध नहीं हैं। इस सहस्राब्दि वर्ष के बाद और स्वतंत्रता के 50 वर्ष के बाद भी हम लोग काफी कष्ट उठा रहे हैं। यद्यपि नौवीं पंचवर्षीय योजना में इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का एक प्रस्ताव है। चूंकि इस वर्ष आवंटन केवल 20 करोड़ रु. इस आमान परिवर्तन के कार्य को पूरा करने में 10 साल लग जायेंगे। पिछले दो बजटों में क्रमश: 5 करोड़ और 20 करोड़ रु. आवंटित किये गए थे, परन्तु मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि जमीनी कार्य और पुलों पर केवल 17.62 करोड़ रु. व्यय किये गये। रेल मंत्रालय इस आमान परिवर्तन के कार्य पर अत्यन्त

[श्री जी. गंगारेड्डी]

धीमी गति से कार्य कर रहा है। अत: मुड़खेड-निजामाबाद, जनकम्पेट-बोधान-बोल्लाराम लाईन को 2001 तक आमान परिवर्तन को पूरा करना सुनिश्चित करने के लिये रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करने की आवश्यकता है।

15 दिन पहले एक बड़ा जन आन्दोलन हुआ था जिसमें सभी राजनीतिक दलों ने भाग लिया था; मैंने भी इस रेल रोको आन्दोलन में हिस्सा लिया था। उस समय हमने जनता को आश्वासन दिया था कि मुड़खेड़-निजामाबाद लाइन पर आमान परिवर्तन का कार्य एक वर्ष के भीतर पूरा हो जायेगा। अनेक वर्षों से किसानों तक को फसल की कटाई के मौसम में लाभकारी मूल्य नहीं मिल रहे हैं क्योंकि मुलाली में लदान-उतराई सुविधा पर्याप्त नहीं है। हमारा क्षेत्र काफी उन्नत है और हमारे क्षेत्र में 50 बीज परिष्करण एकक लगे हुये हैं। हमारे किसान बीजों को उत्तर भारत में भेजते हैं। अत: मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि इस आमान परिवर्तन के मामले पर ध्यान दें।

दक्षिण मध्य रेलवे के संसद सदस्यों की एक बैठक के दौरान मैंने सुझाव दिया था कि ''बोल्ट्स'' के अन्तर्गत हडको से 50 करोड़ रु. मुड़खेड़-निजामाबाद-जनकम्पेट-बोधान लाइन के आमान परिवर्तन के कार्य के लिये ऋण लिया जाये ताकि आमान परिवर्तन का कार्य अगले वर्ष तक पूरा कर लें। हमारे मुख्य मंत्री चन्द्रबाबू नायडू ने भी मंत्री को लिखा है कि 150 करोड़ रु. का ऋण हडको से लिया जाये ताकि मुड़खेड़-निजामाबाद-बोल्लाराम लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य पूरा कर लिया जाये। माननीय मंत्री श्री बंडारू दत्तात्रेय, जो दक्षिण मध्य रेलवे के संसद सदस्यों की बैठक में उपस्थित थे, ने भी सुझाव दिया कि हडको 1800 करोड़ रु. प्रदान करेगा बशर्ते कि रेल मंत्रालय आगे आये। अत: मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि इस मामले को देखें और किसी भी कीमत पर मुड़खेड़-निजामाबाद लाइन का आमान परिवर्तन का कार्य एक वर्ष के भीतर पूरा कर लिया जाये।

महोदय, इस परियोजना में जमीनी कार्य पूरा हो चुका है, पुलों पर कार्य पूरा हो चुका है और गोदावरी नदी पर पुल का भी निर्माण कार्य चल रहा है और यह शीघ्र ही कुछ महीनों में पूरा हो जायेगा।

मेरा दूसरा मुद्दा पेडापल्ली-करीमनगर, निजामाबाद रेल लाइन के आमान परिवर्तन के संबंध में है जो काफी समय से निर्माणाधीन है। यह साठ वर्ष पुरानी परियोजना है यह 177 कि.मी. लम्बी है। जिसकी अनुमानित लागत लगभग 264 करोड़ रु. है। यद्यपि इस परियोजना का आरम्भ 1992 में हो गया था, इस लाइन पर अब तक केवल 39.24 करोड़ रु. ही खर्च किये गये हैं। इस वर्ष रेल मंत्री महोदय ने इस परियोजना के लिये 20 करोड़ रु. प्रदान किये हैं। परन्तु कार्य की प्रगति को देखकर ऐसा लगता है कि इसके पूरा होने में और 10 वर्ष लग जायेंगे। यह लाइन तेलंगाना क्षेत्र के चार या पांच जिलों को जोड़ेंगी। इस परियोजना के पूरा होने के पश्चात् तेलंगाना क्षेत्र भारत के रेल नक्शे में आ जायेगा और यह क्षेत्र समृद्धशाली क्षेत्र बन जायेगा।

महोदय, मुझे यह कहते हुये खेद है कि अधिकारियों ने पिछले वर्ष करीमनगर में स्थित भूमि अर्जन कार्यालय को समाप्त करके इस क्षेत्र के प्रति और अधिक अन्याय किया है। अब उन्होंने दो सेक्टर बनाये हैं पहला और दूसरा अर्थात् पेड्डापल्ली-करीमनगर और करीमनगर-निजामाबाद। इस क्षेत्र के लोग इस निर्णय से निराश हैं। हम लोगों को यह भी बता पाने में असमर्थ हैं कि इस कार्यालय को समाप्त करने के क्या कारण हैं।

महोदय, तेलंगाना क्षेत्र पिछड़ा और नक्सलवादी प्रभावित क्षेत्र है। इस क्षेत्र में सुधार की आवश्यकता है। स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद से ही केन्द्रीय सरकार ने इस क्षेत्र में रेलवे सुविधा प्रदान करने के लिये कोई कदम नहीं उठाया है। अन्य क्षेत्रों में भी, केन्द्र सरकार ने इस क्षेत्र के लोगों के कल्याण के लिये कोई कदम नहीं उठाये हैं। माननीय प्रधानमंत्री तक ने पिछले वर्ष रेल मंत्रालय को यह सुझाव दिया था कि इस परियोजना के लिये पर्याप्त धनराशि उपलब्ध करायें। परन्तु इस परियोजना की प्रगति काफी धीमी है। अत: मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे परियोजना को यथाशीघ्र पूरा करने के लिये इस परियोजना पर त्वरित गति से कार्य करवाये और तेलंगाना क्षेत्र के लोगों के साथ न्याय करें।

महोदय, रेल मंत्री ने अनेक उपायों और सुधारों की घोषणा की है, इसके अलावा रेलवे विशेषज्ञ दल गठित किया है जो अप्रैल 2000 तक सुधारों और पुनर्संरचना के मामले पर विचार करेगा। बजट को भी माल प्रभारों में प्रशुल्क दरों में किसी प्रकार की मूलभूत पुनर्रचना से अलग रखा है जो पिछले दो वर्षों से लम्बित पड़ा है। मंत्री महोदय ने 1998-99 में हुये नुकसान के लिये किये गये वित्त पोषण के कारणों का भी पता लगाया है। व्यय स्टाक और पेंशन व्यय में हुई वृद्धि के अतिरिक्त रेलवे के माल ढुलाई के हिस्से में तेजी से कमी हुई और 1951 की 89 प्रतिशत की तुलना में यह घटकर अब 40 प्रतिशत रह गया है।

महोदय, मंत्री महोदय ने माल भाड़े को 50 प्रतिशत तक बढ़ाने का वायदा किया है। परन्तु रेलवे बजट में बढ़े हुये कर्मचारियों की संख्या में कमी करने की कोई योजना नहीं बनाई गई है, ताकि रेलवे, सड़क परिवहन से मुकाबला कर सके। सरकार को अतिरिक्त कर्मचारियों को कहीं और लगाना चाहिये अथवा इनकी सेवाओं का उपयोग सूचना प्रौद्योगिकी क्षेत्र में किया जाये।

महोदय नकारात्मक अथवा 10 प्रतिशत लाभ जोकि बहुत कम है के बावजूद इस वर्ष के रेल बजट में कुछ नई परियोजनाओं की घोषणा की गई है जिसमें सात नई रेल लाइन बिछाने, तीन आमान परिवर्तन और एक विद्युतीकरण की है।

इस समय 14 प्रतिशत वाणिज्यिक लाभ की दर के साथ रेलवे के लगभग सभी संसाधनों का उपयोग रोजमर्रा के खर्चों पर किया जा रहा है जिसमें निवेश के लिये कुछ नहीं छोड़ा है मंत्री महोदय के बजट प्रस्तावों में रेलवे संचार को दूरसंचार आपरेटरों को पट्टे पर देना आप्टिकल फाइबर केबिल नेटवर्क के लिये एक बड़ा निर्णय है। मैं मंत्री महोदय के अन्य संकेतात्मक प्रस्तावों का स्वागत करता हूं। जैसे स्वतंत्रता सेनानियों को राजधानी और शताब्दी एक्सप्रैस गाड़ियों में नि:शुल्क यात्रा करने और 12वीं कक्षा तक के छात्रों को विभिन्न गाड़ियों में निशुल्क सवारी की अनुमति देना इत्यादि। अन्त में मैं बजट प्रस्तावों का स्वागत करता हूं जो कि अत्यधिक उपयुक्त हैं।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : जो माननीय सदस्य रेल बजट में ज्यादा रुचि रखते हैं और चूंकि इस पर बोलने वाले वक्ताओं की सूची लम्बी है इसलिए मेरा आग्रह है कि यदि वे चाहें तो अपना भाषण लिखित रूप में सदन के पटल पर रख दें। इसमें सहूलियत होगी और उसकी स्पीच सदन की कार्यवाही का हिस्सा मानी जाएगी।

कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.): सभापति महोदय, आप तो ऐसा मत करिए।

सभापति महोदय : यह तो सदस्यों की रुचि के ऊपर है।

श्री चन्द्र भूषण सिंह : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट के ऊपर बोलने का जो मौका दिया, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। मैं रेल मंत्री महोदया का बहुत प्रशंसक हूं कि उन्होंने गरीबों के हित के लिए किराया नहीं बढ़ाया है और बड़े अन्तराल के बाद एक ऐसा रेल बजट दिया है जिससे लोगों को कुछ राहत महसूस हुई है, लेकिन जैसी कि विडंबना है, जब तक आदमी का व्यक्तिगत स्वार्थ पूरा नहीं होता, तब तक वह कुछ न कुछ आलोचना करता ही रहता है, मैं भी उनमें से एक हूं और यह मेरा दुर्भाग्य है कि मैं उत्तर प्रदेश में पैदा हुआ, वहां से चुना गया और पता नहीं उत्तर प्रदेश का क्या दुर्भाग्य रहा कि उसे इस वर्ष रेल बजट में कुछ भी नहीं मिल पाया। मैं तो उत्तर प्रदेश से आता भी रहा हूं और लगता है आगे भी आऊंगा।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि यह बहुत अच्छा बजट आपने पेश किया है। भारतीय रेल में आपके अधीन 63,000 किलोमीटर रेल लाइनें हैं, जो दुनियां की सबसे बड़ी रेल लाइन है। आपके अधीन रेलवे में 1.6 मिलियन कर्मचारी सेवारत हैं और सभी आपकी प्रशंसा करते हैं। आपने बजट में बहुत सारे प्रयोजन किये हैं। उनमें से प्रमुख हैं—आपरेशन 'विजय' में यानी कारगिल के युद्ध में जो बहादुर शहीद हुए, उनकी विधवाओं को रेल में यात्रा करने पर आपने 75 प्रतिशत की किराए में छूट दी है, यह बहुत ही सराहनीय काम किया है। आपने 1000 नई जगहें उन परिवारों से संबंधित व्यक्तियों को देने की बात कही, वह भी एक बहुत बड़ी और अच्छी बात है। बच्चों को हाईस्कूल तक की शिक्षा प्राप्त करने के लिए रेलों में आने-जाने हेतु आपने जो मुफ्त रेल यात्रा की सुविधा प्रदान की है वह भी एक अच्छा तथा सराहनीय कदम है। आपने बहुत सारे अच्छे काम किए हैं जिन्हें सभी ने सराहा है, लेकिन दुर्भाग्य इस बात का है कि उत्तर प्रदेश का जो फरुखाबाद है, जहां से मैं चुनकर आया हूं वहां के लिए बजट में आपने कुछ नहीं दिया। आपके बजट भाषण के दौरान मेरे पूरे क्षेत्र के लोग आपकी तरफ निगाह लगाए देखते रहे कि माननीय मंत्री महोदया हमारे लिए भी कुछ करेंगी, लेकिन दुर्भाग्य है कि कुछ नहीं किया। मैं आपको 1964-65 की बात याद दिलाना चाहता हूं। उस समय डा. लोहिया हमारे मैम्बर आफ पार्लियामेंट हुआ करते थे।

उन्होंने एक रेल लाइन फरूखाबाद से गोलागोकरणनाथ तक के लिए स्वीकृत कराई थी। उसका उस वक्त भी सर्वे हुआ था और उसके बाद भी सर्वे हुआ था, जिसे आपने अपने स्टेटमेंट में भी स्वीकार किया है। वह एक आवश्यक लाइन है। मात्र 120 किलोमीटर लाइन बनाने से आपका पूरा साउथ जोन, मुम्बई से लेकर चाइना बॉर्डर तक जुड़ जायेगा लेकिन उसका अभी तक सर्वे ही हुआ है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि सुरक्षा के दृष्टिकोण से वह आवश्यकी है। यदि उसे आप समायोजित कर लेंगे तो निश्चय ही एक सराहनीय काम होगा। उसी तरीके से कानपुर से फरूखाबाद रेल लाइन का मीटर गेज से ब्रॉड गेज में कन्वर्जन हो रहा है। उस कन्वर्जन के लिए 1998-99 के बजट में 39 करोड़ 645 लाख रुपये रेल मंत्रालय ने दिये थे लेकिन इस बार कम दिया है। जैसे कि हमको जानकारी है, वह पूरी योजना 200 करोड़ रुपये से ऊपर की योजना है। कानपुर से फरूखाबाद, कानपुर से कासगंज और कासगंज से हाथरस तक के पूरे रास्ते के लिए 220 करोड़ रुपये के आसपास रुपया लगेगा। अभी तक वहां मिट्टी का और पुलिया का कार्य पूरा कराया जा सका है। इस बार आपने इस बजट में कटौती करके मात्र 26 करोड़ रुपये दिये हैं। नार्दर्न रेलवे के डिवीजनल मैनेजर ने कमिट किया था, लोगों को विज्ञप्ति दी थी कि 2001 तक हम इस रेलवे लाइन को पूरा कर देंगे लेकिन

[श्री चन्द्रभूषण सिंह]

आपने जो 26 करोड़ रुपये दिये हैं, उसके आधार पर ऐसा लगता है कि योजना 2001 तक न होकर लम्बे कार्यकाल तक पूरी होगी। मेरा आपसे निवेदन है कि यदि आप कानपुर और दिल्ली के पूरे रास्ते को हल्का करना चाहते हैं तो यह एक अच्छी लाइन होगी। अगर आप कानपुर से शिकोहाबाद के बीच के ट्रैफिक को वाया फरूखाबाद डाइवर्ट कर देंगे तो यह ट्रैक आपको खाली मिल सकता है।

मैं निवेदन करना चाहूंगा कि यदि आप इस पर आबंटन बढ़ा देंगे तो निश्चित रूप से यह योजना समय से पूरी हो जायेगी। हमारे फरूखाबाद जनपद की एक बहुत दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है। यह जनपद एक ऐसी जगह पर है जहां ब्रॉड गेज और मीटर गेज दोनों लाइन हैं लेकिन इन दोनों लाइनों पर कोई भी मैन गाड़ी नहीं है। सारी की सारी पैसेंजर गाड़ी चलती हैं। एकमात्र गाड़ी कालिन्दरी एक्सप्रेस फरुखाबाद से दिल्ली के लिए चलती है। यह गाड़ी ऐसी है जिसमें कोई भी फर्स्ट क्लास या सैंकिंड क्लास का डिब्बा नहीं है। थ्री टियर के सैंकिंड क्लास की पूरी गाड़ी है। विशेषतौर पर जब मैंने आपसे निवेदन किया तो आपने उसका जवाब दिया था कि मात्र 15 प्रतिशत आकूपेंसी होने की वजह से फर्स्ट क्लास का कम्पार्टमैंट बंद किया गया। मेरा आग्रह है कि कभी यह भी जानने का प्रयास हुआ कि 15 प्रतिशत आकूपेंसी है, ऐसा कभी नहीं हुआ जब फर्स्ट क्लास आपका भरा न गया हो। आपके आर.पी.एफ. के कर्मचारी, पुलिस के कर्मचारी चाहे वह कांस्टेबिल हों या कप्तान हों, उनका फर्स्ट क्लास में यात्रा करने का हक बनता है। पूरा डिब्बा उन्हीं से भरा होता है। मेरा आपसे निवेदन है कि बहुत सारे ऐसे लोग हैं जो फर्स्ट क्लास में यात्रा कर सकते हैं। यदि आप उसमें फर्स्ट क्लास का कम्पार्टमैंट लगा देंगे तो निश्चय ही फरूखाबाद की जनता के लिए बहुत ही सुखद और अच्छा अनुभव होगा। इसी से संबंधित एक ट्रैक की बात करना चाहता हूं। फरूखाबाद से शिकोहाबाद तक की दूरी मात्र 105 किलोमीटर है और दिल्ली से शिकोहाबाद की दूरी 250 किलोमीटर है। 250 किलोमीटर की यात्रा हमारी कालिन्दरी एक्सप्रेस साढ़े तीन या चार घंटे में पूरा करती है। इसी तरह वही कालिन्दरी एक्सप्रेस 105 किलोमीटर की दूरी चार घंटे में तय करती है। 250 किलोमीटर और 100 किलोमीटर चार घंटे में पूरा करती है। उसका कारण यह है कि जो ट्रैक बना हुआ है, वह ठीक नहीं है। उसमें लकड़ी के स्लीपर्स हैं और जो रेल लाइन है, उसका वजन हल्का है। रेल लाइन छोटी और कम वजन की है। इसके अलावा ड्राइवर को जो इंस्ट्रक्शन्स हैं, उसके हिसाब से 35 या 45 किलोमीटर की स्पीड की लिमिट कर दी गई है। इसके आगे आप उसे तेज नहीं चला सकते हैं।

मेरा आपसे विशेष निवेदन है कि यदि इस रेल ट्रैक को सुधरीकृत कर दें, उसे मजबूत करवा दें तो निश्चित ही वे गाड़ियां तेज गति से चल सकेंगी और चार-पांच जिले जिनमें फरूखाबाद, कन्नौज, मेनपुरी, फिरोज़ाबाद हैं, जिसमें बदायूं भी कवर होता है, इन सारे जिलों को दिल्ली आने के साधन आसानी से उपलब्ध हो जाएंगे।

मैं आपका रेल बजट पढ़ रहा था और बहुत सारे अखबारों के माध्यम से भी उसकी जानकारी मिली। 30 प्रतिशत से ज्यादा ऐक्सीडैंट होने के पीछे कारण सिर्फ एक ही है कि रेल का फ्रैक्चर हो जाता है। क्या कारण है कि जहां पुरानी रेल लाइन पड़ी हुई हैं, उनमें फ्रैक्चर नहीं होते? रेल लाइन बनने में टैक्नीकली क्या कमी है जिसकी वजह से उनमें फ्रैक्चर हो जाता है। इसकी जानकारी कराने की आवश्यकता है। कहीं ऐसा तो नहीं कि आयरन की क्वालिटी खराब है जिसकी वजह से फ्रैक्चर हो जाता है और आए दिन ऐक्सीडैंट्स का सामना करना पड़ता है। मेरा विनम्र निवेदन है कि रेल लाइन की क्वालिटी जरूर चैक करवाएं और यदि उनमें कोई कमी है, सुधार की आवश्यकता है तो सुधार कराना चाहिए।

सभापति महोदय : आप सिर्फ मूल बात रख दीजिए।

श्री अली मोहम्मद नाईक (अनंतनाग): ये रेल लाइन मांग रहे हैं लेकिन मैं कहता हूं कि मुझे रेल ही दिखा दें।

श्री चन्द्र भूषण सिंह : इनकी बात सही है। जैसे यदि लड़के को साईकिल खरीद कर दे दें तो वह मोटर साइकिल मांगता है, मोटर साईकिल खरीद कर दे दें तो वह कार मांगता है। हमारे क्षेत्र की आवश्यकता यह है कि यदि हमें इकोनौमिक डैवलपमेंट, इंडस्ट्रियल डैवलपमैंट करना है तो ब्रॉड गेज से जोड़ने के लिए फास्ट लाइनें चलवाना आवश्यक है। इसी के तहत निवेदन है कि फरूखाबाद रेल लाइन के बारे में भी कुछ करें। यह सही है कि हमारी ऐग्रीकल्चर पोटैंसी बहुत अच्छी है। इस बार आपने फरूखाबाद पर बहुत कृपा की है। 1984 के बाद से पहली बार आपने मालगाड़ियां चलवाई और फरूखाबाद के काश्तकारों और आलू की कीमत, जो आलू फिकता था, मिली। मैं इस बात के लिए निश्चित ही आपकी सराहना करता हूं। लेकिन मेरा निवेदन है कि हमारे ट्रैक को जल्दी परिवर्तित करवा दें और उस ट्रैक को मजबूत करवा दें।

सभापति महोदय : श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय अपना लिखित भाषण टेबल पर रख दें।

***श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय** (गिरिडीह): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत रेलों के विकास के संबंध में आकृष्ट कराना चाहता हूं, जो इस प्रकार है:-

1. धनबाद से बरकाकाना तक एक नई डी.एम.यू. ट्रेन परिचालित करने की अपेक्षा।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

कारण - इस रेल खंड पर यात्री गाड़ियों की कमी है। इसके परिचालन से हमारे क्षेत्र के रेल उपभोक्ताओं को कठिनाईयों से मुक्ति मिलेगी और दूसरी ओर रेल राजस्व में वृद्धि होगी।

2. गंगा-दामोदर एक्सप्रैस को पूर्व रेलवे के पटना जंक्शन के गन्तव्य का विस्तार कर पूर्व रेलवे को बक्सर स्टेशन तक करने की अपेक्षा।

कारण - इस ट्रेन का पटना जंक्शन आगमन के पश्चात् बक्सर के लिए ट्रेन पकड़ने के लिए काफी दिक्कतें होती हैं।

3. पूर्व रेलवे के गोमों जंक्शन पर कम्प्यूटराईज्ड आरक्षण की व्यवस्था करने की अपेक्षा।

कारण - यह स्टेशन यातायात की दृष्टि से काफी लाभदायक एवं पुराना है। हमारे क्षेत्र के लोगों को यहां आरक्षण केन्द्र की व्यवस्था होने से करीब 30 कि.मी. की दूरी कम तय करने की राहत मिलेगी।

4. नीलांचल एक्सप्रेस का ठहराव चन्द्रपुरा रेलवे स्टेशन पर करने की अपेक्षा।

चन्द्रपुरा स्टेशन कई लोक उपक्रमों का प्रधान कार्यालय है जिसके कारण हजारों कर्मचारी इस ट्रेन से यात्रा करते हैं और उन्हें काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

5. फूसरो-बेरमी रेलवे स्टेशन पूर्व रेलवे का सौन्दर्यीकरण एवं प्लेटफार्म का विस्तार करना।

उपर्युक्त रेलवे स्टेशन अनुमंडलीय शहर है और इसके आस-पास कई लोग उपक्रमों के कार्यालय हैं परन्तु इस स्टेशन का हाल हाल्ट स्टेशन के समान है।

उपर्युक्त विषय के संबंध में हम समय-समय पर माननीय रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री एवं रेलों के अधिकारियों को सुझाव देते रहे हैं लेकिन नकारात्मक उत्तर से हमें अवगत करा दिया जाता है। रेलवे बड़े स्टेशनों के उन्नयन एवं विकास के लिए प्रत्येक वर्ष प्राक्कलन बनाती है और कार्य कराती है परन्तु रेलवे के छोटे स्टेशनों का हाल वही है जो अंग्रेजों के जमाने में था।

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर): सभापति महोदय, मंत्री महोदय ने जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया है, वह स्वागत योग्य बजट है, एक संतुलित बजट है और एक ऐसा बजट है जिसमें यात्री किराया न बढ़ाते हुए भी यात्रियों की सुविधा का पूरा ध्यान रखा गया है। यद्यपि माल भाड़ा बढ़ाने की बात कही गई है किन्तु उससे बाजार में महंगाई बढ़ेगी, ऐसा विश्वास नहीं होता क्योंकि वह इतना कम है कि महंगाई या अर्थ स्थिति पर उसका कोई विपरीत प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसके साथ जो कुछ नई बातें कही हैं, वे स्वागत योग्य हैं। ममता जी ने ए श्रेणी के स्टेशनों, जो 150 हैं, को आदर्श स्टेशनों में परिवर्तित करके रेलवे के सुधार की तरफ एक नई दिशा दी है और उन्होंने यह सिद्ध करने का प्रयास किया है कि न केवल यात्रियों की सुविधा का ध्यान रखा जाएगा अपितु जो स्टेशन वर्षों से बने हुए हैं, जिनमें सुधार की आवश्यकता है, उनको ठीक ढंग से करके एक आदर्श के रूप में प्रस्तुत करेंगे ताकि वे काफी यात्रियों के लिए अच्छे बन सकें।

इन स्टेशनों पर यात्रियों को सभी सुविधाओं का भी विशेष तौर पर ध्यान रखा जाएगा। आरक्षण हेतु एक ऐसी बात जो कही गई हैं कि स्मार्ट कार्ड व क्रेडिट कार्ड पर आरक्षण प्राप्त होगा, इंटरनेट पर आरक्षण प्राप्त होगा, एक नयी सोच जो इसमें प्रारम्भ की गई है, मैं इसके लिए उनको बहुत धन्यवाद देता हूं, उनका स्वागत करता हूं।

मैं इस बात के लिए भी उनका धन्यवाद करता हूं कि अधिकारियों के सैलूनों को समाप्त करके उनको पर्यटक यात्रियों को दिये जाने के बारे में जो निर्णय लिया गया है, वह भी काफी उत्साहवर्धक कदम है और उससे निश्चित ही एक नई दिशा मिलेगी। इस परिप्रेक्ष्य में इस बजट के सम्बन्ध में मैं कुछ और बातें कहना चाहूंगा। यह बात सही है कि हम सब रेलवे द्वारा अच्छी सेवा देने के लिए प्रतिबद्ध हैं और यह भी सही है कि रेलवे एक ऐसा तंत्र है, जो पूरे देश में एक कोने से दूसरे कोने तक या सर्वत्र व्याप्त है और सब तरह से सुविधाएं देता है। आज रेलवे की आवश्यकता इतनी बढ़ गई है, मांग इतनी बढ़ गई है, क्योंकि सड़क यातायात दिन प्रतिदिन महंगा होता चला जा रहा है, यदि रेल किराये और बस किराये के अन्तर को हम देखें तो वह कहीं तीन गुना और कहीं चार गुना है। इन तीन गुने और चार गुने अन्तर के कारण सारा भार रेलवे पर आ रहा है। इसीलिए जगह-जगह नई रेलवे लाइनों के बारे में, जगह-जगह आमान-परिवर्तन के बारे में या अन्य जो कठिनाइयां हैं, उन कठिनाइयों को कम करते हुए एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के लिए सुविधा के कारण कहा जा रहा है, वह इसी कारण कहा जा रहा है कि यात्रियों पर कम से कम बोझा पड़े, सुविधा मिले।

मैं जानता हूं कि यात्री भाड़ा न बढ़ाने के कारण रेलवे को काफी कठिनाई का अनुभव करना पड़ेगा, लेकिन इसके बावजूद भी एक ऐसा संकेत मिला है कि हम सब अपने आंतरिक प्रयासों से खर्चे कम करके इसको ठीक करने का प्रयत्न करेंगे। गत वर्ष जब

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय]

इस पर विचार हुआ था, तब ममता जी रेलवे की स्थाई समिति की सभापति थीं और उस समय एक निर्णय लिया गया था, उस समय कुछ चर्चा बजटरी सपोर्ट के बारे में हुई थी। उसी समय गेज कन्वर्शन के लिए, रेल नवीनीकरण के लिए और रेलवे के विद्युतीकरण के लिए भी कुछ चर्चा हुई थी। मैं यहां स्थायी समिति की प्रथम रिपोर्ट के पृष्ठ 106 से उद्धृत करना चाहता हूं:

[अनुवाद]

> "भारतीय रेलवे के हाल ही के योजनावधियों में काफी कम धनराशि प्राप्त हुई है और बजटीय सहायता उनकी आवश्यकता से बहुत कम है। रेलवे जैसी बुनियादी क्षेत्र के लिए एक सीमा के बाद बाजार ऋण लाभप्रद विकल्प नहीं है। पांचवीं योजना में कुल योजना परिव्यय का 75 प्रतिशत बजटीय सहायता के रूप में दिया गया था। जोकि आठवीं योजना में कम होकर 23 प्रतिशत रह गया। बाजार ऋण में औसतन ब्याज दर बहुत अधिक है और इससे 1998-99 में 2303 करोड़ रुपये का लगातार बढ़ता हुआ पट्टा प्रभार लगा दिया गया है जिसकी बाजार ऋण के स्तर से अधिक होने की संभावना है। बाजार की महंगी दर और सेवा का बोझ रेलवे पर दबाव डालकर उसे कमजोर कर रहे हैं जिसे अनेक सामाजिक दायित्व भी पूरे करने होते हैं।"

[हिन्दी]

मैं निवेदन कर रहा था कि बजटरी सपोर्ट भी निरन्तर कम हुआ है और उसके कारण भी रेलवे को बहुत ज्यादा तकलीफ हुई है। पूर्व की सरकार के समय जो एक निर्णय लिया था कि देश भर में यूनीगेज सिस्टम चालू किया जाये, यह बात ठीक है कि यूनीगेज सिस्टम होने से एक लाभ मिलेगा। एक सरीखी यातायात व्यवस्था होती है तो समय कम लगता है, उसकी क्षमता ज्यादा बढ़ती है और उस क्षमता के कारण भी काफी सुविधाएं प्राप्त होती हैं, लेकिन जो आर्थिक कठिनाइयां हैं, इन आर्थिक कठिनाइयों के कारण भी इस यूनीगेज के बारे में विचार करते हुए निश्चित रूप से उसकी प्राथमिकता तय करने की आवश्यकता है। माननीय ममता जी ने उसकी कुछ प्राथमिकताएं व समयबद्धता तय की हैं। मैं दूसरा उद्धृत कर रहा हूं:

[अनुवाद]

> "समिति सिफारिश करती है कि चालू लंबित परियोजनाओं को वित्त पोषण के लिए उच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए और उन्हें एक समयबद्ध कार्यक्रम के तहत पूरा करना चाहिए।"

[हिन्दी]

एक निश्चित समयावधि के अन्दर एक निश्चित लक्ष्य उनको पूरा करना चाहिए। मैं निवेदन कर रहा था कि इस प्रकार से एक निश्चित लक्ष्य लेकर हम आगे बढ़ रहे हैं और इस दिशा में आज हमारा जो विस्तार है, वह इतना बड़ा विस्तार है कि हजारों किलोमीटर की यात्रा, कई मीट्रिक टन बोझा ढोना, उसके साथ ब्रॉडगेज, मीटर गेज और नैरो गेज, अभी भी नैरोगेज कहीं-कहीं थोड़ी संख्या में चल रही है। अभी भी मीटर गेज चल रही है। यह बात सही है कि मीटरगेज के स्थान पर ब्रॉडगेज आ रहा है, लेकिन अभी उसके अन्दर थोड़ा समय लगेगा।

हमारे नये-नये इंजन आ रहे हैं, उनकी क्षमताएं बढ़ रही हैं, उनकी गति बढ़ रही है। जो कल तक 100 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से जाते थे, वे आज 150-160 किलोमीटर की गति से जाते हैं। मुंबई से दिल्ली की जो यात्रा थी, वह कभी 24-26 घंटे की हुआ करती थी, लेकिन आज मात्र 17-17.5 घंटे की रह गई है, इतना हमारी क्षमता का विस्तार हुआ है। यह एक अच्छा कदम है तथापि हम जापान से पीछे हैं। हमने नवीं पंचवर्षीय योजना के लिए भी यह लक्ष्य रखा है और उसका संकेत भी माननीय कुमारी ममता बनर्जी ने अपने बजट भाषण में दिया है।

हम किस प्रकार से जो कोचेज फैक्ट्रीज हैं, उनकी उत्पादन क्षमता बढ़ाकर नए कोचेज को शुरू करना चाहते हैं, यह भी ध्यान देने योग्य है। यह बात सही है कि जब तक नए कोचेज का उत्पादन नहीं होगा, तब तक हमारी आवश्यकता की आपूर्ति नहीं होगी, चाहे वे ए.सी. कोच हों या साधारण कोच हों। लम्बे समय से मांग चली आ रही है कि हमारे यात्रियों की संख्या बढ़ती जा रही है इसलिए प्रत्येक रेलगाड़ी में कुछ अतिरिक्त कोच लगाए जाने चाहिए। मैं देखता हूं कि अनेक गाड़ियों के अंदर कोच बढ़े हैं। कल तक जिसमें 19 कोच थे, आज 23-24 कोच हो गए हैं। लेकिन इसका नतीजा यह हुआ कि प्लेटफार्म छोटे पड़ गए। हम रेल मंत्री जी से मांग करते हैं कि प्लेटफार्म जब तक नहीं बढ़ाए जाएंगे, तब तक लोगों को बहुत तकलीफ होगी, क्योंकि ऊंचे प्लेटफार्मों से गाड़ी में चढ़ने और उतरने में दिक्कत होती है, खासकर बच्चों के साथ चढ़ने में ज्यादा मुश्किल होती है। जैसे-जैसे बोगियां बढ़ाकर गाड़ियों की लम्बाई बढ़ रही हैं, उसी तरह से प्लेटफार्मों का विस्तार नहीं हुआ तो इससे कई तरह की जो दुर्घटनाएं हो रही हैं, उनके और बढ़ने की आशंका बनी रहेगी। इसकी ओर भी ध्यान दिया जाना जरूरी है। मेरा निवेदन है कि यात्री गाड़ियों में सामान्य कोचें बढ़ाई जायें।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जहां हम निरंतर विस्तार करने जा रहे हैं, वहां पर कुछ ऐसी योजनाएं हैं, जिनके बारे में मैं आगे

चलकर आपका ध्यान दिलाऊंगा। यह ठीक है कि सड़क यातायात काफी प्रभावी हो गया है। उसको कम्पीट करने के लिए हमें रेल यातायात को भी प्रभावी बनाना होगा। इसी दृष्टि से यूनीगेज का मामला आता है। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वहां चार सीमेंट फैक्ट्रीज हैं, जिनके छः-सात अलग-अलग जगह संयंत्र हैं। वहां से प्रतिदिन 600-700 ट्रक माल ढोते हैं। वह माल रेलवे को भी मिल सकता है। इसलिए मैंने ममता जी से निवेदन किया था कि यदि इस क्षेत्र में कोटा से नीमच तक ब्राडगेज पूरा हो जाएगा, तथा नीमच से रतलाम तक की ब्राडगेज पूरी हो जाती है तो रतलाम कोटा बाई लिंक तैयार हो जाता है मुम्बई से लेकर कोटा तक, वाया रतलाम, नीमच, चित्तौड़गढ़ और कोटा तक लाइन बन जाती है तो जितनी ये सीमेंट फैक्ट्रीज हैं, सोयाबीन की फैक्ट्रीज हैं, शूगर मिल्स हैं, जिनको सड़क परिवहन का सहारा लेना पड़ता है, वही यातायात रेलवे को मिल सकता है और उसके राजस्व में भारी वृद्धि हो सकती है। इसके बारे में एलोकेशन बहुत कम होता है। पहली बार एलोकेशन हुआ, मेरे पास रेल परियोजनाओं पर श्वेत पत्र है जो पश्चिम रेलवे का है। इसमें नीमच से रतलाम का आमान परिवर्तन का काम 1993-94 में शुरू हुआ था। यह 116 करोड़ रुपए की योजना है। पहली बार इस काम के लिए एक करोड़ रुपए दिए गए, फिर दो करोड़ रुपए दिए गए, उसके बाद दस करोड़ रुपए दिए गए, फिर पांच करोड़ रुपए दिए गए और अब फिर पांच करोड़ रुपए दिए गए हैं। इस तरह से यह योजना कब पूरी होगी, आप समझ सकती हैं। मैंने इस बारे में आपसे निवेदन किया तो आपने बताया कि इसे प्राथमिकता में लिया गया है। मैं इसमें से पढ़कर बताना चाहता हूं-"लम्बे गमन वाली मदों पर कार्य शुरू कर दिया गया है, इस परियोजना में कार्य की गति धीमी थी, परंतु इसे उच्च प्राथमिकता देकर कार्य में तेजी लाई जा रही है।" गए साल उच्च प्राथमिकता नहीं थी तब पांच करोड़ रुपए दिए गए, उसके पहले दस करोड़ रुपए दिए गए और अब उच्च प्राथमिकता देकर इस कार्य के लिए पांच करोड़ रुपए दिए गए हैं, मेरी समझ में नहीं आता कि आखिर उच्च प्राथमिकता क्या होती है। इसलिए मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वे इसको देखें। इस मार्ग में जितने पुल-पुलिया थीं, वह बन गई हैं। मार्ग का चौड़ीकरण का काम पूरा हो गया है। शेष काम 70-80 करोड़ रुपए के अंदर पूरा हो जाएगा। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदया उसके लिए स्वीकृति प्रदान करें।

मैं दो-तीन बातें अपने प्रदेश के बारे में कहना चाहूंगा। यह बात ठीक है कि प्रदेश के अंदर बिलासपुर एक नया जोन बनाया गया है, जबलपुर जोन भी है। उसकी कई आवश्यकताएं हैं। लेकिन जो मूलभूत आवश्यकताएं हैं, उनकी भी पूर्ति नहीं हो रही है। उसमें बहुत कमियां हैं। सारा विंध्य क्षेत्र छूट गया है। भोपाल से अन्यान्य क्षेत्रों के लिंकिंग का मामला है, वह भी छूटा हुआ है। इंदौर जैसा महत्वपूर्ण व्यापारिक नगर चाहे औद्योगिक नगर कह लीजिए या राजनीतिक राजधानी कह लीजिए। भोपाल के बाद इंदौर मध्य प्रदेश का बड़ा नगर है। उज्जैन और इंदौर के बीच विद्युतीकरण का काम पूरा नहीं हो रहा है। उज्जैन और भोपाल के बीच दोहरीकरण का मामला बहुत सी जगह अटका हुआ है। उज्जैन से भोपाल की दूरी बहुत थोड़ी है, लेकिन चार-पांच घंटे का समय लगता है। ये छोटी-छोटी आवश्यकताएं हैं। गई बारी उज्जैन से रामगंज मंडी तक के सर्वे की स्वीकृति प्रदान की गई थी, वह काम जल्दी होना चाहिए। इंदौर से दोहद का सर्वे का काम बहुत समय से पैसे की वजह से लम्बित है। ममता जी ने ठीक कहा था, मुझे वे शब्द याद हैं, कि या तो घोषणा नहीं होनी चाहिए, अगर होती है तो उसके पहले पूरी योजना के बारे में ठीक से विचार करके, कितने समय तक पूरी कर ली जाएगी, कितना खर्चा आएगा, तभी शिलान्यास करना चाहिए, अन्यथा नहीं करना चाहिए। मैं उसके लिए उनको साधुवाद देता हूं।

अपराह्न 5.00 बजे

महोदय, मैं कुछ और बातें आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूं। जहां तक रेलवे भर्ती बोर्ड का मामला है, यह मामला बहुत ही ढीला है। इसका पुनर्गठन होना बहुत ही आवश्यक है। यह इसलिए आवश्यक है, क्योंकि इन्टरव्यु करने के बाद दोबारा इन्टरव्यू के लिये बुला लेते हैं, तीसरी बार बुला लेते हैं। ऐसी क्या परिस्थिति है, कोई नियम है या नहीं, सिलैक्शन होने के बाद 6-6, 8-8 महीने और कभी-कभी तो एक-एक साल तक एपाइंटमेंट नहीं होता है। कोई नियुक्ति नहीं होती है। इसलिए मेरा निवेदन है कि भर्ती बोर्ड के बारे में मंत्री महोदय को विचार करना चाहिए।

मैं एक बात जीआरपी-गवर्नमेंट रेलवे पुलिस के बारे में कहना चाहता हूं। दोहरा में कहते हैं कि इसका दायित्व राज्य सरकार के साथ है, लेकिन काम रेलवे में कर रहे हैं। रेलवे में कोई चोरी हो जाती है, तो रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स काम नहीं करती है और कह दिया जाता है कि चोरियों से हमारा कोई ताल्लुक नहीं है। हमारा ताल्लुक रेलवे की सम्पत्ति को सुरक्षित करना है। मेरा निवेदन है कि जीआरपी और आरपीएफ के बीच में तालमेल होना चाहिए। ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए, जिससे यात्री सुरक्षित पहुंच सकें। उनके सामान की सुरक्षा हो सके और आपसी झगड़ों का समाधान हो सके। अन्यथा, लम्बे समय तक झगड़े चलेंगे, तो समस्या का समाधान नहीं होगा। मैं एक बात और कहना चाहता हूं, कहां तक सही है मैं यह नहीं कह सकता हूं, कहते हैं कि आरपीएफ के लोग ही चोरियां करवा देते हैं। मैं इस बारे में और आगे नहीं कहना चाहता हूं, लेकिन आरपीएफ और जीआरपी में निश्चित रूप से ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय]

जहां तक उदयपुर प्रशिक्षण कालेज का सवाल है, इस कालेज में जो प्रशिक्षणार्थी जाते हैं, उनकी सुविधाओं का ध्यान नहीं रखा जाता है। इस कालेज के ढांचे में परिवर्तन किया जाना चाहिए और वहां व्यवस्था को सुदृढ़ किया जाना चाहिए। साथ ही, चिकित्सा संबंधी सुविधायें, चाहे रेलवे कर्मियों की हों या अधिकारियों की, कम हैं। मेरे क्षेत्र पश्चिम रेलवे में बड़ौदा, रतलाम, कोटा आदि में कहीं कोई रेलवे संबंधी चिकित्सा सुविधा नहीं है। चिकित्सा संबंधी सुविधायें पहले की चली आ रही हैं, उनकी क्षमता में वृद्धि की जानी चाहिए। बैड्स की व्यवस्था की जानी चाहिए। चिकित्सा संबंधी नवीन उपकरणों की व्यवस्था की जानी चाहिए।

यह ठीक है कि इस बजट को उद्योग जगत ने सराहा है कि बहुत अच्छा बजट बनाया है, लेकिन अच्छा बजट तभी हो सकता है, जब वह जनता की भावनाओं का आदर करें। उनकी इच्छाओं का समुचित समादर करते हुए, बदलते हुए परिप्रेक्ष्य के अनुसार रेलवे कर्मचारियों के अन्दर ऐसी भावना जागृत हो, जिससे रेलवे अपनी प्रतिबद्धता में आगे आ सके और सामाजिक सेवा का दायित्व पूरा कर सके।

अंत में, अपने क्षेत्र के बारे में दो-तीन बातें कह कर, मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। कोटा से रतलाम तक एक एम.ई.एम.यू. चलायें। कोटा और भोपाल के बीच वर्तमान में जो गाड़ी चल रही है, वह कोटा में पड़ी रहती है। मेरा निवेदन है कि इसको नीमच तक बढ़ा दिया जाना चाहिए। अगस्त क्रान्ति एक्सप्रैस पहले छह दिन चलती थी, इसको सात दिन कर दिया है। मेरा निवेदन है कि इसका रतलाम में स्टोपेज दिया जाना चाहिए। राजधानी एक्सप्रैस जो मुम्बई जाती है, उसमें रतलाम के लिए ए.सी. के आरक्षण हेतु कोई व्यवस्था नहीं है। ए.सी. में द्वितीय में भी कोई व्यवस्था होनी चाहिये। निजामुद्दीन-त्रिवेन्द्रम राजधानी रतलाम होकर जाती है, रखरखाव के लिए हाल्ट होता है। मेरा निवेदन है कि वहां स्टोपेज दिया जाए। इसी प्रकार इन्दौर-ग्वालियर के बीच में इन्टरसिटी, एक जुलाई, 1999 से चलती थी, लेकिन उसके बाद ही कारगिल का युद्ध हो गया।

उसे कारगिल युद्ध के कारण रोक दिया गया था कि यह अभी तक नहीं चली है। अब तो कारगिल युद्ध नहीं है, उसे चलाया जाना चाहिए। हम कारगिल युद्ध जीत चुके हैं। इसी प्रकार से इंदौर और भोपाल के बीच में जो इंटरसिटी चलती है, उसका कनेक्शन अवंतिका से उज्जैन तक नहीं है, उसे अवंतिका से कनेक्ट किया जाना चाहिए। गरीड स्टेशन पर इण्टर सिटी का स्टापेज दिया जाये सुवासुरो में मुम्बई जयपुर का स्टापेज है नीमच-कोटा यात्री गाड़ी का कनेक्शन कोटा से देहरादून हो।

महोदय, मैं कुछ बातें रेल मंत्री जी को लिख कर दे दूंगा, लेकिन मैंने जो कुछ महत्वपूर्ण मुद्दे उठाए हैं उन पर ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं इंदौर-बंगलौर के बारे में कहना चाहता हूं। इंदौर-जयपुर जो चलती है, मैंने इसका विशेष रूप से आग्रह किया है। उनमें सुविधायें बढ़ें। मैं जब अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाऊंगा तो मुझ से लोग पूछेंगे कि आमान परिवर्तन में क्या किया, आमान परिवर्तन में राशि कम क्यों हुई। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि नीमच से लेकर रतलाम तक जो आमान परिवर्तन का कार्य है, जिसे प्राथमिकता क्रम में लेने के लिए रेल मंत्री जी ने स्वयं कहा था, उसके बारे में ध्यान दें और उसके लिए राशि बढ़ाने की कृपा करें। मैं एक बार फिर से व्यवस्थित और संतुलित बजट प्रस्तुत करने के लिए मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

श्री रमेश चेन्नितला (मवेलिकारा): सभापति महोदय, भारतीय रेल विश्व के सबसे बड़े रेल प्रणालियों में से एक है। यह हमारे देश में भी सबसे बड़ा जन सुविधा सेवा है। रेलवे विकास का एक साधन और मापदंड है। मैं मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि रेलवे के महत्व को ध्यान में रखते हुये उन्हें वित्त मंत्री से और अधिक बजटीय सहायता प्रदान करने का अनुरोध करना चाहिये।

रेलवे प्रतिदिन 11 मिलियन यात्रियों और 1.20 मिलियन टन माल को ढोती है। यह राष्ट्रीय एकता और अखण्डता का प्रतीक भी है। महोदय, यदि आप आठवीं पंचवर्षीय योजना को देखें तो पता चलेगा कि रेलवे का मुख्य बल पुनर्वास और आधुनिकीकरण के अलावा, जनशक्ति आयोजना, मानव संसाधन विकास, ऊर्जा संरक्षण संरक्षा और वित्तीय लाभप्रदता और विश्वसनीयता और बेहतर गुणवत्ता वाली सेवा के माध्यम से उपभोक्ता की संतुष्टि पर है। हमें यह आंकलन करना है कि क्या हमने इसे प्राप्त किया है। आठवीं पंचवर्षीय योजना के इन महत्वपूर्ण प्रश्न पर रेलवे का क्या आकलन है?

नौवीं पंचवर्षीय योजना में प्रमुख बल लम्बी दूरी की यात्री और माल ढुलाई एक बहुत महत्वपूर्ण साधन के रूप में भारतीय रेल की क्षमता को सशक्त बनाने पर है। महोदय, जब हम इस सहस्राब्दि के पहले बजट पर चर्चा कर रहे हैं तो मैं समझता हूं कि भारतीय रेल पर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिये। रेलवे हमारे देश में पिछले 147 वर्षों से कार्यरत है।

संसद के संयुक्त सत्र में हमारे माननीय राष्ट्रपति श्री के.आर. नारायणन ने ठीक ही कहा था कि रेलवे सुधार आयोग की आवश्यकता है। भारतीय रेल के कार्यकरण पर नजर रखने के लिये यह बहुत अनिवार्य है। हमें रेलवे के कार्यकरण में अनेक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। रेलवे का वित्तीय प्रबंधन, माल और

यात्री अनुपात और अन्य सभी पहलू इसमें सम्मिलित हैं। हम यह जानना चाहेंगे कि क्या रेलवे अपना बाजार खो रहा है । हमें आंकलन करना चाहिये कि यात्रियों द्वारा किन कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है और यात्री सुविधाओं की क्या स्थिति है। यह सभी पहलू बहुत महत्वपूर्ण हैं। विशेषकर रेलवे के वित्तीय प्रबंध की अलग से जांच की जानी चाहिये। अत: जितना जल्दी हो सके रेलवे सुधार आयोग गठित की जानी चाहिये ताकि यह प्रणाली जो 147 वर्षों से कार्यरत है, पर नजर रखी जा सके।

इस आयोग को रेलवे के कार्यकरण पर अधिक ध्यान देना चाहिये। रेल मंत्री महोदय यह बजट निश्चित ही अनेक वित्तीय कठिनाइयों के बीच प्रस्तुत किया है। अत: रेलवे को अधिक वित्तीय सहायता की आवश्यकता है। इस सभा का प्रत्येक वर्ग नई रेल लाइनों, बेहतर सेवायें, रेल लाइनों का दोहरीकरण अथवा आमान परिवर्तन और अन्य अनेक यात्री सुविधाओं की मांग कर रहा है। ये सभी उचित मांगें हैं। उनके विचारों पर गम्भीरतापूर्वक ध्यान दिया जाना चाहिए। संसद सदस्य जन प्रतिनिधि हैं और वे अपने राज्य और निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित मामलों को उठा रहे हैं। परन्तु रेलवे के समक्ष वित्तीय कठिनाइयां विकासीय गतिविधियों के लिये प्रमुख अड़चन है। किसी क्षेत्र का पिछड़ापन विकासीय गतिविधियों के लिये मानदण्ड होना चाहिये ताकि संतुलित विकास किया जा सके। अधिक बजटीय सहायता की आवश्यकता है ताकि विकास कार्य और अधिक तीव्रता से किया जा सके।

प्राथमिकताओं की पुनर्रचना करके और माल और भाड़ा संरचना को युक्तिसंगत बनाकर रेलवे बजट को एक नई दिशा देनी चाहिये। यह अच्छी बात है कि उन्होंने किराये में वृद्धि न करके साहसपूर्ण कदम उठाया है। परन्तु उन्होंने अधिक राजस्व कमाने के लिये माल-भाड़े में 5 प्रतिशत वृद्धि की है। परन्तु हमें यह भी देखना है कि लोगों को मजबूर होकर यातायात के साधन बदलना न पड़े। उन्हें रेलवे पर निर्भर रहना चाहिये ताकि रेलवे को अधिक राजस्व प्राप्त हो।

इस वर्ष ईंधन के मूल्य में अधिक वृद्धि होने, कार्यशाला और कर्मचारियों के लिये अधिक प्रोत्साहन और बोनस और उड़ीसा के तूफान से हुये नुकसान के कारण 900 करोड़ रु. के अतिरिक्त बोझ के कारण रेलवे वित्त पर अधिक दबाव पड़ा। ये ऐसे मुद्दे हैं जिनका आने वाले महीनों में रेलवे को सामना करना पड़ेगा।

मैं मंत्री महोदय को उनके द्वारा किये गये मितव्ययता के उपाय के लिये बधाई देता हूं जिसके कारण 800 करोड़ रु. की बचत हो सकी है। मैं कहना चाहता हूं कि और अधिक मितव्ययता के उपाय करने चाहिये। परन्तु कर्मचारियों की संख्या में कमी नहीं कर सकते जैसे कुछ प्रश्न हैं। रेलवे की 1.6 मिलियन कर्मकारों में से 30 प्रतिशत लोग अतिरिक्त हैं। परन्तु हम सब जानते हैं कि हम कर्मचारियों की संख्या में कमी नहीं कर सकते हैं। रेलवे द्वारा कमाये गये प्रत्येक एक रुपये में से 49 पैसे कर्मचारियों पर खर्च होते हैं। रेलवे द्वारा कमाये गये एक रुपये में से केवल 1 पैसा विकास के लिये निर्धारित किया गया है। यह बहुत गंभीर स्थिति है। इससे यह पता चलता है कि रेलवे का वित्त प्रबंध किस प्रकार किया जाता है। मैं मंत्री महोदया की आलोचना नहीं कर रहा हूं। परन्तु यह सही है कि अतिरिक्त कर्मचारी हैं और कर्मचारियों के वेतन और भत्ते के लिये अधिक धनराशि निर्धारित की जा रही है। हमें इस तथ्य पर कि भारतीय रेल अपने द्वारा अर्जित रुपये में से केवल 1 पैसा विकास कार्यों के लिये निर्धारित कर रहे है, पर काफी गम्भीरता से विचार करना चाहिये।

बजट में बहुआयामी नई मालभाड़ा नीति की घोषणा की गई है जिसमें तेज गति से चलने वाली रेलगाड़ी, घर-घर तक की सेवायें और मार्गों को माल ढोने के लिये पट्टे पर देना सम्मिलित है। इस योजना की सफलता इसके क्रियान्वयन के तरीके पर निर्भर करती है। मेरा मंत्री महोदया को परामर्श है कि इस योजना को ठीक से क्रियान्वित करने के लिये उन्हें सख्त रहना होगा। हम महसूस करते हैं कि वे इसे क्रियान्वित कर पायेंगी।

अतिरिक्त भूमि का उपयोग एक महत्वपूर्ण पहलू है। उन्होंने ठीक कहा है कि कतिपय महानगरों में रेलवे भूमि खाली पड़ी है। इनका उचित उपयोग किया जाना चाहिये। इसके लिये पूर्ण पारदर्शिता की आवश्यकता है। अतिरिक्त भूमि का उपयोग करने में राज्य सरकारों और स्थानीय निकायों को सम्मिलित करना चाहिये।

गैर-पारंपरिक प्रणाली के माध्यम से अतिरिक्त राजस्व का सृजन और तकनीकी आदानों के माध्यम से प्रणाली की कार्यकुशलता में सुधार की बातें कही गई हैं। पिछले वर्ष जब श्री नीतीश कुमार ने रेलवे बजट प्रस्तुत किया था तो वही वाक्य उसमें दिया गया था, परन्तु वह केवल कागजों पर ही रह गया। उसका उचित क्रियान्वयन नहीं हुआ। अत: मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे यह देखें कि इस पहलू पर और अधिक ध्यान दिया जाये।

संरक्षा उपायों के संबंध में जो महत्वपूर्ण है, न्यायमूर्ति खन्ना समिति ने रिपोर्ट दी है और उस रिपोर्ट में भारतीय रेल के समुचित सुरक्षा उपायों के लिये 15000 करोड़ रु. की सिफारिश की गई है। हम यह धनराशि कैसे सृजित कर सकते हैं? इतनी बड़ी धनराशि का सृजन करना आसान नहीं है इसमें आन्तरिक सृजन से काम नहीं चलेगा। संरक्षा उपायों के लिए 1500 करोड़ रु. की धनराशि की आवश्यकता है। संरक्षा पहलू के बारे में रेलवे वार्षिक ईयर बुक में कहा गया है कि प्रति मिलियन कि.मी. रेल दुर्घटनाओं में 1997-98 के 0.56 से घटकर 1998-99 में 0.58 हो गया है। यह अच्छा सुधार है। ...*(व्यवधान)* महोदय, मुझे कुछ समय दीजिये।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : 80 सदस्यों की सूची है। आपकी पार्टी के भी दो दर्जन बोलने वाले हैं।

[अनुवाद]

श्री रमेश चेन्नितला : महोदय, मैं केवल महत्वपूर्ण बातों पर ही बोल रहा हूं और सुरक्षा सर्वाधिक महत्वपूर्ण है। क्या जनता 0.2 प्रतिशत से संतुष्ट हो पायेगी?

जो दुर्घटनायें हो रही हैं उनकी जांच होनी चाहिये और मानवीय गलतियां बढ़ रही हैं। यह चिंता की बात है। हमें यह रिपोर्ट में यह देखने को मिलता है कि दुर्घटनायें मानव गलतियों के कारण होती हैं और इनमें वृद्धि भी हो रही है। कार्य में लापरवाही बरतने के लिये सजा देने में ढिलाई हो रही है। अत: इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए। दुर्घटना में दोषी पाये लोगों को सख्त सजा दी जानी चहिये।

मैं दो या तीन बहुत महत्वपूर्ण पहलूओं पर बोलना चाहूंगा। यह महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं-चल स्टाक लाइनों का दोहरीकरण और लाइनों का नवीकरण। चल स्टाक के मामले में कार्यनिष्पादन काफी निराशाजनक है। यात्रियों की संख्या बढ़ रही है परंतु हमारे पास पर्याप्त चल स्टॉक नहीं है। क्षमता बढ़ायी जानी चाहिये। अन्यथा यात्रियों को परेशानी होगी।

हमने पाया कि लाइनों का नवीकरण कार्य प्रति वर्ष कम होता जा रहा है। हमें यह देखना चाहिये कि दुर्घटना और गाड़ियों के विलंब से चलने से बचने के लिये लाइनों को बदलने के कार्य को और अधिक महत्व दिया जाना चाहिये।

जब मंत्री महोदया बजट प्रस्तुत कर रही थी तब केरल के सभी संसद सदस्य दलगत भावनाओं से ऊपर उठकर मजबूरन सभा के बीचोंबीच आ गये थे क्योंकि हमारे राज्य के लिये समुचित आवंटन नहीं किया गया था। कुल मार्ग 62,809 कि.मी. का है जिसमें केरल का हिस्सा 1050 है। राष्ट्रीय औसत 2415 कि.मी. है। अत: केरल का रेलवे लाइन का प्रतिशत 1.6 है। यह राष्ट्रीय औसत से काफी कम है और कुल आवंटन काफी कम है। हम इस पर आन्दोलन कर रहे थे। तब मंत्री महोदया ने हमारे राज्य के सभी संसद सदस्यों की बैठक बुलाई जिसमें हमने अपने मामले को ठीक से रखा। क्वीलोन और त्रिवेन्द्रम के बीच दोहरीकरण के लिये 12 करोड़ रु. निर्धारित किये गये हैं। जो वर्षों से चल रहे इस काम को पूरा करने के लिये हम 14.09 करोड़ रु. चाहते हैं। कालीकट-मंगलौर के लिये 97.10 करोड़ निर्धारित किया गया है। इसे पूरा करने के लिये हमें 144.09 करोड़ रु. चाहिये। कुट्टीपुरम-गुरुवयूर सैक्शन के लिये 10 लाख रु. दिये गये हैं लेकिन हमें 89.45 करोड़ रु. चाहिये।

अंगामल्ली-सबरीमाला लाईन के लिये 1 करोड़ रु. निर्धारित किये गये हैं परन्तु परियोजना की कुल लागत 544 करोड़ रु. है। इसी प्रकार कोट्टायम एरूमेली लाइन के लिये 10 लाख रु. निर्धारित किये गये हैं, परन्तु परियोजना को पूरा करने के लिये 200 करोड़ रु. चाहिये।

अब मैं आमान परिवर्तन की बात करता हूं। क्वीलोन तेनकासी बरास्ता विरुद्धनगर के आमान परिवर्तन के लिये 15 करोड़ रु. निर्धारित किये गये हैं जबकि परियोजना की कुल लागत 260 करोड़ रु. है।

विद्युतीकरण के बारे में मैं बताना चाहूंगा कि एरोडे-एर्णाकुलम लाइन पूरी होने वाली है यदि मंत्री महोदया कुछ और धनराशि लगभग 6.42 करोड़ रु. दे दें तो यह पूरी हो जायेगी। साथ ही साथ एर्नाकुलम-त्रिवेन्द्रम लाइन का भी विद्युतीकरण किया जाना है। लाइनों के दोहरीकरण के बारे में मैं कहना चाहूंगा कि केरल की हमेशा उपेक्षा की गई है। एर्णाकुलम से मंगलौर तक लाइनों के दोहरीकरण का कार्य चल रहा है। त्रिवेन्द्रम-कायमकुलम लाइन भी पूरी होने वाली है। इनके बीच में एक हिस्सा बाकी है। एर्णाकुलम-कायमकुलम लाइन बरास्ता कोट्टायम सर्वाधिक महत्वपूर्ण है।

श्री सुरेश कुरुप और मैं माननीय मंत्री महोदया के पास गये और इस बारे में अपनी बात कही। यह भाग अड़चन के रूप में पड़ा हुआ है और इस रेल मार्ग को दोहरा नहीं किया गया है। प्रतिदिन पचास रेलगाड़ियां एकल लाईन पर चल रही हैं। पथ उपयोगिता 175 प्रतिशत है। इस पहले से ही अधिकतम उपयोग के कारण आप इस लाइन द्वारा किसी भी रेलगाड़ी को कोचीन से त्रिवेन्द्रम तक आगे नहीं बढ़ा सकते हैं। इसलिए, हम माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध कर रहे हैं कि वे इस बारे में विचार करें। केरल के और विकास के लिए इस रेल मार्ग को शीघ्र ही दोहरा किया जाना चाहिए। अन्यथा, कोई रेलगाड़ी केरल की राजधानी, त्रिवेन्द्रम तक नहीं जा सकती है। सभी रेलगाड़ियां कोचीन तक जायेंगी। अत: यह अति महत्वपूर्ण मांग है। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री महोदया बहस का उत्तर देते समय हमारी मांग को स्वीकार करेंगी और वे इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी।

महोदय, मैं इस मामले की गहराई में नहीं जाना चाहता हूँ। एक और विषय है जो विद्युतीकरण से संबंधित है। जब इरोड-कोचीन विद्युतीकरण कार्य पूरा हो जाए तो इसे त्रिवेन्द्रम तक बढ़ा दिया जाना चाहिए। यह हमारे राज्य की वाजिब मांग है। राज्य सरकार ने पहले ही इसकी सिफारिश की है।

अन्त में, मैं जिक्र करना चाहता हूँ कि एक अथवा दो नई रेलगाड़ियों के संबंध में माननीय मंत्री महोदया द्वारा बुलाई गई संसद सदस्यों की बैठक में हमने इस बात की चर्चा की है। मैं समझता हूँ कि अपने उत्तर में वे इन सभी महत्वपूर्ण मामलों का जिक्र करेंगी जो कि लम्बे समय से मौजूद हैं।

*श्री श्रीनिवास पाटील (कराड़): महोदय, मैं रेल बजट के संबंध में निम्नलिखित मांगें सभापटल पर रखना चाहता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री महोदया इन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी।

मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र कराड़ी की जनसंख्या लगभग 30 लाख है और यहाँ पर लगभग 12 सहकारी चीनी मिलें हैं। मैं अनुरोध करता हूँ कि कराड़ में एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली आरंभ की जाए। आज की स्थिति यह है कि किसी व्यक्ति को मिराज पहुंचने के लिए दक्षिण दिशा में 70 कि.मी. जाना पड़ता है अथवा अन्य केन्द्र में जाने के लिए उत्तर में 160 कि.मी. जाना पड़ता है। कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली से व्यापारियों, छात्रों और आम जनता को काफी राहत मिलेगी।

कराड़ रेलवे स्टेशन बहुत व्यस्त रेलवे स्टेशन है जहां पर काफी अधिक संख्या में यात्री गाड़ियां और मालगाड़ियां आती हैं। यहाँ पर केवल एक प्लेटफार्म है। शैड सहित पूरी लंबाई वाले दूसरे प्लेटफार्म का निर्माण किये जाने की मांग काफी समय से की जा रही है ताकि यात्रियों को धूप और वर्षा से बचाया जा सके। मैं यह अनुरोध भी करता हूँ कि पुराने और बनाये जाने वाले नए दोनों प्लेटफार्मों को पुल से जोड़ा जाए ताकि यात्री आसानी से रेल लाईन पार कर सकें।

कराड़ रेलवे स्टेशन सतारा जिला में है। यह वह जिला है जो 1942 में भारत छोड़ो आन्दोलन के दौरान अग्रणी रहा था। स्वर्गीय श्री वाई.बी. चव्हाण, भूतपूर्व उप प्रधान मंत्री ने एक विधायक के रूप में इस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व किया और सतारा निर्वाचन क्षेत्र से संसद सदस्य चुने गए। कराड़ रेलवे स्टेशन को सभी सुविधाओं सहित एक आधुनिक रेलवे स्टेशन बनाना उनका एक स्वप्न था। मैं माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूँ कि कराड़ रेलवे स्टेशन को सौन्दर्यकरण और उन्नयन किये जाने वाले स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाए।

पुणे क्षेत्र दक्षिण में हुबली से जुड़ा हुआ है। काफी समय से यह मांग की जा रही है कि इसे हुबली से अलग किया जाए और इसके स्थान पर इसे मध्य रेलवे से जोड़ा जाए ताकि यात्रियों को होने वाली असुविधा से उन्हें बचाया जा सके।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

माननीय मंत्री महोदया ने बंगलौर से जोधपुर (राजस्थान) तक रेलगाड़ी शुरू करने की घोषणा की थी। कराड़ में इस रेलगाड़ी का ठहराव नहीं होगा। मैं मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूँ कि बंगलौर से जोधपुर और जोधपुर से बंगलौर के बीच चलने वाली इस गाड़ी को कराड़ में ठहराव दिये जाने हेतु विचार करें।

महोदय, अहिंसा एक्सप्रेस पुणे और अहमदाबाद के बीच चलती है। कराड़ में केवल दो सीटों के आरक्षण का कोटा है। कराड़ में गुजराती लोगों की संख्या 15,000 से ज्यादा है, इसलिए मैं मंत्री महोदया से इस कोटे को 2 सीटों से बढ़ाकर 10 सीटें करने का अनुरोध करता हूं।

कोल्हापुर से अहमदाबाद और द्वारका तक एक नई रेलगाड़ी चलाये जाने की मांग है। पुणे के दक्षिण के सात जिलों से कोल्हापुर तक के गुजराती बहन और भाई इस नई रेलगाड़ी का बेसब्री से इंतजार कर रहे हैं।

मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री महोदया कराड़ में और इसके आसपास की जनसंख्या को मदद देने के लिए उपरोक्त मांगों को स्वीकार करेंगी जिसे मैंने संक्षेप में प्रस्तुत किया है।

मुझे मेरे लिखित भाषण, जिसमें मांगें भी शामिल हैं, को सभा पटल पर रखने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

*श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर): महोदय, मैं जयपुर राजस्थान में रेलवे से संबंधित कुछ समस्याओं पर बोलना चाहता हूं:

जयपुर में उत्तर-पश्चिम रेलवे मुख्यालय की स्थापना।

जयपुर में वर्ष 1997 में नये जोन का उद्घाटन किया गया था। 2 दर्जन अधिकारियों के साथ 100 कर्मचारी तैनात किये गये हैं। राजस्थान सरकार से भूमि प्राप्त न होने और जवाहर सर्कल में मुख्यालय कार्यालय भवन का निर्माण न हो पाने के कारण मुख्यालय स्थापित करने के कार्य में प्रगति नहीं हो रही है।

भूमि का पता लगा लिया गया है जो कि मुख्यालय कार्यालय और अन्य अनुषंगी कार्यालयों के लिए 22 बीघा है। कुल लागत का अनुमान लगाया गया है जो कि 7 करोड़ रु. है। इसे रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदित किया जाना है। गिटोर जगतपुरा स्टेशन के सामने स्टाफ कालोनी के लिए लगभग 6.5 करोड़ रु. मूल्य की 69 बीघा जमीन को पहले से ही स्वीकृति दे दी गई है। रेल मंत्रालय द्वारा धनराशि उपलब्ध कराई जानी है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री गिरधारी लाल भार्गव]

राजस्थान में आमान परिवर्तन परियोजना लंबित है।

(एक) आगरा-फोर्ट-बांदीकुई (161 कि.मी.)

88.73 करोड़ की अनुमानित लागत वाली इस परियोजना को वर्ष 1995-96 में स्वीकृत किया गया था। अनुमानित लागत 161 करोड़ रु.। मार्च, 99 तक व्यय केवल 52 लाख रु.।

वर्ष 1999-2000 के लिए परिव्यय 5 करोड़ रु.।

वर्ष 2000-2001 में 75 करोड़ रु. और वर्ष 2001-2002 में 80 करोड़ रु. रेल मंत्रालय द्वारा कम से कम स्वीकृत किये जाने की अपेक्षा है।

(दो) रिवाड़ी-रिनगास-फुलेरा (215 कि.मी.)

अनुमानित लागत 645 करोड़ रु.

1 अक्तूबर, 1998 को रेल मंत्रालय को सर्वे रिपोर्ट प्रस्तुत की गई है। कार्य को अभी स्वीकृति दी जानी है। 72 करोड़ रु. की अनुमानित लागत पर 56.5 कि.मी. लम्बाई वाली जेपी एफ एल एम जी लाईन का आमान परिवर्तन। 2000-2001 के निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने के लिए प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड को भेजा गया है।

दौसा-गंगानगर सिटी के बीच नई बड़ी लाईन (93 कि.मी.) 152 करोड़ रु. की अनुमानित लागत वाले कार्य को वर्ष 1996-97 में स्वीकृत किया गया था। कार्य की अनुमानित लागत 218 करोड़ रु. है।

वर्ष 1998-99 में, भूमि अधिग्रहण के लिए 7.8 करोड़ रु. स्वीकृत किये गये थे।

चालू वर्ष 1999-2000 में, केवल 20 लाख रु. स्वीकृत किये गये थे और अधिक धनराशि स्वीकृत किये जाने की आवश्यकता है।

नई रेलगाड़ियां चलाना

जयपुर सिटी और इसके आसपास के क्षेत्रों के विस्तार की उच्च दर को देखते हुए निम्नलिखित गाड़ियाँ चलाने की आवश्यकता है;

(एक) असम में रहने वाले राज अस्थारिल व्यापारियों के लिए जयपुर-गुवाहाटी

(दो) जयपुर-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस

(तीन) अजमेर-जयपुर-हैदराबाद एक्सप्रेस

(चार) जयपुर-हरिद्वार/देहरादून

(पांच) जयपुर-चण्डीगढ़

गेटोर जगतपुरा में नया टर्मिनल

जयपुर सिटी के विस्तार को देखते हुए पहले गैटोर जतपुरा में नया टर्मिनल विकसित करने का प्रस्ताव था। इस पर पुनर्विचार किया जाना चाहिए।

विभिन्न रेलगाड़ियों के लिए ठहराव:

(एक) गांधीनगर जयपुर में: 2414 पूजा एक्सप्रेस, 2915 आश्रम एक्सप्रेस और 2462 मंडौरा एक्सप्रेस

(दो) गेटोर जगतपुरा में : 9263/64 पोरबंदर-दिल्ली सराय रोहिल्ला एक्सप्रेस

(तीन) दुर्गापुरा और बनस्थली में 2955 मुम्बई-जयपुर सुपरफास्ट, 9773 इंदौर-जयपुर एक्सप्रेस, 2307 हावड़ा-जोधपुर एक्सप्रेस

(चार) असलपुर जोबनेर और डीग स्टेशनों पर 4864/63 मरुधर एक्सप्रेस को ठहराव

(पांच) बदहाल, रेनेवाल और किशनमनापुरा स्टेशनों पर 9944 अहमदाबाद-दिल्ली मेल (एम जी) का ठहराव

(छः) धाहार का बालाजी कनवर्त और डाबला स्टेशनों पर 9616 चेतक एक्सप्रेस को ठहराव

(सात) 9653 और 9654 अहमदाबाद-अजमेर रेलगाड़ी को जयपुर तक बढ़ाना (गरीब लोगों के लिए)

सवाई माधोपुर रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म नं. 4 और 5 का निर्माण

(नौ) भिवानी-जयपुर रेलगाड़ी और हिसार जयपुर रेलगाड़ी को धोलपुर तक बढ़ाना

(दस) रेलगाड़ी सं. 2915/2916 आश्रम एक्सप्रेस और 2307/2308 जोधपुर हावड़ा, मनदोर एक्सप्रेस 2461/62 का फुलेरिया रेलवे स्टेशन पर ठहराव।

(ग्यारह) जयपुर से ऊना (हिमाचल प्रदेश) तक नई रेलगाड़ी और रेलगाड़ी सं. 4553/454 (हिमाचल प्रदेश) को जयपुर तक बढ़ाना।

(बारह) जयपुर से जम्मूतवी तक पूना एक्सप्रेस में 4 अतिरिक्त सवारी डिब्बे।

(तेरह) नागौर से फुलोडी तक नई रेलवे लाईन को पंचवर्षीय योजना में शामिल किया गया था।

(चौदह) जयपुर से गुवाहाटी तक नई कंटेनर सेवा शुरू करना।

(पंद्रह) जोधपुर डिवीजन में सांभर लेक रेलवे स्टेशन (उत्तर रेलवे) पर तीन रेलगाड़ियों का ठहराव

1. जोधपुर-जयपुर इंटरसिटी रेलगाड़ी सं. 2466/2465
2. जोधपुर हावड़ा एक्सप्रेस रेलगाड़ी सं. 2307/2308
3. जोधपुर-दिल्ली मंडौर एक्सप्रेस रेलगाड़ी सं. 2462/2461

(सोलह) कृपया अनुचित परेशानी रोकने के लिए यथाशीघ्र जयपुर डिवीजन के 4 टी.टी.ई. के अंतर डिवीजन हस्तांतरण को रद्द करें।

(सत्रह) निम्नलिखित रेलगाड़ियों में जयपुर से वी आई पी कोटे को बढ़ाना:

1. हावड़ा एक्सप्रेस 8 से 20 शायिकाएं
2. आश्रम एक्सप्रेस 4 से 15 शायिकाएं
3. मुम्बई सुपरफास्ट एक्सप्रेस 30 से 40 शायिकाएं
4. चेन्नई एक्सप्रेस 8 से 15 शायिकाएं।

श्री रघुनाथ झा (गोपालगंज) सभापति महोदय, मैं आपका बहुत आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे इस वाद-विवाद में भाग लेने का मौका दिया। माननीय ममता बनर्जी ने जो रेल बजट इस साल प्रस्तुत किया है, उसकी जितनी तारीफ की जाये, उतनी कम है। उन्होंने देश की परिस्थिति को देखते हुए विकासोन्मुखी रेल बजट प्रस्तुत किया है।

आप अच्छी तरह से जानते हैं कि बिहार तीन भागों में विभक्त है—गंगा नदी का उत्तर का इलाका, मध्य बिहार और छोटा नागपुर का इलाका। गंगा नदी पर मात्र एक रेल-सह-सड़क पुल है। गंगा के उत्तर में रहने वाली इतनी बड़ी आबादी को राजधानी या दूसरी जगह जाने के लिए कठिनाई होती है, इससे सारा देश अच्छी तरह से परिचित है। आज से पांच वर्ष पहले तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री देवेगौड़ा ने गंगा नदी पर पुल बनाये जाने के लिए शिलान्यास किया था लेकिन आज वहां जाने पर पता चलता है कि देश के प्रधानमंत्री द्वारा पुल के लिए किये गये शिलान्यास पर आज तक केवल सर्वे कार्य शुरू किया गया है जबकि पांच साल में यह पुल बन जाना चाहिए था। अभी तो वहां मिट्टी की जांच हो रही है। लगता नहीं कि कोई कंक्रीट कार्य इस पुल के लिए किया जा रहा है। इसी प्रकार मुंगेर में गंगा नदी पर पुल बनाये जाने के लिए शिलान्यास किया गया था लेकिन उस दिशा में भी उसके सर्वे के अलावा कोई कारगर काम नहीं किया जा सका है। उत्तर बिहार के इस बड़े भू-भाग के पिछड़े इलाके को आगे बढ़ाने की आवश्यकता है। इसलिए हम रेल मंत्री जी से मांग करेंगे कि अविलम्ब पटना और मुंगेर में गंगा नदी पर पुल का निर्माण कराये जाने के लिए जो शिलान्यास किया गया था, उस कार्य को शुरू कराकर जल्द से जल्द पूरा कराया जाये। छपरा, मशरख, गोपालगंज, याणे, कप्तानगंज रेल लाईन को बड़ी लाईन बनाने का फैसला हुआ था परन्तु इस दिशा में कोई कार्रवाई नहीं हो पाई।

महोदय, आप अच्छी तरह से परिचित हैं कि दरभंगा से लेकर नरकटियागंज के बीच में छोटी लाइन है और उसका गेज कनवर्शन अभी तक नहीं हुआ है। जयनगर, दरभंगा, सीतामढ़ी, नरकटियागंज तक गेज कनवर्शन की बात बहुत पहले से चल रही है और आज से चार वर्ष पहले लोक सभा में बजट में पैसे का आबंटन भी हुआ और वह गेज कनवर्शन का काम आज तक पड़ा हुआ है। सीतामढ़ी और मुजफ्फरपुर 30 किलोमीटर की दूरी की लाइन के लिए सरकारी मंजूरी की हुई है। पैसे भी आबंटित हुए, जमीन भी अधिग्रहीत करने की बात हुई लेकिन वह कहां पड़ी हुई है, किस रूप में है, वहां की जनता अच्छी तरह से इस बात को जानना चाहती है। लोगों का मन इसके लिए आंदोलित हो रहा है कि 300 किलोमीटर की दूरी अधिक तय करनी पड़ती है और दरभंगा समस्तीपुर के पिछवाड़े होकर आना पड़ता है। इसलिए हम यहां मांग करना चाहते हैं कि अविलंब इस काम को पूरा किया जाए। तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार एवं राम विलास पासवान जी ने सीतामढ़ी, शिवहर, मोतिहारी में रेल लाईन हेतु सर्वे करने की घोषणा की थी। सीतामढ़ी से शिवहर तक सर्वे का कार्य भी हुआ, परन्तु उस संबंध में बजट में कोई जिक्र नहीं किया गया है।

महोदय, दुनियां के बहुत से यात्री बौद्ध बिहार आते हैं। यात्री राजगीर, गया और वैशाली आते हैं और बहुत दिनों से यह बात चल रही थी कि हाजीपुर से वैशाली होते हुए देवरिया, अरराज होते हुए सुगौली तक जो बौद्धिक सर्किट की लाइन है, उसको बढ़ाया जाए। वह काम खटाई में पड़ा हुआ है? उस रेल लाइन के निर्माण की दिशा में कारगर कदम उठाने चाहिए। जहां हम बौद्ध यात्रियों का स्वागत और सम्मान करते हैं वहीं हमें आर्थिक लाभ भी मिलता है और हम विदेशी मुद्रा भी अर्जित करते हैं। इस रेलवे लाइन के बनने से हम यात्रियों को बहुत अधिक सुविधा मुहैया करा सकते हैं।

[श्री रघुनाथ झा]

महोदय, इसी तरह से हमारे दक्षिण बिहार का छोटा नागपुर और संथाल परगना का बहुत बड़ा भूभाग पिछड़ा इलाका रहा और 50 वर्षों के देश के राजनैतिक इतिहास में उस इलाके को रेल से नहीं जोड़ा गया। देवघर से दुमका तक और हजारीबाग तक की रेल लाइन के काम के लिए तय हुआ और प्रधान मंत्री जी ने जाकर उसका शिलान्यास भी किया और उस लाइन के लिए आज तक कोई कारगर कदम नहीं उठाया गया। मानसी से सहरसा के लिए लोक सभा के सदस्य माननीय दिनेश यादव जी उसके लिए संघर्ष भी करते रहे और मानसी-सहरसा लाइन का काम इतनी धीमी गति से चल रहा है जो कि इस साल पूरा होगा या नहीं इस बात को हम लोग नहीं जानते हैं। महोदय, जोनल रेलवेज हाजीपुर में बनी और उसका इनफ्रास्ट्रक्चर जो चाहिए, स्टाफ और मकान वगैरह आज तक उपलब्ध नहीं कराए गए हैं और वहां काम नहीं हो रहा है। एक बहुत महत्वपूर्ण बात जिसको आप अच्छी तरह से जानते हैं कि बिहार विधान सभा के पूर्व विधायकों को प्री-मेड कूपन जो मिलते थे, जिसके लिए पैसा बिहार सरकार देती थी और यात्रा-कूपन वहां के पूर्व विधायकों को असेम्बली से कानून बनाकर दिया गया। हमें मालूम हुआ है कि देश के अन्य राज्यों में भी 31 मार्च के बाद वह समाप्त किया जा रहा है। आखिर कौन सी ऐसी दिक्कत हुई कि यह काम करना पड़ रहा है? ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: शांति। उनके भीषण के बीच में बाधा मत करिए।

श्री रघुनाथ झा: मैं रेल राज्य मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि पूर्व विधायकों को जो सुविधा मिल रही थी उसे वापस न लिया जाए।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंगारू लक्ष्मण): महोदय, यह जो सुविधा देते थे, यह सुविधा जारी रखनी चाहिए थी लेकिन हुआ ऐसा कि जो सुविधा भूतपूर्व विधान सभा के सदस्यों को दी जाती थी, वहां एक की जगह दस-दस लोग गाड़ी में चढ़ने लगे। एक पास पर दस लोग चढ़ने लगे हैं और जब पुलिस की सहायता मांगी जाती है तो वह भी असफल हो जाती है। एक प्रकार से असहाय स्थिति में इस स्कीम को खत्म करने का फैसला किया गया है।

श्री रघुनाथ झा: महोदय, यह सरासर गलत बात है। एक तो पास मिलता नहीं है। वह तो कूपन से टिकट कटाते हैं। कूपन से दो यात्री अलाउड हैं तो दो टिकट काटते हैं। इसलिए यह कहना ठीक नहीं है कि एक पास पर दस आदमी चल रहे हैं। विधायक तो टिकट कटाते हैं और वैसे भी यह काम सरकार का है। अगर दो से अधिक चलते हैं तो सरकार उन्हें पकड़े, उन्हें प्रोसीक्यूट करे। लेकिन कानून के तहत बिहार विधान सभा के पूर्व सदस्यों या राज्य के पूर्व मंत्रियों को यह सुविधा प्राप्त है और उस सुविधा से उन्हें वंचित रखना एक गैर-मुनासिब बात है। सरकार पहले पैसा ले लेती है और फिर कूपन काटकर उन्हें देती है, इसलिए इस कूपन की सुविधा को हर हालत में बरकरार रखना चाहिए। जो पूर्व विधायक हैं उन्हें असुविधा देने में सरकार को क्या लाभ होगा। माननीय रेल मंत्री जी आ गई हैं, वे इस पर सफाई दे दें, हमें बता दें कि किस कारण से पूर्व विधायकों को रेल कूपन से महरूम रखा जा रहा है। हम आपसे आग्रह करेंगे कि आप इस पर विचार करें, यदि कोई लैकुना या कमजोरी है तो आप उसे चैक कराइये, जो लोग गलती करते हैं उन्हें सजा दीजिए। लेकिन इसके मायने यह नहीं है कि राज्य सरकार आपको पैसा देती है, तब आप कूपन काटकर उन्हें देते हैं। यदि आप पहले कूपन काटकर देते तो आपकी कठिनाई समझ में आ सकती थी। इसलिए हमारा निवेदन है कि आप इन सब बातों पर विचार करें।

श्री राशिद अल्वी (अमरोहा): जनाब चेयरमैन सर, मैं आपका शुक्रगुजार हूं कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं अपनी पार्टी बहुजन समाज पार्टी की तरफ से रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेलवे बजट में कु. ममता जी ने जो 19 नई रेल लाइनें देने की बात की है या 19 नई ट्रेनें चलाने की बात की है, उन 19 ट्रेनों में से पांच ट्रेन उन्होंने वैस्ट बंगाल को दी हैं। ...*(व्यवधान)*

श्री मुलायम सिंह यादव (सम्भल): आप अपनी मांग कीजिए।

श्री राशिद अल्वी: कलकत्ता मैट्रो रेलवे का एक्सटेंशन, डमडम एयरपोर्ट से लिंक रेलवे लाइन की डबलिंग, गेज कंवर्शन और ट्रेनों का इलैक्ट्रिफाई करना आदि करीब-करीब 27 फीसदी वैस्ट बंगाल को चला गया है और इसमें उत्तर प्रदेश का हिस्सा सबसे कम आया है। मेरे पैमाने में कुछ ...*(व्यवधान)*

श्री मुलायम सिंह यादव: आप ज्यादा ले लो।

कुमारी ममता बनर्जी: आप लोग अपने सुझाव दीजिए।

श्री राशिद अल्वी: मैं सुझाव देता हूं। सभापति महोदय, स्थिति यह है कि मेरे पैमाने में कुछ, अपने पैमाने में कुछ, हो न जाए आज साकी तेरे मयखाने में कुछ। केरल वालों ने बड़ा हंगामा किया, लेकिन उत्तर प्रदेश वालों ने इतना हंगामा नहीं किया, कम हंगामा किया। ममता जी से तवक्को और उम्मीद रखते हैं कि ममता जी हमें भी कुछ देंगी। सबसे पहले मेरा सुझाव मंत्री जी से यह है कि रेलवे बजट जो अलहदा से आता है, यह अंग्रेजों

ने किया था कि रेल बजट अलहदा से आये और जनरल बजट अलहदा से आये। इसकी वजह से सरकार को बहुत फायदा होता है। कभी डीजल की कीमत बढ़ा देंगे, कभी जनरल बजट में और चीजों की कीमत बढ़ा देंगे, रेलवे में किराये बढ़ा देंगे। सब अलग-अलग करते हैं और देश के लोगों को सही स्थिति का अंदाजा नहीं होता है। इसलिए रेल बजट और जनरल बजट साथ-साथ होने चाहिए ताकि पता लगे कि देश की इकोनोमिक स्थिति क्या है, पता लगाना चाहिए कि आम आदमी के ऊपर कितना भार पड़ने वाला है, आम आदमी के लिए कितना किराया बढ़ाया जा रहा है। इसलिए मेरा सुझाव है कि आइंदा सरकार को इन सुझावों पर सोचना चाहिए कि रेल बजट और जनरल बजट एक साथ हों। इसके साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि रेलवे का जो सिस्टम है कि रेलवे बोर्ड एक अलहदा है, इसे खत्म करना चाहिए। इस देश को सबसे ज्यादा खराब करने की जिम्मेदारी ब्यूरोक्रेसी की है, ब्यूरोक्रेसी इस देश का सत्यानाश करने में लगी है। 1977 में जब श्री मधु दंडवते जी रेल मंत्री थे तो उन्होंने रेलवे में सैलून खत्म कर दिया था, ताकि रेलवे बोर्ड का कोई मैम्बर सैलून इस्तेमाल न कर सके। लेकिन ब्यूरोक्रेसी अपने इन्टेलेक्ट इस्तेमाल करती है, अपनी जहानत इस्तेमाल करती है और पोलीटिकल लोगों को बेवकूफ बनाने का काम करती है।

सभापति महोदय, उन्होंने सैलून की जगह इंसपैक्शन कैरेज कहा और वही सैलून इंसपैक्शन कैरेज की तरह काम कर रहा है। पार्लियामेंट के मैम्बर को जगह नहीं मिलेगा, जो सारी उम्र लड़ाई करते-करते, लोगों के बीच में रहते-रहते, जाता है उसे मुश्किल से जगह मिलेगी, लेकिन ब्यूरोक्रेट सैलून में बैठ कर आराम से चला जाएगा। उनका कहना है कि हम छोटी-छोटी जगहों पर इंसपैक्शन करने जाते हैं, वहां रहने की कोई जगह नहीं होती है। इसलिए सैलून का ले जाना बहुत जरूरी है। मेरा यह कहना है कि इस तरह के रेलवे में जो प्रावधान हैं, उन्हें आपको खत्म करना चाहिए।

कुमारी ममता बनर्जी: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को बताना चाहती हूं कि सैलून की व्यवस्था रेलवे ने खत्म कर दी है।

श्री राशिद अल्वी: सभापति महोदय, रेलवे ने सैलून की व्यवस्था को समाप्त कर दिया है, तो मैं उन्हें मुबारकवाद पेश करना चाहता हूं।

सभापति महोदय, मंत्री महोदया ने जो नए प्रावधान किए हैं उनमें मैं उम्मीद करूंगा कि उन्हें जल्दी से जल्दी पूरा करने का काम करें। चूंकि अभी तक यह होता चला आया है कि रेलवे बजट में नए-नए प्रावीजन्स दे दिये जाते हैं, लेकिन उनको इम्पलीमेंट नहीं किया जाता है। मैं बताना चाहता हूं कि जम्मू तवी से उधमपुर और नंगलडैम से तलवाड़ा रेलवे लाइनें 1981-82 में एप्रूव की गई थीं, लेकिन वे आज तक पूरी नहीं हुई हैं। उधमपुर से श्रीनगर वाया बारामूला रेलवे लाइन 1994-95 में एप्रूव हुई, आज तक पूरी नहीं हुई। जम्मू-तवी लाइन का बजट उस समय 350 करोड़ का था तथा नंगलडैम का बजट 150 करोड़ व उधमपुर-श्रीनगर रेलवे लाइन का बजट 250 करोड़ रुपये का था, जो अब बढ़ कर करीब 50 हजार करोड़ रुपए पर पहुंच गया है और वह रेलवे लाइन अभी तक कंपलीट नहीं है।

सभापति महोदय, इस प्रकार से देश का पैसा बर्बाद होगा। इसलिए पहले तय होना चाहिए कि कौन सी चीज कितने दिन में पूरी होगी, कितने पैसे में पूरी होगी। जो काम दो साल के अंदर पूरा होता है और उसे पूरा करने में यदि 20 साल लगेंगे, तो वह 10 गुनी ज्यादा कीमत के अंदर बनेगा। मैं रेल मंत्री महोदया से यह निवेदन भी करूंगा कि इस काम को बहुत सोच-समझ कर करना चाहिए। इसके लिए एक कमीशन बनाना चाहिए और यह भी फैसला करना चाहिए कि कौन से काम पहले होंगे और कौन से काम बाद में होंगे। यह भी गलत है कि पालीटिकल प्रैशर के अंदर पता चले कि एक ही स्टेट के अंदर बहुत सारी ट्रेन्स चल गई, बहुत सारी लाइनें बनने लगीं और दूसरी जगह में नहीं चलीं। मैं रेल मंत्री से यह भी जानना चाहूंगा कि नई ट्रेन्स, नई रेल लाइनें, छोटी लाइन को ब्राडगेज में बदलने का क्या आधार है, क्या पैमाना है? कहां की बनेगी कहां की नहीं बनेगी जब तक इसका एक-सा पैमाना नहीं होगा तब तक काम नहीं चलेगा। जिन इलाकों से रेलवे को पैसा आ सकता है उन इलाकों में रेलवे का विकास करना चाहिए।

सभापति महोदय: श्री अलवी जी, आप अपने इलाके के बारे में कुछ बोलिये।

श्री राशिद अल्वी: मैं सारी बातें कह रहा हूं।

सभापति महोदय: समय कम है।

श्री राशिद अल्वी: सर, मैं अपनी पार्टी से अकेला बोल रहा हूं। इसलिए मुझे ज्यादा समय देना चाहिए।

सभापति महोदय: कितना समय हो सकता है?

श्री राशिद अल्वी: सर, फिर मैं वहीं काम शुरू कर दूंगा जो करते हैं। इसलिए मुझे बोलने दीजिए।

सभापति महोदय: आपकी पार्टी छोटी है।

श्री राशिद अल्वी: सर, इतनी भी छोटी नहीं है, जितनी आप समझ रहे हैं। आपकी पार्टी से तीन गुनी है।

सभापति महोदय: आप कम से कम समय में अपनी बात कहें। आप तो भूमिका में ही ज्यादा समय ले रहे हैं।

श्री राशिद अल्वी: सर, मैं अपनी बात जल्दी खत्म करने की कोशिश करूंगा।

सभापति महोदय, आज रेलवे के अंदर एक करोड़ आदमी हैं जो रोज सफर करते हैं। हमें उनकी सेफ्टी का भी ख्याल करना चाहिए और उन लोगों को जोड़ना चाहिए जहां से रेलवे को ज्यादा पैसा आ सकता है। मैं ममता जी की तारीफ करूंगा कि उन्होंने जो शापिंग सेंटर्स का प्रावधान किया है और उनके लिए पैसों के रिसोर्स के लिए जो आपके पास जमीन पड़ी है उसका इस्तेमाल करने की बात कही है। उसके लिए मैं आपकी तारीफ करता हूं।

सभापति महोदय, मैं खासतौर से वैस्टर्न यू.पी. के इलाके के बारे में कहना चाहता हूं कि वह रेलवे से ज्यादा जुड़ा नहीं है। आपने अमरोहा से काकरसराय तक डबल लाइन की है, उसके लिए मैं आपको मुबारकवाद देता हूं। आपने यह बहुत अच्छा काम किया है। मैं गुजारिश करना चाहता हूं कि मुरादाबाद या बरेली से दिल्ली के लिए नई ट्रेन चलनी चाहिए। वहां पर बहुत ज्यादा भीड़ है। लोगों को ट्रेनों में जगह नहीं मिलती है।

सभापति महोदय: आपकी पार्टी के लिए छः मिनट बनते हैं।

श्री राशिद अल्वी: ठीक है, सर मैं छः मिनट में खत्म कर दूंगा। यहां से एक ट्रेन दिन में वाया गजरौला, चान्दपुर, बिजनौर चलवाना चाहता हूं। उस लाइन पर बहुत भारी ट्रैफिक है। उससे रेलवे को बहुत ज्यादा फायदा होगा। इसके साथ-साथ राम विलास पासवान जी ने जब वे रेल मंत्री थे, तो उन्होंने कहा था कि रेलवे में जो केजुअल लेबर हैं उनको प्रायर्टी बेसिस पर एब्जार्व किया जाएगा।

लेकिन कैजुअल लैबर्स को प्रायरिटी बेसस पर एब्जौर्व करने का काम अभी तक नहीं किया गया है। मेरी दरख्वास्त है कि कैजुअल लैबर्स गरीब हैं, उनको सबसे ज्यादा इम्पलायमैंट मिलना चाहिए। अगर आप ऐसा कर रही हैं तो मैं आपको एक बार फिर मुबारकबाद दूंगा। इसके साथ ही साथ रिक्रूटमैंट बोर्ड है, उसके अंदर अकलियत का एक आदमी जरूर होना चाहिए। अकलियत के साथ-साथ शैडयूल्ड कास्ट्स का आदमी भी जरूर होना चाहिए ताकि उनका डिसक्रिमिनेशन न हो। जितना शैड्यूल्ड लोगों का कोटा है। वह कोटा पूरा होना चाहिए। बैकवर्ड का कोटा भी पूरा होना चाहिए। अकलियतों का कोई कोटा नहीं है लेकिन उनको भी ज्यादा से ज्यादा नौकरियां मिलनी चाहिए। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि सेफ्टी की सबसे ज्यादा जरूरत है। अभी नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर मुझे नहीं मालूम कि मंत्री जी को मालूम है या नहीं मालूम है, रेलवे की पुलिस ने एक ऐसे आदमी को पकड़ा जिसके पास टिकट थी और उसे जबरदस्ती पकड़ कर ले गये। उसकी जवान लड़की वहां बैठी रही। अधिकारियों ने देखा कि उसके पास टिकट है तो उसको छोड़ दिया गया। जब वह वापिस आया तो उसकी जवान लड़की गायब थी। यह तीन-चार दिन पहले की बात है। उस लड़की के साथ क्या हुआ, उसका क्या अंजाम हुआ, कुछ मालूम नहीं। अखबार के अंदर यह वाकायात आया था। आपको अपने अधिकारियों को और रेलवे पुलिस को टाईट करना चाहिए।

आपने जो स्टूडैंट और कारगिल वार की विडो को कन्सेशन दिया है, उसको मैं एप्रीशियेट करता हूं। इसके साथ-साथ फ्रीडम फाइटर के बारे में आपने कहा है कि मिलेनियम में वह कहीं भी आ जा सकते हैं। इसे बढ़ाने की जरूरत है। फ्रीडम फाइटर ने इस देश की आजादी हासिल की है। इस देश के अंदर बहुत कम फ्रीडम फाइटर रह गये हैं। वे शताब्दी में सफर नहीं कर सकते हैं। वे इसलिए नहीं कर सकते हैं क्योंकि उसमें खाने के पैसे लगते हैं। इनकी कितनी छोटी तादाद है। बूढ़े लोग हैं। राजधानी और शताब्दी में खाने के पैसे नहीं दिये जा सकते इसलिए इनमें उनको सफर करने की इजाजत नहीं है। मैं चाहूंगा कि आप इस तरफ भी गौर करें और फ्रीडम फाइटर को यह इजाजत होनी चाहिए कि वे जिस ट्रेन में चाहें, उस में जा सकते हैं। आज हम इस हाउस के अंदर बोल रहे हैं तो उनकी बदौलत बोल रहे हैं। आज हिन्दुस्तान आजाद है तो फ्रीडम फाइटर की वजह से आजाद है। इसलिए फ्रीडम फाइटर को ज्यादा से ज्यादा मराद देने का काम करना चाहिए। *...(व्यवधान)* आप बहुत जल्दी में हैं और मुझे ज्यादा वक्त नहीं दे रहे हैं लिहाजा मैं अपनी बात खत्म करता हूं।

सभापति महोदय: छह मिनट के बदले ग्यारह मिनट हो गये हैं।

श्री राशिद अल्वी: मैं आखिर में सिर्फ इतनी बात कहना चाहता हूं कि इस देश की आबादी बढ़ रही है। बहुत लोग कह रहे हैं कि रेलवे के अंदर इम्प्लायमैंट को घटाना चाहिए। मेरा कहना है कि रेलवे एक ऐसा इंस्टीट्यूशन है जिसके अंदर हम ज्यादा से ज्यादा हिन्दुस्तानियों की खपत कर सकते हैं। हमारा देश गरीब देश है। इसे आप कम्प्यूटराईज्ड कीजिए, दूसरी फैसिलिटीज कीजिए लेकिन नौकरियों को मत घटाइये। 1974 के अंदर इसमें 18 लाख लोग काम करते थे और अब 17 लाख लोग काम करते हैं। इसकी तरफ भी आपको तवज्जो देना चाहिए। मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

*डा. नीतिश सेनगुप्ता (कोन्टाई): सभापति महोदय, मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) का समर्थन करता हूं। मैं रेल मंत्री को बधाई देता हूँ। लीक से हटकर बजट पेश करने के लिए पहली बार किराया न बढ़ाकर खर्चों में कमी लाकर घाटा कम करने का प्रयास किया गया है। वित्त मंत्री भी सामान्य बजट में इसका अनुसरण कर सकते हैं।

इसके लिए कई नये विचार और तरीके हो सकते हैं, जैसे संचार नेटवर्क के साधन के रूप में आप्टिकल फाइबर नेटवर्क हेतु रेलवे लाइन का प्रयोग करना, संसाधनों को बढ़ाने के लिए रेल में वस्तुओं तथा सेवाओं का विज्ञापन करना, सरकारी प्रयासों में तेजी लाने के लिए निजी क्षेत्र की पहलकदमी का उपयोग करना, राजधानी एक्सप्रेस के तुरन्त बाद मालगाड़ियों को चलाकर माल वाहन सेवाओं को त्वरित करना। आने वाले दिनों में नि:सन्देह ये सभी प्रयास बड़े पैमाने पर संसाधनों को जुटायेंगे और मंत्री महोदय की उच्च अपेक्षाओं के पूरा करेंगे।

मैं बजट में उल्लिखित नयी रेलगाड़ियों को चलाने तथा नयी रेल लाइनों के आरम्भ किये जाने का स्वागत करता हूं। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में तमलुक-दीघा रेल रोड की बहुप्रतीक्षित मांग को पूरा किये जाने के लिए विशेष आभार व्यक्त करता हूं। मंत्री महोदय ने विशेष रूप से पश्चिम बंगाल तथा सामान्य रूप से पूर्वी भारत के प्रति किये गये अन्याय को दूर करने का काफी हद तक प्रयास किया है।

मैं रेल मंत्री द्वारा पर्यटन से संबंधित उपायों की घोषणा किये जाने विशेष रूप से पर्यटन यातायात हेतु सैलूनों का प्रयोग करने का भी स्वागत करता हूं। एक तरह से मंत्री महोदया ने रेलवे द्वारा विगत में पर्यटन क्षेत्र में निभायी गयी महत्वपूर्ण भूमिका को पुनर्जीवित करने का प्रयास किया है।

इन शब्दों के साथ मैं अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेलवे) का पूरी तरह समर्थन करता हूं। और सभा के समक्ष इसकी प्रशंसा करता हूँ।

सभापति महोदय: श्री तूफानी सरोज अपना लिखित भाषण सभा-पटल पर रख दें।

श्री राम सिंह कस्वां ने भी अपना लिखित भाषण सभा-पटल पर रखा।

श्री अली मोहम्मद नाईक (अनंतनाग): सभापति जी, हम जम्मू-कश्मीर के बारे में कुछ कहना चाहते हैं। ...*(व्यवधान)* हम नजरअंदाज हो रहे हैं। अगर यह कुर्सी ही हमको नजरअंदाज करेगी तो फिर हम क्या करेंगे?

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

सभापति महोदय: आपका नाम भी आयेगा। मैं क्रम से आपको बुलाऊंगा।

*श्री टी. गोविन्दन (कासरगौड़): 2000-2001 को रेल बजट में भारतीय रेल द्वारा सामना की जा रही गंभीर समस्याओं के कोई समाधान नहीं सुझाये गये हैं। रेल बजट में जो प्रस्ताव किये गये हैं वे कोरे वायदे मात्र हैं। फिर भी, मैं माननीया रेल मंत्री को केरल राज्य से संबद्ध मामलों हेतु रेजीडेन्ट कमिश्नर नियुक्त करने के लिए बधाई देता हूं।

राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन में शामिल कुछ दलों को संतुष्ट करने के लिए माननीय मंत्री महोदया कुछ राज्यों में नयी रेलगाड़ियां चलाने और नयी रेल लाइनें बिछाने की स्वीकृति दे सकती थीं। केरल, बिहार तथा उत्तर प्रदेश जैसे राज्यों की पूरी तरह उपेक्षा की गयी है। बजट प्रस्तुत किये जाने के समय केरल के सांसदों द्वारा किये गये आंदोलन को मंत्री महोदया द्वारा नहीं भुलाया जाना चाहिए। यद्यपि केरल में रेलवे के विकास के लिए केरल के मुख्यमंत्री तथा संसद सदस्यों ने पहले ही कुछ सुझाव दिये थे, लेकिन उनके प्रस्तावों की पूरी तरह उपेक्षा कर दी गयी और गलत ढंग से यह प्रचारित किया गया कि सरकार को इससे संबंधित कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

इतना ही नहीं, बाद में मंत्री महोदया द्वारा केरल के संसद सदस्यों की बुलायी गयी बैठक का भी कोई परिणाम नहीं निकला। केरल के लोग इस स्थिति से बहुत चिंतित हैं। भारत के विभिन्न भागों में कार्य कर रहे लाखों केरलवासी रेल द्वारा यात्रा कर इसमें बहुत बड़ा योगदान करते हैं। केरल भारत के सुदूर दक्षिण में स्थित है इसलिए माल वाहन में भी इसका महत्वपूर्ण योगदान है, क्योंकि केरल एक उपभोक्ता राज्य है। बजट में इन सब विशिष्ट बातों को शामिल नहीं किया गया है। केरल में केवल चालू परियोजनाओं के लिए ही वित्तीय सहायता की स्वीकृति दी गयी है। लेकिन यह सहायता भी पर्याप्त नहीं है। नयी परियोजनाओं को स्वीकृति नहीं दी गयी हैं। कोचीन तक जाने वाली कुछ रेलगाड़ियों को त्रिवेन्द्रम तक बढ़ा दिया गया है। शोरनपुर-मंगलूर लाइन के दोहरीकरण की कार्यप्रगति, जिसे 2001 तक पूरा कर लेने की घोषणा की गयी है, बहुत धीमी है। शोरनपुर-कालीकट लाइन के दोहरीकरण के लिए केवल 97 करोड़ रुपये की धनराशि स्वीकृत की गयी है। कालीकट-कुट्टीपुरम रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए 25 करोड़ रुपये दिये गये हैं। लेकिन कालीकट-कुट्टीपुरम तथा कालीकट-शोरनपुर को अभी तक एक मंडल/क्षेत्र का दर्जा नहीं दिया गया है। केरल वासियों की यह एक बहुत पुरानी मांग है। मंगलूर-कालीकट रेलवे लाइन के कार्य को पूरा करने के लिए 1.50 करोड़ रुपये तथा कालीकट-शोरनपुर रेलवे लाइन के कार्य को पूरा करने के लिए 50

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री टी. गोविन्दन]

करोड़ रुपयों की आवश्यकता है। रेलवे ऊपरि पुल सड़क यातायात गतिविधियों तथा लोगों के जीवन और आर्थिक स्थिति को बुरी तरह प्रभावित करते हैं। केरल में प्रत्येक ऊपरि पुल के निर्माण के लिए केवल 1 करोड़ रुपये की स्वीकृति दी जाती है। इस राशि की सीमा बढ़ाकर 33 करोड़ रुपये की जानी चाहिए और उसके लिए आवश्यक स्वीकृति भी दी जानी चाहिए। केरल सरकार ने इस उद्देश्य हेतु हडको से 60 करोड़ रुपये प्राप्त किये हैं। रेलवे की ओर से इस दिशा में आगे कदम उठाये जाने चाहिए। यात्रा के दौरान केरल वासियों की कठिनाइयों को दूर करने के लिए एक दैनिक राजधानी एक्सप्रेस चलायी जानी चाहिए और कलकत्ता, मुम्बई तथा बंगलौर से नयी रेलगाड़ियां चलायी जानी चाहिए।

सुविधाएं:

(1) रेलगाड़ियों में डिब्बों की पर्याप्त संख्या बढ़ायी जानी चाहिए। केरल में चलने वाली रेलगाड़ियों के डिब्बे बहुत खराब हैं। इन्हें बदला जाना चाहिए।

(2) एरनाकुलम लाइन के विद्युतीकरण कार्य को तीव्र गति से पूरा किये जाने की आवश्यकता है।

(3) यात्री प्रतीक्षालयों/विश्रामालयों को स्वच्छ रखने तथा रेलगाड़ियों और स्टेशनों पर पानी तथा बिजली की आपूर्ति बनाये रखने की आवश्यकता है।

(4) भारत के पर्यटन मानचित्र पर बेकल को प्रमुख पर्यटन केन्द्र के रूप में विकसित किया जा रहा है। बेकल रिसोर्ट डेवलपमेन्ट कारपोरेशन ने बेकल में एक ऊपरिपुल निर्मित किये जाने का अनुरोध किया है। चूंकि इस बजट को पर्यटन को बढ़ावा देने वाला बजट बताया जा रहा है, इसलिए मैं मंत्री महोदया से अनुरोध करना चाहूंगा कि वे बेकल परियोजना हेतु आवश्यक ऊपरिपुल के निर्माण की स्वीकृति दें।

एक बार पुन: मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहूंगा कि केरल में रेलवे के विकास और सुविधाओं के लिए उन्होंने संसद सदस्यों के माध्यम से जो केरलवासियों को आश्वासन दिया है उसे पूरा करने की घोषणा करें।

***श्री विलास मत्तेमवार** (नागपुर): सभापति महोदय, रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने हेतु अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। यह बजट एक पूर्व कांग्रेसी और सर्वाधिक अनुभवी व्यक्तियों में से एक ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत किया गया है और उन्होंने बड़ा ही संतुलित बजट पेश किया है लेकिन नई रेल लाइनों को बिछाने/नई रेल गाड़ियों को चलाने की बात का बजट में कोई उल्लेख न होने के कारण हमें बड़ी निराशा हुई है। बजट में क्षेत्रीय संतुलन का ध्यान भी नहीं रखा गया है।

महोदय, यह बात हर किसी को पता है कि उन्होंने हरेक को संतुष्ट करने का प्रयत्न किया है लेकिन रेलवे में संसाधनों की कमी के कारण वह हरेक को संतुष्ट नहीं कर पायी हैं। दुर्भाग्य से, राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार ने रेलवे को किसी तरह की वित्तीय सहायता प्रदान नहीं की है।

एक महिला होने के कारण हम यह आशा करते थे कि वह एक सामाजिक-आर्थिक बजट पेश करेंगी। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि रेल सर्वाधिक महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचा में से एक है और जो देश के विकास के लिए अत्यधिक आवश्यक है। महोदय, जैसा कि आप जानते हैं ऐसे बहुत से क्षेत्र हैं जहां आजादी के 50 वर्ष बाद भी रेल सुविधा उपलब्ध नहीं हो पायी है। कई क्षेत्र तो अत्यधिक पिछड़े हैं और सड़क/रेलमार्ग की सुविधा न होने के कारण कोई उद्योगपति इन दूर-दराज के क्षेत्रों में उद्योग स्थापित नहीं कर पा रहे हैं। मुझे अपेक्षा थी कि ममता जी रेल बजट में अधिकाधिक रेल लाइनें बिछाने का प्रावधान करेंगी ताकि उद्योगपति इन पिछड़े और दूर-दराज के क्षेत्रों में अधिकाधिक इकाइयां स्थापित करते जिससे कि इन क्षेत्रों का विकास हो पाता।

महोदय, बजट का एक और पहलू यह है कि उन्होंने यात्री किराया तो नहीं बढ़ाया है लेकिन मालभाड़े में वृद्धि की है। एशिया के अन्य देशों की तुलना में भारत में मालभाड़ा 80 प्रतिशत अधिक है जबकि यात्री किराया 60 प्रतिशत कम है। लेकिन यात्री किराये में वृद्धि से महंगाई नहीं बढ़ती है जबकि माल-भाड़े में वृद्धि होने से गरीब और आम जनता प्रभावित होती है।

इसलिए, मैं माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि वे मालभाड़ा में कमी करने पर विचार करें विशेषकर इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि इस समय देश में आर्थिक विकास गति पकड़ रहा है।

माननीय रेल मंत्री को लिखे अपने पत्र में मैंने एक बहुत ही महत्वपूर्ण परियोजना का सुझाव दिया था अर्थात "गुड्सट्रक ट्रांसपोर्ट एवं थ्रू रेलवे वैगन एट नागपुर" इससे रेलवे की आय में वृद्धि होती।

रेलवे इस परियोजना को किसी भी निजी उद्यमी के साथ मिलकर संयुक्त उद्यम के रूप में विकसित कर सकता है और नागपुर जैसे आधार स्टेशन हों तो इसे पूरे भारत में विकसित किया जा सकता है। चूंकि नागपुर देश के बीचों बीच में स्थित है और इसके लिए सर्वाधिक उपयुक्त जगह है, और यह देश की भौगोलिक राजधानी भी है, इसे महाराष्ट्र की दूसरी राजधानी कहा जाता है

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

और यह दूसरा सर्वाधिक हरित शहर है, यहां पर सहायक मूलभूत ढांचा है और यह सड़क मार्ग और रेल मार्ग से अच्छी तरह जुड़ा है। इतना ही नहीं देश का जीरोमाइल नागपुर से ही आरम्भ होता है और देश के लगभग 100 शहर नागपुर से जुड़े हैं।

इसलिए, इस प्रस्ताव के लिए आधार स्टेशन नागपुर ही होना चाहिए। इसके लिए दिल्ली-नागपुर, बंगलौर-मुम्बई, मुंबई-दिल्ली, तथा दिल्ली-कलकत्ता मार्ग होना चाहिए। इस परियोजना को अमल में लाने के लिए रेल को इस तरह के वैगनों का प्रबंध करना पड़ेगा जो खुले हों और एक वैगन में कम से कम दो ट्रकों को लादा जा सके। इस तरह 50 वैगनों में 100 ट्रकों को लादकर एक मार्ग पर विद्युत इंजन से खींचकर एक स्थान से दूसरे स्थान तक एक बार में ही पहुंचाया जा सकता है। सौभाग्य से, नागपुर केन्द्रीय तथा दक्षिण पूर्वी रेल मण्डलों में आता है और उनके मण्डलीय कार्यालय भी यहां हैं।

वैगनों में ट्रक लादने के मुख्य उद्देश्य ये हैं कि इससे डीजल की खपत में कमी आयेगी और सड़क मार्गों तथा राष्ट्रीय राजमार्गों पर भीड़-भाड़ कम होगी। वैगनों में ट्रकों के लादने से उद्योगों, व्यापारियों, मालवाहकों आदि को माल भेजने में आसानी होगी और माल बिना नुकसान के एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाया जा सकेगा।

अब, मैं महाराष्ट्र में रेलवे के विकास के प्रति भेदभाव की बात पर आता हूं। महाराष्ट्र भारत का औद्योगिक रूप से एक अग्रणी राज्य है और यहां रेलवे का विकास अत्यावश्यक है। सरकार के पास रेलवे के विकास से संबंधित निम्नलिखित प्रस्ताव एक अरसे से लंबित पड़े हैं और मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें और यह सुनिश्चित करें कि लंबित प्रस्तावों को शीघ्रातिशीघ्र मंजूरी मिल जायें, विशेषकर विदर्भ में रेलवे के विकास को कोई महत्व नहीं दिया गया है।

- मुम्बई-हावड़ा रेल मार्ग तथा काम्पटी क्षेत्र (नागपुर) में रेलवे अन्डर ब्रिज का निर्माण
- नागपुर में रिंग रेल सुविधा की आवश्यकता
- मध्य रेलवे के कार्यालय को मुंबई से हटाकर नागपुर लाना
- वर्तमान निम्नलिखित रेलवे लाइनों को चौड़ा करना
  - * मिराज-लातूर (374 किमी)
  - * परभनी-मुदखेड़-अदिलाबाद (242 किमी)
  - * सोलापुर-बीजापुर (109 किमी)

* गोंदिया-चन्दा फोर्ट (242 कि.मी.)
* पचोरा-जामकेर-अजन्ता-बोड़बड़ (56 किमी.)
* पुलगांव-अरवी (29 किमी)
* नागपुर-नागभिड़ (100 किमी)
* यावतमल-मूर्ति-जापुर-अचपुर (189 किमी)
* नागपुर-साओनेर-छिंदवाड़ा (126 किमी)

नयी रेलवे लाइनें बनाना:

* वरोरा-ठमरेद वाया चिमूर (106 किमी)
* अहमदनगर-बीड़-पारली वैजनाथ (250 किमी)
* जालना-खामगांव (155 किमी)
* धूले से नार्धन (7 किमी)
* अमरावती-नारखेड़ (138 कि.मी.)
* पनवेल-करजात (28 किमी)
* फलूने-लोनावाला खण्ड (64 किमी)
* कल्याण-अहमदनगर (204 कि.मी.)
* वरधा-यावतमाल-फ्लुसुआद-नांडेड (260 किमी)
* मनमाड़-धूले वाया मालेगांव (98 किमी)
* पंक-नासिक (212 किमी)
* नाशिक-कापड़गांव वाया शिर्ड (93 किमी)
* पुणे-अहमदनगर-औरंगाबाद (244 कि.मी.)
* शोलापुर-तुलजापुर-ओसमानाबाद (60 कि.मी.)
* चिंचवाड-रोहा (95 कि.मी.)
* जे एन पी टी रेलवे लाइन का उरान से पनवेल तक विस्तार
* बारामती-फल्टन-लोनंद
* शोलापुर-औरंगाबाद

[श्री विलास मुत्तेमवार]

* पंढारपुर-लोनन्द (145 कि.मी.)
* शोलापुर-बीड-वालिसगांव(320 कि.मी.)
* ठाणे-तुरमे (127 कि.मी.)
* चाडसा-अरमोरी-गाडचिरौली (50 कि.मी.)
* रामटेक-गोटेगांव (240 कि.मी.)

विद्यमान रेलवे लाइनों का दोहरीकरण:

* डौड-भिंगवान
* दिवा-वसई रोड (42 कि.मी.)
* पनवेल-रोहा (75 कि.मी.)
* सेवाग्राम-चिटोदा (2 कि.मी.)
* दिवा-कल्याण (11 कि.मी.)
* कोल्हापुर-मिराज
* नर्दाना-अमेनर

नई रेलगाड़ियां शुरू करना:

* नागपुर-हैदराबाद-नागपुर और नागपुर-भोपाल-नागपुर से शताब्दी एक्सप्रेस
* नागपुर-अजमेर बरास्ता नई दिल्ली "ताज अवालिया एक्सप्रेस" के नाम की तीर्थ यात्रा गाड़ी।
* पुणे-नागपुर-पुणे के बीच सुपरफास्ट गाड़ी (यह इसलिए अनिवार्य है क्योंकि महाराष्ट्र के लोगों के बीच सामाजिक और आर्थिक संपर्क आवश्यक है।
* बलारपुर-मुंबई के बीच नई एक्सप्रैस रेलगाड़ी।

महोदय, मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदया विशेषकर महाराष्ट्र राज्य के बारे में यह सुनिश्चित करेगी कि वे परियोजनाओं जो काफी लंबे समय से लंबित पड़ी हैं को तत्काल अनुमति दी जाए ताकि महाराष्ट्र इस स्थिति में हो कि वह देश के आर्थिक विकास में अग्रणी रहे।

मंत्री महोदया रेल दुर्घटनाओं को कम करने के लिए भी कार्यवाही करेंगी जो मानव गलती से होते हैं और रेल सुरक्षा बल में सुधार करके देश में यात्रियों को सुरक्षित यात्रा करने में सहायता प्रदान करेगी।

मंत्री महोदया, देश के और अधिक भू-भाग को रेल से जोड़ने के लिए कार्यवाही करें विशेषकर ऐसे समय में जब देश में उदारीकरण के कारण आर्थिक विकास हो रहा हो और देश में संयुक्त उद्यम लगाने के लिए और अधिक विदेशी निवेश हो रहा हो। मैं विदर्भ और विशेष तौर पर नागपुर के लोगों की ओर से अपील करता हूं कि नागपुर हमारे देश का भौगोलिक केन्द्र है और उसे उसका हिस्सा चाहिए जो अभी तक नहीं दिया गया है।

*डा. संजय पासवान (नवादा): समयाभाव के कारण क्रांतिकारी रेल बजट के पक्ष में कुछ शब्द कहने का मुझे अवसर नहीं मिला। इस रेल बजट से समाज के सभी वर्गों और देश के सभी भागों को लाभ दिलाने का प्रयास किया गया है। संसाधनों की कमी के बावजूद बहन ममता बनर्जी ने अनेक स्तरों पर कार्यरत विभिन्न कार्यकारी वर्गों के हितों का ध्यान रखने का पूरा प्रयास किया है।

इसमें वृद्धि करने और इस सुविधा को यात्रियों तक और अधिक पहुंचाने के लिए विशेषकर बिहार के मध्यवर्ती भाग जो नक्सलवाद से पीड़ित हैं और सामाजिक तनाव से भरा हुआ है, महोदय मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया के विचारार्थ कतिपय सुझाव प्रस्तुत करता हूं जो कि इस प्रकार है।

मध्य बिहार पिछले 10 वर्षों से हिंसा और खून-खराबे के कारण सुर्खियों में रहा है जिसके परिणामस्वरूप अनेक नरसंहार और हत्याकांड हुए हैं। रेलवे इस प्रकार की घटनाओं से निपटने और इसकी रोकथाम करने में सफल रही है। यहां पर गया-नवादा एक उपेक्षित लाइन रही है और अपनी स्थापना से ही एक्सप्रेस, सुपरफास्ट गाड़ियों से वंचित रहा है। अत: महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि इस मार्ग से होते हुए ब्रह्मपुत्र एक्सप्रैस और दून एक्सप्रैस बिहार के इस महत्वपूर्ण भाग के आम लोगों के व्यापक हित में चलायें।

उपरोक्त में दी गई बातों को देखते हुए मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप मंत्री महोदय से कहें कि प्रस्तावित बैद्यनाथ धाम वाराणसी एक्सप्रेस रेलगाड़ी को बिहार के कृषि से संपन्न इस क्षेत्र के व्यापक हित में गया-नवादा, किऊल लाइन से होकर चलायें।

मुझे पूरा विश्वास और उम्मीद है कि आपके माध्यम से किए गए मेरे अनुरोध पर आप और मंत्री महोदया विचार करेंगे जिससे इस क्षेत्र के विकास के लिए नए मार्ग खुलेंगे जहां दलहन और अन्य कृषि उत्पाद की व्यापक क्षमता है। अत: मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया को इस प्रगतिशील बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं जिसमें रेल प्रयोक्ताओं के व्यापक कल्याण के लिए कुछ नये प्रयास और कुछ अनूठी बातें सम्मिलित की गई हैं।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[हिन्दी]

*श्री तूफानी सरोज (सैदपुर): सभापति जी, मैं रेल बजट पर बोलना चाहता था लेकिन समयाभाव के कारण मैं अपनी बात लिखित में दे रहा हूं जिसे रेल बजट भाषण के अन्तर्गत समायोजित कर लिया जाये।

मान्यवर, रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी ने उ. प्र. की घोर अवहेलना की है। उ.प्र.के साथ सौतेला व्यवहार किया गया हैं। मैं आपका ध्यान औरिहार रेलवे जंक्शन और जौनपुर रेलवे जंक्शन (उत्तर प्रदेश) को मिलाने वाली मीटर गेज लाइन को ब्रॉड गेज लाइन में बदलने के लिए बहुत दिनों से पेंडिंग वर्क की तरफ दिलाना चाहता हूं। उक्त रेल लाइन के संबंध में 10.12.98 को प्रश्न संख्या 1838 के अन्तर्गत 12वीं लोक सभा के सांसद ने सदन में आवाज उठायी थी। तत्कालीन रेल मंत्री ने जवाब दिया था कि इस रेल लाइन के सर्वेक्षण करने का आदेश दिया गया है। लेकिन आज तक कुछ भी पता नहीं चला। मैंने 15 दिसम्बर 1999 को शून्य काल के दौरान उपर्युक्त रेल लाइन के संबंध में माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट किया था। मैंने इसके पूर्व लिखित निवेदन पत्र भी दिया था लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल मंत्री जी ने रेल बजट में उक्त रेल के संबंध में कोई ध्यान नहीं दिया।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि औरिहार-जौनपुर मीटर गेज लाइन को ब्राड गेज लाइन में परिवर्तित करने की कार्यवाही सुनिश्चित करें।

महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं। माननीय मंत्री जी ने बहुत अच्छे ढ़ग से रेल बजट पेश किया है लेकिन उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है। खाना बहुत अच्छा पकाया गया। मेरे अगल-बगल की थाली में परोसा गया । मुझे कष्ट के साथ कहना पड़ रहा है। कि मैं बहुत भूखा था लेकिन मेरी थाली में एक भी चपाती नहीं डाली गई। मुझे उसकी खुशबू भी नहीं आई। मैंने 15 दिसम्बर. को ओरियार से जौनपुर मीटरगेज लाइन की तरफ ध्यान दिलाया था। यहां काम बहुत दिनों से बंद पड़ा है। इससे वहां के आम नागरिकों को काफी दिक्कत का सामना करना पड़ रहा है। वहां रोडवेज के साधन नहीं हैं जिससे लोगों को आने-जाने में बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। वहां प्राइवेट बसें और जीपें चलती हैं यह आम जनता से मनमाने ढंग से पैसा वसूल करते हैं। 1998 में इसी सदन में तत्कालीन सांसद ने इस मुद्दे को उठाया था। रेल मंत्री ने आश्वासन दिया था कि इसका सर्वे कराया जा रहा है लेकिन आज तक उसका कुछ पता नहीं चला। उसका सर्वे नहीं हुआ। इस बजट में ओरियार से जौनपुर जंक्शन के बीच मीटरगेज लाइन को ब्राडगेज में बदलने का कष्ट किया जाए। वहां ब्रिज नहीं बनाना है। छोटी लाइन उखाड़ कर बड़ी लाइन बनानी है। मुझे इतना ही कहना है।

स्वामी चिन्मयानन्द (जौनपुर): माननीय सभापति जी, इस वर्ष के रेल बजट पर कुछ कहने से पहले मैं चार लाइनें माननीय ममता जी को समर्पित करता हूं।

वह पथ क्या, पथिक की कुशलता क्या,
जिस पथ पर बिखरे शूल न हों,
नाविक की धैर्य परीक्षा क्या,
जब धारायें प्रतिकूल न हों।

सभापति जी, हमारे कांग्रेस के मित्र प्रियरंजन दासमुंशी ने बजट पर चर्चा करते हुए एक बात कही थी कि यह अंग्रेजों ने रेल का जो विस्तार किया, उसमें अंग्रेजों की अपनी कोई उदारता नहीं थी बल्कि स्वाधीनता संग्राम के बढ़ते हुए दबाव को महसूस करते हुए और उससे निपटने के लिए रेल लाइन का विस्तार किया गया था ।

इसमें सच्चाई लगती हैं क्योंकि सन् 1853 में पहली रेल चली थी और 1857 में क्रांति हुई थी। हम समझ सकते हैं। कि वह पृष्ठभूमि ऐसी थी जिसमें ऐसा करना आवश्यक था। लेकिन क्या मैं यह मान लूं कि 1885 में कांग्रेस की स्थापना भी स्वधीनता सेनानियों से निपटने के लिए की गई थी। इस तरह का कोई तर्क समझ में नहीं आता। लेकिन मैं निवेदन करना चाहता हूं कि ममता जी ने देश को एक ऐसा बजट दिया है जैसे लगता है कि कोई इस देश को बड़ी ममता भरी दृष्टि से देख रहा है। उन्होंने गरीबों, मजदूरों और दलितों का ख्याल रखा है। रशीद भाई शिकायत कर रहे थे कि एस.सी. और बी.सी. के बैकलॉग को पूरा किया जाए; यदि उन्होंने बजट पढ़ा और सुना होता तो उन्हें मालूम होता कि बजट में यह व्यवस्था पहले की जा चुकी है।

मैं उन बातों पर नहीं जाना चाहता जिनकी सराहना हमारे दूसरे मित्र कर चुके हैं। उनको कहने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन मैं इतना अवश्य कहना चाहता हूं कि कुछ सुझाव मैंने 1998 के रेल बजट में दिए थे। 1998 के रेल बजट के संशोधन में वे भले ही शामिल न किए गए हों लेकिन इस बजट में वे अनायास ही आ गए या ममता जी के प्रयास से आ गए हैं। वे धन्यवाद की पात्र हैं। मैंने कहा था कि रेल को केवल रेल यात्रियों और रेल यातायात पर निर्भर न रखें, इसकी आमदनी के और रास्ते तलाशें। मैं जानता हूं कि रेलवे इस देश में सबसे बड़ी जमीदार हैं । जितनी जमीन इसके पास है, उतनी जमीन किसी के पास नहीं है। उन जमीनों के बेहतर उपयोग करने की योजना बनाने का निश्चय करके ममता जी ने एक नई दिशा खोजी है। मैं समझता

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[स्वामी चिन्मयानन्द]

हूं कि यदि वे उसे और विस्तार देंगी तो वे जमीनें हमें आमदनी की दृष्टि से बहुत कुछ लाभ पहुंचा सकती हैं और हम यात्रियों पर ही निर्भर नहीं करेंगे।

इसके साथ-साथ आज इसके विज्ञापनों से लाभ उठाने की बात, इन्फोर्मेशन टैक्नोलौजी से लाभ उठाने की बात, तमाम ऐसे रास्ते खोजकर ममता जी ने एक ऐसा कदम उठाया है जिसमें आगे आने वाले लोगों के लिए भी यह सुविधा रहेगी कि रेल का बजट केवल रेल यात्रियों के सिर पर और भाड़ा चढ़ाने वालों के हाथ में न जाए बल्कि दूसरे रास्ते खोजे जाएं। यह एक ऐसी गोल्डन लाइन हैं जिस पर पूरे देश की संस्कृति, आस्था, पर्यटन, पूरे देश का आपसी संबंध पर निर्भर है यह 14 भाषाओं का देश, 550 बोलियों का देश, वह एक तभी रह सकता है जब इसे जोड़ने वाला कोई सूत्र मजबूत हो और वह रेलवे से बेहतर कोई दूसरा सूत्र नहीं हो सकता। इसलिए रेल हमारे देश की धनी संस्कृति के सूत्र के रूप में, गंगा के रूप में दिखाई पड़ती है इसकी पवित्रता और गति को जितना बेहतर बनाया जाएगा उतना लाभ होगा। अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि सभापति महोदय, गति से रेल स्वाधीनता से पूर्व चली थी, रेल की पटरियां केवल 94 वर्ष में 54,000 किलोमीटर फैली थीं। लेकिन अफसोस है कि 53 वर्षों में हम केवल साढ़े आठ हजार किलोमीटर आगे बढ़ पाए हैं। यह गति बहुत कम थी। लेकिन ममता जी को फिर धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने इस गति को तेज करने की कोशिश की । जहां इसका औसत 160 किलोमीटर प्रति वर्ष आ रहा था, वहां इसमें तेजी आई और यह आगे बढ़ी।

महिला वर्ष की बात बहुत लोग करते हैं। लेकिन उन लड़कियों के बारे में कदम उठाया है कि हम कम से कम उन पर रेल यात्रा का बोझ नहीं ड़ालेंगे और वे अपनी शिक्षण संस्थाओं में निशुल्क यात्रा कर सकेंगी। ये सब सुविधाएं ऐसी हैं जिन पर आपने ध्यान दिया हैं। आपने लोगों की आस्थाओं का ध्यान रखा है। हरिद्वार, देहरादून से दो ट्रेनें आपने उत्तरांचल और उपासना एक्सप्रैस के नाम से देकर एक महत्वपूर्ण कार्य किया है। गुजरात के लोग बरसों से मांग कर रहे थे कि हमको भी गंगा स्नान करने के लिए एक ट्रेन चाहिए, बरसों से लोग इंतजार कर रहे थे कि हावड़ा से कोई सीधी ट्रेन चले जो हरिद्वार पहुंचे। आपने लोगों की आस्थाओं का कितना सम्मान किया है, यह इस बात से स्पष्ट होता है।

हमारे मित्र कह रहे थे कि उत्तर प्रदेश को बहुत कम मिला है। मैंने औसत लगाया था। उस दिन शोर हो रहा था कि यू.पी. को कुछ नहीं मिला। मुझे लगने लगा कहीं यू.पी. पीछे तो नहीं रह गया। जो दूसरे प्रदेशों को मिला है। उसकी तुलना में उत्तर प्रदेश का थोड़ा ध्यान रखा है, उतना नहीं जितनी अपेक्षा की गयी थी। आपसे लोग बहुत सारी अपेक्षाएं करते थे। ममता जी का व्यक्तित्व ही ऐसा है कि देश उनसे अपेक्षा करता है। इसलिए अपेक्षा की कसौटी पर आप भले ही पीछे रही हों लेकिन औसत सुविधाएं जो उत्तर प्रदेश को देनी चाहिए, आपने दी हैं। कुछ ऐसे मार्ग हैं जिन पर ट्रेन चलना बहुत आवश्यक है।

जैसे हम कह सकते हैं कि आपने बलिया से लखनऊ को जोड़ा, यह अच्छा किया, लेकिन इसके साथ-साथ लखनऊ से मुजफ्फरपुर को जो सीधा ट्रैक जाता है, उस ट्रैक पर केवल एक सुपरफास्ट ट्रेन वैशाली एक्सप्रैस चलती है। इसके अलावा कोई ट्रेन उस पर नहीं है, उस पर ट्रेन चाहिए। उस पर अनेक स्वाधीनता सेनानियों के गांव और शहर पड़ते हैं।

इसी तरह से मैं निवेदन करना चाहूंगा कि अब मऊ और शाहगंज जोड़े गये हैं और अब आप देखिए जो वर्षों से जौनपुर, आजमगढ़, सुल्तानपुर, प्रतापगढ़, गाजीपुर जिलों की मांग चली आ रही है कि मुम्बई से जोड़ने वाली कोई ट्रेन इन जिलों में निकले; आप अगर आप चाहें तो बिना नई ट्रेन की घोषणा किये गोरखपुर-दादर एक्सप्रैस आप चला सकती हैं। उसे आप औरिहार, इन्दारा, मऊ, शाहगंज होकर जौनपुर से गुजार सकती हैं। उससे गाजीपुर और आजमगढ़ के सब लोगों को लाभ हो सकता है।

इसी तरह से मैं निवेदन करता हूं कि वाराणसी से चार ट्रेनें मुम्बई को जाती हैं, लेकिन जौनपुर के लोग एक ट्रेन के लिए वर्षों से चीख रहे हैं। क्योंकि मुम्बई से उनकी रोजी-रोटी जुड़ी हुई है। यहां तक कि सब्जी, दूध और चारा बेचने के लिए वे वहां लाखों की संख्या में जाते हैं। सम्माननीय राम नाईक जी यहां नहीं हैं, उनकी कांस्टीट्वैंसी में लगभग तीन लाख लोग जौनपुर के रहते हैं, लेकिन उनको आने-जाने के लिए एक भी सीधी ट्रेन नहीं है। पिछली बार यह कोशिश की गयी थी, लेकिन वह वाराणसी तक कर दी गयी और जौनपुर को छोड़ दिया गया। ममता जी आपकी ममता पर जौनपुर के लोगों को भरोसा है। कम से कम मैं उनको भरोसा दूं कि इस बार आप वहां ट्रेन जरूर देंगी।

आपने 80 स्थान कम्प्यूटराइज करने के लिए दिये हैं। उन स्थानों का उल्लेख मैं बजट में नहीं देख पाया, लेकिन मैं यह जरूर जानना चाहता हूं कि क्या उसमें जौनपुर को आपने शामिल किया है अगर नहीं शामिल किया है तो कृपा करके शामिल करें, क्योंकि वहां एक ही शहर में चार स्टेशन हैं और सारे लोग आरक्षण कराने के लिए इतनी दूर वाराणसी जाते हैं। यह तकलीफ उनको होती है। अगर उनका आरक्षण वहीं कम्प्यूटर से हो जायेगा तो उनको सुविधा हो जायेगी। इससे वे इधर-उधर भटकेंगे नहीं।

इसके साथ-साथ यात्री सुविधा के बारे में मैं जरूर कहना चाहूंगा। एक करोड़ 36 लाख यात्री प्रतिदिन रेल से यात्रा करते हैं और आपने एक करोड़ 90 लाख रुपये उनकी सुविधा के लिए

बढ़ाये हैं। आपने एक यात्री पर एक रुपये 20 पैसे खर्च किया है, मैं समझता हूं कि यह बहुत कम है। एक रुपये 20 पैसे से हम उनको कैसे सुविधा दे पाएंगे, यह हमें सोचना होगा । इसलिए यह सुविधा बढ़ानी चाहिए।

ट्रैक बढ़ाने की बात हम करते हैं, दोहरीकरण और विद्युतीकरण की बात हम करते हैं। लेकिन यात्री सुविधा, जो मूल सुविधा है, उसकी ओर हमारा ध्यान नहीं जाता है। इसी तरह से माल ढुलाई के बारे में भी मैं कहना चाहूंगा, क्योंकि आज हम 35 प्रतिशत टोटल माल की ढुलाई करते हैं। आप जानती हैं कि एक बार प्याज और आलू का भाव आसमान छूने लगा। एक ओर आलू प्याज महंगा हो रहा था और मुम्बई में केवल माल ढुलाई की पर्याप्त सुविधा न होने के कारण प्याज सड़ रहा था ये दिक्कतें आती हैं। मैं चाहता हूं कि त्वरित खराब होने वाली सब्जी, दूध, अंडे और फल हैं। इन सब की ढुलाई के लिए ऐसे कंटेनर्स बनाये जायें, जिनमें इन चीजों को रखकर ढुलाई हो सके मैं समझता हूं कि अगर ढुलाई की ऐसी सुविधाएं दे दी जाएंगी तो लोग रेल का अधिक प्रयोग करेंगे लोग सड़क से ढुलाई से आजिज आ चुकें है, जिस तरह से सड़कों पर एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। जिस तरह से ट्रक टूट रहे हैं और माल बिखर रहा है। वे उससे माल नहीं ढुलाना चाहते हैं, वे रेलवे से माल भेजना चाहते हैं लेकिन इसमें सबसे बड़ी तीन दिक्कतें हैं। एक तो माल की चोरी हो जाती है, दूसरे समय पर माल नहीं पहुंचता है, माल पहुंचता है, तो उसकी गुणवत्ता गायब रहती है, इन सब चीजों को अगर रोका जाये तो देश पूरी तरह रेल पर चलना चाहता है और रेल पर ही अपने माल ढोला चाहता है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपने क्षेत्र की कुछ बात कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा। हमारे क्षेत्र में जौनपुर औरिहार मीटरगेज लाइन है, जिस पर दिन में केवल दो डिब्बे आते-जाते हैं। बाकी ट्रैक खाली पड़ा रहता है, दिन में उसका कोई उपयोग नहीं है, जबकि उसी के पैरलल सड़क से हजारों बसें चलती हैं। अगर उस ट्रैक पर कुछ और गाड़ियां चलें, क्योंकि अब आप के पास मीटर गेज की तमाम इंजन और डिब्बे खाली हो गए हैं, अगर चाहे तो आप उनका वहां उपयोग कर सकते हैं।

इसी तरह से मैं निवेदन करूंगा की एक जाफराबाद ट्रैक दिन भर बिल्कुल खाली पड़ा रहता है एक बार एक ट्रेन एजे-2, ए. जे.-4 आती-जाती है। अगर आप उसे चाहें तो इलाहाबाद से जंघई, जौनपुर, जाफराबाद होते हुए मऊ तक उसे जोड़ सकते हैं। उससे दिन भर चलने वाले यात्रियों को लाभ हो सकता है।

पूर्वी उत्तर प्रदेश में वे जिले हैं, जो शाक-सब्जी पैदा करने में बहुत आगे हैं। अच्छी पैदावार करते हैं अगर इनको ट्रेन की सुविधा मिल जाये तो इनका उत्पादन अच्छी कीमत प्राप्त कर सकते हैं और अच्छा बाजार प्राप्त कर सकता है। इसी तरह से उत्तर प्रदेश का सबसे बड़ा जनपद जौनपुर है। जहां से 10 विधायक और तीन सांसद चुनकर आते हैं। भाई चन्द्रनाथ सिंह वही मछलीशहर से चुनकर आते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि वहां स्थिति यह है कि एक भी बुकिंग आफिस की सुविधा नहीं है। वहां माल बुकिंग की सुविधा होनी चाहिए, लेकिन वहां से माल बुकिंग का कोई इन्तजाम ही नहीं है। वहां इंतजाम होना चाहिए। अगर आप चाहें तो इस स्टेशन के प्लेटफार्म पर पी. सी. ओ. की व्यवस्था करा सकते हैं। जहां कहीं भी इन्क्वायरी ठीक काम नहीं करती, वहां यदि पी. सी. ओ. की व्यवस्था हो जाए तो लोगों को लाभ हो सकता है। मेरा निवेदन है कि हर स्टेशन पर इसकी सुविधा लोगों को मिलनी चाहिए। इससे लोगों को लाभ होगा और उनका सम्पर्क भी हो सकता है। अत: आपको इस पर विचार करना चाहिए। अभी तक इस तरह की सुविधा जहां दी गयी है। वहां कई खामियां हैं, उनको दूर किया जाना चाहिए। कैटरिंग की सुविधा ट्रेन में जैसे मिलती है वैसे ही अगर स्टेशनों पर उपलब्ध करा दी जाए तो आपकी आमदनी में बढ़ोत्तरी हो सकती है।

ममता जी आपके मन में ममता है, आंखों में प्यार है। मैं आपको इस अच्छे रेल बजट के लिए धन्यवाद देता हूं।

***श्री राम सिंह कस्वां** (चुरू): महोदय, माननीय रेल मंत्री ममता बनर्जी द्वारा जो रेल बजट 2000-2001 पेश किया गया है। यह लोकहित का बजट है। आज देश के विपरीत वित्तीय परिस्थितियों के बावजूद भी इसमें कोई किराया नहीं बढ़ाया गया है तथा गरीब तथा मध्यम वर्ग एवं स्वतंत्रता सेनानी कारगिल युद्ध में हुये शहीद हुये के परिवारों तथा वरिष्ठ नागरिकों को काफी रियायतें दी गई हैं।

आज के हालात में इससे बढ़िया बजट हो नहीं सकता। लेकिन मेरे संसदीय क्षेत्र चूरू की कुछ प्रमुख समस्यायें हैं जिनका बजट में शामिल किया जाना आवश्यक है।

रेवाड़ी-बीकानेर खण्ड को मीटर गेज से ब्रोड गेज में परिवर्तन करने की मांग वर्षों से की जा रही है। मेरे क्षेत्र के अधिकांश व्यापारियों का देश के बड़े-बड़े शहरों से आना-जाना लगा रहता है। बीकानेर जिला पाकिस्तान से जुड़ा हुआ क्षेत्र हैं। सुरक्षा की दृष्टि से भी इस रेल मार्ग को ब्रोड़ गेज में परिवर्तित करना आवश्यक है। बीकानेर में जिप्सम का अतुल भण्डार है जो कि देश के विभिन्न हिस्सों में जाता है। इस रेल लाइन के भाग रेवाड़ी-सादुलपुर को ब्रोड गेज में परिवर्तन की स्वीकृति हो चुकी है। स्वीकृति के बावजूद भी चीलू बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। मेरी मांग है कि चालू वर्ष के बजट में इसका प्रावधान

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री राम सिंह कस्वां]

किया जावे। शेष भाग सादुलपुर से बीकानेर को ब्रोड गेज में परिवर्तन की स्वीकृति शीघ्र जारी की जावे। इसके अतिरिक्त सादुलपुर से हिसार व रतनगढ़ से डेगाना को भी ब्रोड गेज स्वीकृति प्रदान की जावे। काण्डला से आने वाला तेल भी जोधपुर से डेगाना, रतनगढ़, सादुलपुर-हिसार होकर हरियाणा, पंजाब जाया करता था लेकिन जोधपुर से डेगाना ब्रोड गेज होने के कारण व आगे मीटर गेज होने के कारण इस तेल का जाना रुक गया है । इसके कारण करोड़ों रुपये का नुकसान प्रति वर्ष आयल कम्पनी को हो रहा है।

चूरू से तारानगर व सरदारशहर से हनुमानगढ़ नई रेल लाईन बिछाने का सर्वे किया गया था, इसमें लाखों रुपये रेल विभाग के खर्च हो चुके हैं, लेकिन कोई परिणाम सामने नहीं आया है। अत: शीघ्र ही इन रेल बिछाने का कार्य किया जावे ।

वर्षों से मेरे क्षेत्र की जनता सीकर से नौखा वाया सालासर सुजानगढ़ होते हुए नई रेल लाईन बिछाने की मांग करती आ रही है। इस मार्ग का सर्वे करवाना व रेल लाईन बिछाना जनता के हित में होगा।

मेरे क्षेत्र की सबसे बड़ी समस्या रेलवे क्रासिंग की है। रेलवे क्रासिंग न होने के कारण हर वर्ष काफी दुर्घटनायें होती हैं वर्षों से चालू ग्रामीण रास्ते रेलवे विभाग ने बन्द कर दिये हैं, जिसके कारण ग्रामीणों के समक्ष नया संकट पैदा हो गया है। दिल्ली-बीकानेर रेल लाईन पर रामपुरा बेरी-कालरी-हरपालू-कान्धरान-डोकवा-रतनपुर-हडियाल-मोलीसर-पायली-बिग्गा-बेनीसर-सूडसर-व रतनगढ़-डेगाना मार्ग पर बलसम्बद-सादुलपुर-भादरा मार्ग पर पहाड़सरखाली-ढाणी छोटी-सादुलपुर-हिसार मार्ग पर लसेडी-इन्दासर आदि गांवों को रेलवे क्रासिंग के अभाव में काफी समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। इन गांवों के पास मानव रहित व मानस सहित रेलवे फाटकों की अति आवश्यकता है इसके लिए सांसद कोटे से रेलवे क्रासिंग निर्माण की सुविधा प्रदान की है, लेकिन एक फाटक पर 10 लाख से अधिक रुपये खर्च होता है, जो सांसदों के लिए संभव नहीं है। अत: इसमे आधा खर्च रेलवे बोर्ड तथा आधा खर्च सांसद कोष से किया जाना उचित होगा।

निम्न गाड़ियों का विस्तार करने से आम जनता को राहत मिलेगी व इससे रेलवे को लाभ होगा। 1 एचसी व 2 एचसी हिसार से चूरू गाड़ी को बीकानेर तक बढ़ाया जावे । 205/206 जयपुर -लोहारू गाड़ी को सादुलपुर तक बढ़ाया जावे । बीकानेर चूरू पैसेन्जर गाड़ी को सादुलपुर तक बढ़ाया जावे।

चूरू जिला मुख्यालय है यहां से काफी गाड़ियों का आना जाना लगा रहता है। पूरे जिले में कोई भी कम्प्यूटरीकृत रेलवे आरक्षण कार्यालय नहीं है इसलिए चूरू जंक्शन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण व्यवस्था की जावे।

रामपुर बेरी व बेवड भोजान के मध्य गुगलवा किरतान हाल्ट स्टेशन व रतनगढ़-सरदारशहर मार्ग पर आनन्दस्वासी हाल्ट स्टेशन की अत्यन्त आवश्यकता है। अत: इसे खोला जाये।

दिल्ली बिकानेर मेल में अभी हनुमानगढ़ से दिल्ली नया कोच चालू किया गया है। इस कोच में सिद्धमुख से 6 बर्थ व सादुलपुर जंक्शन से 15 बर्थ का कोटा आरक्षित किया जावे।

गंगानगर एक्सप्रैस में सादुलपुर से मुम्बई के लिए 6 सीटों का कोटा जयपुर-मुम्बई सुपरफास्ट एक्सप्रैस गाड़ी में आरक्षित किया जावे।

बीकानेर-दिल्ली मेल में श्रीडुंगरगढ़ से 6 बर्थ के स्थान पर 15 बर्थ का कोटा आरक्षित किया जावे।

रेवाड़ी-बीकानेर पैसेन्जर गाड़ी का समय सादुलपुर से बढ़ा दिया गया है। इसको पूर्व की तरह किया जाए चूंकि चूरू एक जिला मुख्यालय है सवारियां कार्यालय समय पहुंचना चाहती हैं, अत: गाड़ी का समय पूर्व की तरह किया जावे।

मेरे स्वयं का गांव कालरी-सादुलपुर-लोहारू रेल लाईन पहला गांव हैं जबकि स्टेशन का हरपालु है। हरपालू गांव स्टेशन दूरी पर है मीटर जबकि कालरी गांव स्टेशन से जुडा हुआ है। अत: स्टेशन को नाम हरपालु/कालरी किया जावे।

[अनुवाद]

***डा. रंजीत कुमार पांजा:** सभापति महोदय, जैसाकि मंत्री महोदया ने वित्तीय अर्थक्षमता में सुधार के लिए प्रस्ताव किया है।

मानव संसाधन विकास और कार्यालय प्रक्रिया:

- पदों के प्रकार और ग्रेड कम करें; सभी कर्मचारियों को चाहे उनके पद कुछ भी हों न्यूनतम जीवनयापन गारन्टी युक्त वेतन के साथ ।
- अकुशल कर्मचारी के लिए स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति की पेशकश और उनके स्थान पर बहु आयामी कुशल कार्मिक की कम संख्या में भर्ती की जाए।
- जटिल कार्यालय प्रक्रिया और इसके परिणामस्वरूप निर्णय लेने में होने वाले विलंब का लागत अनुमान लगाना।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

वित्तीय और जनशक्ति तैनाती के संबंध में शक्तियों का मण्डलों और कार्यशालाओं को तत्काल विकेन्द्रीकरण । प्रत्येक डीआरएम/सीआरएम को एक निर्धारित समग्र बजट और जनशक्ति देनी चाहिए और इस बुनियादी ढांचे के अंतर्गत अपने निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए प्राधिकृत करना। इसके लिए निर्धारित सीमा में धनराशि और जनशक्ति के विनियोजन की पूर्ण शक्ति दी जानी चाहिए। केवल अपवाद के मामले में अधिक स्वीकृति की अनुमति दी जानी चाहिए।

अचल सम्पति का उपयोग:

- रेलवे की अचल सम्पति को पारस्परिक सेवा के आधार पर अन्य विभागों, सरकारी उपक्रमों को पहली वरीयता के आधार पर देना उदाहरणार्थ पत्तन न्यास, दूर संचार विभाग राज्य विद्युत बोर्डों आदि को उपलब्ध कराना । नए भवनों का निमार्ण रोकना और विद्यमान स्थान के बेहतर उपयोग के लिए नए कार्यालीय ढांचे का आधुनिकीकरण करना।

भण्डार विभाग की पुनर्रचना:

- सरकारी उपक्रमों सहित व्यावसासिक नीलामकर्त्ताओं द्वारा कार्य करने से नीलामी का भार कम करना। नीलामी कर्मचारी की संख्या में कमी करना । प्रत्येक जोनल मुख्यालय में भण्डार नियंत्रक के क्रम कार्यालय का विकेन्द्रीकरण जिससे खरीद में विलंब कम होगा और रखरखाव तथा परियोजना सूची में सुधार किया जा सकेगा। सभी गैर-भण्डार मदों के क्रय की सारी शक्ति डीआरएम/सीडब्ल्यूएम को देना जो अपने बजट से मदें खरीद सकता है।

- स्टाकयार्ड में अत्यधिक माल के भण्डार की लागत/लाभ का गहन अध्ययन करना चाहिए और मदवार मितव्ययी स्टाक मात्रा निर्धारित की जानी चाहिए। जनशक्ति को उचित रूप में कम करके उसकी पुन: तैनाती की जानी चाहिए। विकेन्द्रीकरण का निर्णय ले लिये जाने के बाद जोनल मुख्यालय में सीओएस के कार्यालय में केवल नीति, मानक विशिष्टताएं निगरानी और नियमित मदों की समझौता दर निर्धारित करने का कार्य होगा जो फील्ड इकाई द्वारा सीधे फार्मों को आवश्यकतानुसार और बजट में व्यवस्था के अनुसार क्रयादेश जारी करके कार्य करेगा। इससे गुणवत्ता और मितव्ययता दोनों सुनिश्चित होगा।

कार्यशालाओं को स्वायत्ता:

कार्यशालाओं को स्वायत्त और स्व निर्भर बनाया जाये । रेलवे के दायित्व को पूरा करने के पश्चात् प्रतिस्पर्धी बोली द्वारा बाहर से क्रयादेश की अनुमति दी जाए। त्रिस्तरीय दृष्टिकोण का सुझाव दिया गया है।

(क) आधुनिकीकरण की आवश्यकता का पता लगाया जाये और इसे बहुमुखी बनाने के लिए पूंजी निवेश किया जाए।

(ख) फालतू और कम कुशल जनशक्ति को कम किया जाए उन्हें पुन:तैनात किया जाए और अन्य व्यक्तियों को भी कुशल बनाया जाए ।

(ग) कार्यात्मक और वित्तीय स्वायत्तता प्रदान की जाए जिससे कार्याशाला लागत के आधार पर अपना प्रशुल्क निर्धारित कर सकें।

(घ) आईआरएफसी और अन्य वित्तीय संस्थाओं से आधुनिकीकरण के लिए वित्त प्राप्त किया जाए।

चिकित्सालय प्रबंधन:

रेलवे की चिकित्सीय सुविधाओं में निम्नलिखित सम्मिलित हैं:

(क) जोनल मुख्यालयों और महानगरों में केन्द्रीय अस्पताल।

(ख) मण्डलों और कार्यशालाओं में मण्डलीय अस्पताल।

(ग) छोटी क्षेत्रीय इकाईयों में स्वास्थ्य इकाई और औषधालय।

- केन्द्रीय अस्पतालों का अवसंरचनात्मक ढांचा काफी बड़ा हैं जिसका विकास के लिए अधिक उत्पादकता के साथ प्रयोग किया जा सकता है। इन्हें स्व-निर्भर बनाया जाना चाहिए और निम्नलिखित सुझावों के अनुसार इनकी सुविधाओं को उन्नत बनाया जाना चाहिए।

(क) प्रमुख चिकित्सालय श्रृंखला के साथ भागीदारी आधुनिकीकरण के लिए उनके द्वारा पूँजी निवेश; भुगतान पर जनसाधारण और अन्य सरकारी और गैर-सरकारी कर्मचारियों के लिए उन्नत नैदानिक बहिरंग विभाग सहित अन्य सुविधाएं खोल दी जानी चाहिए।

[डा. रंजीत कुमार पांजा]

(ख) विशेषज्ञ उपचार और अनुसंधान केन्द्र खोले जाएं।

(ग) निजी पूंजी से मेडिकल कालेज खोले जाएं।

- उपरोक्त सभी प्रयासों में रेलवे के रोगियों के हितों के संरक्षण पर प्रथम ध्यान दिया जाए।

शीघ्र निगमीकरण के लिए सुझाव दिये गये क्षेत्र:

- खानपान
- स्वच्छता
- मोटर वाहन उन वाहनों को छोड़कर जो रेलगाड़ियों की संख्या और कार्य चालन के लिए अनिवार्य हों।
- कार्यालयों और प्रशासनिक भवनों की सुरक्षा ।
- मशीनरी और उपकरण का रखरखाव; उत्पादक क्षेत्रों के लिए निर्धारित विभागीय जनशक्ति की पुन: तैनाती।
- माल और पार्सल संबंधी कार्य ।

बन्द करने के लिए सिफारिश की गई इकाईयां:

- मोटर मरम्मत कार्यशाला
- पुराने सिग्नल मरम्मत शाला
- छोटे-मोटे सिविल इंजीनियरी कार्यशाला
- विभिन्न सेवा विभागों के लगभग सभी फील्ड इकाईयों से संबद्ध उप स्टोर डिपो।

वाणिज्य और विपणन:

- प्रमुख नगरों में विभागीय यात्री आरक्षण कार्यालयों की संख्या में कमी का सुझाव। प्रतिष्ठित ट्रैवल एजेंटों को कोटा दिया जाए और रेलवे के कम्प्यूटर से कनेक्शन की अनुमति दी जाए। एजेंट रेलवे को भुगतान करेंगे। औसत कारोबार पर आधारित एजेंट रेलवे को पखवाड़े के आधार पर अग्रिम धनराशि देंगे चाहे कोटे का उपयोग न भी किया गया हो। इससे कम व्यस्त समय में रेलवे को अच्छा लाभ पर्याप्य होगा।
- ''तत्काल'' को रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ी के प्रस्थान से केवल 2 घंटे पहले उपलब्ध कराया जाना चाहिए। इससे वास्तविक यात्रियों को लाभ होगा और दलालों की गतिविधि पर अकुंश लगेगा।
- उपनगरीय सेवाओं के लिए आसानी से टिकट की उपलब्धता एकमात्र समाधान है। इस संबंध में सुझाव इस प्रकार हैं:

(क) टिकट कूपन पुस्तिका आरंम्भ की जानी चाहिए जोकि स्टेशनों, स्टेशन के बुक स्टाल, नगर के बुकिंग कार्यालय आदि में निर्धारित अवधि अर्थात एक महीने के लिए आसानी से उपलब्ध हों ।

(ख) रेलगाड़ी के कंडक्टर द्वारा बसों की भांति चलती गाड़ी में मामूली सरचार्ज के साथ टिकट जारी की जानी चाहिए । इसके लिए रेलवे अधिनियम में संशोधन किया जाए ।

(ग) गंतव्य स्टेशन पर सरचार्ज देकर टिकट उपलब्ध हो।

- प्रतिष्ठित कोरियर फर्मों के सहयोग से पार्सल सेवाओं को बढ़ाने पर विचार किया जाए जिसमें व्यापार क्षेत्रों में सुगमता से पहुंचने वाले कलेक्शन केन्द्र माल ढुलाई के लिए घर-घर सेवा प्रदान करने के लिए कानकोर को सुदृढ़ बनाना, मल्टी माडल परिवहन अनिवार्य हैं सम्मिलित हों। पार्सल सेवा के लिए घर-घर सेवा अनिवार्य है। आदर्श प्रणाली जैसे पिगी बैंक सेवा, समय सारिणी के अनुसार मालगाड़ी चलाना अनिवार्य है।
- 15/-रुपये के मासिक टिकट की निगरानी और पुनरीक्षा।

दूर संचार:

- नई दूर संचार नीति में लम्बी दूरी के एसटीडी सर्किटों के लिए 2000 ई. से प्रतिस्पर्धी वातावरण तैयार करने की परिकल्पना की गई है। रेलवे को इसका लाभ उठाना चाहिए और अपनी फालतू पड़ी क्षमता को लम्बी दूरी की संचार लाइनों के लिए उपयोग करके मूल और सैलूलर टेलीफोन के प्रयोक्ताओं से राजस्व कमाना चाहिए।

मैं कुमारी ममता बनर्जी को बधाई देता हूं कि उन्होंने इतना अच्छा बजट प्रस्तुत किया है और आशा करता हूं कि वह अपने प्रगतिशील इरादों से भारतीय रेल को बहुत अच्छी तरह चलायेंगी।

श्री एम. चिन्नासामी (करूर): सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत वर्तमान रेल बजट पर मुझे बोलने का मौका देने के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

जैसा कि हमारे महामहिम डा. जयललिता द्वारा इस रेल बजट पर टिप्पणी करते हुए कहा गया है कि यद्यपि इस रेल बजट में जनता को यात्री किराये में वृद्धि से बचाया गया है किंतु माल-भाड़े में पांच प्रतिशत तथा पार्सल और सामान की ढुलाई की दर में सात प्रतिशत की वृद्धि की गई है। यद्यपि कुछ आवश्यक वस्तुओं को इस वृद्धि से छूट दी गई है तथापि इसके फलस्वरूप अनेक अन्य वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि होगी तथा अंतत: इसका असर आम आदमी पर पड़ेगा।

महोदय, पहले की भांति तमिलनाडु की एक बार पुन: उपेक्षा की गई है। कुल प्रस्तावित 19 नई रेलगाड़ियों में से एक ही रेलगाड़ी अर्थात तिरुपति-नागरकोइल एक्सप्रेस जो सप्ताह में दो दिन चलती है, मात्र एक रेलगाड़ी है जो तमिलनाडु को जाती है। इसी तरह एक निजामुद्दीन-कोयम्बटूर साप्ताहिक गाड़ी का प्रस्ताव किया गया है। श्री वैको ने कहा है कि यह एक नई रेलगाड़ी है। लेकिन वास्तव में यह एक पुरानी रेलगाड़ी है क्योंकि पहले निजामुद्दीन से तिरुअनंतपुरम जाने वाली मंगला एक्सप्रेस मुख्य रूप से सलेम और कोयम्बटूर होते हुए वहां जाती थी लेकिन रेलवे के अधिकारियों द्वारा अविवेक और जन विरोधी निर्णय से मंगला एक्सप्रेस का मार्ग बदलकर एर्णाकुलम से निजामुद्दीन बरास्ता कोंकण कर दिया गया। इसके फलस्वरूप तमिलनाडु के लोगों को एक महत्वपूर्ण गाड़ी से हाथ धोना पड़ा।

हमारी पार्टी काफी समय से चेन्नई-मदुराई कन्याकुमारी बड़ी लाइन के दोहरीकरण तथा इस मार्ग का विद्युतीकरण की भी मांग करती आ रही है। हमारी एक और महत्वपूर्ण मांग सलेम में एक नया डिवीजनल कार्यालय स्थापित करने का है किंतु इस बजट में उसके बारे में कोई उल्लेख नहीं है।

तमिलनाडु की इस घोर उपेक्षा को देखते हुए मैं राज्य की कतिपय जरूरी आवश्यकताओं पर विचार करने तथा उन्हें चालू बजट में शामिल करने हेतु आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री का ध्यान उनकी ओर दिलाना चाहता हूँ।

तीन संसदीय क्षेत्रों—करुर-सलेम और राशिपुरम से गुजरने वाली 85 किलोमीटर लंबी करूर-सलेम बड़ी लाइन का निर्माण कार्य जारी है जिसके लिए पयाप्त धन उपलब्ध नहीं कराया गया है। यद्यपि इसकी अनुमानित लागत 225.51 करोड़ रु. है किंतु अब तक मात्र 35.18 करोड़ रु. ही आवंटित किया गया है। इस परियोजना को पूरा करने के लिए अभी 180.33 करोड़ रु. की आवश्यकता है।

सायं 6.00 बजे

लेकिन इस वर्ष के बजट में इसके लिए मात्र 10 करोड़ रुपए ही आवंटित किया गया है। यदि भविष्य में भी इस तरह धनराशि का आवंटन किया जाता रहेगा तो इस परियोजना को पूरा होने में एक दशक लग जाएगा। हर वर्ष लागत वृद्धि आवंटन से अधिक हो जाता है। अत: मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि सलेम-करूर बड़ी लाइनों के लिए इस वर्ष कम से कम 50 करोड़ रुपए आवंटित करें। इस परियोजना के साथ-साथ एक और अनुरोध भी है। कावेरी नदी पर मोहनार और वांगल के बीच एक रेल पुल का निर्माण किया जा रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वहाँ सड़क व रेल पुल बनाया जाए।

मेरा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र 'करूर' एक जिला मुख्यालय है। यह कपड़ा उद्योग का शहर है। यह काफी व्यस्त शहर है जहाँ काफी व्यावसायिक गतिविधियां होती रहती हैं। लेकिन करूर से चेन्नई तक रेल सेवा अपर्याप्त है। यात्रा की दूरी कम हो और जल्दी तय हो जो, इसके लिए मैं करूर से चेन्नई तक वाया तिरुचिरापल्ली एक नई रेलगाड़ी शुरू करने की मांग करता हूँ। यह मार्ग ईरोड मार्ग से 49 किलोमीटर कम है। ईरोड-तिरुचिरापल्ली मार्ग एक महत्वपूर्ण मांग है क्योंकि यह दो व्यापार केन्द्रों को जोड़ता है। इस मार्ग का प्राथमिकता के आधार पर विद्युतीकरण किया जाना चाहिए। नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कुल 2,300 किलोमीटर लंबी रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया जाना है जिसमें से 1,060 किलोमीटर रेल मार्ग का विद्युतीकरण पहले ही किया जा चुका है। एर्नाकुलम-ईरोड रेल मार्ग का पहले ही विद्युतीकरण किया जा चुका है। यदि इस विद्युतीकरण को तिरुचिरापल्ली तक बढ़ाया जाता है तो इससे केरल के लोगों को भी फायदा होगा।

मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा 25.10.1998 को तीन स्थानों पर आधारशिला रखी गयी थी। लेकिन एक जगह को छोड़कर कहीं पर कोई कार्य शुरू नहीं हुआ। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में अनेक मानव रहित लेवल क्रासिंग हैं। इससे सड़क का उपयोग करने वालों को हमेशा खतरा बना रहता है। मेरा माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध है कि कम से कम उन लेवल क्रांसिंग को मानव युक्त लेवल क्रासिंग में परिवर्तित किया जाए। इससे बहुमूल्य जान-माल को बचाया जा सकेगा।

मेरे ही संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के मदुराई-चेन्नई रेल मार्ग पर मनाबेराई स्थित एक लेवल क्रासिंग है। जब इस लेवल क्रासिंग को बंद कर दिया जाता है तो यातायात घंटों तक ठप्प हो जाता है। यदि इस लेवल क्रासिंग पर एक उपरि पुल का निर्माण किया जाता है तो मदुराई-चेन्नई मार्ग का यातायात सुचारू हो जाएगा तथा तिरुचिरापल्ली का मार्ग भी नहीं अपनाना पड़ेगा जो 50 किलोमीटर अधिक है। इसी प्रकार कुलिथलाई में भी एक उपरि पुल का निर्माण किया जाए तो कि मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में ही आता है।

[श्री एम. चिन्नासामी]

माननीय रेल मंत्री ने बजट प्रस्तुत करते समय कवि टैगोर की निम्नलिखित पंक्ति उद्धृत की:

"आई स्टार्ट आन माई जर्नी विद एम्प्टी हैन्ड्स एण्ड एक्सपेक्टेंट हार्ट" अर्थात् "मैं खाली हाँथ किंतु मन में उम्मीद रखते हुए यह यात्रा शुरू करता हूँ।"

मैं समझता हूँ कि जब तमिलनाडु का मामला आता है तभी हाथ खाली होते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह तमिलनाडु के लोगों की भावना को समझें और रेल मंत्रियों द्वारा राज्य के प्रति वर्षों से किए गये अन्याय को दूर करें।

जब कभी भी नई रेलगाड़ी की मांग की जाती है तो रेल अधिकारियों का एक तैयार उत्तर होता है कि यह 'वाणिज्यिक दृष्टि से अर्थक्षम नहीं है।' रेलवे द्वारा यह व्यवहार उचित नहीं है। यह सही दृष्टिकोण नहीं है। यात्रा और परिवहन का सस्ता साधन उपलब्ध कराना सरकार की सामाजिक वचनबद्धता है। इसे एक सामाजिक क्षेत्र के रूप में देखा जाना चाहिए तथा इसके लिए केवल राजस्व कोई समस्या नहीं होनी चाहिए।

महोदय, तमिलनाडु का एक अन्य बड़ा शहर सलेम है। यह आम के लिए बहुत प्रसिद्ध है। यह "आमों का शहर" के रूप में भी जाना जाता है। तमिल में हम इसे 'मंगनी मवत्तम' कहते हैं। तमिलनाडु के व्यापारिक कार्यकलापों का यह केन्द्र बिन्दु है। यह एक ऐसा जंक्शन है जहाँ से देश के अन्य राज्यों को रेलगाड़ियां जाती हैं। हम सलेम में एक डिविजनल कार्यालय खोले जाने की मांग करते हैं। अनेक वर्षों से यह मांग अधर में लटकी हुई है। सलेम जंक्शन दक्षिण रेलवे का केन्द्र बिन्दु है। रॉलिंग स्टॉक परिचालन का यह एक बड़ा स्टेशन है। सलेम में एक डिविजनल कार्यालय स्थापित कर रेलवे प्रशासनिक तथा परिचालन संबंधी व्यय में काफी बचत कर सकती है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह कृपया सलेम में रेलवे का एक डिविजनल कार्यालय स्थापित करें।

एगमोर को चेन्नई के मुख्य स्टेशनों से जोड़ने की मांग काफी समय से की जा रही है क्योंकि अन्य राज्यों से तमिलनाडु में आने वाले यात्रियों को बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: सदन की जानकारी में है, अध्यक्ष महोदय ने एलान किया था कि रेलवे से संबंधित सभी आइटम्स के समाप्त होने तक सभा की सहमति से समय बढ़ा दिया जाए।

कुछ माननीय सदस्य: जी हाँ।

[अनुवाद]

श्री एम. चिन्नासामी: महोदय, उन्हें सेंट्रल पर उतरना पड़ता है तथा सड़क द्वारा सामान लेकर एगमोर पहुंचना पड़ता है जहां से वे तमिलनाडु के अन्य भागों को जाने वाली छोटी रेलगाड़ी से यात्रा करते हैं। चूंकि आमान परिवर्तन के अंतर्गत 'यूनीगेज परियोजना' का कार्य जारी है इसलिए एगमोर और सेंट्रल को जल्दी से जल्दी रेल से जोड़ा जाए।

महोदय, बजट भाषण में अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों तथा शारीरिक रूप से विकलांग लोगों हेतु रोजगार संबंधी आरक्षण नीति को क्रियान्वित करने का उल्लेख किया गया है। वर्षों से पिछले बकाया रिक्त पदों को नहीं भरा गया है। रेलवे भर्ती बोर्ड का पुनर्गठन करके इसका समाधान किया जा सकता है। इस बोर्ड का नेतृत्व जनता के प्रतिनिधि द्वारा किया जाना चाहिए और इसमें अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, अन्य पिछड़े वर्ग तथा अल्पसंख्यकों से भी सदस्य नियुक्त किये जाने चाहिए। इस कार्य को अविलम्ब किया जाना चाहिए।

महोदय, तमिल दैनिक 'दिनामलार' में 12 मार्च को प्रकाशित एक समाचार प्रकाशित हुआ है जिसे अंग्रेजी में इस प्रकार रूपान्तरित किया गया है:-

रेल प्राधिकारियों द्वारा तमिलनाडु की उपेक्षा की गई है; यह सच है कि अनेक रेल परियोजना वहाँ काफी समय से लम्बित हैं और तमिलनाडु के संसद् सदस्य मूक दर्शक बने हुए हैं।

यह सच है कि रेल प्राधिकारियों द्वारा तमिलनाडु की उपेक्षा की गई है। यह भी सच है कि वहाँ अनेक रेल परियोजनायें काफी समय से लम्बित पड़ी हैं। लेकिन यह सच नहीं है कि तमिलनाडु के संसद् सदस्य मूक दर्शक बने हुए हैं। पूरे देश में तमिलनाडु में, विशेषकर तमिलनाडु के दक्षिण भाग में छोटी रेल लाइनें सबसे अधिक हैं जिसके कारण राज्य का विकास बुरी तरह प्रभावित होता है। यहाँ की करीब 2,500 किलोमीटर छोटी लाइन का आमान परिवर्तन किया जाना है तथा इनमें से कई परियोजनाओं का कार्य धनराशि के अपर्याप्त आवंटन या आवंटन के अभाव में पूरा नहीं हो पाया है।

120 किलोमीटर लम्बी कुड्डालोर-सलेम-विरुद्धाचलम परियोजना हेतु 100 करोड़ रु. की आवश्यकता है। लेकिन इसके लिए मात्र एक करोड़ रु. आवंटित किया गया है। 200 किलोमीटर लंबी तिरुचिरापल्ली-नागोर-कराईकल परियोजना के लिए इस वर्ष मात्र 3 करोड़ रु. आवंटित किया गया है। 357 किलोमीटर लंबी क्विलोन-तिरुनेलवेली-तिरुचेंदूर-डिंडीगुल-टेनकासी-विरुद्धनगर परियोजना हेतु 280 करोड़ रु. की आवश्यकता है। इसके लिए अब तक मात्र

10 करोड़ रु. ही आवंटित किया गया था जो व्यय किया जा चुका है। इस वर्ष उसके लिए मात्र 15 करोड़ रु. ही आवंटित किया गया है।

इसी तरह 38 किलोमीटर लंबी विल्लुपुरम-पांडिचेरी लाईन हेतु 30 करोड़ रु. की आश्यकता है किंतु इसके लिए मात्र एक करोड़ रु. ही आवंटित किया गया है। 162 किलोमीटर लंबी मदुरई-रामेश्वरम लाइन हेतु 240 करोड़ रु. की आवश्यकता है किंतु इसके लिए अब तक 5 करोड़ रु. ही आवंटित किया गया है। 192 किलोमीटर लंबी तंजोर-विल्लुपुरम रेल लाईन को बड़ी रेल लाईन में बदलने हेतु 233 करोड़ रु. की आवश्यकता है। लेकिन इसके लिए अब तक 10 करोड़ रु. ही आवंटित किया गया है। इसके अतिरिक्त के रास्ते कुड्डालोर-सलेम वाया विरुद्धाचलम लाईन हेतु एक करोड़ रु. आवंटित किया गया है। इसी तरह एक महत्वपूर्ण लाईन, अर्थात पलानी-चामराजनगर लाईन है जिसके लिए एक लाख रु. आवंटित किया गया है।

महोदय, रेल मंत्री ने तमिलनाडु की पूरी तरह उपेक्षा की है। गोबीचेट्टीपालायम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के अंतर्गत उत्तुकुली के निकट पुल के निर्माण का कार्य शुरू किया जाना चाहिए। हमारे मित्र श्री के.के. कलिअप्पन भी इसकी मांग कर रहे हैं। यह कार्य इसी वर्ष शुरू किया जाना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

***श्री जगदम्बी प्रसाद यादव** (गोड्डा): कुछ बिन्दु पर रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र में मात्र मधुपुर स्टेशन है, जहां के लिए बार बार जनता और मैं भी वहां चार मुख्य गाड़ियों के ठहराव के लिए लिखता आ रहा हूं। अभी तक ठहराव नहीं दी जा रही है। अत: इन गाड़ियों का ठहराव दिया जाये, जिससे यात्री विभिन्न स्थानों को जा सकें।

गोड्डा जिला का गोड्डा को रेल से जोड़ना बहुत आवश्यक है। यहां ललमटिया ऐशिया का सबसे बड़ा कोयले की खान है। अत: ललमटिया से गोड्डा पैरयाहाट होते हुए सडीहा रेल लाइन जो बनेगा, से जोड़ा जाये तो खान समेत जिला के लोगों का बड़ा कल्याण होगा।

पूर्व रेलवे का जमालपुर में रेलवे का सबसे पुराना कारखाना है। आज तक इसे जो भी नई चीजें बनाने की दी गई, बनाकर दिया, चाहे लेहा-किरान बनाने का हो आदि का पता नहीं आज यह कारखाना सौप के बाद सौप काम के बिना क्रंदन कर रहा है। काम करने वालों की संख्या आधी से भी कम हो गयी है। स्थायी समिति रेलवे ने यहां रेल डिब्बा बनाने की सिफारिश की तो नया बनाने के बदले मरम्मत का काम दिया गया। यहां प्रशिक्षित और कुशल अधिकारी और कर्मचारीगण हैं। डिब्बा के साथ यहां इंजन का भी निर्माण हो सकता है। रेलवे को जिस भी चीज की आवश्यकता है, यहां बनाई जा सकती है। अत: मंत्री जी इस कारखाने का उद्धार करें।

यहां पूर्ण तकनीकी स्थान है। जहां पहले ट्रेड अप्रेन्टिस प्रथम श्रेणी एवं विशेष श्रेणी ट्रेनिंग दी जाती थी, जिसे अकारण बंद कर दिया गया। मैं वर्षों से आग्रह करता आ रहा हूं कि संस्थान का जो भवन है, आधुनिक संयंत्र प्रयोगशाला है, पर प्रशिक्षण को ही ठप्प कर दिया गया है। एक समय था कि रेलवे बोर्ड का 95 प्रतिशत अधिकारी यहीं प्रशिक्षित होते थे।

अत: इस तकनीकी संस्थान का आप उद्धार कर कारखाना, यहां के लोगों का तथा रेलवे का कल्याण करें।

बरियारपुर रेलवे स्टेशन पूर्व रेलवे में है, जहां लाखों रुपये खर्च कर अस्पताल भवन बनाया गया है पर वर्षों से यहां स्थायी डाक्टर एवं स्टाफ नहीं दिया गया है। ऐसा अनेक बार लिखने और कहे के बाद भी नहीं किया गया है। पार्ट टाईम डाक्टर देने को कहा। डाक्टर तैयार कर दिया, पर विभाग सुनने को तैयार नहीं है। कृपया यहां स्थायी डाक्टर और स्टाफ देने का कष्ट किया जाये।

साहेबगंज, क्यूल लूप लाइन से एक भी सीधी गाड़ी दिल्ली की गाड़ी नहीं चलती है, जो चलती है, वो बीच से ही चलती है। एक ऐतिहासिक गाड़ी अपर इंडिया चलती थी, उसे मुगलसराय यात्री गाड़ी बना दिया है। दिल्ली तक चलाई जाये तो बात होगी।

एक दिन राजधानी को क्यूल-साहेबगंज लूप लाईन से चलाया जाये। इसके साथ डिलक्स ट्रेन भी इस लाईन से चलाई जाये।

आशा है, मंत्री महोदया इस पर ध्यान देने का कष्ट करेंगी।

श्री अनंत गुडे (अमरावती): माननीय सभापति जी, रेल मंत्री जी ने संसद में जो रेल बजट पेश किया, उसके लिए मैं मंत्री जी और रेल बजट का स्वागत करता हूं और उन्हें धन्यवाद देता हूं। मैं उन्हें इसलिए धन्यवाद देता हूं, 1999 में जो कारगिल में हमारे

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री अनंत गुढ़े]

जवान शहीद हुए, उन जवानों की विधवाओं को 75 प्रतिशत टिकट में रिदायत दी है। स्वतंत्रता सेनानियों की 85वीं वर्षगांठ मना रहे हैं। इनको भी राजधानी एक्सप्रेस और शताब्दी एक्सप्रेस में यात्रा की सुविधा दी है, इसके लिए भी मैं उनका स्वागत करता हूं। मैं इसके लिए भी इनको धन्यवाद देता हूं कि जिन बच्चों को स्कूल में दसवीं तक पढ़ने के लिए सुविधा मिलती थी, उसे 12वीं तक कर दिया है।

इसके साथ ही मैं यह भी मांग करता हूं कि इस देश में महिलाएं शिक्षा में बहुत पिछड़ी हुई हैं। देहातों में जो महिलाएं रहती हैं, उन्हें अभी भी स्कूल में जाने के लिए काफी दिक्कत होती है। उच्च शिक्षा देहातों में न होने के कारण उन्हें शहरों में जाना पड़ता है, इन महिलाओं को शहरों में जाने के लिए सुविधाएं मिलनी चाहिए, यह मैं मंत्री जी से विनती करता हूं। मैं जब भी रेल बजट देखता हूं तो मुझे बहुत दुख होता है, क्योंकि इस रेल बजट में हमारा विदर्भ कहीं नहीं दिखता है। विदर्भ एक ऐसा क्षेत्र है, जो पूरे देश का मध्य बिन्दु है। इस विदर्भ से अगर आप देश के किसी भी कोने में जाएं—उत्तर, दक्षिण, पूर्व, पश्चिम, चारों तरफ, आठों दिशाओं में यहां से रेल गुजरती है। रेल से यात्री यात्रा करते हैं लेकिन रेल बजट में कहीं भी विदर्भ नहीं दिखता है। महोदय, विदर्भ में काफी अन्याय होता आ रहा है, इसलिए पृथक विदर्भ की मांग कई सालों से चलती आ रही है।

आज भी मंत्रिमंडल में देखा जाये तो महाराष्ट्र के सारे कोने से महाराष्ट्र के मंत्रिमंडल में है लेकिन विदर्भ से एक भी मंत्री महाराष्ट्र के मंत्रिमंडल में नहीं है। कोंकण से मंत्री है, बम्बई से आठ-आठ मंत्री हैं, पश्चिम महाराष्ट्र से मंत्री हैं लेकिन विदर्भ से नहीं है। इसीलिए पृथक विदर्भ की मांग कई दिनों से होती आ रही है। गत साढ़े चार सालों में महाराष्ट्र में एक अच्छी सरकार हुई है और बाला साहेब ठाकरे ने घोषणा की थी कि अगर विदर्भ का विकास नहीं हुआ तो हम विदर्भ को अलग कर देंगे। लेकिन साढ़े चार साल में विदर्भ में महाराष्ट्र की सरकार ने और जो महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री थे मनोहर जोशी जी, उन्होंने विदर्भ के लिए काफी पैसा दिया जिससे कि पृथक विदर्भ की मांग नहीं हो रही। आज वहां सब बातों की सुविधा मिल रही है लेकिन रेल बजट में एक रेल गाड़ी हफ्ते में एक बार नागपुर से शुरु की गयी जोकि अहमदाबाद जाती है। विदर्भ से काफी यात्री साठथ के लिए, तिरुपति के लिए, गुजरात के लिए, सूरत के लिए जाते हैं और उनको भीड़ के कारण टिकट भी नहीं मिल पाती है। लेकिन वहां पर केवल एक ही रेलगाड़ी शुरू की गयी है, दूसरी शुरू नहीं की गयी है। हमारी 1901 से मांग थी कि अमरावती, नरखेड़, अकोला, वर्धा के लिए कोई ट्रेन नहीं है। वहां से कलकत्ता और मुम्बई के लिए कई ट्रेने हैं लेकिन दिल्ली आने के लिए ट्रेन नहीं है। इसलिए अगर अमरावती, नरखेड़ रेलगाड़ी शुरू हो गयी तो काफी ट्रैफिक यहां से मिलेगा। हमारा इस बात के लिए 1901 से झगड़ा चल रहा है। अब 1995 में इसके लिए मान्यता मिली है और 175 करोड़ रुपये की यह योजना है। इस योजना को 1999-2000 तक 35 करोड़ रुपये मिले हैं लेकिन हमारी मांग 50 करोड़ की और है। अर्थ-वर्क पूरा हो गया है, पुलिया का काम बाकी है, एक साथ कई जगहों पर पुलिया बना सकते हैं लेकिन पैसे की जरूरत है। हमने मांग की है कि कम से कम 50 करोड़ रुपये की और सुविधा करें। लेकिन मान्यवर, बड़े दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि केवल 6 करोड़ रुपये इस रेल लाइन के लिए मंजूर किये गये हैं। मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि आने वाले पृथक बजट में आप इसके लिए ज्यादा से ज्यादा पैसे देने की सुविधा करें और आप घोषणा करें कि आने वाले दो सालों में इस रेल लाइन का काम पूरा कर देंगे। यह बहुत ही महत्व की और जरूरी रेल लाइन है।

माननीय सभापति महोदय, दूसरी बात यह है कि कई रेल लाइनों को नेरोगेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तित किया जा रहा है। दरियापुर-अचलपुर-मुर्तिजापुर कई सालों से नेरोगेज है जोकि माल-ढुलाई के लिए बहुत महत्वपूर्ण है। इसको ब्रॉडगेज किया जाना चाहिए। पूरे चार-पांच शहरों में से यह ट्रेन जाती है, यवतमाल डिस्ट्रिक्ट में से यह ट्रेन जाती है और काफी यातायात इस रोड पर रहता है। इसको जब तक आप ब्रॉडगेज नहीं कर सकते तब तक जो इसमें तीन बोगियां चलती हैं और काफी भीड़ इस गाड़ी में रहती है। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि दरियापुर-अचलपुर-मुर्तिजापुर जो रेलगाड़ी चलती है उसमें चार डिब्बे बढ़ाकर इसमें आठ डिब्बे किये जायें और दिन में तीन बार यह गाड़ी चलाई जाए, ताकि यहां का ट्रैफिक कम हो सके और लोगों को राहत मिल सके।

माननीय सभापति जी, नागपुर स्टेशन से मुम्बई और मद्रास के लिए तथा बांद्रा से तिरुपति के लिए काफी रिजर्वेशन रहता है। बांद्रा एक बहुत बड़ा स्टेशन है जहां से सूरत और अहमदाबाद के लिए, भुसावल और वर्धा होते हुए हैदराबाद के लिए हमने कई बार मांग भी की है, इसलिए इस जगह पर नई रेल लाइन शुरू की है।

इस जगह पर नई रेल लाइन शुरू की जाए। रेल मंत्री ने सांसदों को एक पत्र भेज कर कहा था कि जहां भी रेलवे फाटक हैं, अगर सांसद अपनी निधि से पैसा मंजूर करते हैं तो रेल गेट बनने के बाद आदमी रखने की परमिशन दी जाएगी। मेरे शहर में ऐसा एक गेट है। इसकी इनक्वायरी करने के बाद हमने देखा कि इस पर 40 लाख रुपए का खर्चा आएगा। क्या सांसद अपनी निधि से 40 लाख रुपए दे सकता है? मैंने कहा था कि इस फाटक को चार भागों में बांट दें और अलग-अलग एस्टिमेट बनाएं। हम चार

भागों के लिए अलग-अलग पैसा देने के लिए तैयार हैं और फाटक बना देंगे। आपने कहा कि रेल विभाग में बहुत अच्छे कर्मचारी हैं। मैंने कई बार भुसावल में 3-4 पत्र भेजे, टेलीफोन किया, टेलीग्राम भेजा, ई-मेल किया लेकिन भुसावल के अधिकारियों ने कोई जवाब नहीं दिया। सांसद अगर कोई पत्र भेजता है तो वह जवाब नहीं देते हैं। वे सांसदों की कोई मदद नहीं करते हैं। ऐसे में हम कैसे काम कर सकेंगे? अमरावती-बडनेरा रेल लाईन के लिए मैंने कई बार मीटिंग करने की कोशिश की लेकिन मेरा किसी ने साथ नहीं दिया। अगर सांसद की कोई मांग हो तो उस मांग को पूरा करना चाहिए। हमारी रेल फाटक की मांग है। इसके न होने से बहुत असुविधा हो रही है। आप इस बारे में भुसावल के रेल अधिकारियों को तुरन्त निर्देश दें।

विदर्भ पिछड़ा क्षेत्र है। वहां काफी हल्ला होता है। इस लाइन पर बहुत ज्यादा ट्रैफिक रहता है। ट्रैफिक को देखते हुए मैंने जो नई ट्रेनें मांगी हैं, उन्हें शुरू करने की कोशिश की जाए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र अमरावती से बडनेरा तक 10 किलोमीटर की लाइन है। वहां चार पुलिया बनाने की जरूरत है। आपने कहा कि इसके लिए पैसा नहीं है। महाराष्ट्र सरकार को इसके लिए पैसा देना चाहिए, लेकिन उसके पास पैसा नहीं है। अमरावती से बडनेरा सिंगल लाइन है। अमरावती-बडनेरा लाइन में हर घंटे में एक गाड़ी चलती है और चारों तरफ ट्रैफिक जाम रहता है। आप चारों जगह पुलिया बनाने के आदेश दें और उसकी सुविधा उपलब्ध कराएं। अगर ऐसी सुविधा नहीं देते हैं तो लोगों को बहुत परेशानी होगी। अमरावती-बडनेरा के बीच चलने वाली ट्रेन में कोई यात्री टिकट लेकर यात्रा नहीं करता है। केवल फोकट में यात्रा करने वाले लोग ही घूमते हैं। वहां से कोई माल भी नहीं आता है। आप बडनेरा-अमरावती रेल लाइन बंद कर दें। अगर यह जगह अमरावती महानगरपालिका को हस्तांतरित कर दें तो बहुत अच्छी सुविधा वहां के लोगों को मिलेगी। मैं एक बार फिर कहना चाहता हूं कि विदर्भ की तरफ ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री सनत कुमार मंडल** (जयनगर): महोदय, माननीय रेल मंत्री पश्चिम बंगाल के रेलयात्रियों की समस्याओं से पूर्णत: अवगत हैं। इस संबंध में उनके द्वारा किए गए प्रयास रेल बजट में परिलक्षित होते हैं, मैं इसकी प्रशंसा करता हूँ। मैं इस अवसर पर अपने चुनाव क्षेत्र के रेल परिवहन से जुड़े कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों को उठाना चाहता हूँ जो निम्नवत हैं:

सियालदह केनिंग रेलवे स्टेशन को सोनाखाली तक बढ़ाने संबंधी कार्य का सर्वेक्षण कर इस पर अमल किया जाना चाहिए जिससे न केवल दैनिक यात्रियों को लाभ होगा बल्कि पर्यटन को भी विस्तृत रूप से बढ़ावा मिलेगा। इससे विदेशी पर्यटक सुंदरबन की ओर आकृष्ट होंगे और साथ ही मैंग्रोव वन जो दुनिया में अनूठा है उसकी ओर भी आकृष्ट होंगे। इससे उस क्षेत्र के गरीब लोगों का सामाजिक-आर्थिक विकास भी होगा।

महोदय, उक्त महत्वपूर्ण नये रेलवे सेक्शन को केनिंग तथा तालदी रेलवे स्टेशनों के बीच स्थापित किया जाना चाहिए ताकि बंकिम सरदार कालेज के विद्यार्थियों तथा शिक्षकों एवं साथ ही स्थानीय लोगों को लाभ हो सके।

सुन्दर बन क्षेत्र था इसके आस-पास के क्षेत्रों के लोगों के लाभार्थ लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में आरक्षण उपलब्ध कराने हेतु केनिंग रेलवे स्टेशन पर तत्काल एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण/बुकिंग काउंटर खोला जाना चाहिए।

उक्त सुविधाएं यथाशीघ्र उपलब्ध करायी जानी चाहिए और इस पिछड़े क्षेत्र के अब तक उपेक्षित लोगों के लाभार्थ आवश्यक कदम अविलंब उठाए जाने चाहिए।

उक्त समस्याओं के निराकरण के प्रति माननीय रेल मंत्री उदार दृष्टिकोण अपनाएंगी। इसी उम्मीद के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

***श्री पी.आर. खुंटे** (सारंगढ़): महोदय, मुझे रेल बजट के समर्थन में मौखिक भाषण करना था किन्तु समय के अभाव के कारण मैं लिखित भाषण प्रस्तुत कर रहा हूं। मैं बहन ममता जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने रेल बजट में रायपुर से खरोरा, पलारी, बलौदा बाजार, कसडोल, गिधौरी, भटगांव, सरसीवां, सारंगढ़, बरमकेला बाया झारसुखड़ा नई रेल लाइन स्थापित करने की स्वीकृति प्रदान की। आशा है निश्चित समय अवधि के भीतर सर्वे कार्य पूरा कर, शीघ्र नई रेल लाईन स्थापित कर स्थानीय जनता को रेल सुविधा उपलब्ध करायेंगे।

आजादी के 52 साल बाद पहली बार जन-जन के नेता श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी भारत के प्रधान मंत्री बने। उनकी घोषणा के बाद तत्कालीन रेल मंत्री माननीय श्री नीतीश कुमार जी ने बिलासपुर रेलवे जोन बनाया था। कुल सौ करोड़ की लागत वाले इस जोन के लिए इस वर्ष के बजट में आपने मात्र 50 लाख रुपए का प्रावधान किया है, यानि कुल लागत का आधा प्रतिशत। इसकी तुलना में पिछले वर्ष तीन करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था। यह और बात है कि ये तीन करोड़ रुपये भी वहां खर्च नहीं किए जा सके। इसी तरह रायपुर मंडल के लिए पिछले वर्ष

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पी.आर. खूंटे]

दिए गए दो करोड़ की अनुमानित लागत वाले मंडल के लिए एक करोड़ ही खर्च किये जा सके हैं। इस वर्ष के 20 लाख के बाद 11.80 करोड़ रुपयों की और आवश्यकता होगी। जब श्री राम विलास पासवान रेलवे मंत्री थे तब उनसे भी सहयोग की अपील की गई थी।

इस बजट में मध्य प्रदेश की सभी बड़ी योजनाओं की धनराशि पिछले बजट से भी कम कर दी गई है। जब कि मध्य प्रदेश के खासकर छत्तीसगढ़, जो कि देर-सवेर अलग से छत्तीसगढ़ राज्य का दर्जा प्राप्त करने वाला है। यह क्षेत्र अनु. जाति/अनु. जनजाति और पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। सम्पूर्ण छत्तीसगढ़ में धान का कटोरा, खनिज सम्पदा, वन संपदा का भरपूर भंडार है किन्तु एकमात्र रेल सुविधा के अभाव में यह अंचल विकास की दृष्टि से बहुत ही पिछड़ा हुआ है। छत्तीसगढ़ अंचल में लोक सभा की 11 सीटें हैं। उनमें से भाजपा के आठ सांसद निर्वाचित होकर 13वीं लोक सभा में पहुंचे हैं। म.प्र. राज्य को एक नई रेल लाईन रामगंज मंडी भोपाल मिली है। वहीं पहले से मंजूर छत्तीसगढ़ अंचल में दिल्ली राजहरा जगदलपुर की 235 कि.मी. लम्बी रेल लाईन पर 128 करोड़ का खर्च होना है, लेकिन बजट में उक्त योजना को सिर्फ एक करोड़ रुपए दिए गए हैं। इसी तरह विश्रामपुर, अम्बिकापुर की साढ़े 58 करोड़ की लागत वाली योजना को पांच करोड़ रुपया दिया गया है। इसी प्रकार रायपुर मंडल पर लागत 13 करोड़ रु. की है और उसे मात्र 20 लाख रुपए आवंटित किए हैं, जबकि पिछले बजट में उसे दो करोड़ रुपए आवंटित किए थे।

विलासपुर जोन के साथ तो मानो दुर्भाग्य ही चल रहा है। जोन स्थापित करने के लिए एक लम्बी लड़ाई लड़नी पड़ी थी। करोड़ों की सम्पत्ति नष्ट होने के बाद अटली जी के चलते रेलवे जोन का दर्जा मिल पाया था। आपने ईस्टर्न जोन को जिन्दा रखने के लिए मात्र 50 लाख रुपए आबंटित किए हैं। पिछले वर्ष रेल बजट में बिलासपुर को तीन करोड़ रुपए आबंटित किए गए थे। माननीय रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी द्वारा शुभारम्भ रेलवे टर्मिनल रायगढ़ आपके बजट से गायब हो गया है। कुल मिला कर देखा जाए तो छत्तीसगढ़ के लिए आपने कुछ खास ध्यान नहीं दिया जिससे छत्तीसगढ़ की जनता में भारी असंतोष व्याप्त हो गया है। आपने माल-भाड़े में पांच प्रतिशत ज्यादा, 19 नई गाड़ियां, 13 गाड़ियां और आगे तक बढ़ाने, यात्री सुविधाओं के लिए एक साल में दो सौ करोड़, 435 कि.मी. विद्युतीकरण व 220 कि.मी. दोहरीकरण, शहीद परिवारों को 1000 रोजगार, स्वतंत्रता सेनानियों के लिए सहस्त्राब्दी उपहार ए ग्रेड स्टेशनों पर मेडीकल स्टोर्स की सुविधा देने की बात कही है। यह अति स्वागत योग्य है। आपके द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करते हुए मैं कहना चाहूंगा कि मध्य प्रदेश में छत्तीसगढ़ अंचल, जो कि पूर्व के शासन की घोर उपेक्षा के कारण विकास में अति पिछड़ा क्षेत्र है, इस क्षेत्र की जनता को रेल की सुविधा उपलब्ध कराने, रेल जोन बिलासपुर, रेलवे टर्मिनल रायगढ़, रेल मंडल रायपुर, धमतरी, राजिम छोटी लाईन को बड़ी लाईन में बदलने, दिल्ली राजहरा से बस्तर रेल मार्ग के निर्माण, दुर्ग-रायपुर के बीच लोकल ट्रेन चलाने रायपुर से नागपुर के मध्य इंटरसिटी एक्सप्रेस प्रारम्भ करने के लिए इस बजट में पर्याप्त धन आबंटित करने का कष्ट करें। नई दिल्ली से केरल तक चलने वाली केरल एक्सप्रेस का आरक्षण रायपुर, दुर्ग, बिलासपुर, रायगढ़ में समाप्त कर दिया गया है। उसे रोजाना चलाने से रेलवे बोर्ड को भारी लाभ होगा। छत्तीसगढ़-निजामुद्दीन एक्सप्रेस में बिलासपुर, रायपुर, दुर्ग, राजनाथ स्टेशन में आरक्षण में वृद्धि की जाए। नर्मदा एक्सप्रेस जो इन्दौर से बिलासपुर तक है, उसे बिलासपुर से रायपुर तक बढ़ाने की कृपा करें।

श्री सुकदेव पासवान (अररिया): माननीय सभापति महोदय, मैं जब से लोक सभा में चुनकर आ रहा हूं, 1989 से लगातार आज तक कटिहार-जोगबनी मीटर गेज रेल लाइन को ब्राड गेज में बदलने के लिए मांग करता रहा हूं लेकिन दुर्भाग्य से यह रेल मार्ग छोटी लाइन से बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित नहीं किया जा सका है। यह इलाका नेपाल के बार्डर से सटा हुआ है और यदि यह रेल मार्ग बड़ी लाइन में बदला जाता है तो हजारों की संख्या में पर्यटक हिन्दुस्तान में पर्यटक स्थलों पर जा सकते हैं। मैंने तत्कालीन रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ के समय इस निषिद्ध क्षेत्र में सांसद होने के नाते धरना दिया, गिरफ्तारी दी और भूख-हड़ताल पर बैठा जिसके फलस्वरूप मुझे जेल ले जाया गया। तब भी यह कार्य नहीं किया गया। इसके पश्चात् जब श्री राम विलास पासवान रेल मंत्री हुये, तब भी मैंने उनसे मिलकर इस महत्वपूर्ण रेल मार्ग को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए अनुरोध किया। इसके पूर्व श्री पी.आर. दासमुंशी ने भी कटिहार-जोगबनी रेल मार्ग को मीटर गेज से ब्राड गेज में बदलने के लिए आग्रह किया।

श्री रमेश चेन्नितला (मवेलीकारा): पासवान जी ने क्या कहा?

श्री सुकदेव पासवान: उन्होंने कहा कि इसे कमेटी में रख दिया है और ओ.के. हो जायेगा लेकिन दुर्भाग्य से वह आज तक ओ.के. नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि इस बजट में इस रेल मार्ग कटिहार-जोगबनी को मीटर गेज से ब्राड गेज में परिवर्तित करने के लिए तो नहीं ले पाये हैं लेकिन जब आप इस पर बयान देंगी तो निश्चित रूप से इस प्रोजेक्ट को स्वीकृति प्रदान करें।

सभापति महोदय, अभी रेल मंत्री जी आई हैं जिनको मैं एक बार पुन: कटिहार-जोगबनी मीटर गेज रेल मार्ग को ब्राड गेज रेल मार्ग में परिवर्तित करने के लिए निवेदन कर रहा हूं कि मैं उनसे

इस बारे में रेल भवन में व्यक्तिगत रूप से मिलकर कह चुका हूं और लिखकर भी दे चुका हूं लेकिन इस महत्वपूर्ण कार्य पर कार्यवाही नहीं हो पा रही है। इसलिए इस कार्य को अत्यंत महत्वपूर्ण कार्य मानकर शुरू कराया जाये।

सभापति महोदय, तत्कालीन रेल मंत्री श्री पासवान के समय मानसी-सहरसा-फारबिसगंज रेल मार्ग के लिए शिलान्यास किया गया था। वह काम जिस रूप में होना चाहिए, अभी तक नहीं हो रहा है यानी धीमी गति से कार्य चल रहा है। हमारे सहरसा के सांसद श्री दिनेश चन्द्र यादव ने इसके लिए अथक प्रयास किया है लेकिन लगता है कि अगले 40-50 वर्ष तक यह कार्य पूरा होने वाला नहीं है। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि जितना जल्दी हो सके, 2-3 साल के अंदर मानसी-फारबिसगंज रेल मार्ग का काम पूरा किया जाये। इसी प्रकार तत्कालीन रेल मंत्री श्री पासवान ने एररिया-रानीगंज-भरगामा-त्रिवेणीगंज-सुपौल होते हुए एक सर्वे का आदेश दिया था लेकिन वह सर्वे का कार्य ज्यों का त्यों पड़ा हुआ है। इसके लिए आपसे आग्रह करूंगा कि अविलम्ब अररिया-सुपोल का सर्वे कराया जाये और कार्य आरम्भ किया जाये। इसी प्रकार सिमराहा-खवासा-कुरसाकाटा से न्यू जलपाईगुड़ी के लिए सर्वे हुआ है लेकिन उस पर कोई काम नहीं चल रहा है।

सभापति जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी से रेल से यात्रा करने वालों के संबंध में कुछ महत्वपूर्ण बातें कहना चाहता हूं। रेल में यात्रा करने वाले जो गरीब वर्ग के लोग हैं, जो गरीब लोग मजदूरी करने के लिए दिल्ली, पंजाब और हरियाणा जाते हैं, उनके पास टिकट रहने पर भी जी.आर.पी. वाले डंडा मारकर पैसा वसूलते हैं।

कुमारी ममता बनर्जी: जी.आर.पी. स्टेट गवर्नमेंट के साथ है।

श्री सुकदेव पासवान: अगर हम आपको नहीं कहेंगे तो किसे कहेंगे। आप कुछ ऐसा काम करें कि गरीब लोगों का शोषण न हो। प्रत्येक गाड़ी में जो मजदूरी करने के लिए लोग आते हैं, उनके लिए एक बोगी होती है और मवेशियों को भी उस ढंग से नहीं रखा जाता है जिस तरह से मजदूर लोगों को उस बोगी में रखा जाता है। इसलिए प्रत्येक गाड़ी में उनके लिए एक-दो बोगी बढ़ाने की व्यवस्था की जाए।

सप्ताह में तीन दिन या पांच दिन नई दिल्ली से गोहाटी गाड़ी चलती है। मैं आग्रह करूंगा कि प्रतिदिन नई दिल्ली से गोहाटी तक राजधानी एक्सप्रेस होनी चाहिए। प्रत्येक राज्य में जब कोई आंदोलन होता है तो गाड़ियां 24 घंटे, 36 घंटे विलंब से पहुंचती हैं। मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि कोई भी आंदोलन हो तो रेलगाड़ियों को निश्चित रूप से उससे मुक्त रखना चाहिए। ...*(व्यवधान)* इस पर सर्वसम्मति से विचार करके सभी पार्टियों की मीटिंग बुलाकर फैसला करना चाहिए ताकि रेलों को उससे मुक्त रखेंगे।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी: जो ऐसा करेगा उसको चुनाव में टिकट नहीं दी जाए।

श्री सुकदेव पासवान: महोदय, आज तक विभिन्न मंत्रालयों में और रेलवे में जो एस.सी.एस.टी. का बैकलॉग है, उसे गंभीरता से लेते हुए अविलंब उसे पूरा करने की ओर विशेष रूप से ध्यान दें। सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): महोदय, चूंकि आज सभा की कार्यवाही देर तक चलेगी इसलिए माननीय सदस्यों, मित्रों तथा प्रेस एवं अधिकारियों/कर्मचारियों के लिए रात्रि के भोजन का प्रबंध किया गया है। रात्रि भोजन कमरा सं. 70 में 8.00 बजे सायंकाल से उपलब्ध होगा। स्टाफ जिसमें सुरक्षा कर्मी शामिल हैं उनके लिए रात्रि भोजन कमरा सं. 73 में उपलब्ध होगा।

***श्री पी.एस. गढ़वी (कच्छ):** माननीय कुमारी ममता बनर्जी, सर्वप्रथम मैं लोक हितकारी रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए आपको बधाई देता हूं।

मैं अपने चुनाव क्षेत्र अर्थात कच्छ जिला (गुजरात) जो देश के पश्चिमी छोर पर स्थित है, उसकी कुछ समस्याओं को उठाना चाहता हूं जो निम्नवत है:

आमखियाली से पालनपुर के बीच रेलमार्ग के आमान परिवर्तन कार्य में तेजी लाये जाने की आवश्यकता है क्योंकि यह खंड रक्षा वाणिज्य तथा व्यापार की दृष्टि से अत्यधिक महत्वपूर्ण है क्योंकि यह कांडला प्रमुख पत्तन को दिल्ली तथा भारत के अन्य उत्तरी भाग को सीधे रूप से जोड़ती है।

गांधीधाम से दिल्ली को जोड़ने वाली रेलगाड़ी की बारंबारता बढ़ाकर सप्ताह में कम से कम 5 बार करने की आवश्यकता है। क्योंकि रक्षा तथा अर्ध-सैनिक बल के कार्मिक तथा उत्तर भारत के लोग काफी संख्या में कच्छ में रहते हैं। उक्त रेलगाड़ी में वातानुकूलित

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पी.एस. गढ़वी]

द्वितीय तथा तृतीय श्रेणी एवं प्रथम श्रेणी के डिब्बे उपलब्ध कराये जायें।

- लंबी दूरी की एक्सप्रैस गाड़ियों अर्थात् हावड़ा-अहमदाबाद, कोचीन-अहमदाबाद तथा चेन्नई-अहमदाबाद को अहमदाबाद से गांधीधाम तक बढ़ाया जाना चाहिए।

- हाल ही में देहरादून से ओखा के बीच शुरू की गई नई रेलगाड़ी के मार्ग में परिवर्तन कर इसे भुज से गांधीधाम के बीच सप्ताह में तीन दिन चलाया जाना चाहिए ताकि मेरे चुनाव क्षेत्र के लोगों की हरिद्वार तथा उत्तर भारत के अन्य तीर्थ स्थलों तक जाने की सुविधा संबंधी विलंबित मांग को पूरा किया जा सके।

- भुज से नालिया के बीच आमान परिवर्तन का काम शुरू किया जाना चाहिए क्योंकि रक्षा कार्मिकों के दृष्टिकोण से यह खंड बहुत ही महत्वपूर्ण है।

- कच्छ के लोगों को नई रेलगाड़ी देने के लिए गांधीधाम से बड़ोदरा के बीच चलने वाली इंटरसिटी तथा बड़ोदरा से मुंबई के बीच चलने वाली सायाजी एक्सप्रेस को आपस में जोड़ने के बजाय बांद्रा तथा भुज के बीच एक विशेष रेलगाड़ी चलायी जाना चाहिए क्योंकि गांधीधाम से बड़ोदरा के बीच चलने वाली इंटरसिटी गाड़ी कच्छ के लोगों के लिए अहमदाबाद तथा बड़ोदरा जाने के लिए अत्यधिक उपयोगी है, इसी प्रकार सायाजी एक्सप्रेस भी मुंबई-बड़ोदरा के बीच यात्रियों के लिए अत्यधिक उपयोगी है।

- मुंडरा तथा मांडवी के रास्ते गांधीधाम से नालिया के बीच नई रेल लाईन का कार्य शुरू किया जाना चाहिए। इस खंड का सर्वेक्षण कार्य पहले ही पूरा किया जा चुका है और इसके लिए सात वर्ष पूर्व ही बजट प्रावधान किया गया था। इस साल के बजट में इसको शामिल किया जाना चाहिए। यह रेल लाईन तीन पत्तनों अर्थात् कांडला, मुंडरा तथा मांडवी को जोड़ेगी। यह लाईन देश की सुरक्षा के दृष्टिकोण से भी महत्वपूर्ण है।

- पूणे-अहमदाबाद एक्सप्रेस को गांधीधाम तक सप्ताह में एक बार के स्थान पर कम से कम तीन बार कर दिया जाना चाहिए।

- जयपुर तथा अजमेर के रास्ते दिल्ली-अहमदाबाद के बीच चलने वाली राजधानी ट्रेन जो इस समय सप्ताह में तीन दिन चलती है उसे प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए।

अत: मेरा आपसे अनुरोध है कि उक्त सुझावों पर विचार करें तथा इस संबंध में आवश्यक कदम उठायें।

*श्री हरिभाई चौधरी (बनासकांठा): माननीय रेल मंत्री जी को रेलवे बजट 2000-2001 प्रस्तुत करने के लिए बधाई। मैं उन्हें चार नई रेलगाड़ियाँ शुरू करने के लिए धन्यवाद देता हूँ। साथ ही मेरी कुछ मांगें हैं जो निम्नवत हैं:

मीटर लाइन पर चलने वाली गाड़ियों के समयानुसार ही बड़ी लाईन पर भी गाड़ियों को पुन: चलाया जाये। पालनपुर-अहमदाबाद-पालनपुर मार्ग के बीच नई इंटरसिटी रेलगाड़ी चलाया जाये। गाड़ी संख्या 9903/9904 को पुराने समयानुसार मीटर लाईन पर फिर से चलाया जाये। गाड़ी संख्या 41/42 जो इस समय मुंबई तथा अहमदाबाद के बीच चलती है उसे पालनपुर तक चलाया जाये बलसाद-अहमदाबाद पैसेंजर गाड़ी संख्या 39/40 तथा 49/50 को पालनपुर/आबू रोड तक चलायी जाये।

दैनिक यात्रियों/नौकरी पर जाने वालों के लिए मीटर लाईन पर एक सुविधाजनक रेलगाड़ी चलायी जाये।

पालनपुर-सूरत-पालनपुर के बीच नई रेलगाड़ी चलायी जाये। सिद्धपुर, ऊँझा तथा चाधी के आसपास के लोगों के लिए नजदीकी स्टेशनों पर अधिक रेलगाड़ियों के ठहराव का प्रबंध करना। जयपुर-बांदा एक्सप्रेस रेलगाड़ी में चाभी तथा पालनपुर के यात्रियों के लिए आरक्षण कोटे की व्यवस्था करना।

पालनपुर तथा गांधीधाम के बीच रेल लाईन को बड़ी लाईन में बदलने के काम में तेजी लाना। गाड़ी संख्या 9708/9707 में पास धारकों के लिए एक डिब्बा जोड़ी जाना।

सन्तेपुर नमक उत्पादकों को सुविधाएं देना, उर्वरकों की ढुलाई के लिए पालनपुर रेलवे स्टेशन पर रेक की सुविधा देना। दीसा तथा राधापुर स्टेशनों पर आरक्षण कोटे में वृद्धि करना। पालनपुर स्टेशन को 'ए' स्टेशन का दर्जा देना, पालनपुर स्टेशन पर राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव देना।

[हिन्दी]

श्री अली मोहम्मद नायक (अनन्तनाग): जनाब चेयरमैन साहब, रियासत जम्मू कश्मीर के लोगों के लिए, दिलखलूस कश्मीर की वादी के लिए रेल एक नयी चीज़ है। हमने रेल अभी तक देखी नहीं है। रियासत जम्मू कश्मीर के लोगों को दिल्ली की हुकूमत से एक शिकायत आज़ादी के पचास साल में बराबर रही है और वह यह है कि हमको जिन्दगी के हर शोबे में नज़रअंदाज किया जा रहा है। चाहे सड़क का मसला हो, जम्मू-कश्मीर को एक ही

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

सड़क मिलाती है मुल्क के साथ और श्रीनगर से लद्दाख जो सड़क जाती है वह छः महीने बंद रहती है। गवर्नमेंट ऑफ इंडिया ने एक फैसला लिया है नेशनल हाइवे नंबर एक को सबसे मिलाने का। यह बड़ा अच्छा हुआ।

लेकिन इस पर काम कर्नाटक से शुरू हो रहा है, कश्मीर से नहीं हो रहा है। जो मुल्क से बहुत दूर है, जिसके लिए कोई सड़क नहीं है, इसमें भी हमें इग्नोर किया जा रहा है। पंजाब में मिलिटेन्सी के बाद जो हालात में सुधार आया तो वहां एक पैकेज दिया गया, लेकिन रियासत जम्मू-कश्मीर को अभी तक कोई पैकेज नहीं दिया गया। नार्थ ईस्ट के लिए इस बजट में एक स्पैशल पैकेज रखा गया है, ताकि वहां ज्यादा इंफ्रास्ट्रक्चर रीकंस्ट्रक्ट हो, लेकिन हमारे यहां ऐसा नहीं किया गया, बावजूद इसके हम इसकी मांग करते हैं। इतना ही नहीं बल्कि हमारे दो दरिया चिनाब और झेलम हैं, गवर्नमैंट ऑफ इंडिया ने गवर्नमैंट ऑफ पाकिस्तान से एक एग्रीमैंट किया और इन दोनों दरियाओं पर उन्हें हक दिया गया और हमारी रियासत के लोगों को अपने दरियाओं से जो फैसिलिटी मिली हैं, उनसे महरूम किया गया। इसके तबादले में रियासत जम्मू-कश्मीर को कोई फैसिलिटी नहीं दी गई जिसका परिणाम विद्युत उत्पादन कर सकने की क्षमता के बाजवूद भी ऐसा करने पाने की स्थिति में नहीं है।

[हिन्दी]

रियासत जम्मू-कश्मीर एक स्पैशल स्टेटस की स्टेट है। 1991 तक हमें 30 परसेंट लोन दिया गया और 70 परसेंट ग्रांट दिया गया। जब हमने कहा कि हमारा क्या कसूर है तो 1991 में गवर्नमैंट ऑफ इंडिया ने यह माना कि आपको दस परसेंट कर्जा दिया जाना चाहिए था और 90 परसेंट आपको ग्रांट मिलना चाहिए था। जो हमें 1991 तक पचास साल में नहीं मिला। हम कहते हैं कि जब गवर्नमैंट ऑफ इंडिया यह मानती है कि ये हमारे हुकूक हैं तो इसे इससे पहले से क्यों नहीं लागू किया जायेगा। इतना ही नहीं जहां तक रियासत जम्मू-कश्मीर के लोगों की मरकजी सरकार की नौकरियों में ताल्लुक है, मैं गवर्नमैंट ऑफ इंडिया से जानना चाहता हूं कि आजादी के 50 सालों में हमारे कितने नौजवानों को मरकजी सरकार की नौकरियों में भर्ती हुई।

जहां तक एग्रीकल्चर का ताल्लुक है, उसमें एक अजीब तमाशा है, भारत सरकार ने यहां कहा है कि रेलवे स्टेशन के हैड से जब आप ब्लाक हैडक्वार्टर पर खाद भेजेंगे। इसमें यूनीफार्म रेट रखने के लिए तो जो आपका किराया है वह हम देंगे। जब हम कहते हैं कि इतना किराया आपका बना है तो वह कहते हैं कि हम नहीं देंगे। हम इसी में फंसे हैं। मेरे कहने का मतलब यह है और मैं ये मसले इसलिए बता रहा हूं कि जिंदगी के हर शोहदे में हमें नजरअंदाज किया जा रहा है। उसका नतीजा यह है कि लोगों के दिलों में आप खुद ही शको-शुबहा पैदा करते हैं।

जहां तक रेलवे का ताल्लुक है, मैं अब रेलवे की बात करना चाहता हूं। 1981-82 में जब इंदिरा जी वजीरे-आजम हिन्दुस्तान थीं, उन्होंने जम्मू से ऊधमपुर 90 किलोमीटर की रेल बनाने का हुक्म सादर फरमाया। मैं आज गवर्नमैंट ऑफ इंडिया से जानना चाहता हूं कि 20 साल में कितने किलोमीटर आपने बनाया। दस किलोमीटर भी नहीं बनाई है, हालांकि वहां कोई पहाड़ी इलाका आपको नहीं काटना है। इसके अलावा एक फैसला यह हुआ कि जालंधर, से जम्मू तक डबल रेल लाइन बनाई जायेगी। मैं गवर्नमैंट ऑफ इंडिया से आज पूछना चाहता हूं कि क्या आपने उसका सर्वे किया, क्या उस पर कोई पैसा लगाया? खुदा के लिए यह तो बताइये। आपने यह फैसला लिया है कि हम जम्मू से ऊधमपुर, श्रीनगर, बारामूला रेलवे लाइन ले जायेंगे। मैं मोहतरमा रेलवे मिनिस्टर से जानना चाहता हूं कि क्या उसके लिए कोई काम हुआ। मेरी रियासत में हिन्दुस्तान के दो प्राइम मिनिस्टर आये। एक ने पत्थर रखा और दूसरे ने भी पत्थर रखा। मैं आज जानना चाहता हूं कि वे पत्थर कहा हैं, वे मुझे दिखाई नहीं देते हैं। पहले श्री देवेगौड़ा जी आये और उनके बाद वजीरे आजम गुजराल साहब तशरीफ लाये। हमने बड़ा जश्न मनाया। लोग जम्मू आये कि जल्दी रेलवे लाइन चालू होगी। लेकिन आज तक कुछ नहीं हुआ। मैं जानना चाहता हूं कि जो पत्थर उन्होंने रखे, वे कहां हैं, मिनिस्टर वह बतायें।

सायं 6.40 बजे

[डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय *पीठासीन* हुए]

सभापति महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि जब इस बारे में वजीरे दाखिला, श्रीनगर आए और एक मीटिंग 24 अगस्त को हुई, मैं उसके बारे में बताना चाहता हूं।

[अनुवाद]

24 जून, 1998 को भारत के गृहमंत्री, श्री एल.के. आडवाणी के सभापतित्व में श्रीनगर में एक बैठक हुई। उक्त बैठक में रेल मंत्री ने सूचित किया कि राज्य में दो रेल परियोजनाओं का प्रस्ताव है। जम्मू-ऊधमपुर रेलवे लिंक के संबंध में गत वर्ष के दौरान 30 करोड़ रुपये के व्यय की तुलना में चालू वर्ष के लिए 45 करोड़ रुपये परिव्यय का प्रावधान किया गया है। पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार यह परियोजना दो वर्षों में पूरी हो जाएगी।

[हिन्दी]

मैं आज रेल मंत्री से पूछना चाहता हूं कि मीटिंग में रेलमंत्री भी आए, उन्होंने कहा कि हम दो साल में मुकम्मल करेंगे, मैं पूछना चाहता हूं कि आपने एक मीटर भी रेल लाइन बनाई?

[श्री अली मोहम्मद नायक]

[अनुवाद]

ऊधमपुर-बारामुला रेलवे लाईन के बारे में रेल मंत्री ने बताया कि यह 2500 करोड़ की अनुमानित लागत वाली एक बड़ी परियोजना है और यह निर्णय हुआ था कि इसे 'राष्ट्रीय परियोजना' माना जाएगा और इसका वित्त पोषण रेलवे योजना से बाहर से किया जाएगा। हालांकि अलग से किसी राशि का निर्धारण नहीं किया गया था, रेलवे ने 1997-98 के दौरान इस बाबत 70 करोड़ रुपये उपलब्ध कराया था। चालू वर्ष के दौरान रेलवे द्वारा 75 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। यह भी सहमति हुई थी कि यह परियोजना विभिन्न चरणों में पूरी की जाएगी जिसमें ऊधमपुर से कटरा तथा काजीगंड से बारामुला खंडों का काम वर्ष 2000 तक पूरा कर लिया जाएगा।

[हिन्दी]

आपने 2000 सन् के आखिर तक इसको मुकम्मल करने की बात कही, मैं जानना चाहता हूं कि आज सन् 2000 चल रहा है, क्या एक गज रेल पटरी भी आपने डाली है? आपने दो हजार में इसको कंपलीट करने की बात कही।

[अनुवाद]

जालंधर से जम्मू तक के रेलमार्ग के दोहरीकरण के संबंध में रेल मंत्री ने सूचित किया कि उक्त प्रस्ताव को सैद्धांतिकरण रूप से मंजूरी मिल चुकी है और इसे मंत्रिमण्डल से स्वीकृति मिलना शेष है। यह कहा गया था कि जम्मू-पुंछ, बारामूला-कुपवाड़ा तथा उधमपुर-डोडा-भदरवाह लाईन के मार्गों का काम 1999 तक पूरा कर लिया जाएगा।

[हिन्दी]

मैं जानना चाहता हूं कि ये जो मीटिंग होती हैं इनका क्या रिजल्ट निकलता है। यहां से आडवाणी साहब तशरीफ लाए थे, उनके साथ रेलवे मिनिस्टर, फायनेंस मिनिस्टर थे और मैं भी उस समय वहां वजीर था, हम भी बड़े-बड़े मिनिस्टर वहां उस मीटिंग में बैठे थे। वहां हम लोगों ने फैसला लिया और हमने वहां की जनता को बताया कि ये-ये फैसले हुए कि 2000 में यह कंपलीट हो जाएगी और 2007 में वह कंपलीट हो जाएगी और यह लाइन डबल हो जाएगी, लेकिन कुछ नहीं हुआ। आप मुझे इसका जवाब दे दें। आप हमें खिलौना देकर क्यों बहला रहे हैं?

[अनुवाद]

हमें केन्द्र सरकार से गत 50 वर्षों से यह शिकायत है। हमें जीवन के हर क्षेत्र में उपेक्षित किया जा रहा है। हमें हमारा हक नहीं मिल रहा है जिससे लोगों में केन्द्र सरकार के प्रति रोष है।

[हिन्दी]

मैं यह नहीं कहता कि यह कसूर आज की हुकूमत का है। यह इनकी सरकार का कसूर नहीं है यह आपकी कांग्रेस सरकार का कसूर है। कांग्रेस सरकार इस देश में लगभग 50 साल तक हुकूमत पर काबिज रही है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया अब समाप्त कीजिए।

[हिन्दी]

श्री अली मोहम्मद नायक : मैं सर एक हकीकत बयान कर रहा हूं। चाहे यह यहां का कसूर है या वहां का कसूर, लेकिन मैं फिर कहूंगा कि यह आपका कसूर है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया अब समाप्त करें।

[हिन्दी]

श्री अली मोहम्मद नायक : मैं गुजारिश करूंगा हुकूमत हिन्दुस्तान से, सब पालिटिकल पार्टियों से, इविन अपोजीशन से, कि आप कश्मीर के लोगों के जख्मों पर नमक छिड़कने का काम मत कीजिए। लोगों के सवालात हैं, लोगों के मसाइल हैं, उनको समझ लीजिए। आप हमें खिलौना देकर बहलाइए नहीं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री अली मोहम्मद नायक : वहां दो-दो वजीरे आजम आए, हमारे प्रदेश में दो नींव के पत्थर रखे, मुझे ममता जी से कोई गिला नहीं है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

---

*कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री अली मोहम्मद नायक : बाकी के लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूं। मैं हकीकत-ए-हाल इस ऐवान के सामने, हिन्दुस्तान के लोगों के सामने रखना चाहता हूं। बहुत-बहुत शुक्रिया।

उर्दू

جناب علی محمد نائک (اننت ناگ) : جناب چیئرمین صاحب، ریاست جموں و کشمیر کے لوگوں کے لئے، بالخصوص کشمیر کی وادی کے لئے ریل نئی چیز ہے۔ ہم نے ریل ابھی تک دیکھی نہیں ہے۔ ریاست جموں و کشمیر کے لوگوں کو دہلی کی حکومت سے ایک شکایت آزادی کے پچاس سال میں برابر رہی ہے اور وہ یہ ہے کہ ہم کو زندگی کے ہر شعبے میں نظر انداز کیا جا رہا ہے۔ چاہے سڑک کا مسئلہ ہو، جموں و کشمیر کو ایک ہی سڑک ملاتی ہے ملک کے ساتھ اور سری نگر سے لداخ جو سڑک جاتی ہے وہ چھ مہینے بند رہتی ہے۔ گورنمنٹ آف انڈیا نے ایک فیصلہ کیا ہے نیشنل ہائی وے نمبر ایک کو سب سے ملانے کا۔ یہ بڑا اچھا ہوا، لیکن اس پر کام کرناٹک سے شروع ہو رہا ہے، کشمیر سے نہیں ہو رہا ہے۔ جو ملک سے بہت دور ہے، جس کے لئے کوئی سڑک نہیں ہے، اس میں بھی ہمیں نظر انداز کیا جا رہا ہے۔ پنجاب میں ملٹینسی کے بعد جو حالات میں سدھار آیا تو وہاں ایک پیکیج دیا گیا، لیکن ریاست جموں و کشمیر کو ابھی تک کوئی پیکیج نہیں دیا گیا۔ نارتھ ایسٹ کے لئے اس بجٹ میں ایک اسپیشل پیکیج رکھا گیا ہے، تاکہ وہاں انفراسٹرکچر ریکنسٹرکٹ ہو، لیکن ہمارے یہاں ایسا نہیں کیا گیا، باوجود اسکے ہم اسکی مانگ کرتے ہیں۔ اتنا ہی نہیں بلکہ ہمارے دو دریا چناب اور جہلم ہیں، گورنمنٹ آف انڈیا نے گورنمنٹ آف پاکستان سے ایک ایگریمنٹ کیا اور ان دونوں دریاؤں سے جو فیسیلٹی ملی ہیں، ان سے محروم کیا گیا۔ اسکے تبادلے میں ریاست جموں و کشمیر کو کوئی فیسیلٹی نہیں دی گئی with the result that in spite of the fact that we can generate thousand of megawatts of power, we are not in a position to do it. ریاست جموں و کشمیر ایک اسپیشل اسٹیٹس کی اسٹیٹ ہے۔ ۱۹۹۱ء تک ہمیں ۳۰ فیصد لون دیا گیا اور ۷۰ فیصد گرانٹ دیا گیا۔ جب ہم نے کہا کہ ہمارا کیا قصور ہے تو ۱۹۹۱ء میں گورنمنٹ آف انڈیا نے یہ مانا کہ آپ کو دس فیصد قرضہ دیا جانا چاہئے تھا اور ۹۰ فیصد آپ کو گرانٹ ملنا چاہئے تھا۔ جو ہمیں ۱۹۹۱ء تک پچاس سال میں نہیں ملا۔ ہم کہتے ہیں کہ جب گورنمنٹ آف انڈیا نے یہ مانتی ہے کہ یہ ہمارے حقوق ہیں تو اسے اس سے پہلے سے کیوں نہیں لاگو کیا جائیگا۔ اتنا ہی نہیں جہاں تک ریاست جموں و کشمیر کے لوگوں کی مرکزی سرکار کی نوکریوں میں تعلق ہے، میں گورنمنٹ آف انڈیا سے جاننا چاہتا ہوں کہ آزادی کے ۵۰ سالوں میں ہمارے کتنے نوجوانوں کو مرکزی سرکار کی نوکریوں میں بھرتی ہوئی۔

جہاں تک ایگریکلچر کا تعلق ہے، اس میں ایک عجیب تماشہ ہے، بھارت سرکار نے یہ کہا ہے کہ ریلوے اسٹیشن کے ہیڈ سے جب آپ بلاک ہیڈ کوارٹر پر کھاد بھیجیں گے اس میں یونیفارم ریٹ رکھنے کے لئے تو جو آپ کا کرایہ ہے وہ ہم دیں گے۔ جب ہم کہتے ہیں کہ اتنا کرایہ آپ کا بنا ہے تو وہ کہتے ہیں کہ ہم نہیں دیں گے۔ ہم اسی میں پھنسے ہیں۔ میرے کہنے کا مطلب یہ ہے اور میں یہ مسئلے اسلئے بتا رہا ہوں کہ زندگی کے ہر شعبے میں ہمیں نظر انداز کیا جا رہا ہے۔ اس کا نتیجہ یہ ہے کہ لوگوں کے دلوں میں آپ خود ہی شک و شبہات پیدا کرتے ہیں۔

جہاں تک ریلوے کا تعلق ہے، میں اب ریلوے کی بات کرنا چاہتا ہوں۔ ۸۲-۱۹۸۱ میں جب اندرا جی وزیر اعظم ہندوستان تھیں، انہوں نے جموں سے اودھم پور ۹۰ کلو میٹر کی ریل بنانے کا حکم صادر فرمایا۔ میں آج گورنمنٹ آف انڈیا سے جاننا چاہتا ہوں کہ ۲۰ سال میں کتنے کلو میٹر آپ نے بنایا۔ دس کلو میٹر بھی نہیں بنائی، حالانکہ وہاں کوئی پہاڑی علاقہ آپ کو نہیں کاٹنا ہے۔ اسکے علاوہ ایک فیصلہ یہ ہوا کہ جالندھر سے جموں تک ڈبل لائن بنائی جائیگی میں گورنمنٹ آف انڈیا سے آج پوچھنا چاہتا ہوں کہ کیا آپ نے اسکا سروے کیا، کیا اس پر کوئی پیسہ لگایا؟ خدا کے لئے یہ تو بتائیے۔ آپ نے یہ فیصلہ لیا ہے کہ ہم جموں سے اودھم پور، سری نگر، بارہ مولہ ریلوے لائن لے جائیں گے۔ میں محترمہ ریلوے منسٹر سے جاننا چاہتا ہوں کہ کیا اس کے لئے کوئی کام ہوا۔ میری ریاست میں ہندوستان کے دو پرائم منسٹر آئے۔ ایک نے پتھر رکھا اور دوسرے نے بھی پتھر رکھا۔ میں آج جاننا چاہتا ہوں کہ وہ پتھر کہاں ہیں، وہ مجھے دکھائی نہیں دیتے ہیں۔ پہلے جناب دیو گوڑا جی آئے اور انکے بعد وزیر اعظم گجرال صاحب تشریف لائے۔ ہم نے بڑا جشن منایا۔ لوگ جموں آئے کہ جلدی ریلوے لائن چالو ہو گی۔ لیکن آج تک کچھ نہیں ہوا۔ میں جاننا چاہتا ہوں کہ جو پتھر انہوں نے رکھے، وہ کہاں ہیں، منسٹر وہ بتائیں۔

چیئرمین صاحب، میں کہنا چاہتا ہوں کہ جب اس بارے میں وزیر داخلہ سری نگر آئے اور ایک میٹنگ ۲۴ اگست کو ہوئی، میں اسکے بارے میں بتانا چاہتا ہوں۔

On 24th June, 1998 a meeting was held at Srinagar under the Chairmanship of the Home Minister of India, Shri L.K. Advani. In that meeting, the Railway Minister informed that there are two projects concerning the Railways in the States. As regards Jammu-Udhampur Railway link, on outlay of Rs. 45 crore has been made during the current year as against the expenditure of Rs. 30 crore during the previous year. This project would be completed in two years as per Schedule.

میں آج ریل منتری سے پوچھنا چاہتا ہوں کہ میٹنگ میں ریل منتری بھی آئے، انہوں نے کہا کہ ہم دو سال میں مکمل کریں گے، میں پوچھنا چاہتا ہوں کہ آپ نے ایک میٹر بھی ریل لائن بنائی؟

As for the Udhampur-Baramulla Railway Line, the Railway Minister informed that it is a big project at an estimated cost of Rs. 2600 crore and it was decided that the project would be treated as a 'National Project' and the funding would be provided outside the Railways' Plan. Although separate funds were not earmarked, the Railways had provided Rs. 70 crore during 1997-98. During the current year, a provision of Rs. 75 crore has been made by the Railways. It was also agreed that the project could be completed in stages with the Udhampur to Katra and Qazigund to Baramulla sections being completed by the year 2000.

آپ نے ۲۰۰۰ء کے آخر تک اسکو مکمل کرنے کی بات کہی، میں جاننا چاہتا ہوں کہ آج ۲۰۰۰ء چل رہا ہے، کیا ایک گز پٹری بھی آپ نے ڈالی ہے؟ آپ نے دو ہزار میں اسکو مکمل کرنے کی بات کہی۔

Regarding doubling of the tracks from Jalandhar to Jammu, the Railway Minister informed that the proposal was santioned in principle and the clearance from the Cabinet is required. It was stated that the survey work in Jammu-Poonch, Baramulla-Kupwara and Udhampur-Doda-Bhadarwah would be completed by 1999.

میں جاننا چاہتا ہوں کہ یہ جو میٹنگ ہوتی ہے ان کا کیا نتیجہ نکلتا ہے۔ یہاں سے آڈوانی صاحب تشریف لائے تھے، ان کے ساتھ ریلوے منسٹر، فائنینس منسٹر تھے اور میں بھی اس وقت وہاں وزیر تھا ہم بھی بڑے بڑے منسٹر کے ساتھ وہاں اس میٹنگ میں بیٹھے تھے۔ وہاں ہم لوگوں نے فیصلہ لیا اور ہم نے وہاں کی جنتا کو بتایا کہ یہ یہ فیصلے ہوئے کہ ۲۰۰۰ء میں یہ مکمل ہو جائیگی اور یہ لائن ڈبل ہو جائیگی، لیکن کچھ نہیں ہوا۔ آپ مجھے اسکا جواب دے دیں۔ آپ ہمیں کھلونا دیکر کیوں بہلا رہے ہیں؟

We have this grievance against the Central Government for the last 50 years. We are being ignored in every sphere of life and in every sphere of activity. We are not being given what is due to us, with the result the people have a grudge against the Central Government.

میں یہ نہیں کہتا کہ یہ قصور آج کی حکومت کا ہے۔ یہ انکی سرکار کا قصور نہیں ہے یہ آپ کی کانگریس سرکار کا قصور ہے۔ کانگریس سرکار اس ملک میں لگ بھگ ۵۰ سال تک حکومت پر قابض رہی

MR. CHAIRMAN (DR. LAKMINARAYAN PANDEYA): Please conclude now.

جناب علی محمد نائک (اننت ناگ) : جن میں سر ایک حقیقت بیان کر رہا ہوں۔ چاہے یہ یہاں کا قصور ہے یا وہاں کا قصور، لیکن میں پھر یہ کہنا چاہوں گا کہ یہ آپ کا قصور ہے۔

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

جناب علی محمد نائک (اننت ناگ) : میں گذارش کروں گا حکومت ہندوستان سے، سب پولیٹیکل پرٹیوں سے، اپوزیشن سے، کہ آپ کشمیر کے لوگوں کے زخموں پر نمک چھڑکنے کا کام مت کیجئے۔ لوگوں کے سوالات ہیں، لوگوں کے مسائل ہیں، ان کو سمجھ لیجئے۔ آپ ہمیں کھلونا دیکر بہلائیے نہیں۔... (مداخلت)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) ...(Not recorded)

جناب علی محمد نائک (اننت ناگ) : وہاں دو دو وزیر اعظم آئے، ہمارے صوبے میں دو نیو کے پتھر رکے، مجھے محتاجی سے کوئی گلا نہیں ہے۔... (مداخلت)

MR. CHAIRMAN: Nothing is going on record.

(Interruptions)

جناب علی محمد نائک (اننت ناگ) : باقی کے لئے میں آپ کا شکر گذار ہوں۔ میں حقیقت حال اس ایوان کے سامنے، ہندوستان کے لوگوں کے سامنے رکھنا چاہتا ہوں۔

بہت بہت شکریہ!

[हिन्दी]

***श्रीमती सुशीला सरोज** (मिसरिख): मान्यवर, इस बार देश की पहली रेल मंत्री महिला सुश्री ममता बनर्जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया है, इसके लिए मैं उन्हें बधाई देती हूं।

सुश्री ममता बनर्जी ने जो रेल बजट पेश किया है उससे आम जनता को एक राहत हो सकती है कि किराया नहीं बढ़ा है, लेकिन यह उम्मीद नहीं की जा सकती है कि भारतीय रेलवे की खस्ता हालत इससे सुधरेगी। उन्होंने इस रेल बजट में छोटी-छोटी कुछ लुभावनी घोषणाएं की हैं—घर से स्कूल तक दसवीं कक्षा के छात्र-छात्राओं को दी जाने वाली मुफ्त रेल यात्री की सुविधा, 12वीं कक्षा की छात्राओं को भी उपलब्ध कराई गई है। कारगिल के शहीदों की विधवाओं को द्वितीय स्तर व स्लीपर श्रेणी में किरायों में 75 प्रतिशत की छूट प्रदान की गई है। स्वतंत्रता सेनानियों को राजधानी व शताब्दी एक्सप्रैस से एक बार निशुल्क यात्रा की सुविधा अगले वित्त वर्ष में भी जारी रहेगी। प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी के वातानुकूलित श्रेणियों के लिए गारंटीड आरक्षण सुविधा प्रदान करने के लिए एक वर्ष के लिए 10 हजार रुपये मूल्य की सहस्राब्दि कार्ड योजना शीघ्र प्रारंभ करने की घोषणा की है। कई वर्ग इन रियायतों व सुविधाओं से खुश होंगे, लेकिन इससे रेलवे की विस्तार योजनाओं पर कैसा प्रभाव होगा, इस बात का भी ध्यान नहीं रखा गया है। यात्री भाड़े पर दिया जा रहा अनुदान भी बढ़ेगा और रेलवे की आर्थिक स्थिति पर उसका विपरीत प्रभाव पड़े बिना नहीं रहेगा। 29 नई गाड़ियां शुरू करने, पांच गाड़ियों के फेरों में वृद्धि, 13 गाड़ियों के चालन क्षेत्र में विस्तार, यात्री सुविधाओं के लिए 200 करोड़ रुपए का प्रावधान 150 'ए' श्रेणी स्टेशनों को आदर्श स्टेशन की परिधि में लाने व 80 नए स्टेशनों में कंप्यूटीकृत आरक्षण प्रणाली शुरू करने के प्रस्ताव देश की रेल यात्रा की आवश्यकताओं व सुविधाओं के लिए नियमित रूप से नाकाफी है। रेलवे के लिए योजना परिव्यय 11 हजार करोड़ का रखा गया है जो चालू वर्ष में संशोधित से 23 प्रतिशत अधिक है।

आमान परिवर्तन, नई रेल लाइनों के विस्तार के लिए किए गए प्रावधान बहुत कम हैं क्योंकि देश में रेलवे के विस्तार की बड़ी आवश्यकता है और जो भी योजना बजट में दर्शाई गई है उनसे रेल यातायात की आवश्यकता पूरी नहीं हो पाएगी। रेल यात्रा को सुखद बनाना रेल प्रशासन का पहला दायित्व है, लेकिन हर बजट में यात्रियों को दिलासा दी जाती रही है। रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी ने भी ऐसा ही किया। रेल दुर्घटनाएं रोकने और यात्रियों की सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिए जाने की जरूरत है जो केवल लोकप्रिय घोषणाओं से पूरी नहीं होगी। रेल मंत्रालय को इसके लिए अपने संसाधन बढ़ाने होंगे।

रेलवे मंत्रालय ने मई, 1998 में रेलवे की हालत पर आधारपत्र (स्टेटस पेपर) और जुलाई, 1998 में श्वेतपत्र जारी किया था। इन दोनों पत्रों से रेलवे की मूलभूत समस्याओं का आभास होता है। रेलवे गाड़ी, कर्मचारियों की सुरक्षा और वेतन, मुफ्त रेल यात्रा, नई गाड़ियों के प्रावधान और बड़े वेंडरों पर पूर्ण नियंत्रण और फिर नित नई योजनाओं को शुरू करते जाना आवश्यक तौर पर छः नए क्षेत्रीय मुख्यालयों को बनाने से हालत और बदतर होती गई है। रेलवे का वित्तीय बोझ और बढ़ता गया है। उम्मीद की जाती है कि नई सदी और नई सहस्राब्दी के पहले साल 2000 में रेल बजट ऐसे कदम उठाएगा जिससे कि रेलवे की वित्तीय गिरावट रुक जाएगी।

संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत पवित्र तीर्थस्थल नैमिषारण्य का पूरे देश में अपना एक विशेष महत्व है। वाराणसी से बालामऊ जंक्शन तक एल.वी.एम. ट्रेन सेवा है। अगर इस ट्रेन सेवा को बालामऊ स्टेशन से बढ़ाकर पवित्र तीर्थस्थल नैमिष तथा सीतापुर तक चलाया जाए तो देश के लाखों श्रद्धालू वाराणसी तीर्थस्थल से सीधे नैमिषारण्य आ-जा सकते हैं। ध्यान देने की बात है कि नैमिष एवं मिश्रिख तथा वाराणसी तीनों पवित्र स्थलों को एल.वी.एम. ट्रेन के माध्यम से जोड़ा जा सकता है।

आपने बजटीय भाषण के अन्त में गुरूदेव रवीन्द्रनाथ टैगोर की जो कविता रेल मंत्री जी ने पढ़ी है उससे हम आशा कर सकते हैं कि वह कविता के सपने को साकार करने की दिशा में जरूर आगे बढ़ेंगी जिससे रेल मंत्रालय का ही नहीं बल्कि देश और नागरिकों का समग्र विकास संभव हो सकेगा।

[अनुवाद]

***श्री रामसिंह राठवा** (छोटा उदयपुर): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा 14.3.2000 को प्रस्तुत रेल बजट से संबंधित वाद-विवाद में भाग लेना चाहता हूं।

स्पष्ट रूप से उठाए जाने वाले मुद्दे निम्नलिखित हैं।

1. प्रतापनगर (जिला बड़ौदा, गुजरात) छोटा उदयपुर सकरी रेलवे लाइन जिसका पिछले वर्ष से पुनरुद्धार किया जा रहा है। इस रेलवे लाइन की बड़े रेल लाइन में बदलने की आवश्यकता है, इस कार्य को पूरा किए जाने, पुनरोद्धार कार्य तथा इस रेल लाइन पर रेल सेवा अवधि निर्दिष्ट करना।

अंकलेश्वर-राजपिपला रेलवे लाइन जिस पर कई वर्षों से रेल सेवा बंद पड़ी है। इस लाइन पर रेल सेवा पुनः शुरू करने के संबंध में संबंधित मंत्रालय की क्या योजना है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

सायाजीनगरी एक्सप्रेस जिसको बड़ौदा से आगे बढ़ाया गया है। हमेशा भीड़ वाली इस रेलगाड़ी के यात्रियों की कठिनाइयां तथा असुविधा और बढ़ेगी। आशानुरूप सवारी डब्बों की संख्या में वृद्धि अथवा इस मार्ग पर एक और समानान्तर रेलगाड़ी चलाए जाने से सवारियों की आवश्यकता पूरी की जा सकेगी।

बड़ौदा रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने पर विचार किया जा रहा है। इसके संबंध में योजना क्या है, विशेषकर सवारियों के लिए सुविधाएं क्या हैं, इस परियोजना को कब शुरू किया जाएगा और इसे कितने समय में पूरा कर लिया जाएगा।

***डा. वी. सरोजा** (रासीपुरम): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से सलेम, नमक्कल, कोरूर, पेरियार तथा कोयम्बटूर जिलों के लोगों की लंबे समय से लंबित मांगों पर विचार करने का आग्रह करूंगी।

कृपया एक पृथक रेल मंडल, जिसका मुख्यालय सलेम में हो, बनाया जाए। दक्षिण रेलवे पालघाट मंडल जिसका विस्तार मंगलोर से लेकर जोलारपेट तक है उपर्युक्त जिलों के लोगों के लिए बहुत सुविधाजनक नहीं है। सलेम एक महत्वपूर्ण औद्योगिक केन्द्र है। यहां मालको तथा कृषि आधारित उद्योग है तथा अनेक व्यावसायिक शिक्षण संस्थाएं हैं। इस क्षेत्र के महत्व के कारण हाल ही में सलेम से कुड्डालोर लाइन वाया विरूदाचलम को मीटर गेज से बदल कर बड़ी लाइन बना दिया गया है। इस मार्ग पर बड़ी संख्या में रेलगाड़ियां चल रही हैं। करूर-सलेम रेलवे परियोजना जिसे आमान पर काम हो रहा है और कुड्डालोर-सलेम आमान परिवर्तन परियोजना के लिए इस बजट में वस्तुत: कोई निधि आवंटित नहीं की गई है। ये दोनों परियोजनाएं मेरे संसदीय चुनाव क्षेत्र से होकर गुजरती हैं। इतना ही नहीं ये सभी योजनाएं परस्पर संबंधित तथा परस्पर निर्भर हैं।

मोहानुर रेलवे सेतु भारत में दूसरा सबसे बड़ा रेलवे सेतु होगा। यह मेरे चुनाव क्षेत्र में स्थित हैं। किंतु वहां पूरी तरह से काम बंद है।

मेरा जिला मुख्यालय नमक्कल परिवहन की दृष्टि से उत्तर भारत तथा दक्षिण भारत को जोड़ता है। सलेम, बंगलोर, कोयम्बटूर, करुड़ और कुड्डालोर को जोड़ती है। अतएव, उपर्युक्त योजनाओं के महत्व को देखते हुए कृपया धन का आवंटन किया जाए।

सलेम जिला में सन्कारी दुर्ग मेरा जन्म स्थान है जहां यात्री सुविधाएं जैसे शुद्ध पेय जल, चाय की दुकान, टी.वी. तथा उपयुक्त विश्रामगृह की व्यवस्था कराई जाए। रेलवे स्टेशन पर उद्घोषणा किए जाने की कोई व्यवस्था नहीं है। फुट ओवरब्रिज नहीं होने के कारण वृद्ध नागरिकों, बालकों और श्रमिकों को अत्यधिक कठिनाई होती है।

कोयम्बटूर जंक्शन और त्रिची जंक्शन का आधुनिकीकरण यात्रियों की दृष्टि से अत्यधिक महत्वपूर्ण है।

तमिलनाडु में रेलवे रेल मंत्रालय का सम्मान ही बढ़ाता है। इसलिए मैं अनुरोध करती हूं कि चेन्नई में सेंटर फोर एक्सेलेन्स इन स्पोर्ट्स की स्थापना की जाए।

रेलवे में चिकित्सा सुविधाओं के संबंध में मेरा सुझाव यह है कि सभी केन्द्रों में एक महिला डाक्टर पुरस्थापित किए जाएं ताकि सामान्य चिकित्सा, स्त्री रोग और प्रसूति संबंधी समस्याओं का वहीं पर निदान किया जा सके।

[हिन्दी]

***श्री जयभान सिंह पवैया** (ग्वालियर): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को रेलवे बजट से संबंधित ग्वालियर क्षेत्र के बारे में निम्नलिखित सुझाव लिखित रूप से प्रस्तुत कर रहा हूं।

गुना से इटावा तक निर्माणाधीन नई रेलवे परियोजना अभी तक भिण्ड जिला में नोनेय खंड तक पूरी हुई है। इस लाइन को तत्काल इटावा तक जोड़ने का प्रावधान किया जाये।

ग्वालियर स्टेशन पर 19 रेलगाड़ियों का आरक्षण कोटा समाप्त कर दिया है। इसका कारण दिल्ली में इंटरनैट से जोड़ना बताया गया है कि आगरा व झांसी जैसे निकटतम स्टेशनों पर कोटा बरकरार है। इस कोटा को पुन: बहाल करें ताकि ग्वालियर जैसे महत्वपूर्ण नगर को उसके अधिकार से वंचित न किया जा सके।

ग्वालियर जिला में डबरा जैसे बड़े व्यापारिक केन्द्र पर पूर्व व दक्षिण की ओर कोई गाड़ी का स्टापेज नहीं है। अत: पंजाब मेल, झेलम एक्सप्रेस, लश्कर एक्सप्रेस व चम्बल एक्सप्रेस का स्टापेज जबरा में हो।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो): माननीय सभापति जी, वर्ष 2000-2001 के लिए प्रस्तावित रेल बजट माननीय रेल मंत्री जी लाई हैं, मैं उसके संबंध में अपने विचार प्रकट करने के लिए उपस्थित हुआ हूं। इस बात से सारा सदन परिचित है कि आज जो देश की वित्तीय स्थिति है, उसके चलते चाहे कोई भी व्यक्ति मंत्री के पद पर हो, उसकी अपनी कुछ सीमायें हैं। उन सीमाओं

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी]

से बाहर निकलकर उसके लिए प्रयास करना संभव नहीं हो पाता। इसलिए अगर कभी अपेक्षा की कसौटी पर हम यह देखते हैं कि रेल मंत्री जी से हमें जितनी अपेक्षा थी उतनी नहीं मिली तो यह समझ में आता है कि वित्तीय सीमाओं के कारण हम उनकी इस मजबूरी को समझ सकते हैं लेकिन उसी के साथ-साथ हम यह चाहेंगे, सारा सदन यह चाहेगा कि जिस तरह से, जिस ढर्रे से यह रेलवे मंत्रालय चलता रहा है, उसकी कार्य प्रणाली में कहीं न कहीं संशोधन हो, परिमार्जन हो, सुधार हो क्योंकि इसके बिना हमारी जन अपेक्षाओं की पूर्ति आने वाले वर्षों में संभव नहीं हो पायेगी।

सभापति जी, चंद लाइनें कहकर मैं अपनी बात शुरू करता हूं:-

हो गयी पीर, पर्वत सी पिघलनी चाहिए,
इस हिमालय से कोई गंगा निकलनी चाहिए
सिर्फ हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं
मेरी कोशिश है कि यह सूरत बदलनी चाहिए।

सभापति महोदय, इस वर्ष के बजट पर बिना यहां वहां गये सीधा आता हूं। प्रस्तावित बजट में 11 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। लेकिन इस प्रावधान में 3,688 करोड़ रुपये ऐसे हैं जो रेल मंत्रालय को बाजार से उधार लेने होंगे। पिछले कुछ वर्षों का हमारा अनुभव हमें यह बताता है कि बाजार से उधार लेने के मामले में हमारा जितना लक्ष्य होता है, उसकी आपूर्ति उससे कभी नहीं हो पाती। इसलिए मुझे गंभीर आशंका है कि क्या वास्तव में 11 हजार करोड़ रुपये के जिस लक्ष्य को या जिस राशि को व्यय करने का प्रावधान है, क्या उतनी राशि का व्यय हो सकेगा अथवा नहीं?

जैसा पहले कहा गया कि पांचवीं पंचवर्षीय योजना तक रेल मंत्रालय को सरकार की तरफ से जो बजटीय सहायता मिलती थी, वह 75 प्रतिशत थी। उसके बाद निरंतर उसमें गिरावट आती गई। पिछले वर्ष 1999-2000 में जो बजटीय सहायता मिली थी, वह 26 प्रतिशत थी। आज अगर हम टोटल लेआउट देखें तो उसके हिसाब से 18 प्रतिशत बजटीय सहायता प्राप्त है। यह जो गिरावट बजटीय सहायता में आ रही है, वह चिन्ता का विषय है। वह चिन्ता का विषय इसलिए है क्योंकि लगता है कि सरकार यह मान बैठी है कि रेलवे विभाग को उसे व्यापारिक संस्थान की तरह चलाना होगा। उसे ऐसे लाभांश के जरिये अपनी आवश्यकता की पूर्ति करनी होगा जबकि ऐसा सोचना बिल्कुल गलत है। हमसे प्रत्येक व्यक्ति जानता है कि रेल विभाग एक ऐसी सेवा है, जो समूचे देश के औद्योगिक विकास के लिए, आर्थिक विकास के लिए और सामाजिक जुड़ाव के लिए नितांत आवश्यक है। इस स्थिति में इसको लाभांश की दृष्टि से नहीं देखा जा सकता है लेकिन इसका आशय यह कदापि नहीं है कि हम जितना भी चाहें, इसे बर्दाश्त करते जायें।

हमने यह अपेक्षा की थी कि इस वर्ष कम से कम पिछले वर्ष की तुलना में अधिक बजटीय सहायता होगी और अगर हमने उन लक्ष्यों की आपूर्ति करनी है जिन लक्ष्यों को हमने निर्धारित किया है तो कम से कम 40 प्रतिशत बजटीय सहायता रेल विभाग को मिलनी चाहिए थी।

खन्ना समिति ने इस देश में होने वाली रेल दुर्घटनाओं और यात्रियों के सुरक्षित रेल यात्रा करने के सिलसिले में सिफारिश की थी। यदि उन सिफारिशों को लागू करना है तो प्रत्येक वर्ष पांच हजार करोड़ रुपये चाहिए जिनमें नए ट्रैक बदलने का प्रावधान, सिगनल यंत्रों को सुधारने और नवीनीकरण करने का प्रावधान, पुल जो पुराने पड़ चुके हैं, उनको बदलने का प्रावधान शामिल है। अगर पांच हजार करोड़ रुपये व्यय करें तब पांच या सात वर्षों में यह काम पूरा कर पाएंगे। लेकिन सहायता कितनी मिली है— मात्र तीन हजार करोड़ रुपये। मुझे इस बात पर घोर आपत्ति है और मैं वित्त मंत्री जी की खुली आलोचना करना चाहता हूं। वित्त मंत्री जी को इस बात का ध्यान रखना जरूरी था। रेल विभाग का 50 प्रतिशत वेतन, भत्तों में चला जाता है। पांचवें वेतन आयोग की अनुशंसाओं को यदि लागू करना है तो यह रेशियो 56 प्रतिशत हो जाएगा। रेल बजट का 56 प्रतिशत हिस्सा केवल वेतन, भत्तों पर जाएगा। रेल संचालन अनुपात यानी आय और व्यय दोनों के बीच का अनुपात जितना बड़ा होता है, यानी इस वर्ष वह 99 प्रतिशत तक पहुंच जाने का अनुमान है। इसका मतलब है कि रेल विभाग के पास मात्र एक प्रतिशत बचत होगी, वह भी तब - जब 1500 करोड़ रुपये के जो अन्य विभागों को देय भुगतान करने थे, उनको अगले वर्ष के लिए ज्यों का त्यों कर दिया जाए। उसके बाद यह स्थिति है। यदि उसे जोड़ लें, दरअसल देखा जाए तो हम ऋणात्मक स्थिति में पहुंच गए हैं। रेल मंत्री ने इस बात को स्वीकार भी किया है कि इसके कारण विकास की दर में बहुत बाधा उत्पन्न होने वाली है।

मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर खास तौर से आकर्षित करना चाहूंगा कि वे यात्री परिवहन में रेल विभाग के आय और व्यय के अनुपात को देखें - कहीं यात्री परिवहन में 60 है तो माल परिवहन में 40, और कहीं आमदनी यात्री परिवहन में 28 और माल परिवहन में 72 है। हो यह रहा है कि माल परिवहन से होने वाली आय को सबसीडाईज करते हैं और जो क्रॉस सबसिडी चल रही है, उसके कारण पूरे रेल विभाग की वायबिलिटी ऋणात्मक रूप से प्रभावित हो रही है। मैं जानता हूं कि आपके लिए इन क्रॉस सबिसिडी को एकदम समाप्त करना संभव नहीं होगा। लेकिन इसे क्रमशः घटाना होगा और इन दोनों इकाईयों - माल परिवहन

की इकाई और यात्री परिवहन की इकाई, को आप रीस्ट्रक्चर कीजिए, इन्हें स्वतंत्र इकाईयों के रूप में रखिए और इन पर प्रशासनिक नियंत्रण की व्यवस्था होनी चाहिए।

हमारे कुछ अन्य साथियों ने भी कहा कि रेलवे बोर्ड सफेद हाथी है। यदि आप इस सफेद हाथी से नहीं निपट सकीं तो यह सरकार और मंत्रालय को निपटा देगा। इसके दो विकल्प हैं - या तो इससे निपटिए और इससे अन्य उत्पादक खर्च, अनावश्यक व्यय जो हाते हैं, इससे रेल विभाग और इस देश के रेल संचालन को कोई लाभ कदापि नहीं होता। इसके बिना न रेल भंग होगी और न रेलों का काम बंद होगा। आप इसे समाप्त करें। इससे बहुत बड़ा लाभ होगा।

एक बात की ओर इशारा करना चाहता हूं। उसके बाद अपने क्षेत्र की समस्याओं पर आऊंगा। मैंने सड़क और रेल परिवहन की कुछ तुलनात्मक स्थिति का अध्ययन किया और कुछ आंकड़े यहां रखना चाहता हूं। सड़क परिवहन की अपेक्षा रेल परिवहन में ऊर्जा की खपत 1/6 है यानी यह व्यय घटाया जा सकता है। राष्ट्रीय व्यय घटाया जा सकता है और निर्माण के लिए भूमि की आवश्यकता 1/4 है। सड़क बनाने की अपेक्षा रेल डालने में केवल 1/4 भूमि की आवश्यकता होती है।

निर्माण कार्य पर होने वाले व्यय में भी एक किलोमीटर सड़क पर जितना खर्च आयेगा, अगर उसे देखें तो निर्माण कार्यों पर भी व्यय सड़क परिवहन की अपेक्षा रेल परिवहन में कम आ रहा है। इसी तरह पर्यावरण का जहां तक सवाल है, रेल की यात्रा ईको-फ्रेंडली है। अगर हम इन सारी बातों को ध्यान में रखें तो मैं समझता हूं कि रेल परिवहन को अधिक प्रोत्साहन मिलना चाहिए। लेकिन हो क्या रहा है, हो यह रहा है कि राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना के लिए तो इस सरकार ने 54 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान कर दिया, बड़े स्वागत की बात है, सड़कों की भी जरूरत है, हम इससे इंकार नहीं करते, बहुत खुशी है, लेकिन अगर आप उनको 54 हजार करोड़ रुपये दे सकते हैं तो क्या रेल विभाग को, जो इस देश का सबसे बड़ा परिवहन का यंत्र है, साधन है, क्या उसके लिए 10 हजार करोड़ रुपये भी नहीं दिये जा सकते थे? इसका मतलब क्या है, इसका मतलब बहुत स्पष्ट है कि हमारी सरकार की गलत प्राथमिकताओं के कारण उस विंग को, उस व्यवसाय को आगे बढ़ा रही है, जो कल को रेल विभाग के लिए कम्पीटीटर बनेगा। इससे रेल विभाग की आय में और अधिक कमी आयेगी। इसलिए मैं यह कहना चाहूंगा कि निश्चित रूप से जिन क्षेत्रों में सड़कें नहीं हैं, उन क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्ग बनाये जायें, लेकिन रेल विभाग की उपेक्षा कर के नहीं बनाये जाने चाहिए।

अन्त में मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ सुझाव माननीय मंत्री जी को देना चाहता हूं, इनमें से अगर आपको कोई उपयोगी लगे तो आप उस पर ध्यान दीजिए, वरना आपकी इच्छा है। रेल संचालन में दक्षता बढ़ा कर अपव्यय को कम करना होगा। यह एक पक्ष है, जहां आपको बहुत सख्त होना होगा। मैं जानता हूं कि आप सख्त होने में सक्षम हैं। दूसरी बात यह है कि आपकी जो व्यावसायिक परिसम्पत्तियां हैं, जो प्रापर्टीज हैं, उन परिसम्पत्तियों का व्यावसायिक उपयोग रिसोर्सेज बढ़ाने के लिए, आय के साधन बढ़ाने के लिए जरूर हों, लेकिन इस बात को ध्यान में रखते हुए हो कि उन परिसम्पत्तियों पर जो आपका मालिकाना हक है, वह रेल विभाग का ही रहना चाहिए, वह लीज आउट नहीं होनी चाहिए, प्राइवेट सैक्टर को ट्रांसफर नहीं होनी चाहिए।

लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में एक बड़ी गलती हो रही है, इसमें संशोधन किया जा सकता है। 1000 से ज्यादा किलोमीटर के बाद क्या हो रहा है कि जो छोटी यात्रा होती है, उसके टिकट का रेट अलग है, वहीं इतनी ही यात्रा अगर लम्बी यात्रा में होती है तो प्रति 500 किलोमीटर पर रेट कम होता चला जाता है। 1500 के बाद और कम होता चला जाता है और 3000 किलोमीटर तक पहुंचते-पहुंचते और कम हो जाता है। मेरा कहना है कि 1000 से 1500 किलोमीटर तक जो रेट निर्धारित हैं, उतना ही आगे कन्टीन्यू करना चाहिए। उससे आगे और कम नहीं करना चाहिए, इससे यात्रियों से होने वाली आय में जो कमी है, उसे किसी हद तक रोका जा सकेगा।

मैं अन्त में माननीय मंत्री जी को अपने क्षेत्र की एक बात के लिए कहना चाहता हूं। अभी हमारे एक साथी आचार्य जी बोल रहे थे तो उन्होंने कहा कि हमें तो 35 करोड़ रुपया मिला। मैंने उन्हें बधाई दी कि आपको धन्यवाद है, आप बधाई के पात्र हैं कि आपको 35 करोड़ रुपया तो रेल विभाग से मिला। हम तो आजादी के बाद 52 साल के बाद एक फूटी कौड़ी के लिए तरस गये। हमारे क्षेत्र में प्रधान मंत्री जी ने जिस रेल योजना का शिलान्यास किया था, मैं उसके लिए रेल मंत्री जी का बहुत आभार व्यक्त करना चाहता हूं, मेरे समूचे क्षेत्र के लोग आभार व्यक्त करना चाहते हैं। सच बात तो यह है कि मुझे डर लगने लगा है कि अगर ये अगला चुनाव मेरे क्षेत्र में लड़ गईं तो ये जीत जाएंगी, वहां ये इतनी लोकप्रिय हुई हैं। वहां लोगों में इस बात का बहुत अच्छा असर हुआ है। लेकिन मैं इतना जरूर कहना चाहूंगा कि यह 925 करोड़ रुपये की योजना है। 925 करोड़ रुपये की योजना को आपने इस वर्ष मात्र पांच करोड़ का आबंटन किया है। अगर इस गति से हम रेल का निर्माण करेंगे तो ममता जी, मेरी दसवीं पीढ़ी को शायद रेल में बैठने का सौभाग्य प्राप्त हो सकेगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि कम से कम इस वर्ष और अधिक न सही, मैं जानता हूं कि पहले वर्ष में बहुत ज्यादा व्यय भी नहीं

[श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी]

हो पायेगा, मैं आपके कन्सट्रेंट को भी जानता हूं, लेकिन इसके बावजूद भी मैं यह कहना चाहता हूं कि अगर आप फेयरली उस काम को करना चाहें, जिसका शिलान्यास प्रधान मंत्री ने किया है तो प्रधान मंत्री के पद की गरिमा, उनके सम्मान और विश्वसनीयता को बनाये रखना भी आपकी जिम्मेदारी है तो कम से कम 25 करोड़ रुपये इस वर्ष के लिए उसका एलाटमेंट होना चाहिए। अगले वर्षों में जब इन्फ्रास्ट्रक्चर या बेसिक काम हो जाये तो उसके बाद उसे और गति देनी चाहिए, मैं इस तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इसके अलावा मेरे दो छोटे-छोटे से सुझाव हैं।

सायं 7.00 बजे

श्री रामानन्द सिंह : यह तय हो जाए और रेल मंत्री जी यह बताएं कि ललितपुर-सिंगरौली लाइन कब तक पूरी होगी, पांच करोड़ रुपए हर साल देते रहने से 950 करोड़ रुपए का यह प्रोजेक्ट कितने साल में पूरा होगा?

सभापति महोदय : आपस में चर्चा न करें। आप बैठिए।

श्री सत्यव्रत चौधरी : मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाषण में एक नई रेल लखनऊ से भोपाल शुरू की है। हम इसका स्वागत करते हैं। इसमें मेरा अनुरोध है कि यह वाया झांसी न होकर बांदा होते हुए हरपालपुर से भोपाल के लिए जाएगी तो इससे समस्त बुंदेलखंड के लोगों को लाभ मिल सकेगा। तुलसी एक्सप्रैस मानिकपुर लाइन पर चलती है। मैंने आपसे अनुरोध किया था कि एक तो इसका स्टापेज निवाड़ी करवा दें और दूसरा यह कि यह हफ्ते में दो बार के बजाय तीन बार चले।

महाकौशल, बुंदेलखंड और ग्वालियर-हावड़ा एक्सप्रैस, ये सारी गाड़ियां वहां से चलती हैं। खजुराहो जाने के लिए और वहां से आने के लिए सभी पर्यटकों को हरपालपुर स्टेशन से गाड़ी पकड़नी पड़ती है। आप स्वयं पता लगा लें इन विदेशी पर्यटकों के लिए हरपालपुर स्टेशन पर किसी भी गाड़ी के ए.सी. और फर्स्ट क्लास कोच के लिए आरक्षण का कोटा नहीं है। वे वहीं पड़े रहते हैं। इसलिए वहां पर आरक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए। इसके साथ ही भोपाल से लखनऊ रेलगाड़ी को वाया बांदी होते हुए करवा दें।

आपने जो रेल बजट पेश किया है, कुछ आपत्तियां होते हुए भी मैं इसे अच्छा बजट मानता हूं और इस साहसिक प्रयास के लिए आपको बधाई देता हूं।

[अनुवाद]

*श्री मनसुखभाई डी. वसावा (भरूच): महोदय, मैं माननीय मंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा 14 मार्च 2000 को प्रस्तुत रेल बजट से संबंधित वाद-विवाद में भाग लेना चाहता हूं। मैं निम्नलिखित मुद्दों को विशेष रूप से उठाना चाहता हूं।

कोसाम्बा-उमरपाड़ा रेल लाइन कई वर्षों से चालू नहीं है। कृपया इस लाइन को चालू वर्ष में शुरू करने की योजना तथा तत्संबंधी समय सीमा का ब्यौरा दीजिए।

अंकलेश्वर-राजपिपला रेल लाइन पर कई वर्षों से रेल सेवा बंद पड़ी है। इस रेल लाइन को पुनः चालू करने की मंत्रालय की योजना क्या है?

सायाजीनगरी एक्सप्रेस के मार्ग को बड़ौदा से आगे बढ़ाया गया है। इसके कारण यात्रियों को कई समस्याओं तथा असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि इस रेलगाड़ी में हमेशा काफी भीड़ होती है। इस रेलगाड़ी में सवारी डब्बों की संख्या बढ़ाने अथवा इस मार्ग पर एक अन्य समानान्तर रेलगाड़ी चलाने से आवश्यकता पूरी की जा सकेगी। इस रेलगाड़ी का मार्ग बढ़ाए जाने से पहले से ही भीड़वाली रेलगाड़ी में और भीड़ होने लगी है। दूसरे, छात्र, औद्योगिक कर्मी तथा कामगार समय पर अपने गन्तव्य स्थान पर नहीं पहुंच पाते हैं।

अवध एक्सप्रेस को अन्कलेश्वर रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाना चाहिए। इस क्षेत्र में मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश तथा बिहार के पचास हजार से अधिक लोग रहतें हैं। इस क्षेत्र के लोगों की काफी दिनों से मांग रही है कि अवध एक्सप्रेस को अंकलेश्वर में ठहराव दिया जाए।

*श्री सुदीप बंद्योपाध्याय (कलकत्ता उत्तर-पश्चिम): मैं माननीय मंत्री से अधिक संसाधन जुटाने के लिए वातानुकूलित थ्री टीयर और साधारण थ्री टीयर के बीच एक मध्यवर्ती श्रेणी शुरू करने का अनुरोध करता हूं। मैंने पहले ही मंत्रालय को विस्तृत प्रस्ताव दिये हैं।

महोदय, रेल मंत्रालय में 26 महाप्रबंधक हैं। किन्तु सिग्नल और टेलीकॉम (एस एण्ड टी) सेक्शन जो कि रेलवे की सुरक्षा के लिए पूरी तरह जिम्मेवार हैं का कोई प्रतिनिधित्व नहीं है। इन इंजीनियरों की शिकायतें हैं तथा रेलवे बोर्ड ने उनके ज्ञापन पर कभी ध्यान नहीं दिया है। वर्तमान रेल मंत्री को रेल विभाग के हित में प्राथमिकता से इस प्रस्ताव पर विचार करना चाहिए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि कलकत्ता के सर्कुलर रेलवे स्टेशन बागबाजार, सोवाबाजार और बुड़ाबाजार को आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित किया जाए।

महोदय, गंगासागर एक्सप्रेस के समय में परिवर्तन किया जाए, क्योंकि तत्संबंधी कई अभ्यावेदन रेल मंत्री को पहले ही सौंपे जा चुके हैं।

महोदय, बजट की दिशा और कल्पना सही है, तथा यह गरीबोन्मुखी बजट है। इस बजट की इस देश के सभी लोगों द्वारा सराहना की जा रही है। हमारा दृढ़ मत है कि बजटीय सहायता दी जानी चाहिए और कम से कम 16,000 करोड़ रु. और प्रस्तावित योजना परिव्यय के लिए आम राजकोष से धनराशि दी जानी चाहिए। इस विभाग को रक्षा मंत्रालय के बाद दूसरा सबसे ज्यादा महत्वपूर्ण विभाग माना जाना चाहिए। मैं भारत सरकार से संरक्षा जरूरतों के लिए तात्कालिक अनुदान की मांग करता हूं।

रेल क्षेत्र पर भी उतना ही ध्यान और सहायता दिए जाने की जरूरत है जितना कि राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना को दी जा रही हैं क्योंकि रेलवे अधिक ऊर्जा दक्ष तथा पर्यावरण अनुकूल है और उपमहाद्वीप जैसे विशाल देश के लिए भी उपयुक्त है।

महोदय, पश्चिम बंगाल को स्वतंत्रता के पश्चात् वंचित रहना पड़ा है और यह क्षेत्रीय असंतुलन का सर्वाधिक शिकार हुआ है। पश्चिम बंगाल में रेलवे के विकास के लिए कुछ प्रस्ताव पश्चिम बंगाल के लोगों की भावनाओं को परिलक्षित करेगा।

*श्री आनन्द मोहन बिश्वास (नवद्वीप): महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बैनर्जी द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट 2000-2001 को समर्थन करता हूं। अपनी छोटी सी आयु से ही उन्होंने उस पुरानी प्रथा तथा परम्पराओं, जो अप्रचलित हो गयी हैं, तथा तर्कसंगत नहीं रही हैं, से अलग हटते हुए जिस साहस का परिचय दिया है उसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। उसी प्रगतिशील विचारधारा की झलक हमें उनके इस रेल बजट में मिलती है जो कि हमेशा से ही रेल किराये में वृद्धि और यात्रियों के लिए अधिक महंगी यात्रा की परिचायक रही है। यहां पर मैं आप लोगों को एक चुटकला तथा प्रचलित उक्ति सुनाता हूं। जब कभी भी मीडिया से जुड़ा कोई व्यक्ति किसी आम आदमी से यह पूछता है कि रेल बजट क्या है तो उस व्यक्ति का हाजिर जवाब होता है कि रेल बजट का मतलब रेल यात्रा हेतु टिकट किराये में वृद्धि करना है। इस परम्परागत ढांचे से अलग हटने का उन लोगों द्वारा गर्मजोशी से स्वागत किया गया जो लोगों की भावनाओं तथा आकांक्षाओं को समझते हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि अच्छे कार्यों की आलोचना करना भी कतिपय बुद्धिजीवियों के लिए एक व्यवसाय बन गया है। एक स्थापित परम्परा से अलग हटने का दुस्साहस उन्हीं के लिए संभव था क्योंकि वह स्वयं साधारण परिवार की है तथा आम लोगों की भावनाओं को भलीभांति समझती हैं।

मैं, सामान्य राजकोष से घटते हुए पूंजी सहायता जो कि विगत दो वर्षों में कम होकर 18 प्रतिशत तक रह गयी है, के संबंध में माननीय रेल मंत्री की चिंताओं से सहमत हूं। मुझे मालूम है कि रेलवे भारतीय अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा है और यदि इसे सामान्य राजकोष से पूंजीगत सहायता नहीं दी जाती है तो इसके परिणाम पूरे देश के लिए, और विशेषकर भारतीय अर्थव्यवस्था के लिए, विनाशकारी हो सकते हैं। रेल देश में परिवहन का मुख्य साधन है और इसे भविष्य में भी प्रभावी भूमिका अदा करनी होगी जैसी इसने अपने आरंभ से पिछले 148 वर्षों में अदा की है। यदि भारतीय रेल के आधुनिकीकरण के लिए पूंजीगत निवेश की अनुमति नहीं दी जाती है तो यह पिछड़ सकती है और जनता अद्यतन प्रौद्योगिकी का लाभ उठाने में असमर्थ होगी जो कि समय की मांग है। उस स्थिति में आधुनिकीकरण की आवश्यकता और बढ़ जाती है जब तेल का आयात भार बढ़ रहा हो और सड़क परिवहन ईंधन किफायती न हो। सड़क परिवहन प्रणाली पर निर्भरता को और कम करके तथा रेल परिवहन प्रणाली, जो कि सड़क परिवहन की तुलना में उत्तम और सस्ती परिवहन प्रणाली है, को मुख्य परिवहन साधन के रूप में अनुमति देकर तेल के आयात को प्रभावी रूप से कम किया जा सकता है।

मैं माननीय मंत्री, रेलवे कर्मियों और रेल अधिकारियों को बधाई देता हूं जिन्होंने राजस्व के अपारंपरिक स्रोत पर विचार किया है जिसका अभी तक दोहन नहीं किया गया है और जिसके द्वारा भारतीय रेल की अर्थक्षमता में वृद्धि हुई है। हम भलीभांति समझते हैं कि भारतीय रेल पूरे देश में विशेषकर मुम्बई, कलकत्ता, दिल्ली और अन्य शहरों में, अपनी उपलब्ध भूमि और एयर स्पेस का उपयोग निजी क्षेत्र के उद्यमियों के सहयोग से कर सकता है जो इस क्षेत्र में निवेश करने और इससे होने वाले लाभ को बांटने के लिए तैयार है।

मैं रेल मंत्री की नवीन कल्पना शक्ति के लिए बधाई देता हूं जिन्होंने भारतीय रेल की दूरसंचार प्रणाली के आधुनिकीकरण और विकास की अपार संभावनाओं को समझा है जिससे न केवल भारतीय रेल का उद्देश्य पूरा होगा बल्कि इसके साथ ही यह पूरे देश में दूरभाष संचालकों को सेवाएं प्रदान करेगा और साथ ही इंटरनेट सुविधा के माध्यम से देश के दूर-दराज के क्षेत्रों अर्थात् कश्मीर से कन्याकुमारी तक और पूर्व से पश्चिम तक देश को

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री आनन्द मोहन विश्वास]

जोड़ेगा। यह भूतपूर्व रेल मंत्री श्री पासवान जी जो अब संचार मंत्री हैं, के सक्रिय सहयोग से संभव होगा जिनका रेलवे संगठन के साथ सदैव घनिष्ठ संबंध रहने के कारण वह हमारी वर्तमान रेल मंत्री की भांति ही रेलकर्मियों की नब्ज को पहचानते हैं। रेल मंत्री और संचार मंत्री के इस सम्मेलन से इस क्षेत्र में बेहतरीन परिणाम सामने आएंगे।

मैं, रेल मंत्री महोदया की चिन्ता से पूरी तरह से सहमत हूं जिन्होंने ऐसे मौके पर कार्य भार संभाला है जब 15000 करोड़ रु. की गतायू परिसम्पत्ति के पुनर्वास का कार्य करना है। यह कोई आसान कार्य नहीं है। इसमें भारी लागत आयेगी। यह राष्ट्रीय कार्य है, अत: मंत्रालयी दृष्टिकोण में विभागीकरण से ऊपर उठकर हमें राष्ट्रीय दृष्टिकोण के परिप्रेक्ष्य में इस मामले को देखना है और इस क्षेत्र में निवेश को बढ़ाना है।

मैं माननीय मंत्री को संरक्षा के क्षेत्र में अनेक उपकरण जैसे वाकी-टाकी सैट, मार्ग रिले इंटरलाक, रंगीन सिग्नलिंग का उपयोग आरंभ करने जैसे नये प्रयासों के लिए बधाई देता हूं जो दुर्घटनाओं को नियंत्रित करने में सहायता करेंगे और जिससे यात्रियों को सुरक्षा प्रदान की जा सकेगी।

मुझे इस बात की चिन्ता है कि रेलवे द्वारा कानून और व्यवस्था की स्थिति का सामना करना पड़ता है जो कि राज्य सूची का विषय है। यह राज्य का दायित्व है परन्तु राज्यों द्वारा प्रदान किये जाने वाले पुलिस बल का पूरा खर्च रेलवे को देना पड़ता है। यद्यपि राज्यों का संवैधानिक दायित्व है कि वह अपने कर्त्तव्यों का पालन करें। इस संबंध में रेलवे का दायित्व 178 करोड़ रु. देने का है जिसके लिए मांग संख्या 12 के अंतर्गत रेलवे द्वारा प्रावधान किया गया है। मूल प्रश्न यह उठता है कि रेलवे इसका खर्च क्यों उठाए जब संवैधानिक रूप से यह राज्य का दायित्व है और इसका निर्वहन केवल राज्यों द्वारा करना है। इस पर विचार करना चाहिए और सभा में चर्चा की जानी चाहिए। यदि कोई राज्य रेलवे सम्पत्ति को सुरक्षित नहीं रख पाता है तो उन्हें रेलवे को मुआवजा देना चाहिए। रेलवे जी.आर.पी. का खर्च देती है। अत: जी.आर.पी. पर रेलवे का नियंत्रण होना चाहिए। मुझे बताया गया है कि कुछ राज्यों ने जी.आर.पी. की स्वीकृत संख्या में बल तक प्रदान नहीं किया है जबकि स्वीकृत संख्या के अनुपात में रेलवे से बिलों में वृद्धि करके धनराशि वसूल कर ली है।

मैं एक ऐसे क्षेत्र के बारे में जिस पर ध्यान देने और सुधार की आवश्यकता है, मंत्री महोदया की चिंता से सहमत हूं। यह वह क्षेत्र है जिसमें भारतीय रेल द्वारा दावे के लिए मुआवजा दिया जाता है। 1998-99 के लिये वास्तविक व्यय 213 करोड़ रु. था और 1999-2000 के लिये बजट प्रावधानों में संशोधन करके 225 करोड़ रु. और 2000-2001 के लिये 224 करोड़ रु. कर दिया गया है। इससे यह पता चलता है कि भारतीय रेल द्वारा भुगतान किए जाने वाले मुआवजे के दावे और सकल आय बहुत अनुकूल नहीं है और इसकी विश्व की अन्य रेलवे प्रणाली से तुलना नहीं की जा सकती है। वाच और वार्ड के स्थान पर आधुनिक इलेक्ट्रोनिक उपकरणों और जैसे वीडियो कैमरा जैसे आधुनिक उपकरण लगाने के लिए आंतरिक प्रणाली और निगरानी की आवश्यकता है जो माल शेड और पार्सल शेडों में चोरी को रोकने के लिये बेहतर व्यवस्था होगी और साथ ही साथ बेहतर निगरानी सुविधा से उग्रवादी गतिविधियों का भी पता लगा है क्योंकि रेलवे ही उनका पहला निशाना है जिससे रेलवे के विरुद्ध दुष्प्रचार होता है और रेलवे को आर्थिक हानि उठानी पड़ती है।

मैं मंत्री महोदया को छोटे माल यातायात संचालन के लिये बधाई देता हूं जिसकी पहले के रेल प्रबंधन ने उपेक्षा की थी। यद्यपि यह अधिक उपयोगी परिवहन है। रोड ट्रांसपोर्टरों से सहयोग करके रेलवे द्वारा उचित योजनायें तैयार किये जाने की आवश्यकता है क्योंकि पहले से चल रही कुछ फ्रंट फारवर्डर योजनाएं हैं जिसके लिए रोड ट्रांसपोर्टर स्वयं आगे आ सकते हैं। केवल एक बात पर ध्यान देना होगा कि व्यावहारिक दृष्टिकोण अपनाना होगा जोकि नौकशाही और लाल फीताशाही से मुक्त होगा और किसी योजना पर एक ही खिड़की में निर्णय लेना होगा बजाए इसके कि वह एक विभाग से दूसरे विभाग दौड़े उद्यमी हतोत्साहित होते है। यह व्यवस्था लम्बी अवधि के लिये होनी चाहिये ताकि रोड ट्रांसपोर्टर अवसंरचना के लिये पूंजीगत निवेश करने हेतु उत्साहित हो सके जिनकी त्वरित गति से माल की ढुलाई की उन्हें आवश्यकता हो सकती हैं और यह रेलवे और उसके भागीदार दोनों के हित में होगा।

यात्री यातायात के क्षेत्र में मैं सुझाव देता हूं कि मंत्री महोदया तीव्र गति की रेलगाड़ियों के ठहराव के बारे में एक दृष्टिकोण पर विचार करे हो सकता है जन प्रतिनिधि इसकी सराहना न करें क्योंकि अधिकांश मांगें जनता के दबाव में की जाती हैं। इसका परिणाम यह होता है कि सुपरफास्ट गाड़ियों की गति धीमी हो जाती है जिससे ये गाड़ियां अधिक समय लेती हैं और मालगाड़ियों को माल आवाजाही के लिए कम समय मिलता है। मैं आशा करता हूं कि मंत्री महोदया इस प्रकार की मांगों को स्वीकार नहीं करेंगी जिससे यह धारणा भी बन सकती है कि मंत्री महोदया सख्त हैं।

एक क्षेत्र ऐसा भी है जिसमें रेलवे को यात्री राजस्व आय में हानि हो रही है, कुछ राज्य हैं जहां बिना टिकट यात्रा करना एक आम बात है और लगातार मजिस्ट्रेट चैकिंग इसलिये नहीं हो पाती है क्योंकि मजिस्ट्रेट की तैयारी में विलंब होती है जिससे यह महीनों, सालों रिक्त पड़ा रहता है। कभी-कभी इस प्रकार के चैकिंग के लिये पर्याप्त राज्य पुलिस भी उपलब्ध नहीं हो पाती है।

एक नई विचारधारा की आवश्यकता है कि मजिस्ट्रेट द्वारा लगाया जाने वाला दण्ड रेलवे राजस्व के रूप में इकट्ठी की जानी चाहिए क्योंकि इस प्रकार की मैजिस्ट्रेट चैकिंग का पूरा खर्च रेलवे द्वारा वहन किया जाता है। अत: यह उचित होगा कि कानून के संगत उपबंधों में संशोधन करके लगाये गये अर्थदण्ड को रेलवे राजस्व मानकर रेलवे को दे दिया जाना चाहिए। पिछले तीन वर्षों में इस प्रकार के संभावित राजस्व से भविष्य में जुटाये जाने वाले संभावित राजस्व के रुझानों का पता चल सकता है।

मैं मंत्री महोदया की ओर से कमजोर वर्गों के लोगों के प्रति उनकी चिंता की प्रशंसा करता हूं जिन्हें सांविधानिक भाषा और पिछड़ा वर्ग कहते हैं और इनमें देश के अ.जा., अ.ज.जा., अन्य पिछड़ा वर्ग और शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्ति सम्मिलित हैं। उन्होंने वास्तव में हिम्मत-जुटाया है और रिक्त पदों के विशेष भर्ती अभियान द्वारा भरने की बात कही है। मैंने एक दृष्टिकोण पत्र तैयार किया है जिसे 5 दिसम्बर से 7 दिसम्बर 1999 तक हुए सम्मेलन में सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के पास भेजा गया था और इस दृष्टिकोण पत्र में बताया गया था कि विशेष भर्ती अभियान बिना किसी संवैधानिक आशक्ति के किया जा सकता है। मैं इस दृष्टिकोण-पत्र जो मैंने तैयार किया है कि एक प्रति यहां दे रहा हूं ताकि इसे सभा में चर्चा में शामिल किया जा सके।

मैं चाहता हूं कि डी.ओ.पी.टी. के नौकरशाह जिनका प्रतिनिधित्व कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्री करते हैं, इस पत्र को समझेंगे और बिना किसी विलंब के विशेष भर्ती अभियान चलायेंगे, ताकि समाज के इस वर्ग के आवेदकों की आकांक्षायें पूरी हो सकें और आरक्षित उम्मीदवारों द्वारा आरक्षित पदों को भरने के लिये राय सर्वसम्मत है। इससे इस वर्ग के उम्मीदवारों के मन में आत्मविश्वास जागृत होगा जो प्रमुख मंत्रालय के कार्यकरण के बारे में काफी शंकित है जोकि चिन्ता का विषय है।

[हिन्दी]

***श्री निहाल चन्द चौहान** (श्री गंगानगर): उक्त रेल लाईन भारत-पाक सीमा पर स्थित यह लाईन बिल्कुल सीमा के साथ-साथ गुजरती है। इस लाईन की कुल दूरी 62 किलोमीटर के लगभग है। सीमा पर यह एक लाईन ही बाकी रही है। राजस्थान बोर्डर की सभी रेल लाईन ब्रॉडगेज हैं। सुरक्षा के मध्य से यह लाईन ब्रॉडगेज होना बहुत जरूरी है। इस लाईन को चार बार सर्वे करवाकर बजट में रखा गया पर स्वीकृत नहीं की गयी।

वर्तमान सरकार ने भी इस लाईन का सर्वे करवाया है बजट में रखा है। पर स्वीकृत नहीं किया। इस लाईन को ब्रॉडगेज करने के लिए रक्षा विभाग द्वारा भी मांग की गयी है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अत: आपसे निवेदन है कि श्री गंगानगर से स्वरूपसर मीटर गेज लाईन को ब्रॉडगेज में बदलने के आदेश कर इन्हें स्वीकृत किया जाये।

[अनुवाद]

***श्री सईदुज्जमा** (मुज्जफरनगर): माननीया रेल मंत्री द्वारा अनेक सुविधायें प्रदान की गई हैं और बजट में अनेक नई रेलगाड़ियां शुरू की गयी हैं। परन्तु उत्तर प्रदेश जोकि भारत का एक महत्वपूर्ण राज्य है को रेलवे के विस्तार से अलग रखा गया है। लोगों की आवश्यकता पर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया गया है। यह आशा की जा रही थी कि उत्तर प्रदेश को नई रेलगाड़ियों और मार्गों के आवंटन में हिस्सा मिलेगा। परन्तु ऐसी कोई सुविधा प्रदान नहीं की गई हैं। यह उत्तर प्रदेश के लोगों के साथ यह भेदभावपूर्ण व्यवहार है।

आपने अपने बजट में पूरे भारत के लिये अनेक लाभों की घोषणा की है जिनकी प्रशंसा की जानी चाहिए परंतु जिस विकास की उत्तर प्रदेश को आवश्यकता थी उस पर ध्यान नहीं दिया गया। मैं विशेष रूप से आपका ध्यान जिला हरिद्वार की ओर दिलाना चाह रहा हूं जोकि पूरे भारत के लिये महत्वपूर्ण धार्मिक स्थल है। मुजफ्फरनगर से हरिद्वार को जोड़ने के लिये कोई सीधी रेलगाड़ी नहीं है। अत: मुज्जफरनगर को रुड़की (जिला हरिद्वार) से जोड़ने के लिये नई लाइन बिछाने की आवश्यकता है जोकि केवल 30 कि.मी. का छोटा सा मार्ग है। इससे मुज्जफरनगर से हरिद्वार बरास्ता रुड़की रेल यात्रा के आसान हो पायेगी। इसके अलावा दिल्ली से तीर्थयात्री मुज्जफरनगर आते हैं और हरिद्वार जाने के लिये रुड़की होते हुये बस द्वारा यात्रा करते हैं। इससे उनको सहायता मिलेगी। इस मार्ग से विभाग को अर्जित किये जाने वाले राजस्व में भी वृद्धि होगी। इसके अलावा चूंकि मुज्जफरनगर पश्चिम उत्तर प्रदेश का महत्वपूर्ण नगर है इसे रुड़की से जोड़ने के लिये नई रेल लाइन बिछाना काफी लाभदायक होगा।

नौचंदी लिंक एक्सप्रेस जो जिला सहारनपुर से चलती है, खतौली नगर स्टेशन पर नहीं रुकती है। यह गाड़ी खतौली जिला मुज्जफरनगर पर निम्नलिखित कारणों से रुकनी चाहिये:

(क) खतौली कस्बा एक पुराना शहर और लम्बे समय से एक म्यूनिसिपल बोर्ड है। इसकी जनसंख्या मोटे तौर पर 1 लाख से अधिक है।

(ख) यह एक महत्वपूर्ण व्यापारिक और औद्योगिक नगर है। व्यापार और उद्योग से जुड़े लोग उक्त गाड़ी को यहां रोकने की मांग बहुत लम्बे समय से कर रहे हैं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सईदुज्जमा]

(ग) खतौली भौगोलिक दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान पर भी स्थित है। यह स्टेशन मुजफ्फरनगर और मेरठ स्टेशनों के लगभग मध्य में पड़ता है। इसके अलावा यह गाड़ी पहले ही मेरठ में एक घंटे के लिए रुकती है। इतने लम्बे समय का एक भाग (लगभग एक मिनट) खतौली में ठहराव के लिए अन्तरित किया जा सकता है।

(घ) इस वर्ष पहले श्री राजनाथ सिंह, जल-भूतल परिवहन मंत्री ने खतौली का दौरा किया था। इस संबंध में लोगों ने उन्हें अपने मांगों की सूची प्रस्तुत की। वह इस विषय के महत्व से सहमत थे और उन्होंने लोगों को इस मांग के लिए अपना समर्थन देने का आश्वासन दिया था।

(ङ) यहां ठहराव रखने से विभाग के लिए अतिरिक्त राजस्व का भी सृजन होगा।

उपरोक्त तथ्यों को देखते हुए मेरा आपसे यह अनुरोध है कि इस मामले की यथाशीघ्र जांच करायी जाये और उपरोक्त गाड़ी का एक मिनट का ठहराव रखने के लिए आवश्यक कार्यवाही की जाये।

नई दिल्ली-जालंधर एक्सप्रैस भी मुजफ्फरनगर जिले में खतौली में नहीं रुकती है। अन्य सभी एक्सप्रैस गाड़ियां यहां रुकती हैं। अत: आपसे अनुरोध है कि इस गाड़ी को कम से कम एक अथवा दो मिनट के लिए खतौली में रोका जाये।

मुजफ्फरनगर शहर महत्वपूर्ण औद्योगिक और व्यापारिक केन्द्र रहा है। यहां एशिया की सबसे बड़ी गुड़ मंडी है। यहां की जनसंख्या भी धीरे-धीरे बढ़ रही है। परन्तु स्टेशन वही पुराना है जिससे कई समस्याएं पैदा हो रही हैं। आम यात्रियों और व्यापार से जुड़े लोगों की सुविधा के लिए इस स्टेशन को जंक्शन में परिवर्तित किया जाये। इससे स्टेशन पर दबाव कम होगा और आम आदमी की सुविधा बढ़ेगी।

अत: मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप सभी तथ्यों पर विचार करें और इस संबंध में आवश्यक कार्यवाही करने के लिए यथाशीघ्र उचित निर्देश जारी करें।

***श्री राम नायडू दग्गुबाटि** (बापतला): चिराला प्रकाशम जिले में एक महत्वपूर्ण स्थान है और यह बापटला निर्वाचन क्षेत्र के मध्य में स्थित है। यह पर्यटन, लघुपत्तन, 'शिप ब्रेकिंग यूनिट', तथा आई.टी.सी. और कताई मिलों जैसे उद्योगों की दृष्टि से एक विकासशील शहर है। चिराला रेलवे स्टेशन का चयन मत्स्य निर्यात बाजार और थोक कपड़ा बाजार के लिए किया गया है। स्वतंत्रता के बाद राज्य और केन्द्रीय स्तर के कई राज नेता चियला विधान सभा निर्वाचन क्षेत्र के निवासी रहे हैं। इस समय लोक सभा के एक संसद सदस्य, डा. डी. रामा नायडू, डा. डी. वेंकटेश्वर राव, संसद सदस्य, राज्य सभा, श्रीमती जे.एल. पद्मावती केबिनेट मंत्री, आंध्र प्रदेश, डा. पी. रामाराव, भूतपूर्व मंत्री, आंध्र प्रदेश इस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व कर रहे हैं।

इस स्टेशन के लिए पर्याप्त सुविधाएं नहीं हैं। रेल यात्रियों को अत्यधिक असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है और उन्होंने निम्नलिखित अतिरिक्त सुविधाओं और माडल रेलवे स्टेशन के प्रावधान के लिए मुझे अभ्यावेदन दिया है।

सुविधाएं:

(1) वी.आई.पी. लांज

(2) प्लेटफार्म संख्या 3 और 4 के शेड का विस्तार।

(3) नियोन लाइट का प्रावधान।

(4) दीवाल घड़ियों का प्रावधान।

(5) दोनों ओर माइक, स्पीकर अथवा पी.सी. विस्तार का प्रावधान।

(6) तीन फेस जनरेटर का प्रावधान। वर्तमान में 6 कि.वा. क्षमता वाला कार्यरत है।

(7) पारचूर में रेल यात्रा सेवा एजेंसी का प्रावधान।

(8) माल शेड के समीप प्रकाश व्यवस्था का प्रावधान।

संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में मेरे हाल के दौरे के दौरान चिराला की जनता और जन प्रतिनिधियों ने मुझसे चिराला रेलवे स्टेशन पर निम्नलिखित एक्सप्रेस गाड़ियों के ठहराव के संबंध में अनुरोध किया:

1. चारमीनार एक्सप्रेस के लिए ठहराव का प्रावधान
2. जी.टी. एक्सप्रेस के लिए ठहराव का प्रावधान
3. साप्ताहांत में तिरुपति से सिकन्दराबाद एक्सप्रेस गाड़ी के ठहराव का प्रावधान
4. गोरखपुर एक्सप्रेस (5011, 5012) के लिए ठहराव का प्रावधान।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अत: मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इस मामले पर विचार करें और चिराला रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त रेलगाड़ियों के ठहराव के लिए संबंधित अधिकारियों को आदेश जारी करें।

[हिन्दी]

श्री राम टहल चौधरी (रांची): सभापति महोदय, रेल मंत्री महोदया द्वारा जो रेल बजट पेश किया गया है, वह स्वागतयोग्य और सराहनीय है। बहुत कम साधनों के बावजूद इन्होंने काफी सुविधाएं दी हैं, जो आज तक लोगों को नहीं मिल पाईं। छात्रों को, कारगिल में शहीद हुए लोगों के परिवारजनों को सुविधाएं दी गई हैं। इसके साथ ही यात्री किराए में वृद्धि न करके आम लोगों और गरीबों को भी सुविधा मिली है। इस रेल बजट को देश के सभी लोगों ने सराहा है।

मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। हमारे क्षेत्र को वनांचल या झारखंड के नाम से पुकारा जाता है। उस क्षेत्र में जितनी रेल सुविधा मिलनी चाहिए, उतनी नहीं मिली है। उसमें कुछ कमी रह गई है, जिसे मैं आपके सामने रखूंगा। झारखंड क्षेत्र में बड़े-बड़े औद्योगिक प्रतिष्ठान हैं। वहां पर प्रचुर मात्रा में कोयला है और एच.ई.सी. का कारखाना है। इसके अलावा भी वहां कई कल-कारखाने हैं। उनको वह सुविधा नहीं मिल पाई, जो उन्हें मिलनी चाहिए। रांची जो कि वनांचल राज्य बनने पर उसकी राजधानी बनेगी। वहां पर डी.आर.एम. कार्यालय का काम हो रहा है। उसके लिए छ:-सात करोड़ रुपए चाहिए। लेकिन आपने सिर्फ 20 लाख रुपए ही दिए हैं। मेरी मांग है कि वहां सात करोड़ रुपया देकर उस कार्यालय को जल्द पूरा कराया जाए। रांची-लोहरदगा की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए वहां के लोग पिछले 20 सालों से मांग कर रहे हैं। यह हो भी रही है, इसको टोरी में मिलाने की बात है। इससे रांची से जो लोग दिल्ली आयेंगे-जाएंगे उनको छ: से सात घंटे की बचत होगी। गाड़ी बहुत धीमी गति से चल रही है, मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदया काफी पैसा देकर तेजी से इस काम को कराने का प्रयास करेंगी।

दूसरा, रांची से झारखंड एक्सप्रैस दिल्ली आती है और अभी सप्ताह में तीन-चार दिन है, मेरा आग्रह होगा कि इसे प्रतिदिन किया जाये। खेलारी जो कोयला क्षेत्र है और वहां पर ओवरब्रिज न रहने के कारण छ:-सात घंटा लोगों को रुकना पड़ता है और अभी बहुत दिनों से मांग होती रही है कि वहां पर एक ओवरब्रिज हो। वहीं पर राय स्टेशन है, वहां पर पैदल पुलिया बनी हुई है, वह आधी बनी हुई है, कम से कम उस पुलिया को पूरा बना दिया जाये क्योंकि रात-दिन हजारों लोगों का आना-जाना होता है। वहां हत्याएं होती हैं और लूट भी होती रहती हैं। पैदल पुलिया पर ज्यादा खर्च नहीं है और इस पर विशेष ध्यान देकर इस कार्य को जल्दी कराएंगे, ऐसा मेरा विश्वास है। अभी ज्वलंत उदाहरण है, मंत्री महोदया इस पर तुरंत एक्शन लेंगी, ऐसा मेरा विश्वास है।

रांची-पटना एक ही ट्रेन है और दस दिन से यह ट्रेन बंद है। पता नहीं अधिकारियों ने इसे क्यों रोका है? बार-बार रांची से टेलीफोन आ रहा है कि पटना-रांची-बोकारो एक महत्वपूर्ण स्थान है। इस ट्रेन को तुरंत ही चलाने का काम करें। एक शताब्दी एक्सप्रैस कलकत्ता से बोकारो आती है। यह दस-पन्द्रह घंटे बोकारो में खड़ी रहती है। रांची और कलकत्ता का बहुत नजदीक का संबंध है। हजारों लोग आते-जाते हैं, अभी हवाई जहाज की सुविधा भी बंद हो गई है, इसलिए मेरा आग्रह है कि कलकत्ता से बोकारो जो शताब्दी एक्सप्रैस आती है, उसे रांची तक कर दिया जाये तो लोगों को काफी लाभ होगा। बोकारो-मुम्बई वाया रांची की बराबर मांग होती रहती है, इसके लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन की व्यवस्था हो तो लोगों को काफी लाभ होगा क्योंकि काफी लोग उस क्षेत्र से रोजी-रोटी के लिए आना-जाना करते हैं। जो बोगी दी जाती है, एक-दो बोगी से काम नहीं चलता है। रांची-बोकारो एक ट्रेन की व्यवस्था जल्दी ही कर दी जाये और रांची से राउरकेला तक जो सिंगल लाइन है, उसे डबल कर दिया जाये, इसकी भी बराबर मांग होती रही है क्योंकि वह मुम्बई को जोड़ता है। उस सिंगल लाइन को डबल लाइन में परिवर्तित कर दिया जाये। एक ट्रेन रांची से बनारस चलती थी, वह ट्रेन कई वर्षों से बंद कर दी गई है, उसे यथाशीघ्र चलाने का काम करें।

अंत में मैं माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहूंगा और भी बहुत सी मांगें हैं, हम लिखकर भी दे देंगे। मैं समय ज्यादा नहीं लेना चाहता हूं। रांची से भागलपुर वनांचल एक्सप्रैस जो अभी तीन दिन के लिए चालू की है तथा बनारस से वैद्यनाथ के लिए भी चालू की है, यह बहुत अच्छा काम हुआ है, इसके लिए मैं माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं। बाकी जो रह गया है, वह मैं बाद में बताऊंगा।

चोरी के मामले में मैं कहना चाहूंगा। मेरे ही क्षेत्र खेलारी और राय हैं। वहां के कबाड़ियों के यहां रेलवे का लोहा कई बार पकड़ा गया है। बिना रेलवे के लोगों के मिले यह चोरी का काम नहीं होता होगा। इस चोरी को रोका जाएगा तो रेलवे का बहुत फायदा हो जाएगा। मैं आशा करता हूं कि आप इस पर ध्यान देंगी।

टाटा-दानापुर सुपर फास्ट ट्रेन का ठहराव जनहित में चांडील जंक्शन पर दो मिनट के लिए दिया जाये।

शताब्दी एक्सप्रैस कलकत्ता से बोकारो आकर कई घंटा बोकारो में रुकी रहती है, उसे रांची तक बढ़ाया जाये। इससे रेलवे को लाभ होगा और यात्रियों को सुविधा मिलेगी।

[श्री राम टहल चौधरी]

पटना इटिया ट्रेन दस दिनों से बंद है। यह एकमात्र ट्रेन है जो पटना, बोकारो, रांची, इटिया को जोड़ता है। अत: इसे शीघ्र चालू किया जाये।

रांची-राउरकेला लाइन को दोहरी लाइन में बदला जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं बजट का समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

श्री अनिल बसु (आरामबाग): महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

सभापति महोदय : आपका, व्यवस्था संबंधी प्रश्न क्या है?

श्री अनिल बसु : विभिन्न दलों के सचेतकों द्वारा दिए गये नामों के अलावा कई सदस्य इस चर्चा में भाग लेना चाहते हैं। यह सभा की परम्परा है। उनका क्या होगा? अध्यक्षपीठ का विनिर्णय क्या है?

सभापति महोदय : उन्हें चर्चा में भाग लेने का मौका दिया जायेगा। क्यों नहीं? श्री रामचन्द्र बैंदा अपना लिखित भाषण रखना चाहते हैं।

...(व्यवधान)

श्री अनिल बसु : महोदय, ठीक है।

प्रो. ए.के. प्रेमाजम (बडागरा): महोदय, मेरी बारी कब आ रही है? मैं सी.पी.एम. की ओर से दूसरा वक्ता हूं। मुझे यह बताया गया था कि सत्ता पक्ष के एक सदस्य के बोलने के बाद मुझे बोलने का मौका दिया जायेगा। कांग्रेस पार्टी को पहले ही दूसरा मौका दिया गया है इसके बाद सत्ता पक्ष का कोई सदस्य बोलेगा *...(व्यवधान)*

सभापति महोदय : यदि कोई अन्य माननीय सदस्य अपना लिखित भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं तो वे ऐसा कर सकते हैं? अब प्रो. प्रेमाजम बोलेंगे।

***श्री वाई.एस. विवेकानन्द रेड्डी** (कुडप्पा): सर्वप्रथम मैं, रेल बजट पर सामान्य चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

मैं पहली बार लोक सभा का सदस्य निर्वाचित होने के नाते अपने क्षेत्र की रेल से संबंधित स्थानीय समस्याओं पर ध्यान केन्द्रित करने का अधिक प्रयास कर रहा हूं। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री को रेगिगुंटा और गुंतकल के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण की स्वीकृति प्रदान करने के लिए धन्यवाद देता हूं। रेजिगुंटा और गुंतकल के बीच 309 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन के दोहरीकरण कार्य 30 वर्ष पहले शुरू किया गया था और इस पर एक तिहाई कार्य पूरा हुआ है तथा शेष 192 किलोमीटर रेल लाइन का कार्य गत तीन दशकों से लंबित है। इस संबंध में दक्षिण मध्य रेलवे ने कई बार सर्वेक्षण कराया, कराये गए सभी 29 सर्वेक्षणों में इस परियोजना की व्यवहार्यता को उचित ठहराया गया क्योंकि इस परियोजना से आय की दर सर्वाधिक अर्थात् 14.64 प्रतिशत है। महोदय, 192 किलोमीटर की दोहरीकरण की यह परियोजना अनुमानत: लगभग 350 करोड़ रुपये की है। दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा कई सर्वेक्षणों के बाद दो वर्ष पहले संशोधित अनुमान प्रस्तुत किया गया है किन्तु पूर्व रेल मंत्री ने इसके लिए बजट में राशि स्वीकृत नहीं की अथवा उपलब्ध नहीं करायी। इसलिए, महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री ममता जी को धन्यवाद देता हूं। परन्तु महोदया, सेहिगुंटा और पुल्लमपेट के बीच एक खंड की स्वीकृति और एक करोड़ रुपये उपलब्ध कराना खेदजनक है जबकि लगभग 350 करोड़ रुपये का अनुमान लगाया गया है। वित्तीय वर्ष 2000-2001 में कम से कम 100 करोड़ रुपये उपलब्ध कराये जाने चाहिए। इसके अलावा इस मार्ग में नंदलूर में नदी पर कमलापुरम में पापाग्नि नदी पर, कोंडापुरम में चित्रवती नदी पर और ताड़ीपत्री में पेन्ना नदी पर पुलों का निर्माण तत्काल शुरू किया जाये ताकि समय बचाया जा सके। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि हास्पेट और रंजीतपुरा से मद्रास पत्तन तक लौह-अयस्क की ढुलाई के कारण इस लाइन पर यातायात बहुत अधिक रहता है। रायलसीमा ताप बिजली घर और येरागुंटला एवं ताडिपत्री में सीमेंट संयंत्रों को बागवानी उत्पाद, पालिशयुक्त स्लैब (कुडप्पा स्लैब) बाराइट्स, सीमेंट, एस्बेस्टस, चूना पत्थर, रेड सैंडर्स और कोयले के अलावा प्रतिदिन लगभग 10-13 रेक लौह अयस्क की आपूर्ति की जाती है।

महोदय, यह लाइन मुम्बई-चेन्नई लाइन का हिस्सा है और इसलिए इसमें यात्री यातायात की अपार क्षमता है। माल यातायात की बहुतायत के कारण इन पूरे 50 वर्षों में एक भी सवारी गाड़ी शुरू नहीं की गई। महोदय, क्या माननीय मंत्री सामाजिक दायित्व की बात नहीं मानते जबकि रेलवे को इस क्षेत्र से लगभग 87 करोड़ रुपये की वार्षिक आय होती हो?

अत: महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से कम से कम 100 करोड़ रुपये उपलब्ध कराने और इस मार्ग पर चेयेरू, पापाग्नि, चित्रवती और पेन्ना नदियों पर पुल बनाने के साथ-साथ दोहरीकरण का पहला दौर तत्काल शुरू कराने का अनुरोध करता हूं।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, पटरियों का नवीकरण का कार्य भी लम्बे समय से लम्बित है। धनराशि की कमी के कारण सुरक्षित यातायात को प्रभावित नहीं होने दिया जाये। माननीय रेल मंत्री रेणिगुंटा और गुंटकल के बीच विद्युतीकरण के लिए धनराशि उपलब्ध कराने पर विचार करें क्योंकि यह योजना 245 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर 1992-93 में स्वीकृत की गई थी और विद्युतीकरण का कार्य शुरू नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री का ध्यान नंदयाल-येरागुंटला को जोड़ने वाली नई रेल लाइन के कार्य में तेजी लाने का आग्रह करता हूं। जिसे उस समय स्वीकृत किया गया था जब श्री पी.वी. नरसिंहा राव प्रधान मंत्री थे और नांदयाल निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व कर रहे थे। महोदया, यह 126 किलोमीटर वाली नई लाइन जो न केवल दो जिलों को जोड़ती है बल्कि तीन प्रमुख कस्बों-येरागुंटला (सीमेंट टाउन), प्रोद्दादूर (मूंगफली और कपास व्यापार में दूसरी मुम्बई के नाम से प्रसिद्ध और नंदयाल (विभिन्न वस्तुओं का प्रमुख बाजार) से भी जोड़ती है इसके अलावा विशाखापत्तनम विजयवाड़ा और गुंटूर से कुडप्पा जिले तक पूरे उत्तरी तटवर्ती आंध्र प्रदेश को जोड़ती है। महोदय मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से भूमि के अधिग्रहण जिसकी प्रक्रिया चल रही है, को पूरा करने हेतु आवश्यक धनराशि के लिए आदेश देने और इसे उपलब्ध कराने का अनुरोध करता हूँ ताकि सिविल निर्माण कार्य तत्काल शुरू किया जा सके।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से बजट में उल्लिखित एक अन्य नई लाइन, मेरे गृह नगर चुलीवेन्दला होते हुए येरागुंटला-पुलिवेंडला, रेल लाइन के सर्वेक्षण कार्य में तेजी लाने का अनुरोध करता हूं। मैं इसके लिए आपका आभारी रहूंगा और यह प्रशान्त निलायन के साईं बाबा धर्मावरम की रेशमी साड़ियों, कुडप्पा के स्लैब, येरागुंटला के सीमेंट को जोड़ते हुए पुलिवेंडला येरागुंटला नांदियाल होते हुए बंगलौर से गुंटूर-विजयवाड़ा और विशाखापत्तनम तथा दूसरे मुम्बई से विजयवाड़ा और विशाखापत्तनम के लिए सबसे छोटा मार्ग हो सकता है। नेल्लोर-कुडप्पा-मदनापल्ली के बीच नई लाइन के लिए सर्वेक्षण कार्य में भी तेजी लायी जाये।

महोदया, अत: हम यह कामना और आशा करते हैं और साथ ही यह प्रार्थना करते हैं कि रेल मंत्री के रूप में आपके पांच वर्ष के कार्यकाल में अपेक्षित धनराशि के आवंटन द्वारा रेनीगुंटा-गुंटाकल के बीच विद्युतीकरण सहित रेल मार्ग के दोहरीकरण और नांदयाल-येरागुन्टला-धर्मावरम के बीच नई रेल लाइन बिछाने का कार्य पूरा हो जायेगा।

महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि मनमाड़ और सूरत/वड़ोदरा के बीच नयी रेल लाइन बिछाने के प्रस्ताव पर विचार किया जाये क्योंकि इससे गुजरात-राजस्थान जाने वाले यात्रियों को काफी सुविधा होगी और उन्हें मुम्बई होकर नहीं जाना पड़ेगा। महोदय, अनेक रेलवे स्टेशनों का सुधार किया जाना परम आवश्यक है अन्य सुविधाओं को छोड़िये, कुड्डप्पा जिला मुख्यालय रेलवे स्टेशन पर पेयजल सुविधा तक उपलब्ध नहीं है, राजमपेट स्टेशन भवन, जिसे नक्सलवादियों ने हाल ही में बम विस्फोट से ध्वस्त कर दिया था, का पुनर्निर्माण किये जाने की आवश्यकता है और वहां दूसरा प्लेटफार्म भी बनाया जाना है। राजमपेट, कुड्डप्पा, येरागुंटला, मुदानूर तथा कमलापुरम रेलवे स्टेशनों पर सभी यात्री/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में शयनयानों में शायिकाओं का और अधिक कोटा प्रदान किया जाना चाहिए। महोदय, सभी गाड़ियों में वातानुकूलित-3 टियर डिब्बे लगाये जाने चाहिए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे कृपया हमारे क्षेत्र में सहस्त्राब्दी के एक उपहार के रूप में निम्नलिखित प्रस्ताव को स्वीकृति दें: तिरुपति-मुम्बई-बालाजी एक्सप्रेस (7494) और मुम्बई-तिरुपति (7493) जो इस समय सप्ताह में दो बार चलती है को प्रतिदिन चलाया जाये और इसे मुम्बई से अजमेर तक (बरास्ता अहमदाबाद) बढ़ाया जाये और जो रेलगाड़ी अजमेर जाये, उसका नाम ख्वाजा गरीब नवाज एक्सप्रेस और तिरुपति जाने वाली रेलगाड़ी का नाम बालाजी एक्सप्रेस रखा जाये।

महोदया, तिरुपति से अजमेर तक इस गाड़ी को प्रतिदिन चलाने के लिए तत्काल आदेश दिये जायें। इस रेलगाड़ी के चलने से आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, महाराष्ट्र, गुजरात और राजस्थान राज्यों में रेल संपर्क बन जायेगा और इससे किसान शीघ्र खराब होने वाले अपने कृषि उत्पादों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेज सकेंगे; इससे तीर्थयात्री तिरुपति में श्री बालाजी से, मंत्रालयम में श्री राघवेन्द्र स्वामी, माऊंट आबू और पवित्र स्थल अजमेर की यात्रा कर सकेंगे; इससे व्यापारी वर्ग, विशेषरूप से सूरत, अहमदाबाद, पाली और जोधपुर नामक स्थानों पर कपड़े का व्यापार करने वालों और रायलसीमा में बसे राजस्थानियों को काफी लाभ होगा और इन सबसे बढ़कर साम्प्रदायिक सौहार्द की परम्पराओं को बेहतर बनाने के लिए इस रेलगाड़ी को प्रतिदिन चलाने हेतु तत्काल स्वीकृति प्रदान की जाये।

महोदय, मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद।

*श्री कृष्णमराजू (नरसापुर): महोदय, मैं लोकप्रिय और कर्मठ रेल मंत्री, कुमारी ममता बनर्जी जिन्होंने मासिक सीजन टिकट का उपयोग करने वाले दैनिक यात्रियों और स्लीपर श्रेणियों में यात्रा करने वाले आम व्यक्तियों के लिये रेल किराये में वृद्धि नहीं की है, द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं।

जैसाकि सर्वविदित है, भारतीय रेलवे एशिया में सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है जोकि एक एकीकृत इकाई है जिसमें लाखों व्यक्तियों को रोजगार मिला हुआ है।

मैं असंगठित क्षेत्र में कार्य करने वालों, 60 वर्ष से अधिक आयु की महिलाओं और दसवीं कक्षा तक के विद्यार्थियों, जो हर रोज घर से स्कूल और वापिस घर जाने के लिए रेल से यात्रा करते हैं, को पास संबंधी रियायतें देने हेतु लिये गये निर्णय का स्वागत करता हूं।

मत्री महोदया ने रेल आरक्षण की स्थिति को रेलवे बेवसाइट पर उपलब्ध कराया है ताकि लोगों को उनके अपने ही कम्प्यूटरों से आरक्षण की स्थिति का पता चल सके।

मैं निजी क्षेत्र की भागीदारी से रेलवे के लिए अतिरिक्त संसाधनों के सृजन, जिसका लक्ष्य 1000 करोड़ रुपये रखा गया है, हेतु कार्यबल गठित करने के निर्णय का भी स्वागत करता हूं। मैं रेलवे की अप्रयुक्त परिसंपत्तियों का उपयोग करने और भारतीय रेलवे के विकास हेतु नितान्त आवश्यक संसाधनों में वृद्धि करने के लिए मंत्री महोदया द्वारा सही दिशा में कदम उठाए जाने के लिए उनकी सराहना करता हूं।

भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम लिमिटेड की स्थापना एक अन्य सराहनीय कदम है। माननीय मंत्री महोदया ने रेल पथ और सिग्नल प्रणाली के आधुनिकीकरण पर भी बल दिया है। इसके अतिरिक्त मंत्री महोदया की विज्ञापनों, आतिथ्य सत्कार, प्रचार, कार्यालय-व्यय हेतु खर्च में कमी करने की प्रतिबद्धता से रेल विभाग को काफी बचत हुई है। आपने अपने निजी व्यय में भी मितव्ययता के उपाय किए हैं और इससे आपने दूसरों के लिए एक आदर्श उदाहरण प्रस्तुत किया है।

आंध्र प्रदेश के गोदावरी और कृष्णा नदी डेल्टा क्षेत्रों में रेल-सड़क संचार में सुधार:

आंध्र प्रदेश के डेल्टा क्षेत्रों में काफी लम्बे समय से यह मांग की जा रही है कि मुख्य रेल लाइन को देवीसीमा, वोडारेव्वू और बापतला से जोड़ा जाये। मुख्य रेल लाइन विशाखापत्तनम से बापतला बरास्ता पीठापुरम, समालकोट, राजमुंदरी, निड्डाबोले, विजयवाड़ा और तेनाली हो कर जाती है। इस मुख्य लाइन के पीठापुरम से काकीनाड़ा तक के रेलपथ को 1999 के बजट में पहले ही स्वीकृत किया जा चुका है। समालकोट से काकीनाड़ा रेल लाइन बिछी हुई है और काकीनाड़ा से कोट्टीपल्ली रेल लाइन को बजट में स्वीकृत किया गया है। यह लाइन गोदावरी नदी को उसकी ही शाखाओं पर पार करनी है और इसलिए इन शाखा नदियों पर तीन रेल पुल बनाने की आवश्यकता है। यदि रेल सड़क पुल बनाये जाते हैं तो यह अधिक अच्छा होगा। इसके साथ-साथ कोट्टीपल्ली-नरसापुर लाइन को देवीसीमा, वोडारेव्वू तक बढ़ाने के प्रस्ताव पर विचार किया जाये। इसे गोदावरी-कृष्णा-देवीसीमा अथवा कोणासीमा मंडलीय रेल लाइन कहा जा सकता है जो तीन राज्यों के पत्तनों काकीनाड़ा, नरसापुर और वोडारेव्वू को जोड़ती है।

मैं माननीय रेल मंत्री को यह सुझाव देना चाहता हूं कि कोंकण रेलवे निगम की तरह गोदावरी, देवीसीमा रेलवे निर्माण निगम बनाया जाये और इसके लिए धनराशि निगमित क्षेत्र तथा पूंजी बाजार से जुटाई जा सकती है। इसका एक विकल्प यह भी है कि इस परियोजना का बोल्ट आधार पर क्षेत्र-वार निर्माण किया जा सकता है क्योंकि इसमें यातायात में वृद्धि की व्यापक क्षमता है।

मौजूदा काकीनाड़ा पत्तन, जिसका विदेशी मुद्रा के अर्जन हेतु वस्तुओं के आयात और निर्यात को संचालित करने के लिए निजीकरण करके विस्तार किया गया था, को ध्यान में रखते हुए आपने निम्नलिखित परियोजनाओं को वर्तमान वर्ष के बजट में शामिल करने की कृपा की है:

1. कोट्टीपल्ली-नरसापुर
2. काकीनाड़ा-पीठापुरम (काकीनाड़ा को हावड़ा-चेन्नई मुख्य लाइन से जोड़ने के लिए)
3. काकीनाड़ा-कोट्टीपल्ली

बहरहाल, इन तीनों परियोजनों के लिए प्रस्तावित परिव्यय काफी कम है। इससे इन परियोजनाओं के कार्य आरंभ करने और निर्माण पूरा होने में अनुचित देरी होगी जिससे परियोजनाओं पर लागत और समय में काफी वृद्धि होगी। इससे हमारे क्षेत्र में, जहां रेलवे तथा परिवहन उद्योग के लिये विकास की व्यापक संभावना है। बुनियादी ढांचा संबंधी अड़चनें पैदा हो जाएंगी।

अपर्याप्त बजटीय सहायता की स्थिति को नियंत्रित करने के लिए रेलवे ने बिल्ड-ऑन-ट्रांसफर-लीज की अवधारणा को अपनाया है जिससे धन का वैकल्पिक स्रोत प्राप्त होगा। मैं माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि उपर्युक्त परियोजनाओं के लिए वर्तमान बजट में धन आवंटन में वृद्धि की जाये अथवा वैकल्पिक

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

रूप से इन परियोजनाओं को बोल्ट स्कीम के आधार पर भी आरंभ किया जा सकता है। इस देश में ऐसे देशभक्त और अनुभवी उद्योगपति विद्यमान हैं, जो धनराशि जुटाने और रेलवे के लिए आधारभूत सुविधाएं प्रदान करने हेतु परियोजनाओं को तेजी से कार्यान्वित करने के लिए अत्यावश्यक धनराशि का निवेश करने को तैयार हैं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र नरसापुरम में पालकुले नामक स्थान पर रेलवे समपार पर रेल उपरिपुल न होने के कारण सड़क यातायात काफी लम्बे समय तक अवरुद्ध रहता है और आम जनता को अनावश्यक असुविधा का सामना करना पड़ता है। अत: मैं यह अनुरोध करता हूँ कि पालकुले में सड़क उपरिपुल का निर्माण किया जाये।

अब मैं यात्री सुविधाओं पर आता हूँ। मुझे वास्तव में काफी खेद के साथ यह कहना पड़ रहा है कि भीमावरम शहर का रेलवे स्टेशन बहुत ही भद्दा दिखता है। यदि कोई व्यक्ति यहां आता है तो वह यह महसूस करेगा कि यह स्टेशन एक परित्यक्त और उजड़ा हुआ बंगला है। रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के बैठने की जगह अथवा प्रतीक्षालय नहीं है। पेयजल सुविधा नहीं है दूसरा प्लेटफार्म और उपरिपुल न होने के कारण यात्रियों को जब दूसरी लाइन पर गाड़ी आती है तो दूसरी लाइन पर जाने के लिए रेल लाइन को पार करके जाना पड़ता है जिससे उन्हें अपने जीवन का भारी जोखिम उठाना पड़ता है। महिला यात्रियों को अपने बच्चों और समान के साथ लाइन पर रुकी गाड़ी की ओर भागने और उसमें सवार होते देखना काफी करुणाजनक लगता है। काफी वर्षों से इस स्टेशन की उपेक्षा की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह स्वयं भीमावरम जाकर वहां की स्थिति का जायजा लें। मैं मंत्री महोदया से आग्रह करूंगा कि भीमावरम जंक्शन रेलवे स्टेशन को एक आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करें और भीमावरम स्टेशन पर सभी बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध करायें।

रेलवे ने गत वर्ष को यात्री वर्ष के रूप में मनाया था। मैं यह अनुरोध करूंगा कि इस वर्ष भी इसे जारी रखा जाये और सभी स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं प्रदान करने हेतु यथासंभव प्रयास किये जायें।

इन्हीं शब्दों के साथ और यह आशा करते हुए कि हमारी कर्मठ रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी मेरे सभी अनुरोधों पर गंभीरतापूर्वक विचार करेंगी और योजनाओं के कार्यान्वयन हेतु धनराशि प्रदान करेंगी, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

***श्रीमती शीला गौतम** (अलीगढ़): माननीय सभापति महोदय, रेल बजट का समर्थन करते हुए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देती हूं। आजादी के 50 साल के बाद 21वीं शदी में प्रवेश करते ही पहली बार एक महिला ने बजट पेश किया है। मैं अपने प्रधान मंत्री माननीय श्री अटल बिहारी जी को बधाई देती हूं और मैं आशा भी करती हू कि इसी प्रकार महिलाओं को आगे आने का अवसर प्रदान करते रहेंगे।

रेल बजट बड़ा ही संतुलित रहा है पहली बार रेल भाड़े में वृद्धि नहीं हुई है। जनता इससे काफी प्रसन्न है।

मैं अलीगढ़ संसदीय क्षेत्र से आती हूं जो भारत में ही नहीं वरन् पूरे विश्व में प्रख्यात है। यूनिवर्सिटी के कारण जहां देश ही नहीं विदेशों से भी छात्र अध्ययन के लिए आते हैं।

अलीगढ़, उत्तर प्रदेश का प्रमुख औद्योगिक नगर है। जहां तालों एवं हार्डवेयर की हजारों इकाइयां स्थापित हैं। निर्यात व्यापार की दृष्टि से भी अलीगढ़ अत्यंत महत्वपूर्ण शहर है और उत्तर प्रदेश में निर्यात की दृष्टि से इसका पांचवां स्थान है।

इतना महत्वपूर्ण नगर होते हुए भी तथा रेलवे बोर्ड द्वारा अलीगढ़ जंक्शन को एक माडल स्टेशन की श्रेणी में रखने पर भी अलीगढ़ रेलवे स्टेशन पर मौलिक सेवाओं की व्यवस्था अपेक्षानुसार ठीक नहीं है तथा बहुत सी ट्रेनों का ठहराव नहीं है, यदि उनका ठहराव दे दिया जाये तो रेलवे की आय में वृद्धि के साथ-साथ अलीगढ़ क्षेत्र की जनता एवं मुस्लिम विश्वविद्यालय के देश-विदेश के छात्रों एवं अध्यापकों को भी काफी सुविधा प्राप्त हो जायेगी।

शताब्दी एक्सप्रेस: नई दिल्ली/लखनऊ 2004/2003 का ठहराव अलीगढ़ में नहीं दिया गया है जबकि अन्य रूटों पर जो शताब्दी चलती हैं उनके गंतव्य स्थानों के बीच में कई ठहराव दिये गये हैं जैसे:

(क) भोपाल शताब्दी का आगरा कैण्ट, ग्वालियर एवं झांसी पर रुकती हुई भोपाल तक जाती है।

(ख) नई दिल्ली/अमृतसर 2029/2031 का अम्बाला छावनी, लुधियाना-जालंधर सिटी पर।

(ग) कालका/नई दिल्ली शताब्दी 2005/2006 अम्बाला छावनी व चण्डीगढ़ पर।

(घ) नई दिल्ली/चण्डीगढ़ शताब्दी 2011/2012 अम्बाला छावनी पर।

(ङ) दिल्ली/देहरादून शताब्दी 2018/2017 सहारनपुर व हरिद्वार पर।

(च) नई दिल्ली/अजमेर शताब्दी 2015/2016 दिल्ली-अलवर-जयपुर पर।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती शीला गौतम]

(छ) अहमदाबाद/बम्बई शताब्दी, सूरत, बड़ौदा वाया होती हुई बम्बई।

पुरुषोत्तम एक्सप्रेस 2402/2401 का सीधा ठहराव कानपुर सेंट्रल पर है इस ट्रेन का ठहराव अलीगढ़ जंक्शन पर दिया जाये।

दिल्ली/मुजफ्फरपुर लिछवी एक्सप्रेस 5206/5205 का ठहराव टूण्डला पर है इस ट्रेन का अलीगढ़ जंक्शन पर भी ठहराव दिया जाये।

बरेली/दादरा 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।

बरेली पैसेंजर 2 एबी/1 एबी तथा 4एबी/3एबी यात्री सवारी गाड़ियों में कम डिब्बे लगने के कारण लोगों को काफी कठिनाई हो रही है और यात्री बसों से अधिक किराया खर्च कर यात्रा करने पर मजबूर हैं। कम से कम पाँच डिब्बों के स्थान पर 9 या 10 डिब्बे होने चाहिए।

अलीगढ़/चंदौसी रेल मार्ग पर राजघाट नरोरा जो कि गंगा स्थान का सबसे बड़ा धार्मिक स्थल है पर सुबह 6 बजे कोई ट्रेन चलाने की व्यवस्था होनी चाहिए तथा शाम को 6 बजे के लगभग लौटने की व्यवस्था हो।

दिल्ली स्टेशन पर खड़ी रहने वाली जम्मू मेल को अलीगढ़ तक बढ़ाने से जम्मू जाने वाले यात्रियों को काफी सुविधा होगी जो वर्तमान में नहीं है।

ई.एम.यू. ट्रेन में अधिक भीड़ को देखते हुए कोचों की संख्या अविलंब बढ़ाई जानी चाहिए वर्तमान में केवल 12 कोच हैं, जिसे 16 कोच करायी जाये तथा डी के-2 को अलीगढ़ तक बढ़ाया जाये।

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 टाईम इस प्रकार सैट किया जाये ताकि टूण्डला से आगरा जाने वालों को सुविधा मिल सके।

एक ई.एम.यू. ट्रेन अलीगढ़/दिल्ली लगभग सायंकाल 4 बजे चलायी जाये जिससे दिल्ली एवं आगे जाने वाले यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके।

वर्तमान में भीड़ को देखते हुए आरक्षण काउण्टर पर काऊण्टर बढ़ाने के साथ-साथ एक पूछताछ-काऊण्टर की भी अति आवश्यकता है। जिससे यात्रियों को आरक्षण संबंधी स्थिति का पता चल सके।

प्लेटफार्म नं. 3 व 4 की लंबाई हावड़ा की तरफ तो बढ़ा दी गयी है किन्तु शेड नहीं बढ़ाये गये हैं, जिससे आने एवं जाने वाले यात्रियों को वर्षा एवं धूप से बचाव नहीं हो पाता अत: शेड बढ़ाया जाना चाहिए।

प्लेटफार्म 3 एवं 4 पर जाने व शहर के दोनों तरफ आने एवं जाने वाला पुल काफी छोटा एवं पुराना हो चुका है, जिसकी चौड़ाई बढ़ाना अत्यंत आवश्यक है तथा हिलता भी है, जिससे कभी भी टूटने का भय लगा रहता है।

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।

अलीगढ़ स्टेशन एक माडल स्टेशन घोषित कर दिया गया है, जिससे शहर की ओर मालगोदाम 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 शीघ्रातिशीघ्र प्रारंभ कराने की कृपा करें। माल गोदाम की तरफ रेलवे की जगह खाली है।

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 बाईपास बनवा रही है वहां पर दो स्थान पर रेलवे क्रासिंग आती है, उस पर पुल का होना अति आवश्यक है, क्योंकि जो रेल लाईन अलीगढ़ होकर जाती है वह दिल्ली से कलकत्ता की लाईन है और जिस पर 24 घंटे में कम से कम 200 ट्रेनों का आवगमन होता है। अलीगढ़ में रेलवे समपार संख्या 109ए पर पुल का निर्माण वर्ष 1996-97 में स्वीकृत हुआ था जो अब पूरा होने जा रहा है। यहां पर अभी भी दो ओवर ब्रिज की अति आवश्यकता है, जो कि इस प्रकार है:

(क) गेट नं. 112ए, जो अलीगढ़/महरावल के मध्य है पर रोड ओवर ब्रिज का निर्माण जनहित में होना अनिवार्य है। क्योंकि जी.टी. रोड से चन्दौसी/मुरादाबाद हेतु बाई-पास रोड है जिसके कारण वाहनों को गेट बंद होने के कारण रुकना पड़ता है तथा लंबा जाम हो जाता है।

(ख) गेट नं. 108सी जो कि अलीगढ़ दाऊदखाँ के बीच है पर रोड ओवर-ब्रिज का निर्माण जनहित में होना

अनिवार्य है, क्योंकि जी.टी. रोड से आगरा हाथरस, मथुरा हेतु बाईपास रोड है, जिससे भारी वाहन शहर में न जाकर सीधे रास्ते में जुड़ जायेंगे।

अंत में मैं मंत्री जी को बधाई देते हुए इस बजट का समर्थन करती हूं।

[अनुवाद]

***श्री माधव राजवंशी** (मंगलदाई): सभापति महोदय, मैं बहुत प्रसन्न हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने हेतु कुछ समय दिया है इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

मुझे सभा को यह बताते हुए बहुत दुख हो रहा है कि असम हेतु और विशेष रूप से मेरे निर्वाचन क्षेत्र हेतु एक भी परियोजना की घोषणा नहीं की गई है।

सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री इस बात से भिज्ञ हैं कि असम के संसद सदस्यों ने उनके पहले रेल बजट भाषण के दौरान असम के प्रति किए गए भारी अन्याय के विरोध में भाषण का बहिष्कार किया था। इसके बाद हमें उन चालू और नई योजनाओं का ब्यौरा प्रस्तुत करने को कहा गया जिनको रेल बजट 2000-2001 में शामिल नहीं किया गया था। हम आपको विचार करने और उपयुक्त कार्यवाही करने हेतु परियोजनाओं की सूची पहले ही दे चुके हैं ताकि असम के प्रति अन्याय न हो।

सभापति महोदय, मैं रोंगिया मंडल बनाने के बारे में विशेषरूप से कहना चाहता हूं, जिसके क्षेत्राधिकार के बारे में रेल विभाग पहले ही घोषणा कर चुका है, किंतु यह देखकर आश्चर्य होता है, कि 2000-2001 के रेल बजट में रोंगिया मंडल बनाने के बारे में कोई प्रावधान नहीं किया गया है जिसके फलस्वरूप निर्माण कार्य शुरू नहीं हो पाया है।

मैं पुरजोर यह मांग करता हूं कि रोंगिया मंडल बनाने हेतु पर्याप्त बजट मंजूर किया जो और मंडल में कामकाज शुरू करने हेतु आवश्यक कर्मचारियों की तुरन्त तैनाती की जाए। ऐसा न करने पर रेल संग्राम परिषद, जैसाकि मुझे बताया गया है, प्रदर्शन करेगी, धरना देगी और इस खंड से किसी भी गाड़ी को गुजरने नहीं देगी।

मैं बमहाटा-शारली से बरास्ता खारुपेटिया रोउटा तक नई रेल लाइन बिछाने के बारे में भी कहना चाहता हूं क्योंकि आप जानते हैं कि असम में केवल खारुपेटिया और तिनसुखिया ही दो बड़े वाणिज्यिक कस्बे हैं। 1997 में तत्कालीन संसद सदस्य, स्वर्गीय हीरालाल पटवारी ने इस नई लाइन के बारे में सभा में प्रश्न उठाया था किंतु इस संबंध में अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है जबकि 2000-2001 के रेल बजट में नई रेल लाइनों संबंधी कई प्रस्तावों को शामिल किया गया है। जिससे यह साफ पता चलता है कि असम के प्रति भारी अन्याय हुआ है और असम की नई रेल लाइन बिछाने संबंधी काफी समय से लंबित मांग को दबा दिया गया है।

मैं, वर्तमान रेल बजट प्रस्तावों में इस नई रेल लाइन को शामिल करने और सर्वेक्षण कार्य शुरू करने हेतु आवश्यक बजट प्रावधान करने की पुरजोर मांग करता हूं।

यह देखा गया है कि रेलवे में भर्ती के समय असम राज्य के अभ्यार्थियों को कोई प्राथमिकता नहीं दी जाती है जो असम के लोगों के प्रति अन्याय है। मैं यह पुरजोर मांग करता हूं कि उत्तर सीमांत रेलवे में असम के लोगों को रोजगार के अवसर दिए जाएं ताकि राज्य में गरीबी को दूर किया जा सके। अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के आरक्षण कोटे की पिछली रिक्तियों को आदर्श रोस्टर के अनुसार अद्यतन किया जाए।

यात्रियों के लिए अपर्याप्त मूलभूत सुविधाओं के कारण निम्नलिखित रेलवे स्टेशनों की स्थिति अच्छी नहीं है। मैं यह पुरजोर मांग करता हूं कि नलबाड़ी, घोशरा, बयहाटा, शारली, गोरेस्वर, खोयेरापारी, टोंग्ला, हरीसिंभा, उदालगुडी, रोवता और नोजबात स्टेशनों पर आधुनिक सुविधाएं उपलब्ध कराकर उनका दर्जा बढ़ाया जाए।

आप यह भलीभांति जानते हैं कि असम में गरीब, दलित और जनजातीय लोग रहते हैं और राज्य में रोजगार के कोई अवसर नहीं हैं, अतः, मैं असम में रेल डिब्बा कारखाना स्थापित करने की पुरजोर मांग करता हूं तकि वहां अधिकाधिक लोगों को रोजगार मिले और भविष्य में राज्य खुशहाल हो सके।

हाइब्बरगांव से मोरईगुडी तक के रेलबस प्रस्ताव को पूर्व रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार ने स्वीकार कर लिया था किंतु आपने 2000-2001 के रेल बजट में इसे शामिल नहीं किया है। मैं इस आश्वासन को कार्यान्वित करने और प्रस्ताव को समग्र रूप से स्वीकार करने की पुरजोर मांग करता हूं। मैं यह जानकर निराश हूं कि बोगीबिल पुल की आधारशिला 2 वर्ष पूर्व रखी गई थी किंतु आपने रेल बजट में इसके लिए कोई प्रावधान नहीं किया है जो यह दर्शाता है कि आपने इस प्रस्ताव की पूरी तरह उपेक्षा की है।

मैं यह पुरजोर मांग करता हूं कि इस प्रस्ताव को 2000-2001 के रेल बजट में शामिल किया जाए और इसके लिए आवश्यक बजट प्रावधान किया जाए ताकि इस महत्वपूर्ण पुल के निर्माण कार्य में देरी न हो। रंगिया मोबकोसेलिंग बड़ी लाइन आमान

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री माधव राजवंशी]

परिवर्तन सर्वेक्षण कार्य बहुत समय पहले शुरू किया गया था किंतु सर्वेक्षण कार्य अभी भी अधूरा है। यदि इस कार्य को प्राथमिकता के आधार पर किया जाता तो सरकार करोड़ों रुपये बचा सकती थी।

मैं यह पुरजोर मांग करता हूं कि इस परियोजना को वर्तमान वित्त वर्ष में जल्दी से पूरा करने हेतु पर्याप्त धनराशि आबंटित की जाए।

माननीय रेल मंत्री यह भलीभांति जानते हैं कि असम एक आतंकवाद प्रभावित राज्य है और रेलवे स्टेशन और यहां तक कि चलती रेलगाड़ियों में भी निर्दोष यात्रियों को मारने और लूटने की घटनाएं रोजमर्रा की बात हो गई हैं।

मैं यह पुरजोर मांग करता हूं कि रेलवे स्टेशनों और चलती गाड़ियों में यात्रियों की सुरक्षा के लिए पर्याप्त सुरक्षा व्यवस्था की जाए और इसे प्राथमिकता दी जाए। इसी के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

प्रो. ए.के. प्रेमाजम (बडागरा): सभापति महोदय, सर्वप्रथम, मैं वर्ष, 2000-2001 के रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने हेतु अवसर देने के लिए आपका तहेदिल से शुक्रगुजार हूं। किंतु, काश मैं माननीय रेल मंत्री, कुमारी ममता बनर्जी को भी तहेदिल से बधाई दे सकता और उनका शुक्रिया अदा कर सकता। बहरहाल, मुझे अत्यन्त दुख है कि उनके द्वारा 25 फरवरी, 2000 को प्रस्तुत रेल बजट केरल के लिए एक घातक चोट है। बजट भाषण में यह बताया गया है कि माननीय मंत्री नई सहस्राब्दी के लिए नई बातें सोच रही है। यह नई शताब्दी और नई सहस्राब्दी का बजट है। वस्तुतः, हम सारे भारत के संदर्भ में नई सहस्राब्दी हेतु नई सोच की आशा कर रहे थे, ना कि भारत के कुछ विशेष राज्यों के लिए, किंतु, दुर्भाग्यवश, केरल के संसद सदस्यों को बहुत ही निराशाजनक स्थिति का सामना करना पड़ेगा। उस दिन हमें सभा के बीचों-बीच जाने हेतु विवश होना पड़ा था ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज-बिहार): सभापति महोदय, मेरा नाम नहीं पुकारा गया है।

सभापति महोदय: अलग-अलग दलों से जो सूची आई है, उसके अनुसार ही नाम आएगा। बहुत से दलों के प्रमुख लोग अभी नहीं बोले हैं।

[अनुवाद]

प्रो. ए.के. प्रेमाजम: केरल के सभी संसद सदस्य, पार्टी और दलगत नीतियों से ऊपर उठकर सभा के बीचों बीच जाने को मजबूर हो गए थे क्योंकि उनके साथ घोर अन्याय हुआ था। मैं माननीय मंत्री पर आरोप नहीं लगा रहा हूं। यह इस देश की नौकरशाही की प्रवृत्ति और मनोवृत्ति है। जब कभी हमने किसी प्रशासनिक अधिकारी अथवा नौकरशाह से संपर्क किया, हमें यही सुनने को मिला कि केरल को अपने जायज हक से अधिक मिल गया है। मैं उस मापदंड के बारे में जानना चाहता हूं, जिसके कारण हमारे साथ यह व्यवहार किया गया है। चाहे जल-भूतल परिवहन मंत्रालय हो या उद्योग मंत्रालय, रेल मंत्रालय अथवा कोई अन्य विभाग, सभी ने केरल के साथ ऐसा ही व्यवहार किया है। किंतु मैं प्रामाणिक रूप से आपको यह बताना चाहता हूं कि जहां तक भारत के राजस्व का संबंध है उसका एक बड़ा भाग केरल से आता है चाहे वह रेलवे द्वारा अर्जित आय के माध्यम से हो, विदेशी मुद्रा विनिमय के माध्यम से अथवा किसी भी अन्य माध्यम से हो। मुझे विश्वास है कि यहां उपस्थित सभी सदस्य इस बात से सहमत होंगे, चाहे वे सत्ता पक्ष के हों अथवा विपक्ष के ...*(व्यवधान)* अतः, हमारे साथ भेदभावपूर्ण व्यवहार किया जा रहा है, जैसेकि केरल के लोगों को किसी के द्वारा दान दिया जाना हो। हम दान के लिए गुहार नहीं कर रहे हैं। हम अपना वाजिब हक मांग रहे हैं। मैं अन्य सदस्यों की ओर से भी बोल रहा हूं। मुझे विश्वास है कि वे सब इस बात से सहमत होंगे कि हमें किसी का दान नहीं चाहिए। हम इस विशाल देश के एक भाग के रूप में अपना वाजिब हिस्सा चाहते हैं।

जहां तक बजट का संबंध है, भारत के नक्शे में से केरल को निकाल दिया गया है। ऐसा पहली बार नहीं किया गया है। कुल मिलाकर, हमारे साथ ऐसा व्यवहार किया गया है। इसलिए, जब मैंने यह पढ़ा कि नई सहस्राब्दी में नई सोच होगी तो मैं बहुत खुश हुआ। किंतु जब मैंने माननीय मंत्री का भाषण आगे पढ़ा तो मैं पूरी तरह निराश हो गया।

भाषण के पृष्ठ 14 पर, योजना परिव्यय आदि से संबंधित एक पैराग्राफ है—मैं विस्तार में नहीं जा रहा हूं—जिसमें यह बताया गया है कि इस वर्ष योजना परिव्यय में 23 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। केवल यही नहीं, केन्द्रीय राजकोष से मिलने वाली पूंजीगत सहायता भी गत वर्ष से 40 प्रतिशत अधिक है और हाल ही के वर्षों में यह सर्वाधिक है। मैं इससे प्रसन्न हूं। मेरा प्रश्न यह है कि इस बढ़े हुए परिव्यय में केरल का कितना हिस्सा है? अब जबकि योजना परिव्यय और केन्द्रीय राजकोष से सहायता को बढ़ा दिया गया है, हमें उतनी राशि भी नहीं मिली है जितनी हमें गत वर्ष मिली थी। मैं कोई तुलना नहीं कर रहा हूं, किंतु, यदि कोई इस बारे में विस्तार से पढ़ेगा तो वह यह समझ जाएगा कि मैं सही कह रहा हूं। यह तथ्यों पर आधारित है।

मैं रेल बजट के बारे में विस्तार से जरूर बोलना चाहता हूं किंतु समय की पाबंदी के कारण मैं ऐसा नहीं कर सकता। माल भाड़े में 5 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। इससे भी केरल काफी प्रभावित हुआ है क्योंकि हम देश के दक्षिणी बिंदु पर है और केरल एक व्यापारिक राज्य है। आप यह कहेंगे कि यह हमारी गलती नहीं है किंतु हम भारत के अभिन्न अंग हैं। इसलिए देश में जो कुछ भी हो चाहे वह राजस्व है या व्यय—केरल भी उसका हिस्सा देता है। कुछ आवश्यक वस्तुओं और कुछ अन्य मदों जैसे न्यूजप्रिंट को छोड़ कर, वास्तव में मालभाड़ा में जब पांच प्रतिशत वृद्धि की जाती है तो सर्वाधिक भार हमें वहन करना पड़ता है। कुछ मदों में वृद्धि सात प्रतिशत है। अत: केरल की जनता ही सर्वाधिक भार वहन करती है। जब लाभ का प्रश्न आता है तो हमें यथोचित भाग नहीं दिया जाता।

मैं विशिष्ट तौर पर अपने राज्य के विषय में ही बात करूंगा। कलीकट-मंगलौर लाइन पर कुल 221 कि.मी. लाइन का दोहरीकरण कार्य पूर्ण किया जाना है। यह दोहरीकरण कार्य कोंकण निगम के अस्तित्व में आने के बाद शुरू किया गया था। हम इस उद्यम में यह सोचकर भागीदार बने थे कि कोंकण रेलवे का लाभ हमें प्राप्त होगा किन्तु अब जब कोंकण रेलवे चालू हो चुका है तो हमें यथोचित लाभ नहीं मिल रहा है। हमें हमारा यथोचित लाभ इसलिए नहीं मिल रहा है क्योंकि दोहरीकरण का कार्य अत्यंत धीमी गति से हो रहा है। ऐसा इसलिए नहीं है कि इंजीनियर कार्य नहीं कर रहे हैं; ऐसा इसलिए भी नहीं है कि इंजीनियर कार्य नहीं कर रहे हैं; ऐसा इसलिए भी नहीं है कि धन के अभाव में प्रशासन कार्य नहीं कर रहा है। गत वर्ष 100 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया था। अब हालांकि योजना परिव्यय और अन्य वस्तुओं में वृद्धि हो गई है किन्तु आवंटन कम किया गया है। कालीकट-मंगलौर परियोजना के लिए केवल 97.10 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है।

कुट्टीपुरम-शोरानुर और गुरुवयूर-शोरानूर परियोजनाओं के लिए आवंटन के संबंध में स्थिति और भी खराब है। मेरा निवेदन है कि इस आवंटन में वृद्धि की जाये।

तीन पुलों जिनमें से एक शोरानुर और कालीकट के मध्य है, जिनका पुनर्निर्माण किया जाना है, की अनुमानित लागत 11.33 करोड़ रुपये है किन्तु केवल 10 लाख रुपये प्रदान किये गये हैं जो कि बहुत कम है। जहां तक केरल का संबंध है, कार्य इसी प्रकार असंतुलित ढंग से चल रहा है।

बजट भाषण में उन्नीस नई ट्रेनों की घोषणा की गई है। उनमें से, केरल के लिए कोई भी नहीं है। अब, मैं उनके विस्तार में नहीं जा रहा हूं। बहुत से राज्यों को सूची में कई बार स्थान मिलता है किन्तु केरल का नाम सूची में एक बार भी नहीं आया है। मध्य प्रदेश, राजस्थान, उत्तर प्रदेश, बिहार, पश्चिम बंगाल और किसी भी अन्य राज्य का नाम सूची में होता है। मेरी उनके प्रति कोई शिकायत नहीं है, उन्हें मिलना चाहिये। किन्तु मेरा प्रश्न यह है कि जहां अन्य राज्यों के प्रति इतनी उदारता दर्शायी जाती है, वहीं केरल के लिए एक भी ट्रेन की घोषणा क्यों नहीं की जाती। अत: हमारी मांग यह है कि मंगलौर से अल्लौवी होते हुये त्रिवेन्द्रम तक के लिए एक ट्रेन होनी चाहिये। गत वर्ष घोषित की गई पूना-कोचीन ट्रेन अभी तक चालू नहीं हुई है। मेरा निवेदन है कि पूना से, कोचीन की ट्रेन, जिसमें मंगलौर के लिए दो डिब्बों हों, शुरू की जानी चाहिए।

एक और अन्याय केरल के साथ किया जाता है कि जब भी कोई छोटा-मोटा कार्य किया जाता है, वह कोचीन या त्रिवेन्द्रम तक ही सीमित रहता है। दिल्ली में बैठे लोगों के लिए कोचीन और त्रिवेन्द्रम ही केरल है। केरल का आधे से अधिक भाग कोचीन के उत्तरी भाग से आगे है। केरल के उत्तरी भाग को इस प्रकार क्यों छोड़ दिया जाता है?

ऐसा प्रचलन तब से चला आ रहा है जब हम पूर्ववर्ती मद्रास राज्य का भाग थे किन्तु वह अंग्रेजों के शासनकाल के अंतर्गत था। इसके अतिरिक्त, जयपुर-त्रिवेन्द्रम ट्रेन को भी मंगलौर के लिये दो डिब्बों के साथ शीघ्र ही शुरू करना चाहिए। मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहूंगा कि इस समय जो सुविधाएं प्रदान की जा रही थी उन्हें अब समाप्त कर दिया गया है। मैं केवल एक ही उदाहरण दूंगा। पिछले 15 वर्षों से, 7029/7030 हैदराबाद-कोची ट्रेन में कुछ डिब्बे होते थे जो मंगलौर जाते थे। कुछ विशेष सवारी डिब्बे होते थे जिन्हें शोरानुर में अलग कर दिया जाता था और उन्हें मंगलौर तक ले जाया जाता था और इसी प्रकार उन्हें मंगलौर से शोरानुर तक लाया जाता था किन्तु हाल ही में इन सवारी डिब्बों को बंद कर दिया गया। हजारों मलयाली परिवार आंध्र प्रदेश में रह रहे हैं और आंध्र प्रदेश से हमारे मित्र यह बात जानते हैं। मैंने इस संबंध में पहले ही अभ्यावेदन दिया है और मैं माननीय रेल मंत्री से यह निवेदन करना चाहूंगा कि इस सुविधा को फिर से बहाल किया जाये।

जहां तक नई लाइनों का संबंध है, रेल बजट में 17 नई परियोजनाओं की घोषणा की गई है किन्तु केरल राज्य के लिए एक भी परियोजना नहीं है। मैं माननीय रेल मंत्री के ध्यान में यह बात लाना चाहूंगा कि तेल्लिचेरी-मैसूर रेल लाइन का सर्वेक्षण पूर्ण हो चुका है। ऐसा हमें बताया गया है किन्तु इसे बजट में शामिल नहीं किया गया है। केरल के उत्तरी मालाबार क्षेत्र के लोगों का लम्बे समय से यह स्वप्न रहा है कि कर्नाटक और केरल के बीच रेल सम्पर्क होना चाहिए। इससे पर्यटन संबंधी गतिविधियों में भी

[प्रो. ए.के. प्रेमाजम]

वृद्धि होगी। केरल में वाइनाड जिले में एक भी रेल कनेक्शन नहीं है। अत: यह एक उत्तम विचार होगा कि वाइनाड को जोड़ दिया जाये और साथ ही इसे कर्नाटक से भी जोड़ दिया जाये। मेरा विश्वास है कि कर्नाटक की जनता भी इस कदम का स्वागत करेगी। किन्तु इसके संबंध में बजट में कुछ भी नहीं कहा गया है। परिवर्द्धन, विस्तार और जोड़ने आदि का भी यही मामला है। इस संबंध में भी केरल के लिए कुछ नहीं है। यदि कभी विस्तार दिया भी जाता है तो त्रिवेन्द्रम तक ही सीमित रहता है किन्तु केरल के उत्तरी भाग के लिए कुछ भी नहीं दिया जाता।

तत्पश्चात, इस वर्ष के रेल बजट में 25 नई लाइन सर्वेक्षणों को शामिल किया गया है। किन्तु अनेक संसद सदस्यों के निवेदन पर ध्यान नहीं दिया गया है। मैं प्रसन्न हूं कि माननीय रेल मंत्री ने सुरक्षा उपायों और यात्री सुविधाओं को महत्व दिया है। किन्तु केरल को जाने वाली ट्रेनों में यात्री सुविधाएं अत्यधिक निम्न स्तर की हैं। काश मैं माननीय रेल मंत्री और रेलवे बोर्ड के सदस्यों को केरल ले जा सकता और वहां चल रही कुछ ट्रेनों में उन्हें यात्रा करा सकता। बारिश के मौसम के दौरान कुछ डिब्बों से पानी टपकता है और यहां तक कि हम शौचालयों के दरवाजे भी बंद नहीं कर सकते। मैं कोई बात बढ़ा-चढ़ा कर नहीं कह रहा हूं; कोई भी आ कर वहां चल रही ट्रेनों का निरीक्षण कर सकता है। सारी व्यर्थ सामग्री जो कि उत्तर भारत, मध्य भारत और पूर्वी भारत के लिए आवश्यक नहीं है, को दक्षिण भारत भेज दिया जाता है, कर्नाटक या तमिलनाडु नहीं, बल्कि केरल में भेज दिया जाता है।

सभापति महोदय: कृपया अब अपनी बात समाप्त करें।

प्रो. ए.के. प्रेमाजम: महोदय, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं।

महोदय, चूंकि हमने प्रदर्शन किया था और यह मुद्दा राष्ट्रीय स्तर पर उठाया गया है, माननीय रेल मंत्री ने कृपा करके केरल से सभी संसद सदस्यों की बैठक बुलायी है। हमने अपनी समस्यायें व्यक्त कीं और हमने पहले ही अपने निवेदन उन तक पहुंचा दिये हैं। अत: मैं उन निवेदनों को यहां नहीं पढ़ूंगा।

तब माननीय रेल मंत्री ने हमें आश्वासन दिया था और इसके लिए हम सब उनके प्रति आभारी हैं। उन्होंने यह आश्वासन दिया था कि केरल राज्य के लिए एक निवासी आयुक्त की नियुक्ति की जायेगी जो कि सभी परियोजनाओं और कार्यक्रमों की देखरेख करेगा और वह संयुक्त सचिव के पद का अधिकारी होगा। मैं इसके लिए माननीय मंत्री महोदया को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और अध्यक्षपीठ के माध्यम से अपना धन्यवाद उन तक पहुंचाता हूं। मैं आशा करता हूं कि इस आश्वासन को शीघ्र ही कार्यरूप दिया जायेगा और हमारे अन्य निवेदनों पर भी सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जायेगा। मैं आशा करता हूं कि केरल के संबंध में हो रही इस चर्चा से कुछ निर्णय निकलेगा।

श्री ए. कृष्णास्वामी (श्रीपेरुम्बुदूर): सभापति महोदय, मैं डी.एम.के. की ओर से, रेलवे बजट में तमिलनाडु राज्य के प्रति विशेष कार्य दर्शाने के लिए माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं। मैं तमिलनाडु में विभिन्न रेल परियोजनाओं के कार्यान्वयन में सहयोग देने के लिए अपने प्रिय नेता, डा. कलाएंगनार करुणानिधि को भी धन्यवाद देना चाहता हूं।

मैं लम्बे समय से प्रतीक्षित त्रिवेल्लूर और दो अन्य उपरिपुलों को स्वीकृति प्रदान करने के लिए अपने निर्वाचन क्षेत्र, श्रीपेरुम्बुदुर के लोगों की तरफ से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

कृपया मुझे तमिलनाडु की उन मांगों को प्रस्तुत करने की अनुमति दी जाये जो कि यहां के रेल यात्रियों के लिए अत्यधिक आवश्यक हैं। मैं आशा करता हूं माननीय मंत्री महोदया हमारी मांगों को शीघ्र ही पूरा करेंगी।

हमारी राजधानी, चेन्नई में बहुत सी ट्रेनें अनुचित ढंग से मूर मार्केट काम्पलेक्स में आ कर रुकती हैं और इनकी उचित रूप से व्यवस्था नहीं की गई हैं। यदि इन ट्रेनों के आगमन और प्रस्थान में कोई विलंब होता है तो उससे पूरे समय सारणी प्रभावित होती है: अत: महोदय मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदया से यह निवेदन करता हूं कि एम एम सी रेलवे स्टेशन के लिए अतिरिक्त प्लेटफार्मों का निर्माण किया जाये ताकि ट्रेनों के विलंब से चलने को रोका जा सके।

नई लाइनों में से, जिन्हें स्वीकृति दे दी गई है। चेन्नई रेलवे डिविजन के लिए कोई भी रेल लाइन नहीं है। अत: पट्टाबिराम और तिरुवेल्लौर के बीच 17 कि.मी. की चौथी लाइन और तिरुवेल्लौर और अरक्कोनम के बीच 27 कि.मी. लाइन को चार लाइन बनाने का कार्य शुरू किया जाना चाहिए और अनुपूरक बजट में नई लाइनें बिछाने के लिए आवश्यक धनराशि भी आवंटित की जानी चाहिए। यह सेक्शन मुम्बई की ओर से यानि त्रिवेन्द्रम और बंगलौर की ओर से आने वाली ट्रेनों के लिए है।

चेन्नई में उपनगरीय रेलवे प्लेटफार्म उदाहरण के तौर पर मिन्जुर और त्रिवेल्लौर—बहुत ही पुराने तरह के हैं। यह प्लेटफार्म काफी नीचे स्तर पर हैं। अत: इन प्लेटफार्मों की ऊंचाई कम से कम दो फ़ीट बढ़ायी जानी चाहिए ताकि दुर्घटनाओं से बचा जा सके। तमिलनाडु में ऐसे प्लेटफार्मों का सर्वेक्षण किया जाना चाहिए और तत्पश्चात तदनुसार इन प्लेटफार्मों का नवीनीकरण किया जाना चाहिए।

बजट भाषण के समय, रेल मंत्री ने यह स्वीकार किया था कि रेल यात्रियों के लिए मूलभूत सुविधाएं बहुत ही निम्न स्तर की हैं। इस प्रकार जहां तक यात्री सुविधाओं का संबंध है। धनराशि आवंटन में दक्षिण रेलवे का हिस्सा बहुत ही कम है। 2 फरवरी, 2000 को, मैंने मंडल रेल प्रबंधकों और अतिरिक्त मंडल रेल प्रबंधकों के साथ, अपने निर्वाचन क्षेत्र, श्री पेरुम्बुदुर के लगभग सभी प्लेटफार्मों अर्थात अवाडि से तिरुतनी तक का दौरा किया। अधिकांश रेल यात्रियों ने यह शिकायत की कि रेलवे स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाएं बहुत ही निम्न स्तर की थीं। अत: मैं माननीय मंत्री महोदया से यह निवेदन करूंगा कि यात्रियों के लिए मूलभूत सुविधाएं प्रदान करने के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित की जाये।

माननीय रेल मंत्री से यह निवेदन भी है कि तमिलनाडु के संसद सदस्यों की मांगों और प्रस्तावों में सामंजस्य स्थापित करने के लिए विभागाध्यक्ष के पद के एक अधिकारी की नियुक्ति की जाये ताकि संबंधित कार्यों हेतु कार्यक्रमों को अंतिम रूप देते समय उनकी आवश्यकताओं और सुझावों को भी परिलक्षित किया जा सके।

संबंधित जोनल रेलवे को नियंत्रित अंतराल पर जोनल रेलवे परामर्शदात्री समिति जिसमें संसद सदस्य शामिल हैं, की बैठक आयोजित करनी चाहिए ताकि यात्रियों और रेलवे के कार्यकरण के संबंध में उचित प्रतिक्रिया सूचना प्राप्त की जा सके।

माननीय रेल मंत्री से यह निवेदन भी है कि एक सर्वेक्षण कराया जाये और तिरुकोइलूर से कल्लाकुरुचि और चिन्नासालेम होते हुये सालेम के लिए एक नई रेलवे लाइन का निर्माण किया जाये।

अन्य राज्यों नामत: कर्नाटक, 81.6% और केरल 88.9% जहां दक्षिण रेलवे सेवाएं प्रदान कर रहा है की तुलना में तमिलनाडु में बड़ी लाइन रेलमार्ग कि.मी. का फुल भाग केवल 38.9 प्रतिशत है। यह विडम्बना है कि जिस राज्य का दक्षिण रेलवे की कमाई में सबसे अधिक योगदान है उसी राज्य में बड़ी लाइन रेलमार्ग सबसे कम है। दक्षिण रेलवे छोटी लाइन को बड़ी लाइन में समय से परिवर्तित कर तमिलनाडु की पूर्ण यातायात क्षमता का उपयोग करने में विफल रहा है। इस समय, तमिलनाडु में कुछ रेलमार्गों नामत: विरुदुनगर-टेंकासी-क्विलोन, विल्लुपुरम-तन्जौर मुख्य लाइन, कुड्डालोर-विरुदाचलम-सालेम और मद्रास बीच-चेंगलपेट-उपनगरीय सेक्शनों को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए चुना गया है। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री से यह अनुरोध है कि आमान परिवर्तन के लिए धनराशि के आवंटन के संबंध में विशेष ध्यान दिया जाए।

मेरा यह भी अनुरोध है कि कुम्बाकोणम और नामाक्काल को जोड़ने के लिए जयाकोमलम-अरियालूर, पेरम्बलूर, धुरायूर, नामाक्कल के बीच एक सर्वेक्षण कराया जाए, क्योंकि पेरम्बलूर एक नवगठित जिला है।

मेरा माननीय मंत्री से यह अनुरोध है कि येरकार्ड एक्सप्रैस, ब्लू माउंटेन एक्सप्रेस, चेरन एक्सप्रेस और मंगलौर मेल के लिए आरक्षित सवारी डिब्बों की संख्या बढ़ाई जाए।

मेरा रेल मंत्री से यह भी अनुरोध है कि रॉक फोर्ट एक्सप्रैस-चेन्नई से तिरुचि को चेन्नई से तंजौर तक बढ़ाया जाए।

मेरा माननीय मंत्री से यह भी अनुरोध है कि बरास्ता तिरुचि तंजावूर से मदुरै तक एक नई रेलगाड़ी शुरू की जाए और तंजौर से नगौर तक के रेल खंड को बड़ी लाइन में बदलने हेतु धनराशि को 3 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 10 करोड़ रुपये भी किया जाए। इगमोर स्टेशन और सेंट्रल स्टेशन को नई रेल लाइनें बिछाकर आपस में जोड़ा जाए। इससे दो-मार्गी परिवहन सुविधा उपलब्ध होगी।

मैं रेल मंत्री को तारामणि तक एम आर टी एस परियोजना के लिए धनराशि आवंटित करने के लिए धन्यवाद देता हूं। इस परियोजना का विस्तार विश्व प्रसिद्ध ऐतिहासिक पर्यटन स्थल महाबलीपुरम तक किया जाए।

अपनी बात समाप्त करने से पहले, मैं माननीय रेल मंत्री से एक छोटा सा अनुरोध करना चाहता हूं। हम सभी जानते हैं कि हाल ही में माननीय नेता डा. कलाईगर करुणानिधि द्वारा कन्याकुमारी में महान संत अय्यन तिरुवल्लूवर की 133 फुट ऊंची मूर्ति स्थापित की गई है। मेरा माननीय रेल मंत्री से अनुरोध है कि तिरुवल्लूवर की स्मृति में दक्षिण रेलवे के सभी सवारी डिब्बों पर तमिल और अंग्रेजी दोनों भाषाओं में तिरुकुराल को प्रदर्शित किया जाए। इससे उन डिब्बों में यात्रा करने वाले रेल यात्रियों में अनुशासन की भावना पैदा करने में सहायता मिलेगी।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: श्री चन्द्रनाथ सिंह।

श्री रामानन्द सिंह (सतना): सभापति महोदय, पहले यह तय हो जाये कि जिनको बोलना है, वे रुकें या जायें?

सभापति महोदय: जो यहां उपस्थित रहेंगे, और जब तक यह हाउस चल रहा है, उनको बोलने का अवसर मिलेगा।

श्री रामानन्द सिंह: तो वे बैठे रहें और जो आपका आदेश होगा।

सभापति महोदय: चाहे सदन 12 बजे रात तक चले या जब तक आप लोग चलायेंगे।

श्री चन्द्रनाथ सिंह (मच्छलीशहर): सभापति महोदय, इसमें कोई दो राय नहीं कि इस बार का रेल बजट गरीबों के लिए अच्छा है क्योंकि इस बार न तो किराये में वृद्धि की गई है और न कोई किराया अधिभार बढ़ाया गया है। केवल माल भाड़े पर 5 परसेंट भाड़ा बढ़ाया गया है। इसलिए मैं निश्चित रूप से कह सकता हूं कि हमारी ममता दीदी ने आज की परिस्थितियों में अच्छा बजट पेश किया है। वे प्रशंसा के योग्य हैं। हमारे दिग्विजय भाई भी उस विभाग में हैं, इसलिए ममता दीदी ने अच्छा बजट प्रस्तुत किया है।

सभापति महोदय, जनरल बजट और रेल बजट को देखने से पता चलता है कि दोनों में कितना अंतर है। यदि इस सरकार ने कोई अच्छा काम किया है तो केवल रेल बजट में किया है। यदि ममता दीदी नहीं होती, जैसे पैट्रोल, डीजल या अन्य चीजों से देश बर्बाद हो गया है, किसान और गरीब आदमी महंगाई से मर रहे हैं, केवल रेल विभाग ही वैसा है जिसने अच्छा काम किया है। इनकी तारीफ की जा सकती है। यदि भारतीय जनता पार्टी की सरकार में ममता दीदी नहीं होती तो कुछ भी नहीं होता। इस गठबंधन सरकार में उनकी ईमानदारी पर शक नहीं किया जा सकता है। ये शेरनी के नाम से जानी जाती है। हां, कभी कभी लगाम भी लगाती हैं। मैं रेल मंत्री जी को कुछ सुझाव देना चाहता हूं। मुझे उम्मीद है कि इस भ्रष्टाचार के युग में ठीक काम कर सकती हैं। उन्होंने कई ऐसे काम भी किये हैं। मसलन जो भी बिहार से रेल मंत्री आये, उन्होंने हजारों-हजार लोगों को रेल के फ्री फास दिये। इससे पूरा रेल विभाग लूटा जाता रहा है। जो भी चाहता, उसे रेल का फ्री पास दे देते रहे हैं जिसे ममता दीदी ने बंद करके हम लोगों पर बड़ा उपकार किया है। इन्होंने पूरे रेल विभाग को लुटने से बचाया है जिसके लिए ये प्रशंसा के योग्य हैं।

मंत्री जी बहुत ईमानदार हैं, इसमें कोई दो राय नहीं है। सुना है कि साधारण श्रेणी में चलती हैं। मंत्री तो अब तक पूरे सैलून में चलते थे और पांच-पांच ट्रेन लेकर चलते थे। करोड़ों रुपये सरकार के लुट जाते थे पर ममता जी सेकेण्ड क्लास में या ए.सी. स्लीपर या ए.सी. टू-टियर में यात्रा करती हैं, यह भी प्रसन्नता की बात है। मैं सुझाव देना चाहता हूं क्योंकि हमारी पार्टी के एक मंत्री जनेश्वर मिश्र जी थे। वह भी ईमानदार मंत्री रहे और दूसरे ममता जी ईमानदार मंत्री हैं। आज रेल मंत्री तो साधारण श्रेणी में यात्रा करती हैं परन्तु डी.आर.एम. बड़े-बड़े सैलूनों में चलते हैं और वह राजसी ठाट से चलते हैं। अंग्रेजों की जो परंपराएं छूट गई थीं ऐसा लगता है वह खत्म नहीं हुई हैं। अगर इन अधिकारियों पर भी माननीय मंत्री जी लगाम लगाएं और वह भी साधारण व्यक्ति की तरह रेल विभाग का दुरुपयोग न करें तो और भी मंत्री जी की प्रशंसा की जा सकती है। हमें उम्मीद है कि माननीय ममता बनर्जी जी इस पर भी कदम उठाएंगी। दूसरी बात यह है कि रेल विभाग में आपके आने से और दिग्विजय सिंह जी से उम्मीद हो गई है कि भ्रष्टाचार खत्म होगा। अधिकारी लोग डरे हुए हैं, इसमें भी कोई दो राय नहीं हैं, लेकिन जिस सरकार से इनका गठबंधन है, वह पूरी तरह से भ्रष्टाचार से ओत-प्रोत है। थोड़ा उससे बचाव रखकर अगर यह काम करेंगी तो निश्चित रूप से इस विभाग के भ्रष्टाचार को ये समाप्त कर देंगी। मैं उनसे अनुरोध करना चाहता हूं कि जो बड़े-बड़े अधिकारी हैं, करोड़ों रुपये लगाकर बैठे हैं, उन पर भी आप लगाम लगाने का प्रयास करें।

दूसरी चीज हम बताना चाहते हैं कि लोक सभा का सदस्य होने के नाते हमारी जिम्मेदारी है कि सूचना दें। इलाहाबाद, लखनऊ, गोरखपुर में माफिया राज है। स्क्रैप वैगन्स तक रेलवे की उठाकर माफिया बेच देते हैं। एक माननीय सदस्य बिहार के बारे में बोल रहे थे। बिहार से बदतर हालत इलाहाबाद, गोरखपुर और झांसी की है। वहां टेण्डर लेने से लेकर जितना स्क्रैप निकलता है, स्क्रैप की जगह पर नयी रेल की पटरियां चली जाती हैं और वह भी रोलिंग मिल पर ये लोग पहुंचा देते हैं।

मैं आपको सुझाव देना चाहता हूं कि कोई इंटेलिजेन्स विभाग बनाएं जो माफिया की जांच करे और ऐसे अधिकारी जो मिल कर यह काम करते हैं, रेल विभाग का अरबों-करोड़ों रुपया हर साल निकाल लेते हैं, उनको भी आप दंडित करने का प्रयास करें।

*उत्तर प्रदेश की बहुत अपेक्षा की गई है। निश्चित रूप से बड़ा अच्छा काम किया है कि कई नई गाड़ियां चलाई हैं। एक नीलांचल ऐक्सप्रेस चलती है जो प्रतापगढ़ और मुगरा बादशाहपुर होकर चलती है। वह तीन दिन लखनऊ होकर और तीन दिन इलाहाबाद होकर चलती है। प्रतापगढ़ से दिल्ली आने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। वहां बड़ी दिक्कत होती है। सतरिया-मुगरा बादशाहपुर अगर नीलांचल को इलाहाबाद की जगह प्रद्युम्न वाया प्रतापगढ़ और रायबरेली-बनारस से कर दिया जाए वाया लखनऊ होकर तो प्रधान मंत्री जी की कांस्टीट्युएंसी को छूते हुए नीलांचल चली जाएगी और प्रतापगढ़ से दिल्ली आने में आसानी होगी। कई सुझाव हमें और देने हैं, वह मैंने लिखित रूप से मंत्री जी को भी दे दिये हैं और मैं आपके माध्यम से उनको सभा पटल पर रख रहा हूं। रेल विभाग में 50 वर्षों से जो खराबी आ गई है, उसके लिए मैं ईश्वर से कामना करता हूं कि आप दोनों मंत्रियों के समय में बहुत सुधार रेल विभाग में हो। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

*श्री ए.के.एस. विजयन (नागपट्टिनम): माननीय सभापति, महोदय और सभा के माननीय सदस्यगण, मैं इस सभा का ध्यान हमारी रेल मंत्री और रेलवे विभाग द्वारा प्राप्त की गई कुछ उपलब्धियों की ओर दिलाना चाहता हूं।

मैं माननीय मंत्री महोदया को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने तिरुथुराईपूंडी और अगस्तयानपल्ली के बीच नई रेल लाइन शुरु करवाने और मेरे निर्वाचन क्षेत्र नागपट्टिनम में और तिरुची में रेल बस चालू करने का कार्य किया है। तंजौर से नागौर के बीच बड़ी लाइन आमान परिवर्तन का कार्य काफी दिनों से लम्बित है और इसे आंशिक रूप से पूरा किया गया है।

मेरा मंत्री से यह अनुरोध है कि इस समूची मार्ग योजना का कार्य पूरा कराया जाए। तंजौर-नागौर रेल लाइन को बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन करने के लिए 3 करोड़ की धनराशि आवंटित की गई है। परन्तु 3 करोड़ रुपये की धनराशि पर्याप्त नहीं है। अत: माननीय मंत्री से मेरा यह निवेदन है कि वह तिरुची, तंजौर से नागौर रेल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के प्रस्ताव को शीघ्र पूस करने के लिए 10 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित करे, ताकि यह समूची योजना पूरी की जा सके।

मेरा माननीय मंत्री से यह भी अनुरोध है कि नागौर रेल लाइन को कारिका तक बढ़ाया जायें। इससे रेलवे और यात्रियों को लाभ होगा। कराईकल नागौर से 15 किलोमीटर दूर है। इस योजना से वेलंकानी और नागापट्टिनम एक दूसरे से जुड़ जाएंगे। मेरा उनसे यह भी अनुरोध है कि वेलंकनी से वेतरण्यम तक रेल लाइन को बढ़ाया जाए क्योंकि वेतरण्यम नमक और शुष्क मछली का वाणिज्यिक केन्द्र है और तमिलनाडु का एक प्रसिद्ध तीर्थस्थल भी है।

*श्री के.ए. सांगतम (नागालैंड): सबसे पहले मैं नागालैंड के लोगों की ओर से रेल मंत्री और सरकार को 18 किलोमीटर लम्बी अमगुरी-तुली रेल लाइन को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन हेतु शामिल करने के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। मुझे आशा है कि इस संबंध में काम शीघ्र शुरू हो जायेगा और यह परियोजना बिना किसी और विलम्ब के चालू हो जोगी, क्योंकि आरम्भिक कार्य काफी पहले किया जा चुका है। इस मार्ग पर, इस परियोजना के शुरू होने की तारीख से, लगभग एक दशक तक कार्य नहीं किया गया।

भारतीय रेल व्यापक रूप से प्रयोग किये जाने वाला परिवहन का साधन है और अर्थव्यवस्था और समाधान मुख्य संचालक है, इसे एकल प्रबंधन के अंतर्गत सब बड़ी रेल प्रणाली होने का भी श्रेय प्राप्त है। रेलवे ने औद्योगिक उत्पादन केन्द्रों को कच्चे मला के स्रोतों से जोड़ा है, औद्योगिक विकास सुगम बनाया है और कृषि केन्द्रों को दूरवर्ती बाजारों से जोड़ा है।

हाल ही में हुए विकास के दृष्टिगत, यह देखा गया है कि देश के शेष भागों में दी गई सुविधाओं की तुलना में पूर्वोत्तर क्षेत्र को काफी कम सुविधाएं मुहैया कराई गई हैं। पूर्वोत्तर क्षेत्र पहले ही विद्रोह जैसी समस्याओं का सामना कर रहा है और मैं यह महसूस करता हूं कि बेहतर जीवनयापन के विकल्प लोगों को वापस मुख्यधारा में ले आएंगे। रेलवे जनता को देश के विभिन्न भागों में अपना सामान ले जाने की सुविधा, जो उपलब्ध विद्यमान ढांचे के साथ अन्यथा सम्भव नहीं है, मुहैया कराकर एक अत्यंत प्रमुख भूमिका अदा कर सकता है। रेलवे ग्रामीण और पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए अत्यंत कारगर साधन है।

माननीय रेल मंत्री ने अपने भाषण में यह कहा था कि अगले वर्ष के दौरान मडल स्टेशन की अवधारणा की परिधि के भीतर 150 'क' श्रेणी के स्टेशनों को लाने के लिए कार्य शुरू किया जाएगा। यह वास्तव में विडम्बना है कि कहीं तो हम वहां उपलब्ध संसाधनों से ही बेहतर सुविधा मुहैया कराते हैं और उस स्टेशन को छोड़ देते हैं, जहां न्यूनतम बुनियादी सुविधाओं की कमी होती है। मैं, मेरे राज्य नागालैंड में जिन सुविधाओं की आवश्यकता है, और बुनियादी रेल सम्पर्कों और न्यूनतम सुविधाओं के अभाव में लोगों को हो रही समस्याओं के बारे में कुछ बातें कहना चाहता हूं।

नागालैंड की निचले भाग पर स्थित चुमुकेडिमा होते हुए दिमापुर और तिजित के बीच एक नई बड़ी लाइन का निर्माण किया जाए। इससे लोग खनिज पदार्थों, वन उपज और अन्य कृषि उत्पादों को देश के अन्य भागों में ले जा सकेंगे।

इस बात के मद्देनजर कि न केवल नागालैंड के लोग बल्कि असम और मणिपुर के लोग भी इसका उपयोग करते हैं। दीमापुर रेलवे स्टेशन का दर्जा बढ़ाया जाए। टिकट काउंटर बहुत छोटा है। इसकी मरम्मत करके इसमें सुधार किया जाए। ताकि यात्री पंक्ति बनाकर खड़े हो सकें और काउंटर से अपनी टिकटें प्राप्त करने के लिए स्वतंत्र रूप से आ-जा सकें। चूंकि दिमापुर स्टेशन पड़ोसी राज्यों के भी काम आता है, यहां प्रतीक्षालयों की संख्या अपर्याप्त है और इससे महिलाओं, बच्चों, वृद्धों और विकलांग यात्रियों को असुविधा होती है।

दिमापुर स्टेशन पर साफ-सफाई की उचित व्यवस्था नहीं है और यात्रियों के लिए स्वच्छ पेयजल उपलब्ध नहीं है।

प्लेटफार्म छोटा है, इसे चौड़ा करवाया जाए और इसके अतिरिक्त, एक प्लेटफार्म रेल लाइनों से नीचा है, जिसे ठीक कराये जाने की आवश्यकता है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री के.ए. सांगतम]

राजधानी एक्सप्रेस की सेवा को सप्ताह में एक बार की बजाए बढ़ाकर तीन बार किया जाए, क्योंकि लोग दिमापुर और दिल्ली के बीच रेल सेवा उपलब्ध न होने के कारण समस्याओं का सामना कर रहे हैं। यह गाड़ी बरास्ता लखनऊ और पटना के बजाय कटिहार और बरौनी से होकर गुजरनी चाहिए ताकि पूर्वोत्तर से आने वाले यात्री यथासम्भव कम-से-कम समय में नई दिल्ली पहुंच सकें।

दिमापुर और गुवाहाटी के बीच शताब्दी एक्सप्रेस सेवा दैनिक आधार पर उपलब्ध कराई जाए, ताकि लोग सुगमता और तेजी से यात्रा कर सकें।

असम में सिमूलगुड़ी और नागालैंड में बोरजन के बीच रेल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए।

लगभग सभी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां दिमापुर रेलवे स्टेशन पर अत्यंत अनिश्चित समय पर आती-जाती हैं, जिससे यात्रियों को अपने-अपने गंतव्य स्थान पर जाने में अत्यधिक परेशानी होती है। राज्य में विद्रोह के कारण कानून और व्यवस्था की समस्या है और विशेष रूप से दिमापुर शहर में रात्रि के समय यात्रियों के लिए स्टेशन पर आना और उससे बाहर जाना काफी मुश्किल होता है। लेकिन रेलगाड़ियों के समय इस तरीके से निश्चित किया जाए कि यात्री इस शहर में सुरक्षित आ-जा सकें और अपने घर सुरचित पहुंच सकें।

अत:, सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि वह मेरे द्वारा अपने राज्य की जनता के लाभार्थ किए गए अनुरोध पर गम्भीरता से विचार करें।

***श्री आदि शंकर** (कुड्डालोर): सभापति महोदय, इस अवसर पर मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र कुड्डालोर, जो दक्षिण रेलवे के अंतर्गत आता है, में रेल सुविधाओं के बारे में कुछ मांगों की ओर ध्यान दिला रहा हूं।

मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध है कि तिरुकोयलूर, कालकुरुचि और चिन्ना सलेम के रास्ते विलुपुरम से सलैम तक एक नई रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण करवाया जाए। तिरुकोयलूर मन्दिरों वाला शहर है। कल्लाकुरुचि एक वाणिज्यिक केन्द्र है। इस संबंध में नेहरू जी के कार्यकाल के दौरान पहले ही सर्वेक्षण कराया गया था। यह वहां की जनता की काफी लम्बे समय से लम्बित मांग है। वाणिज्यिक दृष्टि से भी यह रेलवे के लिए अर्थक्षम है।

मेरा माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध है कि कुड्डालोर से पोण्डी तक एक नई लाइन स्वीकृत की जाए। यह यात्रियों के लिए अत्यंत लाभदायक होगी। मेरा माननीय मंत्री से यह भी अनुरोध है कि कुड्डालोर-सलेम छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने हेतु पर्याप्त धनराशि मुहैया कराई जाए।

मैं माननीय मंत्री के ध्यान में यह लाना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र कुड्डालोर में बिना चौकीदार वाले अनेक रेलवे फाटक स्थित हैं। इससे जनता को अत्यधिक परेशानी होती है। इसे दूर करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएं।

मेरा माननीय रेल मंत्री से यह अनुरोध है कि कुड्डालोर, पनरुती के पास उपरिपुल का निर्माण किया जाए। मेरा माननीय रेल मंत्री से यह भी अनुरोध है कि इस परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि मुहैया कराई जाए।

मेरा माननीय मंत्री जी से यह भी अनुरोध है कि तिरुपापुलियर रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण काउंटर खोला जाए।

***श्री पी. राजेन्द्रन** (क्विलोन): महोदय, मैं आपके माध्यम से वर्ष 2000-2001 के रेल बजट के संबंध में अपनी प्रतिक्रिया इस सभा के समक्ष व्यक्त करता हूं। प्रत्येक बजट में राष्ट्र की आर्थिक और सामाजिक परिस्थितियों की झलक दिखाई देती है। नयी सहस्त्राब्दी के इस पहले बजट के बेहतर दीर्घकालिक प्रभाव होंगे। किराये में वृद्धि न किये जाने की राहत के साथ-साथ सरकार ने रेलवे के विकास पर अधिक धन का निवेश किया है क्योंकि ऐसा करना अपने देश के सामाजिक-आर्थिक विकास के लिए अपरिहार्य है।

केरल के लोगों की यह धारणा है कि उनके साथ न्याय नहीं होता और माननीय रेल मंत्री ने इस पर ध्यान दिया है और मैं उन्हें केरल राज्य के सभी संसद सदस्यों की बात को ध्यान से सुनने और कुछ ठोस कदम उठाने का आश्वासन देने के लिए बधाई देता हूं।

सर्वाधिक महत्वपूर्ण मांग यह थी कि दक्षिण रेलवे को दो भागों में विभाजन करके केरल के लिये पृथक प्रशासनिक व्यवस्था की जाये। उन्होंने यह वायदा किया है कि त्रिवेन्द्रम में विकास कार्यों के बीच समन्वय स्थापित करने के लिए संयुक्त सचिव स्तर के अधिकारी की नियुक्ति की जाएगी।

मेरा द्वितीय अनुरोध रेल लाइनों के दोहरीकरण के बारे में है। मंगलापुरम-शोरनूर-एरनाकुलम-कयामकुलम बरास्ता कोट्टायम जैसे सेक्शनों पर दोहरी लाइन बिछाना अति आवश्यक है। एरनाकुलम से त्रिवेन्द्रम तक विद्युतीकरण (चूंकि कयामकुलम से त्रिवेन्द्रम तक दोहरीकरण कार्य लगभग पूरा हो चुका है) को प्राथमिकता दी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

जानी चाहिए। विरुदुनगर से कोल्लम के बीच आमान परिवर्तन कार्य के संबंध में बहुत ही कम धनराशि का प्रावधान किया गया था। माननीय मंत्री महोदया ने यह वायदा किया है कि धनराशि में इसी वर्ष में ही वृद्धि की जाएगी। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि अन्य मार्गों पर आमान परिवर्तन कार्य के साथ-साथ कोल्लम से भी आमान परिवर्तन का कार्य आरम्भ किया जाये क्योंकि यह निर्णय लिया जा चुका है कि इस कार्य को दूसरे छोर से आरम्भ किया जाएगा।

मंत्री महोदया ने कुछ रेलगाड़ियों की सेवाओं के विस्तार की घोषणा की है जिसका हम स्वागत करते हैं। त्रिवेन्द्रम से मंगलौर और नई दिल्ली से त्रिवेन्द्रम तक नई रेलगाड़ियां चलाने की मांग कई दशकों से की जाती रही है ताकि यात्रियों को भीड़भाड़ से राहत मिल सके। मैं इस सभा को बता दूं कि यात्री यात्रा की तिथि से अधिकाधिक 60 दिन पूर्व टिकट आरक्षित करवा सकते हैं लेकिन यात्रियों को आरक्षण नहीं मिल पाता। केवल एक अथवा दो प्रतिशत लोगों को आरक्षण मिल पाता है। हम केरल के लोग यह मांग करते हैं कि यह रेलगाड़ी शीघ्रातिशीघ्र चलायी जाये। इलाहाबाद, राजकोट, हैदराबाद और कलकत्ता से त्रिवेन्द्रम तक नई रेलगाड़ियां चलाने के लिए भी अनेक अनुरोध प्राप्त हुए हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया का ध्यान ओचिरा, करुणागपल्ली, सास्थाम कोटा, मुनरोई द्वीप, पेरीनाडु, कोल्लम, परावुर और चिराथान्किल में रेलवे स्टेशनों के उन्नयन की ओर दिलाना चाहता हूं। कोल्लम रेलवे स्टेशन पर नये प्लेटफार्मों का निर्माण किया जाये क्योंकि यह एक अत्यधिक विकासशील स्टेशन है जहां न्यूनतम सुविधाएं उपलब्ध हैं। मैं मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूं कि नये रेल डिब्बे उपलब्ध कराये जायें और यात्रियों को और अधिक सुविधाएं प्रदान की जायें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री सुरेश चन्देल** (हमीरपुर-हि.प्र.) सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं रेल मंत्री महोदया को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने एक अच्छा बजट प्रस्तुत किया और बहुत साल के अन्तराल के बाद एक ऐसा रेल बजट दिया है जिससे लोगों को कुछ राहत महसूस हुई है, लेकिन जैसी कि विडंबना है, जब तक आदमी का व्यक्तिगत स्वार्थ पूरा नहीं होता, तब तक वह कुछ न कुछ आलोचना करता ही रहता है, मैं भी उनमें से एक हूं। हमारे प्रदेश में रेलवे में इस बजट में कोई भी नया प्रावधान नहीं किया है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि यह बहुत अच्छा बजट आपने पेश किया है। भारतीय रेल में आपके अधीन 63,000 किलोमीटर रेल लाइनें हैं, जो दुनियां की सबसे बड़ी रेल लाइन है। आपके अधीन रेलवे में 1.6 मिलियन कर्मचारी सेवारत हैं और सभी आपकी प्रशंसा करते हैं। आपने बजट में बहुत सारे प्रयोजन किए हैं। उनमें से प्रमुख हैं—आपरेशन विजय में यानी कारगिल के युद्ध में जो बहादुर शहीद हुए, उनकी विधवाओं को रेल में यात्रा करने पर आपने 75 प्रतिशत की किराए में छूट दी है, यह बहुत ही सराहनीय काम किया है। आपने 1000 नई जगहें उन परिवारों से संबंधित व्यक्तियों को देने की बात कही, वह भी एक बहुत बड़ी और अच्छी बात है। बच्चों को हाई स्कूल तक की शिक्षा प्राप्त करने के लिए रेलों में आने-जाने हेतु आपने जो मुफ्त रेल यात्रा की सुविधा प्रदान की है वह भी एक अच्छा तथा सराहनीय कदम है। आपने बहुत सारे अच्छे काम किए हैं जिन्हें सभी ने सराहा है।

इसके साथ मैं हिमाचल प्रदेश के अपने लोक सभा क्षेत्र हमीरपुर एवं हिमाचल में रेलवे की गतिविधियों के बारे में चाहता हूं कि वे निम्नलिखित पर ध्यान दें।

मैं 12वीं लोक सभा से रेल मंत्रालय को पत्र लिखकर, सदन में प्रश्न पूछकर, सदन में नियम 377 के तहत मामला उठाकर तथा विभिन्न रेल मंत्रियों से मिलकर हिमाचल प्रदेश में रेलों के विकास, विस्तार एवं हिमाचल प्रदेश के नागरिकों को रेलों में सुविधाएं प्रदान करने हेतु निम्नलिखित मुद्दों की ओर ध्यान आकर्षित करता रहा हूं, लेकिन मुझे खेद के साथ लिखना पड़ रहा है कि अभी तक मुझे इन प्रकरणों में कोई प्रगति देखने को नहीं मिली है:

ऊना से हरिद्वार रेल लिंक—नंगल से सहारनपुर जाने वाली रेलगाड़ी को सहारनपुर से हरिद्वार तथा नंगल से ऊना तक बढ़ाया जाए। इससे हिमाचल प्रदेश के तीर्थयात्रियों को सीधे हरिद्वार रेल के यातायात की सुविधा मिल जाएगी और रेलवे को इसमें न तो नई रेल लाइन बिछाने की और न ही नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता है। सिर्फ वर्तमान रेल गाड़ी को सहारनपुर से हरिद्वार और इधर नंगल से ऊना जो कि 12 किलोमीटर का टुकड़ा है, बढ़ाने की आवश्यकता है, लेकिन रेल मंत्रालय हमेशा बोगियों के रख-रखाव एवं उनकी धुलाई एवं सफाई की व्यवस्था का बहाना बनाकर मेरी इस न्यायोचित मांग को टालता रहा है।

हिमाचल एक्सप्रैस में शायिकाओं का बढ़ाना—महोदय, ऊना से दिल्ली के लिए हिमाचल एक्सप्रैस चलती है और उसमें बहुत बड़ी संख्या में हिमाचल से यात्री दिल्ली आते हैं, लेकिन ऊना में आरक्षण की शायिकाओं की संख्या बहुत कम है। मैंने उन्हें बढ़ाने का अनुरोध किया था। मुझे रेलवे के अधिकारियों ने बताया कि

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सुरेश चन्देल]

ऊना से दिल्ली के लिए 32 शायिकाओं की बजाय 50 शायिकाओं का कोटा आरक्षित कर दिया गया है, लेकिन जब मैंने इस बारे में ऊना में जानकारी ली, तो मुझे बताया गया कि शायिकाओं की संख्या बढ़ाने के स्थान पर घटा दी गई है। मेरा आग्रह है कि शायिकाओं की संख्या बढ़ाई जाए।

भानुपली-बिलासपुर नई रेलवे लाईन—इसका सर्वेक्षण कार्य हो चुका है और इसके निर्माण हेतु सतलुज घाटी रेल निगम की स्थापना की गई है। जैसा कि मंत्री महोदया को विदित है वहां पर सीमेंट के पत्थरों का अपार भंडार है जो सहस्त्रों वर्षों तक समाप्त नहीं होगा। ऐसे पत्थरों के भंडारों के कारण सीमेंट उद्योगों की स्थापना की बहुत अधिक संभावनाएं हैं और इस कारण वहां सीमेंट उद्योग स्थापित हो रहे हैं। ए.सी.सी. सीमेंट तथा गागल सीमेंट जैसे बड़े उद्योग लग चुके हैं तथा कुछ और सीमेंट पर आधारित उद्योगों की स्थापना हो रही है, लेकिन रेल लाइन के अभाव में बहुमूल्य संपदा का दोहन कर देश के कार्य में नहीं लाया जा रहा है। अत: मेरा आग्रह है कि इसको सीमेंट उद्योगों, प्रदेश सरकार तथा रेल की भागीदारी में बने कार्पोरेशन के स्थान पर रेलवे स्वयं करे, तो कार्य जल्दी होगा तथा रेलों की सुविधाएं शीघ्र मिलने से प्रदेश का विकास होगा एवं देश की चहुंमुखी उन्नति होगी। मेरी मांग है कि भानुपली-बिलासपुर रेलवे लाइन का निर्माण रेल मंत्रालय स्वयं करे।

ऊना-पौंगडैम-डाडासीबा-देहरा-ज्वालामुखी के रास्ते ऊना-तलवाड़ा रेल लाइन का निर्माण—इस लाइन का निर्माण देश एवं प्रदेश हित में होना नितान्त आवश्यक है। रेल मंत्रालय का यह कहना कि इस लाइन पर 600 करोड़ का व्यय होगा, न्यायोचित नहीं है। देश की आजादी के बाद से हिमाचल प्रदेश में रेलों का विस्तार नहीं के बराबर हुआ है। सिर्फ नंगल-ऊना रेल लाइन के आज तक हिमाचल प्रदेश में एक भी नई रेल लाइन नहीं बिछाई गई है। यदि आजादी के बाद से आज तक 50 वर्ष का हिमाचल प्रदेश का रेलों के बजट का हिस्से का अनुमान लगाया जाए, तो हजारों करोड़ रुपए बैठेगा। रेलों के विकास की दृष्टि से हिमाचल प्रदेश को 50 वर्ष तक महरूम रखा गया है। ऐसी स्थिति में यदि एक-दो नई रेललाइनें बिछाई जाएं, तो कोई संकोच नहीं करना चाहिए। जहां रेलों का पहले ही बहुत अधिक विकास और विस्तार हो चुका है वहां और खर्च न कर जो प्रदेश रेलों की दृष्टि से पिछड़े हैं वहां रेल मंत्रालय को अधिक व्यय करना चाहिए।

हमीरपुर-हि.प्र. में कम्प्यूटरीकृत रेल आरक्षण केन्द्र—हिमाचल प्रदेश के जिला मुख्यालय हमीरपुर में कम्प्यूटरीकृत रेल आरक्षण केन्द्र स्थापित करने का मामला विगत लोक सभा में भी मैंने उठाया था और तत्कालीन रेल मंत्री श्री राम नाईक जी ने इस केन्द्र की स्थापना का जायजा लिया तथा अनिवार्य पाए जाने पर उन्होंने पूर्वक इसकी स्थापना का निर्णय लिया, लेकिन कार्यालय के लिए मुफ्त स्थान प्रदेश सरकार की ओर से उपलब्ध कराने की शर्त उन्होंने रखी जिसे हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री प्रो. प्रेम कुमार धूमल ने स्वीकार करते हुए प्रदेश सरकार की ओर से मुफ्त स्थान उपलब्ध करा दिया, लेकिन अभी तक इसकी स्थापना की दिशा में रेल मंत्रालय की ओर से कोई प्रगति देखने को नहीं मिली है।

मुम्बई-कालका रेल—इसे विगत सीजन में प्रायोगिक तौर पर चलाया गया जो सफल रहा। अब उसे नियमित किया जाए।

शताब्दी एक्सप्रैस एवं हिमालय क्वीन के दिल्ली पहुंचने के समय में परिवर्तन—इस बारे में मैंने मंत्री महोदय को पत्र लिखा है। तत्कालीन रेल मंत्री महोदय श्री नीतीश कुमार जी ने अपने शिमला प्रवास के समय वहां के होटलियर्स एवं स्थानीय जनता के प्रतिनिधियों को इस बारे में आश्वासन दिए थे।

हि.प्र. के जिला बिलासपुर में रानीताल और नैना देवी के बीच नई रेल लाइन बिछाना—इस बारे में मैंने दिनांक 14-12-99 को सदन में नियम 377 के अधीन मामला उठाया, लेकिन रेल मंत्रालय ने 500-600 करोड़ रुपए का व्यय बताकर तथा धनाभाव होने के कारण विचार करना मुनासिब नहीं समझा अपितु यह आश्वासन अवश्य दिया कि संसाधनों की स्थिति में सुधार होने तथा कुछ चालू कार्यों के पूरा हो जाने तक प्रतीक्षा करने की बात कही।

मेरा आग्रह है कि उपर्युक्त आठों कार्य नितान्त आवश्यक हैं जिन्हें शीघ्र पूरा किया जाना अनिवार्य है। इसमें से कुछ कार्य तो ऐसे हैं जो थोड़े से हेर-फेर से किये जा सकते हैं रेल मंत्रालय को कोई भारी व्यय नहीं करना पड़ेगा। हां, कुछ नई रेल लाइनों को बिछाने में व्यय जरूर होगा जो 50 वर्षों की आजादी के बाद से हिमाचल का रेलों में हिस्से का हिसाब लगाया जाए, तो नगण्य है। मुझे आशा ही नहीं अपितु पूर्ण विश्वास है कि आप मेरे आग्रह को कृपापूर्वक स्वीकार करेंगी।

[अनुवाद]

***श्री दिलीप कुमार मनसुखलाल गांधी** (अहमदनगर): आदरणीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदया को यात्रियों पर बिना कोई भार डाले रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं। आपने चार माह की अल्पावधि में एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है। रेल बजट में नयी रेलगाड़ियां चलाने के साथ-साथ यात्री सुरक्षा, रेल पथ के सुदृढ़ीकरण और अन्य परियोजनाओं को भी प्राथमिकता दी गई है। इससे रेलवे में आम आदमी का विश्वास पैदा हुआ है। देश की प्रगति में संचार की महत्वपूर्ण भूमिका होती है। बेहतर संचार सुविधाओं से विकास की गति तीव्र हो जाती है। रेलवे का देश की संचार सुविधाओं में बृहद अंशदान है। रेलवे विभाग विभिन्न संस्कृतियों का प्रतिनिधित्व करने वाले

*मूलत: मराठी भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर और यह भाषण सभा-पटल पर रखा गया।

विभिन्न क्षेत्रों के बीच संपर्क स्थापित करता है। मैं यह महसूस करता हूं कि रेलवे को यात्रियों को और अधिक सुविधाएं प्रदान करनी चाहिये। यदि अधिक गाड़ियां चलायी जाती हैं और बेहतर सुविधाएं प्रदान की जाती हैं तो रेलवे 21वीं सदी तक दुर्घटनाओं और प्रदूषण को नियंत्रित कर सकता है।

रेल बजट, जो आम यात्रियों की दृष्टि से एक बहुत अच्छा बजट है, में महाराष्ट्र के संबंध में कुछ नहीं कहा गया। पैलेस आन दी व्हील्स'' की पद्धति पर एक रेलगाड़ी को छोड़कर और कोई नई रेलगाड़ी नहीं चलायी गयी है। माननीय मंत्री महोदया ने इस दिशा में पहल करके 16 दिसम्बर, 1999 को महाराष्ट्र सदन में महाराष्ट्र राज्य के संसद सदस्यों की एक बैठक बुलायी थी। रेलवे ने सदैव महाराष्ट्र की उपेक्षा की है। तथापि रेल बजट में जिन कार्यों के लिए प्रावधान किये गये हैं, उनमें कर्जत-पनवेल नयी बड़ी लाइन को पूरा करने का कार्य और अमरावती-नरखेड़, अहमदनगर-बीड़-पर्ली-वैजनाथ 250 किलोमीटर रेल लाइन और ललितपुर-सतना, रीवा-सिंगरौली और कोपरगांव-शिरड़ी-आरामती-लोनाड़ रेल लाइन का विद्युतीकरण करने का कार्य 31 दिसम्बर 1000 तक हो जाना चाहिए। बहरहाल रेल बजट में यह उल्लेख नहीं किया गया कि इन रेल लाइनों का निर्माण कार्य कब तक पूरा हो जाएगा।

आमान परिवर्तन: बजट में केवल मिरज-लातूर सेक्शन का उल्लेख किया गया है पंडारपुर तक रेल लाइन के निर्माण का कार्य फरवरी, 2000 में पूरा हो चुका है।

दोहरीकरण: दोहरीकरण कार्य के लिए केवल पांच सेक्शन लिये गये हैं। मध्य रेलवे में दौंड़-मनमाड सेक्शन तथा अन्य महत्वपूर्ण लाइनों के दोहरीकरण का कार्य काफी आवश्यक है। दोहरीकरण का कार्य, जिसे इस वर्ष आरम्भ किया गया है, का गत वर्ष के रेल बजट में भी उल्लेख किया गया था और उन रेल बजटों में प्रावधान भी किया गया था। गत वर्ष तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने अपने भाषण में दौंड-मनमाड़ सेक्शन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण का आश्वासन दिया था। यह उम्मीद की जा रही थी कि इस वर्ष के बजट में भी कुछ प्रावधान किया जाएगा। मैं आशा करता हूं कि कम से कम यह प्रावधान अनुपूरक अनुदानों की मांगों में किया जाएगा।

महाराष्ट्र राज्य के संसद सदस्य 'महाराष्ट्र सदन' में आपके द्वारा बैठक बुलाने पर काफी प्रसन्न थे। हमें यह आशा थी कि रेलवे द्वारा महाराष्ट्र की उपेक्षा किये जाने के बाद अब महाराष्ट्र राज्य के साथ न्याय किया जोगा। महाराष्ट्र में रेलवे संबंधी अनेक समस्याएं हैं। रेलवे के स्टेशनों का नवीकरण, रेललाइन का दोहरीकरण, नई रेल लाइनों का सर्वेक्षण ऐसे क्षेत्र हैं जिन पर मेरे मतानुसार विचार किया जाना चाहिये।

अहमदनगर के दौंड़-मनमाड़ सेक्शन पर होने के बावजूद इसकी उपेक्षा की गई है। मैं इस संबंध में कुछ सुझाव देना चाहूंगा जिन पर अनुपूरक अनुदानों की मांगों के समय विचार किया जाये। दौंड-मनमाड सेक्शन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण का कार्य अत्यन्त आवश्यक है। तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार ने अपने रेल बजट 1999-2000 संबंधी भाषण में इसका उल्लेख किया था। लेकिन वर्ष 2000-2001 के रेल बजट में इस प्रयोजनार्थ कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

अंग्रेजों ने 1922 में श्रीरामपुर-(बेलापुर)-नेवासा-शेवगांव-पेइथान रेल लाइन का सर्वेक्षण किया था और उसके लिए कार्य भी आरम्भ किया था। शेवगांव तालुक में कुछ भू-समतल कार्य किया भी गया है।

पर्ली-वैजनाथ-बीड़-अहमदनगर रेल लाइन और पुणे-अहमदनगर-औरंगाबाद रेल लाइन का कार्य कई वर्षों से लम्बित है।

मैंने आपको पहले भी दो नई रेलगाड़ियां अर्थात् साई एक्सप्रैस और पुणे-जयपुर चलाने के लिये लिखा है। साई एक्सप्रैस मनमाड़ से मुम्बई बरास्ता कोपरगांव-श्रीरामपुर-अहमदनगर जाने के लिये सुविधा रहेगी। यदि यह रेलगाड़ी रात्रि 8.00 बजे मनमाड़ से चलती है तो तीर्थयात्री इस रेलगाड़ी से 'आरती' के पश्चात शिरड़ी से प्रस्थान कर सकते हैं। यह रेलगाड़ी मुम्बई जाने वाले 50 लाख दैनिक रेल यात्रियों के लिये भी लाभदायक सिद्ध होगी।

मैंने इस संबंध में श्री जी.एम.सी. बालयोगी, माननीय अध्यक्ष महोदय और श्री बंगारू लक्ष्मण, माननीय रेल राज्य मंत्री को पहले ही लिखा है।

यदि अहमदनगर को बेहतर रेल सुविधाएं प्रदान की जाती हैं, तो इससे इस शहर का विकास होगा। पंडित नेहरू को जिस किले में बंद रखा गया था, वह अहमदनगर में स्थित है। शिरडी, शिंगनापुर भी निकटवर्ती हैं। इन सभी स्थानों पर पर्यटन की व्यापक संभावनाएं हैं। यदि रेल लाइन बिछायी जाती हैं, तो अहमदनगर एक महत्वपूर्ण पर्यटन केन्द्र बन सकता है। मेरा यह अनुरोध है कि उपर्युक्त कार्य के लिये अनुपूरक बजट में प्रावधान किया जाये।

मैं अहमदनगर जिले के सर्वाधिक महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल शिरड़ी में कम्प्यूटरीकरण रेल आरक्षण सुविधा प्रदान किये जाने के लिये रेलवे का धन्यवाद करता हूं।

मुम्बई में हार्बर रेल लाइन के साथ-साथ अनेक झोपड़ियां बनी हुई हैं जिससे रेल यातायात काफी हद तक बाधित होता है। मैं इन झोपड़ियों को हटाने के लिये साहसिक कदम उठाने हेतु रेल प्रशासन का आभार व्यक्त करता हूं। झोपड़ियों के कारण रेलगाड़ियां समय पर नहीं चल पाती थी दुर्घटनाएं होती थी, रेल गाड़ियों पर

[श्री दिलीप कुमार मनसुखलाल गांधी]

पत्थर फैंके जाते थे जिससे अनेक यात्री स्थायी रूप से विकलांग हो जाते थे। लेकिन रेलवे द्वारा उठाये गये कड़े कदमों से यात्री दुर्घटनाओं से बच गये हैं। मैं आशा करता हूं कि रेल प्रशासन भविष्य में रेलवे स्टेशनों के इर्द-गिर्द तथा रेल लाइनों के साथ-साथ रेल भूमि के अतिक्रमण को रोकने के लिये कड़े कदम उठायेगा। 'महाराष्ट्र सदन' में हुई बैठक के परिणामस्वरूप महाराष्ट्र के संबंध में मामलों के सुझाव दिये गये थे। लेकिन इस बजट में दिवा-पनवेल सेक्शन के दोहरीकरण को छोड़कर अन्य किसी प्रस्ताव के बारे में कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

महाराष्ट्र में महत्वपूर्ण परियोजनाएं:

(1) लातूर-मिरज सेक्शन में छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलना:

यह परियोजना 1992-93 में स्वीकृत की गई थी। गत वर्ष के बजट में इस 361 किलोमीटर छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने के लिये प्रावधान किया गया था। लेकिन आवंटित धनराशि का पूर्णतया उपयोग नहीं किया जा सका। चूंकि यह लाइन विदर्भ और मराठवाड़ा को जोड़ती है, अत: यह आवश्यक है कि इस सेक्शन में रेल लाइन दोहरीकरण का कार्य यथासंभव शीघ्र पूरा किया जाये।

(2) पनवेल-कर्जन लाईन:

इस 28 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन के लिये भूमि अधिग्रहण का कार्य पूरा हो चुका है। यदि यह रेल लाइन पूरी हो जाती है, तो इससे मुम्बई जाने वाले यात्रियों का काफी समय बचेगा।

(3) श्रीरामपुर-नेवासा-शेवगांव लाइन:

अंग्रेजों ने 1922 में इस रेल लाइन के लिये स्वीकृति प्रदान की थी। भूमि का अभिग्रहण कर लिया गया है और भूमि को समतल करने का कुछ कार्य भी किया गया है। लेकिन इस रेल लाइन के मामले में और कोई प्रगति नहीं हुई है। मैंने इस संबंध में माननीय रेल मंत्री महोदया, ममता बनर्जी, माननीय रेल राज्य मंत्री, श्री बंगारू लक्ष्मण और माननीय अध्यक्ष, श्री जी.एम.सी. बालयोगी को भी पत्र लिखे हैं।

(4) पर्ली-वैजनाथ-बीड-अहमदनगर लाइन:

उपरोक्त कार्य भी काफी समय से लम्बित है। यह मार्ग मराठवाड़ा और पश्चिम महाराष्ट्र को जोड़ेगा। इस सेक्शन पर कुछ रेलवे स्टेशनों का कार्य आरम्भ हो चुका है।

(5) पूर्णा-अकोला-खंडवा बड़ी लाइन:

यह मार्ग कोचिगूडा-नांदेड़, पूर्णा-अकोला, खंडवा-अजमेर-दिल्ली होते हुए सिकन्दराबाद से दिल्ली तक है। सिकन्दराबाद-पूर्णा और रतलाम-दिल्ली लाइनों का कार्य पूरा हो चुका है। तथापि, पूर्णा-अकोला-खंडवा सेक्शन में बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन का कार्य नहीं हुआ है। इस पर कई बार 'भूमि पूजन' किया गया है परन्तु कार्य नहीं किया गया है।

(6) अमरावती से नांदेड तक नई रेल लाइन:

138 किलोमीटर की यह रेल लाइन 1993-94 में स्वीकृत की गई थी। इस रेल लाइन को पूरा करने के लिए लगभग 50 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। विदर्भ क्षेत्र के विकास के लिए यह लाइन अत्यावश्यक है।

(7) गोंडिया-जबलपुर लाइन का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन:

इस लाइन का आमान परिवर्तन स्वीकृत कर दिया गया है। परन्तु इस कार्य के लिए कोई बजटीय प्रावधान नहीं किया गया है।

महाराष्ट्र में नई रेल परियोजनाएं:

(1) मथेरन से अमन लाज तक रेल लाइन:

इस रेल लाइन, जिस पर 26 लाख रुपये की लागत आयेगी, से मथेरन आने वाले पर्यटकों को अच्छी सुविधा उपलब्ध होगी।

(2) दहानू-नासिक रेल लाइन:

यह लाइन किसानों और आदिवासियों की दृष्टि से महत्वपूर्ण है।

(3) कोल्हापुर-पुणे:

नई बड़ी लाइन-इस मार्ग पर यात्रियों की संख्या में वृद्धि हुई है। यह मार्ग किसान और औद्योगिक माल की ढुलाई की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। इस मार्ग का सर्वेक्षण पहले ही कर लिया गया है।

(4) मनमाड-इन्दौर रेल लाइन:

यह लाइन धुले और नारधना होते हुए धुले जिला और मध्य प्रदेश के औद्योगिक रूप से पिछड़े क्षेत्र के लिए महत्वपूर्ण है। इस लाइन का सर्वेक्षण किया जा चुका है।

(5) भुसावल-सूरत सेक्शन का दोहरीकरण:

इसका सर्वेक्षण किया गया है। चूंकि इस लाइन पर यातायात की बहुतायत है, अत: इस लाइन का दोहरीकरण अत्यावश्यक है।

(6) दौंड-मनमाड सेक्शन का दोहरीकरण:

इस सेक्शन में यातायात की बहुतायत है। चूंकि इस मार्ग पर एक ही लाइन है इसलिए इस मार्ग पर कई एक्सप्रेस गाड़ियां समय पर नहीं चल पाती हैं। इस लाइन के दोहरीकरण के साथ ही इसका विद्युतीकरण भी अत्यावश्यक है।

नई रेल लाइनों में पुणे-अहमदनगर-औरंगाबाद रेल लाइन महत्वपूर्ण है। इस लाइन का सर्वेक्षण किया गया है। इसी प्रकार पुणे-नासिक, पंढरपुर-देवगढ़, पंढरपुर-सोनंद, बीड़-गवेराई-अंबद, जालना-भोकरादन इन सभी रेल लाइनों का सर्वेक्षण किया गया है। परन्तु यहां कार्य आरम्भ नहीं हुआ है।

नागपुर से नागभिड, नागपुर से छिंदवाड, रंजनगांव से चन्द्रपुर, भंडारा रोड से पवानी, वडगांव से पवानी रोड, उमरेड से चन्द्रपुर

विदर्भ क्षेत्र में इन सभी रेल लाइनों को बड़ी लाइन में बदले जाने की आवश्यकता है। इन लाइनों का स्वतंत्र सर्वेक्षण कराया जाये और इन लाइनों का सर्वेक्षण कराने के लिए धनराशि उपलब्ध करायी जाये।

सड़क उपरि पुल

नई रेल लाइनों के साथ उन रेल लाइनों पर, जहां वाहन यातायात अत्यधिक है, सड़क उपरि पुल निर्मित किए जाने चाहिए।

1. नेरल रेलवे स्टेशन
2. महादिन कालोनी-कोल्हापुर से लगभग दो किलोमीटर
3. भुसावल स्टेशन के समीप
4. नंदरबार रेलवे स्टेशन के समीप
5. राजपीठ-अमरावती रेल समपार
6. खापरखेड़ा (जिला नागपुर)
7. बूटीबोरी औद्योगिक शहर—वर्धा रोड पर नागपुर से 30 किलोमीटर
8. लोनाजी, खोपोली, कारजट—इन शहरों के समीप रेल लाइन पर उपरिपुल।

1. नए रेलवे स्टेशन और प्लेटफार्म:

अमलनेर, जलगांव, भुसावल, मनमाड, अहमदनगर और जगपुरी रेलवे स्टेशनों का सौंदर्यीकरण आवश्यक है। मध्य प्रदेश में कई रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों की लम्बाई बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। पूर्णा, वसमत, हिंगोली, क़ारजत, वालीवडे रेलवे स्टेशनों की लम्बाई बढ़ाये जाने की आवश्यकता है।

2. नई रेलगाड़ियां:

पनवेल-हावड़ा सेक्शन पर सांई एक्सप्रैस—राज्य और देश के विभिन्न भागों से लाखों भक्तगण अहमदनगर जिले में स्थित शिरडी आते हैं। परन्तु मुम्बई और पुणे से आने वाले भक्तजनों के लिए कोई सीधी गाड़ी नहीं है। अत: अहमदनगर, दौंड-पुणे होते हुए मनमाड से मुम्बई के लिए एक्सप्रैस गाड़ी चलाये जाने की आवश्यकता है।

3. पुणे-जयपुर:

अहमदनगर और पुणे वासियों का जयपुर के साथ वाणिज्यिक और पारिवारिक संबंध है। इसलिए पुणे-जयपुर रेलगाड़ी शुरू किए जाने की आवश्यकता है।

4. मुम्बई-नासिक नई रेलगाड़ी:

जलगांव-भुसावल का बहुत तेजी से औद्योगिकीकरण हो रहा है। अत: भुसावल-मुम्बई सेक्शन पर खंडेश एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाये।

इस प्रस्तावों पर विस्तृत चर्चा की जा चुकी है। परन्तु महाराष्ट्र के संसद सदस्यों द्वारा रखी गई मांगों पर गम्भीरता से विचार नहीं किया गया है। इन लाइनों के साथ मलेगांव, धुले, नरधाना, शिरपुर, सेंधवा-धमनोड, महु होते हुए मनमाड-इन्दौर रेलवे लाइन को तेजी से पूरा किए जाने की आवश्यकता है। इस रेललाइन से कई रेल गाड़ियों की दूरी काफी कम हो जायेगी। इस रेल लाइन के पूरा होने के बाद रेलवे को प्रतिवर्ष 218 करोड़ रुपये का लाभ हो सकता है।

*श्री पी. मोहन (मदुरै): माननीय सभापति महोदय, जब माननीय रेल मंत्री शुरू की जाने वाली नई गाड़ियों के बारे में बढ़ चढ़कर घोषणा की जा रही थी तो मुझे बहुत खुशी हुई। मैं बड़ी उत्सुकता से मदुरै और तमिलनाडु के दक्षिणी जिलों की जनता की लम्बे समय से लम्बित मांग के सुविचारित उत्तर के रूप में मदुरै-मुम्बई नई सीधी गाड़ी के बारे में घोषणा की प्रतीक्षा करता रहा। परन्तु जब इसकी घोषणा नहीं की गई तो मैं अत्यधिक निराश हुई। इसके बाद मैंने माननीय रेल मंत्री से फोन पर और व्यक्तिगत रूप से सम्पर्क किया। उन्होंने मुझे यह आश्वासन दिया था कि इसे शामिल किया जायेगा। मैं यह आशा करता हूं कि वह 2000-2001 के रेल बजट पर चर्चा का उत्तर देते समय अपने भाषण में इसकी घोषणा करेंगी।

हावड़ा-तिरुचि एक्सप्रैस गाड़ी को कन्याकुमारी तक बढ़ा दिया गया है और इसकी घोषणा कर दी गई है जैसेकि कोई नई गाड़ी शुरू की जा रही है। इसी प्रकार, निजामुद्दीन से कोयम्बटूर तक एक नई रेलगाड़ी शुरू करने की भी घोषणा की गई है। परन्तु हमारी बहुत समय से लम्बित मांग को पूरा नहीं किया गया है।

हम मदुरै-दिल्ली सीधी गाड़ी की मांग करते आ रहे हैं। परन्तु इस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है। बोडी होते हुए डिंडीगुल-एर्नाकुलम लाइन, के बारे में विगत में अनुमान लगाए जाने के बावजूद इस वर्ष कोई उल्लेख नहीं किया गया है। मदुरै, बोडी होते हुए कोट्टायम और एर्णाकुलम के बीच रेल सम्पर्क की अत्यंत आवश्यकता है। ऐसे अर्थक्षम और व्यवहार्य लाइन को छोड़ दिया गया है। हम कन्याकुमारी अथवा मदुरै जोधपुर के लिए रेल सम्पर्क का अनुरोध भी करते आ रहे हैं।

यह चौंकाने वाला और सच बात है कि रात्रि 8 बजे के बाद चेन्नई से मदुरै अथवा अन्य दक्षिणी जिलों के लिए कोई गाड़ी नहीं है। अत: मेरा आपसे आग्रह है कि चेन्नई से मदुरै के लिए एक नई गाड़ी शुरू की जाये जो रात्रि 10.30 बजे रवाना हो। आप यात्रा करने वाली जनता की आवश्यकताओं का ध्यान रखें। अत: आप मदुरै से चेन्नई तक वैगाई एक्सप्रैस की तरह दिन में चलने वाली दूसरी गाड़ी शुरू करें।

---

*मूलत: तमिल भाषण के अंग्रेजी अनुवाद को हिन्दी रूपान्तरण और यह भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पी. मोहन]

मैं आपसे चेन्नई और कन्याकुमारी के बीच पटरियों के दोहरीकरण का कार्य शुरू किये जाने पर आग्रह करते आया हूं। आप इस पर विचार करें और इस संबंध में घोषणा करें। इसी तरह चेन्नई और विल्लूपुरम के बीच रेल लाइन के दोहरीकरण का भी प्रस्ताव है। अब तक की स्थिति के अनुसार विल्लूपुरम से मदुरै तक बड़ी लाइन के साथ मीटर लाइन भी है। अत: चेन्नई से मदुरै तक बड़ी लाइन के दोहरीकरण को सुनिश्चित करते हुए इसके आमान परिवर्तन को शुरू करने का प्रस्ताव व्यवहार्य होगा।

तमिलनाडु में 2500 किलोमीटर लम्बी मीटर गेज रेल लाइन है। इसमें से 1050 किलोमीटर लाइन को बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन किया जाना है। आमान परिवर्तन की यह परियोजना भी धनराशि के अपर्याप्त आवंटन के कारण धीमी गति से चल रही है। किसी वर्ष में एक बार भी पर्याप्त राशि आवंटित नहीं की गई। ऐसी स्थिति बनी रहती है। कुल 1200 करोड़ रुपये की राशि की आवश्यकता होगी परन्तु इसके लिए अब तक केवल 106 करोड़ रुपये ही रखे गए हैं। इस वर्ष 2000-2001 में केवल 0.35 करोड़ रुपये ही निर्धारित किए गए हैं। यह न्यायोचित नहीं है। अत: मैं रेल मंत्री से तमिलनाडु में सभी लम्बित परियोजनाओं को निपटाने के लिए अधिक राशि आवंटित करने का अनुरोध करता हैं। इसे न्यायपूर्ण ढंग से पूरा करना होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

***श्रीमती निवेदिता माने** (इचलकरांजी): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का समय दिया इसके लिए मैं आपकी आभारी हूं। महोदय, यह मेरी पहली स्पीच है। मैं महाराष्ट्र के इचलकरंजी लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आई हूं। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में रेलवे से संबंधित समस्याओं को मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदया के ज्ञान में लाना चाहती हूं और माननीय मंत्री महोदया से निवेदन करती हूं कि मेरे निम्नलिखित निवेदन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें और उन्हें पूरा करने के बारे में कोई आश्वासन दें।

कोल्हापुर से मुम्बई जाने वाली महालक्ष्मी ट्रेन को सुपरफास्ट किया जाए या इसके स्थान पर कोई अन्य रेल चलाई जाए।

महोदय, कोल्हापुर से मिराज एक महत्वपूर्ण रेल लाइन है। लेकिन यहां सिंगल रेल लाइन होने के कारण यात्रियों को बहुत असुविधा होती है तथा गाड़ियों में बहुत अधिक भीड़ होती है, सिंगल लाइन होने के कारण गाड़ियां समय से अपने स्थान पर नहीं पहुंचती हैं। अत: मेरी मंत्री महोदया से प्रार्थना है कि इस लाइन का दोहरीकरण किया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, जयसिंगपुर से कोल्हापुर जाने वाले दैनिक यात्रियों की बड़ी संख्या है, ये यात्री अधिक समय तथा पैसा खर्च करके आते-जाते हैं। मेरी मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि इस लाइन पर एक शटल ट्रेन जयसिंगपुर से कोल्हापुर के लिए चलाई जाए, जिससे कि दैनिक यात्रियों के पैसे तथा समय की बचत हो सके और रेलवे को भी अधिक राजस्व प्राप्त हो सके।

महोदय, कोल्हापुर से मिराज की रेल लाइन का विद्युतीकरण करने की कृपा करें। इस लाइन पर ट्रेनों का बहुत आवागमन होता है, लेकिन विद्युतीकरण के अभाव में ट्रेनों की स्पीड भी कम रहती हैं और ट्रेनें समय से भी नहीं पहुंचती हैं। अत: उपरोक्त लाइन का विद्युतीकरण करने की कृपा करें।

महोदय, मेरा अंतिम निवेदन यह है कि गोवा से हजरत निजामुद्दीन पहुंचने में ट्रेन से 36 घंटे का समय लगता है। इतने लम्बे समय यात्रा करना आसान नहीं होता और इतने लम्बे समय की ट्रेन के गंतव्य पर पहुंचने का कोई सही समय भी नहीं होता है। अत: आपसे प्रार्थना है कि इस ट्रेन की स्पीड बढ़ाई जाए ताकि हजरत निजामुद्दीन पहुंचने में कम समय लगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुन: आपको धन्यवाद देती हूं और आशा करती हूं कि माननीय रेल मंत्री महोदया मेरे सुझावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी।

***श्री अरुण कुमार** (जहानाबाद): माननीय सभापति महोदय, रेल बजट पर अपने विचार रखते हुए मैं सदन के माध्यम से सरकार का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। वैसे इस वर्ष का रेल बजट पीपुल ओरिएन्टिड है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को आवाम की ओर से और अपनी ओर से धन्यवाद ज्ञापित करता हूं।

सभापति महोदय, सेफ्टी की प्राथमिकता को ध्यान में रखते हुए ट्रैक माडर्नाइजेशन हेतु वित्त विभाग को पर्याप्त धन उपलब्ध कराना चाहिए। क्योंकि अपने देश का यह सबसे बड़ा ट्रांसपोर्टिंग सिस्टम है। देश की सम्पूर्ण आबादी इससे प्रभावित होती है। दूसरी महत्वपूर्ण बात की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए मुझे कहना है कि रेल विभाग में जितने कारपोरेशंस हैं, उन्हें आप नये सिरे से आर्गेनाइज करें। रेल से रिटायर्ड पदाधिकारियों को डालकर इसके विकास को प्रभावित न करें। चाहे वह राइटस हों, इरकान हो या कंटेनर कारपोरशन हो, इसमें दूसरे आर्गेनाइजेशन से पदाधिकारियों को नहीं लाकर या रिटायर्ड पदाधिकारियों को नहीं लाकर पब्लिक सैक्टर के स्वाभाविक विकास में हो रही बाधा से उबारा जाए तथा कर्मचारियों के हितों को संरक्षित कर इसे मजबूती प्रदान की जाए। आप कम्युनिकेशन सैक्टर में जाना चाहते हैं, आप निश्चित जाएं, लेकिन इसे रेल के अंदर रखकर, खर्च को कम किया जा सकता

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

है। अनावश्यक खर्चा इंफ्रास्ट्रक्चर पर न डालकर, इसे रेलवे के पास उपलब्ध इंफ्रास्ट्रक्चर से काम किया जा सकता है।

अंत में मैं अपने प्रदेश की एक चिरलंबित योजना की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। पटना-गया लाइन का दोहरीकरण शीघ्र कराया जाए। इस 96 कि.मी. के पथ के दोहरीकरण से दिल्ली-गया-हावड़ा तथा दिल्ली-पटना-हावड़ा लाइन को लिंक करने का सबसे कम दूरी का पथ है। यह निर्माणाधीन परियोजना है, लेकिन इसमें मात्र दस करोड़ रुपये पिछले वित्तीय वर्ष में दिये गये थे। कृपया पर्याप्त राशि उपलब्ध कराकर इसे शीघ्र पूरा कराया जाए। धन्यवाद।

*श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर): महोदय माननीय रेल मंत्री ममता जी द्वारा हिन्दुस्तान की आम जनता की भावनाओं को दर्शाने वाला ममता एवं समता वाला रेल बजट प्रस्तुत किया गया है। मैं उसके पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। किराया भाड़ा में कुछ भी तरह की वृद्धि नहीं करने की जो घोषणा माननीय मंत्री महोदय द्वारा की गई है उसका सारे देश की जनता ने हृदय से स्वागत किया है। सीमित संसाधनों के बावजूद भी रेल सुविधाओं के विस्तार की योजनाएं मंत्रालय द्वारा बनाई जा रही हैं। उनका क्रियान्वयन प्रभावी ढंग से होना चाहिए जिससे रेल यात्रियों को लम्बी दूरी की यात्रा में असुविधा का सामना न करना पड़े। लम्बी दूरी की यात्राओं वाली ट्रेनों में डिब्बों के रख-रखाव की ओर समय-समय पर सरकार द्वारा ध्यान देने की आवश्यकता है। वातानुकूलित डिब्बों के यात्रियों को जो कपड़े प्रदान किये जाते हैं उनमें अलग-अलग ट्रेनों में उसी श्रेणी के डिब्बों में दिये जाने वाले बिछाने एवं ओढ़ने के कपड़ों में असमानता देखने को मिलती है। द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में जो तकिया दिया जाता है वह बहुत छोटा होता है। कुछ ट्रेनों के वातानुकूलित डिब्बों के लम्बी दूरी वाली ट्रेनों के बाथरूम इतने खराब हो चुके हैं कि उनको अविलम्ब बदले जाने की एवं उनके तुरन्त रख-रखाव करने की आवश्यकता है। इसका उदाहरण मैंने स्वयं 11 मार्च को बिलासपुर से निजामुद्दीन जाने वाली छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस के ए.सी. टू/टायर डिब्बा नं. 8380 5/1 डिब्बे के 8237 डाऊन गाड़ी को मैंने इतना क्षतिग्रस्त पाया उनको देखकर ऐसा प्रतीत होता था मानो लम्बे समय से किसी अधिकारी ने उन डिब्बों का निरीक्षण नहीं किया है। ऐसे लापरवाह अधिकारियों का ध्यान इस अव्यवस्था की ओर आकर्षित करा कर उनको अविलम्ब ठीक करने का निर्देश देना चाहिए। साथ ही लम्बी दूरी की जितनी भी ट्रेनें है उन्हें बगैर आरक्षण के सामान्य डिब्बों की संख्या भी बढ़ाया जाना चाहिए जिससे आरक्षण न करा पाने वाले यात्री भी इन गाड़ियों से यात्रा कर सकें। कच्चे माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाने के लिए जिनमें फल, सब्जियां, फूल इन वस्तुओं को प्राथमिकता के आधार पर निर्धारित स्टेशन पर उतारने की समुचित व्यवस्था की जानी चाहिए कई बार देखने में यह आता है कि इस तरह की सामग्री को निर्धारित स्टेशन पर न उतारा जाकर आगे किसी ओर जंक्शन पर उतार दिया जाता है और बाद में किसी अन्य ट्रेन से उसको निर्धारित स्टेशन पर पहुंचाया जाता है। इस सारी प्रक्रिया में इस तरह की सामग्री खराब होने से रेलवे का अनावश्यक रूप से नुकसान होता है तथा व्यापारी और उपभोक्ता भी परेशान होते हैं।

रेलवे स्टेशनों के आसपास रेलवे की भूमि का व्यापारिक उपयोग करके रेलवे की आय में वृद्धि करने के सारे देश में प्रयास किये जा सकते हैं तथा इस बढ़ी हुई आय से रेल यात्री सुविधाओं का विस्तार करने में सहायता प्राप्त होगी।

अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले स्टेशनों के संदर्भ में क्षेत्र की जनता की जो आवश्यक मांगे हैं उनकी ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। बीना जंक्शन को कि सम्भाग का एकमात्र जंक्शन है, कई कारणों से महत्वपूर्ण स्टेशन बन गया है। बीना में पास ही भारत और ओमान सरकार के सहयोग से भारत-ओमान रिफाइनरी लिमिटेड स्थापित होने जा रही है। बीना से नजदीक आनन्दपुर साहिब एक प्रमुख तीर्थस्थल है। यहां सारे देश में तीर्थयात्री दर्शन करने के लिए आते हैं। आनन्दपुर साहिब में वर्ष में तीन बार मेला भी लगता है। मेले के समय गोवा एक्सप्रेस, पुष्पक एक्सप्रेस सहित लम्बी दूरी की अनेक गाड़ियों का यहां ठहराव किया जाता है। वैसे भी दमोह एवं सागर संसदीय क्षेत्र से बंगलौर, मद्रास, विशाखापत्तनम जाने वाले यात्री बीना स्टेशन से गाड़ियां बदलते हैं। अत: गोवा एक्सप्रेस, पुष्प एक्सप्रेस एवं भोपाल से लखनऊ चलने वाली नई गाड़ी, भोपाल-लखनऊ एक्सप्रेस का ठहराव में किया जाना चाहिए। खुरई अनाज की बहुत बड़ी मंडी है। यहां पर कृषि उपकरणों के निर्माण एवं विक्रय केन्द्र भी हैं। यहां पर कामायनी एक्सप्रेस एवं हीराकुंड एक्सप्रेस का ठहराव किया जाना चाहिए। अभी कामायनी एक्सप्रेस को खुरई से छोटे स्थान पथरिया में ठहराव किया गया है। जिससे खुरई क्षेत्र की जनता के मन में यह धारणा बैठी हुई है कि उनसे लगातार पक्षपात किया जा रहा है। कोटा से बीना चलने वाले पैसेंजर ट्रेन 91 डाऊन, 92 अप जो कि बीना शाम को 5 बजे आकर रात्रि भर खड़ी रहती है। अगले दिन सुबह 9.45 बजे कोटा जाती है। उस ट्रेन को कोटा बीमा, दमोह तक चलाया जाना चाहिए। दोपहर 12 बजे के बाद बीना से सागर दमोह की ओर कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं है जिसमें बीना से सागर दमोह के बीच छोटे-छोटे स्टेशन के यात्रियों को अनेक कष्टों का सामना करना पड़ता है। बीना से सागर को 6 बजे बीना से दामोह पैसेंजर चलकर रात्रि दमोह ठहराव कर दमोह से सुबह 6 बजे चलकर 9.45 पर कोटा की ओर जा सकती है। इसके साथ ही अभी चलने वाली दमोह को शटल गाड़ी जो कि सागर से लगभग 7.20 पर चलती है खुरई के आगे खड़ी रहती है और ऐसे स्थान पर खड़ी रहती है जहां

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री वीरेन्द्र कुमार]

पर यात्रियों को खाने-पीने के लिए कुछ नहीं मिलता है और साथ ही असुरक्षित भी रहते हैं। रात्रि के लगभग 12 बजे स्टेशन पर पहुंचती है इसको बीना में रात्रि के 9.30 बजे प्लेटफार्म नं. 5 बीना इटारसी गाड़ी चले जाने के बाद खाली हो जाता है। अत: इस प्लेटफार्म नं. 5 पर शटल को लिया जा सकता है। मंडी, बामोरा स्टेशन पर सदर्न एक्सप्रेस के ठहराव की मांग लगभग 15-20 वर्षों से चली आ रही है। बीना और भोपाल के बीच लगभग 30 मिनट का अन्तराल है अत: यहां के व्यापारियों, विद्यार्थियों एवं कर्मचारियों के हितों को देखते हुए सदर्न एक्सप्रेस का मंडी बामोरा में ठहराव किया जाना चाहिए। इसी तरह पूर्व में कर्सेदा स्टेशन पर पठानकोट एक्सप्रेस एवं गणेशगंज स्टेशन पर उत्कल एक्सप्रेस का ठहराव होता था जो कि बंद कर दिया गया है। इन दोनों स्टेशनों से पचासों गांव के यात्री यात्रा करते थे। अत: इनका ठहराव पुन: प्रारम्भ किया जाना चाहिए। मंत्रालय ने भोपाल राजकोट ट्रेन को सप्ताह में दो दिन जबलपुर तक बढ़ाने की जो घोषणा की है उसका स्वागत करते हैं और साथ ही मांग करते हैं कि इसको सप्ताह के दो दिन जबलपुर, कटनी, दामोह, सागर, बीना, भोपाल होकर चलाया जाना चाहिए। पटना-सूरत ट्रेन को सप्ताह में तीन दिन कटनी, बीना, भोपाल होकर चलाया जाना चाहिए। बीना नगर से स्टेशन तक जाने के लिए अक्सर रेलवे फाटक बंद मिलता है जबकि स्टेशन दूर है। अत: यहां पर ओवरब्रिज बनना बहुत आवश्यक है। आगासोद रिफाइनरी की तरफ जाने वाली डबल लाइन पर भी ओवरब्रिज बनना अति आवश्यक है।

[अनुवाद]

श्री अमर राय प्रधान (कूच बिहार): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री को हमारे देश की निर्धन जनता के लिए 15 रुपये का रेल टिकट शुरू करने के लिए बधाई देता हूं। इससे विक्रेता, खेतिहर मजदूर और दैनिक वेतनभोगी लाभान्वित हुए हैं। हमारे देश में एक ऐसी संस्कृति विकसित हो गई है कि जैसे कि रेलगाड़ी हर एक व्यक्ति की निजी सम्पत्ति हो। इसलिए वे रेलगाड़ी में बिना टिकट यात्रा करना अपना अधिकार समझते हैं। इस प्रकार से हमारे देश में पिछले 50 वर्षों में बेटिकट यात्रियों की संख्या बढ़ती जा रही है। मैं यह नहीं जानता कि यह कब बंद होगा। परन्तु रेलवे की ओर से इस दिशा में ईमानदारीपूर्वक प्रयास किये गये हैं। मैं आशा करता हूं कि ऐसा माहौल बनेगा कि जिससे लोग अन्तत: टिकट लेकर यात्रा करने के लिए बाध्य हो जायेंगे और लोगों में ऐसी आदत बन जायेगी कि रेलगाड़ी में बेटिकट यात्री नहीं होंगे। ...*(व्यवधान)* जो कुछ भी हो उत्तरी क्षेत्र उतना छोटा क्षेत्र नहीं है जितना कि आप समझते हैं।

इस प्रकार से रेलगाड़ियों में बेटिकट यात्री होते हैं। आपके द्वारा शुरू किये गए टिकटों से 400 रुपये से कम आय वाले लोग लाभान्वित होंगे। इस संबंध में, मैं माननीय रेल मंत्री से यह आग्रह करता हूं और यह मेरा सुझाव भी है कि ये टिकट गरीबी रेखा से नीचे जीवन यापन करने वाले लोगों के लिए लागू किया जाये। गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले लोगों को यह सुविधा उपलब्ध कराया जाये। इसके लिए आय की सीमा 800 रुपये तक बढ़ायी जाये।

सभापति महोदय, इस समय में कई प्रश्न उठाए गए हैं। महोदय, आप भी इस सभा के वरिष्ट सदस्य है। मैंने इस सभा में वरिष्ठ सदस्य के नाते हमेशा ही पूर्वोत्तर क्षेत्र और उत्तर बंगाल, जो उत्तर सीमांत रेलवे के क्षेत्राधिकार में आता है, से संबंधित मुद्दों को उठाया है। यदि आप रेलवे मानचित्र को देखें तो यह पाएंगे कि देश में यह रेल लाइन सर्वाधिक उपेक्षित है। कई सदस्य दोहरी रेल लाइन, नई रेल लाइन, विद्युतीकरण, आमान परिवर्तन की मांग करते आ रहे हैं परन्तु हम पूर्वोत्तर क्षेत्र और उत्तर बंगाल के लोग यही कहते आ रहे हैं कि हमारे लिए गाड़ियां चलाइए हम इन थोड़ी गाडियों में नहीं जा सकते हैं। हां, यहां बहुत कम गाड़ियां हैं। हम इनमें यात्रा नहीं कर सकते।

केरल से भी आप एक मार्ग या दूसरे मार्ग की अनदेखी कर सकते हैं। कोलकाता से भी आप एक मार्ग या दूसरे मार्ग की अनदेखी कर सकते हैं। यदि आप इस क्षेत्र की भौगोलिक स्थिति देखें, तो आप यह पायेंगे कि पूर्वोत्तर क्षेत्र और उत्तरी बंगाल में आप सिलीगुड़ी और न्यू जलपाईगुड़ी की अनदेखी नहीं कर सकते। यह इस क्षेत्र की समस्या है। यदि आप पूर्वोत्तर क्षेत्र का विकास करना चाहते हैं, तो आप किस प्रकार उसका विकास करेंगे? आप कैसे उसका विकास करेंगे? तब उड़न रेलगाड़ी की आवश्यकता होंगी। फिर, किसी वायुयान की आवश्यकता होगी। हम इसी तथ्य को देखते हुए रेलगाड़ी चाहते हैं क्योंकि हमारे पास कोई अन्य विकल्प नहीं है। हम इसलिए रेलगाड़ी चाहते हैं क्योंकि हम खाद्यान्न चाहते हैं। हम अन्य सामग्री भी चाहते हैं। केवल इसी प्रयोजन हेतु, 50 वर्ष के अंतराल के बाद ही सही, कम से कम माननीय रेल मंत्री और संबंधित अधिकारियों ने इस स्थिति को महसूस किया है और न्यू मायनागुडी से गोलकगंज, बिलासीपाड़ा होकर जोगीघोपा तक एक नई रेल लाइन आरंभ करने के बारे में सोचा है।

एक दिन मेरे असम के मित्र यह कहने का प्रयास कर रहे थे कि कुछ भी नहीं दिया गया है। मैं असम के माननीय सदस्यों से यह स्पष्ट रूप से पूछना चाहता हूं कि क्या इससे उन्हें सहायता मिलेगी या नहीं?

कुमारी ममता बनर्जी से मेरे राजनैतिक मतभेद हैं। वह एक पार्टी से संबंधित हैं और मैं दूसरी पार्टी से। तथापि, उन्होंने ऐसे

क्षेत्र में एक नई रेललाइन बिछाने का साहस किया जहां पिछले 50 वर्षों से कोई लाइन नहीं थी। मैं इसके लिए उनका धन्यवाद करना चाहता हूं। मैं यह बताना चाहता हूं कि वह गांधीवादी हैं और मैं सुभाषवादी।

इस संबंध में, मैं यह कहना चाहता हूं कि यद्यपि यह एक नई रेल लाइन है, तथापि इसके लिए केवल 6 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। इस परियोजना की लागत 733 करोड़ रुपये है। परन्तु, केवल 6 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। इससे इस कार्य में काफी समय लगेगा। अतः, मैं माननीय मंत्री से यह निवेदन करता हूं कि इस लाइन हेतु अनुपूरक बजट राशि में वृद्धि की जाए।

महोदय, मैं एक अन्य महत्वपूर्ण बात का उल्लेख करना चाहता हूं। 1968 की गत विनाशकारी बाढ़ में न्यू मालबाजार-चांगराबढ़ा रेल लाइन बह गई थी। माननीय मंत्री ने बजट प्रस्तावों में इस रेल लाइन को शामिल किया है। मैं बजट में यह नई रेल लाइन शामिल करने के लिए उनका धन्यवाद करना चाहता हूं। किंतु मुझे खेद है कि इस प्रयोजनार्थ कोई धनराशि आवंटित नहीं की गई है। मुझे आशा है कि वह अनुपूरक बजट में इसके लिए धनराशि का प्रावधान करेंगी।

मैं कुछ अनुरोध और करना चाहता हूं। सियालदाह-न्यू जलपाईगुड़ी के बीच एक सुपरफास्ट रेलगाड़ी चलती है। कृपया इसे न्यू कूचबिहार तक बढ़ाया जाए और इसे एक दैनिक गाड़ी बनाया जाए। एक अन्य गाड़ी उत्तर-बंगाल एक्सप्रेस, जिसे काफी समय पहले चलाया गया था, को भी दैनिक गाड़ी बनाया जाए। दिल्ली से न्यू जलपाईगुड़ी तक चलने वाली महानंदा-सिक्किम एक्सप्रेस को हल्दीबाड़ी तक बढ़ाया जाए। हल्दीबाड़ी में विश्राम स्थान और जल सुविधा आदि उपलब्ध है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि महानंदा-सिक्किम एक्सप्रेस को दिल्ली से बरास्ता न्यू जलपाईगुड़ी हल्दीबाड़ी तक बढ़ाया जाए। अलीपुरद्वार-सिलीगुड़ी सुपरफास्ट गाड़ी को न्यू कूच बिहार तक बढ़ाया जाए।

मैं यह बताना चाहता हूं कि विभाजन से पहले हम सिलीगुड़ी से सीधे बंगलादेश होकर कलकत्ता जाते थे। इसलिए मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि वह बंगलादेश सरकार के साथ बातचीत करें ताकि सिलीगुड़ी से बरास्ता हल्दीबाड़ी-चिल्लाहाटी-पार्वतीपुर-ईश्वर्दी परदाह होकर कलकत्ता तक एक गाड़ी चलाई जा सके। इससे बहुत कम समय लगेगा क्योंकि विभाजन से पहले हम सिलीगुड़ी से सियालदाह के लिए अपराह्न 9 बजे गाड़ी में चढ़ते थे और सुबह 6 बजे कलकत्ता पहुंचते थे। उस समय, कोई डीजल इंजन नहीं था और रेलपथ भी ज्यादा अच्छा नहीं थे। केवल इकहरी रेल लाइन थी। अब, यदि आप इस गाड़ी को चलाते हैं तो उत्तरी बंगाल के लोग 6 घंटे के भीतर कलकत्ता पहुंच जाएंगे।

अंत में, रेल बजट का अर्थ केवल गाड़ियां चलाना ही नहीं है अपितु रेल बजट का अर्थ यह है कि रेलवे को अनेक सामाजिक सेवाएं भी करनी होती हैं। इसके लिए, इस रेल बजट में हमने सामान्य बजट से और अधिक राशि देने को कहा है किंतु बहुत मामूली राशि ही मंजूर की गई है। मुझे आशा है कि माननीय वित्त मंत्री रेल बजट के लिए और अधिक राशि आवंटित करेंगे।

महोदय, इन्हीं थोड़े से शब्दों के साथ, मैं रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं।

श्री प्रभात सामंतराय (केन्द्रपाड़ा): सभापति महोदय, मुझे रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किए गए इस बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

इस सहस्राब्दी के लिए प्रस्तुत किए गए रेल बजट में रेल प्रणाली को ठीक करने और दिशाभ्रमित विकास परियोजनाओं को सही दिशा में लाने हेतु अनेक निदेश दिए गए हैं। इसके अतिरिक्त रेलवे हेतु राजस्व के नए संसाधन सृजित करने के लिए भी प्रयास किये गये हैं। इन सभी बातों पर ध्यान देने के लिए ही मेरे अनेक मित्रों ने रेल मंत्री की रेलवे को एक नई दिशा देने के लिए प्रशंसा भी की है। किंतु मुझे खेद है कि जहां तक मेरे राज्य उड़ीसा का संबंध है, जहां तक रेल बजट में उड़ीसा के लोगों की वास्तविक समस्याओं पर ध्यान देने का संबंध है, और जहां तक राष्ट्रीय राजकोष हेतु रेल परियोजनाओं के माध्यम से राजस्व अर्जित करने का संबंध है, मेरा दृष्टिकोण भिन्न है।

भारतीय रेल प्रणाली की शुरुआत 1843 में मुंबई और थाणे के बीच हुई और शताब्दी के अंत तक रेलवे में 62,800 किलोमीटर मार्ग शामिल हो गया। 1998 के अंत तक यह मार्ग 62,729 किलोमीटर हो गया था। यद्यपि हम कह रहे हैं कि रेलवे ने इतना सब प्राप्त कर लिया है, किंतु पिछले दो वर्षों में रेलवे ने वर्ष 1998 के अपने मार्ग में केवल 71 किलोमीटर की ही वृद्धि की है। भारतीय संसद द्वारा पारित किए गए बजटों से इसके बारे में अधिक पता नहीं चलता है। उड़ीसा राज्य, जिसका मैं प्रतिनिधित्व करता हूं, में रेलपथ की लंबाई केवल 2,200 किलोमीटर है, जिसमें से 1,400 किलोमीटर की रेल लाइन ब्रिटिश शासनकाल के दौरान बिछाई गई थी। यदि पूरे देश में और उड़ीसा में फैले रूट किलोमीटर रेल मार्ग की आपस में तुलना की जाए तो उड़ीसा में रेलमार्ग की लंबाई लगभग 12.86 प्रति हजार वर्ग किलोमीटर आती है। उड़ीसा के निकटवर्ती राज्यों में औसत उपलब्धि 19 किलोमीटर प्रति हजार वर्ग किलोमीटर है। यह अनुपात बिहार में 30 किलोमीटर

[श्री प्रभात सामंतराय]

प्रति हजार किलोमीटर और पश्चिम बंगाल में 43.1 किलोमीटर प्रति हजार किलोमीटर है। पिछले दो वर्षों में निकटवर्ती राज्यों में वर्तमान किलोमीटर रेलमार्ग में इस अनुपात से वृद्धि हुई है और इसका श्रेय इन दोनों राज्यों का प्रतिनिधित्व करने वाले रेल मंत्रियों को जाता है।

भीषण चक्रवात से बड़े पैमाने पर जान-माल की क्षति होने, डेढ़ करोड़ लोगों को बेघर होने और उनके जीवित रहने हेतु कोई साधन न रहने के बाद, उड़ीसा के लोगों और राज्य का प्रतिनिधित्व करने वाले हम संसद सदस्यों और राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन का भागीदार होने के नाते हमें यह आशा थी कि उड़ीसा में बड़े पैमाने पर रेल निर्माण कार्य किया जायेगा ताकि इन लोगों को काम मिलेगा और राष्ट्र की जरूरतों को पूरा करने के लिए परियोजनाओं पर तेजी से काम होगा।

यहां यह उल्लेख करना बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण होगा कि हमें इसी बात पर ही संतोष करना होगा कि उड़ीसा के लोगों की न्यायोचित यथार्थ मांगों को पूरा करने के संबंध में केवल खयाली पुलाव ही पकाए जाते हैं।

रेल मंत्री महोदया, जबकि आपका नाम ममता है, किन्तु मैं महसूस करता हूं कि आपके बजट में उड़ीसा के लोगों के लिए यह ममता नहीं दिखाई गई है।

कई दशकों से हम नई परियोजनाओं, नई लाइनों को पूरा करने, राजधानी एक्सप्रेस के चक्कर बढ़ाने, पुरुषोत्तम एक्सप्रेस और पुरी एक्सप्रेस के चलने के समय को घटाने और भुवनेश्वर में एक क्षेत्रीय मुख्यालय स्थापित करने की मांग कर रहे हैं। इस संबंध में उड़ीसा विधान सभा ने सर्वसम्मति से एक संकल्प पारित किया और वह भारत के माननीय प्रधानमंत्री और रेल मंत्री को प्रस्तुत किया। प्रत्येक अवसर पर आश्वासन दिए गए और वे केवल आश्वासन बनकर ही रह गये।

अपने निवेदन की पुष्टि के लिए मैं गत 20 वर्षों के रेलमार्ग विकास के मामले में करना चाहता हूं और माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि मैं उड़ीसा के लोगों के प्रति घोर लापरवाही, उदासीनता और सौतेला दृष्टिकोण अपनाने को साबित करने हेतु तर्क नहीं कर रहा हूं। आप गत 20 वर्षों में विभिन्न राज्यों की तुलना में उड़ीसा में नई रेल लाइन बिछाने संबंधी आंकड़े देख सकते हैं। 1980 से 2000 तक उड़ीसा में केवल 20 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई गई जो सही मायनों में लगभग 1.6 किलोमीटर की वृद्धि है जबकि पश्चिम बंगाल में 120 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई गई अर्थात् वहां इसमें 13.2 किलोमीटर की वृद्धि हुई। आंध्र प्रदेश का यह आंकड़ा 22.9 किलोमीटर और 228 किलोमीटर, मध्य प्रदेश का 20.4 किलोमीटर और 151 किलोमीटर, उत्तर प्रदेश का 15.7 किलोमीटर, केरल का 11.1 किलोमीटर, तमिलनाडु का 10.2 किलोमीटर और असम का 12.7 किलोमीटर है। यदि यह सत्य है और यह उड़ीसा के संबंध में लापरवाही नहीं मानी गई है तो मुझे अफसोस है कि लापरवाही को किसी अन्य प्रकार से परिभाषित किया जाना चाहिए।

भीषण चक्रवात के बाद, बुरी तरह प्रभावित बारह तटीय जिलों में पांच रेल परियोजनाओं पर काम चल रहा था। हमें आशा थी कि इसके लिए धनराशि आवंटित की जाएगी और बड़े पैमाने पर काम किया जाएगा, ताकि जो लोग अपने तथा अपने परिवार के लिए रोजी-रोटी जुटाने हेतु काम की तलाश में अपने घर छोड़कर जा रहे हैं वे वहीं रहें। किंतु दुर्भाग्यवश कम राशि आवंटित की गई। मैं इन पांच परियोजनाओं का नाम लेता हूं। पहली परियोजना हरिदासपुर-पारादीप है। इस परियोजना से न केवल उड़ीसा के लोगों अपितु राष्ट्रीय राजकोष को भी फायदा होगा। यदि मैं सही आंकड़े दे पाता, पारादीप पत्तन के माध्यम से इस्पात उद्योग हेतु कई टन लौह अयस्क और खाना पकाने के काम में आना वाले कोयले का आयात किया जाता है। खानों के लिए लौह अयस्क आयात करने की लागत सात रुपये प्रति टन तक कम हो जाएगी। यह राष्ट्रीय राजकोष के लिए कोई कम रकम नहीं है।

सभापति महोदय: कृपया अब समाप्त करें।

श्री प्रभात सामंतराय: महोदय, मैं समाप्त कर रहा हूं ...*(व्यवधान)* अन्य माननीय सदस्यों को 5 से 8 मिनट तक का समय दिया गया है।

महत्वपूर्ण परियोजनाएं कटक-पारादीप रेल लाइन का दोहरीकरण करना है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: मैं दूसरे सदस्य का नाम पुकार रहा हूं।

श्री प्रभात सामंतराय: महोदय, मैं एक पार्टी का प्रतिनिधित्व कर रहा हूं।

सभापति महोदय: मुझे पता है। समय बहुत कम है। अन्य कई माननीय सदस्य हैं जो बोलना चाहते हैं। हमें पूरी रात बैठना पड़ सकता है।

श्री प्रभात सामन्तराय: महोदय, महानदी नदी के ऊपर पुल का निर्माण और नौपाड़ा-गुनुपुर तथा रूपसा-बांगीरीपोसी खण्डों में आमान परिवर्तन अन्य महत्वपूर्ण परियोजनाएं हैं। इन परियोजनाओं के अतिरिक्त हम भुवनेश्वर में जोनल मुख्यालय स्थापित करने की मांग कर रहे हैं। इसका उद्घाटन माननीय प्रधानमंत्री ने 8 अगस्त, 1996 को किया था। अधिकारी वहां जा रहे हैं। किन्तु, मुझे

आशंका है कि जिस ढंग से जोनल मुख्यालय के लिए आवंटन किया जा रहा है, उससे लगता है काफी समय लगेगा।

सभापति महोदय: अब श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार बोलेंगे।

श्री प्रभात सामन्तराय: महोदय, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं।

सभापति महोदय: श्री वाडियार के भाषण शुरू करने से पहले श्री एस. अजय कुमार अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं। उन्हें ऐसा करने की अनुमति है।

श्री प्रभात सामन्तराय: महोदय, जोनल मुख्यालय के लिये आवंटन में कमी की गई है।

सभापति महोदय: श्री वीरेन्द्र कुमार अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं। उन्हें ऐसा करने की अनुमति है।

श्री प्रभात सामन्तराय: महोदय, इस जोनल मुख्यालय के लिए आवंटन को 4.95 करोड़ रुपये से घटाकर 30 लाख रुपये कर दिया गया है।

सभापति महोदय: मैंने अगले वक्ता को बोलने की अनुमति दे दी है। आप जो भी कहना चाहते हैं, उसे लिखित में सभा के पटल पर रख सकते हैं।

श्री प्रभात सामन्तराय: महोदय, मैं माननीय मंत्री से एक आश्वासन चाहता हूं ...*(व्यवधान)* मुझे थोड़ा समय दिया जाए।

सभापति महोदय: मैंने आपको 15 मिनट से अधिक समय दिया है।

रात्रि 8.00 बजे

श्री प्रभात सामन्तराय: कृपया मुझे एक मिनट का समय और दें। मैं अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

सभापति महोदय: ठीक है।

श्री प्रभात सामन्तराय: महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से विशेष रूप से यह आश्वासन चाहता हूं कि वह पूर्वी तट जोन के संबंध में क्या करने जा रही हैं और क्या यह परियोजना ऐसे ही रहेगी अथवा इसे कार्यान्वित किया जायेगा। हाजीपुर-झाजपुर जोन, जिसे भुवनेश्वर के बाद बनाया गया था, को अधिसूचित कर दिया गया है किन्तु भुवनेश्वर को अभी तक अधिसूचित नहीं किया गया है। अत:, मुझे पूर्वी तट जोन के संबंध में माननीय मंत्री से विशेष आश्वासन चाहिए।

*इस लाइन हेतु सर्वेक्षण बहुत पहले पूरा किया जा चुका है। यहां यह कहना अनावश्यक है कि पुरी-कोणार्क लाइन में भारी पर्यटन क्षमता है। चूंकि रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में कहा है कि वे रेलवे प्रणाली में पर्यटन पैकेज आरंभ करेंगी, इसलिए यह निवेदन है कि देश से और विदेशों से भारी संख्या में पुरी और कोणार्क आने वाले पर्यटकों के हित के लिए इस नई लाइन को संशोधित बजट में शामिल किया जाए।

सुझाव

इस समय भुवनेश्वर और दिल्ली के बीच राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में केवल दो बार चलती है। इसे सप्ताह में कम से कम चार बार चलाया जाना चाहिए। राज्य की राजधानियों और नई दिल्ली के मध्य चल रही अधिकांश राजधानी एक्सप्रेस प्रतिदिन चलती है।

गत वर्ष, बंगलौर और विशाखापत्तनम के मध्य एक नई गाड़ी शुरू की गई थी। विशाखापत्तनम से दक्षिण के लिये पहले ही बड़ी संख्या में गाड़ियां हैं जबकि भुवनेश्वर और बंगलौर के मध्य कोई भी सीधी गाड़ी नहीं है। अत:, उपरोक्त गाड़ी के मार्ग को विशाखापत्तनम से बढ़ाकर भुवनेश्वर तक कर दिया जाए। उड़ीसा से बहुत से लोग रोग उपचार और शिक्षा प्राप्ति के लिए जाते हैं।

माननीय रेल मंत्री ने बजट भाषण में उल्लेख किया था कि रेलवे खानपान सेवा और पर्यटन निगम का शुभारम्भ अप्रैल 2000 से किया जायेगा। उड़ीसा और पूर्वी भारत में पर्यटन की क्षमता को देखते हुए पूर्वी भारत हेतु क्षेत्रीय कार्यालय भुवनेश्वर में स्थापित किया जाना चाहिए।

व्यापार और रोग उपचार के लिए मुम्बई जाने वाले यात्रियों की भारी संख्या को देखते हुए भुवनेश्वर से मुम्बई के लिए एक और सीधी गाड़ी अत्यंत आवश्यक है। पारादीप से कटक, सम्बलपुर, झारसुगुड़ा, बिलासपुर और नागपुर होते हुए एक नई गाड़ी शुरू की जाए। यह गाड़ी तालचेर-सम्बलपुर लाइन पर चलायी जाए जिसका अभी बहुत कम उपयोग हो रहा है।

भुवनेश्वर की जनसंख्या तेजी से बढ़ रही है और विभिन्न दिशाओं में अतिरिक्त गाड़ियों की बहुत मांग है। भुवनेश्वर स्टेशन के निकट स्थित कोचिंग टर्मिनल में विस्तार की गुंजाइश नहीं है। अत:, यह आवश्यक है कि भुवनेश्वर से 10 किलोमीटर की परिधि में संगलागडी (दक्षिण-पूर्व रेलवे) और टिकियापाड़ा (पूर्वी रेलवे) जैसे एक नये उपग्रह कोचिंग टर्मिनल की स्थापना हेतु स्वीकृति दी जाये।

यद्यपि दैतार-बांसपानी और हरिदासपुर-पारादीप को दो पृथक-पृथक परियोजनाएं मान कर इन दोनों के लिए अलग-अलग धनराशि

---

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

[श्री प्रभात सामन्तराय]

आवंटित की जाती है किन्तु ये लौह अयस्क की धुलाई के लिये वैकल्पिक मार्ग हैं। अतः, इन परियोजनाओं को एक माना जाए और तदनुसार, हरिदासपुर-पारादीप परियोजना को यथोचित महत्व दिया जाए। इस परियोजना के लिए धनराशि आवंटन को एक करोड़ रुपये से बढ़ाकर 15 करोड़ रुपये किया जाए।

बजट में यह इंगित किया गया है कि अंगुल-सुकिन्दा लाइन के लिए 23 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है जबकि वास्तविक आवंटन केवल 1 करोड़ रुपये है। शेष धनराशि की व्यवस्था 'बोल्ट' (बिल्ड-ओन-लीज-ट्रांसफर) योजना के अंतर्गत की जानी है। यद्यपि रेलवे ने 'बोल्ट' योजना 3-4 वर्ष पहले बड़े जोर-शोर से शुरू की थी किन्तु इसे सफलता नहीं मिली। अंगुल-सुकिन्दा परियोजना में लाभ दर 24% है, अतः, यह आवश्यक है के परियोजना को शीघ्र पूर्ण करने के लिए वास्तविक आवंटन को बढ़ाकर 20 करोड़ रुपये कर दिया जाये।

लांजीगढ़-जूनागढ़ परियोजना का उद्देश्य उड़ीसा के पिछड़े क्षेत्रों को जोड़ना था। इसका उद्घाटन तत्कालीन प्रधान मंत्री, श्री पी.वी. नरसिंह राव ने किया था। दुर्भाग्यवश धनराशि के अभाव में इस परियोजना की प्रगति बहुत धीमी है। चालू वर्ष में इस परियोजना हेतु केवल 2 करोड़ रुपये की धनराशि आवंटित की गई है। इसे बढ़ाकर 20 करोड़ रुपये किया जाए।

सभापति महोदयः अब श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार बोलेंगे।

श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार (मैसूर): सभापति महोदय, रेलवे को देश की जीवनरेखा कहा जाता है।

[हिन्दी]

श्री प्रभात सामन्तरायः सभापति जी, मैं अपनी बाकी स्पीच सदन के पटल पर रखना चाहता हूं।

सभापति महोदयः ठीक है।

रात्रि 8.01 बजे

[श्रीमती मारग्रेट अल्वा *पीठासीन हुईं*]

[अनुवाद]

श्री एस.डी.एन.आर. वाडियारः यद्यपि वर्ष 1999-2000 के लिए 8,965 करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान की तुलना में वर्ष 2000-2001 के लिए बजट अनुमान को बढ़ा कर 11,000 करोड़ रुपये कर दिया गया है, किन्तु न्यायमूर्ति खन्ना समिति के सुझाव के अनुसार रेलवे के विभिन्न बुनियादी ढांचों के विकास, आमान परिवर्तन, रेल लाइनों के आधुनिकीकरण, रेलवे बुकिंग, सिग्नल, चेतावनी प्रणाली इत्यादि को स्वचालित बनाने संबंधी एकरूप योजना आरम्भ नहीं की गई है। न्यायमूर्ति खन्ना समिति ने पांच वर्ष की अवधि में कम से कम 15000 करोड़ रुपये खर्च कर रेलवे के आधुनिकीकरण का सुझाव दिया था। किन्तु दुर्भाग्यवश, अत्यधिक महत्व के इस कार्य को शुरू नहीं किया गया है।

रेलवे की वित्तीय स्थिति में अत्यधिक गिरावट की सम्भावना है क्योंकि परिचालन अनुपात में अभी तक की सबसे अधिक वृद्धि हुई है। यह 98.8 प्रतिशत है, जिसका अर्थ है कि हर अर्जित 100 रुपये में से 98.80 रुपये रखरखाव और प्रशासनिक व्यय पर खर्च हो जाते हैं।

यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि 1500 करोड़ रुपये के लाभांश के भुगतान को टाल दिया गया है। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मंत्री महोदया का विचार 3,440 करोड़ रुपये की बजटीय सहायता, 3,660 करोड़ रुपये के बाजार ऋण और आंतरिक संसाधनों और गैर-पारंपरिक संसाधनों द्वारा 3,762 करोड़ रुपये की शेष धनराशि जुटा कर और राजस्व में वृद्धि कर वार्षिक योजना परिव्यय की पूर्ति करने का है। यह वर्ष की समाप्ति पर केन्द्र को दिये जाने वाले लाभांश को अदा न करने के बाद 1,176 करोड़ रुपये की अतिरिक्त धनराशि होने का अनुमान है। लाभांश अदा न करने और रेल निधि शेष में 253 करोड़ रुपये की कटौती का केन्द्र के वित्तीय घाटे पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

मंत्री महोदया का प्रस्ताव मालभाड़ा दर, जो मेरी राय में बहुत अधिक है, में वृद्धि के माध्यम से अतिरिक्त संसाधन जुटा कर 600 करोड़ रुपये जुटाने का है। आवश्यक वस्तुओं और यूरिया के अतिरिक्त सभी वस्तुओं पर मालभाड़ा दर में 5 प्रतिशत वृद्धि और पार्सल सेवाओं में 7 प्रतिशत वृद्धि बहुत अधिक है। मैं यह महसूस करता हूं कि इसके दूरगामी प्रभाव होंगे।

महोदया, मैं आगे कहना चाहता हूं कि मेरा यह विचार है कि 25 मिलियन टन का अतिरिक्त मालभाड़ा यातायात प्राप्त करना एक अत्यंत कठिन कार्य होगा क्योंकि रेलवे के पास पर्याप्त डिब्बे नहीं हैं। इसके अतिरिक्त, रेलवे की सेवायें भी पर्याप्त और संतोषजनक नहीं हैं और डिब्बे अथवा वैगन प्राप्त करना भी बहुत कठिन है।

संभवतः, मंत्री महोदय अर्थव्यवस्था में वृद्धि को देखते हुये ऐसा कर रही हैं, किन्तु लक्षित परिमाण में वृद्धि में सहायता के लिए अर्थव्यवस्था में पर्याप्त वृद्धि नहीं है। व्यवसाय और उद्योग को यातायात के लिए माल भेजने के लिए तैयार रहना चाहिये और रेलवे के पास इस कार्य के लिए पर्याप्त बुनियादी ढांचा होना चाहिए। यह जानना आवश्यक है कि हालांकि अर्थव्यवस्था का विकास हुआ है किन्तु रेलवे के हिस्से में गिरावट आयी है।

इसके अतिरिक्त, अगले दस वर्षों में रेलवे में 40% से 50% की अनुमानित वृद्धि प्राप्ति हेतु पर्याप्त संख्या में वैगन नहीं हैं। तथापि, मंत्री महोदय ने यह नहीं दर्शाया है कि इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए वे कौन से माल की बात कर रही हैं।

मंत्री महोदय का वित्त वर्ष 2000-2001 में चौपहिया इकाइयों के रूप में 23,000 वैगन प्राप्त करने का विचार है। किन्तु इसमें से कितने एककों की प्राप्ति होगी? यह नहीं बताया गया है। रेलवे का प्रस्ताव 18,250 वैगन, जिनमें से अपनी कार्यशाला से 2000 वैगन भी शामिल है, खरीदने का है। किन्तु उन्होंने मात्र 10,000 वैगनों के लिए क्रयादेश दिया है।

जहाँ तक माल ढुलाई का संबंध है, विगत कुछ वर्षों से रेलवे अधिकाधिक संख्या से ढाई गुणा अधिक लदान क्षमता वाले चौपहिया माल डिब्बे लगा रहा है। यदि लक्षित 23000 वैगनों की खरीद कर ली जाती है, तब भी 25 मिलियन टन माल ढुलाई करना कदापि सम्भव नहीं है। इसके लिए माल डिब्बों की कमी रहेगी। केवल 15 मिलियन टन माल की ढुलाई होगी और शेष 10 मिलियन टन माल की ढुलाई पुराने वैगनों का उपयोग करके करनी होगी।

इसके अतिरिक्त, रेलवे के पास पहले से उपलब्ध वैगनों की हालत के बारे में कोई नहीं जानता। कुछ वैगन इतने खराब नहीं हैं कि उन्हें अप्रयोज्य घोषित कर दिया जाए, लेकिन वे इतने अच्छे भी नहीं हैं कि उनसे वांछित कार्य लिया जा सके। मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि कई वर्षों से कार्यकुशलता में कमी आई है और पुराने वैगनों को नए वैगनों के समतुल्य नहीं माना जा सकता। मैं यह महसूस करता हूं कि अनुमानित 25000 टन की माल ढुलाई करना अत्यंत कठिन होगा। मंत्री महोदया का विद्यमान माल डिब्बा बेड़े की क्षमता में किस प्रकार सुधार करने का विचार है? माल की ढुलाई हेतु उद्योग और व्यापार संगठनों द्वारा वांछित सहायता दिए जाने के बावजूद वैगनों की संख्या को 18000 से बढ़ाकर 25000 करने हेतु आप क्या उपाय करेंगे? क्या बुनियादी सुविधाओं में सुधार किए बिना ऐसा करना सम्भव है? बुनियादी सुविधाओं में, विशेषत: मंत्री महोदया द्वारा प्रस्तावित 'रोल आन' और 'रोल ऑफ' योजना, के संबंध में सुधार कराना होगा। माल लदाई और माल उतराई वाले स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाएं मुहैया करायी जाएं।

ऐसा प्रतीत होता है कि रेल वित्त में गड़बड़ है। रेल मूल्यह्रास राजस्व निधि में कमी आई है और यह वर्ष 1998-99 में 676.72 करोड़ रुपये और 1996-97 में 1368.96 करोड़ रुपये थी जो वर्ष 2000-2001 में घटकर 76.22 करोड़ रुपये रह गई है। धनराशि का उपयोग परिसंपत्तियों के रखरखाव के लिए किया जाता है और धनराशि की कमी से निश्चित रूप से परिसंपत्तियों के रखरखाव में अड़चन आएगी। इसी प्रकार, पूंजीगत निधि का अंत शेष वर्ष 1998-99 के 2622.8 करोड़ रुपये की तुलना में वर्ष 2000-2001 में घटकर 62.89 करोड़ रुपये रह जाएगा।

अत:, रेलवे पर विभिन्न बिजली बोर्डों की एक हजार करोड़ रुपये की धनराशि बकाया है। माननीय मंत्री महोदया की इस व्यय की किस प्रकार पूर्ति करने की योजना है? इस रुख को रेलवे का उन्नयन, स्वचालन और आधुनिकीकरण करके ही बदला जा सकता है। अगले पांच वर्षों में, मेरे विचार से माननीय मंत्री महोदया को रेलवे का आधुनिकीकरण शुरू करने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिएं।

सभापति महोदया, यदि मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कुछ नहीं कहता, तो मैं अपने कर्त्तव्य में विफल रहूंगा। मैसूर रेलवे स्टेशन का विगत 100 वर्षों में उन्नयन नहीं किया गया है। यहां तीन प्लेटफार्मों की आवश्यकता है और कम से कम दो मीटर लाइन वाले प्लेटफार्मों को बड़ी लाइन वाले प्लेटफार्मों में बदले जाने की जरूरत है। रेलवे लाइन के दक्षिणी छोर पर उपरिपुल बनाए जाने की भी आवश्यकता है।

सभापति महोदय: आपको माननीय मंत्री महोदया को लिखना चाहिए और उन्हें मैसूर में किए जाने वाले कार्यों की पूरी सूची देनी चाहिए।

श्री एस.डी.एन.आर. वाडियार: सभापति महोदया, जी हां, मैं माननीय मंत्री महोदया को लिखूंगा। मैसूर-चामराजनगर बड़ी लाइन अत्यंत आवश्यक है। नई महानगर-चामराजनगर लाइन बिछाई गई है। रेलवे स्टेशन पर टिकट घरों की संख्या बढ़ानी होगी। इस समय तीन काउंटर हैं, जो पर्याप्त नहीं हैं। अत: मैं माननीय मंत्री महोदया से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि वे इस संबंध में कुछ करें।

सभापति महोदया, अंत में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि मैसूर-के.आर. नगर से कुशहाल नगर तक की रेल लाइन भी बहुत महत्वपूर्ण है। नव-निर्मित के.आर. नगर रेलवे स्टेशन का तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री एच.डी. देवेगौड़ा द्वारा उद्घाटन किया गया था। इस पर सभी सुविधाएं उपलब्ध हैं। हालांकि, जब कभी लोग के.आर. नगर से मुम्बई की टिकटें खरीदना चाहते हैं, तो वह इन्हें के.आर. नगर से प्राप्त कर सकते हैं, लेकिन के.आर. रेलवे स्टेशन से मुम्बई के लिए वापसी टिकटें खरीदने की कोई सुविधा नहीं है। लोगों को अतिरिक्त धनराशि खर्च करके मैसूर से वापसी टिकटें खरीदनी पड़ती हैं। मैं इस बात की प्रशंसा करूंगा यदि माननीय मंत्री महोदया इस बात की ओर गौर करें और यह सुनिश्चित करें कि वापसी टिकटें खरीदने के प्रयोजन से के.आर. नगर रेलवे स्टेशन पर लगे कम्प्यूटर टर्मिनलों को मुम्बई से जोड़ा जाए।

*श्री एस.एस. पलानीमणिक्कम (तंजावूर): सभापति महोदय, मैं वर्ष 2000-2001 के रेल बजट पर चर्चा के बारे में इस सम्माननीय सभा में बोलने का यह अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र (तंजावूर) और तमिलनाडु के लिए निम्नलिखित मांगें प्रस्तुत करता हूं:

(1) रॉक फोर्ट एक्सप्रेस तंजावूर तक बढ़ाई जाए।

(2) तंजावूर से मदुरै तक बड़ी लाइन बिछाकर नई रेल गाड़ी चलाई जाये।

(3) तंजावूर से कोयम्बटूर तक गाड़ी फिर से चलायी जाए।

(4) तंजावूर से नागौर तक बड़ी लाइन बिछाने के लिए धनराशि 3 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 10 करोड़ रुपये आवंटित की जाए।

(5) तंजावूर से विलुपुरम तक आमान परिवर्तन हेतु और अधिक धनराशि आवंटित की जाए।

(6) तंजावूर प्लेटफार्म के नवीकरण कार्य में तेजी लाई जाए।

(7) तंजावूर-पाड्डुकोट्टई सड़क और विलुपुरम पनरुति सड़क पर उपरि पुल बनाने की स्वीकृति दी जाए।

मेरा सरकार से यह अनुरोध है कि सरकार रेल विभाग को अतिरिक्त बजट सहायता मुहैया कराए।

*डा. राम चन्द्र डोम (बीरभूम): महोदय, सर्वप्रथम तो मैं यह कहना चाहता हूं कि मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं की जानी चाहिए। रेलवे का निजीकरण नहीं किया जाना चाहिए। उसे विभिन्न रेलवे के अंतर्गत रिक्त विभिन्न पदों को शीघ्र भरना चाहिए। रेलवे सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

अब मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि निम्नलिखित परियोजनाओं पर कार्य शुरू किया जाए। पूर्व रेलवे के अंतर्गत साहिबगंज लूप लाइन में खाना-सैंतिया तक रेल लाइन के दोहरीकरण का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाए और परियोजना को समयबद्ध कार्यक्रम के अनुसार पूरा करने हेतु पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराई जाए। इस खंड पर विद्युतीकरण कार्यक्रम शीघ्र शुरू किया जाए।

पूर्व रेलवे के अंडाल-सैंतिया खंड पर दोहरीकरण परियोजना के तकनीकी और आर्थिक सर्वेक्षण का कार्य शीघ्र पूरा किया जाए। इसके साथ ही इस मार्ग के विद्युतीकरण का कार्य भी शीघ्र शुरू किया जाए। इसके अतिरिक्त, पूर्व रेलवे के आसनसोल डिवीजन के अंतर्गत सूरी रेलवे स्टेशन का दर्जा बढ़ाने और उसे बेहतर बनाने का कार्य भी शीघ्र किया जाए। पूर्व रेलवे के अंतर्गत मल्लार स्टेशन से पंचमी-हतगचा खनन क्षेत्र के बीच एक नई रेल लाइन बिछाई जानी है।

अब, मैं आमान परिवर्तन संबंधी विषय पर चर्चा करता हूं। पूर्व रेलवे के अंतर्गत अहमदपुर जंक्शन से कटवा जंक्शन तक की संकरी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य शीघ्र शुरू किया जाए। इसके अतिरिक्त, नई रेलगाड़ियां भी शीघ्र शुरू की जानी हैं। हावड़ा से रामपुरहाट तक बरास्ता अंडाल जंक्शन-सूरी एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी मयूराक्षी द्रुतगामी यात्री गाड़ी की विपरीत दिशा में सुबह के समय में चलाई जाए। इसके अलावा, सियालदाह/हावड़ा से नई दिल्ली तक बरास्ता साहिबगंज लूप लाइन एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी शीघ्र शुरू और पुन: बहाल भी की जाए। इसके अतिरिक्त, सैंतिया से आसनसोल के लिए एक डी.एम.यू. रेलगाड़ी शीघ्र शुरू की जो। अंडाल जंक्शन-सूरी-सैंतिया-बोलपुर के रास्ते से बर्दवान से बर्दवान तक एक परिक्रमा यात्री गाड़ी चलाई जाए। वर्तमान हावड़ा-रामपुरहाट (गणदेवता एक्सप्रेस) एक्सप्रेस गाड़ी को नलहाटी जंक्शन तक बढ़ाया जाए। इसके अतिरिक्त, निम्नलिखित स्टेशनों पर ने ठहराव दिए जाएं। हावड़ा-रामपुरहाट (गणदेवता एक्सप्रेस) एक्सप्रेस गाड़ी साहिबगंज लूप लाइन पर स्थित अहमदपुर जंक्शन पर दो मिनट के ठहराव की व्यवस्था की जाए। साहिबगंज लूप लाइन के नलहाटी जंक्शन पर कंचनजंगा एक्सप्रेस को दो मिनट का ठहराव दिया जाए।

पूर्वी रेलवे के आसनसोल डिवीजन के अंतर्गत साहिबगंज लूप लाइन और अजीमगंज खंड पर पड़ने वाले सभी स्टेशनों के प्लेटफार्मों की स्थिति में सुधार किया जाए। वर्तमान गाड़ियों के सभी पुराने सवारी डिब्बों की रद्दो-बदल का काम शीघ्र शुरू किया जाए। इसके अतिरिक्त, यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित की जाए। पूर्व रेलवे के अंतर्गत मुरारी रेलवे स्टेशन पर एक उपरिपुल का निर्माण किया जाए।

मैं यह आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री महोदया उपर्युक्त मांगों पर यथासम्भव शीघ्र विचार करेंगी।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): सभापति महोदय, यह रेल का जो बजट लाया गया है, इसमें माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देने में मुझे कोई कठिनाई नहीं है। रेल बजट में यह बात सत्य है कि नया बोझ गांवों के लोगों पर नहीं लगाया गया है। चूंकि भारत गांवों का देश है जिसमें पांच लाख से ज्यादा गांव

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

इस देश में बसे हुए हैं और जब भी रेल बजट आता है तो गांवों के लोगों की निगाह संसद और रेल मंत्री जी की तरफ लग जाती है। रेल एक ऐसा यातायात का साधन है जो देश को चारों दिशाओं में एक साथ जोड़ने का काम करता है। अभी जो माननीय रेल मंत्री जी द्वारा बजट पेश किया गया है, एक तरफ जहां गांवों के गरीबों को बोझ मुक्त किया गया है, वहीं पर कारगिल के युद्ध में हुए शहीदों की विधवाओं को किराये में जो 75 प्रतिशत की छूट दी गई है, उसके लिए भी निश्चित तौर पर वह बधाई की पात्र हैं। साथ ही बारहवीं कक्षा तक पढ़ने वाली छात्राओं को मुफ्त यात्रा की सुविधा दी गई है, इसके लिए भी वह बधाई की पात्र हैं।

ऐसा देखने को मिलता है कि रेल यातायात में सुरक्षा के अभाव में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। कभी-कभी मानव भूल, कभी तकनीकी भूल और कभी-कभी विभाग की लापरवाही के चलते भी यह खतरा बना रहता है।

मानव भूल रेलवे कर्मचारियों के द्वारा होती है। हम यह मानकर चलते हैं कि उन्हें उच्च कोटि का प्रशिक्षण न दिये जाने के कारण उनसे भूलें होती हैं। रेल मंत्री, कुमारी ममता जी, सदन में उपस्थित नहीं हैं, दो रेल राज्य मंत्री सदन में उपस्थित हैं, हम उनसे निवेदन करेंगे कि वे रेल कर्मचारियों को उच्च-कोटि का प्रशिक्षण दिलाने का काम करेंगे, ताकि रेल में जो कभी-कभी बड़ी घटनायें घट जाती हैं और सैंकड़ों लोग हताहत होते हैं, उनसे देश को बचाया जा सके। साथ ही कभी-कभी ऐसा भी होता है, रेल की गुमटियां नहीं बन पाती हैं और यातायात बना रहता है, इस वजह से भी रेल से टकरा कर घटनायें घट जाती हैं। हम यह कहेंगे कि इस दिशा में रेल मंत्रालय सर्वेक्षण कराए और जहां-जहां गुमटियां नहीं हैं, वहां-वहां गुमटियां बनाई जानी चाहिए। साथ ही उस स्थान पर एक कर्मचारी पदस्थ करें, जिससे इन घटनाओं से बचा जा सके।

महोदय, जहां तक सुरक्षा का सवाल है, रेल मंत्रालय के लिए यह एक मुख्य समस्या है। इससे संबंधित जब भी बातें सदन में होती हैं, तो रेल मंत्रालय द्वारा कह दिया जाता है कि जीआरपी राज्य सरकारों का सवाल है और इसमें हम कुछ नहीं कर सकते हैं। हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करेंगे कि यात्रियों की सुरक्षा का भार रेल मंत्रालय अपने कंधों पर उठाएं। थाने आदि स्थापित करने की व्यवस्था करे। जब कोई घटना घट जाती है, तो जांच के लिए राज्य सरकार के ऊपर छोड़ दिया जाता है। इससे राज्य सरकार और केन्द्रीय सरकार के बीच के मामले में यात्रियों को नुकसान होता है। मेरा निवेदन है कि इससे राज्य सरकारों को मुक्त किया जाए और केन्द्रीय सरकार स्वयं इस मामले को देखें। कहीं-कहीं यह भी होता है कि रेल पुलिस के होते हुए भी, इस तरह की घटनायें हो जाती हैं। हमारे यहां आरपीएफ के लोगों को सीलकट्टा कहा जाता है। यह इसलिए कहा जाता है कि वे अपराधियों से मिलकर जिन बोगियों में माल होता है, उनकी सील कटवाने का काम करते हैं। हम रेल मंत्रालय से निवेदन करेंगे कि इन पुलिस अधिकारियों के लिए कोटि के प्रशिक्षण की व्यवस्था की जाए।

जहां तक बिहार प्रदेश का सवाल है, बिहार प्रदेश से संबंधित परियोजनायें बहुत दिनों से केन्द्र में लम्बित पड़ी हुई है। कई मंत्रियों के द्वारा शिलान्यास किया गया, उन्होंने यश लूटा, यहां तक कि भूतपूर्व प्रधान मंत्रियों ने भी शिलान्यास किया, लेकिन कोई नतीजा नहीं निकला। हमें लगता है कि रघुवंश प्रसाद जी जब बोलेंगे, तब वे बतायेंगे कि इस दिशा में क्या स्थिति है। जहां तक बिहार में गंगा नदी पर पुल का सवाल है, जिसका शिलान्यास देवेगौड़ा जी ने किया था और उस समय रामविलास पासवान जी रेल मंत्री थे, इस सवाल को सदन में कई बार उठाया गया है। नीतीश जी जब रेल मंत्री थे, तब भी यह सवाल उठाया गया था। उन्होंने कहा था कि सायल जांच के लिए टीमें भेजी गई है। पता नहीं, वह जांच किस ट्रेन से भेजी गई है और किस ट्रेन से आएगी। माननीय रेल मंत्री जी, वैसे आपके यहां हुतगामी ट्रेन्स हैं, अगर जांच हो गई है, तो उस जांच को हुतगामी ट्रेन पर लदवा कर दिल्ली मंगवायें। उत्तर बिहार और मध्य बिहार को जोड़ने के लिए यही एक मात्र पुल है। लगता है, इस पुल के महत्व को केन्द्रीय रेल मंत्री जी ने नहीं समझा है। रेल मंत्री, कुमारी ममता जी, सदन में उपस्थित नहीं हैं, मैं आपके माध्यम से उनसे निवेदन करूंगा कि आप इस यश की भागी बनें और उस पुल का निर्माण अपनी देख-रेख में करवायें।

महोदय, इसी तरह से इस बजट में छपरा-कप्तानगंज बाया फतुहा गोपालगंज बड़ी लाइन में विस्तार के लिए प्रावधान किया गया है।

मैं अभी मंत्री जी से पूछ रहा था कि उस पर कुछ निधि नहीं जा सकी तो मंत्री जी ने बताया कि सीसीए से पास नहीं हुआ। अब पता नहीं रेल विभाग का कौन सीसीए होता है। हम नहीं जानते, हम तो गांव से आने वाले लोग हैं। जिस दिन बजट किताब में आया था, तब गांव के लोग चिल्ला-चिल्ला कर बोल रहे थे कि अब इसका विस्तार हो जाएगा। अखबार में भी छाप दिया और हम भी यश लेने के लिए लम्बे-लम्बे भाषण देकर चले आए, लेकिन मंत्री जी के कहने के अनुसार वह सीसीए में अटका हुआ है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया : श्री प्रभुनाथ सिंहजी, एक मिनट के लिए रुकिए। एक माननीय सदस्य, श्री वी.एम. सुधीरन की तबीयत ठीक नहीं है, अत: वे जाना चाहते हैं। यदि आप अनुमति दें तो वह अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं।

श्री प्रभुनाथ सिंह : अवश्य, महोदया।

सभापति महोदया : अत:, वे अपना भाषण सभा पटल पर रखकर जा रहे हैं। आपका धन्यवाद।

हां, अब आप अपना भाषण जारी रखें।

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह : हम रेल मंत्री जी से निवेदन करेंगे कि उसे सीसीए से निकालें। अगर वह उस अल्मारी में बंद है तो किसी तरह खुलवा कर ले आए। उसे वहां से निकाल कर छपरा की तरफ भेजें ताकि वहां के लोग भी बड़ी लाईन को देख सकें। यह किसी समय छपरा जिले का प्रमुख बाजार हुआ करता था। बड़ी लाईन छपरा सिवान और मुजफ्फरपुर हो जाने के कारण, छपरा से कप्तानगंज छोटी लाईन रहने के कारण माल ढुलाई का काम बंद हो गया, इसलिए वहां का व्यवसाय समाप्त हो चुका है। इसके समाप्त होने के कारण हजारों लोग बेरोजगार हो चुके हैं। इसलिए हम मंत्री जी से निवेदन करेंगे कि इसे प्राथमिकता पर लीजिए। यह खाली हमारा ही क्षेत्र नहीं है, रघुनाथ झा जी का भी क्षेत्र है। इसलिए इसे बड़ी लाईन में करवा दीजिए। मशरक रेलवे स्टेशन के लिए नीतीश कुमार जी के जमाने में 60 लाख रुपए की स्वीकृति मिली थी। उस पर काम भी शुरू किया गया, लेकिन पता नहीं किस परिस्थिति में वह काम अवरूद्ध है। उस समय वहां बताया गया कि यहां वी.आई.पी. गेस्ट रूम बनेगा, यहां पार्क का निर्माण होगा। पानी का टैंक बनेगा, पता नहीं उस समय क्या-क्या हुआ था। 60 लाख की स्वीकृति की चिट्ठी भी गोरखपुर, जनरल मैनेजर के यहां से हमें प्राप्त हुई थी, आज भी वह चिट्ठी हमारे पास रखी है, लेकिन काम शुरू होने के बाद रूक गया।

महोदय, हम आपके माध्यम से मंत्री जी से कहेंगे, पूर्व मंत्री जी द्वारा जो स्वीकृति दी गई थी या दिलाई गई थी, उन योजनाओं को आप पूरा कराएं। इसी तरह से दरौंदा से महाराजगंज भी अपने जमाने का एक प्रमुख बाजार है। वहां उस समय लोग एक कहानी कहा करते थे कि गंज में महाराजगंज और गंज गंजूली, इस तरह की वहां चर्चा हुआ करती थी। महाराजगंज का व्यवसाय भी रेल के चलते समाप्त हो चुका है। बीच में पासवान जी के जमाने में कुछ मिट्टी भरने का काम महाराजगंज से दरौंदा का हुआ था, लेकिन उसमें प्रगति नहीं हुई। राज्य मंत्री जी भी शायद वहां गए थे। उन्होंने भी कहा कि हम इसे तुरंत करा देंगे। हम राज्य मंत्री जी से कहेंगे कि आप उसे शीघ्र करवा दीजिए। महाराजगंज में आप रेल का एक यार्ड बनवा दीजिए। हम यह इसलिए कह रहे हैं, क्योंकि वहां जमीन उपलब्ध है। सीवान जिले में कहीं इतनी जमीन उपलब्ध नहीं है, जितनी महाराजगंज में जमीन उपलब्ध है। इसलिए अगर आप वहां यह यार्ड बनवा देते हैं तो वह रेल का एक बहुत बड़ा व्यवसाय केन्द्र हो जाएगा और साथ ही कम से कम कमिश्नरी, बल्कि कमिश्नरी ही नहीं, उत्तर प्रदेश की सीमा भी उससे सटी हुई है, इसलिए उससे वहां के लोग लाभान्वित होंगे। इसलिए आप उसे महत्व देकर और प्राथमिकता के आधार पर इस काम को करवा दें। मशरक से महाराजगंज रेल लाईन के विस्तार के लिए मात्र 35 कि.मी. की दूरी है। ममता जी, आप एक जुझारू महिला हैं और आप अपने जुझारूपन के चलते ही बंगाल की सड़कों से लड़ाई लड़ते-लड़ते सदन में आई हैं। आज आप भारत सरकार ने प्रमुख मंत्रालय का भार संभाले हुई हैं। हम मशरक से महाराजगंज के विषय में बताना चाहते हैं। हम सिर्फ अपनी कांस्टयूएंसी की बात कह रहे हैं।

मशरक से महाराजगंज दो बार सर्वेक्षण हुआ है। एक बार नीतीश कुमार जी के जमाने में आश्वासन भी मिला था कि सर्वेक्षण रिपोर्ट आ गयी है, उसकी स्वीकृति मिल जायेगी। हम आपसे आग्रह करेंगे कि इसको पूरा किया जाये। रेल मंत्रालय से उत्तर जब मिलता है तो कहा जाता है कि आपकी बात ठीक है लेकिन निधि के अभाव में इसको तत्काल करने में कठिनाई है। ममता जी, आप एक जुझारू महिला हैं और प्रधान मंत्री जी से आग्रह करके आप रेल विभाग के लिए ज्यादा खजाना लाई हैं, इसलिए हम आपसे निवेदन करेंगे कि आप इस काम को प्राथमिकता दें।

सभापति महोदय, एक सवाल हम और सामने रखना चाहते हैं। भूतपूर्व विधायकों को कूपन मिला करता था और उसका रुपया बिहार सरकार विधान सभा के माध्यम से रेलवे विभाग को पहले ही सौंप देता था। ऐसी कोई भी एजेंसी नहीं मिलेगी जो एडवांस रुपया देकर कूपन पर साल भर चलता है। यही सवाल माननीय रघुनाथ झा साहब ने भी उठाया था तो राज्य मंत्री जी ने कहा था कि इसमें बहुत गड़बड़ी होती है, इसलिए इसको बंद कर दिया। हमें इस उत्तर से बहुत आश्चर्य है। हम कहना चाहते हैं कि यदि ट्रेन की दुर्घटना होगी तो क्या आप ट्रेन चलाना भी बंद कर देंगे। यदि किसी थाने के अन्तर्गत चोरी हो तो उस थाने को नहीं हटवाया जाता है बल्कि वहां की व्यवस्था को चुस्त किया जाता है। इसलिए अगर कहीं गड़बड़ी होती है तो उसे दुरूस्त किया जाये और गड़बड़ी करने वाले को जेल में बंद किया जाये। गड़बड़ी के चलते कूपन को बंद करना अच्छी बात नहीं है। इसलिए इस कूपन को बरकरार रखिये, यह वहां के हित में होगा।

सभापति महोदय, उत्तर बिहार बहुत पिछड़ा इलाका है। छपरा, समस्तीपुर, दरभंगा आदि इलाकों के लोग पहले आसाम और कलकत्ता जाया करते थे लेकिन जब आसाम में गड़बड़ी हुई तो वे दिल्ली, गुजरात और मुम्बई की तरफ जाने लगे और अपना जीवन यापन करने लगे। उनके आने-जाने में कठिनाई होती है क्योंकि जाने के लिए कोई साधन नहीं होता है। इसलिए हम ममता जी आपसे निवेदन करेंगे कि उन गरीब लोगों के लिए और उनके परिवार के भरण-पोषण के लिए छपरा से मुम्बई, छपरा से बड़ोदरा और छपरा से बलिया के लिए लोकल और दूरगामी ट्रेन चलवा दीजिए।

छपरा से बलिया के लिए जो हमने कहा तो बीच में सरयू नदी है जिसके कारण लोगों का आवागमन अवरूद्ध हो जाता है। इसलिए एक लोकल ट्रेन चलवा दीजिए, उसमें कोई ज्यादा लागत नहीं लगती है। इससे लोगों को आने-जाने में सुविधा होगी। वहां पर बरसात के दिनों में बाढ़ के कारण तीन-चार महीने आवागमन अवरूद्ध रहता है। आपसे प्रार्थना है कि वहां के लिए लोकल ट्रेन चलवा दीजिए।

ममता जी, राजधानी ट्रेन छपरा होकर चलती है। हमने आपको एक पत्र दिया था। नीतीश जी जब रेल मंत्री थे तो छपरा गए थे। उन्होंने आश्वासन दिया था कि वह इस गाड़ी को रोकेंगे। वह गाड़ी रुकने लगी लेकिन वह केवल दो मिनट रुकती है। दुर्भाग्य की बात है कि वह केवल रुकती है। उसमें कोई इसलिए चढ़ नहीं पाता क्योंकि वहां बुकिंग की व्यवस्था नहीं है। आप गाड़ियां चलाते हैं और उन्हें रूकवाते हैं। आप वहां बुकिंग की व्यवस्था करा दें। हम वहां से डेढ़ सौ किलोमीटर की दूरी तय करके दिल्ली के लिए आते हैं। अगर वहां बुकिंग की व्यवस्था करा देंगे तो डेढ़ सौ किलोमीटर यात्रा की दूरी कम हो जाएगी।

इन्हीं शब्दों के साथ हम ममता जी से उम्मीद करेंगे कि वह हमारी मांगों पर गम्भीरता से विचार करेंगी क्योंकि ये जन हित के काम हैं। वह इन्हें निश्चय ही करवा देंगी। महोदय, इसी के साथ-साथ ममता जी और आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

***श्री शीशराम सिंह रवि** (बिजनौर): महोदय, आपने मुझे प्रथमवार रेल बजट पर बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका हृदय से आभार व्यक्त करता हूं तथा रेल मंत्री बहिन ममता बनर्जी ने जो भारत देश की जनता के लिए जो सदन में बजट पेश किया वह बजट पिछड़े वर्षों से अधिक जनता के हित में तथा रेलवे व ट्रेक विस्तारण के हित में है, जो नई रेलगाड़ियां चलेगी, उससे जनता को सीधा लाभ होगा। इसके लिए भी बहन ममता जी की बधाई की पात्र हैं तथा देश की जनता ने सरकार के इस बजट को बहुत ही खुशी के साथ स्वीकार किया है। बजट में सुरक्षा पर भी विशेष ध्यान किया गया है। मैं मान्य मंत्री जी को निम्न सुझाव देना चाहता हूं। मुझे आशा है कि निम्न बिन्दुओं पर अवश्य ही ध्यान देकर बजट में जोड़ेगी।

प. उत्तर प्रदेश की रेल बजट में उपेक्षा की गई है जबकि देश को आजाद हुए 53 वर्ष हो गये है। महाभारत के युग के ऐतिहासिक स्थलों को आज तक रेलवे लाईन से नहीं जोड़ा गया है। ऐसे स्थल है, हस्तिनापुर व विदुर कुटी, दारानगर गंज तथा भारत का नेशनल हाई कोर्ट पार्क कालागढ़, जहां राग गंगा बेराज व विद्युत उत्पादन केन्द्र है तथा वर्ष में लाखों लोग देश व विदेश से नेशनल पार्क घूमने आते हैं तथा वह क्षेत्र ग्रामीण क्षेत्र है, यहां बिजनौर जनपद के नगीना नगर में काष्ट उद्योग बड़ा ही प्रसिद्ध है। इस क्षेत्र में दलित पिछड़े लोगों की भरमार है। अत: मेरठ से हस्तिनापुर व विदुर कुटी होकर कालागढ़ तक रेलवे लाईन का निर्माण कराया जाये।

हरिद्वार व पौड़ी गढ़वाल (उत्तराखंड) को जोड़ने में नजीवाबाद रेलवे स्टेशन का बहुत योगदान है, वहां पर कम्प्यूटर द्वारा बुकिंग की व्यवस्था कराई जाये।

नेगीना काष्ट नगरी एवं बिजनौर जनपद के हजारों लोग मुम्बई महानगर में कारोबार करते है तथा प्रतिदिन बिजनौर से लगभग कई सौ लोग मुम्बई आते व जाते हैं। अत: नगीना, नजीवाबाद, बिजनौर को रेलवे लाईन भी है नई रेलगाड़ी मुम्बई को चलाई जाये।

तीन माह पहले बहन ममता जी ने देहरादून से इन्दौर एक रेलवे गाड़ी चालू की थी उसका रूट इन्दौर से दिल्ली से गाजियाबाद व बिजनौर नजीवाबाद हरिद्वार देहरादून किया जाये।

अमृतसर हावड़ा रेलवे लाईन के बीच वालावाली में गंगा नदी का पुल पुराने के साथ-साथ नया निर्माण किया जा रहा है। अत: पुराने गंगा नदी के पुल को रोड़ का पुल बनायें। जिससे मुरादाबाद मंडल और सहारनपुर मंडल को बहुत लाभ होगा।

मेरी लोक सभा बिजनौर के रेलवे स्टेशन नजीवाबाद, नगीना धामपुर, स्योहारा में एक्सप्रेस देहरादून से लखनऊ हेतु सभी रेलगाड़ियों में द्वितीय श्रेणी 3-टायर दस-दस बर्थ रिजर्वेशन की व्यवस्था की जाये।

दिल्ली से मेरा क्षेत्र बिजनौर कुल 160 किलोमीटर है। बिजनौर जनपद के सभी व्यापारी दिल्ली को ही अपनी व्यापारिक थोक नगरी मानते है परन्तु इतनी कम दूरी होने पर भी जनता के लिए दिल्ली बहुत दूर है। क्योंकि कोई भी रेलगाड़ी दिन के समय में न जाती है और न आती है। अत: नजीवाबाद बिजनौर, हल्दौर,

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री शीश राम सिंह रवि]

चांदपुर, गजरौला, गाजियाबाद व दिल्ली को मिलाने हेतु कुल चार डिब्बे वाली ट्रेन नजीबाबाद से दिल्ली चौबीस घंटे में दो बार जाना व दो बार आने हेतु चालू की जाये। इस क्षेत्र को बहुत लोग गाजियाबाद व नौएडा की प्राइवेट मिलों में नौकरी करते हैं व व्यापार करते हैं यह कार्य जनता के हित में होगा। उक्त सभी कार्यों को माननीय सभापति जी रेल बजट में शामिल कराने की कृपा करें।

*श्री श्यामलाल बन्शीवाल (टोंक): माननीया रेल मंत्री, निवेदन है कि टोंक लोक सभा क्षेत्र गरीब व रोजगार जिला है जिसमें व्यापार के अति चांस हैं। यहां की गरीब जनता मेहनती व ईमानदार है। यहां पर कोई लम्बी चौड़ी योजना नहीं है, न ही कोई लम्बा पुल बनने की आशा है। अत: आपसे निवेदन है कि आप इस क्षेत्र को रेलवे लाइन से जोड़ने की कृपा करें।

[अनुवाद]

*श्री वी.एम. सुधीरन (अलेप्पी): आदरणीय सभापति महोदया, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि केरल के साथ न्याय किया जाये। केरल के मामले में बेहतर कदम उठाये जाने की आवश्यकता है। चूंकि केरल से मेरे अनेक माननीय साथी इस विषय पर बोल चुके हैं, मैं इसे दोहराना नहीं चाहता। मैं अपनी बात कई अन्य मुद्दों पर केन्द्रित रखूंगा।

जहां तक केरल में रेल विकास का संबंध है, एर्णाकुलम-कायमकुलम बरास्ता अलेप्पी और कोट्टायम रेलमार्ग का दोहरीकरण किया जाना काफी महत्वपूर्ण है। इन दो मार्गों पर दोहरीकरण किया जाना आवश्यक है। यह केरल राज्य के संसद सदस्यों की सर्वसम्मत मांग है और इसे 29 फरवरी को माननीय रेल मंत्री को प्रस्तुत हमारे सामूहिक ज्ञापन में भी सम्मिलित किया गया है।

एर्णाकुलम और त्रिवेन्द्रम के बीच बरास्ता अलेप्पी और कोट्टायम विद्युतीकरण करने संबंधी प्रस्ताव को रेल मंत्रालय ने अपनी स्वीकृति प्रदान कर दी है। अब यह परियोजना आयोग के पास विचाराधीन है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह इस मामले को योजना आयोग के साथ उठाएं।

एर्णाकुलम और कायमकुलम के बीच विद्युतीकरण का कार्य और रेल पथ के दोहरीकरण का कार्य एक साथ किया जाना वांछनीय होगा।

माननीय मंत्री ने केरल के संसद सदस्यों को कुछ रेलगाड़ियां चलाने हेतु आश्वासन दिये हैं।

त्रिवेन्द्रम-मंगलौर बरास्ता अलेप्पी रेलगाड़ी जिसके संबंध में आश्वासन दिया हुआ है, शीघ्रातिशीघ्र चलायी जाये।

निजामुद्दीन-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस जो सप्ताह में एक बार चलती है, को दैनिक आधार पर चलाया जाये।

हावड़ा-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस और क्विलोन-बंगलौर एक्सप्रेस की आवृत्ति बढ़ायी जाये।

जयपुर और अहमदाबाद से त्रिवेन्द्रम के लिए एक नयी रेलगाड़ी चलायी जाये।

कायमकुलम-अलेप्पी-एर्णाकुलम सेक्टर में सवारी गाड़ियों में और अधिक सवारी डिब्बे लगाए जाएं।

कायमकुलम-अलेप्पी-एर्णाकुलम सेक्टर के बीच 56 समपारों पर चौकीदार तैनात नहीं है।

चौकीदार रहित इन समपारों पर निर्धारित समय-सीमा में चौकीदार तैनात करने हेतु तत्काल कदम उठाये जायें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*श्री एस. अजय कुमार (ओट्टापलम): महोदया, भारतीय रेल राष्ट्रीय एकता का प्रतीक बन चुकी है। लेकिन महोदया, मुझे विवश होकर यह कहना पड़ रहा है कि आप देश में सभी राज्यों के साथ न्याय करने और इस विचार को साकार करने में विफल रही हैं। यह काफी दुखद और आपत्तिजनक है कि इस रेल बजट में, विशेषरूप से राजस्व जुटाने अथवा यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने के मामले में दूरदर्शिता का अभाव है।

अंग्रेजों ने रेल नेटवर्क की शुरूआत यात्रा के साधन के रूप में न करके एक ऐसी सुविधा के रूप में की थी जिससे सामान को एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजा जा सके। लेकिन हम सभी यह जानते हैं कि रेल नेटवर्क में सुधार करने का अभिप्राय मालभाड़े के माध्यम से करोड़ों रुपये जुटाये जाने हैं। सड़क परिवहन को कम करने से ईंधन की बचत होने पर लाभ में वृद्धि होगी। यह वास्तव में काफी दुर्भाग्यजनक है कि परिवहन के अन्य साधनों की तुलना में रेल परिवहन का हिस्सा 1960 से 1970 के दशक में 70 प्रतिशत से कम होकर वर्तमान समय में 40-42 प्रतिशत रह गया है। इस अंशदान में 1 से 2 प्रतिशत की मामूली वृद्धि होने से ही करोड़ों रुपये की राजस्व वृद्धि हो सकती है। लेकिन इस बजट में ऐसा कोई कदम नहीं उठाया गया है। यात्रियों को उनके लिये देय अल्पतम सुविधाएं प्रदान करने के लिये कोई प्रयास नहीं किया गया है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*मूलत: मलयालम भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण और यह भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महोदया, मुझे रेलवे में कार्यरत खानपान सेवा के कर्मचारियों की दयनीय दशा देखकर काफी दुख हुआ है। रेलवे अधिकारी उनके साथ अमानवीय व्यवहार करते हैं। वे उन्हें इंसान नहीं समझते। अतः महोदया, मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि उनके लिये बिना किसी विलंब के एक कल्याण-कोष बनाया जाये।

महोदया, हमारा केरल राज्य जो दक्षिण जोन में सर्वाधिक राजस्व जुटाता है, के साथ विभिन्न सरकारों द्वारा प्रत्येक वर्ष के बजट में पक्षपात किया गया है और इस राज्य की बार-बार अनदेखी की गई है। केरल के लोग इस पक्षपात को लेकर निराश हैं। शोरनूर-मंगलौर लाइन के दोहरीकरण का लाभ उठाने के लिये शोरनूर-करलीपुरम सेक्टर के दोहरीकरण के लिये पर्याप्त धनराशि स्वीकृत की जानी चाहिये। मुझे यह देखकर खेद हुआ है कि आपके बजट में इस क्षेत्र के लिये धन का प्रावधान नहीं किया गया है। इससे भी बढ़कर कुट्टीपुरम-गुरुवयूर लाइन के लिये बहुत ही कम धनराशि आवंटित करके इस क्षेत्र के लोगों के साथ मजाक किया गया है। अतः महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इस तरह का दृष्टिकोण न अपनायें और गुरुवयूर लाइन पर शीघ्रातिशीघ्र निर्माण कार्य आरम्भ किया जाये। केरल राज्य के लिये जिन नई रेलगाड़ियों को चलाने का वायदा किया गया था, उन्हें अभी तक नहीं चलाया गया है और महोदया मेरा आपसे यह अनुरोध है कि निजामुद्दीन कोयम्बटूर एक्सप्रेस को शोरनूर जंक्शन तक बढ़ाया जाये।

महोदया, मुझे इस बात का काफी दुख है कि मुझे कन्नूर अलेप्पी इंक्जेक्यूटिव एक्सप्रेस रेलगाड़ी का वडाक्कचनेरी, बोकारो-अलेप्पी एक्सप्रेस और के.के. एक्सप्रेस का ओट्टापलायम और कुर्ला एक्सप्रेस का पट्टाम्बी में ठहराव स्वीकृत करने के लिये कई वर्षों तक विभिन्न रेल मंत्रियों से बार-बार अनुरोध करना पड़ा। महोदया, मैं एक बार फिर आपसे अनुरोध करता हूं कि इस मांग पर अवश्य विचार करें।

महोदया, मुझे विवश होकर माननीय मंत्री महोदया को बताना पड़ रहा है कि जयन्ती जनता एक्सप्रेस जैसी प्रमुख रेलगाड़ियों का ओट्टापलम और शोरनूर में ठहराव समाप्त करने संबंधी प्रस्ताव से लोग काफी निराश हैं और ऐसे किसी भी प्रस्ताव का व्यापक विरोध किया जायेगा। अंत में मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि केरल में एक जोनल कार्यालय की स्थापना की जाये।

*श्री शमशेर सिंह सूलो (रोपड़): माननीय सभापति महोदया, मैं माननीय मंत्री का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की समस्याओं की ओर दिलाना चाहता हूं और मैं यह आशा करता हूं कि माननीय मंत्री उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी।

मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि लुधियाना से चण्डीगढ़, जोकि पंजाब की राजधानी है, बरास्ता समराला, मोरिन्डा और खरड़ जिसके लिये सर्वेक्षण किया जा चुका है, रेल लाइन बिछाने का कार्य आरम्भ किया जाये। इस संबंध में मंत्रालय ने तथा माननीय प्रधान मंत्री ने भी अनेक बार आश्वासन दिये हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि शताब्दी एक्सप्रेस को फतेहगढ़ साहिब जोकि सिक्खों, हिन्दुओं और मुसलमानों का पावन शहर है, में सरहिन्द जंक्शन पर ठहराव की व्यवस्था की जाये। यह रेलगाड़ी दिल्ली से चलती है और अमृतसर जाती है और अमृतसर से वापस दिल्ली आती है।

मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि फास्ट गाड़ियों के खन्ना सिटी जो एशिया की एक विशाल अनाज मंडी है, स्टेशन पर ठहराव की व्यवस्था की जाये। इसे इस्पात नगरी भी कहा जाता है। मैं भी इसी शहर से संबंध रखता हूं और मैं अपने गृह नगर में फास्ट गाड़ियों के ठहराव की व्यवस्था न होने के कारण दिल्ली नहीं पहुंच पाता हूं।

मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि खन्ना रेलवे स्टेशन के अन्तर्गत खन्ना समराला रोड पर एक निचले पुल का निर्माण किया जाये। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि मंडी गोविन्दगढ़ में एक ऊपरी पुल का निर्माण किया जाये, जैसा कि माननीय प्रधान मंत्री श्री वाजपेयी जी ने 1998 में मंडी गोविन्दगढ़ की अपनी यात्रा के दौरान घोषणा की थी।

मैं आपसे यह भी अनुरोध करता हूं कि संगरूर में धुरी स्टेशन बाई पास पर एक ऊपरी पुल का निर्माण किया जाये।

श्री के. मलयसामी (रामनाथपुरम): सभापति महोदया, माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी और सभा के माननीय सदस्यगण, आखिरकार मेरा बोलने का अवसर आ गया है।

जहां मैं रेल बजट पर बोलना अपना विशेषाधिकार और सौभाग्य समझता हूं, वहां मुझे विवश होकर कई कारणों से अपनी टिप्पणियों और अपने निष्कर्षों को संक्षेप में कहना पड़ रहा है; पहला कारण यह है कि अभी भी अनेक साथी ऐसे हैं जो मेरी तरह अपना भाषण देना चाहते हैं; दूसरा कारण यह है कि सभा को अपना निर्धारित कार्य पूरा करने के लिये अभी काफी लम्बा सफर तय करना है।

इन परिस्थितियों में, मैं अपनी बात यथासंभव शीघ्र और यथासंभव संक्षिप्त किन्तु यथा संभव सुदृढ़ रूप से कहने का प्रयास करूंगा।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री के. मलयसामी]

कुमारी ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट पर आते हुए मैं यह स्वीकार करता हूं कि माननीय मंत्री तथा उनके अधिकारी दल ने इस बजट को काफी आकर्षक और स्वीकार्य बनाकर एक बहुत ही अच्छा कार्य किया है। वास्तव में बजट में कतिपय अच्छी और बुरी बातों का समावेश है, इसमें कई अच्छी बातें भी हैं और इसके साथ-साथ इसमें कई खामियां भी हैं। इसमें अनेक विशेषताएं हैं और इसके साथ-साथ इसमें कुछ त्रुटियां भी हैं। संक्षेप में इसमें अनेक सुखद समाचारों का समावेश है और इसके साथ-साथ इसमें अनेक दर्द भी समाविष्ट हैं।

सीधे रूप से बजट पर आने से पूर्व मैं यह बताने के लिये एक मिनट का समय लूंगा कि किसी राष्ट्र के विकास अर्थात् आर्थिक, सामाजिक और सांस्कृतिक विकास के लिये परिवहन और संचार जैसा महत्वपूर्ण क्षेत्र कितना महत्वपूर्ण है। इस प्रक्रिया में रेलवे राष्ट्र के विकास के लिये काफी महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। हमें कुमारी ममता बनर्जी के बजट भाषण में यह सुनकर काफी हर्ष हुआ है कि रेलवे का 62,800 किलोमीटर से भी अधिक लम्बा रेल पथ है और इसमें 18 लाख कर्मचारी कार्यरत हैं। इसके पास 8000 सवारी गाड़ियां और 5500 मालगाड़ियां है जोकि हर रोज चल रही हैं जो क्रमश: 1.36 करोड़ यात्रियों और 12 लाख टन माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाती हैं।

हमें यह देखकर बेहद प्रसन्नता हुई है कि भारतीय रेल एक ही संगठन के अधीन संचालित विश्व का दूसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है और यह राष्ट्र की जीवन रेखा है।

हमें इन विशेषताओं के बारे में सुनकर बड़ी खुशी हो रही है। परन्तु इसके साथ ही हमें यह सुनकर अत्यन्त अप्रसन्नता होती है कि रेलवे का विकास पिछले बीस वर्षों से रूका पड़ा है और उत्तरोत्तर पंचवर्षीय योजनाओं में इसकी उपेक्षा की गई है और पिछले कई वर्षों में इसके आबंटन में भी कमी आयी है। यह अत्यन्त दुर्भाग्यपूर्ण है कि देश के प्रमुख राष्ट्रीय परिवहन अवसंरचना की उपेक्षा की गई है। इन सभी अड़चनों और प्रौद्योगिकीय सीमाओं के बावजूद माननीय मंत्री जी ऐसा बजट प्रस्तुत कर पायी हैं जिसमें कई नए उपाय किए गए हैं। इस बजट में पुनर्गठन के लिए प्रयास किया गया है, सुधार को महत्व दिया गया है और नए उपायों के बारे में विचार किया गया है। आगे हमें उनसे यह सुनकर प्रसन्नता हो रही है कि इसमें यात्रियों और उनके सामान की सुरक्षा और यात्री सुविधाओं को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। चूंकि उन्होंने यात्री किराये में बढ़ोत्तरी नहीं की है, अत: वे यात्रियों की हितैषी बन गई हैं। उन्होंने यह भी बताया कि इस बजट में रेल भूमि, वायु क्षेत्र के वाणिज्यकीकरण, परिमाणा रियायत, माल यातायात, नई सेवाएं, अतिरिक्त सेवाएं, विस्तार और बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन के संबंध में उपाय किए हैं। एक ओर जहां इन सभी विशेषताओं को देखते हुए हमें प्रसन्नता हो रही है वहीं दूसरी ओर यह खेदजनक है उन्हें जितनी उपलब्धि अभी प्राप्त करनी है और जितनी उपलब्धि हासिल करनी चाहिए थी उसकी तुलना में बहुत कम सफलता प्राप्त हो रही है।

कई क्षेत्रों में असफलता प्राप्त हुई है जिसके संबंध में सुधारात्मक उपाय किए जाने की आवश्यकता है। रेलवे द्वारा कई मामलों में अलाभकारी, परिहार्य व्यय और फिजूलखर्ची की जा रही है। इसका पता हाल ही में बनाए गए सात जोनल कार्यालय और दस मंडलीय कार्यालयों से चलता है। मुझे यह बताया गया है कि इनमें से अधिकांश कार्यालय या तो संबंधित मंत्री को उपकृत करने अथवा किसी दबाव में आकर स्थापित किए गए हैं। ये सभी कार्यालय इसके लाभ-हानि पर विचार किए बिना, आंकड़ों की जांच किए बिना, किसी विशेषज्ञ दल द्वारा इसका गहन अध्ययन कराये बिना, इसके औचित्य की समग्र जांच के बिना ही स्थापित किए गए हैं। मुझे तो यही पता चला है। रेलवे द्वारा दुर्लभ संसाधनों का इस प्रकार से अपव्यय किया जा रहा है। ऐसा प्रतीत होता है कि भारी भरकम नौकरशाही, जो न तो जनता की आवश्यकताओं को पूरी करती है और न ही उसे सौंपे गए कार्य के प्रति जिम्मेवार है, के बड़े आकार को कम करने के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाए गए हैं। इतने बड़े आकार की नौकरशाही को जारी कैसे रहने दिया जा रहा है? ऐसा लगता है कि अत्यधिक जनशक्ति को कम करने हेतु कोई प्रयास नहीं किया गया है और मुझे यह भी बताया गया है कि ऐसे कई और प्रमुख क्षेत्र और कार्य हैं जिनकी छंटाई की जा सकती है।

लम्बी और मध्यम दूरी की मालं ढुलाई के लिए रेलवे अधिक ऊर्जा कुशल और किफायती साधन है। यद्यपि इस तरह के यातायात के संबंध में रेलवे सक्षम और किफायती है तथापि सड़क यातायात ने इसका स्थान ले लिया है। मुझे यह पता चला है कि यह रेल द्वारा किए जा रहे विलम्ब और इसमें चोरी की घटनाओं के कारण हुआ है। इसके कारण रेलवे की बदनामी हुई है और इसकी प्राथमिकता कम हुई है तथा सड़क यातायात को इसका पूरा लाभ मिला है। अतिरिक्त यातायात प्राप्त करने के लिए रेलवे द्वारा श्रेष्ठतर विपणन की ओर अग्रसर होने की आवश्यकता है।

एक अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्र में, जिसमें सुधार किए जाने की आवश्यकता है, यह है कि कार्यशाला, मरम्मतशाला और उत्पादक एककों की अप्रयुक्त पड़ी फालतू क्षमता का पूरी तरह से उपयोग किया जाये।

मैं माल और पार्सल के भाड़े में वृद्धि पर प्रतिकूल टिप्पणी करने से अपने आप को रोक नहीं सका क्योंकि इससे दरें बढ़ेंगी और इसके अन्य परिणाम भी होंगे तथा धनराशि का असंतुलित

आवंटन किया गया है, कुछ राज्यों को लाभ पहुंचाया गया है और कुछ राज्यों की उपेक्षा की गई है। क्षेत्रीय असंतुलन को दूर किया जाना सुनिश्चित करने हेतु योजनाबद्ध तरीके से इसमें हस्तक्षेप किया जाये।

अंत में, मैं आधुनिकीकरण के बारे में कहना चाहूंगा। वैश्वीकरण के दौर में, नई-नई प्रौद्योगिकियों के विकास को देखते हुए उपकरण, प्रशिक्षण और अन्य आधारभूत ढांचा सहित समग्र रेल प्रणाली का आधुनिकीकरण किया जाये।

असंतुलन के विषय पर मुझे अत्यधिक खेदपूर्वक कहना पड़ रहा है कि तमिलनाडु के कुछ क्षेत्र उपेक्षित हैं। मैं श्री चिन्नासामी जैसे अपने सहयोगियों का समर्थन करता हूं जिन्होंने यह बताया है कि तमिलनाडु की किस प्रकार से उपेक्षा की गई है।

यह सही हो या गलत, परन्तु हमें अपने पड़ोसी राज्य केरल के मित्रों द्वारा अपनाई गई तकनीक की जानकारी नहीं है, जिन्होंने सभा में शोर शराबा किया और जोरदार बहस की, और कुमारी ममता बनर्जी से अलग से भी भेंट की। यदि इस प्रक्रिया से कुछ उपलब्धि हो सकती है तो तमिलनाडु भी ऐसा करने से पीछे नहीं हटेगा। माननीय रेल मंत्री को यह अहसास होना चाहिए कि तमिलनाडु के लिए बहुत कुछ किए जाने की आवश्यकता है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदया : आपने यह कार्य आज बहुत प्रभावी ढंग से किया है।

श्री के. मलयसामी : कई नई रेलगाड़ियां शुरू की गई हैं। अतिरिक्त सेवाएं शुरू की गई हैं, बढ़ाई गई हैं। इस बजट में परिकल्पित परियोजनाओं की संख्या कितनी है। रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ायी गई है परन्तु एक अथवा दो रेलगाड़ियों को छोड़कर तमिलनाडु के लिए कोई गाड़ी उपलब्ध नहीं करायी गई है।

यह तो अत्यल्प प्रयास है अथवा ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। तमिलनाडु को दिया गया लाभ बहुत थोड़ा और नगण्य है।

अब मैं मदुरै-रामेश्वर, (बरास्ता) मानामदुरै और तिरुचि-मानामदुरै लाइन को बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन के अत्यधिक महत्वपूर्ण पहलू के बारे में बोलना चाहूंगा।

सभापति महोदया : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री के. मलयसामी : महोदया, मैं बोलने के लिए इस मौके की तीन घंटे से प्रतीक्षा कर रहा हूं। आपने प्रत्येक वक्ता को पर्याप्त समय दिया है। फिर मुझे बोलने का मौका क्यों नहीं दे रही हैं? कृपया मुझे बोलने के लिए और पांच मिनट का समय दीजिए।

सभापति महोदया : आप सरकार से जो कुछ कराना चाहते हैं उसका ब्यौरा लिखकर माननीय मंत्री को दे दीजिए।

श्री के. मलयसामी : अब मैं अपने मूल विषय पर आता हूं। अब तक मैंने जो बोला वह मेरे निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित नहीं था। अत: कृपया मुझे कुछ और मिनट के लिए बोलने का मौका दीजिए।

मदुरै और रामेश्वर के बीच आमान परिवर्तन परियोजना पर 240 करोड़ रुपये और त्रिची मानामदुरै के बीच आमान परिवर्तन परियोजना पर 175 करोड़ रुपये की लागत आएगी। मदुरै और रामेश्वर के बीच आमान परिवर्तन के लिए हमें केवल 5 करोड़ रुपये ही आवंटित किए गए हैं। यदि हमें प्रतिवर्ष केवल 5 करोड़ रुपये ही उपलब्ध कराये जायेंगे तो इस परियोजना को पूरा करने में लगभग 48 वर्ष लग जाएंगे। तिरुचि और मानामदुरै के बीच आमान परिवर्तन परियोजना को पूरा होने में और 25 वर्ष लग जाएंगे। महोदया जहां तक इन वृहत परियोजनाओं का संबंध है इसके लिए ऐसा सांकेतिक आवंटन पर्याप्त नहीं होगा।

रामेश्वरम, बनारस के बाद दूसरा तीर्थ स्थान है और देश भर के लोग रामेश्वरम आते हैं। ये दो सेक्शन मदुरै से मानामदुरै होते हुए रामेश्वरम तक और तिरुचि से मानामदुरै तक अत्यावश्यक हैं। वित्तीय अड़चनों के बावजूद इन दो सेक्शन का समयबद्ध तरीके से अवश्य ही विकास किया जाये। पिछले वर्ष आपने विरुधुनगर से विलोन सेक्शन के लिए आवंटन किया था परन्तु इस वर्ष इस सेक्शन के लिए कोई आवंटन नहीं किया गया है। इसी प्रकार से काटपाडी से विल्लुपुरम तक आवंटन किया जाये और इसे पांडिचेरी तक बढ़ाया जाये। हावड़ा से तिरुचि तक आमान परिवर्तन को कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाये। चेन्नई में एम.आर.टी.एस. का द्वितीय चरण को वेलाचेरी तक बढ़ाया जाये। अब तक की स्थिति के अनुसार यह तिरुमाइलाई से वेलाचेरी तक स्वीकृत किया गया है। मैं आपसे यह अनुरोध करूंगा कि इसे वेलाचेरी से आगे सेंट थामस माउंट तक बढ़ाया जाये। एगमोर-मदुरै से कन्याकुमारी तक दोहरीकरण और विद्युतीकरण तथा इरूगुर से कोयम्बटूर तक दोहरीकरण की आवश्यकता काफी समय से महसूस की जा रही है।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र नामत: रामनाथपुरम के बारे में बोलना चाहूंगा। महोदया कृपया इसकी समस्याओं को विशेष ध्यानपूर्वक सुनिए। मैं इस संबंध में उत्तर में मैं आपका पूरा आश्वासन चाहूंगा। यह बहुत ही पिछड़ा और निरन्तर सूखा पीड़ित क्षेत्र रहा है। स्वतंत्रता के 52 वर्ष बीत जाने के बावजूद इस क्षेत्र के कुछ लोगों ने अब तक रेल भी नहीं देखा है।

[श्री के. मलयसामी]

इस क्षेत्र की सेवा के लिए यहां नई रेल सेवा शुरू किए जाने की आवश्यकता है। रामनाथपुरम से कीलककाई, इरवाडी, सिक्काल, मदुकालाथूर, अबिरामम, पसुम्पोम, कमुथि, सयालकुडी, कन्नीराजपुरम, बेम्बार, वाईप्पार और कयाथार होते हुए टुटीकोरिन तक नई रेल लाइन बिछाने के लिए कार्यवाही शुरू की जाये। जिसके लिए मैडम ममता जी सर्वेक्षण के लिए आदेश दें।

अंतत:, रेलवे का कार्य सेवा और सुविधाएं प्रदान करना है। अत: हम माननीय मंत्री से यह अपील करते हैं कि वह यह सुनिश्चित करें कि रेल द्वारा सक्षम सेवा, आर्थिक सेवा, यदि अधिक सेवा नहीं तो कम से कम पर्याप्त सेवा, निरन्तर सेवा, समान सेवा, समय पर सेवा उपलब्ध हो और हमारी सेवा को रेल प्रशंसनीय सेवा बनाया जाये।

सभापति महोदया : माननीय सदस्यगण निम्नलिखित तीन सदस्य अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं:

1. श्रीमती रेनु कुमारी
2. श्री समर चौधरी
3. श्रीमती मिनाती सेन

[हिन्दी]

***मौहम्मद अनवारूल हक** (शिवहर): सभापति महोदय, भारत-नेपाल स्थित बॉर्डर पर आम जनता रेल सवारी से वंचित रहती है, इसलिए मेरी आपसे छोटी सी मांग है–

1. पु. चम्पारण से ढाका होते हुए शिवहर से मुजफ्फरपुर तक रेल लाइन जनहित में बिछवाई जाए। यह याद रहे कि यहां की 90 प्रतिशत जनता ने रेल तक नहीं देखी है।
2. घाड़ा सहान स्टेशन है, पर उस स्टेशन पर जनरेटर और रेल पदाधिकारियों के रहने के बंदोबस्त नहीं हैं। घोड़ा सहान स्टेशन के लिए एक जनरेटर तुरंत खरीदने; मुसाफिरों के लिए मकान साथ-साथ पदाधिकारियों के लिए भी तुरंत बनवाने का आदेश देने का कष्ट करें।
3. सीतामढ़ी मुख्यालय में एक भाग गुमटी है, जहां ओवरब्रिज न रहने की वजह से मुसाफिर बहुत देर तक रुके रहते हैं। इसलिए उस गुमटी पर एक ओवरब्रिज बनवाया जाए।
4. सोनबर से सीतामढ़ी-मुजफ्फरपुर लाइन बनवाना मंजूर है, इसलिए उसे तुरंत बनवाना आरंभ कर दिया जाए।
5. समस्तीपुर-दरभंगा-सीतामढ़ी-रक्सौल छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाए।

धन्यवाद।

[अनुवाद]

***कर्नल (सेवानिवृत्त) डा. धनीराम शांडिल्य** (शिमला): माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत किये गये रेल बजट की प्रशंसा में बोलने के लिये खड़ा हुआ हूं। हर किसी की बढ़ती हुई आकांक्षाओं को संतुष्ट करना कठिन है; तथापि, नई सहस्राब्दी का पहला रेल बजट हर तरह से प्रशंसा के योग्य है। वित्तीय बाध्यताओं और विभिन्न अन्य समस्याओं के बावजूद, यह एक संतुलित बजट है और समाज के सभी वर्गों की आवश्यकताओं की पूर्ति करने वाला है।

छात्राओं और कारगिल आपरेशन के परिणामस्वरूप आश्रित व्यक्तियों को प्रदान की गई यात्रा सुविधाएं विशेष उल्लेख किये जाने के योग्य हैं।

अत: इस बजट को ऐतिहासिक और अद्वितीय कहा जा सकता है जिसमें आम आदमी पर बिल्कुल भार नहीं डाला गया है।

इस सम्मानित सभा में, बड़ी संख्या में सम्मानित सदस्यों ने अपने-अपने संबंधित निर्वाचन क्षेत्रों के संबंध में मांगें रखी हैं। मैं भी अपवाद नहीं हूं। मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान हिमाचल प्रदेश में रेलवे के विस्तार/उन्नयन की ओर दिलाना चाहूंगा। हमारे राज्य में निम्नलिखित छोटी रेल लाइन हैं:–

(क) पठानकोट से जोगिन्दर नगर

(ख) शिमला से कालका जिसका निर्माण विवादास्पद वाइसराय लार्ड कर्जन के महत्वपूर्ण शासनकाल के दौरान किया गया था। वस्तुत: वाइसराय ने स्वयं ही 1904 में इस मीटर लाइन का उद्घाटन किया था। इस अभियांत्रिकी उपलब्धि के पश्चात् इस क्षेत्र में रेलवे के संबंध में कोई प्रगति नहीं हुई है।

सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वे इस पर्वतीय राज्य में निम्नलिखित रेल लाइनों के विस्तार/उन्नयन पर विचार करें।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

जोगिन्दरनगर से रेल लाइन को मण्डी तक बढ़ाया जाये और विलासपुर होते हुये सर्किट बनया जाये तथा कीरतपुर से जोड़ दिया जाये। रेल लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना चाहिये।

[हिन्दी]

***श्री किशनलाल दिलेर** (हाथरस अलीगढ़): सभापति महोदय, मुझे तकलीफ है पूरी रात बैठ नहीं पाऊंगा लिस्ट में नाम तो आया है लेकिन अनुमान है कि 4 या 5 बजे सुबह नाम आ पायेगा। इसलिये लिखित वक्तव्य प्रस्तुत कर रहा हूं, स्वीकार कर लिया जाये।

मान्यवर मेरे क्षेत्र की समस्या है। आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। हाथरस जनपद नया बनाया गया है। रेल द्वारा आवागमन की बहुत परेशानी है। क्योंकि रेलों की कमी है। मात्र एक दो ट्रेन आती जाती है। एक रेल गाड़ी मथुरा से दिल्ली बाया हाथरस को बढ़ायी जाए। एक गाड़री मथुरा से कासगंज को जाती है। इस लाइन पर एक गाड़ी बढ़ा दी जाये। एक ई.एम.यू. गाड़ी शाम को दिल्ली से चल कर रात को अलीगढ़ खड़ी हो जाती है उसको अलीगढ़ न खड़ी करके हाथरस को भेजा जाये। वह रात को हाथरस खड़ी की जाये ताकि हाथरस के यात्री भी उससे सफर कर दिल्ली को आ सकें।

मान्यवर, हाथरस जिला है हाथरस की मण्डी मशहूर है। व्यापारियों का व्यापार तेजी से चलता रहा है। इसलिए आवश्यक है हाथरस से जनता को सुविधा देना।

मान्यवर, हाथरस शहर अच्छा शहर है। आगरा अलीगढ़ का मार्ग/कासगंज बरेली से आगरा को, आवागमन द्वारा भी वाहनों से होता है। हाथरस शहर के मध्य रेलवे फाटक है वहां घन्टों वाहन खड़े रहते हैं इसलिये जनता की परेशानी को देखते हुये नगर हाथरस में ओवर ब्रिज यात्री यानि सड़क पुल का निर्माण अति आवश्यक है।

मान्यवर हाथरस जंक्शन पर दो माह पूर्व ओवर ब्रिज स्वीकृत हो गया है। केन्द्र से बजट भी अवमुक्त हो गया है। परन्तु प्रदेश सरकार एक बार समय देकर शिलान्यास करने में देरी करती जा रही है। प्रदेश सरकार को केन्द्र की तरफ से लिखा जाये कि तुरन्त शिलान्यास करके निर्माण कार्य शुरू कराया जाये।

मान्यवर, हाथरस जनपद हो गया है जो गाड़ियां दिल्ली से लखनऊ, गोरखपुर, बरौनी, हावड़ा को जाती है। उनका स्टापिज अलीगढ़ होती है उनका हाथरस जंक्शन के नाम से सीट भी आरक्षित हो जानी चाहिए और स्टापेज भी हो जाना चाहिए।

अलीगढ़ से बरेली जाने वाली लाइन पर एक गाड़ी दोपहर, एक गाड़ी शाम को चलती है। इस लाइन पर एक गाड़ी और बढ़ायी जाये। इस लाइन पर गोधा स्टेशन मेरे चुनाव क्षेत्र में है। वहां प्लेटफार्म सही ढंग से बनाया जाये और बुकिंग टेलीफोन की व्यवस्था करना अति आवश्यक है। प्लेटफार्म का नाम का है। महिलायें चढ़ भी नहीं पाती इसलिए प्लेटफार्म को निर्माण भी अति आवश्यक है। शेष मान्यवर रेल मंत्री जी ने जो बजट प्रस्तुत किया है सुन्दरता के साथ उनकी जनता के बीच बड़ी सराहना की जा रही है। मैं बजट का समर्थन करते हुये आपका आभार व्यक्त करता हूं।

***श्री राधा मोहन सिंह** (मोतिहारी): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिये बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं माननीया रेल मंत्री जी को विशेष धन्यवाद देना चाहूंगा। काफी दिनों बाद संसाधनों की कमी से जूझ रहे रेल मंत्रालय के पहले बजट में ममता जी ने किसी भी दर्जे के यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं करके समाज के सभी वर्गों के प्रति अपनी ममता दिखाई है। बजट में माल भाड़े में 5 प्रतिशत की वृद्धि जरूर हुई है, किन्तु आवश्यक वस्तुओं जैसे खाद्यान्न, चीनी, नमक, तेल, फल, सब्जियां, घरेलू गैस जैसे अनिवार्य वस्तुओं के माल भाड़े में वृद्धि न करके देश की गरीब जनता की हितों की रक्षा की गई है यह इस बजट की सबसे बड़ी विशेषता है।

10 हजार रुपये देने पर किसी को एक वर्ष के लिये सहस्राब्दि कार्ड देने की घोषणा, 10वीं तथा 12वीं कक्षा तक के छात्राओं को उनके स्कूल, कालेज जाने एवं वापिस यात्रा के लिये मुफ्त पास, आपरेशन विजय के दौरान शहीद हुये सैनिकों की विधवाओं के रेल किरायों में 75 प्रतिशत की छूट एवं रोजगार के अवसर उपलब्ध कराने की घोषणा, स्वतंत्रता सेनानियों के लिये भारतीय गणतंत्र की 50वीं वर्ष गांठ के उपलक्ष्य में एक बार सहस्राब्दि उपहार की योजना आदि अनेक रियायतों की घोषणा कर, इस वर्ष के रेल बजट में रेल यात्रियों के लिये सर्वाधिक सुविधायें प्रदान की है और इसीलिये मैं इस रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं।

माननीय सभापति महोदय, रेल में भारत की जिन्दगी चलती है, किन्तु आजादी के बाद देश के रहनुमाओं ने इसे किस हालत में रखा। इसका प्रमाण कहीं खोजने की जरूरत नहीं है। रेल राष्ट्र की परिवहन जीवन का मुख्य आधार है फिर भी गुलामी के दिनों में इसका जितना विस्तार देश में हुआ। दुर्भाग्य है आजादी के बाद इसका विकास जिस तेजी से होना चाहिये था नहीं हुआ। सबसे पहले रेल गाड़ी 1853 में चली थी। सवारी गाड़ी पहली बार 1854

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री राधा मोहन सिंह]

में 21 किलो मीटर चली थी। आज 62,500 किलोमीटर चल रही है। किन्तु इसमें 82 प्रतिशत हमें ब्रिटिश राज्य में मिला था। आजादी के बाद भी हमारी उपलब्धि क्या है इसका हम अन्दाज इससे लगा सकते हैं।

माननीय सभापति महोदय इस बार के बजट में माननीया मंत्री ने आगामी वर्ष के लिये 11 हजार करोड़ रुपये की योजना पर व्यय रखने का प्रस्ताव किया है, जो गत वर्ष की तुलना में 23 प्रतिशत ज्यादा है। मैं इसके लिये बधाई देता हूं। नई रेल लाईनें बिछाने के लिये 514 करोड़ की राशि बढ़ा कर 825 करोड़ की है यानी 61 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी के लिये मैं धन्यवाद देना चाहूंगा। नये वर्ष में 25 नई रेल लाईनों के लिये सर्वेक्षण किया जायेगा तथा यात्री सेवाओं को दुरुस्त करने के लिये इन्होंने अनेक घोषणाएं की है, इस मद में उन्होंने 200 करोड़ रुपया खर्च करने का प्रावधान किया है, जिसमें 150 नये स्टेशनों को "ए" श्रेणी में शामिल करने की योजना है, इसका मैं स्वागत करता हूं। किन्तु एक निवेदन भी करना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा कि भारतीय रेलों ने आजादी के बाद के आन्दोलन और राष्ट्रीय एकता के महत्वपूर्ण योगदान दिया है। यह वास्तविकता भी है। इसी संदर्भ में मंत्री जी ने राष्ट्रपिता महात्मा गांधी जी की राजनीतिक यात्रा दक्षिण अफ्रीका के एक रेलवे प्लेट फार्म से प्रारम्भ की चर्चा की है। सचमुच इसी राष्ट्रपिता महात्मा गांधी जी का नाम बेच कर इस देश पर कुछ लोगों ने वर्षों जमकर राज किया और देश को लूटा भी किन्तु यह भूल गये कि महात्मा गांधी जब दक्षिण अफ्रीका से हिन्दुस्तान आये और कलकत्ता पहुंचे तो वहां से ट्रेन पकड़कर चम्पारण के मोतिहारी के लिये चल पड़े थे। मोतिहारी से छोटे से रेलवे स्टेशन पर अप्रैल, 1917 में थे, चम्पारण (मोतिहारी) से ही उन्होंने आजादी की लड़ाई का बिगुल फूंका था। अध्यक्ष महोदय, मैं बड़े दुख के साथ कहना चाहूंगा कि उस चम्पारण (मोतिहारी) का रेल के क्षेत्र में घोर उपेक्षा हुई है। वहां आज तक महात्मा गांधी की एक मूर्ति स्थापित नहीं हो सकी। उल्टे स्टेशन पर लगे उनके सारे चित्र भी गायब हो गये। मैं माननीय राज्य मंत्री श्री दिग्विजय बाबू के प्रति आभारी हूं जो हाल ही में मोतिहारी गये थे और वहां की दुर्दशा उन्होंने देखी है। महोदय, मैंने मंत्री जी को एक पत्र लिखा था कि मोतिहारी बेतीया होकर बैशाली एक्सप्रैस सप्ताह में कम से कम तीन दिन चलाई जाये। जवाब मिला है कि ऐसा करने से सीवान-छपरा रेलवे लाइन के लोग नाराज हो जायेंगे। अध्यक्ष महोदय मैं माननीय मंत्री जी से इस मामले में न्याय चाहूंगा आज मुज्जफरपुर-गोरखपुर वाया सीवान-छपरा होकर 21 पेयर गाड़ियां दूर दराज के लिये, बम्बई, दिल्ली के लिये जाती हैं। क्या उसमें से कोई एक-दो पेयर गाड़ी-मुज्जफरपुर-गोरखपुर वाया मोतिहारी-बेतीया नहीं चलाई जा सकती? अध्यक्ष महोदय आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि विश्व की सबसे घनी आबादी नेपाल की तराई एवं हिन्दुस्तान की सीमावर्ती जिलों में निवास करती है। फिर भी चम्पारण (मोतिहारी) के किसी भी शहर में रेलवे पर उपरी पुल नहीं हैं, मेरा निवेदन होगा कि मोतिहारी-चकिया, रक्सौल, नरकटियागंज में उपरी पुल का निर्माण कराया जाये।

अब मैं आपका ध्यान देश की सीमा की ओर ले जाना चाहता हूं। ऐसे सीमा स्थल पर जब नेपाल में हम प्रवेश करते हैं तो गेट वे आफ नेपाल मिलता हैं। मान्यवर यह स्थान रक्सौल है। मुजफरपुर-रक्सौल रेल खण्ड की छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित हुए वर्षों हो गये किन्तु दूरगामी गाड़ियां आज भी वहां से अच्छी संख्या में नहीं चलाई जा रही हैं। मेरा अनुरोध है कि रक्सौल से दिल्ली के लिये एक राजधानी एक्सप्रेस चलाई जाय, इस मार्ग से देश विदेश के लाखों यात्री गुजरते हैं। दरभंगा-कुडला एक्सप्रैस जो चार दिन मुजफरपुर से और तीन दिन दरभंगा से चलती हैं, उसे दो दिल रक्सौल-मोतिहारी होकर चलाई जाये। इसी प्रकार मेरा यह भी अनुरोध है कि अवध एक्सप्रैस जो गोरखपुर में बान्द्रा जाती हैं उसे मुज्जफरपुर से चलाया जाय।

अब अन्त में मेरा एक निवेदन है कि बिहार के अन्दर जो बुद्धिष्ट मार्ग है उसमें भी एक रेल लाइन बननी चाहिए। सम्पूर्ण बिहार के अन्दर वैशाली-केसरिया और अरेराज ,इतिहासिक दृष्टि देश का महत्वपूर्ण स्थान है। इस पवित्र स्थान की महिमा एवं ख्याति के कारण ही देश-विदेश के हजारों पर्यटक आते जाते हैं। केसरिया एवं अरेराज में नेपाल एवं बिहार के लाखों लोग वर्ष में कई बार अपनी श्रद्धा अर्पित करने के लिये आते हैं। इसी मार्ग में जापान 125 फीट विश्व का सबसे ऊंचा स्तूप वैशाली में बना रहा हैं। वैशाली मुजफरपुर मार्ग पूर्वी चम्पारण जिला के 11 प्रखंडों से जुड़ जायेगा, जिसकी आबादी 30 लाख के आस-पास हैं और लगभग 1500 गांवों को रेल मार्ग की सुविधा मिल सकेगी। यह मार्ग बुद्धिस्ट सर्किट के अन्दर भी आता है। अत: मेरा आपसे निवेदन होगा कि जनतंत्र की जननी वैशाली का सम्मान और स्वाभिमान बढ़ाने के लिये आप जरूर घोषणा कीजिये। हाजीपुर सुगौली रेल पथ का आप निर्माण कराये। इन्हीं शब्दों और उम्मीद के साथ कि हाजीपुर-सुगौली रेल पथ के निर्माण की घोषणा आप अवश्य करेंगे, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री समर चौधरी** (त्रिपुरा पश्चिम): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान रेल बजट 2000-2001 में पूर्वोत्तर क्षेत्र की पूर्ण उपेक्षा की ओर दिलाना चाहता हूं। बीते समय में किये गये अच्छे कार्यों को भी रोक दिया गया है। मालभाड़ा में वृद्धि होने से इस क्षेत्र के लिए विपत्ति और बढ़ गई है।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

यह बात सबको पता है कि यहां तक कि आवश्यक वस्तुओं के संदर्भ में भी पूर्वोत्तर क्षेत्र कमी वाला क्षेत्र है। यहां तक कि ऐसे पिछड़े क्षेत्र के लिए भी मालभाड़ा में वृद्धि कर, रेल मंत्री ने गरीब जनता पर बहुत भार डाल दिया है। इससे न केवल आवश्यक वस्तुओं बल्कि सीमेंट और इस्पात आदि के मूल्यों में वृद्धि से निर्माण संबंधी गतिविधियों पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। यहां तक कि उर्वरकों और बीजों इत्यादि के मूल्यों में भी वृद्धि होगी। रेल मंत्री को पूर्वोत्तर जैसे पिछड़े क्षेत्र के प्रति विशेष दृष्टिकोण अपनाना चाहिए था और उनमें मालभाड़ा में वृद्धि नहीं करनी चाहिए।

पूर्वोत्तर के लिए इससे भी गंभीर मुद्दा विकासात्मक गतिविधियों की पूर्ण उपेक्षा का है। यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है कि जहां एक तरफ शुक्ल आयोग ने उस क्षेत्र में जहां रेलवे अत्यधिक महत्वपूर्ण है, में बुनियादी ढांचे के विकास की आवश्यकता पर बल दिया है वहीं हमें पता चलता है कि इस क्षेत्र में रेलवे संबंधी कार्यों के लिए पिछले वर्षों की तुलना में आवंटन में कमी की गई है। केवल यही नहीं है कि नये कार्यों की घोषणा नहीं की गई है बल्कि कार्यान्वयनाधीन परियोजनाओं के साथ अनुचित व्यवहार किया गया है चूंकि बजट आवंटन बहुत कम है। कुछ परियोजनाओं जिनके लिए पिछले वर्ष तक आवंटन किया गया था, की इस वर्ष पूर्ण रूप से उपेक्षा की गई है।

उदाहरणार्थ मैं अपने राज्य त्रिपुरा का उल्लेख करना चाहूंगा। अगरतला-सबरुम और अगरतला अखौरा क्षेत्रों के संबंध में सर्वेक्षण कार्यों के लिए कोई आवंटन नहीं किया गया है। इन दोनों सर्वेक्षणों के लिए विगत में धनराशि आवंटित की गई है। इसी प्रकार कार्यान्वयनाधीन कुमारघाट-अगरतला परियोजना के लिए इस वर्ष 40 करोड़ रुपये की अत्यधिक कम धनराशि का आवंटन किया गया है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 825 करोड़ रुपये है। अत: इस गति से इस परियोजना के पूर्ण होने में बीस वर्ष लगेंगे। शुरुआत में यह अनुमान लगाया गया था यह 6 वर्ष में पूर्ण हो जायेगी। यह उस राज्य के लोगों की आकांक्षाओं के लिए बड़ा आघात है जिन्होंने इस परियोजना की घोषणा किये जाने पर तत्कालीन प्रधानमंत्री के निर्णय का पूरे दिल से स्वागत किया था।

यहां तक कि इस वर्ष कुमारघाट-बदरपुर क्षेत्र में बड़ी लाइन में परिवर्तन के लिए आवंटित धनराशि में भी कमी की गई है। पूर्वोत्तर के अन्य राज्यों में अनेक परियोजनाओं की यही स्थिति है। यह जाना हुआ तथ्य है कि बदरपुर-लम्डिंग मार्ग से त्रिपुरा, मिजोरम, मणिपुर और असम के काचार क्षेत्र में आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति की जाती है। यहां तक कि बोगीकि में ब्रह्मपुत्र पुल जैसी महत्वपूर्ण परियोजनाओं के लिए भी कम धनराशि आवंटित की गई है और इस गति से तो यहां तक कि वर्तमान पीढ़ी भी इस परियोजना को पूर्ण होते नहीं देख सकेगी।

मैं यह भी इंगित करना चाहता हूं कि मीटर लाइन पर माल ले जाने वाली वैगनों की दशा बहुत खराब है और पूर्वोत्तर में कार्यशाला स्थापित कर मरम्मत की सुविधा प्रदान नहीं की गई है ताकि इस समस्या का समाधान किया जा सके। कुल मिलाकर यह बहुत ही स्पष्ट है कि देश के सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्र पर रेलवे बजट में उचित ध्यान नहीं दिया गया है। जनता की आकांक्षाओं और आवश्यकताओं की ऐसी उपेक्षा से जनता में अत्यधिक निराशा होगी। अत: मैं अनुरोध करता हूं कि सभा द्वारा बजट अनुमोदित किये जाने से पहले सुधारात्मक उपाय किये जाने की आवश्यकता है।

*श्री चिंतामण वनगा (दहानू): सभापति महोदया, मैं रेल बजट पर बोलना चाहता हूं किन्तु समयाभाव के कारण मैं आज बोल नहीं सकता। सर्वप्रथम, मैं अति उत्तम रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए माननीय मंत्री महोदया को बधाई देता हूं। मैं किराये में वृद्धि कर यात्रियों पर भार न बढ़ाने के लिए भी मंत्री महोदया को बधाई देता हूं। मैं उन्हें अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लिए रिक्त पदों पर नियुक्ति का आश्वासन देने के लिए और अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजातियों को रेलवे बोर्ड में उचित प्रतिनिधित्व देने के लिए भी बधाई देता हूं।

महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि माननीय मंत्री जी ने स्वयं कहा था कि भारतीय उप महाद्वीप में पहली गाड़ी मुम्बई-थाणे की बीच चलाई गई थी। अत: मेरा जिला उन जिलों में से एक है जहां पहली गाड़ी चलाई गई। यह भी सत्य है कि मुम्बई उप-नगरीय रेलवे का लाभ जिले के अनेक भागों तक बढ़ाया गया है। मैं कहना चाहता हूं कि मेरा जिला देश के सबसे बड़े जिलों में एक से है जहां चार नगर निगम और नौ नगर परिषद हैं। इसके अतिरिक्त सात आदिवासी तहसील भी है। मेरे जिले की कुल जनसंख्या 80 लाख है। किन्तु मैं यह कहना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अधिकांश आदिवासी क्षेत्र अभी भी रेल से नहीं जोड़े गए हैं।

महोदया, मुम्बई हमारे देश की आर्थिक राजधानी है। हमारे देश की कुल आय का 40 प्रतिशत मुम्बई से ही प्राप्त होता है और मुझे इस बात पर गर्व है। मुम्बई और मुम्बई के उप-नगरीय क्षेत्र विकसित है किन्तु मुम्बई के विकास में मेरे निर्वाचन क्षेत्र के योगदान की उपेक्षा की गई और अब मेरा निर्वाचन क्षेत्र देश के सबसे ज्यादा पिछड़े निर्वाचन क्षेत्रों में से एक है। अत: मेरे निर्वाचन क्षेत्र के विकास के लिए दहानू और नासिक के बीच एक नयी रेलवे लाइन अत्यधिक आवश्यक है और मैं इसकी मांग करता हूं। इस संबंध में एक सर्वेक्षण पहले ही किया जा चुका है। अत: मैं यह अनुरोध करता हूं कि कृपया इस नयी लाइन के लिए बजट में पर्याप्त धनराशि आवंटित की जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री चिंतामन वनगा]

महोदया, मेरी अगली मांग मुम्बई उपनगरीय रेलवे को दहानू रोड तक बढ़ाने और उसे शुरु करने की है। हमें प्रसन्नता है कि कुछ आवंटन किया गया है किन्तु वह बहुत ही कम है। अत: मेरा आपसे अनुरोध है कि पर्याप्त आवंटन किया जाए। मुझे अति प्रसन्नता होगी यदि मंत्री महोदया रेल बजट के संबंध में उत्तर देते समय ही इस संबंध में घोषणा करती है। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

***श्रीमती रेनु कुमारी** (खगड़िया): सभापति महोदय, मैं रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ी हुई हूं। वस्तुत: यह रेल बजट एक अनोखा बजट है, जिसमें किसी भी श्रेणी के यात्रा किराये में वृद्धि नहीं हुई है। ये रेल बजट सभी वर्गों के यात्रियों के हित में है। इसलिए मैं माननीया रेल मंत्री जी को बधाई देती हूं।

बड़ी खुशी की बात है कि कटिहार सियालदह एक्सप्रेस का विस्तार बरौनी तक किया गया है, किंतु बरौनी और कटिहार के बीच एक अत्यंत महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन नवगछिया में ठहराव नहीं किया गया है। अत: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मांग करूंगी कि नवगछिया में भी कटिहार-सियालदाह एक्सप्रेस का ठहराव किया जाये।

खगड़िया स्टेशन पर पूर्व की तरह तीन आरक्षण काउन्टर की व्यवस्था अविलम्ब की जाए, जनहित में आवश्यक है।

अध्यक्ष महोदय, नॉर्थ ईस्ट, बिहार तथा मेरे संसदीय क्षेत्र खगड़िया में केला तथा अन्य फल-सब्जियों का प्रचुर मात्रा में पैदावार होती है। लेकिन इन फसलों को बाहर भेजने का कोई साधन नहीं है, जिसके कारण इस क्षेत्र के गरीब किसानों की यह फसल नमक की भाव में बिक जाती है।

अत: माननीय मंत्री जी से मांग करूंगी कि कटिहार से दिल्ली तथा बरौनी से सियालदाह जाने वाली सभी ट्रेनों में कम से कम दो-दो अतिरिक्त माल डिब्बा लगवाने की व्यवस्था की जाये।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री से मांग करूंगी कि कटिहार-बरौनी रेलखंड के खगड़िया जंक्शन के पूर्वी-उत्तरी सन्हौली रेलवे ढाला पास टिकट बुकिंग काउन्टर खोला जाए, इससे 80 प्रतिशत यात्रियों की परेशानियां दूर हो जायेगी।

कटिहार-पटना के बीच दिन में दोनों तरफ से इंटरसिटी तेज सवारी गाड़ी चलाया जाये।

मानसी-सहरसा आमान परिवर्तन का कार्य जनहित में शीघ्र पूरा किया जाए।

बरौनी-कटिहार रेल खंड के महेशखूंट स्टेशन पर ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाये।

खगड़िया रेलवे स्टेशन का सौन्दर्यीकरण तथा यहां रेलवे अस्पताल खोला जाये।

खगड़िया-मानसी रेलवे स्टेशन के बीच चुकती ढाला के पास रेलवे ऑवर ब्रिज निर्माण के लिए पूर्व रेल मंत्री जी ने स्वीकृति भी प्रदान की थी लेकिन अभी तक इस निर्माण कार्य के लिए कोई भी कार्रवाई नहीं की गई है। अत: मैं माननीया मंत्री जी से मांग करूंगी कि इस कार्य को आवश्यक समझकर करवाने की व्यवस्था की जाये क्योंकि इस जगह में असामाजिक तत्वों के जमाव रहने से यात्रियों से काफी लूटमार की जाती है।

खगड़िया से भाया अलौली होते हुए जयमंगला गढ़ तक नई रेलवे लाईन सर्वेक्षण हेतु भूतपूर्व रेल मंत्री राम विलास पासवान जी ने घोषणा भी की थी तथा इसी क्रम में अतौली रेलवे स्टेशन का शिलान्यास भी माननीय भूतपूर्व रेल मत्री द्वारा की गई थी। लेकिन अभी तक इस ओर किसी भी प्रकार की आवश्यक कार्रवाई नहीं हो रही है।

महोदया, महानंदा एक्सप्रेस का ठहराव नारायणपुर स्टेशन पर होना जनहित में अति आवश्यक है इसलिए इस पर अविलम्ब कदम उठावें।

अत: मैं माननीया मंत्री जी से आग्रह करूंगी कि इस पुनीत काम को अपने कर-कमलों से कर इस क्षेत्र की गरीब जनता का उद्धार करें।

[अनुवाद]

***श्रीमती मिनाती सेन** (जलपाईगुड़ी): रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करती हूं।

उत्तरी बंगाल और समस्त पूर्वोत्तर क्षेत्र में प्राकृतिक संसाधनों का भंडार है और यह तीन 'टी' अर्थात् चाय, इमारती लकड़ी और पर्यटन की दृष्टि से समृद्ध है तथा देश के लिए सर्वाधिक विदेशी मुद्रा अर्जित करता है। किंतु स्वतंत्रता के बाद से ही यह क्षेत्र रेल सुविधाओं से वंचित रहा है और इस क्षेत्र में द्रुत परिवहन हेतु पर्याप्त रेल बुनियादी ढांचा उपलब्ध नहीं कराया जा रहा है। हाल ही में आतंकवादी और विघटनकारी गतिविधियों से यहां के लोगों की शांति और सद्भाव में बाधा उत्पन्न हुई है और इन के कारण लोगों का जीवन और परिसंपत्ति बर्बाद हो रही है। इस संबंध में

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

हमने केन्द्र सरकार का ध्यान संसद के अंदर और बाहर दोनों ही जगह इस समस्या की ओर आकर्षित करने का प्रयास किया है। पूरे राष्ट्र के हित की दृष्टि से इस क्षेत्र हेतु संचार और परिवहन की और अधिक सुविधाओं की आवश्यकता है।

महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री का सियालदाह से न्यू जलपाईगुड़ी तक सप्ताह में तीन बार चलने वाली एक नई गाड़ी शुरु करने के लिए धन्यवाद देना चाहती हूं। मैं रेल मंत्री से यह अनुरोध करती हूं कि वे इस गाड़ी को हल्दीबाड़ी या कम से कम न्यू जलपाईगुड़ी के स्थान पर जलपाईगुड़ी तक बढ़ा दें क्योंकि जलपाईगुड़ी, उत्तरी बंगाल का मंडलीय मुख्यालय है। इसके साथ ही इस गाड़ी को प्रतिदिन चलाया जाए।

उत्तरी बंगाल के लोगों द्वारा लंबे समय से किये जा रहे अनेकों प्रदर्शन और आंदोलन के बाद मायनागुडी से जोगीखोपा तक एक नई रेल लाइन बिछाने की मांग, जिसके बारे में पूर्व रेल मंत्री ने वचन दिया था, को अब रेल बजट में स्वीकार कर लिया गया है। इस लाइन से पश्चिम बंगाल, असम और मणिपुर के आठ जिलों के लगभग एक करोड़ पचास लाख लोग लाभान्वित होंगे। मैं आशा करती हूं कि सरकार नियत समय में इस कार्य को पूरा करके लोगों की चिरलंबित मांग को पूरा करेगी।

मैं निम्नलिखित प्रस्तावों को विचार करने और तुरन्त कार्यान्वित करने हेतु रखती हूं:

(1) बेहतर संचार व्यवस्था के लिए रानीनगर रेलवे स्टेशन का उन्नयन किया जाए चूंकि इसे पहले ही औद्योगिक क्षेत्र घोषित किया गया है।

(2) न्यू जलपाईगुड़ी में डी.आर.एम. कार्यालय की स्थापना की जाए।

(3) उत्तरी बंगाल, भूटान और सिक्किम के लोगों को निकटतम महानगर कलकत्ता तक पहुंचने में सुविधा देने हेतु हल्दीबाड़ी से सियालदाह तक एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए।

(4) जलपाईगुड़ी रेलवे स्टेशन और रानीनगर रेलवे स्टेशन के बीच स्टेट हाइवे पर मोहितनगर समपार पर सड़क ऊपरिपुल बनाया जाए।

(5) बंगलादेश के साथ सौहार्दपूर्ण संबंधों को ध्यान में रखते हुए हल्दीबाड़ी रेलवे स्टेशन से बरास्ता चेलाहाटी स्यालदाह तक तथा बंगला देश के प्रर्वतीपुर तक एक सुपरफास्ट यात्री गाड़ी सुविधा पुनः शुरु की जाए। यदि यह रेलमार्ग पुनः खोला जाता है तो इससे उत्तरी बंगाल और दक्षिणी बंगाल एक दूसरे के निकट आएंगे। मैं माननीय मंत्री से इस प्रस्ताव पर विचार करने और इसे कार्यान्वित करने हेतु आवश्यक कार्यवाही करने की अनुरोध करती हूं।

(6) चूंकि जलपाईगुड़ी उत्तरी बंगाल का मंडलीय मुख्यालय है इसलिए सभी एक्सप्रेस/मालगाड़ियों का जलपाईगुड़ी ठहराव होना चाहिए।

[हिन्दी]

डा. सुशील कुमार इन्दौरा (सिरसा): सभापति महोदय, आपने रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं ज्यादा लम्बी-चौड़ी बातें न कहते हुए माननीय ममता जी से कहना चाहता हूं, जिनके बारे में चर्चा है कि उन्होंने बहुत अच्छा बजट पेश किया है, इसकी सारे देश में चर्चा है, अर्थव्यवस्था में चर्चा है कि बहुत अच्छा बजट पेश किया है। महोदय, बजट की एक विशेष महत्ता होती है, बजट एक संकेत देता है कि आज जो हालात हैं, वे आने वाले समय में कितने उज्ज्वल होंगे, कितने प्रोग्रेसिव होंगे। मैं ममता जी को हार्दिक बधाई देते हुए यही कहूंगा कि ममता जी ने आम आदमी से लेकर हर एक की सुख-सुविधा का ध्यान रखा है। उन्होंने किराये में वृद्धि नहीं की, शहीदों का मान-सम्मान बढ़ाया, विद्यार्थियों का मान-सम्मान बढ़ाया, नई रेलगाड़ियां चलाने का बजट में प्रस्ताव रखा। लेकिन मैं बड़े अफसोस के साथ एक बात कहूंगा और मुझे बड़ी निराशा है कि ममता जी ने जो बजट रखा है, बजट में जो प्रावधान होते हैं, उसमें हर एक राज्य की हिस्सेदारी होती है। ममता जी ने आदरणीय चौधरी देवी लाल जी के हरियाणा की अनदेखी की है, सौतेला व्यवहार किया है। हरियाणा के लिए बजट में कोई भी प्रोजेक्ट या कोई ऐसी नई सुविधा देने का काम ममता जी ने नहीं किया है। मैं इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा और व्यावहारिक दृष्टि से भी कई बातें हैं। पिछले दिनों लोक सभा के चुनाव हुए, माननीय प्रधान मंत्री जी हरियाणा में फतेहाबाद आये थे। वहां उनसे लोगों ने मांग रखी कि व्यापारिक दृष्टि से फतेहाबाद एक केन्द्र बिन्दु है, इसलिए वहां रेल की सुविधा होनी चाहिए और लोगों की भावनाओं की कद्र करते हुए माननीय प्रधान मंत्री जी ने उस वक्त स्वीकार किया था कि फतेहाबाद को रेल लाइन से जोड़ा जायेगा। मैं माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि पिछले लम्बे समय से फतेहाबाद को रेल लाइन से जोड़ने की मांग है, पिछले बजट सैशन में इसका सर्वेक्षण भी हुआ था। माननीय मंत्री जी नोट कर लें कि पिछले बजट सैशन में इस पर सर्वे के लिए अबोहर से डबवाली होते हुए सिरसा, फतेहाबाद, घुना और ठकवाना होते हुए प्रावधान किया जाए। इस पर पिछले बजट में प्रावधान रखा गया था।

[डा. सुशील कुमार इन्दौरा]

सभापति महोदया, मेरा अनुरोध है कि हरियाणा के हितों का ध्यान रखते हुए माननीय मंत्री जी इस रेल लाइन को जल्दी से जल्दी बिछाने का काम करेंगी। इसी के साथ-साथ व्यावहारिक और व्यापारिक दृष्टि से मैं आग्रह करना चाहूंगा कि आज मौजूदा भादरा तक जो रेल लाइन जाती है, जो राजस्थान में है, लेकिन यदि रेल लाइन को जो छोटे-छोटे टुकड़ों में हैं, उसे यदि भट्टू और फतेहाबाद तथा फतेहाबाद से रतिया और रतिया से जाखल तक मिला दिया जाए, तो यह लाइन पटियाला तक चली जाएगी जिससे हरियाणा, राजस्थान और पंजाब के लोगों को फायदा होगा।

सभापति महोदया, जिस तरह से मैं फतेहाबाद की बात कर रहा अगर अबोहर से चलते हुए सांगरिया, चौटाला होते हुए सिरसा, फतेहाबाद अगर हिसार से जोड़ दिया जाए, तो दिल्ली का रास्ता अपने आप जुड़ जाता है। इसी दृष्टि से व्यावहारिक दृष्टि से और भी बातें हैं। जो लाइन फतेहाबाद से जोड़कर हिसार जाएगी और हिसार से भिवानी तक लाइन है। अगर इस लाइन को जो कि 30-40 किलोमीटर का रास्ता है, तो अगर उसको लुहारू से जोड़ दिया जाए, तो जयपुर का एक लम्बा रास्ता अपने आप बन जाता है। ये छोटे-छोटे टुकड़े जोड़ने से बड़ा फायदा होगा। मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से प्रार्थना करूंगा कि वे इन कार्यों को करें और माननीय प्रधान मंत्री जी ने वायदे किये हैं उनको पूरा करें और फतेहाबाद को रेल लाइन से जोड़ने का काम करें।

सभापति महोदया, इसी के साथ-साथ कुछ नई रेलगाड़ियों की बात मैं करूंगा जो कि अत्यन्त व्यावहारिक हैं। जयपुर एक्सप्रैस ट्रेन आज चलती है अमृतसर के लिए और वह वाया हिसार होते हुए जाखल होते हुए, धुरी होते हुए अमृतसर जाती है। अगर माननीय मंत्री जी इस ट्रेन को हिसार, जो कि शार्ट रूट है उससे होकर चलाएं और हिसार पर उसको दो भागों में बांट दें, तो भटिंडा के रास्ते फिरोजपुर तक का एक अच्छा रास्ता मिल जाएगा और इसी तरह एक नई रेल भटिंडा वाया सिरसा होते हुए नई दिल्ली को मिल जाएगी। इससे भी बड़ा फायदा होगा। इस समय वहां के लोगों को कोई सुविधा नहीं है। जिस तरह नई दिल्ली पटियाला के लिए इंटरसिटी चलती है उसी प्रकार से भटिंडा होते हुए सिरसा, भिवानी, रोहतक होते हुए इंटरसिटी चला दी जाए, तो लोगों को बहुत सुविधा मिल सकती है और इसी के साथ-साथ एक लम्बी मांग एक इंटरसिटी की उकलाना के लिए है। जिस तरह से भटिंडा और दिल्ली के लिए इंटरसिटी चलती है जो जाखल में रुकती है, लेकिन उकलाना जो बीच में पड़ता है, वहां सिर्फ उसको दो मिनट के लिए रोक दिया जाए, तो उससे वहां की अर्थ व्यवस्था पर बहुत ही अनुकूल प्रभाव पड़ेगा बल्कि यात्रियों के लिए भी बहुत बड़ी सुविधा मिलेगी। अतः मेरा अनुरोध है कि इंटरसिटी को वहां दो मिनट के लिए रोकना चाहिए।

सभापति महोदया, इसी के साथ-साथ जो एक ट्रेन लुधियाना से चलकर जाखल में आकर रोक दी जाती है और पांच घंटे तक रुकी रहती है, यदि उसे बढ़ाकर हिसार तक कर दिया जाए, तो लोगों को बड़ा फायदा होगा और बहुत सुविधा मिलेगी। इसी के साथ-साथ रेल मंत्री महोदया ने बीकानेर से सूरतगढ़ सेवा शुरु करने का जो प्रावधान बजट में रखा है, अगर उसका हिरासत बढ़ा दिया जाए, तो जो नई रेल लाइन चलाने की बात है, उसको अलग से चलाने की जरूरत नहीं होगी। इसी तरह से हरिद्वार के लिए हमारे लोगों को कोई सुविधा नहीं है। पंजाब, हरियाणा और राजस्थान से हरिद्वार के लिए कोई सीधी सुविधा नहीं है। इसलिए यदि हिसार, करनाल होते हुए सीधी सहारनपुर के लिए रेल लाइन निकाल दी जाए तो न केवल आर्थिक दृष्टि से बल्कि हिसार के लोगों को बहुत फायदा होगा।

मैं माननीय रेल मंत्री जी के सामने एक सुझाव और रखना चाहता हूं कि रेल विभाग एक बहुत बड़ा विभाग है। अगर यह अपनी व्यवस्था को सुधार ले तो मैं समझता हूं कि हिन्दुस्तान की व्यवस्था अपने आप सुधर सकती है। आज रेल मंत्री जी के सामने प्रशासनिक सुधार का बहुत बड़ा चैलेंज है। उसमें सुधार की जरूरत है क्योंकि जो ब्यूरोक्रेसी है, वह अपनी चतुरता और वाकपटुता से लोगों को अपने घेरे में ले लेती है। आज हालत यह है कि लोकतंत्र में जो जनता का प्रतिनिधित्व करता है, उसका एक महत्व होता है लेकिन ब्यूरोक्रेसी जन प्रतिनिधियों को नजरअंदाज करके उनकी अनदेखी करती है।

मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि प्रशासनिक सुधार की जो आवश्यकता है उसमें ज्यादा से ज्यादा सुधार किया जाये। इसी के साथ जो व्यवहार कुशलता है, वह भी सही नहीं है। यदि आप रेलवे स्टेशन चले जायें या कहीं और चले जायें तो कर्मचारियों और अधिकारियों का व्यवहार जनता के प्रति बढ़िया नहीं होता है। उनको बात करने तक का सलीका नहीं होता। ज्यादातर लोग अपने में ही मस्त होते हैं और अपनी ही चलाते हैं। वह यात्रियों की कम सुनते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि प्रशासनिक सुधारों में और व्यवहार कुशलता में बहुत कुछ करने की जरूरत है। हमारा बोलने का दिल तो बहुत करता है और बहुत सी बातें भी कहनी थीं।

सभापति महोदयाः अभी बहुत से मैम्बर बोलने के लिए बैठे हैं।

डा. सुशील कुमार इन्दौराः मेरा एक प्वाइंट और है।

सभापति महोदयाः आपके दो मिनट पूरे हो गये हैं।

डा. सुशील कुमार इन्दौराः अभी डेढ़ मिनट ही हुए हैं। आखिर में मैं एक ही बात कहना चाहता हूं कि दिल्ली से हरियाणा का ज्यादातर हिस्सा लगता है चाहे सोनीपत हो, रिवाड़ी हो, रोहतक हो या फरीदाबाद हो। ज्यादातर लोग डेली पैसेंजर्स हैं जो कि रोजगार के लिए आते-जाते हैं। उनको बहुत असुविधा होती है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि आप ऐसे कोई इंतजाम कीजिए जिससे सुबह शाम तीन-चार गाड़ियां चलें जिससे उनको असुविधा न हो। इसके अतिरिक्त दिल्ली पर जो भार पड़ता है, उस भार में भी कमी आये। इसी के साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी को मुबारकबाद देना चाहूंगा और एक बार फिर कहूंगा कि वे मेरे क्षेत्र फतेहाबाद को रेल लाइन से जोड़ने का काम करें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

***श्री हरी भाऊ शंकर महाले** (मालेगांव): सभापति महोदय, रेल बजट तो जनरल बजट का पूरक होता है। खाली यातायात ही नहीं बल्कि अन्य अच्छे-अच्छे काम भी रेल बजट करती है।

मंत्री महोदया-ममता बनर्जी को धन्यवाद देता हूं। कारगिल के बारे में, ओरिसा के बारे में और स्कूल के बच्चों के लिए रेलवे सुविधा दी गयी है। मंत्री महोदया कर्मठ वर्ति हैं। कुमारी रहने से छोटे या बड़े बच्चों की आदत मालूम नहीं। यह मालूम होता तो सब बच्चों के लिए सुविधा न देती। गरीब बच्चों को सुविधा देती और धनी बच्चों को सुविधा न देती।

नई रेल बिठाणे के लिए सर्वे करने के लिए ऐसा ही हो गया है। दुर्गम और आदिमजाति इलाका में नई रेल लाइन और सर्वे नहीं किया।

महाराष्ट्र राज्यों के सब पार्टियों के संसद सदस्यों ने भेंट कर के विनंती कर दी है लेकिन बजट में कुछ दिखाई देता नहीं।

1. पूर्णे नासिक नई रेल लाईन
2. मनमाड़, मालेगावं, धुले, नरदाना-इंदौर
3. नासिक, त्रयम्बकेश्वर, डहानू
4. नासिक पैठ नालसाड
5. नासिक से उनहई

यह महत्वपूर्ण रेलवे लाइन है। सर्वे होना जरूरी है। मंजूरी देना चाहिए। महाराष्ट्र में 12500 मील रेलवे लाईन है। यह लाईन में कई हजारों जगह रोड क्रासिंग है। जीवित हानि होती है। इसलिए रेलवे क्रासिंग होना चाहिए। लासलगांव और नांदगांव जिला नासिक महाराष्ट्र ओवरब्रिज चक गरज है। नांदगांव का मंजूर हो गया है। रेलवे ने करना चाहिए।

नई रेल लाइन बिछाने के लिए पहले विकास देखा जाता है लेकिन रेल लाईन आने बगैर विकास कैसे होगा।

नासिक शहर तीर्थ का ठिकाना है। कुम्भ मेला होता है, छावनी है, मिग विमान कारखाना है लेकिन नासिक के लिए एक ही रेलगाड़ी नहीं।

विनती है कि ज्यादा दो रेलगाड़ियां देना और मुंबई से नासिक लोकल शुरु करना टर्मिनल भी बनाना।

नासिक से गीतांजली रेल, पुष्पक रेल आती-जाती है। यह गाड़ी रुकती नहीं। नासिक और मनमाड स्टेशन में गाड़ियां रुकनी चाहिए।

नासिक जिले में प्याज और अंगूर की पैदावार ज्यादा होती है। यह अंगूर रेल से देश भर में जाता है। रेल की आपूर्ति के कारण किसान को नुकसान होता है।

रेल भर्ती बोर्ड में सुधार करके अनुसूचित जाति और जनजाति उनका अनुशेष है—पूरा करना जरूरी है। जो रेल बोर्ड है यह तो संस्थानिक बन रहा है इसमें सुधार करना बहुत जरूरी है। इसमें सुधार न होने से बोलो राम की नजदीक के काल में हो जायेगा।

फर्स्ट क्लास में और सैकेंड ए सी में थ्री टियर ए सी में पहले पीने का पानी रखते थे अब नहीं रखते। इस कारण एक लिटर पानी के बोतल के दस रुपया देना पड़ता है इसमें सब लोग कीमत नहीं दे सकते हैं। स्वतंत्रता सैनिक हैं। पीने के पानी की व्यवस्था होनी चाहिए।

कोयला और अन्य सामान की चोरी होती है। यह रोकना चाहिए। आशा करता हूं कि रेल में सुधार हो जाये। आगे बढ़ जायें।

महोदय, मुझे बोलने का समय दिया, आपका आभारी हूं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

*श्री एस. मुरूगेसन (तेनकासी): महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान कुछ बातों की ओर दिलाना चाहता हूं।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र तेनकासी, तमिलनाडु में पुलियनकुड़ी एक बड़ा नगर है जिसकी आबादी एक लाख से अधिक है। यह कृषि उत्पादों का एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र है तथा इसके साथ-साथ ही इस निर्वाचन क्षेत्र के सैकड़ों लोग विदेशों में कार्यरत हैं। यहां पर 12 उच्च माध्यमिक विद्यालय है। किंतु यहां रेलगाड़ी की कोई सुविधा नहीं है और जो लोग चेन्नई या किसी अन्य स्थान पर जाना चाहते हैं, उन्हें शंकरा कोइल या काडायनाल्लूर, जहां पर एक्सप्रेस गाड़ियां रुकती हैं, तक पहुंचने के लिए लगभग 12 किलोमीटर दूर जाना पड़ता है। निकटतम रेलवे स्टेशन पनलिन कोइल संघाई है जोकि 8 किलोमीटर दूर है किंतु वहां पर एक्सप्रेस गाड़ी नहीं रुकती है।

अब रेलवे ने मदुरै से क्विलोन तक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने हेतु धनराशि आवंटित की है। यदि वहां पर बिछाई जा रही रेल लाइन को 8 किलोमीटर और आगे तक बढ़ा दिया जाता है तो पुलियनकुड़ी नगर में रेल सुविधा उपलब्ध हो जायेगी जो छात्रों, कृषकों और व्यापारियों के लिए वरदान सिद्ध होगी। 8 किलोमीटर लंबी रेल लाइन बिछाने में कम ही लागत आएगी और लोगों को रेल सुविधा उपलब्ध हो जाएगी जिसका वे आनंद ले सकेंगे।

अत: मैं माननीय रेल मंत्री से एक रेल लाइन बिछाने और पुलियनकुड़ी नगर में रेलवे स्टेशन बनाने पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री का ध्यान पवूरचात्रम की ओर दिलाना चाहता हूं जो तेनकासी और त्रिरुमाहुली के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग पर स्थित एक नगर है। रेलवे गेट इन दोनों नगरों को परस्पर जोड़ता है। इन दोनों नगरों के बीच विशेषरूप से कोत्रालम मौसम के दौरान, वाहन यातायात का भारी दबाव रहता है। तेनकासी एक बड़ा शहर है और हाल ही में राज्य सरकार ने सरकारी अस्पताल को तेनकासी-मदुरै राजमार्ग पर स्थित एक बाह्य स्थान पर स्थानान्तरित किया है। रेलवे गेट के बार-बार बंद हो जाने के कारण लोगों को प्रतिदिन भारी आसुविधा होती है। अत: दोनों स्थानों पर ऊपरिपुल बनाने की बहुत आवश्यकता है।

उपर्युक्त परिस्थितियों के मद्देनजर, मैं मंत्री महोदया से इन दोनों स्थानों पर ऊपरिपुल बनाने हेतु उचित आदेश पारित करने का अनुरोध करता हूं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[हिन्दी]

श्री सुबोध मोहिते (रामटेक): माननीय सभापति जी, रेलवे बजट के बारे में मैं बहुत कम समय में बोलना चाहता हूं। सब लोगों की स्पीच में बड़े गौर से सुन रहा था। ज्यादातर लोगों ने कुछ न कुछ डिमांड रखी है लेकिन मैं अपनी स्पीच में कोई डिमांड नहीं रखना चाहता हूं। न मैं इलैक्ट्रीफिकेशन के बारे में, न गेज कन्वर्जन और न स्टापेज के बारे में कोई डिमांड रखना चाहता हूं। भारत के विभिन्न क्षेत्रों में बजट वितरण के बारे में, यह भी नहीं रखना चाहता हूं। लेकिन मैं चार मुद्दे रखना चाहता हूं। ये सभी तकनीकी मुद्दे हैं जो भारतीय रेलवे के कार्यकरण से संबंधित हैं। चार प्वाइंटों पर इंडियन रेलवे ने गौर नहीं किया तो अगले साल का बजट कैसे पेश किया जायेगा, इसका सबसे बड़ा सवाल रेल डिपार्टमैंट के सामने खड़ा हो जायेगा। इसलिए कोई थियोरौटिकल ऑसपैक्ट में जाने के बजाय जो टेक्नीकल ऑसपैक्ट हैं वे तर्क और तकनीक पर आधारित हैं। वैसा रखना चाहते हैं।

रात्रि 9.00 बजे

मैं ममता जी का स्वागत करता हूं कि उन्होंने बहुत ही अच्छा रेलवे बजट रखा है। मैं सबसे पहला प्वाइंट सेफ्टी के बारे में रखना चाहता हूं। इंडियन रेलवे की फंक्शनिंग में जो वाईटल प्वाईट है, वह यात्रियों की जीवन सुरक्षा है। लेकिन मैंने जो रिकार्ड ऐग्जामिन किया है, यहां बड़े खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि पिछले पांच सालों में मृत्यु की संख्या प्रत्येक वर्ष, यह बढ़ रही है। पिछले पांच सालों से यह संख्या बढ़ रही है। मैं आपको फिगर्स भी दे सकता हूं। 1994-95 में 305 लोगों की मृत्यु हुई थी जो बढ़कर 1998-99 में 489 हो गई है। यह लगातार बढ़ रही है। यदि मौत को रीजन के साथ जोड़ा जाए कि मृत्यु ज्यादा क्यों हो रही है तो जो ब्यौरा सामने आया है, दुर्घटना के विभिन्न कारण हैं जैसे-गाड़ी का पटरी से उतरना, उपकरण आदि। लेकिन सबसे मेजर फैक्टर रेलवे कर्मचारियों की लापरवाही है। पूरे बजट में दिया हुआ है कि कर्मचारियों की लापरवाही के कारण, बड़ी बड़ी दुर्घटनाएं होती हैं। मैं ऐक्सीडैंट्स की बात नहीं कर रहा लेकिन रेलवे में जर्नी करते हुए जिन लोगों की जानें गई हैं, उनको किस तरह से श्रद्धांजलि दी जाए, उनका हौंसला कैसे बढ़ाया जाए, इसके लिए बातचीत करनी चाहिए। मेरे क्षेत्र में यह गाड़ी रुकनी चाहिए, ऐसे कहने से हिन्दुस्तान का रेलवे बजट सबमिट नहीं होगा। मेजर प्वाइंट्स का डिस्कशन होना चाहिए। एक मुख्य कारण रेल कर्मचारियों की लापरवाही है। मैंने इसकी भी स्टडी की है कि ऐसा क्यों हो रहा है। इतने इम्प्लाइज इसमें डिप्यूट किए हुए हैं। यह बात सामने आई कि रेलवे द्वारा दिया जाने वाला प्रशिक्षण एक अरुचिकर प्रशिक्षण है। गत दस वर्षों से प्रशिक्षण की पद्धति में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। इसलिए वहां पर बदलाव लाने की जरूरत है। वस्तुत: ऐसा नहीं होना चाहिए। रेलवे यात्रियों की जिंदगी से खेलता है। लेकिन यह इंटैशनली नहीं होता। इसलिए

मेरी रिकैवैस्ट है कि सर्विस आप भले ही कम दीजिए लेकिन सबसे पहले सुरक्षा पक्ष को ध्यान में रखें। यात्रियों की सुरक्षा को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। रेलवे कर कर्मचारियों की वजह से एक इंसान दूसरे इंसान की जान इंटैशनली नहीं लेता। लेकिन इंटैशनली के शब्द को कम करने के लिए जो टैक्नोलौजी ऐडॉप्ट की जा रही है। इसका विश्लेषण किया जाए। इसे रीसाईकिल करना पड़ेगा तभी यह कम होगा, ऐसा मेरा सोचना है।

मेरा दूसरा प्वाइंट भी तकनीकी मुद्दा ही है। मैं भारतीय रेलवे के परिचालन निष्पादन का उल्लेख कर रहा हूं। मैंने जो स्टडी की है, मेरी स्टडी बहुत छोटी है लेकिन अनेक संस्थाओं ने रेलवे के निष्पादन का अध्ययन किया है। वास्तव में, मेरे पास टी ई आर आई की कार्य-निष्पादन रिपोर्ट है। रेलवे के बारे में जो दूसरी परफौर्मैंस रिपोर्ट सबमिट की है, वह रेलवे फेयर एंड फ्रेट कमेटी, 1993 है। इसमें ऐसा दिया है कि ऐनर्जी कंजम्शन को जो आप कहते हैं कि ऊर्जा की बचत की जानी चाहिए। रेलवे के कार्य निष्पादन में अधिकांश बजट प्रावधान खर्च हो जाता है। रेलवे का कार्य निष्पादन में बजट का 16 प्रतिशत भाग खर्च हो जाता है। कमेटी ने जो रिपोर्ट दी है, इसमें किराये के तीन भाग हैं। कोल, डीजल और इलैक्ट्रिसिटी दिया है। मैं कोल और डीजल के बारे में नहीं जाना चाहूंगा क्योंकि इसमें ज्यादा समय लगेगा। लेकिन इलैक्ट्रिसिटी में जो दिया है, यदि एक ट्रेन चलती है तो उसे 18.8 किलो वाट से 25.7 किलो वाट ऐनर्जी लगनी चाहिए। यदि इस रेंज में ट्रेन चलेगी तो यह लाभदायक होगी। इतने ऐनर्जी में 1000 किलोमीटर चलना चाहिए। लेकिन इंडियन रेलवेज की आज की यह प्रैक्टिस है कि वह इस रेंज में नहीं चलती।

इसलिए एफीसिएंसी बहुत घटती जा रही है। ऐसा क्यों हो रहा है, यह सबसे बड़ा सवाल है। इस क्यों का जवाब भी मैं यहीं दे देता हूं, क्योंकि अभी वेस्ट ऑफ इनर्जी इंडियन रेलवे में क्यों हो रहा है, हमारी कमेटी ने रिपोर्ट दी है, इसका अधिकतम स्तर और न्यूनतम स्तर के बीच उपभोग किया जाना चाहिए। इंडियन रेलवे में जो टेक्नोलोजी एडाप्ट की जा रही है, जो इंस्ट्रूमेंटल कंट्रोल है, उसके साथ सिस्टम की डैफीसिएंसी जो है, न्यून-उपयोग एक तकनीकी शब्द है। अगर मारुति कार हम चलाते हैं और वह थ्रिकल 45 और 50 की स्पीड से चलाया जाये तो उससे एवरेज ज्यादा मिलती है। लेकिन उसको बहुत स्पीड से चलाया जाये या बहुत कम स्पीड से चलाया जाये तो उसकी एवरेज बहुत डाउन हो जाती है। इसी प्रकार से ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: अब आप बहुत जल्दी खत्म करिये।

श्री सुबोध मोहिते: केवल दो बातें कहनी है। टैक्नोलॉजी के बारे में मैं सोचता हूं कि भारतीय रेल को कालबाधित ऊर्जा संरक्षण योजना अपनानी चाहिए। इससे रिडक्शन ऑफ कास्ट भी होगा और प्रोफाइल भी बढ़ेगा और जो पैसा जा रहा है, मैंने पहले जो पाइंट उठाया था कि जो जान की सेफ्टी है, मृत्यु की संख्या है, यह जो पूरा का पूरा लाइफ का मार्जिन ऑफ प्रोफिट होगा, इसे यात्रियों की सुरक्षा में लगाया जा सकेगा।

मेरा जो तीसरा पाइण्ट है, ममता जी ने बहुत अच्छा बजट पेश किया है, मैं उनको एक्चुअली कांग्रेचुलेट करता हूं। इसमें रेवेन्यू का जो आस्पैक्ट है, वह बहुत ही बढ़िया तरीके से अनेलाइज किया गया है। हम जब रेवेन्यू की बात करते हैं, तब यह किताब ममता जी ने जो दी है, इसमें एक्सप्लेनेटरी मेमोरेण्डम ऑन दि रेलवे बजट के पेज 111 को खोला जाये तो पूरे रेलवे रेवेन्यू रिसीट को एक ही चार्ट में दिया गया है। लेकिन मजे की बात यह है, इसे खोलकर मैं डिटेल नहीं बताना चाहता, लेकिन एब्सट्रैक्ट के तौर पर ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: मोहिते साहब, खत्म कीजिए।

श्री सुबोध मोहिते: यह एक मुख्य बात है। रेलवे में कुल नौ क्षेत्र है। अगर पेज 111 को निकालकर देखें तो नौ में से पांच जोन प्रोफिट दे रहे हैं और चार जोन लोस दे रहे हैं। चार जोन का जो लॉस है, वह 1988 से लेकर 2001 तक, आज तक जो चार जोन हैं, वे लॉस कर रहे हैं, जब कि हम पैसा उतना ही दे रहे हैं, उतना ही एम्पलायमेंट दे रहे हैं, उतनी ही ट्रेन भी दे रहे हैं तो लॉस क्यों है, इसको कभी एनेलाइज नहीं किया गया। इसलिए जो इफेक्टिव जोन हैं, जो प्रोफिट मेकिंग जोन हैं, उनका जो प्रोफिट है, वह लॉस वाले जोन में डाइवर्ट किया जा रहा है। जो पब्लिक ईमानदारी से जर्नी कर रही है, जो जोन प्रोफिट दे रहे हैं, उनकी अपोर्चुनिटी का लॉस हो रहा है, उनके डवलपमेंट का लॉस हो रहा है।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: अब आप समाप्त कीजिए। यह संभव नहीं है कि प्रत्येक व्यक्ति को उसकी इच्छानुसार बोलने दिया जाए।

[हिन्दी]

श्री सुबोध मोहिते: इसलिए मैं एक रिक्वेस्ट करता हूं कि जैसे आपने फंडिंग पैटर्न सैण्ट्रलाइज किया है, वैसे ही लॉस एंड प्रोफिट का पैटर्न जोनल लेविल पर किया जाये। जोनल अधिकारी की यह जिम्मेदारी होनी चाहिए कि वह अपने क्षेत्र को लाभप्रद बनाए। यह रेलवे की उन्नति के लिए ठीक होगा। अगर यह किया जायेगा तो मुझे लगता है कि ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: अब आप समाप्त कीजिए। कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी शामिल नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री सुबोध मोहिते: मैं ऐसा समझता हूं कि जो नई लाइन ममता जी ने ली है, उससे मैं बहुत खुश हूं। लेकिन उसमें जो टेक्नीकल बात आती है, उनमें कुछ ऐसे प्रोजैक्ट्स हैं, जिनमें साईंटिफिक क्राइटीरिया लैक करता है, फिर भी वे प्रोजैक्ट्स लिये जाते हैं। उनको इम्प्लीमेंट किया जाता है। इसमें मैं नाम लेना नहीं चाहूंगा *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: कृपया अब समाप्त करें।

[हिन्दी]

श्री सुबोध मोहिते: मेरे पास दस्तावेजों के रूप में प्रमाण हैं। कि वे फिजिबल कैसे नहीं हैं। लेकिन मैं तीन दिन पहले आनरेबिल चेयरमैन ऑफ दि रेलवे को मिला था, उनसे मैंने कहा कि जो अंडर यूटीलाइज्ड लाइन हैं, उनको सैंक्शन कैसे किया गया। उन्होंने बहुत दिलचस्प बात मुझे कही। उन्होंने कहा कि हम टेक्नीकल आदमी हैं, उसमें टेक्नीकल फिजिबिलिटी कम होती है *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदया: सभी माननीय सदस्यों को अभी बोलना है। यदि आप सुबह 6 बजे तक बैठना चाहते हैं तो आप बैठ सकते हैं। आप थोड़ा बन्द करवा दीजिए।

[हिन्दी]

श्री सुबोध मोहिते: मैं भाषण नहीं दे रहा हूं।

सभापति महोदया: पर कभी तो खत्म करना है, इतने लोग बैठे हुए हैं।

श्री सुबोध मोहिते: जो फिजिबिलिटी ऑफ दि प्रौजैक्ट है, वह भी कन्सीडर होनी चाहिए। किसी परियोजना को स्वीकृति देने में राजनैतिक हस्तक्षेप नहीं होना चाहिए।

मेरे पास कुछ पेपर्स हैं, जो पोलिटिकली सेंक्शन किए गए हैं।

सभापति महोदया: वह मंत्री जी को दे दें। अब आप खत्म करें।

श्री सुबोध मोहिते: बस आखिरी है।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: हर बार आप यह कह रहे हैं कि यह आपकी अंतिम बात है। कृपया अब समाप्त कीजिए।

[हिन्दी]

श्री सुबोध मोहिते: जो नए प्रोजेक्ट लांच किये जाते हैं, उनको शुरू में प्राथमिकता दी जाती है, क्योंकि उसका राजनीतिक असर भी कुछ होता है, लेकिन जब वह प्रोजेक्ट शुरू हो जाता है तब उसे साइड में कर दिया जाता है। इसलिए जो प्रोजेक्ट समय पर पूरे नहीं हुए, उनको पूरा करने की जरूरत है। भले ही प्रोजेक्ट लाने वाला रहे या चला जाए। उनको जल्दी पूरा करना चाहिए और जनता को उस प्रोजेक्ट के फायदे से वंचित नहीं किया जाना चाहिए।

मुझे बहुत अफसोस है कि मैंने आपको कष्ट दिया। मैं यह अवसर देने के लिए आपका बहुत धन्यवाद करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री अबुल हसनत खान** (जंगीपुर): माननीय सभापति, मैं रेल बजट पर बोलने का समय देने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं।

महोदया, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान कुछ ऐसे मुद्दों की ओर दिलाना चाहता हूं जिन पर मेरे जिले मुर्शिदाबाद के रेल यात्रियों के लाभ हेतु तुरन्त कार्यवाही किए जाने की आवश्यकता है।

पूर्वी रेलवे के सियालदाह-लालगोला खंड और कटवा-बरहारवा/फरक्का खंड को नशीपुर-अजीमगंज बिंदु पर जोड़ा जाए। यह मेरे जिले के निवासियों की एक चिरलंबित मांग है। यह इस क्षेत्र के आर्थिक विकास में सहायता करेगा और भगीरथी नदी के दोनों

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

ओर यात्रियों तथा माल यातायात के आवागमन को सुगम बनाएगा। रेल अभिसमय समिति ने भी इस संबंध में अपनी सिफारिश की है।

महोदया, बहरामपुर से कांडी तक नई रेल लाइन का निर्माण कार्य पिछले वर्ष शुरू किया गया था किंतु यह कार्य अभी अधर में ही लटका हुआ है। मैं यह अनुरोध करता हूं कि सर्वेक्षण कार्य जल्दी से शुरू किया जाए।

रेल मंत्री ने सियालदाह से न्यू जलपाईगुड़ी तक एक नई सुपरफस्ट गाड़ी चलाने की घोषणा की है। मैं यह अनुरोध करता हूं कि उसे कटवा-अजीमगंज रेल मार्ग से चलाया जाए और इस प्रस्तावित गाड़ी का समय ऐसा होना चाहिए कि वह जंगीपुर उपमंडल के यात्रियों की जरूरतों को पूरा कर सके, जिन्हें स्यालदाह/हावड़ा के लिए सुबह की गाड़ी न होने के कारण बहुत कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है।

महोदया, न्यू फरक्का रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली की स्वीकृति दी गई है किंतु अभी तक इसे शुरू नहीं किया गया है। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि वे इस मामले पर गौर करें। मैं यह भी अनुरोध करता हूं कि जंगीपुर रोड स्टेशन पर भी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

महोदया, फरक्का रेलवे स्टेशन मालदा रेल मंडल के व्यस्ततम स्टेशनों में से एक है। यहां पर केवल यात्री टिकटों से ही एक माह में लगभग 22 लाख रुपये की आमदनी होती है। किंतु यात्रियों को दी गई सुविधाएं और स्टेशन की स्थिति बहुत ही खराब है। यहां पर स्थिति को सुधारने और सुविधाओं को उन्नत करने की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध करता हूं कि वह इस पर भी ध्यान दें।

फरक्का बैराज परियोजना और फरक्का स्थित राष्ट्रीय ताप विद्युत परियोजना दो बड़ी राष्ट्रीय परियोजनाएं हैं। भारत के विभिन्न राज्यों के लोग यहां आते हैं किंतु न्यू फरक्का स्टेशन पर गुवाहाटी-दक्षिण भारत को जाने वाली गाड़ियों और गुवाहाटी-दादर मेल/एक्सप्रेस गाड़ी का कोई ठहराव नहीं है। मुझे आशा है कि इस संबंध में उचित ध्यान दिया जाएगा।

मैं यह भी अनुरोध करता हूं कि धुलिया-गंगा रेलवे स्टेशन को राष्ट्रीय राजमार्ग संपर्क सड़क की ओर स्थानान्तरित किया जाए ताकि इस क्षेत्र के यात्रियों को स्टेशन पर पहुंचने में आसानी हो। वर्तमान स्थल काफी असुविधाजनक है और इसके कारण यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है।

महोदया, मालदा/फरक्का से वाया अजीमगंज कटवा रेलमार्ग से हावड़ा/सियालदाह तक के लिए सुबह के समय एक रेलगाड़ी चलाई जाए क्योंकि जंगीपुर उप-मंडल के निवासियों के लिए इस समय राजधानी तक जाने के लिए कोई गाड़ी नहीं है।

मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री मेरे द्वारा उठाए गए मुद्दों के संबंध में मेरे जिले के निवासियों की समस्याओं को दूर करने के लिए आवश्यक और शीघ्र कदम उठाएंगी।

[हिन्दी]

*श्री सुरेश रामराव जाधव (परभनी): रेल बजट में माननीय कु. ममता जी ने जो कदम उठाये हैं उन्होंने रेल यात्रियों के किराये में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की, उन्होंने माल ढुलाने भाड़े में मामूली वृद्धि की हैं। इन सभी का मैं स्वागत करता हूं। यह बजट रिफोर्म आरियेंटीड है और बजट में रेल आय को बढ़ाने के लिए सराहनीय कदम उठाये हैं।

रेलवे संसाधानों की कमी के कारण अपने चल स्टाक को, रेलवे लाइन्स को बढ़ाने में असमर्थ हैं। पिछले पांच दशक में योजना आबंटन निरन्तर गिर रहा हैं। रेलवे को संसाधनों के लिए बजटरी सपोर्ट, आंतरिक साधनों व अतिरिक्त साधनों पर निर्भर रहना पड़ता हैं।

रेलवे ने अपने कार्यप्रणाली में सुधार कर खर्चों में कमी की है। यह सराहनीय है। कु. ममता जी ने सरकार से अधिक मात्रा में बजटरी सपोर्ट प्राप्त कर योजना राशि को बढ़ाया है। उपलब्ध संसाधनों का सही उपयोग आवश्यक है। रेलवे को चाहिए कि वे प्राथमिकता के अनुसार प्रोजेक्टस को फाईनेंस करे।

पिछड़े इलाकों में नयी रेलवे लाइन्स व अधिक यातायात वाले मार्गों पर गेज परिवर्तन व डबलिंग प्रोजेक्ट्स को प्राथमिकता प्रदान करनी चाहिए ।

शयन क्लास व एक्सप्रेस आर्डनरी क्लास में सफर करने वाले यात्रियों के सुख सुविधा पर विशेष ध्यान देना आवश्यक हैं।

रेल दुर्घनाओं को रोकना आवश्यक है। खन्ना कमेटी व पिछली सभी इन्कावायरी कमेटी की रिपोर्ट्स में जो रिकमेंडशनस् है, वे प्राप्त त्वरित लागू की जानी चाहिए । माल गाड़ियों में हो रहे डिरेलमेंट्स काफी चिंता का विषय है। ट्रेक नवीनीकरण पर विशेष जोर देना आवश्यक हैं।

रेल बजट में 600 करोड़ रुपये के अतिरिक्त भार में 350 करोड़ केवल कोयला व केमिकल खाद पर फ्रेट बढ़ाने से प्राप्त

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सुरेश रामराव जाधव]

होगा । इस कारण हमारे बिजली घरों पर व केमिकल खाद उपयोग करने वालों पर अतिरिक्त भार बढ़ेगा। बिजली घरों की वित्तीय स्थिति और अधिक खराब होने की आशंका है।

महाराष्ट्र में अभी भी कुछ क्षेत्र ऐसे हैं जहां रेलवे का विकास आवश्यक है। खासकर विदर्भ व मराठवाड़ा क्षेत्र। मुझे अफसोस है कि माननीय ममता जी ने महाराष्ट्र खासकर विदर्भ व मराठवाडा क्षेत्र के लिए बजट में कुछ खास प्रावधान नहीं किया। महाराष्ट्र में कई योजनाएं लंबित पड़ी हैं। उन पर तेजी से काम होना आवश्यक है। मनमाड-अहमदनगर-डबलिंग लाईन प्रोजेक्ट आवश्यक है, दूसरा मनमाड-अहमदनगर विद्युतीकरण आवश्यक है।

पूर्णा अकोला लाईन - दक्षिण मध्य रेलवे में इस मीटर गेज लाइन को बडी लाइन में बदलने हेतु 1995 में सर्वे का काम शुरू हुआ था। जो बहुत धीमा चल रहा हैं। यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण हैं। यह उत्तर को दक्षिण से तथा पूर्व को पश्चिम से जोड़ती हैं। महाराष्ट्र के परभणी व अकोला जिलों के विकास के लिए यह अमृत के समान है। यही नहीं इस समय परली में थर्मल पावर हाउस के लिए प्रतिदिन एक मालगाड़ी कोयला आता है जिसे 300 किलोमीटर रुट से लाना पड़ता हैं। जिससे परिवहन पर भारी मात्रा में अतिरिक्त व्यय करना पड़ता है। दूसरे इस लाइन के पूरा होने से कलकत्ता व मुम्बई के बीच की दूरी भी कम हो जायेगीं। इस वर्ष के बजट में इस लाइन हेतु मात्र 10 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। जो बहुत कम है इस लाइन को शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाए तथा पर्याप्त धन की व्यवस्था की जाएं।

पूर्णा स्थित लोको शेड को डीजल होम शेड में बदलना-पूर्णा में स्थित लोको शेड को धीरे धीरे बंद किया जा रहा है। तथा यहां का स्टाफ की बदली की जा रही है। यहां सभी ढांचागत सुविधाएं मौजूद हैं। इस समय डीजल इंजनों को मरम्मत के लिए 500 से 700 किलोमीटर दूर मरम्मत के लिए भेजा जाता हैं। यदि इस लोको शेड को डीजल होम शेड में बदल दिया जाए तो रेलवे की लाखों रुपये की बेकार पड़ी सम्पत्ति भी काम में आएगी तथा डीजल इंजिनों को दूर-दराज के क्षेत्रों में मरम्मत हेतु भी नहीं भेजना पड़ेगा।

नांदेड डिविजन को मध्य रेलवे में हस्तांतरित करना-नांदेड डिविजन की स्थापना केवल इसलिए की गयी थी कि ताकि इसे मध्य रेलवे में हस्तांतरित कर दिया जाए। कई वर्ष पूर्व इसकी स्थापना के बावजूद अब तक भी पूरी तरह कार्य नहीं कर रहा। अत: इस डिविजन में जल्दी से जल्दी कार्य शुरू किया जाए तथा इसे मध्य रेलवे में हस्तांतरित किया जाए। जनता में इस विषय में काफी रोष है।

मुदखेड आदिलाबाद लाइन - इस लाइन का अमान परिवर्तन का काम बहुत धीमा चल रहा हैं यह लाइन बहुत महत्वपूर्ण है। यहां सिखों का एक पवित्र स्थल भी हैं। इसी लाइन से चन्द्रपुर कोयला क्षेत्र से कोयला परली तापबिजली घर को सप्लाई किया जाता है। इसे शीघ्र पूरा किया जाए।

परली बैजनाथ-अहमद नगर नई रेल लाइन-इसका काम भी पैसे की कमी के कारण बहुत धीमा चल रहा है। अत: इस हेतु कम से कम 50 करोड़ रुपये का प्रावधान किया जाए।

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल (कानपुर): सभापति महोदया, मैं आपका आभारी हूं। कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका प्रदान किया। वैसे मुझ पर महिलाओं की बड़ी कृपा रही है। आज आपने भी कृपा की। मुझे उम्मीद है कि ममता जी भी कृपा करेंगी। सौभाग्य से हमारी लीडर भी एक महिला हैं और उनकी भी मेरे पर कृपा रही है।

मैं आपका ज्यादा समय नहीं लूंगा। लोगों ने ममता जी को बधाई दी कि उन्होंने किराया नहीं बढ़ाया। लोगों को आश्चर्य भी हुआ होगा कि इस बार रेल बजट में यात्री किराया नहीं बढ़ाया गया। लेकिन मुझे कोई आश्चर्य नहीं हुआ, क्योंकि मैं ममता जी के सौभाग्य से वाकिफ हूं। इनमें जिस आइडियोलॉजी के संस्कार हैं, मैं उनसे वाकिफ हूं। इसलिए किराया नहीं बढ़ाया, यह हमारे लिए कोई बड़े ताज्जुब की बात नहीं थी।

मुझे इन पर दूसरा विश्वास और था, मैं समझता था, कि ममता जी के रेल मंत्रालय का पद सम्भालने के बाद हमारे देश में रेलों की व्यवस्था में आश्चर्यजनक रूप से सुधार आएगा। मेरा पहला विश्वास तो सफल हुआ। लेकिन मेरा जो दूसरा विश्वास था कि रेलों के समय पर चलने के बाद रेलों में व्याप्त भ्रष्टाचार और रेलों में व्याप्त तमाम ऐसी कमियां जिनके बारे में मेरे पूर्व वक्ताओं ने कहा है कि रेलवे आज भ्रष्टाचार का अड्डा बनी हुई है, मुझे उम्मीद थी कि उसमें आश्चर्यजनक रूप से सुधार आएगा और माननीय मंत्री उसमें प्रयासरत होगी । मैं समझता हूं अगर ममता जी प्रयासरत होंगी तो उसमें भी सुधार आएगा। आज केवल भाड़ा नहीं बढ़ाया गया, यही समस्या हमारे देश के सामने नहीं है। हमारे देशवासियों के सामने जो दूसरी सबसे बड़ी समस्या है कि रेलें कैसे समय पर चलें, कैसे उनको आसानी से आरक्षण प्राप्त हो, कैसे सुविधा के साथ वे यात्रा करें ।

कैसे वे गन्तव्य स्थान पर समय से पहुंच सके। जब तक इसमें सुधार नहीं आएगा तब तक माननीय रेल मंत्री जी आपकी अपनी जो पहचान रही हैं उस पहचान में धूमिलता आती चली जाएगी। इस एक काम के लिए, जो आपने किया है, मैं आपको बधाई देता हूं।

कुमारी ममता बनर्जी: स्टोपेज नहीं चाहेंगे।

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल: चाहेंगे, तो बहुत कुछ, उसकी लिस्ट तो मैं आपके सामने अभी प्रस्तुत करूंगा। लेकिन इसमें आप थोड़ा सा सुधार करिए, जिससे यह मालूम पड़े की जब से ममता जी रेल मंत्री हुई है, सुधार हो रहा है। यह मैं जरूर आपसे चाहता हूं।

कुमारी ममता बनर्जी : जो स्टोपेजेज हैं वे ही हैं, और नहीं।

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल : आपने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह अपने आप में आश्चर्यजनक घटना है। लेकिन यह घटना दूसरों के लिए है, मेरे लिए नहीं है।

महोदय, मैं कानपुर का रहने वाला हूं और रेलवे कन्सलटेटिव कमेटी का भी मैम्बर हूं। उस कमेटी में भी मैंने इन तीन चार बातों को उठाया हैं। दिल्ली और हावड़ा के बीच में कानपुर सबसे बड़ा स्टेशन है, सबसे बड़ा शहर है, सबसे ज्यादा वहां तिजारत है, दिल्ली और हावड़ा के बीच इतना बड़ा कोई शहर नहीं हैं जहां इतनी बड़ी तिजारत हो और बड़ा शहर हो। इतनी इन्डस्ट्रीज किसी शहर में नहीं है। इतना सब कुछ होने पर भी कानपुर की स्थिति यह है। एक भी ट्रेन कानपुर से प्रारम्भ होकर कानपुर में समाप्त नहीं होती है। केवल एक मीटर गेज ट्रेन है। जो कानपुर से फर्रूखाबाद जाती है और आती है। मैं ट्रेन की लम्बी-चौड़ी लिस्ट प्रस्तुत नहीं कर रहा हूं । मैंने आपसे एक अनुरोध किया था और मुझे आशा हैं कि आप उस पर गम्भीरता से विचार कर रही है। कानपुर में रात नौ बजे से लेकर एक बजे तक दलालों का भ्रष्टाचार व्याप्त होती है, कारण यह हैं कि दिल्ली के लिए कोई ट्रेन नहीं है, कोई हावड़ा से आती हैं जिसमें चार बर्थ का कोटा हैं कोई मुजफ्फरपुर से आती है जिसमें छः बर्थ का कोटा है कोई लखनऊ से आती है जिसमें आठ बर्थ का कोटा है वास्तविकता यह है कि तीन से चार हजार आदमी रोजाना कानपुर से दिल्ली जाना चाहते हैं और दिल्ली से कानपुर आना चाहता है। मुझे उम्मीद है कि आप इस पर गम्भीरता से विचार कर रही हैं। लेकिन मैं आपसे एक बार फिर निवेदन करना चाहता हूं कि कानपुर से दिल्ली के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन जरूर देंगी, जिससे कानपुर के यात्रियों को सुविधा प्राप्त हो सके।

महोदय, मैं जानता हूं कि रेल मंत्री ज्यादा ट्रेन देने की स्थिति में नहीं है और मैं भी कोई दो-चार ट्रेनों की लिस्ट नहीं दे रहा हूं। एक पुष्पक एक्सप्रेस बम्बई के लिए कानपुर से होकर जाती है, यदि उसमें दो 3-टायर कोच और एक ए.सी. 3-टायर कोच कानपुर से लगवा दें, तो 400-500 यात्री, जो रोजाना सफर करते हैं व्यापार के लिए जाते हैं उनकी समस्या का फिलहाल समाधान हो जाएगा। इसी तरह से गोरखपुर-कोचीन के लिए एक गाड़ी चलती हैं। इसमें भी मैं आप से अनुरोध करूंगा कि एक 3-टायर कोच और एक ए.सी. 3-टायर कोच कानपुर से लगवा देंगे, तो फिलहाल इस समस्या का समाधान हो जाएगा । आपके माध्यम से मेरी अगली मांग है, रेल मंत्री ने पिछले 35 सालों में एक भी फ्लाई ओवर कानपुर को नहीं दिया हैं। एक फ्लाई ओवर के लिए मैंने रेल मंत्री जी से अनुरोध किया था, उसका शिलान्यास भी हो चुका हैं, लेकिन अभी तक बनाने के लिए कार्य शुरू नहीं हुआ है।

आपका एक पत्र आया, उसमें यह है कि उत्तर प्रदेश शासन अपना हिस्सा देने को तैयार नहीं है या अपना हिस्सा अभी दे नहीं रहा हैं। मैं जानता हूं कि उत्तर प्रदेश सरकार की वित्तीय स्थिति क्या हैं। मैं मंत्री जी अनुरोध करूंगा कि आपको जो फ्लाई ओवर बनाने हैं, चाहे वे कानपुर हो या कोई अन्य शहर हो । आप फ्लाई ओवर के बनाने में प्राइवेट सैक्टर प्रयोग क्यों नहीं लेते हैं, हर राज्य सरकारों की यही स्थिति है, कहीं ज्यादा बड़ा संकट है, कहीं कम संकट है। आप फ्लाई ओवर राज्य मंत्रालय से सैंक्शन कर देंगी लेकिन राज्य सरकार के पास इतना पैसा नहीं है, कि वह अपने हिस्से का धन देकर उस फ्लाई ओवर का निर्माण करा सकें। अगर उसके लिए आप प्राइवेट सैक्टर का सहारा लें तो शायद बहुत बड़ी समस्या का समाधान हो सकता हैं । प्राइवेट सैक्टर का जो पैसा आप राज्य सरकार से लेती है, आप केवल राज्य सरकार का अनुमोदन करें और प्राइवेट सैक्टर को उस फ्लाई ओवर को बनाने के लिए उस हिस्से का धन प्राइवेट सैक्टर से लगवाने की व्यवस्था करें। मैं समझता हूं कि इससे बहुत बड़ा समाधान फ्लाई ओवर की समस्या का हो सकता है। कानपुर के लिए यह बहुत जरूरी है। एक आई होस्पिटल का जो फ्लाई ओवर कानपुर का है, उसके लिए मैं अनुरोध करूंगा कि दस साल पहले यह फ्लाई ओवर स्वीकृत हो चुका है, जहां यह फाइल अटकी हो वहां से उसे क्लियर करवा कर वह फ्लाई ओवर तुरंत बनवाना शुरू करवा दें।

कानपुर से झांसी की लाइन पर आज इतना ट्रैफिक हो गया हैं और वहां सिंगल लाइन हैं । इसके लिए शायद कोई प्रस्ताव रेलवे बोर्ड में प्रस्तावित है कि इस लाईन को दोहरा कर दिया जाए, लेकिन मुझे बजट में ऐसा कोई देखने को नहीं मिला कि इस लाईन को दोहरा करने के लिए मंत्रालय जा रहा हैं मैं मंत्री जी से मांग करूंगा कि कानपुर और झांसी की लाईन को दोहरा करने के लिए अपने विभाग से मंत्रालय से इस कार्य को शीघ्र कराने के लिए व्यवस्था कराने का कष्ट करें।

अंत में मेरी मांग यह है, मैंने मंत्री जी से रेलवे कंसलेटिव कमेटी में यह अनुरोध किया था कि खाली जमीनों के संबंध में कोई निर्णय लें। मैं ममता जी को बधाई दूंगा कि उन्होंने खाली

[श्री श्रीप्रकाश जायसवाल]

जमीनों को, खास तौर से कानपुर और लखनऊ का, क्योंकि बजट में उन्होंने उसका उल्लेख भी किया हैं, शायद हुडको के साथ कोई समझौता करने जा रही है कि खाली जमीनों पर उसका उपयोग किया जा सके और जो अरबों-खरबों रुपये रेल मंत्रालय का जमीनों के रूप में पड़ा हुआ हैं उस पैसे का सदुपयोग हो सके। अगर यह हुडको के माध्यम से उसका उपयोग करे या किसी अन्य माध्यम से उसका उपयोग करें, लेकिन खरबों रुपये जमीनों के रूप में कई शहरों में पड़े हुए है। मैं तो कानपुर शहर के बारे में जानता हूं। आप केवल कानपुर शहर से एक खरब रुपये ले सकती हैं। अगर आप इस बारे में शीघ्रता करें तो शायद आपको रेल मंत्रालय में जो वित्त का संकट है उससे आप निजात पा सकती है। अगर आप कानपुर से एक खरब रुपये इन जमीनों के बदले में लेती हैं। तो यह एक खरब रुपया आप केवल कानपुर के लिए तय कर दें और अगर इस पैसे को आप कानपुर के लिए रेल मंत्रालय लगा देगा तो कानपुर की फ्लाई औवर की समस्या का समाधान हो जाएगा और कानपुर स्टेशन के नवीनीकरण का प्रश्न भी हल हो जाएगा। मेरा कानपुर शहर दिन-प्रति दिन मरता जा रहा है। आज से 20 साल पहले कानपुर शहर की गणना देश के सबसे पांच सबसे बड़े शहरों में होती थी आज वहां व्यवसाय की स्थिति यह हो गयी हैं कि सारे उद्योग बंद होते जा रहे हैं, सारे व्यवसाय ठप होते जा रहे हैं। कानपुर में चंदारी तक दिल्ली और हावड़ा के बीच में डवल ट्रेक है। मंत्री जी और सारा देश जानता है, केवल पांच कि.मी. का टुकड़ा चंदेरी और कानपुर स्टेशन के बीच में ऐसा है, जो सिंगल है।

दिल्ली और हावड़ा के बीच इतना बड़ा हर्डल है, यह पांच किलोमीटर का टुकड़ा है। चाहे राजधानी हो, शताब्दी हो, चाहे दूसरी सुपरफास्ट ट्रेने हों, सब की सब उस सिंगल ट्रेक से गुजरती है। क्योंकि उसको आप डवल नहीं करवा सकते हैं वहां पर वैध बस्तियां हैं, अवैध नहीं हैं। इसलिए आप चंदारी से पुराने कानपुर रेलवे स्टेशन का नवीनीकरण करके दिल्ली और हावड़ा के बीच चलने वाली ट्रेनों को बजाय कानपुर सेंट्रल स्टेशन से गुजारने के पुराने रेलवे स्टेशन से गुजरनें दें तो आपका डवल ट्रेक काम करेंगा। कानपुर शहर इतना बड़ा हो चुका हैं, इसलिए पुराना कानपुर रेलवे स्टेशन पूरे तरीके से कानपुर शहर के लोगों के लिए उपयोगी भी होगा और उसका ट्रैक भी डबल हो जाएगा। इससे एक फायदा यह भी होगा कि चार-पांच रेलवे क्रासिंग पर फ्लाई-ओवर बनाने की कोई आवश्यकता भी नहीं रह जाएगी क्योंकि शहर के बीच से वह ट्रैक समाप्त हो जाएगा। वह ट्रैक पुराने कानपुर रेलवे स्टेशन पर निकल जाएगा। मैं अपनी बात समाप्त करते हुए रेलवे मंत्री महोदय को धन्यवाद देता हूं और माननीय सभापति महोदय जी का आभार व्यक्त करता हूं ।

[अनुवाद]

सभापति महोदयाः अब श्री अशोक अर्गल अपना भाजपा सभा पटल पर रख रहे है।

*श्री अशोक अर्गल (मुरैना) : मैं रेल मंत्रालय की माननीया मंत्री महोदया को इस सहस्त्राब्दी का पहला रेल बजट पेश करने पर बधाई देता हूं। उन्होंने किसी भी दर्जे के यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं करके समाज के सभी वर्गों को राहत पहुंचायी है। नये वर्ष में 19 नयी रेलगाड़ियां चलाने की योजना से भी यात्रियों को सुविधा प्राप्त होगी। आपके द्वारा सुलाई को बढ़ावा देने के लिए एवं यात्री सेवाओं को दुरुस्त करने के लिए जो घोषणाएं की हैं वह जल्द ही अमल होंगी ।

मेरा आपसे आग्रह है कि बजट में निम्न बिंदुओं पर विचार करके बरसों पुरानी समस्याओं का समाधान करें:-

- ग्वालियर-श्योरपुर छोटी लाइन को ब्रॉडगेज लाइन में बदलने के लिए शीघ्र कार्य किया जाए जिससे इस पिछड़े क्षेत्र का विकास हो सके। ग्वालियर-श्योपुर छोटी लाइन को ब्रॉडगेज में बदलकर उसे कोटा तक नई रेल बिछाने का कार्य किया जाये।

- मुरैना में किसी भी सुपरफास्ट यात्री गाड़ी का स्टॉप नहीं है। इस कारण से लोगों को नागपुर एवं जबलपुर जाने में बहुत परेशानी होती है। अतः आपसे निवेदन है कि महामाया एक्सप्रेस हबीबगंज नई दिल्ली सिटी एक्सप्रेस, जीटी एक्सप्रेस एवं हीराकुण्ड व समता साप्ताहिक एक्सप्रेसों को वहां दो मिनट का स्टॉप दिया जाये।

- मुरैना रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म की हालत बहुत खराब हैं, स्टेशन ऊबड़-खाबड़ है तथा छत टूटी हुई और लाइट अव्यवस्थित है। अतः मुनैरा रेलवे स्टेशन पर प्लेटफार्म की हालत में सुधार किया जाये ।

- बानमोर औद्योगिक क्षेत्र है, वहां पर केवल एक छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस रूकती है अतः वहां उत्कल एक्सप्रेस व महाकौशल एक्सप्रेस का स्टॉप किया जाये। धन्यवाद ।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): सभापति महोदया, आपने अनेक सदस्यों को अपने भाषण सभापटल पर रखने के लिए प्रेरित किया है।

सभापति महोदया: मुझे पता है।

मैं सिर्फ सभा को सूचित करना चाहता हूं—यह मेरा कर्त्तव्य है—कि मेरे पास भा.ज.पा. के 50 सदस्यों और कांग्रेस के 27 सदस्यों के नाम हैं जिनमें से नौ सदस्यों ने अपने भाषाण पूरे कर लिए है इसके बाद हमारे पास लगभग 18 सदस्य बचते हैं जो बोलना चाहते हैं। अत: मेरे पास मौजूद सूची के अनुसार अभी 70 सदस्य बचे हैं जिन्हे बोलना है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : इनमें से, मुझे पता चला हैं कि हर दल के एक तिहाई सदस्य अपना नाम वापस ले चुके हैं।

सभापति महोदया: अत: मैं प्रत्येक दल के सचेतकों से अनुरोध करती हूं कि वे अपनी सूची की जांच करें कि अभी उसमें कितने सदस्यों के नाम शेष है और मुझें अद्यतन सूची दें ताकि मैं समय निर्धारित कर सकूं। अत: यदि अभी 70 सदस्यों को बोलना बाकी हैं तो उन्हें काफी कम समय देना होगा यदि हमारे पास केवल 10, 15 नाम हैं, जैसे कि वे कह रहें हैं कि अन्य सदस्यों के नाम वापस ले लिये हैं तो हम अधिक समय दे सकते हैं। अत: मैं मुख्य दलों के सचेतकों से यह अनुरोध करती हूं कि कृपया वे अपनी सूची देखें कि कितने सदस्य उपस्थित हैं ताकि हम समय निर्धारित कर सकें।

डा. नीतिश सेनगुप्ता (कोन्टाई): आप उन पर ध्यान क्यों नहीं दे रही हैं जो यहां उपस्थित है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदया: मेरा कार्य है सदस्यों के नाम पुकारना ।

डा. नीतिश सेनगुप्ता: कृपया उन सदस्यों पर ध्यान न दें जो उपस्थित नहीं हैं।

सभापति महोदया: अत: सचेतक अपनी सूची से उन सदस्यों के नाम काट सकते हैं। जो चले गए हैं और जो भाग नहीं लेंगे और मुझे अद्यतन सूची दें ताकि मुझे समय निर्धारित करने में आसानी हो सके ।

श्री पी. एस. गडटवी : उपस्थित नहीं हैं ।

श्री आदित्यनाथ

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): सभापति महोदय, भारतीय रेल के 2000-2001 के बजट के समर्थन में अपने विचार प्रस्तुत करने से पूर्व मैं माननीय रेल मंत्री जी को साधुवाद देना चाहता हूं। उन्होंने भारतीय रेल के वर्तमान का एक सही और वास्तविक आकलन प्रस्तुत करने के साथ ही, उसके सामने विद्यमान चुनौतियों के संदर्भ में एक प्रगतिशील बजट प्रस्तुत किया है। जहां एक तरफ इनमें निष्पादन के लिए और कीर्तिमान स्थापित करने के लिए तमाम संभावनाएं मौजूद हैं वहीं उन सभी चुनौतियों का समाधान करने के साथ-साथ विकास की पटरी से उतार दी गयी रेल को विकास की संभावनाएं से जोड़ने के लिये कुछ संभावनाएं भी इस बजट में तलाशी गयी हैं ।

62,800 लम्बे रेल मार्ग पर 16 लाख कर्मचारियों के सहयोग से चलने वाली भारतीय रेल जो प्रतिदिन आठ हजार यात्री गाड़ियां, 5500 माल गाड़ियों के माध्यम से एक करोड़ 36 लाख यात्रियों और 12 लाख टन माल को गन्तव्य स्थान तक पहुंचाती हैं, उसे सामान्य राजकोष से रेलवे को दी जाने वाली पूंजी सहायता को पांचवीं पंचवर्षीय योजना के 75 प्रतिशत स्तर को उत्तरोत्तर ह्रासमान स्थिति में रखते हुए अब आठवीं पंचवर्षीय योजना के अंतिम दो वर्षों में 18 प्रतिशत के स्तर तक पहुंचाने पर रेल के विकास के लिए जहां वित्तीय संसाधनों की कमी एक गम्भीर चुनौती हैं। यही कारण है जहां 1853 में 54 हजार कि.मी. पटरियां थीं वहीं 1999 तक पहुंचते-पहुंचते 1953 और 1947 की तुलना में वे नगण्य थी।

रेल मंत्री जी ने बजट में जो प्रावधान किए हैं, इसके माध्यम से उन्होंने जो दृढ़ शक्ति, वित्तीय अनुशासन के साथ-साथ चरितार्थ करने का निश्चय किया है, वह निश्चित ही आशाजनक, आश्वस्तिकारक तथा उत्साहवर्द्धक है। मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। कि उन्होंने बढ़ती आबादी के परिप्रेक्ष्य में 62 हजार 800 किलोमीटर विस्तार वाले रेल मार्ग पर माल यातायात और यात्रियों की सुरक्षा जैसे अहम मसले पर जो प्रकाश डाला है और सुरक्षा से संबंधित जिस प्रकार से कार्यदल गठित किया है, वह निश्चित ही सराहनीय है।

जहां रेल बजट में उन सम्भावनाओं को तलाशने का काम माननीय रेल मंत्री जी ने किया हैं वहीं मैं केवल यही कहना चाहता हूं कि आजादी के बाद से हमेशा उपेक्षित उत्तर प्रदेश का प्रमुख पूर्वी उत्तर प्रदेश इस बार के बजट में भी उपेक्षित ही रहा है। मैं उन महत्वपूर्ण बिन्दुओं की ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जिस उदार चित, प्रगतिशील विचार और प्रस्ताव रखने के लिए वह विख्यात रही हैं, उसे देखते हुए, हम सोचते हैं कि उनकी दृष्टि पूर्वी उत्तर प्रदेश की उन महत्वपूर्ण समस्याओं की ओर जाएगी जो पिछड़ेपन के कारण रहें हैं। उन प्रस्तावों को रेल मंत्रालय अगर देखे और विकास पथ पर

[योगी आदित्यनाथ]

आगे बढ़ने का प्रयत्न करे तो निश्चित ही पूर्वी उत्तर प्रदेश का वह अभिशाप जो इसके पिछड़ेपन के कारण जाना जाता हैं, समाप्त होगा। इनमें से कुछ उल्लेखनीय हैं गोरखपुर में धर्मशाला बाजार में नेशनल हाईवे के कूड़ाघाट में और गोरखपुर में मोहद्दीपुर के चार फाटक में ओवर ब्रिज की मांग बहुत दिनों से हो रही हैं लेकिन केन्द्र द्वारा एक भी ओवर ब्रिज गोरखपुर में नहीं बनवाया गया है। रेलवे बोर्ड ने गोरखपुर से दिल्ली के लिए सुपर फास्ट ट्रेन चलाने का एक प्रस्ताव मंत्रालय को भेजा था। लेकिन दुर्भाग्य है कि कभी आशा थी कि इस बजट में गोरखपुर से दिल्ली एक सुपर फास्ट ट्रेन चलाने का एक प्रस्ताव जो रेलवे बोर्ड ने मंत्रालय को भेजा था, वह स्वीकृत होगा लेकिन वह कहीं दिखाई नहीं दे रहा है। गोरखपुर से जो सुपर फास्ट गाड़ी आती हैं वह बरौनी से होकर आती है।

वैशाली एक्सप्रेस में दो-दो महीने की वेटिंग चलती है। अतः मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि गोरखपुर से नई दिल्ली के लिए एक और सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाए। इसके अलावा गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय है और पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के कारण हिंदू राष्ट्र नेपाल और बिहार के क्षेत्र से काफी भीड़-भाड़ गोरखपुर में होती है इसलिए गोरखपुर का विस्तारी करण करके जो उप-स्टेशन हैं—सिटी हाल्ट, गोरखपुर कैंट स्टेशन, तथा उत्तरी भाग में टिकट काउंटर खोले जायें ।

गोरखपुर से सहजनवां लाइन का दोहरीकरण पांच साल पहले स्वीकृत हो चुका है। हर वर्ष उसके लिये टोकन मनी दी जाती है उसके बाद उसकी कोई प्रगति नहीं होती हैं इस बार के बजट में टोकन मनी के अलावा क्षेत्र की जनता को देने के लिए मैं समझता हूं कि रेल विभाग के पास देने के लिए कुछ नहीं है। मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि इस लाइन का दोहरीकरण किया जाये। इसके अलावा डोमिनगढ़ में पुलों के साथ साथ हल्की पटरियों की व्यवस्था की जाये। गोरखपुर से नौतनवां तथा गोंड़ा जाने वाली लूप लाईन का आमान परिवर्तन किया जाये। इसकी मांग वर्षों से होती रही हैं 1997-1998 से यह परियोजना मंजूर हैं। हमारे क्षेत्र के माननीय सांसद अपनी आवाज उठाते हैं लेकिन इस वर्ष टोकन मनी के अलावा कुछ नहीं मिला। यह नितांत आवश्यक है। इस वर्ष के बजट में इसको शामिल किया जाये।

सभापति महोदय, मैं 2-3 मांगों के संबंध में बतलाकर अपना भाषण समाप्त करूंगा । गोरखपुर हरिद्वार, मुम्बई, कलकत्ता के लिए कोई नियमित रेल सेवा उपलब्ध नहीं है जिससे यात्रियों को भारी परेशानी होती हैं। मेरा अनुरोध है कि बजट में इन तीनों क्षेत्रों के लिए नियमित एक-एक रेल सेवा शुरू की जाये।

गोरखपुर से सहजनवा, जगत बेला स्टेशनों पर सभी गाड़ियों के ठहराव की मांग जनता अरसे से करती आ रही है। ऐसा करने से रेल पर कोई वित्तीय भार नहीं पड़ेगा। इसलिए मेरा अनुरोध हैं कि उक्त स्टेशनों पर रेलगाड़ियों के ठहराव की व्यवस्था सुनिश्चित की जाये। गोरखपुर नरकटियागंज रेल लाइन पर पिपराईच तथा घुघली दो महत्वपूर्ण स्टेशन पड़ते हैं। यहां काफी संख्या में यात्री आते हैं। अतः मेरा अनुरोध हैं कि इन स्टेशनों पर पैसेंजर एवं एक्सप्रेस गाड़ियों का ठहराव किया जाये।

[अनुवाद]

श्री प्रियरंजन दासमुंशीः अध्यक्षपीठ को नामों की घोषणा करनी चाहिए। इसे रिकार्ड किया जाना चाहिये। वे ऐसा नहीं कर सकते हैं । .....*(व्यवधान)*

सभापति महोदयाः मैं नामों की घोषणा करने जा रही हूं ।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथः इसके अलावा नवसृजित महाराजगंज जनपद में आज तक रेल सुविधा नहीं है। मेरा अनुरोध हैं कि घुघली से महाराजगंज होते हुए आनंदनगर तथा सहजनवा से बांसगांव होते हुये दोहरी घाट नई रेल लाइन बिछाने का प्रस्ताव भी बजट में सम्मिलित किया जाये। इसके अलावा गोरखपुर के दक्षिण अंचल में रेल सुविधाओं का नितांत अभाव है, मेरा अनुरोध है कि वहां रेल लाइन बिछाई जाये।

सभापति महोदय, मेरा अंतिम बिंदु यह है कि पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों में तकनीकी तथा लेखा विभागों के कर्मचारियों के भारी उपेक्षा की शिकायत मिल रही है। इसका निराकरण होना चाहिये और कर्मचारियों के कल्याण के लिए बजट में जो प्रस्ताव किया गया हैं, उसमें रेलवे में आकस्मित श्रमिक के रूप में कार्य कर चुके हजारों श्रमिकों के समुचित समायोजन तथा रोजगार की उपलब्धता का मामला भी प्राथमिकता के साथ शामिल किया जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बार पुनः आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को एक युगान्तकारी प्रगतिशील बजट प्रस्तुत करने के लिये साधुवाद और धन्यवाद देना चाहता हूं और विश्वास करता हूं कि वे बजट में प्रतिबिम्बित अपने उदार और प्रगतिशील दृष्टि को कार्यान्वित करने में सफल होंगी ।

[अनुवाद]

सभापति महोदया: हमारे पास निम्नलिखित सदस्यों के नाम हैं जो अपने भाषण सभापटल पर रख रहे हैं:

1. श्री के. फ्रांसिस जार्ज
2. श्री रघुराज सिंह शाक्य
3. श्री माणिकराव होडल्या गावित
4. श्री रामनरेश त्रिपाठी
5. श्री पवन सिंह घाटोवार
6. श्री भर्तृहरि महताब
7. श्री विष्णुदेव साय
8. श्री विजयेन्द्र पाल सिंह बदनोर

वे अपने भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं। अब मैं श्री डी. वेणुगोपाल को बुला रही हूं।

***श्री के. फ्रांसिस जार्ज** (इदुक्की): महोदया, रेलवे बजट, 2000-2001 पर हमारे देश के विभिन्न वर्गों ने मिश्रित प्रतिक्रिया दी है। इसे विकासोन्मुख बजट बता कर इसकी सराहना की गई है और साथ ही यह भी कहा गया है कि इसमें हमारे देश का रेलवे प्रतिष्ठान, जो कि विश्व के सबसे बड़े रेल प्रतिष्ठानों में से एक है, जिन गंभीर समस्याओं का सामना कर रहा है उनमें से एक भी समस्या पर ध्यान नहीं दिया गया है।

माननीय रेल मंत्री जी ने किराये में वृद्धि न करके, 19 नई गाड़ियां शुरू करके, छात्रों, स्वतंत्रता सेनानियों और कारगिल शहीदों की विधवाओं को रियायत और आवश्यक वस्तुओं को मालभाड़ा वृद्धि से छूट देकर अनेक लोकप्रिय और जनवादी उपायों की घोषणा की है।

माननीय मंत्री जी ने 11,000 करोड़ रुपये का योजना परिव्यय प्राप्त किया है जो कि 8,965 करोड़ रुपये के चालू वर्ष के परिव्यय से 23 प्रतिशत अधिक है। माननीय मंत्री जी ने 3,540 करोड़ रुपए की सर्वाधिक बजटीय सहायता प्राप्त की है और 1500 करोड़ रुपये के लाभांश भुगतान को टालने में सफल रही हैं।

किन्तु पूरी प्रक्रिया पर निष्पक्ष रूप से गौर करने से यह कहा जा सकता है कि माननीय मंत्री जी हमारी रेलवे के समक्ष आ रहे वास्तविक मुद्दों को सुलझाने में असफल रही हैं जिन पर तत्काल ध्यान देने की आवश्यकता है और इन समस्याओं को निपटाने के लिए सुधारात्मक उपायों की आवश्यकता है। यह आवश्यक है कि हम अपने कार्यबल को युक्तिपरक ढंग से नियंत्रित करें और उसकी पुन: तैनाती करें। हमें सुरक्षा तंत्र के सृजन हेतु उपाय करने की आवश्यकता है। हमें यात्री सुविधाओं में सुधार के लिये और अधिक मूल्य का माल भाड़ा प्राप्त करने के लिए बड़े पैमाने पर प्रशिक्षण सुविधाओं और व्यापक अनुसंधान और विकास की आवश्यकता है। माल यातायात में गिरावट के रहते माल भाड़े में 5 प्रतिशत की वृद्धि हानिकर होगी चूंकि इससे औद्योगिक उत्पादों की उत्पादन लागत बढ़ेगी और कंपनियां लागत में वृद्धि को उपभोक्ताओं तक पहुंचा देगी। हमारे व्यय में चार प्रतिशत वृद्धि हुई है। किन्तु राजस्व में वृद्धि केवल 3.5 प्रतिशत हुई जिसके परिणामस्वरूप रेलवे की आरक्षित निधि सर्वाधिक 3,500 करोड़ रुपये से घटकर लगभग समाप्त हो गई है।

अंत में, महोदया, मैं यह कहने के लिए बाध्य हूं कि माननीय रेल मंत्री ने अपने प्रथम सहस्राब्दी बजट में हमारे राज्य की उपेक्षा की है। किन्तु उन्होंने हमारी बातों को ध्यान से सुना है और बजट में जो कमियां है, उन्हें चर्चा के स्तर पर सुधारने का वचन दिया है। हमने एक ज्ञापन प्रस्तुत किया है जिस पर हमें आशा है कि माननीय मंत्री जी सहानुभूति से विचार करेंगी। मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में यह तथ्य भी लाना चाहता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र, इदुक्की संसदीय निर्वाचन क्षेत्र, में रेलवे का पदार्पण अभी तक नहीं हुआ है। इदुक्की केरल ऊंचाई वाले क्षेत्र में स्थित है और वह कृषि और बागान क्षेत्र है जहां नकदी फसलें और मसाले उगाये जाते हैं जिनसे देश को मूल्यवान विदेशी मुद्रा प्राप्त होती है। इसकी स्थिति और प्राकृतिक सौन्दर्य के कारण, इसके पास पर्यटन उद्योग के विकास की उच्च क्षमता है। कृषि, व्यवसाय और पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए और इस पिछड़े क्षेत्र की जनता को बेहतर यात्रा सुविधाएं प्रदान करने के लिए, इस स्थान को रेल से शीघ्र ही जोड़ दिया जाना चाहिए। मदुरै से थेनी होते हुए बोदी जाने वाले रेलपथ को थेनी से कुमिली-लोडार कैम्प तक बढ़ाया जा सकता है। मैं आशा करता हूं कि कम से कम अगले वर्ष के बजट में माननीय मंत्री जी इस प्रस्ताव पर विचार करेंगी। मैं यह भी अनुरोध करता हूं कि अंगामल्ली-सबरी रेलवे को इरुमेली से बढ़ाकर पुनलूर तक किया जाये और नेदुमकन्दम, इदुक्की स्थित कुमली और पठनंथिट्टा जिला स्थित रन्नी में तीन रेलवे आरक्षण वाह्य एजेंसियां स्थापित की जायें।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[हिन्दी]

***श्री रघुराज सिंह शाक्य** (इटावा): माननीय सभापति जी, मैं माननीया रेल मंत्री जी का स्वागत करता हूं कि उन्होंने पिछले वर्ष की अपेक्षा इस वर्ष का रेल बजट काफी लचीला बजट पेश किया है। वैसे रेल मंत्री महोदया काफी सरल स्वभाव की व पद के प्रति गंभीर हैं। लेकिन मैं मंत्री महोदया का ध्यान अपने क्षेत्र इटावा की ओर ले जाना चाहता हूं और इस बात का धन्यवाद देता हूं कि-

- इटावा से मैनपुरी रेलवे लाईन परियोजना स्वीकृति की गई लेकिन इसको बढ़ाकर एटा तक बढ़ाया जाये और जो 10 लाख रु. दिये हैं, उसको बढ़ाकर 30 करोड़ कर दिये जायें।

- गुना-ग्वालियर-भिण्ड इटावा परियोजना पर लगभग 400 करोड़ रु. खर्च हो चुके हैं। अत: अवशेष कार्य को तत्काल पूरा कराया जाये।

- इटावा-मैनपुरी रोड पर रेलवे का अंडरग्राउण्ड पुल का कार्य 31.3.93 तक पूरा होना था। लेकिन शताब्दी व्यतीत हो चुकी है, कार्य अभी पूर्ण नहीं हुआ है। तुरंत पूर्ण कराया जाये।

- इटावा से कानपुर जाने वाले यात्रियों के लिए कोई गाड़ी सुबह 10 बजे तक नहीं है। अत: किसी एक गाड़ी को रुकवाया जाये, जिससे यात्रियों के कानपुर से इटावा आने जाने में सुविधा मिल सके।

- एक्सप्रेस गाड़ियों में जनरल बोगियां और बढ़ाई जाये, जिससे गरीब आदमी आसानी से यात्रा कर सकें।

- इटावा से दिल्ली के लिए मगध एक्सप्रेस रुकती है लेकिन दिल्ली से कानपुर जाने वाली मगध एक्सप्रेस नहीं रुकती है, इसको इटावा में रुकवाया जाये।

- जी.आर.पी. की जगह रेलवे पुलिस बल को ही अपराधों की रोकथाम हेतु लगाया जाये। जनरल बोगियों में सवारियों से पुलिस द्वारा जो धन ठगाही की जाती है, उस पर कड़ा प्रतिबंध लगाया जाये।

- कारगिल में शहीद सैनिकों के परिवारों को मुफ्त रेल यात्रा प्रदान की जाये।

- कानपुर-कन्नौज-फर्रूखाबाद-कासगंज रेल लाइन का आमान परिवर्तन किया जाये।

अत: मैं रेल मंत्री महोदया का स्वागत करता हुआ अपनी बात खत्म करता हूं।

श्री माणिकराव होडल्या गावीत (नंदुरबार): माननीय सभापति महोदय, मैं सन् 2000 के रेल बजट पर मेरा भाषण लिखित रूप से दे रहा हूं।

मा. रेल मंत्री सु. ममता बनर्जी ने जो लोक सभा रेल बजट पेश किया है, वह पढ़कर मैं बहुत दुखी हुआ हूं। मेरा निर्वाचन क्षेत्र 15 नंदुरबार महाराष्ट्र राज्य में है और नंदुरबार यह जिला का मुख्यालय भी है। रेलवे हमारे देश का एक बहुत ही महत्वपूर्ण विभाग है, देशवासियों को अनेक सुविधा प्रदान करती है और राष्ट्र की बड़ी संपत्ति है। हमारे देश में अनेक पिछड़े इलाके आदिवासी (ट्रायबल) इलाके हैं। उसमें महाराष्ट्र राज्य और गुजरात राज्य का ट्रायबल इलाका है। यह ट्रायबल इलाके से सूरत भुसावल यह रेल लाईन करीब 335 कि.मी. से गुजरती है। यह रेलवे लाईन हमारे देश की आजादी के पहले से बनाई गई है। अभी तक वैसी की वैसी ही है, नई कोई भी सुविधा नहीं हो रही है इसलिए मैं निम्नलिखित मुद्दों पर मा. रेल मंत्री से निवेदन करता हूं कि वह ट्रायबल एरिया को भी ध्यान में रखें और मुद्दे को नजरअंदाज करके मुद्दो को सुलझाने की कृपा करें-

- सूरत से ऊधना दोहरी रेल लाईन है और भुसावल से जलगांव दोहरी रेल लाईन है, ऊधना से जलगांव तथा दोहरी रेल लाईन करने की मंजूरी दे सन् 2000 यह वर्ष के रेल बजट में ऊधना से जलगांव दोहरी रेल लाईन का सर्वेक्षण करके दोहरी लाईन की मंजूरी दे और बजट में भी प्रावधान करें।

- मनमाड, मालेगांव, धुले, नरढाणा तक नई रेल लाईन का सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है, लेकिन बजट में धनराशि नहीं रखी गई है। सन् 2000 वर्ष में बजट में प्रोविजन की जाये।

- मनमाड, मालेगांव, धुले नरढाणा तक रेल लाईन का सर्वेक्षण हुआ है लेकिन नरढाणा से शिरपुर और इंदौर तक सर्वेक्षण कराया जाये, यह भी मांग करता हूं।

- सूरत, भुसावल यह रेल लाईन पर रेल फ्रैक्चर बहुत ही प्रमाण में होते हैं। रेल पटरियां हर बीस साल में बदलनी चाहिए। वह बदली नहीं जा रही हैं। रेल पटरियां (पुरानी) बदलने की मांग करता हूं।

- सूरत, भुसावल यह रेल लाईन पर आजादी के पहले से जो स्टेशनों पर प्लेटफार्म बने हैं, जमीन लेवल पर प्लेटफार्म हैं, मेटल डाली हुई है, वह ऐसे ही है, डांबर डालकर या कांकेट डालकर कहीं भी प्लेटफार्म नहीं बनाये गये हैं, वह अच्छी तरह से बनाये जायें और प्लेटफार्म की ऊंचाई एवम लंबाई बढ़ाई जाने की भी मांग करता हूं और अप्रोच सड़क भी बनाई जाये।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

- सूरत भुसावल रेल लाईन पर 105 कि.मी. दूरी पर नवापुर यह रेलवे स्टेशन है, यहां पर मेरा निवास स्थान है, यह रेलवे स्टेशन पर हर रोज अहमदाबाद हावड़ा यह एक्सप्रेस गाड़ी का भुसावल सूरत यह रेल लाइन पर चलने वाली 76 अप गाड़ी के साथ क्रासिंग होता है। प्लेटफार्म सिंगल होने से यात्रियों को रेल लाईन क्रास करके गाड़ी में बैठते या उतरते समय बहुत ही तकलीफ उठानी पड़ती है। महिलाओं, बूढ़ों या बच्चे वाली महिलाओं को भी बहुत तकलीफ उठानी पड़ती है। मैं माननीय मंत्री महोदया से प्रार्थना करता हूं कि नवापुर यह रेलवे स्टेशन पर सेकंड (दूसरा) प्लेटफार्म बनाया जाने की मांग करता हूं और पूरे प्लेटफार्म पर अधूरा शैड पूरा करने की भी मांग करता हूं।

- सूरत भुसावल रेल लाइन पर नंदुरबार यह रेलवे का जंक्शन स्टेशन है। नंदुरबार मेरे 15 नंदुरबार निर्वाचन क्षेत्र का हैडक्वार्टर है। यह नंदुरबार जिले का मुख्यालय भी है। जिले के नंदूरबार शहर में चार तहसील के लोग जिला कार्यालय के काम से आते जाते हैं (चार तहसील इस नाम के हैं – शहादा, अक्राणी, तकोदा, अक्कलकुवा) और कोई घायल बीमार महिला प्रसूति के लिए भी लाये जाते हैं। नंदुरबार रेलवे स्टेशन के करीब रेलवे गेट (फाटक) है, वह हर गाड़ी के आने-जाने के समय 15 मिनट तक बंद होता है। यह सूरत भुसावल रेल लाइन पर 24 घंटों में 12 यात्री गाड़ियां और लगभग 9 माल गाड़ियां चलाई जाती हैं। इतना टाईम रेलवे गेट बंद रहता है इसीलिए मैं यह रेलवे गेट पर ऊपरी पुल (ओवर ब्रिज) रेलवे विभाग से बनाये जाने की मांग करता हूं।

- सूरत भुसावल यह रेल लाइन पर जो यात्री गाड़ियां चलाई जा रही हैं, उनमें बहुत ही पुरानी (घटिया) बोगी लगाई जाती है और रेलयात्रियों को कोई भी सुविधा नहीं होती। टायलेट टूटा हुआ सफाईवाला कोई भी नहीं, बोगियां कम होती हैं और कोई भी व्हेकेशन टाइम में यह लाइन पर से बोगियां कम कर के दूसरी जगह भेज दी जाती हैं। ऐसा करने से रेलयात्री रेल की बोगी के ऊपर बैठकर रेलयात्रा करते हैं। दुर्घटना भी होती है। मैं मांग करता हूं और कम से कम 10 से 12 बोगी लगाई जाने की मांग करता हूं।

- सूरत भुसावल यह लाइन पर अप और डाऊन में निम्नलिखित एक्सप्रेस यात्री गाड़ियां चलाई जाती हैं। गाड़ियों का नाम 9045-9046 ताप्ती गंगा सूरत पटना, 9047-9048 नवजीवन एक्सप्रेस, 6045-6046 ओखापुरी, 8401-8402 अहमदाबाद पुरी, 8403-8404 यह गाड़ियों का स्टाप ठहराव मेरे निर्वाचन क्षेत्र में नवापुर सूरत से 105 कि.मी. पर और दोडाईचा लगभग सूरत से 200 कि.मी. देने की भी मांग करता हूं और रिजर्वेशन का कोटा भी दिया जाये और यात्रियों की उपेक्षा का भी ध्यान रखा जाए, नहीं तो यात्री रेल रोको आंदोलन भी कर सकते हैं।

- नंदुरबार व्हाया सूरत मुंबई रेल यात्री गाड़ी चलाने की भी मांग करता हूं। मुंबई महाराष्ट्र राज्य की राजधानी है। महाराष्ट्र और गुजरात राज्य से व्यापार करने वाले लोग और सरकारी काम से आने-जाने वाले लोगों को यह यात्री गाड़ी चलाने से सुविधा हो सकती है।

- सूरत भुसावल यह रेल लाइन पर नंदूरबार रेलवे स्टेशन जंक्शन है और नंदूरबार याहर जिले का मुख्यालय होने से और अप ओर डाऊन यात्री गाड़ियां लगभग 12 रूकती हैं इसलिए यहां पर कम्प्यूटर रिजर्वेशन की जरूरत है। नंदूरबार से मुंबई, नंदूरबार से अहमदाबाद, पटना, चेन्नई, ओखापुरी और दूर दराज के यात्रियों को रेल टिकट का बुकिंग रिजर्वेशन करना पड़ता है इसलिए कम्प्यूटर बुकिंग की व्यवस्था करने की भी मांग करता हूं।

मेरे सभी मुद्दों पर ध्यानपूर्वक गौयास करके मांगों को पूरा करने की प्रार्थना करता हूं।

[अनुवाद]

***श्री पवन सिंह घाटोवार** (डिब्रुगढ़): सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट के संबंध में अपना कड़ा असंतोष व्यक्त करता हूं। एक बार फिर, रेल मंत्री पूर्वोत्तर क्षेत्र विशेषत: असम की समस्याएं समझने में असफल रही हैं। मैं ऐसे क्षेत्र से आया हूं जिसकी 96% सीमा दूसरे देशों से जुड़ी है। अपने देश की सीमा के साथ केवल 4% भूमि जुड़ी है। असम की जनता के लिये संचार सुविधा हमेशा बड़ी कठिन रही है।

देश में रेलवे में हो रही प्रगति पूर्वोत्तर क्षेत्र में परिलक्षित नहीं होती है। मैंने नोट किया है कि रेल मंत्री ने अपने रेलवे बजट में 19 नई गाड़ियों की घोषणा की है किन्तु उन्होंने पूर्वोत्तर क्षेत्र और असम के लोगों की मांगों की पूर्ण उपेक्षा की है। इस क्षेत्र

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री पवन सिंह घाटोवार]

के लिये एक भी गाड़ी की घोषणा नहीं की गई है। असम से एक दक्षिण के लिये और एक उत्तर के लिये, नई गाड़ियां शुरू करने की मांग काफी लम्बे समय से की जा रही है। रेल मंत्री निश्चित तौर पर असम की जनता की इस जायज मांग पर गौर करेंगी। वर्ष 1998 में तत्कालीन प्रधानमंत्री ने असम के लोगों की मांग का सम्मान करते हुए बोगीबील में ब्रह्मपुत्र नदी के ऊपर डिब्रुगढ़ और लखीमपुर जिलों को जोड़ने वाले पुल का शिलान्यास किया था। जो अरूणाचल प्रदेश के दोनों भागों को भी जोड़ेगा, शिलान्यास के समय बोगीबील पुल की अनुमानित लागत 1,000 करोड़ रुपये थी और रेल मंत्री ने अपने बजट में 5 करोड़ रुपये की अत्यंत कम धनराशि का आवंटन किया है। इस गति से, मैं समझता हूं कि यह पुल 100 वर्षों से पहले पूरा नहीं होगा। पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों की उपेक्षा का यह एक और ज्वलंत उदाहरण है।

पांच वर्ष पूर्व रांगिया डिवीजन का शिलान्यास बड़ी धूमधाम से किया गया था। कार्य अभी पूरा किया जाना बाकी है और मंत्री जी ने 17 करोड़ रुपये की आवश्यक धनराशि की तुलना में केवल 30 लाख रुपये का आवंटन किया है।

तत्कालीन रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार ने 1998 में हैबरगांव और मैराबाड़ी और सेन्चोआ और सिलघाट के रेल बस सेवा आरंभ करने का वचन दिया था किन्तु इसे अभी तक कार्यान्वित नही किया गया है।

मैं एक के बाद एक आने वाले रेल बजटों में पूर्वोत्तर क्षेत्र विशेषत: असम को वंचित किए जाने की कहानी नहीं सुनाना चाहता। मैं रेल मंत्री द्वारा अविलंब ध्यान देने और शीघ्र कार्यवाही हेतु असम के लोगों की लम्बे समय से चली आ रही मांगों पर प्रकाश डालना चाहता हूं।

डिब्रुगढ़ कार्यशाला को मीटरलाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करना। रेल मंत्री ने 6 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत की तुलना में केरल 2 लाख रुपये का आवंटन किया है।

तिनसुकिया उपमंडल को पूर्ण मंडल में परिवर्तित करना और यह कार्य शीघ्र पूर्ण करना।

इन्टर-सिटी एक्सप्रेस को डिब्रुगढ़ तक बढ़ाना। इस समय यह गुवाहाटी से केवल तिनसुकिया तक है।

अवध-असम एक्सप्रेस को डिब्रुगढ़ तक बढ़ाना।

सिमलगुड़ी मोरनहट लाइन को डिब्रुगढ़ तक बढ़ाना।

मकुन डांगड़ी लाइन के विस्तार कार्य को शीघ्र पूर्ण करना।

लैम्डिंग सिलचर लाइन का आमान परिवर्तन। कार्य में प्रगति संतोषजनक नहीं है। यहां तक कि सर्वेक्षण भी नहीं किया गया है।

बैहाटा रेलमार्ग बरास्ता खरुपेटिया नई लाइन। मैं अनुरोध करता हूं कि सर्वेक्षण कार्य शीघ्र ही शुरू किया जाये।

मरियानि में रेलवे के बुनियादी ढांचे में सुधार किया जाए और गुड्स यार्ड को मीटर लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाना चाहिये।

पकियाग्राम से छुबुरू तक, आमान परिवर्तन के कार्य को शीघ्र ही शुरू किया जाना चाहिये।

गोलपाड़ा से मंकचर तक नई बड़ी लाइन का कार्य शीघ्र ही शुरू किया जाना चाहिये और प्रारंभिक सर्वेक्षण शीघ्र ही पूरा किया जाना चाहिये।

काटाखाट से भैरबी तक आमान परिवर्तन कार्य को शीघ्र ही शुरू किया जाना चाहिये।

बदरपुर में रेलवे मण्डल के लिए बराक घाटी की काफी लम्बे समय से मांग है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों का रोजगार में बहुत कम संख्या में प्रतिनिधित्व है। इस क्षेत्र के युवा वर्ग के उचित प्रतिनिधित्व के लिये विशेष भर्ती की जानी चाहिये।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में गाड़ियां अक्सर ही देर से चलती हैं जिससे यात्रियों को भारी असुविधा होती है। गाड़ियों का समय से चलना सुनिश्चित करने के लिये कदम उठाये जाने चाहिये।

ये कुछ ऐसी समस्यायें हैं जिन पर माननीय मंत्री जी द्वारा तत्काल सहानुभूतिपूर्वक विचार किए जाने की आवश्यकता है।

रेलवे स्टेशन अधिकांशत: अपर असम में, आजादी से पहले बने थे और इन रेलवे स्टेशनों की दशा बहुत खराब है जिस पर रेल मंत्री द्वारा तुरंत ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

असम के संसद सदस्यों ने रेलवे बजट के प्रस्तुतीकरण के दौरान असम की पूरी तरह अवहेलना किए जाने का विरोध करते हुए बहिष्कार किया। हम लोगों ने माननीय रेल मंत्री की इच्छानुसार, चल रही योजनाओं, नई योजनाओं तथा भूतपूर्व रेल मंत्री की वचनबद्धता को सूचीबद्ध करते हुए एक विस्तृत ज्ञापन पहले ही प्रस्तुत कर दिया है।

हमारे राज्य में यात्री सुविधाएं बहुत प्राचीन हैं। अधिकांश सवारी डिब्बे बहुत पुराने हैं जिनमें उपयुक्त सुविधायें नहीं है। इन सवारी डिब्बों के स्थान पर नए सवारी डिब्बे लगाने चाहिए।

इस अशांत क्षेत्र में यात्रियों की सुरक्षा को भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान असम के लोगों की उचित शिकायतों की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं ताकि वे उन पर व्यक्तिगत रूप से गौर करें और उनका शीघ्र निवारण करें।

*श्री भर्तृहरि महताब (कटक): मैं रेलवे सेवाओं के विकास हेतु उड़ीसा के दावे को प्रस्तुत करने के लिए खड़ा हुआ हूं। जैसाकि आप जानते है रेलवे प्राधिकारियों द्वारा उड़ीसा की लम्बे समय से अवहेलना की गई है। यह मेरे लिए अभी तक रहस्य है कि केन्द्र में कांग्रेस की सरकार होने के बावजूद उड़ीसा की लगातार अवहेलना की गई है। उड़ीसा का मुद्दा तभी ध्यान में आया है, जब वहां गैर-कांग्रेसी सरकार है। ऐसा वर्ष 1977-79 में मधु दंडवते के काल में अथवा वर्ष 1989-90 में जार्ज फर्नांडिस के काल में था। उड़ीसा को रेलवे सेवाओं के विकास हेतु बेहतर आवंटन मिला। इसी प्रकार, राम विलास पासवान थे तब उड़ीसा का अंश बढ़ा। इसी अवधि के दौरान पूर्व-तट क्षेत्र स्थापित किया गया था। नीतीश कुमार के कार्य काल में, रेलवे सुविधाओं के विकास हेतु बजट आवंटन लगभग दोगुने हो गए थे। परन्तु मैं आगामी बजट में उड़ीसा में रेलवे के विकास की ओर समुचित ध्यान न दिए जाने पर टिप्पणी किये बिना नहीं रह सकता। रेलवे का विकास एवं प्रगति का निर्धारण मुख्यत: चार प्रकार के आवंटनों को विचार में रखते हुए किया जाता है। ये है, (1) नई लाइन (2) दोहरीकरण (3) विद्युतीकरण तथा (4) आमान परिवर्तन।

मैं विश्वास के साथ कहना चाहूंगा कि यदि हम उड़ीसा के अन्तर्गत आने वाली परियोजनाओं को लें तो इन परियोजनाओं हेतु विगत वर्ष की तुलना में आवंटन कम किया गया। काफी समय से अनिवार्य परियोजनाओं को सांकेतिक आवंटन दिया जा रहा है, जबकि उन्हें प्राथमिकता दी जानी चाहिए थीं। बचपन से मैं जखपुरा-बनासपानी लाईन के बारे में सुनता रहा हूं। इसे स्वयं रेलवे द्वारा सर्वाधिक लाभ कमाने वाली लाईन के रूप में देखा गया है, क्योंकि इसका निर्माण पूरा हो जाने पर यह खनन क्षेत्र से लौह-अयस्क तथा कोयला के वहन में सुविधा प्रदान करेगी। यह लाइन पूर्वी-तट क्षेत्र में यातायात में वृद्धि करेगी तथा पारादीप पत्तन के विकास हेतु जबरदस्त गति प्रदान करेगी।

मैं माननीया रेल मंत्री तथा उनके सहयोगियों का ध्यान पारादीप में आरंभ होने वाली करोड़ों की लागत वाली एक तेल शोधन परियोजना की ओर आकृष्ट करता हूं। पिछले 12 वर्षों से तालचर-पारादीप लाइन का दोहरीकरण कार्य जारी है। परन्तु, महानदी के ऊपर का दूसरा पुल की अभिकल्पना चल रही है। बिरुपा के ऊपर रेकार्ड पुल हेतु निविदा को अंतिम रूप नहीं दिया गया है। मैं नहीं जानता और कितना समय लगेगा। पारादीप से तलचर तक यातायात में दिनों दिन वृद्धि हो रही है, और मांग के बढ़ने के कारण हरिदासपुर होकर पारादीप के लिए एक दूसरी लाइन की भी परिकल्पना की गई थी। तदनुसार भूमि-अधिग्रहण किया गया है परन्तु हैरानी की बात है कि इस परियोजना हेतु एक मामूली राशि आबंटित की गई है। महोदय, मैं आपके माध्यम से, रेल मंत्री से इन परियोजनाओं के लिए और प्रावधान करने का अनुरोध करूंगा।

मुझे अन्य लोगों को यह याद दिलाने की आवश्यकता नहीं है कि रेल लाइनें अवश्य प्रगति लाएंगी। इसके विकास में अवहेलना प्रगति और विकास को स्वत: अवरुद्ध करेगी।

पूर्वी-तट क्षेत्र के क्षेत्रीय मुख्यालय की लंबे समय से मांग रही है। इस क्षेत्र का सीमांकन कब आरंभ होगा? हमें यह आश्वासन दिया गया था कि यह वर्ष 1999 के अंत तक पूरा हो जाएगा। परन्तु हम उस तिथि को काफी पहले ही पार कर चुके हैं। अब इसकी कोई भी चर्चा नहीं कर रहा है। क्या हम यह सोचें कि हमें इसे भूल जाना चाहिए।

अंत में मैं, मंत्री महोदय को हमारे प्रिय स्वतंत्रता सेनानियों को राजधानी एवं शताब्दी ट्रेनों में यात्रा करने का उपहार प्रदान करने हेतु धन्यवाद देता हूं, परन्तु यह इस वर्ष केवल एक बार के लिए है। सभी स्वतंत्रता सेनानी 75 वर्ष की आयु से अधिक के है। वे अशक्त एवं वृद्ध हैं। इससे स्वतंत्रता सेनानियों की बड़ी सेवा होगी।

रेलवे बजट की उड़ीसा के लोगों ने निंदा की है क्योंकि उड़ीसा में कोई नई गाड़ी नहीं दी गई है। हम कटक से सबलपुर होते हुए मुम्बई के लिए एक एक्सप्रेस गाड़ी कटक से बहरामपुर के लिए डी.एम.यू, भुवनेश्वर से कलकत्ता के लिए एक प्रात: कालीन गाड़ी तथा दिल्ली के लिए राजधानी एक्सप्रेस को कम से कम एक सप्ताह में पांच दिन चलाने की मांग करते रहे हैं। रायपुर-बारगढ़ लाइन का सर्वेक्षण किए जाने की भी मांग थी। मैं मंत्री से बजट को पारित करते समय इन मांगों पर विचार करने का अनुरोध करता हूं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[हिन्दी]

*श्री राम नरेश त्रिपाठी (सिवनी): माननीय सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री को व्यवस्थित, संतुलित, तथा जनहितकारी रेल बजट संसद में प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूं तथा इसका समर्थन करता हूं। महोदय मध्य प्रदेश इस देश का विशालतम किन्तु पिछड़ा प्रदेश है। जहां क्षेत्रफल की दृष्टि से रेलवे लाइनें तुलनात्मक दृष्टि से काफी कम है। जिसके कारण प्रचुर मात्रा में वन संपदा तथा नैसर्गिक संपदा होने के बाद भी यह प्रदेश औद्योगिक दृष्टि से पिछड़ा हुआ है और मुझे खेद के साथ यह कहना है कि रेल बजट बनाते समय ममता बनर्जी की नजरों से मध्य प्रदेश जैसे विशालतम तथा मध्य में स्थित प्रदेश छूट गया। मैं निम्न बिन्दुओं की ओर उनका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं:-

- अनेक वर्षों से जबलपुर से सीधी नई रेल लाइन बिछाने की मांग जनता द्वारा की जा रही है। पांचवीं पंचवर्षीय योजना में मध्य प्रदेश ने 29 नई रेल लाइनों के निर्माण की सिफारिश केन्द्र से की थी जिसमें जबलपुर, पाटन, दमोह, टीकमगढ़, ललितपुर, झांसी (जो झांसी से आगे दिल्ली तक बना हुआ है) नया ब्राडगेज रेल मार्ग शामिल है इस मार्ग के बन जाने से जबलपुर से दिल्ली की दूरी लगभग 250 कि.मी. कम होगी। मैंने भी पिछले लोक सभा सत्र में (दिसम्बर 99) नियम 377 के तहत आपका ध्यान आकृष्ट किया था।

- रामटेक से गोरेगांव (नया ब्राडगेज) की मांग भी वर्षों से जनता कर रही है इसका सर्वे कार्य दिसंबर 99 तक पूर्ण हो जाना था, परन्तु जिस गति से इसका कार्य चल रहा है उससे वर्षों तक उसके पूर्ण होने की उम्मीद नहीं है। प्रस्तावित रामटेक-गोरेगांव रेल मार्ग देश का महत्वपूर्ण रेल मार्ग है जिसके निर्माण से उत्तर दक्षिण की दूरी लगभग 350 कि.मी. कम होगी तथा मध्य प्रदेश के पिछड़े जिले सिवनी, मंडला, बालाघाट बड़ी रेल लाइन से जुड़ जायेंगे जिससे यहां की प्रचुर वन तथा खनिज सम्पदा का दोहन देश तथा प्रदेश के हित में होकर यहां का औद्योगिक विकास हो सकेगा।

- जबलपुर से गोंदिया नैरोगेज को ब्राडगेज में बदलने की मांग आजादी के पूर्व से की जाती रही है लेकिन आजादी के 53 वर्षों बाद भी उसके ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है आज जब दुनियां ध्वनि से भी तेज गति से भाग रही है मध्य प्रदेश के पिछड़े आदिवासी बाहुल्य जिलों मंडला, सिवनी, बालाघाट, जबलपुर में 90 कि.मी. से भी कम गति से ट्रेनें चल रही है जो कि अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है इस नैरोगेज को ब्राडगेज में बदलने के लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया।

- जबलपुर रेलवे जोन की विधिवत घोषणा तो कर दी गई है लेकिन इसके लिए बजट में जो व्यवस्था की गई है वह ऊंट के मुंह में जीरा के समान भी नहीं है। ऐसा महसूस होता है कि जबलपुर रेलवे जोन की पूर्णत: उपेक्षा की जा रही है। राजकोट एक्सप्रेस को आपने जबलपुर तक बढ़ाया उसके लिए मैं जबलपुर के गुजराती बन्धुओं की ओर से धन्यवाद देना चाहता हूं तथा आपसे अनुरोध करना चाहता हूं कि कटनी, सागर, दमोह में भी गुजराती बन्धु रहते हैं। कृपया राजकोट एक्सप्रेस को कटनी तक बढ़ायें तथा सप्ताह में दो दिन इसे दमोह सागर की ओर से चलाने की कृपा करें।

- जबलपुर के पास नर्मदा नदी के तट पर विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल भेड़ाघाट है जहां मार्बल रोक्स की पहाड़ियां दुनिया का सबसे सुन्दरतम चमत्कार है जिसे देश के लोग तथा विदेशी पर्यटक देखना चाहते हैं मगर रेलगाड़ियों की ठीक व्यवस्था न होने के कारण देख नहीं पाते। भेड़ाघाट से आधारताल लोकल ट्रेन की मांग वर्षों से लोग कर रहे हैं। इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है जिस प्रकार आगरा का ताजमहल देखने ताज एक्सप्रेस चलती है उसी प्रकार भेड़ाघाट के लिये भी व्यवस्था होने की जरूरत है।

- नागपुर से जबलपुर के लिये भी सीधी ट्रेन चलाने की मांग वर्षों से लंबित है।

- मेरे निर्वाचन क्षेत्र सिवनी (मध्य प्रदेश) में कम्प्यूटरीकृत रिजर्वेशन की व्यवस्था करने की मांग भी आपके विभाग में लंबित है जिसे पूर्ण करने का अनुरोध मैं आपसे करता हूं।

*श्री विष्णु देव साय (रायगढ़ मध्य प्रदेश): माननीय सभापति महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री महोदया द्वारा प्रस्तुत जनहितकारी रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं एवं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं की ओर उनका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। हमारे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत जिला मुख्यालय रायगढ़ में टर्मिनल निर्माण का शिलान्यास तत्कालीन रेल मंत्री माननीय श्री नीतीश कुमार जी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

द्वारा 1998-99 में किया गया है, किन्तु उसके निर्माण हेतु वर्तमान बजट में कोई राशि उपलब्ध नहीं कराई गई है जिससे क्षेत्र की जनता में भारी निराशा है। मेरा मंत्री महोदया से निवेदन है कि रायगढ़ टर्मिनल निर्माण हेतु अवश्य पर्याप्त राशि उपलब्ध करायें। दूसरी समस्या है मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल जाने के लिए रायगढ़ से सीधा रेल सेवा उपलब्ध नहीं है जिससे लोगों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। अत: मेरा निवेदन है कि छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस एवं महानदी एक्सप्रेस को झारसुगड़ा तक चलाया जावे ताकि भोपाल तक सीधी रेल सेवा उपलब्ध हो सके।

***श्री विजयेन्द्र पाल सिंह बदनोर** (भीलवाड़ा): मैं बहुत ही संरचनात्मक एवं कल्पनाशील रेलवे बजट का समर्थन करता हूं। माननीय मंत्री महोदया ने वर्ष 2000-2001 के रेलवे बजट के पीछे काफी विचार शक्ति लगाया है। ऐसा पहली बार हुआ है कि भाड़े में वृद्धि किए बगैर उन्होंने न केवल दैनिक यात्री तथा उपयोगकर्ता को कुछ प्रदान किया है बल्कि देश के सभी राज्यों को इसमें स्थान देने का भी प्रयास किया है तथा उन्हें कुछ गाड़ियां दी है अथवा रेलवे लाइन का विकास अथवा संवर्द्धन दिया है। मैं उन्हें उनके द्वारा बजट पूर्व किए गए कार्य तथा बजट में की गई कड़ी मेहनत के लिए धन्यवाद देता हूं। इस सहस्राब्दि के प्रथम बजट से न केवल रेलवे के विकास को गति मिलेगी बल्कि देश के लिए बहुत जरूरी अवसंरचनात्मक विकास भी उपलब्ध होगा।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री को यह सुझाव देता हूं कि जहां तक रेलवे के विकास का संबंध है राजस्थान को आवंटनों का एक बड़ा हिस्सा दिया जाना चाहिए। मैं यह सुझाव इसलिए दे रहा हूं क्योंकि राजस्थान एक पिछड़ा राज्य है तथा तीव्रतर विकास हेतु अतिरिक्त बल देने की जरूरत है। अतएव, मैं सुझाव देता हूं कि कृपया माननीय मंत्री महोदया एक और छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने पर विचार करें। मैं अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़गढ़-रतलाम-इन्दौर की छोटी लाइन की बढ़ाकर मुम्बई तक बड़ी लाइन में परिवर्तन करने का अनुरोध उनसे करता हूं। इससे नई दिल्ली से अजमेर होते हुए मुम्बई के लिए एक नया वैकल्पिक मार्ग खुल जाएगा, क्योंकि अजमेर-अहमदाबाद लाइन पहले से ही गाड़ियों से संकुल तथा भीड़भाड़ से भरा हुआ है। यह नई बड़ी लाइन जोधपुर को मुम्बई से भी जोड़ेगी तथा मुम्बई से पर्यटकों के आगमन में बढ़ोत्तरी करेगी।

मैं यह भी सुझाव देना चाहूंगा कि राजस्थान में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए दिल्ली-जयपुर-अजमेर शताब्दी एक्सप्रेस रविवार को भी चलाई जाए। कई दिल्लीवासी धार्मिक कारणों से अजमेर तथा जयपुर आने की इच्छा रखते हैं। वे दरगाह शरीफ तथा पुष्कर आने की भी इच्छा रखते हैं और ऐसा वे केवल रविवार को ही यह यात्रा कर सकते हैं।

***श्री डी. वेणुगोपाल** (तिरूपत्तूर): माननीय अध्यक्ष महोदय, वर्ष 2000-2001 का यह रेलवे बजट 1999 के आम चुनावों के बाद का पहला बजट है। यह राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन के नेतृत्ववाली सरकार द्वारा लाया गया है, जिसमें द्रविड़ मुन्नेत्र कड़गम भी एक घटक है। अत: स्वाभाविक रूप से मैं स्वतंत्र भारत की प्रथम महिला रेल मंत्री द्वारा इस सभा के समक्ष प्रस्तुत किए गए इस रेलवे बजट का स्वागत करता हूं। यह नई सहस्राब्दी का भी पहला बजट है। अत: इसका स्वागत किए जाने की आवश्यकता है।

महिलायें चाहे वे बारहवीं तक पढ़ रही लड़कियां हों अथवा कारगिल की विधवाएं, पहली बार रेलवे बजट से प्रत्यक्ष रूप से लाभान्वित रही है। यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं है। आवश्यक वस्तुओं को माल भाड़े में सीमान्त वृद्धि से दूर रखा गया है। अत: मैं यह स्पष्ट करना चाहूंगा कि यह बजट मानवीय विचारों से ओत-प्रोत है। अत: मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं बजट का स्वागत करता हूं तथा अपना समर्थन इसे देता हूं।

माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में बताया था कि माल-भाड़े से आवश्यक वस्तुओं को छूट देते हुए की गई 5 प्रतिशत की वृद्धि से रेलवे को राजस्व प्राप्ति के रूप में 600 करोड़ रुपए प्राप्त होंगे। यहां मैं सावधान करना चाहूंगा। यह सुनिश्चित करने के लिए कि माल-भाड़े में की गई वृद्धि मूल्यों के उत्तरोत्तर वृद्धि का कारण न बने, इस हेतु यथेष्ट सावधानी बरती जानी चाहिए। मैं चाहता हूं रेल मंत्री ममता जी इस मूल्य वृद्धि से सावधानीपूर्वक निपटेंगी।

जहां तक बड़ी परियोजनाओं का संबंध है, दक्षिण रेलवे 417 करोड़ रुपए प्राप्त करती है। इसमें से 173 करोड़ रुपए अकेले तमिलनाडु को मिलता है। आगामी वर्ष में समूचे भारत में नई रेल लाइने बिछाने हेतु 790 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। परन्तु, नई पटरियों के लिए तमिलनाडु को इस आवंटन में से मात्र 44 करोड़ रुपए दिए जा रहे हैं। इस मुद्दे पर मैं अपनी चिंता जाहिर करना चाहूंगा। बजट में की गई घोषणा के अनुसार इस वर्ष कटपड़ी-विल्लुपुरम खण्ड तथा तिरुचि-मनमदुरई खण्ड में आमान-परिवर्तन का कार्य किया जाना है। मैं सरकार पर जोर देना चाहूंगा कि आमान-परिवर्तन तथा नई रेल लाइनों को बिछाए जाने को बराबर महत्व दिया जाना चाहिए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[श्री डी. वेणुगोपाल]

तिरूवन्नामलाई जिले के मुख्यालय नगर तिरुवन्नामलई का उत्तरी अर्काट जिले के जोलरपेट से रेलवे-संपर्क स्थापित किया जा सकता है। इससे हमारे क्षेत्र में, औद्योगिकीकरण जो कि काफी पिछड़ा हुआ है की गति तीव्र हो सकेगी। हमारे क्षेत्र में अपर्याप्त रेल यातायात सुविधाओं एवं अवसंरचना के कारण औद्योगिक वृद्धि नहीं है। अत: मैं माननीय रेल मंत्री से हमारे निवेदन पर विचार करने का विनम्रतापूर्वक अनुरोध करता हूं ताकि हमारे औद्योगिक तथा व्यावसायिक क्रियाकलापों को जोर तथा बल मिल सके।

हमारे इलाके में कई चर्मशोधक कारखाने अम्बूर-वणियमबाडी तथा तिरुप्पतियूर जैसे नगरों में चर्म-संसाधक उद्योग हैं। कई विदेशों में सामानों का निर्यात किया जाता है। हमारे क्षेत्र में हमारे चर्म शोधक तथा चर्म-संसाधक उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए माननीय रेल मंत्री को हमारे क्षेत्र में और रेलवे विकास करना होगा तथा हमारी विभिन्न मांगों को पूरी करनी होंगी।

तिरुचि तथा मदुरै के बीच आमान परिवर्तन के कार्य की समाप्ति के बाद चेन्नई-तिरून्वेली 'नेल्लई एक्सप्रेस' जो कि तिरुपत्तूर होते हुए उत्तरी तथा दक्षिणी जिलों को जोड़ती हुई चल रही थी, वापस ले ली गई। मैं रेल मंत्री महोदया से चेन्नई से तिरुप्पथूर होते हुए तिरुनेवेली के लिए नेल्लई एक्सप्रेस को फिर से आरंभ करने का अनुरोध करता हूं।

मुम्बई, बंगलौर रेल मार्ग मेरे संसदीय क्षेत्र से गुजरता है परन्तु अभी भी औद्योगिक प्रगति धीमी, शून्य अथवा नगण्य है। इस प्रदेश को लाभ पहुंचाने के लिए तिरुवल्लूर तथा अराक्कोनम के बीच तीसरी एवं चौथी पटरी बिछायी जानी चाहिए। माननीय रेल मंत्री महोदया विल्लुपुरम-तिरुवन्नामलई रेल लाइन के विद्युतीकरण पर विचार करे तथा विद्युत चालित गाड़ियों अथवा डीजल रेल कारों को चलाने की व्यवस्था करें।

बंगलौर तथा बम्बई लाइन जैसे महत्वपूर्ण रेलवे मार्ग हमारे क्षेत्र से गुजरते हैं, परन्तु अभी भी तिरुपतियूर, अम्बूर तथा वाणियमबाडी जैसे स्टेशनों में कुछ गाड़ियां नहीं रूकती है। रेल यात्रियों को पर्याप्त यात्रा सुविधा नहीं मिलता। अत: मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से, मेरे द्वारा उल्लिखित सभी स्टेशनों पर सभी गाड़ियों को रूकने की व्यवस्था करने का विनम्र अनुरोध करता हूं।

इस वर्ष के रेलवे बजट में की गई घोषणाओं के अनुसार नागरकोयल-तिरुपति नामक एक नई गाड़ी शीघ्र ही आरंभ की जाएगी। इसी प्रकार मेरे संसदीय क्षेत्र में तीर्थ नगरों पांडिचेरी तथा तिरुवन्नामलई के बीच एक नई गाड़ी आरंभ की जाए। इससे पांडिचेरी संघ क्षेत्र, तमिलनाडु में हमारे क्षेत्र के जरिए आंध्र प्रदेश से जुड़ जाएगा। तिरुवन्नामलई जिले एवं मेरे तिरुप्पत्तूर संसदीय क्षेत्र में बेहतर यातायात संपर्क संस्थापित हो सकेगा। यह नई गाड़ी अर्थक्षेम लाभकारी तीर्थाटन गाड़ी होगी।

समतल पारपथ के स्थान पर सड़क उपरिपुल तथा उपरीपुल बनाने के लिए दक्षिण रेलवे को 66 करोड़ रु. मिले हैं। 12 करोड़ रु. की लागत से 23 नए सड़क उपरिपुल का निर्माण-कार्य प्रारंभ किया जाएगा। अन्य 12 करोड़ रु. 20 ऐसे ही निर्माणाधीन सड़क पुलों तथा उपरिपुलों पर खर्च किए जाएंगे। यातायात की भीड़-भाड़ कम करने, ईंधन बचाने और सार्वजनिक यातायात तथा साथ ही आम जनता का समय बचाने के लिए समतल पारपथ को हटाया जाना अनिवार्य है।

इस संबंध में मेरी कम से कम दो महत्वपूर्ण मांगें हैं। चेन्नई तथा बेंगलूर के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग पर 46 कि.मी. की दूरी पर पच्चाकुप्पम में माइलस्टोन सं. 7316 पर स्थित समतल पारपथ के स्थान पर शीघ्र ही सड़क उपरिपुल बनाने की आवश्यकता है। यह जनता की मांग है जो काफी लंबे अरसे से लंबित है। इसी प्रकार, वणियामबाड़ी पत्तूर के निकट स्थित समतल पारपथ के स्थान पर एक सड़क उपरिपुल का अतिशीघ्र निर्माण किया जाना चाहिए। भूमि अधिग्रहण तथा आकलन कार्य काफी समय पहले किया जा चुका है। इतने वर्षों के बाद भी उपरिपुल नहीं बन पाया है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे इस मामले को देखें।

रेलवे क्रॉसिंगों का उन्नयन तथा बिना कर्मचारी वाले लेवल क्रॉसिंगों पर कर्मचारी तैनात करना रेल बजट में घोषित एक स्वागत योग्य कदम हैं। तिरुवन्नामलई-विल्लुपुरम के बीच थानदराई रेलवे स्टेशन के निकट स्थित आनन्थल गांव की ग्रामीण जनता अपने रोजगार को चलाने तथा यहां तक कि अपने खेतों में जाने के लिए बड़ी कठिनाई का सामना करती है। समतल पारपथों के उन्नयन का कार्य शीघ्र ही शुरू किया जाना चाहिए।

रेल हमारी अर्थव्यवस्था की जीवनरेखा है। रेल देश के विभिन्न भागों से गुजरती हुई देश के एक कोने को दूसरे कोने से जोड़ती है। मेरी इच्छा है कि समस्त बजट प्रावधान यात्रा करने वाली जनता को और अधिक सुविधाएं मुहैया कराएं। एक दक्ष एवं ईमानदार रेल मंत्री के रूप में उत्साही समाज सेविका कुमारी ममता बनर्जी अपनी पूरी क्षमता का प्रयोग कर रही हैं। आइए हम सब यह कामना करें कि उनका नाम देश के राजनैतिक इतिहास के पृष्ठों में सम्मान के साथ लिखा जाएं।

माननीय रेल मंत्री को बधाई देते हुए तथा उनके द्वारा प्रस्तुत किए गए रेल बजट को अपना समर्थन देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदया, वैशाली लोकतंत्र की जन्मभूमि है, भगवान महावीर और भगवान बुद्ध की कर्मभूमि है, एक ऐतिहासिक जगह है। सरकार ने बार-बार घोषणा की है कि वैशाली को हम रेल से जोड़ेंगे, सर्वेक्षण भी हुआ, 17 फरवरी, 1997 को शिलान्यास किया गया और कहा गया कि रेल लाइन बिछाई जायेगी, सर्वेक्षण का कार्य भी पूरा हो गया।

सभापति महोदया, तीन वर्ष पूरे हो गए, मैं नहीं जानता हूं कि किस कारण से रेल बजट में प्रावधान नहीं किया गया है क्या बात होने से रेल बजट में प्रावधान होता है। कहते हैं कि वाएबल और इकनौमिकल नहीं है, इसलिए प्रावधान नहीं किया गया है। यदि ऐसा है, तो मैं चुनौती देता हूं कि इस रेल बजट में कौन-कौन सी नई स्कीमें जोड़ी गई हैं जो वाएबल और इकनौमीकल हैं? फिर इस स्कीम को क्यों वाएबल और इकनौमीकल नहीं है, ऐसा कहा जा रहा है? इसके लिए मैं दुबारा नहीं कहने वाला हूं कि उसके उपर कोई कृपा कीजिए या बेईमानी कीजिए। यदि देश के अन्य हिस्सों में उस तरह की योजनाएं ली जाती हैं, तो वैशाली को क्यों रेल से वंचित रखा गया है जबकि बार-बार घोषणाएं की गई हैं, शिलान्यास भी किया गया है? इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि इंसाफ होना चाहिए और वैशाली के साथ इंसाफ होना चाहिए। वैशाली को हाजीपुर-लालगंज-वैशाली-सुगौली तक सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है, उसे क्यों नहीं बजट में डाला जाता है। अब यह एक भेदभाव वाली बात है कि मैं विपक्ष का हूं, तो उस क्षेत्र में तो आधी रेल लाइन पक्ष के सांसद यानी राधा मोहन जी के क्षेत्र की ही है और यदि मैं विपक्ष का भी हूं, तो उससे क्या होता है, जो सत्यता है, उसे तो स्वीकारा जाना चाहिए। मैं नहीं जानता हूं कि ममता जी हमारा राज होगा तो वहीं रेल लाइन बनेगी। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि इसकी छानबीन होनी चाहिए कि क्या चीज होने से रेल लाइन बनती है। उसमें किस बात की कमी है, वहां सारी चीजें मौजूद हैं, उसके बाद रेल लाइन न होना, नाजायद है, अनैतिक है अन्याय है।

सभापति महोदया, नीतिश कुमार जी जब रेल मंत्री थे, तब उन्होंने भी उस बात को माना था और सदन में कहा था कि हम बुद्धिष्ट सर्किट को पूरा कर देंगे। हमने मान लिया, लेकिन सदन में वायदा करने के बाद नहीं हुआ, अब यह समझ में नहीं आया कि कहां से पेंच पड़ता है। उसी तरह से पटना में रेल पुल का भी 1997 में शिलान्यास हुआ और अब तीन साल पूरे हो गए हैं, लोग पूछते हैं कि शिलान्यास हुआ, तो बन क्यों नहीं रहा है, नीतीश कुमार जी कह रहे हैं कि जांच हो रही है। मैं नहीं जानता कि रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने यह कैसे कह दिया और मैं यह भी नहीं जानता कि यह उन रेल मंत्री जी ने किया है या इन रेल मंत्री जी ने। मैं तो सिर्फ यह जानना चाहता हूं कि उस पर काम कब से शुरू होगा और कब जांच पूरी होगी। मैं सिर्फ इन दो मामलों के बारे में मुख्य रूप से जानना चाहता हूं।

मेरे एक मित्र कह रहे हैं कि बिहार के बारे में बोलिए। बिहार की किस चीज के बारे में बोला जाए। बिहार से दो रेल मंत्री हुए, और लोगों ने कहा कि सारा बजट बिहार को चला गया। आप कहते हैं कि केदार पांडे बिहार से रेल मंत्री हुए, मैं कहता हूं कि वे ही नहीं बल्कि उससे पहले बाबू जगजीवन राम और बाबू ललित नारायण मिश्र भी बिहार से रेल मंत्री हुए। बड़े-बड़े लोग हुए हैं, लेकिन बिहार के लोगों ने संकीर्णता से काम नहीं किया है। देश को अपना समझा है। उस हिसाब से यदि देखा जाए, तो बिहार को जितना मिला है, उसको यह कहें कि बिहार को कुछ ज्यादा मिल गया है, तो यह सही नहीं होगा। बिहार को जो मिला है वह उसके अनुपात के हिसाब से मिलना ही चाहिए।

सभापति महोदया, अभी बंगाल की सदस्य रेल मंत्री बन गई, तो कह दिया कि बंगाल बजट है। मैं तो कहता हूं कि उस बहाने से भी यदि बंगाल में कुछ रेलों का विकास होगा, तो बिहार से होकर ही रेल लाइन जाएगी, उस बहाने से भी बिहार का कुछ काम हो जाएगा। इसलिए मैं उस दृष्टि से बजट की आलोचना नहीं कहूंगा। पूर्वांचल क्षेत्र भी इस मामले में पिछड़ा हुआ है। इसलिए इन दोनों मामलों का समाधान हो।

सभापति महोदया, बस एक पाइंट पर और बोलना चाहता हूं। अभी जो तत्काल रेल की समस्या है वह यह है कि दिल्ली से लोग पटना अपने घर जाना चाहते हैं, लेकिन उनको आरक्षण नहीं मिलता है। कहते हैं कि नो रूम है। हमसे लोग लिखाने आते हैं। हमारे लिखने के बाद भी वे कहते हैं कि हमें आरक्षण नहीं मिला। मेरा निवेदन है कि कुछ इस प्रकार की व्यवस्था हो कि एक बोगी रिजर्व हो जाए, तो दूसरी बोगी के लिए अपने आप औटोमैटिक व्यवस्था हो कि रिजर्वेशन किया जाए। उसमें किसी सांसद के लिखने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए. यह रेलवे की जिम्मेदारी है कि आरक्षण की व्यवस्था की जाए। लोग आरक्षण कराके यात्रा करना चाहते हैं, लेकिन उनको आरक्षण नहीं मिलता है। हमारे पास इस प्रकार से 10-20 आदमी रोज लिखाने आते हैं। मैं समझता हूं कि अन्य माननीय सदस्यों के पास भी आते होंगे।

सभापति महोदया, मैं तो समझता हूं कि दिल्ली से मुम्बई, कलकत्ता और मद्रास तक नई टैक्नोलोजी का यदि विस्तार हुआ है, विकास हुआ है, तो 12 घंटे में ट्रेन पहुंचे, तो मैं मानूंगा कि नई टैक्नोलोजी का विकास हुआ है।

[डा. रघुवंश प्रसाद सिंह]

एक स्वप्न मैं देखता हूं कि यह सब कब होगा। क्या यह असंभव बात है? दुनिया के कई मुल्कों में इस तरह का विकास हुआ है कि इतनी दूरी हम 12 घंटे में तय कर सकते हैं। रेलवे में केवल इधर से उधर हेरा-फेरी हो रही है, ठीक कह रहे हैं। हम सुनते हैं कि रेलवे बोर्ड वाले सारी चीजों में गड़बड़ी करते हैं, रोक लगाते हैं। अनेक तरह के काम मंत्री वगैरह करना चाहते हैं लेकिन रेलवे बोर्ड वाले उसमें बाधा डालते हैं। उनको खत्म करना चाहिए। रेलवे बोर्ड से क्या लाभ है? श्री प्रियरंजन दासमुंशी जी मांग कर रहे हैं, वह बहुत अनुभवी नेता है और उन्होंने बहुत लम्बा व्याख्यान दिया है कि यदि रेलवे बोर्ड गड़बड़ करें तो उसे स्क्रैप करें। हिन्दुस्तान के पिछड़े क्षेत्रों में, जहां लोगों ने कभी रेल नहीं देखी, वहां रेल चलाने का काम होना चाहिए। आम आदमी को सुविधा हो। साधारण बोगी में जो लोग आते हैं, उनके लिए ज्यादा बोगी का प्रबंध होना चाहिए। फर्स्ट ए.सी. क्लास वाले लोग अपने प्रभाव से सुविधा ले लेते हैं लेकिन जो गरीब लोग हैं, उनको बहुत असुविधा होती है जो बिना आरक्षण वाली बोगी है, उसको भी देखना चाहिए। सम्पूर्ण ट्रेन रिजर्व्ड है। आधे से ज्यादा लोग पूरी ट्रेन में होते हैं और आधे लोग एक या दो बोगियों में होते हैं। उनमें इतने ज्यादा लोग भरे होते हैं कि उनको पाखाना आदि जाने की भी जगह नहीं होती। उनके लिए ऐडीशनल बोगी का प्रबंध होना चाहिए। जो मजदूर बाहर काम करने जाते हैं, उनको बहुत असुविधा है। जब वे पंजाब वगैरह से मजदूरी करके आते हैं तो टी.टी. उन्हें फास्ट ट्रेन, एक्सप्रैस ट्रेन कहकर ठग लेते हैं। वे पांच-दस इकट्ठे आते हैं। इसलिए उन पर कड़ी निगरानी रखने की जरूरत है। मैं कहना चाहता हूं कि अंजान मजदूरों का इस तरह से शोषण न हो।

अंत में मैं क्रेन की खरीद के बारे में कहना चाहता हूं। सी.ए.जी. की रिपोर्ट है। *...(व्यवधान)*

कुमारी ममता बनर्जी: उसमें सी.बी.आई. की इन्क्वारी हो गई है।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह: ममता जी ने कहा कि सी.बी.आई. की इन्क्वारी हो गई है। हमको भी पता लग गया है। क्रेन के कम दाम की चीज ज्यादा दाम में और घटिया खरीदी गई।

सभापति महोदया: वह तो सी.बी.आई. वाले देख लेंगे।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह: सी.बी.आई. की जांच कितने दिन में आएगी, इसके बारे में हमें नहीं पता है। हम चाहेंगे कि उसकी जांच रिपोर्ट जल्दी आए और उस पर कार्यवाही हो। इसके अलावा जो बहाली वाला काम है, पिछले कुछ वर्षों से उसमें बहुत गड़बड़ी हुई है। बहुत लोगों को घूस लेकर ठगा गया है। हमारे यहां तो लोग घूम रहे हैं। उन्होंने लाख-लाख रुपए दिए हैं। वे कहां जाएं। पूर्व मंत्री के पास जाएं या वर्तमान मंत्री के पास जाएं।

श्री प्रकाश परांजपे (ठाणे): सब बिहार वाले मुम्बई में रिक्रूट होते हैं और मुम्बई वालों को मौका नहीं मिलता। उनके ऊपर अन्याय हो रहा है। *...(व्यवधान)* उनसे दो-दो लाख रुपये लिये जाते हैं। एक दिन में 183 आदमियों की भर्ती की है। *...(व्यवधान)*

सभापति महोदया: आप यहां देखकर बात कीजिए। वहां देखकर बात न करें।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह: रेल का विकास देश में पर्याप्त हो और बजट का उपबंध बढ़े। हम लोग इसका सपोर्ट करते हैं। लेकिन पिछड़े क्षेत्र की उपेक्षा न हो। जो गरीब आदमी ट्रेन से जाते हैं, उनको विशेष सहूलियतें प्राप्त हों। अभी बहुत से लोगों ने ट्रेनों की मांग की है। अगर कलकत्ता की तरफ ट्रेन जायेगी तो वह बिहार से ही होकर जायेगी इसलिए हम इस पर ज्यादा दबाव नहीं डालेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

सभापति महोदया: आपने अपने स्वप्न में बंगलौर और पटना कैसे छोड़ दिया, इसके बारे में मुझे पता नहीं लगा।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह: अगर कोई ट्रेन दिल्ली से कलकत्ता जायेगी तो वह पटना होकर जायेगी।

रात्रि 10.00 बजे

(श्री बसुदेव आचार्य *पीठासीन* हुए)

[अनुवाद]

डॉ. बी.बी. रमैया (एलुरु): सभापति महोदय, मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, माननीया रेल मंत्री ने एक बेहतरीन रेल बजट प्रस्तुत किया है। यात्रियों पर कृपादृष्टि बनाए रखने के लिए सभी ने उन्हें धन्यवाद दिया है, हालांकि ढुलाई की दरों में मामूली वृद्धि की गई है। मैं कुछ मुद्दे प्रस्तुत करना चाहूंगा, जिनको पर्याप्त महत्व प्रदान किये जाने की आवश्यकता है।

महोदय, रेलवे के पास काफी परिसंपत्तियां हैं तथा रेलवे ने वैगनों के निर्माण और कोचों के निर्माण में पर्याप्त क्षमता हासिल कर ली है। इन वस्तुओं के निर्यात के लिए रेलवे के पास एक

अंतरराष्ट्रीय बाजार भी है। उसे इस अंतरराष्ट्रीय निर्यात बाजार का लाभ चाहिए। रेलवे के पास पर्याप्त अनुभव भी है तथा भारतीय रेल ने तुर्की, ईरान तथा अन्य देशों में काफी कार्य किया है। रेलवे को यह सीखना चाहिए कि ज्यादा धन कैसे कमाया जा सकता है तथा यह देखना चाहिए कि उसके राजस्व में वृद्धि करने के लिए रेलवे के पास कौन-कौन से रास्ते उपलब्ध हैं।

महोदय, हम यह जानते हैं कि हमारे पास बेहतर क्षमताएं हैं तथा हमारा रेलवे-तंत्र विश्व का विशालतम तंत्र है। जिसके रेल-मार्ग की लम्बाई, 63,000 कि.मी. है तथा 16 लाख से अधिक कर्मचारी रेलवे के लिए कार्य करते हैं। मुझे विश्वास है कि हम इन परिसम्पत्तियों तथा क्षमताओं का उपयोग सामान्य तौर पर देश के लिए तथा विशेष रूप से रेलवे के लिए और अधिक संसाधन जुटाने के लिए कर सकेंगे।

महोदय, एक अन्य मुद्दा जो मैं उठाना चाहता हूं वह यह है कि माननीया रेल मंत्री ने यात्री यातायात के लिए किसी भी प्रकार किराए की वृद्धि नहीं की परंतु यात्री यातायात रेलवे का प्रमुख राजस्व-अर्जन का स्रोत नहीं है। सामान ढुलाई से ही रेलवे अधिक राजस्व अर्जित करता है। मैं सुझाव देना चाहूंगा कि भारतीय रेल को इस समय ढोए जा रहे माल की तुलना में कम से कम 10 मिलियन टन अधिक माल की ढुलाई करनी चाहिए जिससे कि यह हमारे लिए और भी अधिक लाभप्रद होगा। हमारे देश में पर्याप्त रेल-मार्ग मौजूद हैं। जो दुर्घटनाएं आज हम देख रहे हैं वह कुछ हद तक लोगों की लापरवाही तथा कुछ हद तक पटरियों के घटिया रख-रखाव का परिणाम हैं। हमें बहुत सी पटरियों को बदलने की आवश्यकता है। एक बार जब पटरियों का रखरखाव समुचित ढंग से हो जायेगा, तब हम गाड़ियों की गति में भी वृद्धि कर सकते हैं।

महोदय, रेलवे की कार्यकुशलता इसके किफायती संचालन पर निर्भर करती है। आज, हम डीजल के इंजनों का इस्तेमाल कर रहे हैं। डीजल के इंजन भाप के इंजनों की तुलना में अधिक किफायती होते हैं। लेकिन आज, बिजली के इंजन डीजल के इंजनों से भी अधिक कार्यकुशल हैं। मैं समझता हूं कि हमें और अधिक विद्युतीकरण करना चाहिए तथा अधिक पैसा बचाना चाहिए और अधिक कार्यकुशलता के साथ कार्य करना चाहिए। मैं समझता हूं कि हमें यथाशीघ्र विद्युतीकरण करना चाहिए।

महोदय, आमान परिवर्तन भी बहुत महत्वपूर्ण है। यह इसलिए कि यूनि-गेज रेलवे के लिए अधिक किफायती होगी। इस मुद्दे को ध्यान में रखा जाना चाहिए। हम लोग धनराशि की कमी को समझते हैं। तथापि, जैसा कि रेल बजट में उल्लेख किया गया है, मैं विभिन्न तरीकों से 800 करोड़ रु. की बचत करने में सफल रहने के लिए माननीय रेल मंत्री को बधाई देना चाहूंगा। एक ओर तो कुछ न कुछ बचत होनी चाहिए तथा दूसरी ओर कार्यकुशलता एवं धन-अर्जन में वृद्धि होनी चाहिए।

महोदय, अब मैं रेलवे की कुछ परियोजनाओं पर बात करना चाहूंगा। सर्वप्रथम हमें विशाखापटनम से विजयवाड़ा तक चलने वाली जन्मभूमि इंटर-सिटी एक्सप्रेस मुहैया कराने के लिए मैं माननीया मंत्री को बधाई देना चाहूंगा। यह गाड़ी बहुत बढ़िया ढंग से चल रही है। परंतु हमें उस गाड़ी के लिए कुछ और कोचों की जरूरत है। उस ट्रेन में कुछ वातानुकूलित कोच लगाए जाने चाहिए। उस मार्ग में यातायात बहुत अधिक है तथा रेलवे का राजस्व अर्जन भी बहुत अच्छा है।

महोदय, विशाखापटनम-बेंगलूर एक्सप्रेस को हर रोज चलाए जाने के लिए मैं माननीया मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। कोटिपल्ली-नरसापुरम् रेलवे लाइन के लिए विशेष मंजूरी प्रदान करने के लिए भी मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। तथापि, काफी समय पूर्व मंजूर की गई काकिनाडा-कोटिपल्ली लाइन अभी तक शुरु नहीं हो पाई है।

महोदय, हालांकि माननीया मंत्री जी अत्यंत विचारशील हैं और रेल सुधार के प्रति वास्तव में चिंतित है तथा वे रेलवे को उसके प्रचालन में और अधिक कार्यकुशल बनाने के प्रयास कर रही हैं, फिर भी, रेलवे बोर्ड को और अधिक कार्यकुशल बनाया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड के अधिकारी-वर्ग की कार्य-प्रणाली में सुधार लाया जाना चाहिए ताकि माननीय मंत्री जी उन्हें जो कुछ करने के लिए कहती हैं, उसका कार्यान्वयन हो सके। जब तक ऐसा नहीं किया जाएगा, हम वह पाने में सफल नहीं हो सकेंगे, जिसकी आशा हम रेलवे से रखते हैं। हालांकि यह कार्य आसान नहीं है, फिर भी मैं समझता हूं कि इसे कुछ अधिक कार्यकुशलता एवं नियंत्रण की आवश्यकता है।

महोदय, मैं एक और बात का उल्लेख भी करना चाहूंगा। नडाडावोले-अमालापुरम् रेल-मार्ग बहुत ही लाभप्रद मार्ग है तथा रेलवे को इसकी जांच करनी चाहिए और इसे सेंट्रल डेल्टा से जोड़ देना चाहिए जहां ट्रैफिक बहुत अच्छा है। मैं समझता हूं कि इस मामले पर विचार किया जाएगा।

महोदय, मैं माननीया मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि हावड़ा-तिरुपति एक्सप्रेस में एक एसी-2 टियर उपलब्ध कराया जाए। मैं आशा करता हूं कि माननीया मंत्री जी इस अनुरोध को मंजूर करेंगी। मैं उनसे यह भी अनुरोध करना चाहूंगा कि हावड़ा-चेन्नई मेल में एक एसी फर्स्ट क्लास कोच लगा दी जाए। यह एक प्रतिष्ठित गाड़ी है तथा अनेक पर्यटक इस गाड़ी से यात्रा करते

[डा. बी.बी. रमैया]

हैं। मैं माननीया मंत्री जी से काकिनाडा-बेंगलूर गाड़ी शुरू करने का अनुरोध भी करना चाहूंगा। यह बहुत जरूरी है। वास्तव में, हम इस मामले पर पहले भी विचार-विमर्श कर चुके हैं। मुझे विश्वास है कि बजट पर उत्तर देते समय माननीया रेल मंत्री इसे अपनी सहमति प्रदान करेंगी।

राजामुन्दरी और सिकन्दराबाद के बीच एक यात्री गाड़ी चलाई जानी चाहिए जो बहुत किफायती होगी और दिन के समय यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए लाभदायक होगी। भीमावरम् से होते हुए विजयवाड़ा से निडाडावोल रेलमार्ग पर ट्रैफिक बहुत अच्छा है। इसके दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। भद्राचलम से कोव्वूर रेलमार्ग के लिए पहले कई बार सर्वेक्षण किया जा चुका है, परंतु अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है। यह बहुत ही जरूरी है। यह मध्य प्रदेश से काकिनाडा पत्तन तक सामान की ढुलाई में सहायता दे सकता है। काकिनाडा पत्तन बहुत तेजी से विकसित हो रहा है। वास्तव में, काकिनाडा को मुख्य लाइन से जोड़ा जाना है। वे पिछले एक लंबे समय से समरलाकोटा, काडिनाडा तथा पिथालुपुरम को जोड़ने वाली एक रेलवे-लाइन के बारे में सोच रहे हैं। इस परियोजना की जांच की जानी चाहिए तथा इसे शीघ्र-अति-शीघ्र चालू किया जाना चाहिए। मचेरला-रायचूर की नई रेलवे-लाइन भी बहुत महत्वपूर्ण है। यह नालगोंडा तथा महबूबनगर से होकर गुजरती हैं।

सुरक्षा पहलुओं की दृष्टि से, मैं समझता हूं कि ऐसी अनेक बातें हैं जिनमें सुधार किया जाना है। एलुरु में तथा अन्य अनेक स्थानों में हमें कुछेक और उपरिपुलों की आवश्यकता है। एलुरु में रेलवे लाइन शहर के बीचों-बीच होकर गुजरती है, इसलिए उससे उस कस्बे के लोगों को बहुत असुविधा होती है। मुझे आशा है कि माननीया मंत्री इस मांग से सहमत होंगी तथा एलुरु में कुछेक ओवरब्रिजों की मंजूरी प्रदान करेंगी। यहां ट्रेनों की संख्या बढ़ा दी गई है तथा ट्रेनों की लम्बाई 22 से बढ़ाकर 24 पैसेंजर कोच कर दी गई है। लेकिन, बढ़े हुए यात्री यातायात की जरूरतों को पूरा करने के लिए प्लेटफार्मों का विस्तार नहीं किया गया है। शैल्टर में भी सुधार नहीं किया गया है। एलुरु, निडाडावोल, तडेपल्लिगुडेम, भीमावरम् तथा राजामुन्दरी और अनेक अन्य स्थानों के रेलवे स्टेशनों को सुधारा जाना है।

जैसाकि मैंने पहले उल्लेख किया था, रेलवे को मुख्य रूप से गुड्स ट्रैफिक के आधार पर अपनी कार्यकुशलता में सुधार करना है। रेलवे को गुड्स ट्रैफिक पर ध्यान केन्द्रित करना है। विशाखापत्तनम रेलवे स्टेशन को एक लंबे समय से विस्तार एवं सुधार की आवश्यकता है। पहले भी अनेक रेल मंत्रियों ने ऐसा करने का वायदा किया था, परंतु किसी न किसी वजह से यह कार्य पूरा न हो सका। यही समय है कि विशाखापटनम रेलवे स्टेशन के सुधार का कार्य प्रारंभ किया जाए। इस क्षेत्र के यात्रियों के लिए यह बहुत जरूरी है। इस कार्य को यथाशीघ्र प्रारंभ किया जाना चाहिए।

विशाखापत्तनम से एक रेलवे भर्ती बोर्ड का कार्य प्रारंभ होना है। चूंकि दक्षिण-पूर्वी रेलवे कलकत्ता से संचालित होती है, अत: ग्रामीण क्षेत्र के लोग वहां जाने में कठिनाई महसूस करते हैं। उन्हें विशाखापटनम में भर्ती सुविधाएं मुहैया कराई जानी चाहिए। माननीया मंत्री जी विशाखापटनम में इनमें से कुछ सुविधाएं उपलब्ध कराने में अपनी सहमति प्रदान करेंगी।

रेलवे की खान-पान सेवा में काफी सुधार किया जाना है। प्लेटफार्मों का रखरखाव तथा पटरियों के सुधार का कार्य भी शुरू किये जाने की आवश्यकता है। इस कदम के उठाये जाने के परिणामस्वरूप दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आएगी। जापान में, गाड़ियां सदैव निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार ही चलती हैं। वहां गाड़ियां एक मिनट भी व्यर्थ नहीं करती हैं।

यहां तक कि सबसे बड़े प्लेटफार्म भी कुछ खास सिद्धान्तों पर कार्य करते हैं। यदि आप इस व्यवस्था का अनुकरण करते हैं तो यात्रियों को और सरलता होगी, वे रेलगाड़ियों से उतरने के बाद कुछ ही क्षण में स्टेशन से बाहर जा सकेंगे। यदि इस व्यवस्था पर कार्य किया जाता है तो रेलवे अपनी कार्योंप्लब्धि में वास्तव में ही सुधार करने में समर्थ हो सकेगा।

मुझे पूर्ण विश्वास है कि माननीया रेल मंत्री महोदया इन सुझावों पर विचार करेगी और उनसे सहमत भी होगी, इन शब्दों के साथ मैं भाषण समाप्त करता हूँ।

सभापति महोदय: श्री सुनील खाँ सदन में अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहेंगे, उन्हें अपना भाषण रखने की अनुमति दी जाती है।

[अनुवाद]

***श्री सुनील खाँ** (दुर्गापुर): माननीय सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री एवं रेल राज्य मंत्री, इस प्रतिष्ठित सभा के माननीय सदस्यगण, रेलवे तथा प्रेस अधिकारियों, महोदय, नई सहस्राब्दि में नए नजरिये के साथ वर्ष 2000-2001 के रेलवे बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री से उन विक्रेताओं को लाइसेंस शुल्क लेकर परिचय पत्र दिए जाने का अनुरोध करूंगा जो कि ट्रेनों में वस्तुएं बेचते हैं। यात्री सुख-सुविधा समिति ने भी इसके लिए सिफारिश की हैं। इसमें हजारों लोग लगे हैं। वे इससे अपने और अपने परिवार के लिए रोजी-रोटी कमाते हैं। राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन के पास बेरोजगार युवाओं को रोजगार देने का कोई कार्यक्रम नहीं है और तो और

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

दूसरी ओर सरकार मानव श्रम शक्ति को कम करके लाभार्जन करने वाले क्षेत्र में विनिवेश की अनुमति दे रही है, कृपया, आप इस नयी सहस्राब्दि में इन विक्रेताओं के लिए परिचय पत्र जारी करें। यह एक नया नजरिया होगा।

यात्री भाड़े में बढ़ोत्तरी न करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ लेकिन मुझे खेद है कि माल भाड़े में वृद्धि के कारण, 450 मिलियन टन का माल भाड़े के लक्ष्य की प्राप्ति पिछले बजट लक्ष्यों की तरह ही प्राप्त नहीं हो सकेगी। लेकिन यदि आप माल भाड़े में परिवर्तन नहीं करते हो तो सड़क द्वारा माल की आवाजाही में बढ़ोत्तरी होगी।

महोदया, आपको मालूम है कि आप विजाग पोर्ट से विजाय इस्पात संयंत्र तक 24 किलोमीटर के बदले 100 किलोमीटर का भाड़ा ले रहे हो। इसी प्रकार से, विजाग पोर्ट तक बेलाडिला से कच्चा लोहा ले जाने के लिए आप 100 किलोमीटर का अतिरिक्त भाड़ा ले रहे हैं जो कि वास्तविक दूरी से अधिक है। पश्चिमी भारत में गैर सरकारी क्षेत्रों के मालिकों ने पाइपलाइन के माध्यम से कच्चे लोहे (लौह अयस्क) की ढुलाई किये जाने का फैसला कर लिया है। इसलिए आपको इस मामले की जांच करनी होगी।

महोदय, आपके माध्यम से मैं रेलवे मंत्री को स्मरण दिलाता हूँ कि उन्होंने पश्चिमी बंगाल के उद्योगों से रेलवे वैगनों और कोचों के आडरों को 24000 से कम कर 19000 कर दिया है, मै. ब्रेथवेट, बर्न स्टेन्डर्ड तथा जेसोप कैसे बच पाएंगे? आपने चितरंजन रेलवे परियोजना के आडरों में की कटौती की ही और इसके परिणामस्वरूप चितरंजन रेलवे परियोजना चालू नहीं रह पाएगी। आपको गैर सरकारी क्षेत्र द्वारा पूरित किये जा रहे वैगनों के बारे में भी सोचना चाहिए। गैर सरकारी और सार्वजनिक क्षेत्र की गुणवत्ता की भी जाँच करनी चाहिए तथा माल-सामान के टिकाऊपन की भी जांच करनी चाहिए।

मैं नहीं जानता कि जम्मू से कश्मीर तथा कुमारघाट से अगरतला तक की उन रेल लाइनों का क्या हश्र हुआ जिन्हें कि तत्कालीन रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान ने मंजूरी दी थी।

अब मैं अपने पश्चिमी बंगाल के निर्वाचन क्षेत्र दुर्गापुर पर आ रहा हूँ। दुर्गापुर पश्चिमी भारत ग्रामीण क्षेत्र के रूप में जाना जाता है। इसलिए इस पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। आपने कुछ स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में घोषित किया है लेकिन आप दुर्गापुर को भूल गए। आपने इस बजट में स्यालदा-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस चलाने की घोषणा की है। इसे दुर्गापुर स्टेशन पर रोकने के लिए भी मैंने आपको लिखा है क्योंकि दुर्गापुर बाँकुरा, पुर्लिया, वीरभूमि तथा बर्दमान चार जिलों का जंक्शन है। राज स्टेशन के प्लेटफार्म को भी बढ़ाया जाना चाहिए क्योंकि इस स्टेशन से ही कई आयल कम्पनियां आयल कंटेनरों की ढुलाई करवाती है। इन आयल कम्पनियों के कई अधिकारियों तथा कर्मचारियों ने मुझे लिखा है कि इस प्लेटफार्म को बढ़ाया जाए क्योंकि रेलगाड़ी में चढ़ते समय कभी-कभी वे लोग गिर जाते हैं।

महोदया, सड़क के ऊपर बनाए जाने वाले पुल के लिए 2 लाख रुपयों के आवंटन के अलावा, आपने बर्दवान जिले की उपेक्षा की है। ब्रिटिश शासन में खराज तथा गलसी के बीच रेलवे स्टेशन था, अभी भी कुछ रेलवे क्वार्टर वहां विद्यमान हैं। इस स्टेशन के आस-पास 10 गाँव है। इसलिए मैं माननीय रेलवे मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इसे गाड़ी रोकने वाला स्टेशन घोषित करें ताकि यात्रियों को आराम मिल सके और कुछ आय प्राप्त हो सके। हावड़ा या स्यालदा से बर्दवान या कटवा के बरास्ते उत्तरी बंगाल को जाने वाली कम से कम दो या तीन ट्रेनों की दिशा परिवर्तित करके उन्हें दुर्गापुर-अंदल से होकर जाने दिया जाना चाहिए। आपसे अनुरोध है कि बर्दवान-आसनसोल को उप-शहरी क्षेत्र घोषित करें और आसनसोल से बर्दमान तक प्रत्येक घंटे में 12 डिब्बों वाली ई.एम.यू. गाड़ियों को चलाया जाना चाहिए।

मेरे जिले बांकुरा में, आपने बांकुरा से शालीमार तक एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की घोषणा पहले ही की हुई है। यह घोषणा आपके पूर्ववर्ती मंत्री ने की है। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि इस जिले के गरीब तबके के मध्य नजर यहां कम समय के अन्तराल पर मयूरासखि जैसे तीव्र यात्री गाड़ियों को चलाने की घोषणा करें। दामोदर नबी रेलवेज में फंड आवंटन के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि बांकुरा से रैना तथा हावड़ा के बरास्ते छाछी तक की परियोजना दो वर्ष के अंतर्गत पूरी कर ली जाएगी। इस परियोजना के समापन के उपरान्त, कृपया इसे बेलाटोर से दुर्गापुर तक 18 किलोलीटर और बढ़ा लिया जाए।

महोदय, मैं रानीगंज से बांकुरा रेल सेवा के बारे में अवश्य कहूँगा। रानीगंज से दुलारपुर तक का रेलवे ट्रैक (एम.आर.टी.एफ.) पहले ही पूर्ण हो चुका है। यदि आप इसे 20 किलोमीटर बढ़ाकर बांकुरा स्टेशन को एम.पी.टी.एस. से जोड़ देते और ऐसा किया जाता है तो इससे केवल बांकुरा जिला ही फायदे में नहीं रहेगा बल्कि मिदनापुर तथा बर्दवान जिलों को भी कुछ सुविधाएं मिल पाएंगे। मिदनापुर की पेट्रोकेमिकल परियोजनाओं के लिए कोयला लाने के लिए यह सर्वाधिक नजदीकी रास्ता होगा।

आप दिन प्रतिदिन मानव श्रम शक्ति को कम करते जा रहे हो जबकि आप कुछ नई गाड़ियां चलाने और कुछ नयी रेलवे लाइनें बिछाने जा रहे हो और वह भी बिना भर्ती के। कमी के

[श्री सुनील खां]

कारण स्टाफ पर दबाव डाला जा रहा है। ड्राइवरों को अतिरिक्त घंटे की ड्यूटी करने के लिए बाध्य किया जा रहा है और इसके कारण ही वे मानसिक रूप से प्रताड़ित हैं और इसके परिणाम-स्वरूप दुर्घटनाएं हो रही हैं। अत: इसकी जाँच की जानी चाहिए।

अंत में, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि पश्चिमी बंगाल की लम्बे समय से लम्बित परियोजनाओं को कृपया निर्धारित तिथि के अनुसार पूरा कर लिया जाए।

[हिन्दी]

प्रो. एस.पी. सिंह बघेल (जलेसर): सभापति महोदय, मैं भी रेल बजट पर जो आज दोपहर से परिचर्चा हो रही है और विभिन्न राजनैतिक दलों के नेताओं और सांसदों ने माननीय रेल मंत्री और रेल बजट के बारे में अनेक प्रकार से जो तारीफ की है, मैंने आज दोपहर से उसको शब्द-ब-शब्द सभी सांसदों को सुना। सभी लोगों ने हमारी रेल मंत्री महोदया और रेल बजट की तारीफ की है।

मैं इस पर बहुत ज्यादा न बोलते हुए, उससे अपने को सम्बद्ध करते हुए अपने क्षेत्र की बात जरूर कहना चाहूंगा। मुझे लगता है कि इस रेल बजट में सब के क्षेत्र में कुछ न कुछ मिला है, जितने 542 सांसद हैं, किसी से कुछ छिना नहीं है। मेरा अभागा क्षेत्र है, जिससे कुछ छिना भी है। अगर किसी को नहीं मिला तो उससे छीना नहीं होगा, लेकिन हमसे छिना है। मेरे जलेसर लोक सभा क्षेत्र में एक रेलवे स्टेशन टूंडला पड़ता है। इसी जलेसर क्षेत्र से बहुत पहले रोहन लाल चतुर्वेदी, रेल उप-मंत्री रहे:

उन्होंने रेल लाइन डलवाई टुंडला से एटा, जो दिल्ली से हावड़ा मुख्य रेल लाइन है, उसके बीच एटा में यह स्टेशन है। मैं गम्भीर बात कर रहा हूं। आपके क्षेत्रों में कई गाड़ियां होंगी, एकाध न रुके या कैंसिल हो जाए तो कोई फर्क नहीं पड़ता, लेकिन मेरे क्षेत्र में कुल मिलाकर यही एक गाड़ी है और एक स्टेशन है। पिछले 35 वर्षों से यही एक रेल लाइन है और एक ही गाड़ी है। इस गाड़ी से एटा, फिरोजाबाद, हाथरस और आगरा, इन चार जिलों के लोग चलते हैं। सुबह साढ़े पांच बजे टुंडला से चलकर 1 ईबी.टी. बनकर यह देहन जाकर एटा जाती थी और फिर आधे घंटे के बाद वापस चलती थी और फिर वापस आकर आधे घंटे के बाद फिर चलती थी और फिर आधे घंटे के बाद वापसी आती थी, यानी दो चक्कर लगाती थी। पिछले महीने से उसको आधा कर दिया, यानी एक चक्कर कर दिया। हमारे पास एक ऐसी रेल लाइन है जो मेरे लोक सभा क्षेत्र से एक तरफ से शुरु होती है और मेरे ही संसदीय क्षेत्र के दूसरी तरफ खत्म होती है। इस तरह से पहला स्टेशन भी मेरे क्षेत्र में है और आखिरी स्टेशन भी मेरे ही क्षेत्र में है। इन दोनों को यह 1ई.बी.टी., 2ई.बी.टी., 3ई.बी.टी. और 4ई.बी.टी. के रूप में चलकर जोड़ती थी। अब 3 और 4 ई.बी.टी. को निरस्त कर दिया गया है। दूसरे क्षेत्रों में कई गाड़ियां हैं, कोई कैंसिल हो जाए या एक जगह स्टापेज न हो तो लोग दूसरी गाड़ी से चले जाते हैं, लेकिन हमारे पास एक रेल लाइन थी और एक ही गाड़ी थी। जब इस बारे में मैंने बात की तो मुझे बताया गया कि यहां से रेवेन्यू नहीं मिल रहा है। यह जिम्मेदारी सरकार की और रेल विभाग की है। हमसे भी जो सहयोग बनेगा, हम करेंगे और अपने क्षेत्र की जनता को इस बारे में बताएंगे। मेरा अनुरोध है कि 3 और 4ई.बी.टी. जो निरस्त कर दी गई है, उसको पुन: चालू किया जाये। उसमें महत्वपूर्ण बात यह है हमारे क्षेत्र में जितनी भी शादियां होती हैं, बाजार जाना होता है, भागवत कथा होती है, तेरहवीं में लोगों को जाना होता है, खासतौर से कचहरी जाना होता है तो लोग इसी गाड़ी से आते जाते हैं। आगरा के लोग, कचहरी जाते हैं, फिरोजाबाद, एटा के लोग इन तीन जिला मुख्यालयों पर तहसील के काम के लिए, अदालतों में काम करने के लिए आते-जाते हैं। लेकिन अब इनका आना-जाना सम्भव नहीं हो रहा है। हमारे यहां बस का कोई परमिट नहीं है। इस कारण वहां त्राहि-त्राहि मची हुई है। मेरे क्षेत्र के लोगों के लिए यह जिंदगी और मौत का सवाल है। हमारी छोटी सी मांग है कि 3 और 4ई.बी.टी. को पुन: चालू किया जाए। उस पर आपका कोई खर्च भी नहीं आने वाला। मुझे बताया गया कि दो-तीन डिब्बों की आप रेल बस शुरू कर रहे हैं, उसमें पैसा भी कम लगेगा तो हमारे यहां लोगों के आने-जाने के लिए ऐसी व्यवस्था करा दें। हम नहीं चाहते कि सारी सुविधाएं हों, ए.सी. हो, सुपर फास्ट हो। केवल चार डिब्बों की रेल बस चालू करा दें, हमें इसमें कोई दिक्कत नहीं है, जिससे आवागमन बना रहे।

हमारे ये तो तीन-चार जिले हैं, वस्तुत: ग्रामीण इलाके हैं। कोई पैसे वाला आदमी नहीं जाता। ऐसे स्टेशन हैं कि आपने उनका नाम भी नहीं सुना होगा, जैसे मकाइली है, देहन है, कुसवा है, अदागल है, कसाना है। ये स्टेशन 400-500 की आबादी के एक-एक गांव के रूप में हैं। बहू मायके जाएगी तो इस रेल से, बहू ससुराल जाएगी तो इस रेल से।

दिल्ली से भोपाल शताब्दी एक्सप्रैस चलती है। उसको आगरा में 200 किलोमीटर की दूरी पर रोका जाता है, फिर 100 किलोमीटर के बाद झांसी में और उसके बाद 100 किलोमीटर पर ग्वालियर में रोका जाता है। दूसरी जो शताब्दी एक्सप्रैस दिल्ली से लखनऊ चल रही है उसको सीधे 500 किलोमीटर की दूरी पर कानपुर में रोका जाता है, बीच में नहीं रोक रहे हैं। हमारा निवेदन है कि इसे टुंडला पर रोका जाए। टुंडला महत्वपूर्ण जंक्शन है। उसके ठीक पास एटा जनपद है, बगल में फिरोजाबाद जंक्शन है और

आगरा जंक्शन है। आगरा देखकर जाने वाले पर्यटक लखनऊ में छोटा इमामबाड़ा और बड़ा इमामबाड़ा भी देखने जाते हैं। इसलिए हमारा निवेदन है कि शताब्दी एक्सप्रैस दिल्ली से चलकर 400 किलोमीटर के करीब टुंडला भी रुके, वहां से काफी पैसेंजर मिलेंगे।

सभापति महोदय: आप समाप्त कीजिए, पांच मिनट हो गए हैं।

प्रो. एस.पी. सिंह बघेल: अभी खत्म कर रहा हूं। आगरा, एटा, फिरोजाबाद, हाथरस, अलीगढ़, मथुरा के सांसद और विधायक तथा व्यापारी लोग दिल्ली और लखनऊ शताब्दी से जा सकते हैं। इससे आपको रेवेन्यू का भी नुकसान नहीं होगा।

महोदय, अंतिम, लेकिन महत्वपूर्ण एक बात और कहना चाहता हूं। जैन समाज के धर्मावलम्बी फिरोजाबाद, एटा, हाथरस से शिखरजी जाते हैं, लेकिन नीलांचल एक्सप्रैस का स्टोपेज टुंडला में नहीं है। इन वजह से धर्मावलम्बियों को बहुत परेशानी होती है। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इस गाड़ी का स्टोपेज टुंडला में दिया जाए। इसके साथ ही 3 ईपीटी और 4 ईपीटी को जो आपने निरस्त कर दिया है, उसको चालू किया जाए। महोदय, देर रात मैं इस सदन में अपनी बात कह रहा हूं और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग इस कार्यवाही को देख रहे हैं और रेल मंत्री जी जो जवाब देंगी, उसको भी देखेंगे। मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री इन मांगों पर गम्भीरता से विचार करेगी।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

***श्री महेश्वर सिंह** (मंडी): महोदय, जहां तक रेल सुविधा का संबंध है हिमाचल की स्वतंत्रता के उपरांत सदैव अनदेखी हुई है जो भी सुविधा मिली है अधिकांश ब्रिटिश काल में ही मिली हैं। चाहे वह पठानकोट जोगेंदर नगर हो चाहे शिमला कालका रेलवे लाइन हो। दोनों जगह आमान परिवर्तन के आश्वासन के बावजूद परिणाम शून्य है।

जब मैं दूसरे सदन का सदस्य था तो आश्वासन मिला था कि जोगेंदर नगर रेल लाइन को मंडी होते हुए बिलासपुर तक जोड़ने हेतु सर्वेक्षण करवाया जाएगा। तत्कालीन रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान जी ने कहा था कि मुझे पास के नीचे जो टन्नल बड़ा कर पठानकोट जोगेन्द्र नगर रेल लाइन को कुल्लू तक ले जाने का सर्वे 1924 में ब्रिटिश सरकार ने किया था उस पर भी विचार किया जाएगा। परिणाम शून्य है। ममता जी माननीय रेल मंत्री जी का आश्वासन भी संलग्न है।

1998 में मैं जब दूसरे सदन का सदस्य था तो पासवान जी ने मेरे आग्रह पर कुल्लू मनाली में कम्प्यूटराईज्ड बुकिंग सुविधा की घोषणा की थी। कृपया इस घोषणा की आपूर्ति तुरंत करे।

नीतीश कुमार जी जब रेल मंत्री थे तो हम सब के आग्रह पर ट्रायल बेसिज पर कांगड़ा क्वीन नई रेल पठानकोट से पालमपुर तक चलाई गई है और कहा था कि इसे जोगेन्द्र नगर तक बढ़ा दिया जाएगा। कृपया इसे बढ़ाने के आदेश प्रदान करें और सुझाव है कि इसमें ए.सी. द्वितीय श्रेणी की एक ही बोगी रखी जाए शेष सेकैंड क्लास की बोगी हिमालयन क्वीन की तर्ज पर जोड़ी जाए ताकि रेल गाड़ी घाटे में न चले क्योंकि अभी ए.सी. द्वितीय क्लास के यात्री बहुत कम है।

महोदय, मैंने दूसरे सदन के सदस्य के रूप में आग्रह किया था और फिर गत लोक सभा के सदस्य के रूप में पुन: अपने आग्रह को दोहराया था। फलस्वरूप शिमला में पर्यटकों की तथा स्थानीय लोगों की सुविधा हेतु कालका से शिमला तक चलने वाली गाड़ियों को पुराने गोदाम को स्टेशन में परिवर्तित कर शिमला में न्यू एक्सटेंशन स्टेशन जो कि शिमला बस स्टैंड के नीचे है, की स्थापना कर सुविधा बढ़ाई गई थी। हैरानी का विषय है कि अब शिमला से चलने वाली गाड़ियां तो न्यू एक्सटेंशन से ओरिजीनेट हो रही हैं, लेकिन कालका से शिमला आने वाली गाड़ियां आज भी पुराने शिमला स्टेशन पर ही टरमिनेट की जाती हैं फलस्वरूप यात्रियों को असुविधा हो रही है कृपया सुनिश्चित करें कि यह गाड़ियां न्यू एक्सटेंशन पर ही टरमिनेट हों।

नंगल तलवाड़ा लाईन बिछाने का कार्य धीमी गति से चल रहा है इसमें धन की पर्याप्त व्यवस्था कर तीव्रता लाई जाये।

ऊना-भानुपली-बिलासपुर ब्राडगेज लाईन बिछाने हेतु प्राथमिकता के आधार परा कोंकण रेलवेज की तर्ज पर कार्य शुरु किया जाए।

तत्कालीन रेल मंत्री, नीतीश कुमार द्वारा जून 99 में शिमला में दिए गए आश्वासनों की पूर्ति अविलम्ब की जाए। घोषणाओं की सूची संलग्न है।

अध्यक्ष महोदय, जहां तक रेलवे के आमान परिवर्तन और ट्रैक रिन्यूवल का संबंध है मैं दावे से कह सकता हूँ कि जब से भारत स्वतंत्र हुआ है तब से हिमाचल में नाममात्र का काम हुआ है जब मैं उस सदन का सदस्य था और माननीय दिग्विजय सिंह जी भी वहां सदस्य थे तब मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि जोगेंदर नगर पठानकोट रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन किया जाएगा क्योंकि वहां जो नैरोगेज है वह बहुत पुराना हो गया है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि क्या आने वाले समय में सरकार उस बात पर विचार करेगी कि हिमाचल में भी आमान

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री महेश्वर सिंह]

परिवर्तन किया जाए। भले ही जोगेंदर नगर पठानकोट हो या शिमला कालका हो। मंत्री जी ने अनुपूरक प्रश्न के उत्तर में कहा था कि—आपको जानकर खुशी होगी कि हमें मालूम है, हमारे माननीय सदस्य को भी पता है। यूनेस्को ने जो टैरेडिशिनल ट्रेन डिकलेयर की है वह वर्ल्ड फेमस है। उसमें कालका मेल और दार्जिलिंग भी है। हम उसे डेवलप करने के लिए कोई पैकेज बना रहे हैं। आपने पठानकोट और हिमाचल के बारे में कहा है। हिमाचल अच्छा सुन्दर और टूरिस्ट प्लेस है। वहां सब लोग घूमने के लिए जाते हैं। इसलिए इस पर हमारा स्पैशल ध्यान है और आगे भी रहेगा।

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि तत्कालीन रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार जून, 1999 में शिमला पधारे थे। उन्होंने हि.प्र. सरकार एवं स्थानीय जनता की मांग पर निम्नलिखित घोषणाएं की थीं। उनके साथ उत्तर रेलवे के महाप्रबंधक भी थे। वे घोषणाएं अभी तक पूर्ण नहीं हुई हैं जिसके कारण हि.प्र. के लोगों में बेचैनी है। हिमाचल प्रदेश में तो रेलवे के नाम पर आजादी के बाद से कोई विकास नहीं हुआ है और जो हुआ है वह नाम मात्र का है। फिर भी न जाने क्यों हिमाचल के साथ रेलों के मामले में पक्षपात किया जा रहा है? मैं निम्नलिखित घोषणाओं/समस्याओं की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं:

मुंबई कालका रेल: हिमाचल प्रदेश के लोग काफी बड़ी संख्या में मुंबई रहते हैं। मुंबई के लोग हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला घूमने आना चाहते हैं। इस दृष्टि से विगत दो सीजनों में मुंबई से सीधे कालका होलीडे स्पेशल रेल चलाई गई जो बहुत सफल रही तथा जनता को उससे बहुत सुविधा मिली। जब यह बात माननीय नीतीश कुमार जी के ध्यान में लाई गई, तो उन्होंने घोषणा की कि 2.10.99 से यह ट्रेन नियमित रूप से चलाई जायेगी; लेकिन अभी तक इस दिशा में कोई प्रगति देखने को नहीं मिली है।

शताब्दी एक्सप्रेस के नई दिल्ली पहुंच समय में परिवर्तन: शिमला स्थित होटलों के मालिकों ने पर्यटकों की सुविधा की दृष्टि से रेल मंत्री महोदय से आग्रह किया था कि शताब्दी एक्सप्रेस का समय शिमला से पर्यटकों को दिल्ली जाने के लिए असुविधाजनक है। उत्तर रेलवे के अन्य अधिकारियों की उपस्थिति में मंत्री महोदय ने पर्यटकों की सुविधा को दृष्टिगत रखते हुए यह आश्वासन दिया कि शताब्दी एक्सप्रेस हेतु एक अतिरिक्त रैक उपलब्ध कराई जायेगी और उसे कालका से ऐसे सुविधाजनक समय पर चलाया जायेगा जिससे वह रात्रि 8.00 बजे नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर पहुंचेगी। उनके इस आश्वासन की पूर्ति हेतु अभी मुझे कोई प्रगति दिखाई नहीं दी है।

हिमालयन क्वीन के नई दिल्ली पहुंच समय में परिवर्तन: सायंकाल 4.40 बजे हिमालयन क्वीन कालका से चलती है और 10.10 नई दिल्ली स्टेशन पहुंचनी चाहिए, वह कभी भी रात्रि 11.00 बजे से पहले नहीं पहुंचती। स्थानीय निवासियों एवं पर्यटकों की सुविधा की दृष्टि से यह अनिवार्य है कि हिमालयन क्वीन रात्रि 9.00 बजे दिल्ली पहुंचे।

मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि आप उपर्युक्त तीन समस्याओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी और हिमालय प्रदेश के लोगों एवं देश भर के पर्यटकों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए इनको स्वीकार कर मुझे आप द्वारा की गई कार्यवाही से अवगत कराने की अनुकम्पा करेंगी।

*श्री श्याम बिहारी मिश्र (बिल्हौर): माननीय अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में बहन ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2000-2001 के रेल बजट का मैं हृदय से स्वागत करता हूँ। बहन ममता जी ने अपने स्वभाव के अनुरूप देश के गरीब व मध्यम श्रेणी के नागरिकों, यात्रियों के हित का विशेष ध्यान रखा है। रेल बजट को आम नागरिक का बजट कहना श्रेयस्कर रहेगा। देश में डीजल के दाम बढ़ने एवं अन्य प्रशासनिक खर्चों में भारी वृद्धि होने के साथ आम नागरिकों में यह आम धारणा थी कि किराया व माल भाड़ा में भारी वृद्धि होगी। परन्तु जैसा कि पं. दीनदायल उपाध्याय का चिंतन व विचारधारा है कि विकास का पहला दीपक उस झोंपड़ी में जलायें जहां अंधेरा है अर्थात गरीब का ध्यान विशेष रखे। इसी के अनुरूप साधारण श्रेणी के भाड़ा में कोई वृद्धि नहीं की है तथा दैनिक आवश्यकता की वस्तुओं के माल भाड़ा में कोई वृद्धि नहीं की है।

माननीय ममता बहन को विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने 12वीं कक्षा के छात्रों को मुफ्त यात्रा तथा कारगिल युद्ध में शहीद सैनिकों की विधवाओं को यात्रा भाड़ा में 75 प्रतिशत छूट देकर तथा स्वतंत्रता की 50वीं वर्षगांठ पर सभी स्वतंत्रता सेनानियों को राजधानी एक्सप्रेस व शताब्दी एक्सप्रेस में यात्रा की सुविधा देकर एक प्रशंसनीय कदम उठाया है। मैं माननीया रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि जब से रेल मंत्रालय का भार संभाला है तब से रेल विभाग ने मितव्ययता अपनायी है और फिजूलखर्ची पर रोक लगाई है। यद्यपि कि बहुत सी नई योजनाएं व यात्री गाड़ियां चलाई जा रही हैं परन्तु उत्तर प्रदेश पर कम ध्यान दिया गया है। अत: कुछ सुझाव प्रस्तुत कर रहा हूं:

बजट में लखनऊ-भोपाल एक्सप्रेस सप्ताह में 2 दिन के लिए स्वीकृत की गई है इसे प्रत्येक दिन किया जाये।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

कानपुर की आबादी 40 लाख है। प्रमुख औद्योगिक व व्यापारी नगर है। यहां से सीधी ट्रेन दिल्ली की नहीं है। अत: कानपुर से नई दिल्ली के लिए रात्रि 9 बजे से 12 बजे के बीच चलाई जाये।

पुष्पक एक्सप्रेस गोरखपुर से मुंबई चलती है इसमें कानपुर से एक बोगी थ्री टायर व एक बोगी वातानुकूलित थ्री टायर की जोड़ी जाये।

गोरखपुर कोचीन एक्सप्रेस में भी इसी प्रकार एक बोगी थ्री टायर साधारण व एक बोगी ए.सी. थ्री टायर लगाई जाये।

कानपुर से इटावा इन्टरसिटी प्रात: जाती है तथा शाम को वापिस आती है। इसी प्रकार इटावा से कानपुर प्रात: इन्टरसिटी चलाई जाये।

कानपुर देहात नया गठित जनपद है हवड़ा दिल्ली लाईन पर रूरा स्टेशन को कानपुर देहात जनपद का मुख्य स्टेशन घोषित कर उसका विकास किया जाये।

पनकी स्टेशन को कानपुर महानगर का महानगरीय स्टेशन घोषित कर उसका विकास किया जाये तथा पनकी स्टेशन पर कम्प्यूटर रिजर्वेशन खोला जाये।

रूरा स्टेशन पर मुरी एक्सप्रेस का ठहराव डाउन में किया जाये।

कानपुर से फर्रूखाबाद छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित का काम चल रहा है इसी लाइन पर मन्धना जंक्शन से बिठूर (ब्रम्हावते) को लाइन जाती है। बिठूर पौराणिक ऐतिहासिक व धार्मिक नगर है अत: इस लाइन को भी बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाये।

बिठूर (ब्रम्हावर्त) स्टेशन पर टिकट का वितरण बन्द करके ठेके पर दिया गया है अत: पुन: टिकट का वितरण प्रारम्भ किया जाये।

कानपुर में मेडिकल कालेज पर उपमार्गीय मार्ग हेतु पुल को धनराशि रिलीज किया जाये।

कल्याणपुर व सी.ओ.डी.जी.टी. क्रासिंग पर ओवर पुल बनाया जाये।

माननीया कानपुर महानगर औद्योगिक व्यापारिक राजधानी होने के साथ साथ धार्मिक ऐतिहासिक तथा पौराणिक नगर है। परन्तु रेल विभाग की सुविधाओं से वंचित है। अत: इस पर विशेष ध्यान देने का कष्ट करें।

[अनुवाद]

श्री विक्रम केशरी देव (कांलाहांडी): सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ।

मुझे मालूम है कि समय बहुत कम है। लेकिन मेरा भाषण तब तक अपूर्ण ही रहेगा जब तक कि में इसके आरम्भ में ही माननीय रेल मंत्री महोदया कुमारी ममता बनर्जी को धन्यवाद नहीं दे देता। भीषण चक्रवात के दौरान, रेलवे मंत्री महोदया के गतिशील नेतृत्व के तहत तथा उनके द्वारा निभाई गई भूमिका के कारण ही तूफान-पीड़ित उड़ीसा के लोगों को कुछ राहत मिल पाई। बचाव-कार्यों को युद्ध स्तर पर किया गया। इन सब प्रयासों के लिए मैं माननीय मंत्री महोदया और राज्य मंत्रियों की उनकी टीम को धन्यवाद देता हूँ।

मैं देश के सर्वाधिक पिछड़े जिलों में से उस एक का प्रतिनिधित्व करता हूँ जो कि पिछड़े राज्य का सर्वाधिक पिछड़ा जिला है। उड़ीसा की पूर्णता उपेक्षा होती रही है। मैं इस दिशा में कुछ उदाहरण प्रस्तुत करना चाहूँगा। लानीजीगढ़ रोड-जूनागढ़ लाइन के बकाया कार्य को करने के लिए 2 करोड़ रुपये की राशि दी गई जबकि 89 करोड़ रुपये की राशि की जरूरत थी। मैं चाहूंगा कि यह प्रतिष्ठित सभा भी जाने कि यदि इस विशेष रेलवे लाइन को पूरा कर दिया जाता तो इससे एशिया के विशाल बाक्साइट भण्डारों को जोड़ा जा सकता था। इससे यह क्षेत्र खुल जाएगा। उसका विकास हो सकेगा तथा बाक्साइट खदानों का दोहन हो सकेगा।

अब मैं लौह अयस्क के भन्डारों का जिक्र करता हूँ। यदि अंगुल से सुकिंदा तक की रेलवे लाइन का निर्माण होता है तो यह लाइन देश की सर्वाधिक भाड़ा अर्जन करने वाली लाइन होगी। लेकिन आज मुझे यह जानकर बहुत दुख हुआ कि इस लाइन के लिए दी गई धनराशि बहुत कम हैं। रेलवे इस लाइन से अब तक बहुत धन कमा चुका होता। इसलिए मैं अभी भी माननीय मंत्री महोदया से प्रार्थना करता हूं कि और अधिक या पर्याप्त धनराशि इसे दी जाए। मुझे आशा है कि इस परियोजना को पूरा करने के लिए माननीय मंत्री महोदया बजट पास करने से पूर्व और अधिक धनराशि देने पर विचार करेंगे।

उड़ीसा में, हाल ही में गठित पूर्वी तटीय रेलवे जोन जिसका मुख्यालय भुवनेश्वर में है के बारे में मै जोर देना चाहूंगा। यदि आप इससे संबंधित स्पष्टीकरण ज्ञापन को पढ़ेंगे तो पायेंगे कि इसके विकास के लिए मात्र 30 या ऐसी ही कुछ लाख की धन राशि बहुत कम है, मैं माननीय मंत्री महोदया से जानना चाहूंगा कि यह जोन कब अस्तित्व में आएगा। भारत के इस अंधकारपूर्ण क्षेत्र

[श्री बिक्रम केशरी देव]

में रेलवे के विकास के लिए उड़ीसा के लोग इस जोन पर टकटकी लगाए हुए हैं।

आप देखेंगे कि उड़ीसा में जनसंख्या के अनुसार रेलवे का प्रतिशत सबसे कम है। स्पष्टीकरण ज्ञापन तथा इसके साथ रखे गए अन्य पत्रों से यह देखा जा सकता है कि जहाँ उप-नगरीय रेलवे जाती हैं वहां रेलवे ने उल्लेखनीय कमाई की है। उन रेलवे की आय बढ़ी है जो कि कलकत्ता, दिल्ली, मुम्बई, चैन्नई आदि जैसे महानगरों को जोड़ते हैं और उनकी सुविधा के लिए बनाए गये हैं। अत: हमें यह भी देखना है कि सुविधाएं भी इसी अनुपात में दी जायें।

आज, कामकाजी वर्ग, मध्यम वर्ग तथा वेतन भोगी के लगभग 80 प्रतिशत लोग 100 से 250 कि.मी. तक प्रतिदिन यात्रा करते हैं। उदाहरण के लिए जो महिलाएं अपने कार्य स्थान से अपने घर तक आने जाने में 100 से 250 कि.मी. यात्रा करती हैं उन्हें असामाजिक-तत्वों के कारण परेशानी उठानी पड़ती है। ये महिलाएं रात के समय यात्रा नहीं कर सकती।

सभापति महोदय: कृपया समाप्त करें।

श्री बिक्रम केशरी देव : इसलिए रलवे को यह देखना होगा कि महिलाएं सुरक्षित रहें। आप इस बात से परिचित होंगे कि वर्तमान समय में सुरक्षा मानकों में कमी आई है।

सभापति महोदय : कृपया समाप्त करें।

श्री बिक्रम केशरी देव : कृपया मुझे और पांच मिनट दीजिए।

सभापति महोदय : नहीं नहीं, अब आपको समाप्त करना होगा। श्री मुरलीधरन, यदि कोई सदस्य सभा पटल पर अपना भाषण रखना चाहता है तो वह रख सकता है।

श्री बिक्रम केशरी देव : महोदय, आप देखेंगे कि रेलवे उग्रवादियों के आसान लक्ष्य बन गए हैं। इसलिए रेलवे को रेलवे सुरक्षा बल को मुस्तैद करना होगा, ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : श्री थावरचंद गेहलोत अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं।

श्री बिक्रम केशरी देव : महोदय, मेरा आपसे अनुरोध है कि मुझे एक मिनट का समय और दें।

सभापति महोदय : नहीं, नहीं। मैंने श्री मुरलीधरन का नाम पुकार लिया है।

श्री बिक्रम केशरी देव : महोदय, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में कुछ कहना चाहता हूं। मैं कालाहान्डी क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं।

सभापति महोदय : जी हां, मैं जानता हूं। आप अपने राज्य के बारे में बोल चुके हैं।

श्री बिक्रम केशरी देव : महोदय, मुझे अपने भाषण का शेष भाग सभा पटल पर रखने की अनुमति दी जाए। महोदय यदि आप मुझे अनुमति देते है तो मैं ऐसा करूंगा।

सभापति महोदय : ठीक है, आप ऐसा कर सकते हैं। श्री मुरलीधरन।

***श्री बिक्रम केशरी देव :** महोदय, आज हम रेल बजट पर चर्चा कर रहे हैं, चूंकि रेलवे देश की जीवन-रेखा है, इसलिए देश की स्वतंत्रता प्राप्ति के पूर्व और पश्चात् इसके विकास को अधिकाधिक प्राथमिकता दी गई है और आज भी काफी प्राथमिकता दी जा रही है लेकिन आज भी कुछ ऐसे क्षेत्र हैं जहां लोगों ने न तो रेल इंजन को देखा है और न ही उसकी आवाज सुनी है। हालांकि मैं सत्ता पक्ष से संबंध रखता हूं फिर भी मैंने बहुत भारी मन से इस बजट को समर्थन दिया क्योंकि जहां तक कि रेलवे का संबंध है मेरा राज्य सबसे अधिक उपेक्षित राज्य है। स्वतंत्रता प्राप्ति के पचास वर्ष बाद भी, यहां अभी भी आवश्यक रेलवे नेटवर्क की कमी है जो कि विकास के लिए बहुत महत्वपूर्ण है और आज भी किसी जोन अथवा क्षेत्र के विकास में रेलवे काफी मुख्य भूमिका निभाते हैं। यहां हमारे सामने अनेक उदाहरण हैं, जैसे अमरीका के पश्चिमी भाग का रास्ता खुलना, ट्रांस सेबेरियन रेलवे जो कि रूस से होकर जाती है अथवा ओरियन्टल एक्सप्रैस जो कि इस्तनुबल से पेरिस के बीच चलती है। इस तरह, रेलवे को देश के अविकसित क्षेत्रों में विकास के लिए प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

आज अनेक लोग रेलवे पर निर्भर है चाहे वे शहरी क्षेत्रों में हों अथवा ग्रामीण भारत में हो। महोदय, आप देखेंगे कि सभी वर्गों में उपनगरीय ट्रैफिक बढ़ गया है और उसकी आय भी बढ़ गई है। श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में एन.डी.ए. सरकार के सत्ता में आने के एक वर्ष बाद ही आय 2,724.85 मिलियन हो गई थी जिसमें 77660 यात्रियों ने यात्रा की और 870.23 करोड़ रु. की आय हुई और इस वर्ष बजट अनुमान 2,927.19 मिलियन यात्री किलोमीटर रखा गया था जिससे 1032.05 करोड़ रु. की आय हुई है। जैसा कि आप जानते है कि रेलवे यातायात का सबसे सस्ता साधन होने के कारण दिन-प्रतिदिन अत्यधिक प्रचलित हो

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

रहा है। उपनगरीय यात्रा कई गुना बढ़ गई है क्योंकि फोजिल ईंधन की कीमतें बढ़ गई है और मध्यम वर्ग जो कि मुख्यत: वेतनभोगी लोग हैं चाहे वे सरकारी हो अथवा गैर सरकारी, वह चार पहियों वाले वाहन का खर्च वहन नहीं कर सकते हैं इसलिए लाखों लोग प्रतिदिन अपनी रोजी रोटी कमाने के लिए मैट्रो में यात्रा करते हैं और रोजगार में महिलाओं की भागीदारी के साथ यह देखा गया है कि काफी महिलाये भी इनमें यात्रा करती हैं। लेकिन आज यह उपनगरीय रेलगाड़ियां असामाजिक तत्वों के क्षेत्र बन गए हैं और उसमें यात्रा करने वाले लोग अपराधों के शिकार हो रहे हैं उनकी यात्रा सुरक्षित नहीं है, अत: मैट्रो में रेल यात्रा को अधिक सुरक्षित बनाने के लिए अधिक सुरक्षा प्रदान की जानी चाहिए और उपनगरीय रेल यात्रा को सुरक्षित बनाना चाहिए। अद्यतन सुरक्षा प्रणाली स्थापित की जानी चाहिए और उपयुक्त सफाई रखी जानी चाहिए। गैर उपनगरीय यात्रा का प्रचलन एक व्याख्यात्मक ज्ञापन में वर्ष 1998-99 और 1999-2000 के दौरान दर्शायी गई आय की वृद्धि से उजागर होता है।

महोदय, आप देखेंगे कि रेलवे में जिस श्रेणी से सबसे अधिक यात्रा की जाती है वह है शयनागर श्रेणी जिससे लगभग 2,605 करोड़ रु. की आय होती है और द्वितीय श्रेणी जिससे 2,430.58 करोड़ रु. की आय होती है और वर्ष 2000-01 के लिए लगाए गए बजट अनुमान को भी प्राप्त कर लिया जाएगा लेकिन देखना यह है कि क्या यह आय वास्तव में उन यात्रियों के लिए उपयोग में लाई जाती है जो कि अमानवीय स्थितियों में यात्रा करते हैं और यह यात्रा का अमानवीय स्तर कार्य की उपेक्षा का स्पष्ट उदाहरण है।

महोदय, सवारी डिब्बों और माल डिब्बों से अनुमानित 856.00 करोड़ और 22091 करोड़ रु. की आय को निश्चय ही प्राप्त कर लिया जाएगा क्योंकि यात्रियों के पास दूसरा कोई विकल्प नहीं है। इसलिए रेलवे को जनता की सेवा के लिए कर्त्तव्यबद्ध रहना चाहिए जो कि मुझे आशंका है कि नहीं हो रहा है।

उड़ीसा के संबंध में मैंने पहले कहा था कि इसकी उपेक्षा की गई है क्योंकि विकास के लिए और किसी क्षेत्र को खोलने के लिए महत्वाकांक्षी योजना होती है लेकिन उसके लिए आबंटन बहुत कम किया जाता है। आप लांजीगढ़-जूनागढ़ रेल लाइन का मामला लीजिए यह 100 करोड़ रु. की परियोजना है लेकिन इसके लिए आबंटन मात्र 2 करोड़ रु. का किया गया है। इस परियोजना को समय पर समाप्त हो जाना चाहिए क्योंकि इससे कालाहान्डी, कोरापुट्ट और मलकानगिरि जैसे खनिज क्षेत्रों का रास्ता खुल जाएगा जहां बाक्साइड और टिन के दूसरे बड़े भंडार हैं। इन क्षेत्रों को के.वी.के. क्षेत्रों के नाम से जाना जाता है जो कि भुखमरी से होने वाली मौतों, कुपोषण और प्रवास के लिए बदनाम है। अत: इन सामाजिक-आर्थिक स्थितियों को देखते हुए इस परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि प्रदान की जानी चाहिए जो कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अन्तर्गत आती है।

वर्ष 2000-01 के लिए व्यय का बजट अनुमान 7332 करोड़ रु. रखा गया है, यह वर्ष 1999-2000 के संशोधित अनुमानों से 1367 करोड़ रु. अधिक है लेकिन उड़ीसा के साथ अन्यायपूर्ण व्यवहार हुआ है। महोदय व्याख्यात्मक ज्ञापन का पृष्ठ 41 और 42 स्पष्ट रूप से उड़ीसा में रेल परियोजना और नई लाइनों के निर्माण की दयनीय स्थिति के बारे में बताता है। अत: मैं माननीय ममता बनर्जी से अनुरोध करता हूं कि वे हमारे राज्य में नई लाइनों के निर्माण के लिए किए गए आबंटन पर पुन: विचार करें और उसे बढ़ाएं।

महोदय, जैसा कि आप जानती हैं कि मैं देश के सबसे अधिक पिछड़े जिले कालाहांडी का प्रतिनिधित्व करता हूं और जितनी भी रेलवे लाइनें वहां हैं उनमें सुधार किया जाना चाहिए जैसे कि तितलागढ़ और लांजीगढ़ रोड के बीच रेल लाइन का दोहरीकरण किया गया है उसी तरह से तैल नदी पर एक रेलवे पुल का निर्माण किया जाना चाहिए, अत: मेरा यह अनुरोध है कि इस क्षेत्र का विकास करने के लिए इस पुल को रेल-सह-सड़क-पुल बनाना चाहिए। केसिंगा में भी एक ऊपरि पुल के निर्माण की अत्यावश्यकता है जो कि उड़ीसा के के.बी.के. जिलों का फीडर स्टेशन है। सम्बलपुर प्रभाग मेरे क्षेत्र को नियंत्रित करता है और इस प्रभाग की गतिविधियों की सूक्ष्मता से निगरानी की जानी चाहिए क्योंकि जो कुछ भी विकास हुआ है, वह उचित स्तर का नहीं है। केसिंगा रेलवे स्टेशन बिल्डिंग के निर्माण के मामले को ही लीजिए निर्माण कार्य घटिया स्तर का है। प्लेटफार्म को पूरी तरह से ढका हुआ बनाने की आवश्यकता है और नव निर्मित प्लेटफार्म को पूरा किए जाने की आवश्यकता है। कालाहान्डी जिले के अन्तर्गत आने वाले रेलवे स्टेशन आज बहुत ही जीर्ण-शीर्ण स्थिति में है जबकि हमने 21वीं शताब्दी में प्रवेश कर लिया है। अभी तक रूपर नारला और लांजीगढ़ के प्लेटफार्मों के फर्श सीमेंट के बने हुए नहीं है और न ही वहां पर उपयुक्त शेड, प्रतीक्षा गृह, पीने के पानी की सुविधा है। जन सुविधाएं, जिनमें उपयुक्त निकासी की व्यवस्था हो, भी उपलब्ध नहीं हैं।

केसिंगा में उपलब्ध माल ढुलाई सुविधायें भी बहुत पुरानी हैं। मेरे विचार में इसकी स्थापना से अब तक इसमें सुधार नहीं किया गया है और उर्वरकों सीमेंट और अनाज को सिर पर ही ढोया जा रहा है। अत: मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इसका आधुनिकीकरण करें चूंकि इस रेलवे स्टेशन से अविभाजित कोरापट्ट और कालाहान्डी जिले के लिए समान ले जाया जाता है। अन्त में, अपना भाषण समाप्त करने से पहले यदि मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र

[श्री बिक्रम केशरी देव]

में उपलब्ध वर्तमान रेल सुविधाओं और अपने निर्वाचन क्षेत्र की सुविधा के अनुसार उनमें सुधार किए जाने के बारे में उल्लेख न करूं तो उपयुक्त नहीं होगा। यह निम्न प्रकार हैं:-

- बोकारो-अलेप्पी 89 अप और 90 डी.एन. एक्सप्रैस रेलगाड़ियों के आने और जाने का समय जिले की सुविधानुसार पुन: निर्धारित किया जाना चाहिए। 89 अप को पूर्वाह्न 7.30 बजे और 90 डी.एन. को अपराह्न 7.30 बजे केसिंगा पहुंचना चाहिए।

- सम्बलपुर-निजामुद्दीन हीराखंड एक्सप्रैस को रायगढ़-निजामुद्दीन के नाम से रायगढ़ से चलाना चाहिए और समता एक्सप्रैस को प्रतिदिन चलाना चाहिए।

- एक डिब्बे को रायपुर से होते हुए रायगढ़ से मुम्बई और एक डिब्बे को विजयनगर से होते हुए सम्बलपुर से मुम्बई-लिंक एक्सप्रैस को बिलासपुर की बजाय नागपुर के लिए प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए। तितलागढ़ से रायगढ़ तक अप और डी.एन. यात्री रेलगाड़ियों के स्थान पर एक डी.एम.यू. रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए।

- पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रैस रेलगाड़ी को प्रतिदिन चलाया जाना चाहिए और इसे केसिंगा पर 10 बर्थों के आरक्षण कोटे के साथ द्वारका तक बढ़ाया जाना चाहिए।

- केसिंगा में एक रेल डाक सेवा कार्यालय का निर्माण किया जाना चाहिए। यात्रियों की सुरक्षा के लिए केसिंगा में एक जी.आर.पी. आउट पोस्ट स्थापित किया जाना चाहिए।

- प्लेटफार्म संख्या 2 से सामान रखने के स्थान और शेड के लिए एक लिंक रोड का निर्माण किया जाना चाहिए और प्लेटफार्म संख्या 2 से शहर तक सड़क पर कोलतार बिछवाना चाहिए।

अन्त में उपयोगी रेल भूमि, जिसका अतिक्रमण कर लिया गया है, उस पर से अतिक्रमण हटाया जाना चाहिए और स्टेशन का आधुनिकीकरण करना चाहिए। अन्त में मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि रेलवे में श्रेणी 4 और श्रेणी 3 की भर्ती उसी प्रभाग के स्थानीय उम्मीदवारों से की जानी चाहिए।

अत: ममता जी के कर्मठ नेतृत्व में रेलवे भरपूर प्रगति करेगा और मैं माननीय सभापति महोदय को भी धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने मुझे अपने विचार प्रस्तुत करने की अनुमति दी।

[हिन्दी]

***श्री रामपाल सिंह** (डुमरियागंज): माननीय सभापति जी, मैं आज रेल बजट के समर्थन में खड़ा हूं। भारतवर्ष में रेल यातायात का साधन ऐसा साधन है जिससे आम जनता को लाभ मिलता है। हर अमीर-गरीब इसमें सफर कर सकते हैं। पूर्व रेल मंत्री जो रेलों के संबंध में एक स्टेट्स पेपर 27.5.98 को निर्गत किया जिसके अनुसार रेलवे वित्तीय संबंधी सभी परियोजनाओं को पूरा करने की स्थिति में नहीं है। वर्तमान में बताया गया है कि रेलवे कुल 63000 कि.मी. पर ट्रेन चलती है।

अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र जनपद सिद्धार्थनगर मीटर रेल मार्ग का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। मैं पहली बार दसवीं लोक सभा में आया तब से बराबर रेल मंत्री जी से अपने क्षेत्र के गोरखपुर गोंडा लून लान मीटर गेज को बड़ी लाइन में बदलने के लिए वहां की जनता के साथ माननीय रेल मंत्री जी से मिला और बराबर प्रत्येक वर्ष इस पर लगा हुआ हूं। पत्र सं. 98/डब्ल्यू-जीयूपी 11 दिनांक 13.12.93 तत्कालीन रेल मंत्री श्री सी.के. जाफर शरीफ ने सूचित किया कि रेल पथ के आमान परिवर्तन का कार्य चरणबद्ध योजना में लिया गया। प्रथम चरण में शुरू करने के लिए 13000 कि.मी. लम्बी लाइन का पहचान किया गया। गोरखपुर-गोडडर मीटर गेज इसमें पहले चरण में शामिल है।

पुन: 95/डब्लयू-1 एन.बी./जी.सी./1/यू.पी. 11, दिनांक 24.3.95 रेल मंत्री द्वारा सूचित किया गया है। इस बाबत लागत तथा एस्टीमेट मांगा गया।

रेल मंत्री जी ने अपने पत्र 95/डब्ल्यू-1/एन.ई./कटमोशन, दिनांक 29.6.95 द्वारा सूचित किया कि इस कार्य को 95-96 में शुरू किया जायेगा। प्रतिबंध यह है कि योजना आयोग तथा मंत्रीमंडल समिति की स्वीकृति मिल जाये, रेल मंत्री ने बजट के उत्तर में बयान भी दिया था।

इसके बाद वर्ष 1997-98 से सपलिमेंट्री बजट में दिखाया गया। 250 कि.मी. को 250 करोड़ उसमें दर्शाया गया। रेलवे से पुन: रिपोर्ट मांगा है। वर्ष 1998 में रेलवे स्टैंडिंग कमेटी ने या जहां पर बार-बार मुझे बताया गया कि इस लाईन का कार्य अगले वर्ष प्रारम्भ हो गया।

अभी रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने सूचित किया कि इस रेलवे लाइन को सर्वेक्षण रिपोर्ट योजना आयोग की स्वीकृति हेतु भेजा जा चुका है। वहां से प्राप्त होने पर मंत्रीमंडल वित्तीय समिति की मंजूरी के बाद कार्य शुरू होगा।

यहां मैं बताना चाहता हूं कि इस लाइन के न बनने से हमारे यहां की जनता लखनऊ भी बिना गाड़ी बदले नहीं जा सकती।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

इसके न बनने से इस क्षेत्र का औद्योगिक विकास रूका पड़ा है। जबकि इसे 1995-96 में क्रमि होना था।

अत: मेरी माननीय रेल मंत्री जी से मांग है कि इसे अविलंब पूरा करा कर शीघ्र कार्य शुरू कराया जाये जिस पूरे उत्तर प्रदेश तथा नेपाल राज्य को लाभ मिलेगा।

साथ-साथ इस क्षेत्र की जनता की मांग है कि गोरखपुर से नई दिल्ली के लिए एक गाड़ी चलाई जाये क्योंकि वैशाली में जगह नहीं मिलती।

माननीय सभापति जी ने आपने मुझे समय दिया इसके लिए धन्यवाद।

***डा. मदन प्रसाद जायसवाल** (बेतिया): माननीय सभापतिजी वर्ष 2000 से 2001 के रेल बजट के समर्थन में माननीय मंत्री ममता बनर्जी के प्रति मैं आभार व्यक्त करता हूं कि उन्होंने यात्री भाड़ा न बढ़ाकर रेल यात्रियों के साथ काफी बड़ी सुविधा मुहैया कराया है। उनका रेल बजट जनता का, जनता के लिए, जनता के द्वारा है।

मैं पूर्व रेल मंत्री श्री जार्ज फर्नान्डीस के प्रति आभार व्यक्त करूंगा कि बगहा-छितौनी रेल पुल के निर्माण एवं आमान परिवर्तन होने से उत्तर बिहार के पश्चिम छोर पर रहने वाले नागरिकों का पूरे भारत से सम्बन्ध हो गया एवं दिल्ली की दूरी 300 से 400 कि.मी. तक कम हो गई। नरकटियागंज-गोरखपुर आमान परिवर्तन का उद्घाटन 29 मार्च 1999 को तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार के द्वारा हुआ था। इस मार्ग पर दिल्ली एवं अमृतसर के लिए दो गाड़ियों का परिचलन शुरू हुआ है। मैं इसके लिए ममताजी के प्रति आभार व्यक्त करना चाहूंगा कि सत्याग्रह एक्सप्रेस से दिल्ली जाने वाले को काफी बड़ा राहत मिला है।

मुजफ्फरपुर-गोरखपुर वाया सिवान एवं मुजफ्फरपुर-गोरखपुर वाया नरकटियागंज की दूरी बराबर है। वर्तमान समय में मुजफ्फरपुर-गोरखपुर वाया सिवान से दिल्ली, मुम्बई, अमृतसर, काठगोदाम, ग्वालियर, राँची, हावड़ा, गौहाटी, कठिहार तथा बरौनी से लगभग 21 जोड़ी एक्सप्रेस गाड़ियां वर्तमान में चल रही है। जबकि मुजफ्फरपुर-नरकटियागंज-गोरखपुर वाले मार्ग पर एक भी एक्सप्रेस गाड़ी उपर दिए हुए स्थानों को एवं से नहीं चल रही हैं। इस आमान परिवर्तन से मेरे क्षेत्र के लोगों को उपरोक्त स्थानों पर जाने में काफी कठिनाई है। जबकि मुजफ्फरपुर-सिवान-गोरखपुर के लाईन पर सबसे अधिक गाड़ियों का परिचलन हो रहा है। अत: मेरा अनुरोध है कि निम्नलिखित गाड़ियों को मुजफ्फरपुर-नरकटियागंज-गोरखपुर के रास्ते चलाया जाए एवं गाड़ियों का विस्तार किया जाए।

5063 गोरखपुर-बान्द्रा अवध एक्सप्रेस जिसके छुटने का समय गोरखपुर से 13.30 है एवं गाड़ी सं. 5064 बान्द्रा-गोरखपुर अवध एक्सप्रेस के पहुंचने का समय 14.10 है इस तरह यह गाड़ी लगभग 22 घंटे गोरखपुर में रहती है। अत: अनुरोध है कि इस गाड़ी का विस्तार वाया कप्तानगंज, बगहा, नरकटियागंज, बेतिया, मोतिहारी, से मुजफ्फरपुर तक किया जाय। इस ट्रेन के चलने से इस क्षेत्र के लोगों को आगरा, कोटा, रतलाम होते हुए मुम्बई जाने की सुविधा हो जाएगी।

5004 चौरी-चौरा एक्सप्रेस गोरखपुर से कानपुर तक चलती है एवं इसके छुटने का समय गोरखपुर से 22.10 है तथा 5003 कानपुर से गोरखपुर सुबह 06.05 में पहुंचती है एवं लगभग 16 घंटों तक गोरखपुर में रहती है। अत: मेरा अनुरोध है कि इस गाड़ी को रक्सौल तक वाया बगहा-नरकटियागंज चलाया जाय इसे नेपाल से पशुपतिनाथ के दर्शन करने के बाद वाराणसी एवं इलाहाबाद तीर्थस्थलों के आवागमन की सुविधा हो जाएगी एवं नेपाल जाने वालों को भी एक नई गाड़ी मिल जाएगी।

गाड़ी सं. 5007 एवं 5008 लखनऊ-गोरखपुर के बीच चलती है लखनऊ से यह गाड़ी 23.00 बजे रात को चलती है एवं गोरखपुर सुबह 05.45 बजे पहुंचता है एवं पुन: रात को 23.00 बजे गोरखपुर से चलती है इस गाड़ी को मुजफ्फरपुर तक विस्तारित वाया कप्तानगंज, बगहा, नरकटियागंज, बेतिया, मोतिहारी से मुजफ्फरपुर तक के लोगों को एक नई गाड़ी की सुविधा हो जाएगी। अत: इस गाड़ी का विस्तार मुजफ्फरपुर तक कर दिया जाय।

गाड़ी सं. 5609 एवं 5610 गौहाटी-दिल्ली अवध आसाम एक्सप्रेस को मुजफ्फरपुर से मोतिहारी, बेतिया, नरकटियागंज, गोरखपुर होते हुए दिल्ली एवं असाम जाने की सुविधा प्राप्त हो जाएगी यदि ऐसा संभव नहीं हो तो इस ट्रेन को तीन दिन इस रास्ते एवं चार दिन सिवान के रास्ते भी चलाया जा सकता है।

गाड़ी सं. 5207 एवं 5208 बरौनी-अमृतसर एक्सप्रेस को मुजफ्फरपुर, मोतिहारी, बेतिया, नरकटियागंज के रास्ते गोरखपुर एवं अमृतसर को जाने की सुविधा उत्तर बिहार के नागरिकों को हो जाएगा। मैं यह भी चाहूंगा कि लिच्छवी एक्सप्रेस से जाने की सुविधा मुजफ्फरपुर में उसी समय उपलब्ध है जिस समय बरौनी अमृतसर चलती है। अत: इस गाड़ी का रूट परिवर्तित कर दिया जाय।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. मदन प्रसाद जायसवाल]

नरकटियागंज जंक्शन पूर्वोत्तर रेलवे का चार लाईनों का जंक्शन है। पूर्व में पश्चिम चम्पारण, पूर्वी चम्पारण एवं बिहार की राजधानी पटना जाने की तीन सुविधाजनक गाड़ियां नरकटियागंज से चलती थी। अत: मेरा अनुरोध होगा कि एक पैसेन्जर गाड़ी स्लीपर के साथ रात्रि 10 बजे नरकटियागंज से सोनपुर तल चलाया जाय। एक फास्ट पैसेन्जर सुबह 5 बजे नरकटियागंज से हाजीपुर तक चलाया जाए जो सुबह 10 बजे हाजीपुर पहुंच जाए एवं हाजीपुर से इस ट्रेन को संध्या 17 बजे चलाया जाए जिससे नरकटियागंज 22.00 बजे अथवा 23.00 बजे तक पहुंचा जा सके। इस ट्रेन को इंटरसीटी का दर्जा दिया जाय।

बेतिया-नरकटियागंज में कंप्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा इसी वित्तीय वर्ष में करने की कृपा करें।

बगहा-छितौनी सड़क पुल का निर्माण रेल विभाग के इरकॉन के द्वारा कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। इस कार्य को मार्च 2000 तक पूरा करना है। अत: मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूं कि व्यक्तिगत रुचि लेकर सड़क पुल के निर्माण का कार्य मई महीने तक पूरा करने की कृपा करें।

***श्री दलपत सिंह परस्ते** (शहडोल): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूं व रेल बजट को समर्थन करता हूं। इसके साथ ही मेरे चुनाव संसदीय क्षेत्र के विकास हेतु मांगे प्रस्तुत करना चाहता हूं जो निम्नलिखित हैं:-

शहडोल संसदीय क्षेत्र आदिवासी बहुल क्षेत्र है। यहां का विकास किया जाना अति आवश्यक है। संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत कोयले का अपार भण्डार है। वन सम्पदा, खनिज सम्पदा अनेक प्रकार के मिट्टी-पीली मिट्टी, लाल मिट्टी, चीनी मिट्टी, बाक्साइड पत्थर, चूने का पत्थर पर्याप्त मात्रा में पाया जाता है। उक्त सम्पदा सभी रेलवे के द्वारा ही ढुलाई किया जाता है।

पर्यटन की दृष्टि से संसदीय क्षेत्र में बांधवगढ़, नेशनल पार्क, सोहागपुर में विराट मंदिर, बाण गंगा तीर्थ स्थल है। मेकन्ड सुता अमर कंटक में तीन नदियां प्रवाहित हैं जो वहां के दर्शनीय स्थान है। अमरकंटक एक पवित्र तीर्थस्थान हैं जहां प्रत्येक वर्ष लाखों के तादाद में तीर्थ यात्री पहुंचते हैं।

खादानों के साथ-साथ कारखाना भी है मेरे चुनाव क्षेत्र में एशिया का सबसे बड़ा कागज का कारखाना है तथा सोडा फैक्ट्री भी है।

वहां पर विद्युत परियोजनायें भी हैं व संजय ताप विद्युत गृह वीरसिंहपुर पाली 2 अमरकंटक ताप विद्युत गृह शहडोल में है।

हिन्दुस्तान की प्रत्येक क्षेत्र के व्यक्ति मेरे संसदीय क्षेत्र शहडोल में आया करते हैं जिससे आना-जाना लगा रहता है। इसलिए शहडोल संसदीय क्षेत्र को कलकत्ता व बाम्बे से आवागमन हेतु जोड़ा जाना अति आवश्यक है इसी के साथ ही उत्तर प्रदेश के श्रमकारों हेतु रायपुर से गोरखपुर तक एक नई एक्सप्रेस गाड़ी चलाये जाना अति आवश्यक है।

निर्माण कार्य:-

चंदिया, उपरिया, विरसिंहपुर (पाली) शहडोल, श्रमलाई, अनूपपुर जंगसन, जैतहरी वेल्ट नगर व विजुरी स्टेशनों के प्लेटफार्मों को ऊंचा कर आधुनिकीकरण किया जाना अति आवश्यक है। व शहडोल स्टेशनों में कम्प्यूटर द्वारा आरक्षण किये जाने की व्यवस्था की जाये।

शहडोल स्टेशन के पास रेलवे फूड़ पाथ क्रासिङ्ग बुढ़ार स्टेशन क्रासिंग ग में फूड पाथ तक विजुरी, कोतमा, अनूपपुर में ओमर ब्रिज बनाये जाने की व्यवस्था की जाये। उक्त मांगों को देखते हुए इसी के अनुपूरक बजट में व्यवस्था की जाये!

अत: अन्त में मैं रेल मंत्री से कहना चाहता हूं कि बिलासपुर रेल मंडल भारत के सभी मंडलों से अधिक आय देता है जिसमें शहडोल जिले का योगदान सबसे ज्यादा है इसलिए उक्त मांगों को स्वीकृत किये जाना अति आवश्यक है। चूंकि. यह क्षेत्र रेल सुविधा की दृष्टि से सबसे ज्यादा पिछड़ा है। अभी तक इस संसदीय क्षेत्र की उपेक्षा हुई है तथा रेलवे भर्ती बोर्ड में स्थानीय बेरोजगारों की 65 प्रतिशत स्थान निर्धारित किया जाये व रेलवे के जो भी मंडल के भर्ती हो उन सभी में 65 प्रतिशत निर्धारण किया जाये।

***श्री कीर्ति झा आजाद** (दरभंगा): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। क्रिकेट के मैदान में भारत का देश-विदेश में प्रतिनिधित्व किया। सन् 1983 में विश्व कप जीतकर देश को विश्व चैम्पियन बनाया। आज मुझे अवसर मिला है कि विश्व के सबसे बड़े प्रजातंत्र के सदन में बैठा हूं। मेरे लिए एक और गौरव की बात है कि मेरे पिताजी भी अपने क्षेत्र का 6 बार लोक सभा में प्रतिनिधित्व कर चुके हैं। यह मेरा पहला भाषण है और मुझे आज वैसा ही लग रहा है जैसे टैस्ट में पहली बार खेलते लगा था।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

रेल बजट को देखने से लगता है कि जहां नई लाइनें प्रपोज की गई हैं जैसे डबलिंग गॉज कनवर्जन, इलैक्ट्रीफिकेशन और जो नई ट्रेनें चलाई गई हैं साथ ही पुरानी ट्रेनों की फ्रिक्वेन्सी बढ़ाई गई है, इससे तो ऐसा लगता है कि ममता जी मुझे माफ करेंगी कि वे अपनी कमजोर "अमार बंगला, सोनार बंगला" से हट नहीं पाई हैं। वित्तीय समस्याओं को देखते हुए इसे एक अच्छा बजट कहा जा सकता है, सबसे अहमियत की बात है कि भाड़ा नहीं बढ़ाया गया है। भारतीय रेल सम्भवत: विश्व में दूसरी सबसे बड़ी रेल है।

1950-51 से लेकर 1998-99 तक में यात्रियों का आना-जाना लगभग पांच गुना बढ़ा, माल ढोना लगभग 6 गुना बढ़ा, कोच, वैगन लगभग ढाई गुना बढ़ा, ट्रैक सिर्फ डेढ़ गुना बढ़ा, इससे पता लगता है कि रेलवे के ऊपर कितना अधिक भार है अब तो यह समय ही बतायेगा कि जो यह रेल बजट ममता जी ने पेश किया है वे यात्रियों और माल के लिए कितना और सुदृढ़ होता है। अगर 1950-51 की तुलना में आज देखा जाए तो रेलवे का जो हिस्सा है वह यात्री और माल ढोने में काफी कम हुआ है। अगर 1950-51 में 90 और 80 प्रतिशत था तो आज वह घटकर 40-20 प्रतिशत क्रमश: रह गया है। यह बहुत गम्भीर मामला है। नई योजनाएं जो प्रत्येक वर्ष रेल मंत्री जी अपनी बजट स्पीच में देते हैं, उनमें कटौती होनी चाहिए। रेलवे को गंभीरता से कुछ प्राजेक्टस लेने चाहिए और एक निश्चित समय की अवधि में उनको पूरा करना चाहिए। इस तरीके से हम अधिक से अधिक लाभ कम से कम साधनों में ले पायेंगे। 'सभी को प्रसन्न करने के प्रयास में किसी को भी संतुष्ट न करने' की पालिसी कुछ ठीक नहीं लगती। अंग्रेजी में कहावत है "नौ नकद न तेरह उधार"।

अध्यक्ष महोदय, दो तरह के मिनिस्टर होते हैं। एक प्रिजाईडिंग मिनिस्टर और एक प्रोवाइडिंग मिनिस्टर। प्रिजाइडिंग मिनिस्टर्स आपकी तरह होते हैं जो लोगों की ध्वनि को सुनकर हां या ना करते हैं, लेकिन मुख्य रूप से रेल मंत्रालय के यहां ज्यादा देखा गया है कि रेलवे बोर्ड या सदस्य होते है जितने भी जनता के हित के कार्य होते हैं उसमें ना कहते हैं दूसरे प्रोवाइडिंग मिनिस्टर होते है जो जनता के प्रतिनिधि की बातों को सुनते हैं, समझते हैं और उसको मापदण्ड मानकर उसी प्रकार से विकास करते हैं, लेकिन यहां तो बात ही अलग है। चिट्ठी लिखी तो जवाब आता है "मैं मामले की छानबीन कर रहा हूं या मैंने मामले की छान बीन कर ली है।" और उसकी चिट्टी फाइलों के बीच लाल फीता शाही में मिट्टी चाटती रह जाती है।

अध्यक्ष जी, अब मैं अपने भाषण में सबसे महत्वपूर्ण खण्ड में आता हूं। मिथलांचल उत्तर बिहार के सबसे उपेक्षित क्षेत्र में से है। यह कहते खेद होता है लेकिन इसको कहे बिना चारा नहीं कि अगर अंग्रेज न होते तो जो थोड़ा कुछ भी यहां पर रेल की लाइनें बिछी हुई है, विकास हुआ शायद यह मिथलांचल में न हुआ होता। थोड़ा बहुत काम स्वर्गीय श्री ललित नारायण मिश्रा जी ने किया लेकिन उसके बाद जितने भी मंत्री आये घोषणायें कर-कर के चले गये, हाथ में झुंझुना पकड़ा दिया, मुंह में लॉलीपॉप थमा दिया और चले गये।

ऐसे बहुत सारे प्रोजेक्टस हैं जो मिथलांचल में चल रहे हैं। मिथलांचल का क्षेत्र नार्थ इस्टर्न रेलवे में आता है और यदि बजट में देखा जाए तो कई ऐसी पुरानी योजनाएं जिन पर इस बजट से पैसा नहीं दिया गया जैसा कि सकरी-हसनपुर, यह प्रोजेक्ट 89.70 करोड़ रुपये की लागत में सन् 1997 में आरम्भ हुआ था। मिट्टी का काम भी पूरा हो गया, जमीन भी मिल चुकी है लेकिन आंवर ऑल प्रोग्रेस सिर्फ 8 प्रतिशत है। यह प्रोजेक्ट कार्यान्वयन स्थितिगत रिपोर्ट जुलाई-सितम्बर 99 की आपके सामने रख रहा हूं। पिछले वर्ष इस प्रोजेक्ट में 5 करोड़ रुपये दिये गये लेकिन इस सिर्फ 10 लाख रुपये देकर झुंझना हाथ में पकड़ा दिया।

समय के अभाव में मैं आपके सामने वह सभी योजनाएं तो नहीं रख सकता, लेकिन इतना अवश्य कह सकता हूं कि जहां पर ऐसी परियोजनाओं में विलम्ब होगा, वित्तीय समस्या के कारण वह आगे आने वाले समय में उतना ही अधिक खर्चीला हो जाएगा।

एक और उदाहरण देना चाहता हूं ऐसे कई सर्वे चल रहे हैं जिनका आश्वासन रेल राज्य मंत्री श्री दिग्विजय सिंह जी ने अपने जवाब में दिये हैं जैसे कि "सकरी-निरमली गॉज कनवर्जन, सकरी-झांझरपुर-लोकाहा बाजार गॉज कनवर्जन, सीतामढ़ी से जय नगर वाया सोबरसा नई लाईन", इसके जवाब में मजेदार बात यह कि उन्होंने कहा है कि इन सब प्रोजेक्टस का सर्वे चल रहा है लेकिन उन्होंने यह नहीं बताया कि कब से चल रहा है और कब खत्म होगा। कम से कम एक निश्चित समय अवधि हो जिसके अन्दर ये सारे कार्य किये जाएं।

एक और मजेदार केस मेरे पास है इसके बारे में भूमिका में मैं आपको बताऊं कि आज से लगभग 4 दशक पहले निरमाली और भप्तियाही के बीच रेलवे लाइन और स्टेशन बह गये, वहां स्टेशन नहीं है लेकिन स्टेशन मास्टर को आज भी वेतन मिलता है। इस पर सदन में सवाल पूछा गया उनका जवाब पढ़ता हूं:

[अनुवाद]

निरमाली से भप्तियाही को रेल से जोड़ने के लिए, कोसी नदी पर बांध के निर्माण, के लिए अनुकूल स्थान और व्यापक अनुसंधान

[श्री कीर्ति झा आजाद]

सर्वेक्षण का कार्य हाथ में लिया गया है। इस परियोजना पर कार्य तभी संभव होगा जब सर्वेक्षण की रिपोर्ट उपलब्ध हो जाएगी। क्या 40 साल से सर्वे चल रहा है?

[हिन्दी]

ममता जी ने अमार बंगला, सोनार बंगला तो बताया है लेकिन दरी बंगला के बारे में क्या होगा गेटेवे ऑफ बंगला मिथलांचल का हृदय स्थल दरभंगा। यहां पर आसपास और दूर के जिलों से जैसे कि मधुबनी, झंझारपुर, रम्सौल, शिवहर, रोसरा, सीतामढ़ी से लगभग डेढ़ करोड़ लोग देश के विभिन्न कोने में जाने वाले दरभंगा आते हैं क्योंकि बड़ी लाईन यहीं पर आ करके मिथलांचल में खत्म होती है, लेकिन खेद है कि यहां पर एक भी सुपरफास्ट ट्रेन नहीं दी गई। जो सुपरफास्ट ट्रेन वैशाली एक्सप्रेस जो बरौनी से चलती है लगभग 6 घंटे की दूरी पर है लोकल ट्रेन से और वह भी समय से तभी पहुंचती है जब इण्टरसिटी ठीक समय से चले और ठीक समय से पहुंचे।

ममता जी और कुछ इस समय करें या न करें, मैं चाहता हूं कि जनता के लिए एक उद्धार कर दें, एक एहसान जनता पर कर दें और कुछ नहीं तो कम से कम वैशाली सुपरफास्ट को दरभंगा से चलवा दें। उदाहरण के तौर पर ऐसा पहले विक्रमशिला एक्सप्रेस के लिए किया गया था। यह ट्रेन मगध के नाम से पटना से चलाई जाती थी तो इसका भागलपुर तक बढ़ाकर विक्रमशिला के नाम से चलाया गया था।

मैं आपसे सिर्फ यही अपेक्षा रखता हूं कि आप हमारे साथ व मिथलांचल की जनता के साथ सौतेला व्यवहार नहीं करेंगी और बैठे हुए रेलवे मेम्बर्स से कहना चाहता हूं कि एयरकंडीशंड कमरों में बैठकर कुएं की मेंक न बनें, क्योंकि कुएं से बाहर भी एक संसार है।

***श्री ताराचन्द भगोरा** (बांसवाड़ा): माननीय सभापति महोदय, मैं दक्षिण राजस्थान के बांसवाड़ा (सुरक्षित) संसदीय क्षेत्र से हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र बांसवाड़ा-डूंगरपुर आदिवासी बाहुल क्षेत्र है। यह क्षेत्र विकास में बहुत पीछे रह गया है। उसका मूल कारण यह है कि यहां सरकार द्वारा रेलवे लाईन की सर्वे डूंगरपुर से रतलाम वाया बांसवाड़ा की घोषणा की गई हैं तथा सर्वे का कार्य प्रगति पर है, लेकिन पूर्ण होने पर रेलवे लाईन हेतु बजट तुरन्त आबंटित कर यहां के पिछड़े वर्ग को प्रगति के पथ पर बढ़ाने हेतु कार्य शीघ्र प्रारम्भ कराया जाये। आजादी के 52 वर्षों बाद इस क्षेत्र की आदिवासी जनता को रेलवे की सुविधा का लाभ मिलने लगेगा और साथ ही साथ विकास की कड़ी में जुड़ जायेगा।

राजस्थान का दक्षिणी भाग जहां महाराणा प्रताप, मीराबाई व झीलों की नगरी उदयपुर, जो अरावली पहाड़ियों से आच्छादित है, पर्यटन की दृष्टि से देश भर में विख्यात है। वह आज भी ब्राडगेज रेलवे लाईन से नहीं जुड़ा है, जिससे देश विदेश के पर्यटकों को भी यात्रा करने में काफी परेशानी उठानी पड़ती है। इस हेतु आमान परिवर्तन करने की बहुत आवश्यकता है।

यहां चेतक एक्सप्रेस के नाम से उदयपुर सिटी से नई दिल्ली के लिये ट्रेन चलती है। वह मात्र कहने के लिए एक्सप्रेस है पर 800 कि.मी. की दूरी तय करने में 20 घंटे लगाती है, जिसमें कोई भी यात्री इस आधुनिक युग में सफर नहीं करना चाहता है। अत: इस हेतु आमान परिवर्तन हेतु तुरन्त अजमेर से उदयपुर तक के लिये स्वीकृति प्रदान की जाये।

इसके अलावा मेरा संसदीय क्षेत्र तथा साथ में लगा उदयपुर का आदिवासी क्षेत्र सबसे बड़ा जिंक स्मेलटर एवं खनिज सम्पदा के बड़े भंडार से भरा हुआ है। आमान परिवर्तन से इस क्षेत्र में उत्पादन भी बढ़ेगा जिससे देश के अन्य भागों में आसानी से आवागमन तथा व्यापार के ज्यादा से ज्यादा साधन बढ़ेंगे।

साथ ही उदयपुर से अहमदाबाद वाया डूंगरपुर मीटर गेज लाईन है, उसे भी आमान परिवर्तन करने की स्वीकृति इसी बजट में की जाये। इससे दक्षिणी राजस्थान का गुजरात के साथ व्यापारिक संबंध जुड़ सकेगा व यात्रियों को आवागमन हेतु सुविधा मिलेगी।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी व भारत सरकार से निवेदन करता हूं कि कृपया जनहित में व राजस्थान के विकास हेतु तुरन्त सर्वे की गई रेलवे लाईनों के लिये धनराशि आबंटन किया जाये ताकि इस क्षेत्र की जनता को रेलवे की सुविधा प्राप्त हो सके।

***श्री प्रहलाद सिंह पटेल** (बालाघाट): मैं रेल मंत्रालय की अनुदान मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हूं। मान्यवर, रेल बजट में गोंदिया से बालाघाट जबलपुर आमान परिवर्तन में धनराशि उपलब्ध कराने के लिए मैं रेल मंत्री एवं माननीय प्रधान मंत्री का धन्यवाद ज्ञापित करता हूं।

अध्यक्ष महोदय, मैं मध्य प्रदेश के खनिज सम्पदा से भरपूर एवं वन सम्पदा के धनी जिले बालाघाट से लोक सभा का प्रतिनिधित्व करता हूं जहां उपेक्षा एवं विषमता के नाम पर नक्सली हिंसा का ताण्डव हो रहा है। गत दिनों मध्य प्रदेश के एक केबिनेट मंत्री की हत्या भी इसी तथाकथित हिंसा का कारण बनी है। ऐसी स्थिति में जहां ऊंची कोटि का मैंगनीज एवं तांबा जिस

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

जिले में हो वहां विकास कहीं न दिखे उसके कारण कुंठा आवश्यक है। इस बार जो धनराशि गोंदिया बालाघाट जबलपुर रेल मार्ग के आमान परिवर्तन के लिए उपलब्ध कराई गई है। वह राशि पिछले आबंटन की तुलना में बहुत कम है साथ ही पिछले बजट में जो राशि उपलब्ध कराई गई थी उसको 25 प्रतिशत भी अमान परिवर्तन के लिए उपयोग में नहीं लाया गया बल्कि वेतन एवं अन्य मदों में उस राशि का उपयोग कर लिया गया था। यह अत्यन्त खेदजनक एवं आपत्तिजनक है। यह क्षेत्र की उपेक्षा का जीवन्त प्रमाण है। यह बात रेल मंत्रालय के नागपुर खण्ड के डी.आर.एन. के समाचार पत्रों में बिन्दुवार स्पष्ट की थी जिससे केन्द्र सरकार की तीव्र आलोचना का मार्गप्रशस्त हुआ था मैंने तत्संबंध में चेयरमैन रेलवे बोर्ड एवं रेल मंत्री को इस घटना के संबंध में पत्र भी लिखा था। जिस पर कार्यवाही की अपेक्षा से मैं अभी भी इंतजार कर रहा हूं।

अब पुन: गोंदिया के बालाघाट जबलपुर रेल मार्ग के आमान परिवर्तन के लिए आपने राशि उपलब्ध कराई है। ऐसी स्थिति में मैं निम्न सुझाव एवं मांग प्रस्तुत कर रहा हूं। आशा है स्वीकार होगी:

- सन् 2000 के रेल बजट में आबंटित राशि का शत प्रतिशत रेल मार्ग के आमान परिवर्तन के उद्देश्य से ही निर्माण कार्य में खर्च होगी।

- गोंदिया से बालाघाट का कार्य प्रथम चरण में पूर्ण होना तय है फिर बालाघाट से जबलपुर का कार्य प्रगति करेगा ऐसी योजना है अत: राशि आवश्यक होगी वह सन् 2000 में ही उपलब्ध कराई जायेगी क्योंकि इस बात का सार्वजनिक आश्वासन माननीय प्रधानमंत्री जी ने बालाघाट में दिया था।

- गोरेगांव (जिला नरसिंहपुर मध्य प्रदेश) से रामटेक का सर्वे जो 1996 से 1998 के बीच पूर्ण होना था वह पूर्ण करके उसे सागर तक पूर्ण करने का आग्रह रेल मंत्री से है।

यह क्षेत्र रेल मार्गों के मानचित्र में रिक्त स्थान के रूप में सर्वाधिक भूभाग को प्रदर्शित करती है। अत: मुझे विश्वास है कि इस पिछड़े क्षेत्र के इस रिक्त भूभाग पर रेल मार्ग की एक सीधी रेखा बनाने का अनुकरणीय कार्य इसी सरकार के द्वारा होगा जिससे दिल्ली से दक्षिण की ओर की यात्रा लगभग 120 कि.मी. कम हो जाती है।

मेरे रचनात्मक सुझावों को अवश्य स्थान मिलेगा इस आशा एवं विश्वास से मैं सरकार के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करते हुए पुन: रेल मंत्री एवं माननीय प्रधान मंत्री को धन्यवाद ज्ञापित करता हूं।

*श्री धावरचन्द गहलोत (राजापुर):

- अच्छा, सरोहनीय और देश के विकास को गति देने वाला बजट,

- यात्री भाड़ा बढ़ाये बिना, आवश्यक वस्तुओं के माल भाड़े में वृद्धि किये बिना आयोजना व्यय में अच्छी बढ़ोत्तरी की है;

- मितव्ययिता करके 850 करोड़ की बचत, विज्ञापन कर आदि से,

- रेलवे सम्पत्ति से आय के अच्छे उपाय किये हैं;

- कम भार लादकर अनेक सुविधायें और नई गाड़ियां चलाने का निर्णय,

- छात्रों, स्वतंत्रता संग्राम सैनिकों, कारगिल युद्ध से संबंधितों को सुविधा,

- देश की आजादी के बाद पहली बार अधिक रेल लाइन बिछाने का प्रावधान;

- भ्रष्टाचार को रोकने के प्रयास हेतु अच्छे निर्णय लिये हैं,

सुझाव तथा मांग:

- मध्य प्रदेश में रेलवे लाइन व रेल सुविधाओं की भारी कमी है, जिसे पूरा करके प्रदेश में रेलवे लाइन की वृद्धि आवश्यक है;

- मक्सी देवास इन्दौर दाहोद गोधर नई रेल लाइन को शीघ्र पूरा करना,

- उज्जैन आगरा सुसनेर सोयत रामगंजमण्डी सर्वे कार्य,

- जबलपुर मण्डला मुंगेली बिलासपुर रेलवे लाईन का सर्वे कार्य शीघ्र करना,

- जबलपुर नैनपुर गोंदिया गेज परिवर्तन करना 380 करोड़ की योजना को पूर्ण करना, (लम्बे समय से स्वीकृत है तथा पिछले वर्ष 22 करोड़ का इस बार आधा है),

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री थावरचन्द गहलोत]

- नीमच रतलाम आमान परिवर्तन का काम शीघ्र करवाया जाना चाहिए,
- उज्जैन इन्दौर लाईन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण करना जरूरी है,
- उज्जैन भोपाल लाईन का दोहरीकरण और अन्य कार्य करना जरूरी,
- देवास, राजापुर, बेरछा, अकोदिया, मक्सी, शुजालपुर प्लेटफार्म ऊंचाईकरण,
- देवास का गोडा बनाना जरूरी तथा अन्य सुविधायें देना जरूरी;
- मालवा एक्सप्रैस का कालापीपल व अकोदिया में स्टापेज करना,
- जयपुर बैंगलौर का मक्सी व शुजालपुर तथा बेरघा स्टापेज देना जरूरी,
- इन्दौर कोचीन, इन्दौर हावड़ा का देवास के लिए आरक्षण कोटा देना जरूरी,
- जयपुर चेन्नई का शुजालपुर आरक्षण कोटा दिया जाना जरूरी,
- इन्दौर देहरादून एक्सप्रैस को सातों दिन चलाना तथा राजापुर में आरक्षण कोटा दिया जाये,
- इन्दौर ग्वालियर के बीच इंटरसिटी नामक ट्रेन क्रमांक 1141 व 1142 जो 2 जुलाई 1999 से चलाने का कार्यक्रम जारी किया था किन्तु कारगिल युद्ध के कारण इसको रोक दिया था, को चलाया जाये,
- रतलाम भोपाल व रतलाम कोटा के बीच मेमु ट्रेन चलाई जावे,
- पश्चिम एक्सप्रैस डीलक्स ट्रेन क. 2925 व 2926 की गति बढ़ाई जाये विशेषकर मथुरा और नई दिल्ली के बीच की गति बढ़ाना आवश्यक,
- डीलक्स व जम्मू तवी सुपरफास्ट ट्रेन में कोच बढ़ाये जाये,
- लखनऊ भोपाल ट्रेन व पुष्पक एक्सप्रैस को इन्दौर तक बढ़ाया जाये।

मैं अपना अतिरिक्त लिखित भाषण सभा पटल पर रखता हूं।

[अनुवाद]

श्री के. मुरलीधरन (कालीकट): महोदय, मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

इतिहास में प्रथम बार, रेलवे बजट के संबंध में केरल राज्य की पूर्णत: अवहेलना की गई है। यात्रियों के आवागमन को सर्वाधिक आय केरल राज्य से ही आती है। जब रेलवे मंत्री महोदया ने अपना बजट प्रस्तुत किया। केरल राज्य के सभी सदस्यों ने विरोध स्वरूप सभा के मध्य एकत्रित हो गए थे।

कालीकट और कासरगोड रेलवे फाटक है, जो केरल का उत्तरी भाग है, के मध्य दस रेलवे फाटक है। रेलवे बजट में कालीकट और कासरगोड के मध्य उपरि-पुल के निर्माण के लिए बजट में प्रावधान या राशि का आबंटन बहुत कम है।

मैं कोंकण रेलवे, जिसका उद्घाटन दो वर्ष पूर्व हुआ था, से संबंधित कुछ मुद्दे उठाना चाहता हूँ, कोंकण रेलवे के अंतर्गत बनाई गई सुरंग बहुत खतरनाक है। पिछले शुक्रवार को ही कोंकण रेलवे में एक दुर्घटना हुई। कुर्ला से कोच्ची तक जाने वाली नेत्रावती एक्सप्रेस तब दुर्घटना का शिकार हुई जब उस पर एक बड़ा पत्थर आकर गिरा। उस दुर्घटना में तीन लोगों की जान गई। महोदया, जैसा कि आप जानती है, कोंकण क्षेत्र में 92 सुरंगें हैं। सुरंगों में सुरक्षोपाय मजबूत करने की आवश्यकता है। मानसून में, कोंकण क्षेत्र में रेल सेवाएं हमेशा प्रभावित रहती है। इसका कारण जमीन के धंसना और चट्टानों का खिसकना है। कोंकण क्षेत्र की यह मुख्य समस्या है। जब माननीय मंत्री महोदया केरल के संसद सदस्यों के एक दल से मिली, उन्होंने केरल के लिए दो रेल चलाने का आश्वासन दिया। एक है अल्लेपी होते हुए जाने वाली त्रिवेन्द्रम मैंगलोर एक्सप्रेस और दूसरी है पुणे-कोच्ची एक्सप्रेस। पुणे-कोच्ची एक्सप्रेस को कोंकण क्षेत्र तक बढ़ाया जाए ताकि पूर्वी केरल के लोगों को रेल सेवा उपलब्ध हो।

महोदया, आप जानती हैं कि कालीकट एक ऐतिहासिक स्थान है। यह वाणिज्य और व्यापार के लिए प्रसिद्ध है। कालीकट रेलवे स्टेशन अति प्राचीन रेलवे स्टेशन है। यदि मेरी याददाश्त सही है तो, माननीय मंत्री महोदया ने अपने बजट भाषण में, 154 माडल रेलवे स्टेशन के निर्माण की घोषणा की है। कालीकट रेलवे स्टेशन को भी उसमें शामिल किया जाना चाहिए।

राजधानी एक्सप्रेस के संबंध में, इस समय एक राजधानी एक्सप्रेस निजामुद्दीन से त्रिवेन्द्रम सप्ताह में दो बार चलती है। केरल सरकार ने रेलवे मंत्रालय को एक प्रतिवेदन किया था कि इस एक्सप्रेस को रोजाना चलाया जाए। हमारी आदरणीय सहयोगी, प्रो. ए.के. प्रेमाजम ने थालासेरी और मैसूर के मध्य तक नई रेल लाइन बिछाने के लिए निवेदन किया था। वैयनाड केरल का सर्वाधिक पिछड़ा जिला है। अभी यह जिला रेलवे के मानचित्र में नहीं है। यदि यह थालासेरी और मैसूर रेलवे लाइन बन जाती है तो, तब वैयनाड़ रेलवे मानचित्र में आ जाएगा। मैंने 1990 के अपने बजट भाषण में भी यह मुद्दा उठाया था। परंतु मामला अभी भी लंबित है। मैंने यह मामला नियम 377 के अंतर्गत भी उठाया था। उस समय माननीय मंत्री महोदया ने यह जानकारी दी थी कि सर्वेक्षण का काम पूरा हो गया है। निधियों के अभाव के कारण वे इस बार इस रेलवे लाइन पर कोई राशि उपलब्ध नहीं करा सकी। पर्यटन की दृष्टि से भी यह रेलवे लाइन अर्थक्षम है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदया केरल के लोगों के प्रतिनिधियों द्वारा की गई माँग पर विचार करेंगी। श्री रमेश चेन्नितला और श्री सुरेश कुरूप ने उल्लेख किया था कि एरनाकुलम-कायामकुलम बरास्ता कोट्टायम रेलवे मार्ग का दोहरीकरण किया जाए। मैं उनकी मांग का समर्थन करता हूँ। मैं साथ में यह भी कहना चाहता हूँ कि अल्लेपी मार्ग का भी दोहरीकरण किया जाए।

[हिन्दी]

वैद्य विष्णु दत्त शर्मा (जम्मू): सभापति महोदय, सड़कें और रेलवे लाइनें राष्ट्रीय जीवन की रक्तवाहनियां हैं और इनकी व्यवस्था आज देश में प्राथमिकता रखती है। हमारी रेल मंत्री महोदया ने 2000-2001 के बजट में जिस साहस और योग्यता का परिचय दिया है उसका एक सुंदर समन्वय इस बजट में दिखाई पड़ता है।

भीषण कठिनाइयां होने के बाद भी उन्होंने रेल बजट के विकास और विस्तार के लिए हरेक क्षेत्र में प्रबंध किए हैं। उन्होंने प्रबंध के साथ-साथ कुछ लोगों को रियायतें और सहूलियतें भी दी हैं। मैं उन सारी बातों को एक ओर रखते हुए समय अभाव के कारण अपने मूल विषय पर आता हूं। हम एक ऐसी स्टेट के रहने वाले हैं जो पिछले दस सालों से भयंकर उग्रवाद से ग्रस्त और त्रस्त है। ऐसे क्षेत्र में जहां सुरक्षा बलों के लिए, उनके शीघ्र मूवमैंट के लिए रेल गाड़ी की बहुत बड़ी आवश्यकता थी लेकिन खेद की बात है कि 17 साल से जम्मू से ऊधमपुर और ऊधमपुर से श्री नगर 300 मील लम्बी जो योजना थी, उनमें से अभी तक 20 किलोमीटर रेल लाइन भी 17 वर्षों में नहीं बन पाई है। एक करोड़ की आबादी का यह प्रान्त है। इस प्रान्त में बड़ी संख्या में सैन्य बल भी आए। यहां लाखों की संख्या में तीर्थ यात्री आते हैं। वैष्णों देवी में 60-70 लाख तीर्थ यात्री आते हैं। अमरनाथ की यात्रा में भी लाखों की संख्या में तीर्थ यात्री आते हैं। इसके अलावा सैलानी भी आते हैं। हर त्योहार में लोग जम्मू से हरिद्वार जाना पसन्द करते हैं। हजार कोशिश के बाद और पिछले दो साल के प्रयास के बाद भी हमें जम्मू से हरिद्वार तक रेल नहीं मिल पाई। हम देखते हैं कि जम्मू से ऐसी कई गाड़ियां जाती हैं जो घाटे में जाती हैं। उनके स्थान पर जम्मू से हरिद्वार के लिए एक ट्रेन दे दी जाए तो वह प्राफिट देगी और सरकार को आय की कमी नहीं रहेगी। हमारे क्षेत्र की यह प्राथमिकता है।

जम्मू डेढ़ लाख वर्ग किलोमीटर का बहुत बड़ा स्टेट है लेकिन पूरी स्टेट में एक जम्मू स्टेशन है। वहां से पूंछ 200 किलोमीटर की दूरी पर है। वहां से कहीं भी जाने के लिए जम्मू आना पड़ता है। लोग जम्मू आकर स्टेशन पर टिकट चाहते हैं लेकिन उन्हें वेटिंग लिस्ट में टिकट मिलता है। ऐसे में उन्हें 2-4 दिन वहां विश्राम करना पड़ता है। टिकट का उतना खर्चा नहीं आता। उससे कहीं ज्यादा खर्च रहने और खाने पर आ जाता है। इसलिए बड़ी भारी कठिनाई होती है। जम्मू से 100 किलोमीटर की दूरी पर राजौरी है। वहां रिजर्वेशन सैंटर खुलना चाहिए ताकि बुकिंग की आसानी हो सके।

श्रीनगर और लद्दाख के लोग जब आते हैं तो उन्हें ट्रेन जम्मू में मिलती है। जम्मू में इतनी भीड़ रहती है कि दलाल लूट-खसोट करते हैं। आप उन दलालों से जम्मू को बचाएं। टिकट सैंटर ऊधमपुर, श्रीनगर, लद्दाख और राजौरी क्षेत्रों में खोलने चाहिए। जालन्धर से जम्मू तक की जो रेल लाइन है, हमारे अन्दाज से 20 और 25 के दरम्यान रोज रेलें जम्मू से शुरु होकर सारे देश में जाती हैं।

बाकी तो सब ट्रेनें वक्त पर आती हैं लेकिन जालंधर से जम्मू तक का जो क्षेत्र है, वहां से लेट होना शुरू हो जाती है। कभी कभी तो 2-2 घंटे और कभी 8-8 घंटे लेट हो जाती हैं। इसका कारण यह है कि यह सिंगल ट्रैक है जिस पर सारी गाड़ियां चलती है। इसलिए मेरा रेल मंत्री से कहना है कि इस ट्रैक को डबल किया जाये ताकि गाड़ियां समय पर चल सकें।

हमारे जम्मू में एक ऐसा वर्ग है जो दया के योग्य है। वे लोग 1947 से पाकिस्तान छोड़कर भारत में रह रहे हैं। दुख की बात है कि मेरी कोशिश के बावजूद और इसके अलावा सारे समाज के लोगों ने कोशिश की है कि उन लोगों को शहरी हुकूक मिल जायें, लेकिन आज 50 साल से ज्यादा हो गये हैं उन लोगों को शहरी हुकूक नहीं मिल पाये हैं। न वे जमीन खरीद सकते हैं, न मकान बना सकते हैं और न उन लोगों को नौकरियां मिल सकती हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि उनको टिकट में रियायत मिलनी चाहिए ताकि इनके संबंध बने रहें।

मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे समय दिया, मैं इस रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं।

श्री सुबोध राय (भागलपुर): सभापति महोदय, सचमुच में कुमारी ममता बनर्जी ने एक बहुत ही ऐतिहासिक जिम्मेदारी उठाने का काम किया है। देश के लोगों और हमारा ख्याल है कि वे हमारी आशाओं को पूरा करने में शानदार ढंग से सफल होगी। मुझे उम्मीद है कि लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करने में अपनी महत्वपूर्ण भूमिका और योगदान निभायेंगी।

सभापति महोदय, आज हमारी रेल की दशा बहुत ही गंभीर है, खासतौर से जिन ट्रेनों से आम जनता यात्रा करती है। जो पैसेंजर गाड़ियां हैं, उनकी दशा बहुत बदतर है। उनकी हालत में सुधार लाने के लिए जिन प्रयासों की आवश्यकता है, वे किये नहीं गये हैं। यह बात सच है कि भाड़े में वृद्धि नहीं की गई है लेकिन जो आम जनता की इस्तेमाल की गाड़ियां हैं, उनमें डिब्बे बहुत कम हैं, जिनमें वे भेड़-बकरियों की तरह भरे रहते हैं और उन लोगों को इस भीड़ में चलने पर मजबूर होना पड़ता है। भागलपुर स्टेशन की हालत ऐसी है जिसके बारे में आपको बताना चाहता हूं।

सभापति महोदय, भागलपुर सिल्क सिटी के नाम से मशहूर है लेकिन स्टेशन का जो विकास होना चाहिए था, वह अभी तक नहीं हुआ है। भागलपुर से विक्रमशिला एक्सप्रेस खुलती है जिसमें डिब्बों की संख्या कम होने के कारण यात्रियों को सुविधायें नहीं मिलती हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि विक्रमशिला एक्सप्रेस को साहेबगंज से खोला जाए और उसमें कुछ और डिब्बे लगाकर मेरे प्रस्ताव को स्वीकृति देने की कृपा करें।

साथ-साथ उन्होंने छात्र-छात्राओं के लिए सुविधाएं प्रदान की हैं। मैं बताना चाहता हूं कि छात्र-छात्राओं के लिए ट्रेनों की सुविधा नहीं रहेगी तो वह सुविधाएं काम की नहीं हो सकती हैं। इसलिए साहेबगंज से क्यूल तक एक पैसेंजर डी.एम.यू. गाड़ी चलाने की मेरी मंत्री जी से अपील है। मेरा निवेदन है कि भागलपुर से जो मंदार हिल रेलवे चलती है उसके विस्तार के बारे में मंदार हिल से दुमका और दुमका से देवघर के बारे में और देवघर से सुल्तानगंज के बारे में प्रस्ताव किया गया था। अभी माननीय रेल मंत्री जी ने सुल्तानगंज से देवघर के बारे में तो यह बात कही है लेकिन जो पुरानी बातें कई बार हुई हैं, कई रेल मंत्रियों ने बातें की हैं और उस प्रस्ताव के बारे में कोई भी प्रस्ताव इसमें नहीं है। बांका से नवादा और वादा से जमुई तक बात की गई है लेकिन जो पुरानी बातें हैं, उसके बारे में भी अमल किया जाना चाहिए चूंकि वह झारखंड क्षेत्र का जिसको कि वनांचल कहा जाता है, उससे संबंधित है।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिग्विजय सिंह): हर बार नयी बात नहीं कही जाती है। वह पुरानी बात है, उसमें पैसा भी दिया हुआ है। उसमें काम भी हो रहा है। उन्हीं बातों को दोहराया नहीं जाता है।

श्री सुबोध राय: वह काम जहां तक हुआ है, उस बारे में कम से कम सूचना आनी चाहिए। इस संबंध में चूंकि बजट में कोई सूचना तक आपने नहीं दी है इसलिए इसके बारे में यह सवाल उठाया गया। अगर है तो बहुत-बहुत धन्यवाद।

सुल्तानगंज स्टेशन के विकास के बारे में चूंकि पांच-सात लाख यात्री प्रतिवर्ष सुल्तानगंज देवघर के लिए जाते हैं। वहां स्टेशन का विकास होना चाहिए। अकबर नगर स्टेशन का विकास होना चाहिए। ये सारे स्टेशन बहुत पहले अंग्रेजों के जमाने के बने हुए हैं और उसके बाद बहुत कम उनके विकास पर ध्यान दिया गया है। रेलवे लाइन के किनारे की जो जमीन है पहले भूमिहीनों और हरिजनों के नाम से उसके बंदोबस्त का प्रावधान था लेकिन इधर उसको हटा दिया गया है और उसको बड़े-बड़े निहित स्वार्थी तत्वों या माफिया के हवाले कर दिया गया है। इसलिए मेरा निवेदन है कि उसका बंदोबस्त भूमिहीनों और हरिजनों के नाम से किया जाना चाहिए।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: निम्नलिखित सदस्यों के भाषण सभा पटल पर रखे गए हैं।

1. श्री उत्तमराव ढिकले
2. श्री अनन्त नायक
3. श्री चन्द्रप्रताप सिंह

[हिन्दी]

***श्री सुबोध राय**: मैं रेल मंत्री माननीय सुश्री ममता बनर्जी को रेल मंत्रालय की ऐतिहासिक जिम्मेदारी संभालने तथा विकासोन्मुख बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूं। रेल राष्ट्रीय एकता, अखंडता और भाई चारे को मजबूत बनाने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। यह परस्पर प्रेमभाव और धर्मनिरपेक्षता की भावना को प्रगाढ़ बनाता है। अतएव रेल मंत्री को मेरी पूरी शुभकामना है कि वे रेलों का देशव्यापी विकास करने में अपनी जिम्मेदारियों का शानदार ढंग से निर्वाह करें।

---

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

महोदय, मैं यह अनुरोध करना चाहता हूं कि हमारा भागलपुर क्षेत्र काफी पिछड़ापन और उपेक्षा का शिकार है। अत: इसके विकास के लिए विक्रमशिला एक्सप्रेस को साहेबगंज से चलाया जाये तथा उसमें 3-4 डिब्बों को जोड़ा जाये ताकि उन यात्रियों को सुविधा हो जो लाभ से वंचित रह जाते हैं। साहेबगंज से एक डी.एम.यू. ट्रेन को किउल तक चलाया जाये ताकि स्कूल कॉलेज जाने वाले छात्र-छात्राओं एवं आम लोगों को सहूलियत हो सके। साथ ही राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन भागलपुर होकर चलाया जाये। एक दिन गोहाटी राजधानी एक्सप्रेस तथा एक दिन हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस। इसके लिए आवश्यक है कि वर्षों से लंबित किऊल से बड़हरवा तक रेल लाईन का दोहरीकरण शीघ्र पूरा किया जाये।

महोदय, भागलपुर से वनांचल एक्सप्रेस चलाने तथा सुल्तानगंज से देवघर और बांका-नवादा जमुई के बारे में नई लाईन बिछाने एवं सर्वेक्षण का प्रस्ताव स्वागत योग्य है। किंतु, मेरी मांग है कि मंदार हिल से दूमका और दूमका से देवघर और जसडीह तक लाईन बिछाने के काम को शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाये। इस संबंध में बजट में कुछ नहीं कहा गया है, मैं जानना चाहता हूं।

इसके साथ ही महोदय भागलपुर-सिल्क सिटी के नाम से विख्यात है लेकिन स्टेशन की दुर्दशा है। उसी प्रकार सुल्तानगंज स्टेशन जहां से लाखों यात्री सफर करते हैं। उसका विकास किया जाये। कहलगांव, पिरपैली, नाथनगर, घोपा आदि स्टेशनों का विकास आज की स्थिति में अनिवार्य हो गया है।

आम यात्रियों की सुविधा के लिए पैसेंजर ट्रेनों की हालत को सुधारना जरूरी है। इस बार किराया नहीं बढ़ाया गया है लेकिन आम यात्रियों की सुविधा में सुधार के लिए कुछ नहीं किया गया है। उम्मीद है, आपकी दृढ़ता आम रेल यात्रियों को सुविधा प्राप्त करने और कर्मचारियों की हालत में सुधार करेगी।

रेलवे लाईन के किनारे की जमीन भूमिहीनों और हरिजनों के नाम बन्दोबस्ती को पुन: शुरू किया जाये ताकि ग्रामीण गरीबों को लाभ मिल सके।

आशा है, सहस्राब्दि का रेल बजट आम यात्रियों की आकांक्षाओं की पूर्ति में मदद करके रेल यात्रा सुखद बनायेगा।

*श्रीमती जयश्री बैनर्जी (जबलपुर): सर्वप्रथम आपको संस्कारधानी जबलपुर की जनता की तरफ से बहुत-बहुत धन्यवाद। आपने जबलपुर तक राजकोट एक्सप्रेस को बढ़ाया, इसके लिए मैं आपकी आभारी हूं।

आपको मालूम है कि जबलपुर भारत देश के केन्द्र में बसा हुआ है। इस शहर से सभी बड़े महानगरों का संबंध है, यहां पर रक्षा मंत्रालय से संबंधित आयुध निर्माणी म.प्र. हाई कोर्ट्स दो विश्वविद्यालय, विश्वविख्यात भेड़ाघाट एवं कान्हा, पर्यटन स्थल है। यहां पर निम्नलिखित सुविधायें उपलब्ध हो जाती हैं, तो यह शहर उन्नतशील में परिवर्तित हो जायेगा।

- पश्चिम मध्य जोन को विकास हेतु राशि बढ़ायी जाये।
- गोंदिया-नैनपुर-जबलपुर तक गेज परिवर्तन हेतु राशि बढ़ायी जाये।
- इटारसी-जबलपुर-इलाहाबाद खंड का दोहरीकरण तथा विद्युतीकरण किया जाये।
- अमरकंटक (8253/8254) एक्सप्रेस, भोपाल दुर्ग वाया जबलपुर प्रतिदिन चलाया जाये।
- महाकौशल एक्सप्रेस-1449/1450 जबलपुर-हजरत निजामुद्दीन को तीन दिन जम्मू एवं शेष दिन पाठनकोट तक बढ़ाया जाये।
- शिप्रा एक्सप्रेस-9305 हावड़ा-उज्जैन चार दिन इटारसी-जबलपुर होकर चलायी जाये।
- कोची-हैदराबाद एक्सप्रेस-7092 बंगलौर तक बढ़ाया जाये।
- इंटरसिटी नई गाड़ी- 1. जबलपुर से भोपाल तक चलाई जाये,
  2. जबलपुर से नागपुर तक चलाई जाये।
- इटारसी-जबलपुर 1503/1504 फास्ट पैसेंजर को कटनी तक बढ़ाया जाये।
- पटना-मद्रास को त्रिवेन्द्रम/कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाये।
- मदन महल स्टेशन के प्लेटफार्म बढ़ाये जायें।
- मदनमहल मालगोदाम को कछपुटा स्थानांतरण किया जाये।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती जयश्री बैनर्जी]

- मदनमहल स्टेशन की सिटी साइड से विस्तार किया जावे, जिससे जबलपुर नगर के लोगों को सुविधा प्राप्त हो सके।
- गोइवाना सुपरफास्ट एक्सप्रेस, महाकौशल एक्सप्रेस, चित्रकूट एक्सप्रेस एवं रीवा शटल मदनमहल स्टेशन से प्रारंभ की जाये।
- वाशिंग पिट का विस्तार जबलपुर लोकों में कराया जाये। जो स्टीम लोको शेड समाप्त के बाद पर्याप्त जगह उपलब्ध है।
- जबलपुर इंडियन ऑयल डिपो की भूमि का उपयोग किया जाये क्योंकि इंडियन ऑयल के डिपो वर्तमान में भिटौनी में कार्यरत है।
- छोटी लाइन फाटक गोरखपुर, जबलपुर में ओव्हर ब्रिज या अन्दर-ब्रिज बनाया जाये।

***श्री अनन्त नायक** (क्योंझर): माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का पुरजोर समर्थन करते हुए कुछ सुझाव की ओर माननीया मंत्री जी का ध्यानाकर्षित कराना चाहता हूं।

मेरा संसदीय क्षेत्र केंवझर (उड़ीसा) एक खनिज संपदा से भरपूर क्षेत्र है। प्रत्येक दिन टनों लौह पत्थर पारादीप (बंदरगाह) जाता है, जिससे सड़क मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग 215 सम्पूर्ण रूप से नष्ट हो गया है।

यदि पारादीप से लेकर बांसपाणी तक रेल मार्ग जोड़ दिया जाता है तो आर्थिक रूप से सरकार लाभान्वित होगी।

- दईतरी से बांसपाणी रेल मार्ग जो निर्माणाधीन है, उसे तत्काल पूर्ण कराया जाये।
- रांची से एक पैसेंजर ट्रेन बड़विल तक चलती है, यदि उसे मीटर गेज से ब्राडगेज में परिवर्तित कर दिया जाये।
- बड़विल से बांसपाणी तक एक नई रेल मार्ग बनाया जाये तो बड़विल से दईतरी तक रेल मार्ग से सम्पूर्ण पावेसायक क्षेत्र जुड़ जायेगा, जिससे रेल विभाग को भी आर्थिक दृष्टि से काफी लाभ होगा।

***श्री उत्तमराव ढिकले** (नासिक): सभापति महोदय जी, रेलवे मंत्री जी का पहले तो मैं आभार मानता हूं क्योंकि उन्होंने महाराष्ट्र राज्य को और उसके साथ साथ हमारे निर्वाचन क्षेत्र को भी पैलेस ऑन व्हील ट्रेन दे दी है। यह महाराष्ट्र दर्शन ट्रेन हमारे नासिक शहर में भी नासिक रोड रेलवे स्टेशन पर ठहरेगा। जिसके लिए मुझे भी आनन्द है।

वैसे देखा जाए तो रेलवे मंत्री जी ने यात्रियों का किराया बढ़ाया नहीं इतना ही नहीं तो विद्यार्थियों को उन्होंने सुविधा दे दी और सेना जवानों के परिवार के लोगों को मुफ्त सुविधा दे दी जिसके लिए रेलवे मंत्री जी को निश्चित रूप से धन्यवाद देना चाहिए। और मैं दे रहा हूं।

सभापति महोदय, पहले तो मैं मेरे निर्वाचन क्षेत्र के बारे में आपको और आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र नासिक है और वह महाराष्ट्र में है। भारत सरकार ने 10 साल पहले नासिक शहर को भारत का एक प्रमुख औद्योगिक शहर के रूप में मान्यता दी है। नासिक भारत में पवित्र क्षेत्र है। हर 12 साल के बाद यहां कुम्भ मेला होता है। पवित्र गोदावरी नदी के साथ साथ श्री प्रभु रामचन्द्र जी का बनवास यहीं था। यहां से श्री त्रम्बकेश्वर भी नजदीक है। नासिक को महाराष्ट्र की काशी कहा जाता है ऐसा प्राचीन इतिहास में शहर का महत्व है।

सभापति महोदय, जिस नासिक शहर की आबादी लगभग 15 लाख से भी ऊपर है। केन्द्र तथा राज्य के प्रमुख रीजनल कार्यालय नासिक में हैं। नासिक परिसर के पास ही बड़ी बड़ी औद्योगिक वसाहते भी हैं। इतना ही नहीं तो आर्टिलरी सैन्टर देवकाली, ऐयरफोर्स यूनिट ओझर एम.आई. 6 एयरक्राफ्ट नासिक के पास बगल में ही है।

औद्योगिकीकरण के साथ साथ कृषि में भी नासिक आगे चल रहा है। अंगूर, प्याज, गन्ना गुलाब के फूल के साथ साथ सब्जियां, तरकारियां भी नासिक जिले में बहुत होती है और इसी शहर की तरफ और जिले की तरफ आपका ध्यान मैं आकर्षित करना चाहता हूं। मैं रेलवे के बारे में आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को यह निवेदन करना चाहता हूं कि इस शहर में नासिक रोड रेलवे स्टेशन है यह एक ऐसा रेलवे स्टेशन है जो बम्बई से 200 कि.मी. है। गुजरात से 100 कि.मी. हैं और अजिंठा वेरउ यह खानदेश से 100/150 किमी. हैं। शिरडी से 70 कि.मी. है।

रोजाना देश के कई क्षेत्रों से तथा देश के बाहर जो पर्यटक हैं वो भी नागरिक आते हैं। किन्तु उन्हें जो सुविधा रेल की मिलनी चाहिए वो नहीं मिलती। इसलिए मैं आपसे और रेल मंत्री से मांग करूंगा कि जो पर्यटक नासिक में आते हैं किन्तु उन्हें जो सुविधा रेल का मिलना चाहिए तो नहीं मिलता।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

इसलिए मैं आपसे और रेल मंत्री से मांग करूंगा कि यह पर्यटक जो नासिक में आते हैं उनके लिए नासिक रोड रेलवे स्टेशन से जो 5 रेलवे गाड़ियां बम्बई जाती है ये रेलगाड़ियां जिस रेलवे स्थान पर हाल्ट की जाये वो 2 या 3 मिनट के लिए रुकवाई जाये वो ट्रेन्स हैं:

1. ट्रेन न. 2859/2860 सी एस टी-मुम्बई-हावड़ा-गीतांजलि एक्सप्रेस
2. 2133/2134 सी एस टी मुंबई-लखनौ-पुष्पक एक्सप्रैस
3. 2101/2102 एल टी टी कुर्ला हावरा-सुपर डीलेक्स
4. 2103/2104 एल टी टी कुर्ला नागपुर-सुपर डीलक्स
5. 2949/2942 एल टी टी कुर्ला पटना-सुपर एक्सप्रेस

क्योंकि नासिक से कल्याण तक नासिक ही एक ऐसा बड़ा स्टेशन है। दूसरा मैं मांग करता हूं कि भुसावल से मुंबई तक 6 घंटे में पहुंचने वाला एक राजभूमि एक्सप्रेस और मनमाड से मुंबई तक शताब्दी एक्सप्रेस शुरू करें। तीसरी मेरी यह मांग है कि नासिक से रोजाना हरदिन 15000 से भी ऊपर लोग नासिक से मुंबई और वापिस रात को नासिक आते हैं।

खास तौर पर करीबन 7000 से ऊपर लोग नासिक से दफ्तर के लिए मुंबई जाते हैं जो टैक्सी से कसारा चले जाते हैं और वहां से लोकल पकड़कर मुंबई आते हैं।

इसलिए ये पंचवटी एक्सप्रेस जो आज चलती है मनमाड से मुंबई असुविधा टाइपिंग बहस देना चाहिए।

मनमाड से पंचवटी एक्सप्रेस का टाइमिंग सुबह 5 बजे रखना चाहिए और बम्बई पहुंचने का टाईम उसका सुबह 9.30 बजे का रखना चाहिए ताकि सब कर्मचारी अपने अपने दफ्तर में जा सके और दफ्तर के बाद शाम 6 बजे वहां रेल से नासिक रात को 10 बजे आ सके। ऐसा पंचवटी एक्सप्रेस का टाईम रखना चाहिए।

इसलिए नासिक रोड रेलवे टर्मिनल का काम तुरंत पूरा किया जाये यह मेरा सरकार से निवेदन है। जैसा मैं सभापति महोदय को बताया वैसा देखा जाये तो नासिक यह सेन्ट्रल सिटी है जो पुणे, मुंबई, गुजरात और खानदेश के बीच में है।

इसलिए यह सिटी को बढ़ावा देने के लिए पुणे सूरत ठहाणू और नासिक, नासिक से सिन्नर होकर शिरडी ऐसा नया रेलवे मार्ग की मैं मांग करना चाहता हूं और नासिक के नजदीक औरंगाबाद रोड के ऊपर एक ओवर ब्रिज मांडसांग वीडी के पास होना चाहिए और रेलवे स्टेशन के ऊपर किसानों के लिए अच्छे गोडाउन रेलवे वैगन्स के साथ साथ यात्रियों को पानी और बिजली मिले यह भी मांग करता हूं।

*श्री चन्द्र प्रताप सिंह (सिधी): माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए कुछ सुझावों की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यानाकर्षित कराना चाहता हूँ। मध्य प्रदेश का आदिवासी बाहुल्य कोरिया, सरगुजा एवं सीधी जिला जिसमें रेल सुविधा न के बराबर है कुछ यदि है भी तो वह अंग्रेजों के जमाने की हैं। जो सुविधायें पूर्व में दी गई थी, वह सुविधायें भी वर्तमान समय में बंद कर दी गई है। मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि रेल बजट में आदिवासी बाहुल्य जिले को नजरअंदाज किया गया है।

रेल मंडल विलासपुर के अंतर्गत चिरमिरा से विलासपुर जो पैसेंजर चलती है प्रात: विलासपुर पहुंचकर दिन भर खड़ी रहती है, उस गाड़ी को रायपुर तक यदि बढ़ा दी जाती तो सरकार को अतिरिक्त भार तथा समय में कोई अन्तर नहीं पड़ता।

इसी तरह द.पू.रे. विश्रामपुर से नई दिल्ली के लिए पूर्व में एक कोच उत्खल (कलिंग) एक्सप्रेस में जोड़ी जाती थी जिसे कुछ माह से बंद कर दी गई है। इसी तरह विश्रामपुर से भोपाल के लिए भी एक कोच जोड़ी जाती थी उसे बंद कर दिया गया है। साथ ही साथ प्रत्येक स्टेशन से जो आरक्षण का कोटा था वह भी बंद कर दिया गया है। यह सभी सुविधाएं बढ़ाने की जगह कम कर दिया गया है। उसे पुन: उपलब्ध कराया जावे।

भोपाल-बिलासपुर पैसेंजर (8235-8236) में चिरमिरी स्टेशन तक के लिए पूर्व में एक बोगी (कोच) प्रथम श्रेणी एवं एक कोच सामान्य दर्जा का लगाया जाता था जिसे कुछ वर्षों से बंद कर दिया गया है। वह पूर्व में दी गयी सेवा को पुन: उपलब्ध कराया जावे।

अनूपपुर से विश्रामपुर (रे.मं.विलासपुर) के लिए जो रेल मार्ग है उस मार्ग के समीप कुछ नगर जैसे महेन्द्रगढ़, चिरमिरी है (जो कोयलांचल क्षेत्र है) जिसमें अनेक प्रदेशों के लोग कार्यरत हैं तथा आबादी की दृष्टि से भी सघन है जो रेलवे मार्ग है वहां पर दो स्थान ग्राम-डंगौरा और ग्राम नागपुर में हाल्ट स्टेशन बनाया जावे जिससे मनेन्द्रगढ़ एवं चिरमिरी जाने वाले लोगों को भी उक्त रेलवे मार्ग का लाभ मिल सके।

वर्तमान समय में विश्रामपुर अंबिकापुर के लिए जो मार्ग बनाया जाना प्रस्तावित है यदि उस मार्ग को अंबिकापुर से

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री चन्द्र प्रताप सिंह]

(सिंगरौली) बैढ़न तक यदि मार्ग बढ़ा दिया जाता तो इलाहाबाद, बनारस के लिए सीधी रेल सुविधा उपलब्ध हो जाती।

चिरमिरी, मनेन्द्रगढ़, कोतमा कोयलांचल क्षेत्र है जिसमें अनेकों कोयला खदानें हैं और लोगों का आना जाना लगा रहता है कलकत्ता एवं बनारस के लिए सीधी रेल सुविधा उपलब्ध नहीं होनी से यात्रियों को काफी परेशानी होती है अतएव चिरमिरी से बनारस के लिए एक कोच अनूपपुर स्टेशन से सारनाथ (एक्स.) में अप अंड डाउन गाड़ियों में जोड़े जाने तथा चिरमिरी से हावड़ा के लिए एक कोच चिरमिरी विलासपुर पैसे. से बाम्बे हावड़ा एक्स. में जोड़े जाने का अनुरोध करता हूँ। मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है मेरे द्वारा सुझाये गये कार्यों को बजट में सम्मिलित किये जाने का कष्ट करेंगे।

श्री दिनेश चन्द्र यादव (सहरसा): सभापति महोदय, रेल मंत्री जी द्वारा जो रेल बजट रखा गया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं जिस क्षेत्र से चुनकर आता हूं, वह बिहार राज्य का सहरसा संसदीय क्षेत्र है। वह अति पिछड़ा इलाका है। कोसी क्षेत्र के नाम से भी वह जाना जाता है। मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि देश को आजाद हुए 53 वर्ष हो गए हैं।

लेकिन उस कोसी क्षेत्र में जहां पांच-छः जिले आते हैं, आज तक एक इंच भी बड़ी रेल लाइन की सुविधा उस इलाके में नहीं मिल सकी है। संयुक्त मोर्चा की सरकार में मानसी से फारबिसगंज बड़ी रेल लाइन की स्वीकृति हुई थी और उसमें निर्णय हुआ था कि उसके प्रथम चरण में मानसी से सहरसा तक बड़ी रेल लाइन का काम होगा और उसी बजट में वर्ष 1996-97 में आठ करोड़ 1997-98 में आठ करोड़ रुपये, 1998-99 में 3,50,99,000। वर्ष 1999-2000 में दस करोड़ और फिर इस वर्ष 2000-2001 में तीन करोड़ रुपये दिये गये। राशि तो प्रत्येक बजट में दी गई, लेकिन मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को जानकारी देना चाहता हूं कि जितनी राशि इसमें दी गई उस राशि का सही उपयोग इसमें नहीं हुआ। अभी जो कार्य हो रहे हैं उसमें मात्र 43 किलोमीटर में आमान परिवर्तन का काम होना है। इसमें कई पुल भी बनने हैं। माननीय रेल राज्य मंत्री दिग्विजय बाबू ने इस रेल लाइन के संबंध में दो-दो बार पदाधिकारियों से इसका रिव्यू भी किया। लेकिन मुझे अफसोस है कि वे पदाधिकारी इसमें रुचि नहीं लेना चाहते हैं, वे शायद समझते हैं कि जो पिछड़ा इलाका है, जहां आज तक विकास के कार्य नहीं हुए वह इलाका बिल्कुल पिछड़ा ही रहे तो अच्छा है। हम माननीय मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि उन पदाधिकारियों की निष्क्रियता की जरूर जांच होनी चाहिए। बहुत जगह देखने में आता है कि योजना तो स्वीकृत हो गई, लेकिन राशि उपलब्ध नहीं है। लेकिन इस योजना में जब राशि उपलब्ध है तो फिर काम न होने का कौन सा औचित्य है?

सभापति महोदय, हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को यह जानकारी देना चाहते हैं कि वर्ष 1996 के रेल बजट में यह योजना पास हुई थी, लेकिन इसके बीच में जो रेल पुल बनने हैं, पुल नम्बर 44, 45 एवं 47 टेंडर आज तक फाइनल नहीं हो सके। बार-बार टेंडर निकाले जाते हैं, लेकिन टेंडर का निष्पादन नहीं होता है, जिसके कारण इन पुलों का निर्माण कार्य शुरू नहीं हो पाता है। जनवरी, 1999 में उस इलाके के लोगों ने बड़ा भारी आंदोलन किया था। काम में ढिलाई थी रेल के पदाधिकारी काम में रुचि नहीं ले रहे थे। इसलिए वहां रेल के चक्के जाम किये गये थे। तब तत्कालीन रेल मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि हम 2002 ई. तक बड़ी लाइन का काम पूरा कर देंगे, लेकिन उनकी बात सच कैसे मानी जायेगी। उसमें जो पुल बनने हैं वे पुल ही बनकर तैयार नहीं होंगे तो 2002 में एकाएक पुल नहीं बन सकता। इसलिए हम माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि आप इसमें रुचि लीजिए और उस पिछड़े इलाके में जो काम शुरू किया गया है उसे पूरा किया जाना चाहिए। निर्मली से भपटियाही एक रेल लाइन थी, जिस रेल लाइन को अंग्रेजों ने बनाया था। 1944 के बाढ़ में जो रेल लाइन ध्वस्त हो गई, उस रेल लाइन को बनाने की किसी ने चिंता नहीं की। 1996 में इस का सर्वेक्षण हुआ, 1997 में इस रेल लाइन की सर्वेक्षण रिपोर्ट भी आई 40 कि.मी. की रेल लाइन बननी थी, उसके बीच में जो कोसी नदी पर पुल बनने थे, उसके गहन सर्वेक्षण और अंतिम स्थान निर्धारण के लिए दो करोड़ रुपया भी दिया गया था। लेकिन दो करोड़ देने के बाद भी उसका गहन सर्वेक्षण का कार्य शुरू नहीं किया गया। सहरसा से पूर्णिया, लिंक बनमंनखी-बिहारीगंज आमान परिवर्तन, के सर्वेक्षण की स्वीकृति हुई थी, मानसी से फारबिसगंज और कटिहार से जोगबनी आमान परिवर्तन की स्वीकृति हो गई है उसका लिंक रेललाइन सहरसा से पूर्णिया है, उसका सर्वेक्षण होना चाहिए और उसका भी आमान परिवर्तन किया जाना चाहिए। कोपरिया से वनमा-सोनवरसा राज, बिहारीगंज नई रेल लाइन निर्माण के सर्वेक्षण की स्वीकृति हुई है। उसे शीघ्र पूरा कर रेल लाइन निर्माण कराने की स्वीकृति दी जाए।

सभापति महोदय: अब आप समाप्त कीजिए, आपको पांच मिनट हो गए हैं।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : सभापति महोदय, मैं अभी खड़ा भी नहीं हुआ और आपने घंटी बजा दी। उस इलाके में रेल के अलावा और कोई सुविधा नहीं है, सड़क मार्ग भी नहीं है, इसलिए मेरा सुझाव है कि गाड़ी संख्या 329 जो कटिहार-समस्तीपुर-फास्ट पैसेंजर है उसका ठहराव सोनवर्षा कचहरी में होना चाहिए। गाड़ी संख्या 330 डाउन समस्तीपुर-कटिहार पैसेंजर का ठहराव धमारा स्टेशन में होना चाहिए। गाड़ी संख्या 327 बनमंनखी-समस्तीपुर

पैसेंजर जो सहरसा जंक्शन से खुलती हैं उसे सहरसा से तीन बजे खोला जाए। सहरसा जंक्शन के अगल-बगल में जो सड़क बनी हुई हैं प्रशांत मोड़ से शंकर चौक होते हुए रेलवे माल गोदाम तक जाती हैं काफी जर्जर है। वर्षा में 3-4 फीट पानी उस सड़क पर भर जाता है। स्टेशन आने जाने वाले यात्रियों को काफी दिक्कत होती है। पी.सी.सी. रोड 703 मीटर लम्बा है। वहां सड़क निर्माण कराया जाए।

सभापति महोदय, सिमरी बख्तियारपुर स्टेशन पर रिटायरिंग रूम और जनरेटर की सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए। कोपड़िया स्टेशन/कृषि प्रधान इलाके में अवस्थित हैं वहां सड़क की कोई सुविधा नहीं है, वहां से अनाज एवं अन्य सामग्री बाहर भेजने के लिए रेल माल बुकिंग के अलावा कोई साधन नहीं है। इसलिए कोपड़िया स्टेशन पर माल बुकिंग की सुविधा उपलब्ध करायी जाये।

सभापति महोदय, सहरसा कम्प्यूटर आरक्षण में पर्याप्त स्टाफ उपलब्ध कराया जाए और उसका अलग भवन बनाया जाए। सुपौल स्टेशन पर फुट ओवरब्रिज बनाया जाए। यह जिला मुख्यालय है। रेलवे लाइन शहर को दो भागों में बांटे हुए हैं इसलिए स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज नहीं रहने से यात्रियों को काफी दिक्कत होती हैं। सहरसा ओवरब्रिज 1997 में स्वीकृत हुआ। प्रत्येक साल कुछ न कुछ राशि दी जाती है। इस बार भी बजट में एक करोड़ रुपया दिया गया है। लेकिन काम शुरू नहीं हो रहा है। मैं रेल मंत्री एवं राज्य मंत्री से आग्रह करता हूं कि इस ओवरब्रिज का शिलान्यास कर शीघ्र काम पूरा कराया जाए। ओवरब्रिज नहीं बनने से कोशी कमिश्नरी मुख्यालय सहरसा के बंगाली बाजार रेलवे डासा दिन में कई कई घंटा जाम हो जाता है। आम लोगों को काफी असुविधा होती है। जयनगर (सकड़ी-दरभंगा) नरकटियागंज आमान परिवर्तन का कार्य नवम्बर, 1998 में तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने कार्य शुभारंभ शिलान्यास किया था, लेकिन कार्य में गति क्या कार्य शुरू ही नहीं हुआ। कार्य पूरा कराया जाये। सकड़ी से निर्मली-30 किलोमीटर/आमान परिवर्तन सर्वेक्षण स्वीकृत है। मात्र 30 किलोमीटर छोटी लाइन का आमान परिवर्तन होना है। शीघ्र सर्वेक्षण करा कर, आमान परिवर्तन किया जाए।

सभापति महोदय: दिनेश चन्द्र यादव जी, अब आप समाप्त करिए। आप अपने लिखित भाषण को टेबल पर ले कर दीजिए। अब समाप्त करिए। मैं अगले माननीय सदस्य का नाम पुकार रहा हूं।

श्री दिनेश चन्द्र यादव : सभापति महोदय, मैं समाप्त कर रहा हूं। अन्त में बस एक दुखद सूचना देना चाहता हूं। बिहार में जब कोई जो आन्दोलन चलता है उसमें सदैव रेल की संपत्ति को नुकसान पहुंचाया जाता है। बिहार में कोई जेल जाता है तो रेल तोड़ो, कुर्सी नहीं मिलती तो रेल रोको और तोड़ो आंदोलन का फैशन हो गया है दिनांक 5.3.2000 को आर.जे.डी. द्वारा बिहार बंद किया गया था, जिसमें सिर्फ रेल को निशाना बनाया गया था। मैं एक दुखद सूचना देना चाहता हूं दिनांक 6.3.2000 को सुबह सोनवर्षा कचहरी-सहरसा जंक्शन के बीच दो रेल इंजिनों की टक्कर हो गई। एक रेल इंजन के साथ एक बोगी टकरा गई उसमें छः लोगों की मृत्यु हो गई। उसमें कुनाल कुमार पुत्र श्री श्याम भगत, दीपक कुमार पुत्र श्री सत्येन्द्र मोदी, निर्मल कुमार पुत्र श्री बाबू लाल भगत सिगरी बख्तियारपुर (सहरसा) कल्लू यादव पिता श्री नूनू लाल यादव, ग्राम हरदी (सुपौल) एवं श्री राज कुमार राय पुत्र श्री जानीस दास सीतामढ़ी की मृत्यु हुई। मेरा आग्रह रेल मंत्री जी से है कि जिन लोगों की मृत्यु हुई उनके परिवार के लोगों को मुआवजा मिलना चाहिए। मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री वरकला राधाकृष्णन। आप अपने भाषण को सभा पटल पर रखना चाहते हैं या आप बोलना चाहते हैं?

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल): जी हाँ, मैं बोल रहा हूँ।

सभापति महोदय: आप कृपया केवल पांच मिनट का समय लीजिए।

[अनुवाद]

श्री वरकला राधाकृष्णन: महोदय, मैं आरंभ से ही यह कहना चाहता हूँ कि मैं माननीय रेल मंत्री की ईमानदारी पर शक नहीं करना चाहता परंतु यह वास्तविकता है कि लंबी दूरी की रेल यात्रा करने वाले यात्रियों को यह शंका रहती है कि अगले दिन जब वह अपने गंतव्य पर पहुँचेगा तो वह जीवित होगा या नहीं। हाल ही की दुर्घटनाओं से यह लगता है कि रेलवे के लिए सबसे मानव जीवन बहुत सस्ती वस्तु बन गई है। दुर्घटना होना अन्य बात हो गई थी। रेल को किसी भी समय कुछ भी हो सकता था। यही स्थिति बन गई थी। नि:संदेह, कुछ परिवर्तन हुआ है। परंतु यह काफी नहीं है।

महोदय, आपको याद होगा कि पहले दुर्घटनाओं को रोकने के लिए आधुनिक सुविधाएं और आधुनिक आधारिक ढांचा उपलब्ध नहीं था। इसलिए, मैं माननीय रेलवे मंत्री महोदया, को यह सुझाव देना चाहता हूँ कि यदि इसके लिए अधिक धनराशि की आवश्यकता हो तो भी इस पर खर्च करने में संकोच नहीं करना चाहिए। भारत में मानव जीवन अमूल्य है। इसलिए, रेलवे प्रशासन को चलाने में सुरक्षा को सर्वाधिक महत्व देना चाहिए।

[श्री वरकला राधाकृष्णन]

दूसरा, भारत में हजारों मानवरहित रेल क्रासिंग है। प्रतिदिन, इन रेलवे क्रासिंग पर तीन-या चार लोग दुर्घटनाओं के शिकार होते हैं। कई लोगों की जानें चली गई है। हमारे पास पर्याप्त सुरक्षा नहीं है। हमारे पास ऐसा तन्त्र नहीं है जो कि यह देखें कि इन मानव रहित रेलवे क्रासिंग की रेल य कर्मचारियों को लगाया गया है की या नहीं। इसलिए, इसे शीर्ष वरियता दी जानी चाहिए क्योंकि लोग ट्रकों और बैलगाड़ियों पर यात्रा करते हैं। उनकी जान की रक्षा की जानी चाहिए। इसलिए, इस पहलू को शीर्ष वरीयता दी जानी चाहिए। मानवरहित रेलवे क्रासिंग पर पूरे देश में गार्ड लगाना अति आवश्यक है। इसे शीर्ष वरियता दी जानी चाहिए। जहां तक रेलवे में खानपान की सुविधा का संबंध है, यह सबसे अस्वास्थ्यकर है। इसमें भोजन खाने लायक नहीं होता। यह लगभग सभी रेल गाड़ियों की वर्तमान स्थिति है। जब तक इस संबंध में कुछ ईमानदारी से प्रयास नहीं किये जायेंगे। इसका समाधान नहीं हो पाएगा। यही कुछ महत्वपूर्ण बातें हैं जिन्हें रेलवे प्रशासन को चलाने के दौरान ध्यान में रखा जाना चाहिए। यही सामान्य स्थिति है।

जहाँ तक केरल का संबंध है। मुझे कुछ मामलों को ध्यान में लाना है। केरल राज्य में एक रेलवे जोन बनाने की माँग लंबे समय से की जा रही है। केरल में में दो रेलवे डिवीजन हैं। त्रिवेन्द्रम डिवीजन का तमिलनाडु के कुछ भाग पर भी नियंत्रण है।

इसलिए, सभी पहलुओं पर ध्यान देने के पश्चात, यही उपयुक्त और न्यायोचित है कि केरल राज्य में एक रेलवे जोन हो।

पहले, पालाघाट में रेल कोच फैक्ट्री को शुरु करने का प्रस्ताव था, परंतु उस पर आज तक कोई कार्यवाही नहीं की गई। इस मामले पर भी तुरंत ग़ौर किये जाने की आवश्यकता है। पहले, मेरे मित्रों ने विद्युतीकरण के मुद्दे को उठाया था। जहाँ तक त्रिवेन्द्रम रेलवे स्टेशन का संबंध है, मेरा सुझाव है कि निमाम रेलवे स्टेशन का सेटेलाइट स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए ताकि लंबी दूरी की अधिकांश रेलगाड़ियां यहाँ रुक सके। इस मामले पर भी विचार किया जाना चाहिए।

जहाँ तक रेल लाइनों के दोहरीकरण का संबंध है, इस बात की लंबे समय से आवश्यकता महसूस कर रहे हैं कि त्रिवेन्द्रम-एर्नाकुलम बारस्ता कोट्टायम रेल लाइन का दोहरीकरण किया जाए। अन्य तटीय रेल-मार्ग, कायामकुलम से एर्नाकुलम से बरास्ता एल्लप्पी रेल मार्ग का भी दोहरीकरण किया जाए। इसमें कोई शक नहीं है कि इन दो रेल-मार्गों का दोहरीकरण किया जाए। जनता की यह लंबे समय से माँग है।

कोलम-विरुदुनगर का मीटर-गेज रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य को आज ही बिना विलम्ब शुरू किया जाना चाहिए।

त्रिवेन्द्रम और एर्नाकुलम के तटीय रेल मार्ग का साथ ही विद्युतीकरण किया जाना चाहिए और बाद में कोट्टायम होते हुए ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए, श्री वरकला राधाकृष्णन। आपका समय समाप्त हो गया है।

श्री वरकला राधाकृष्णन: यही कुछ समस्या है जिनका राज्य को सामना करना पड़ रहा है। मुझे आशा है कि रेल मंत्री महोदया इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगी और उसके आधार पर ही आदेश जारी किये जायेंगे। मुझे यहां बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

[हिन्दी]

श्री जोवाकिम बखला (अलीपुरद्वारस): सभापति जी मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। सहस्त्राताब्दी का पहला रेल बजट पेश करने का गौरव रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी ने प्राप्त किया, इसके लिए मैं सर्वप्रथम उन्हें बधाई देना चाहता हूं। विपरीत परिस्थतियों में भी उन्होंने रेल बजट को एक सही दिशा देने का प्रयास किया। इसलिए आम जनता की आशंका है कि रेल बजट में जो भी प्रावधान रखे गये हैं, जिन योजनाओं की घोषणा की गई हैं उन योजनाओं का अंजाम वे दे सकें। आपकी जो गठबंधन सरकार है। उसकी नीयत साफ होने की वजह से मुझे इसमें संदेह है क्योंकि उनका ज्यादा ध्यान निजीकरण की ओर है। आप रेल बजट को जो सही दिशा देना चाहती हैं उसमें वित्तीय सहायता आपको कहां तक मिलेगी, यह साफ नहीं है फिर भी बहुत अर्से के बाद पश्चिम बंगाल की ओर आपका ध्यान हम लोगों में आकृष्ट करने में सफलता पाई हैं मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि हमारे क्षेत्र में विशेषकर उत्तर बंगाल जो उत्तर पूर्वांचल का गेटवे माना जाता हैं। उसे क्षेत्र में रेल मंत्रालय द्वारा जिन योजनाओं की घोषणा की गयी है उन योजनाओं को आप सही तरीके से अंजाम दे सकती हैं तो सही अर्थ में पिछड़े क्षेत्र का विकास अवश्य ही होगा। विशेषकर नार्थ ईस्ट में जो सात राज्य हैं, उनके साथ सिकिक्म राज्य को नार्दर्न ईस्टर्न की काउंसिल में लिया गया हैं। अगर इन राज्यों की उन्नति होती है तो पिछड़े वर्ग के लोगों की आर्थिक, औद्योगिक और सामाजिक उन्नति जरूर होगी। हमारी काफी दिनों से मांग थी कि न्यूजलपाईगुड़ी से अलीपुरद्वारस जो कि नवगांव होते हुए जाती हैं उस मीटर गेज लाइन को ब्रॉड़ गेज लाइन में परिवर्तित किया जाये।

तत्कालीन मंत्री श्री राम विलास पासवान जी ने उसको स्वीकृति दी थी लेकिन इसको अंजाम देने का दायित्व आपने लिया हैं। मुझे उम्मीद है कि आप इसे अंजाम देने में सफल होंगी ।

रात्रि 11.00 बजे

इस बार भी बजट में आपने जो 80 करोड़ रुपये की राशि आवंटित की हैं। उससे इस वर्ष कम से कम कुछ काम आगे बढ़ सकेगा, ऐसी मुझे उम्मीद है। इसके साथ ही कूच बिहार, दार्जिलिंग, जलपाईगुड़ी जिले के लोगों की एक आशा थी कि उस क्षेत्र में एक नई रेल सेवा न्यू मैनागुड़ी, चेंग्रा, बांदा, जोगीघोपा शुरू की जाए। तूफानगंज से होते हुए एक नई रेल शुरू करने की जो मांग थी, उसे आपने सहानभूतिपूर्वक सुना और उसकी स्वीकृति दी। उसके हम उन तीन जिले के लोगों की और से आपको धन्यवाद देना चाहते हैं। हालांकि इसके लिए फिलहाल सिर्फ 6 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा है और 6 करोड़ रुपये से कम से कम काम शुरू हो जाना चाहिए। 733 करोड़ रुपये का जो प्रोजैक्ट है, उसे सही समय पर पूरा कर सकें, मैं इसकी कामना करूंगा। साथ ही दार्जिलिंग-हिमालयन ट्रेन, जिसे यूनैस्को ने वर्ल्ड हैरीटेज की मान्यता दे रखी है, उस ओर भी देसी और विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए मैंने इससे पहले भी मांग की थी। आप उस ओर ध्यान दें। नया डीजल इंजन देने की जो मांग रखी थी, उसकी भी आपने स्वीकृति दे दी। स्टेशनों के ब्यूटीफिकेशन के लिए भी आपसे अनुरोध किया था। मुझे आशा है कि इस ओर भी आपका ध्यान जरूर जायेगा। लोहित एक्सप्रैस गोहाटी से जम्मू की ओर सप्ताह में एक दिन जाती हैं मैं आग्रह करूगा कि उस ट्रेन को कम से कम तीन दिन चलाएं। बिहार, उत्तर बंगाल और आसाम के लोग विषेशकर जो चाय उद्योग में काम करते है ईट, भट्टों में काम करते हैं, खेतों में काम करते है, उनकी मांग रही हैं कि गोहाटी से एक ट्रेन रेल सेवा शुरू की जाए। आसाम से छोटा नागपुर रांची तक नई रेल सेवा की जो मांग हम रखते आये हैं मैं आपसे आग्रह करूंगा कि उसे सहानुभूति पूर्वक स्वीकार करें एवं अपने कार्य काल में चलाने का काम करें।

मैं आपको धन्यवाद देता हूं क्योंकि उत्तर बंगाल में कुछ नई योजनाओं के अंजाम देने के बारे में आपने कुछ किया। इसलिए आपने जो प्रगतिशील कदम उठाने का कष्ट किया है, मैं उसके लिए आपको धन्यवाद देते हुए, आपके 16 लाख सहयोगियों को नई सहस्राब्दि की शुभकामना देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री विजय कुमार खंडेलवाल (बेतूल): माननीय सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। नई शताब्दी में रेलवे मंत्री द्वारा इस बजट को पेश करके एक ऐतिहासिक कदम उठाया गया हैं। जितनी आर्थिक तंगी है, उन सबसे निकलकर उन्होंने इस बजट में यह बताने का प्रयास किया है कि यदि काम करने की इच्छा हो तो काम किया जा सकता है। सबसे पहले इस बात को उन्होंने अपने ऊपर लागू किया। जब उन्होंने रेल मंत्री का चार्ज लिया और बजट पेश किया तो उसके द्वारा यह बताया कि पिछले साल के मुकाबले इस साल के बजट में मितव्ययिता में साढ़े आठ सौ करोड़ रुपयों की बचत की। इस साल माल-भाड़े में जरूर कमी आई परन्तु रेल यात्रियों द्वारा साढ़े आठ सौ करोड़ रुपयों कि वृद्धि की गई। जब बजट पेश किया गया तो उन्होंने एक बात कही कि मैं जब तक जनता को सुविधा प्रदान नहीं कर सकती तब तक किराए बढ़ाने के लिए तैयार नहीं हूं। यह बजट उन्होंने जनता द्वारा जनता के लिए और जनता का प्रस्तुत किया गया ।

बजट में जो योजनाएं हैं, उनके द्वारा यह कोशिश की कि वे सिर्फ किराये या भाड़े से पैसा वसूल नहीं करेंगी, बल्कि गैर-परम्परागत स्त्रोतों के द्वारा उन्होंने इस बजट में 100 करोड़ रुपये वसूल करने का प्रावधान किया है। उन्होंने यह भी बताया कि यह 100 करोड़ रुपये की राशि कम है और आने वाले समय में हुडको से या अन्य एजेंसियों से चर्चा करके यह राशि साल साल में 1000 करोड़ रुपये गैर-परम्परागत स्त्रोतों से वे लाएगी और उसे वे रेलवे के विकास में खर्चा करेंगी। इस साल के बजट में पिछले वर्ष की तुलना में 23 प्रतिशत ज्यादा का, 11000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया हैं यह बजट यात्री सेवाओं में बढ़ोत्तरी करके 19 नई ट्रेनें चलाई गई है, गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की गई है, गाड़ियों के डिब्बों में वृद्धि की गयी है । बजट प्रावधान में यात्री सेवाओं में पिछले वर्ष से इस वर्ष 52 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। 80 अन्य स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकरण की सुविधा प्रदान करने का प्रावधान किया गया हैं । 150 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन घोषित करने का प्रावधान किया गया हैं। इंटरनेट की सर्विस लोगों को प्रदान करने की योजना है, अन्य सुविधा देने का प्रावधान भी किया गया है।

यह तो बजट के बाबत अपने विचार प्रस्तुत किये। मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं की तरफ रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं विशेष तौर से इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि नागपुर से चलने वाली महामाया एक्सप्रेस या गोंडवाना ट्रेन जब चालू की गई थी तो उसका यह उद्देश्य था कि दिल्ली में पहुंचने वाले मध्य प्रदेश के यात्री सवेरे पहुंच जायें और नागपुर इटारसी के बीच में चलने वाले जो पैसेंजर है वे भोपाल तक सही समय पर पहुंच जायें। जब नागपुर से यह ट्रेन चलती हैं तो काटोल नरखेड़ मुलताई, पांडुरना, आंमला, बेतूल रूकती है, पर एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन डोंगरी हैं यहां 1.5 लाख जनसंख्या है, यहां पर नगरपालिका है कोयले की माइंस में लोग काम करते हैं वे

[श्री विजय कुमार खंडेलवाल]

यू. पी. से आये हैं बिहार से आये हैं पर इस ट्रेन का स्टापेज यहां नहीं बनाया गया हैं। लगातार पिछले तीन साल से यह बात मैं आपके ध्यान में ला रहा हूं, मुझे जो जबाब रेल विभाग से मिला हैं वह एक ऐसा जवाब हैं कि यह व्यावसायिक दृष्टि से सम्भव नहीं हैं और इससे गाड़ी की गति धीमी होगी। मैं यहां पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि यह ट्रेन जब बीना पहुंचती है तो एक घंटा खड़ी रहती हैं। यहां दो मिनट स्टापेज देने से न तो यहां से आय की बढ़ोतरी होगी, डेढ़ लाख लोगों की जाने की सुविधा होगी, इसलिए घोड़ाडोगरी स्टेशन की तरफ एक दूसरी ट्रेन जिसके द्वारा कहा जाता हैं कि यहां से ज्यादा समय लगता है, की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कोचीन गोरखपुर, कोचीन बरौनी बैंगलौर गोरखपुर और कोचीन इन्दौर, ये अलग-अलग दिन अलग-अलग नामों से चलती हैं पर एक ही ट्रेन है। जब यह नागपुर से चलती हैं तो बेतुल तक आने में 190 किलोमीटर तय करने में सिर्फ तीन घंटे समय लगता है और जब बेतुल के इटारसी के बीच में चलती हैं तो सिर्फ 97 किलोमीटर चलती है तो इसमें तीन घंटे का समय लगता है। हम रेलवे के लोगों से जानना चाहते है कि इसमें कौन से समय की बर्बादी होगी। यह ट्रेन जंगल में खड़ी रहती हैं अगर इसको घोड़ाडोंगरी स्टेशन पर दो मिनट का समय दे दिया जाय तो यू. पी. में रहने वाले लोग लखनऊ कानपुर में जो लोग काम करते है उनको वहां जाने के लिए इस ट्रेन की सुविधा प्रदान हो जायेगी। एक ट्रेन मध्य प्रदेश के अन्दर से लेकर बिलासपुर के लिए चलती हैं महानदी इस ट्रेन का स्टापेज भी दिया जाये। यह ट्रेन सिर्फ मध्य प्रदेश में चलती हैं, मध्य प्रदेश के लोगों के लिए है, इसको अगर घोड़ाडोगरी में स्टापेज दे दिया जाये तो इसमें कोई तकलीफ नहीं होगी। मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि आप ट्रेनों को रोककर तो देखिये, अगर आप के राजस्व में बढ़ोतरी न हो तो आप ट्रेन बन्द कर दीजिए। लगातार हर साल करीब-करीब 20 लाख रुपये की आप में बढोतरी होती जा रही है। पिछले वर्ष एक करोड़ रुपये की आय इस स्टेशन से हुई थी।

इस साल सवा करोड़ रुपये के ऊपर होगा। इसके अलावा मैं अपने क्षेत्र की कुछ जगहों के बारे में भी कहना चाहूंगा। मेरे क्षेत्र में सबसे ज्यादा रेलवे स्टेशन आते हैं। इसलिए जब भी मैं कोई आवेदन करता हूं तो लगता है छः सात स्टेशन हैं। मुलताई जहां से ताप्ती नदी निकलती हैं वहां से मद्रास-जम्मू तवी लखनऊ - चेन्नई,जयपुर-चेन्नई और तिरूपति-वाराणसी एक्सप्रैस का हाल्ट दिया जाएगा।

सभापति महोदय : अब समाप्त करें।

श्री विजय कुमार खंडेलवाल: मैं दो मिनट में समाप्त करता हूं। हरदा जो जिला मुख्यालय है, इटारसी से मुम्बई के रूट पर, वहां पर पवन एक्सप्रैस का हाल्ट दिया जाना चाहिए। कामायनी एक्सप्रैस जो सागर से बनारस से जाती है मुम्बई तक, उसका भी हाल्ट दिया जाना चाहिए। टसमरनी स्टेशन है, जहां से झेलम जब उत्तर में आती हैं तो उसका हाल्ट दिया गया है, लेकिन जब झेलम मुम्बई की तरफ जाती है तो उसका हाल्ट नहीं दिया गया है वह दिया जाना चाहिए। खिरकिया स्टेशन है, वहां पर सूरत-वाराणसी, सूरत और कुर्ला मुजफ्फरनगर-कुर्ला एक्सप्रैस को भी हाल्ट देना चाहिए ।

सभापति महोदय: श्रीमती आभा महतो, श्रीमती संगीता सिंह देव और श्री एन. वेंकटस्वामी अपनी-अपनी स्पीच ले कर रहे हैं।

प्रो. आई.जी. सनदी (धारवाड़ दक्षिण): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया है, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं देश की जनता के प्रति ममता भरा हुआ नई सहस्त्राब्दी का पहला बजट, वह भी महिला रेल मंत्री ममता जी के हाथों, मैं इसका हार्दिक स्वागत करता हूं। इस रेल बजट को पेश करते समय ममता जी ने रवीन्द्र नाथ टैगोर जी के शब्दों को यहां उद्धृत किया था—"मैं खाली हाथ मन में आस लिए अपनी यात्रा कर रहा हूं। लेकिन ममता जी आपके हाथ खाली नहीं है। शक्ति से भरे हुए रेल की अवरूद्ध गति से भरे हुए हैं। आपकी रेल लाइन भारत माता की हाथ की अथरेखाएं मैं समझता हूं कि जहां अथरेखाएं है, वहां कभी भी अनर्थ नहीं हो सकता। आपने खाली हाथों के बारे में कहा था । मन में आस लिए मैं एक संस्कृत श्लोक यहां पर उद्धृत करना चाहता हूं।

आशानां मनुष्याणां कश्चिद् आश्चर्य श्रृंखला।
यया बद्धःप्रधावंति यस्थिस्टतिस पंगुवत् ।।

मैं इसका अर्थ बताना चाहता हूं। आशा मनुष्य के पास आश्चर्य की श्रृंखला है, चेन है। आशारूपी चेन जिसके पांव में रहेगी वह चेन के बावजूद भी दौड़ सकता हैं जिसके पास वह नहीं है वह मनुष्य पंगुवत, लंगड़े की तरह बैठ सकता हैं आपके हाथ तो खाली नहीं हैं। आपके पास आशा भी है। आप प्रगति के पद पर आगे बढ़ेगी, इसका मुझे विश्वास है। जिनके पास आत्मज्ञान है आत्मविश्वास है आत्मसंयम है, वे देश के विकास पथ पर बेरोक चल सकते हैं। भले ही आप अकेली क्यों न हों। मैं रवीन्द्र नाथ जी की उस बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं, आप कह रही हैं कि अकेली हूं रवीन्द्र नाथ जी ने कहा था—एकला चलो रे, रोशनी नहीं तो रोशनी बन जाओ रे।

ममता जी आप रोशनी बन गयी है लेकिन कर्नाटक की तरफ, कर्नाटक की रेल प्रगति की तरफ मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। जहां पर थोड़ा सा अंधेरा है। पहला अंधेर हुबली-धारवाड़ शहर का हैं। जो मेरा क्षेत्र हैं। वहां पर साउथ वैस्टर्न जोन बनाने की कल्पना चली थी। कई रेल मंत्री उसको बनाना चाहते थे। स्वयं प्रधान मंत्री अटल बिहारी जी हुबली आकर उसका शिलान्यास करना चाहते रहे थे पता नहीं क्या हुआ ।

इसको छोड़कर बाद में उन्होंने हुबली-अंकोला नई ब्राडगेज लाइन बनाने का शिलान्यास कर आएं। बंगलौर दूसरी राजधानी बनाने का सपना देख रहे हैं हुबली में ही साउथ वेस्टर्न जोन बनाने का सपना भी देख रहे हैं। जहां तक रेलवे वर्कशाप की बात हैं, जब देवेगौड़ा जी प्रधान मंत्री बने, तो वे इस जोन का हाईजैक करके बंगलौर ले गए, लेकिन उन्होंने एक पैकेज देने की बात कही थी जो सौ साल पुराना वर्कशाप है, उसके लिए पचास करोड़ रुपये का पैकेज देंगे और वैगन्स बनाने शुरू होगे। इस वर्कशाप में पहले सात हजार लोग काम करते थे, यह संख्या घटते-घटते 3,500 के करीब हो गई। मेरी प्रार्थना है, इसके नवनिर्माण के लिए जो पैकेज देने का प्रामिस किया गया था उसके दिलाने में आप हमारी सहायता करेंगी।

अब मैं कुछ प्रोजैक्ट के बारे में कहना चाहता हूं। हुबली-अकोला-992 करोड़ रुपये का प्रौजैक्ट है लेकिन आपने सिर्फ 9 करोड़ रुपया रखा हैं। आन-गोइंग प्रोजैक्ट बीजापुर-गदग, दो साल से पड़ा हुआ है, वहां बीजेपी के लोगों ने आग लगा दी थी नहीं तो वह प्रोजैक्ट कम्पलीट हो सकता था, 167 करोड़ रुपये के प्रोजैक्ट के लिए सिर्फ 10 करोड़ रुपये दिए गए हैं। कोट्टुर-हरिहर -इसके लिए 157 करोड़ रुपये चाहिए, लेकिन 2.9 करोड़ रुपये दिए गए है, गुलबर्गा-बीदर - यदि यह प्रोजैक्ट पूरा हो जाता है, तो बंगलौर से दिल्ली की दूरी 500 किलोमीटर कम हो सकती है लेकिन इसके लिए भी आपने दो करोड़ रुपये दिए हैं। मुनिराबाद-महबूबनगर - यह भी 410 करोड़ रुपये प्रोजैक्ट है, लेकिन इसके लिए आप ने दो करोड़ रुपये दिए है। हासन-बंगलौर - इसके लिए 409 करोड़ रुपये चाहिए, लेकिन 9 करोड़ रुपये दिए गए हैं। हासपेट-गुंतकल इसके डबल लाइन कन्वर्जन के लिए 162 करोड़ रुपये की जरूरत है लेकिन 11 करोड़ रुपये दिए गए है। इंटर माडल विकास का प्रस्ताव कर्नाटक के मुख्यमंत्री श्री एस. एम. कृष्णा, जो इस सदन के सदस्य रह चुके हैं, सारे संसद सदस्यों को लेकर आपको प्रस्तुत कर चुके हैं। मैं चाहता हूं कि आप उस पर ध्यान देकर कर्नाटक की रेल समस्याओं का समाधान करेंगी ।

अंत में, आपने स्वामी विवेकानंद जी को उद्धृत करते हुए कहा था - "मुझे कुछ ऐसे पुरूष और महिलाएं दीजिए, जो सच्चे और निस्वार्थ भाव वाले हों और मैं दुनिया को हिला दूंगा" आप महिला भी है, सच्ची भी हैं, निस्वार्थ भाव वाली भी हैं, आप दुनिया को हिलाने के साथ-साथ अपने विभाग को हिलाइए और ठीक समय पर गाड़ियां चलाइए, भारत की जनता आपको सलाम करेगी और हमेशा आपको याद करेगी।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: श्री छत्रपाल सिंह अपना भाषण सभा पटल पर रख रहे हैं।

***डा. एन. वेंकटस्वामी** (तिरुपति): महोदय, मुझे इस सम्माननीय सभा के पटल पर रेल बजट के संबंध में रखने का अवसर देने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

सबसे पहले मैं माननीया रेल मंत्री को वर्ष 2000-001 के लिए एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ। माननीय मंत्री आप लोगों के कल्याण के प्रति उनकी दिलचस्पी के लिए जानी जाती हैं जो इस बजट में स्पष्टत: परिलक्षित होती है। मैं मंत्री महोदया को पुन: बधाई देता हूँ और इस बजट का प्रसंशा के साथ समर्थन करता हूँ।

हालांकि नई रेलगाड़ियों, नई रेललाइनों और रेललाइनों के दोहरीकरण आदि के रूप में उनके अनुग्रह से अनेक राज्य लाभान्वित हुए हैं किंतु मुझे यह कहते खेद है कि उनकी उदारता से सामान्यतया आंध्र प्रदेश राज्य और विशेषरूप से रायलसीमा पूरी तरह लाभान्वित नहीं हुए हैं।

महोदय, आंध्र प्रदेश में रायलसीमा प्रत्येक क्षेत्र में एक अत्यन्त पिछड़ा क्षेत्र है। उस क्षेत्र में बारहमासी नदियां नहीं है। वहां पर कोई बड़ी सिंचाई परियोजना और बड़े उद्योग नहीं है। लोग पूर्णत: कृषि और मासनून की सनक पर निर्भर है जो हमेशा अनियमित रहता है। इस क्षेत्र के लोग मेहनतकश है जो दिन-रात मेहनत करना चाहते हैं। यहां की मृदा उपजाऊ है किंतु यहां सिंचाई सुविधाएं नहीं हैं, न ही उस क्षेत्र में कोई उद्योग है। हालांकि वहां पर चूना, ग्रेनाइट आदि जैसे खनिजों के विपुल भंडार हैं और वहां पर मूंगफली, नींबू, आम, संतरा, केला, अंगूर, शहतूत जैसी नकदी फसलें और टमाटर जैसी सब्जियां पैदा होती हैं। कुल मिलाकर यह क्षेत्र खनिज संपदा संपन्न क्षेत्र है। और यहां पर उनके पर्यटक स्थल है। यातायात की समुचित सुविधाओं के अभाव में किसान अपने उत्पादों को बाजार नहीं भेज पाते हैं जिससे उन्हें भारी नुकसान हो रहा है।

महोदय, आप जानते हैं कि किसी भी प्रकार के विकास के लिए पर्याप्त संचार सुविधाएं अपरिहार्य हैं। पर्याप्त संचार सुविधाओं

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. एन. वेंकटस्वामी]

के अभाव में यह क्षेत्र अभी भी अविकसित है। तीस वर्ष से अधिक अवधि तक यह क्षेत्र रेलवे प्राधिकारियों की नजर में नहीं आया। हालांकि कुछ समय पहले इस क्षेत्र के लिए कुछ योजनाओं के बारे में सोचा गया था किंतु उन पर कोई कार्यवाही नहीं की गई।

इस क्षेत्र को तमिलनाडु, केरल, कर्नाटक जैसे दक्षिणी राज्यों से जोड़ने के लिए तिरुपति-कटपाड़ी लाइन का आमान परिवर्तन का कार्य 1992-93 में शुरू किया गया था इसे दस वर्ष बाद तकनीकी स्वीकृति दी गई थी। तिरुपति-कटपाड़ी लाइन का आमान परिवर्तन के बारे में न केवल रायलसीमा-क्षेत्र के तिरुपति से जोड़ने के लिए सोचा गया था अपितु तिरुपति तीर्थस्थल के महत्व को ध्यान में रखते हुए भी सोचा गया था।

तिरुपति भगवान वेंकटेश्वर जिन्हें इस भाग में बालाजी के नाम से जाना जाता है, की पीठ है और यह भारत में एक सर्वाधिक पवित्र तीर्थस्थल है। भगवान वेंकटेश्वर की पूजा करने के लिए हजारों यात्री यहां जाते हैं। मुझे विश्वास है कि अनेक माननीय सदस्य तिरुपति गए होंगे और उन्होंने भगवान वेंकटेश्वर की पूजा-अर्चना की होगी। मैं माननीया मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे भी तिरुपति जाएं और भगवान वेंकटेश्वर की पूजा-अर्चना करें। तिरुपति-कटपाड़ी लाइन के आमान-परिवर्तन का कार्य 1992-93 में शुरू किया गया था किंतु यह अभी भी आरंभिक चरण में है। मैं नहीं जानता कि यहां दशक पुरानी योजना कब पूरी होगी। उसके बाद शुरू की गई आमान परिवर्तन योजनाएं पहले ही पूरी की जा चुकी है। मैं आपको ऐसी योजनाओं की सूची देता हूँ जो पहले ही पूरी की जा चुकी है।

1992-93 से बजट में प्रति वर्ष आवंटन किया जाता है किंतु लगता है कोई कार्य शुरू नहीं किया गया है, इस रेल लाइन के लिए आवंटित धन कहां गया। स्पष्ट है यह धन कहीं अन्यत्र खर्च किया गया होगा। 1998-99 में 30 करोड़ रुपये और 1999-2000 में 20 करोड़ रुपए आवंटित किये गये थे। किन्तु पिछले माह दक्षिण-मध्य रेल के महाप्रबंधक ने सांसदों को बताया कि जनवरी 2000 तक केवल 25.03 लाख रुपए खर्च किए गए है। 50 करोड़ रुपये कहां चले गये थे? इस वर्ष 12 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। इस तरह इस परियोजना के पूरा होने में एक दशक और लग जाएगा। मैं माननीय मंत्री महोदया से जानना चाहता हूँ कि यह परियोजना कब तक पूरी होगी।

यह भगवान वेंकटेश्वर के तीर्थ शहर से संबंधित योजना है। उन्होंने लम्बी प्रतीक्षा की है। वे क्रोधित हों और अपनी आखें खोलें, इससे पहले रेलवे को इस पर कार्य शुरू कर इसे पूरा करना चाहिए। मैं माननीया मंत्री से आग्रह करता हूँ कि वे यह सुनिश्चित करें कि दीर्घकाल से लंबित इस योजना के लिए पर्याप्त धन आवंटित किया जाए और इसे मार्च 2001 से पूर्व पूरा किया जाए। मैं माननीया मंत्री को बताना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र के लोगों ने दीर्घकाल तक प्रतीक्षा की है अब उनके धैर्य की परीक्षा नहीं ली जा सकती है। मुझे आशा है कि इस उचित मांग को करने में इस सभा के माननीय सदस्य मेरे साथ हैं।

यह अनुरोध केवल इसलिए नहीं किया जा रहा है कि यह रायलसीमा क्षेत्र को अन्य दक्षिणी राज्यों से जोड़ती है और यह एक प्रसिद्ध तीर्थस्थल है अपितु इसलिए भी किया जा रहा है कि इससे रेलवे करोड़ों रुपये कमाती है। क्योंकि यह एक तीर्थस्थल है और इससे इस शहर में लोगों का आवागमन बढ़ा है।

यह न केवल एक तीर्थस्थल है, अपितु यह एक शैक्षिक केन्द्र भी है जहां पर तीन विश्वविद्यालय है जिनमें पड़ौसी शहरों के छात्र भी पढ़ने के लिए आते हैं।

इस रेललाइन आमान परिवर्तन का कार्य पूरा करने के अलावा तिरुपति रेलवे स्टेशन पर दैनिक सुविधाओं में भी तत्काल सुधार किये जाने की आवश्यकता है। वेस्ट रेलवे स्टेशन को रेलवे यार्ड के रूप में विकसित किया जाना चाहिए ताकि रेलगाड़ियों को यार्ड में ले जाया जा सके और आने वाली रेलगाड़ियों के लिए पटरी खाली हो। रनीगुंता और तिरुपति के बीच रेललाइन के दोहरीकरण का कार्य शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए। धर्मावरम लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य भी लम्बे समय से लम्बित है।

रायलसीमा क्षेत्र की एक अन्य महत्वपूर्ण योजना रेनीगुंटा-गुंताकल लाइन का दोहरीकरण है। यह भी लम्बे समय से लंबित योजना है। इस पर 1975 में कार्य शुरू हुआ था किंतु इसका कार्य अभी पूरा नहीं हुआ है। यह दूरी मात्र 305 कि.मी. है। अब तक 115 कि.मी. लाइन के दोहरीकरण का कार्य पूरा हुआ है। इस दर पर इस कार्य को पूरा करने में एक दशक और लग जाएगा।

इस लाइन के दोहरीकरण का कार्य पूरा करना दो कारणों से बहुत महत्वपूर्ण है। पहला, इससे कुडप्पा, कुरनूल, अनन्तपुर और बेल्लारी जिलों में उद्योगों के विकास में सहायता मिलेगी जहां पर चूना, पायराइट्स, ग्रेनाइट आदि जैसे खनिजों के विपुल भंडार है। दूसरा, पायराइट्स और ग्रेनाइट जैसे खनिजों के निर्यात से विदेशी मुद्रा अर्जित की जाती हैं। अतः इस लाइन के दोहरीकरण के कार्य को यथाशीघ्र पूरा करना आवश्यक है।

गुडूर-रेनीगुंटा रेललाइन का दोहरीकरण कार्य भी लंबित है। इसे भी शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। इस लाइन के दोहरीकरण से उड़ीसा, पश्चिम बंगाल और पूर्वोत्तर राज्यों से तिरुपति आने वाले यात्रियों को सहायता मिलेगी। इससे न केवल तीर्थयात्रियों को

सहायता मिलेगी अपितु प्रतिदिन भारी मात्रा में नींबू भी कलकत्ता ले जाए जा सकते हैं। पश्चिम बंगाल के लोग नेल्लोर और चित्तूर जिलों के नींबूओं को पसंद करते हैं।

एक अन्य संस्थान की ओर भी प्राधिकारियों को ध्यान देने की आवश्यकता है। तिरुपति के निकट रेनीगुंटा में डिब्बा मरम्मत कार्यशाला है। इस कारखाने का 200 यूनिटों की स्वीकृत संख्या के साथ स्थापित किया गया था, करोड़ों रुपए खर्च कर भूमि खरीदी गई थी और मशीनें भी खरीदी गई। भूमि, मशीन और जनशक्ति उपलब्ध है। किंतु कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई है। केवल 84 यूनिटों में ही कार्य करने दिया गया है। सारा संस्थान घिरा है। इसे 200 यूनिटों के लिए क्यों बनाया गया और स्वीकृत संख्या के लिए आवश्यक अवसंरचना क्यों जुटाई गई और उनका उपयोग क्यों नहीं किया गया? नियोजन में क्या गड़बड़ी आई? क्या यह राष्ट्रीय बर्बादी नहीं है कि 200 यूनिटों के लिए अवसंरचना खरीदी गई और केवल 84 यूनिटें कार्य कर रही है। हजारों एकड़ जमीन खरीदी गयी थी। रेल प्राधिकारियों ने स्थानीय लोगों के बच्चों को रोजगार मुहैया कराने का वायदा किया था। संस्थान को भी हजारों स्थानीय लोगों को रोजगार मुहैया कराना था। अत: सरकार को लापरवाहीपूर्ण नियोजन के कारण भारी राष्ट्रीय बर्बादी के बारे में स्पष्टीकरण देना होगा।

मैं माननीया मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे इस कार्यशाला में जाएं या अपने सहायकों को वहां भेजे और पूर्ण रिपोर्ट प्राप्त करे तथा यह सुनिश्चित कर कि यहां पर यूनिटों की संख्या किश्तवार बढ़ाई जाए।

अपनी अंतिम बात पर आते हुए मैं माननीय मंत्री के ध्यान में निम्नलिखित बात लाना चाहता हूँ। महोदय, एक समय में बित्रगुता दक्षिण रेल में गतिविधियों का केन्द्र था। यह चेन्नई और विजयवाड़ा के बीच स्थित है। जब भाप इंजन प्रचलित थे तो यहां बहार रहती थी। इसकी सामरिक स्थिति के कारण एक समय यह निगरानी केन्द्र था। यहां पर 1300 एकड़ भूमि उपलब्ध है। गुंटूर के बजाय इसे डिविजन बनाने के लिए यहां पर सभी आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध हैं। आर्थिक और प्रशासनिक दृष्टि से भी यहां पर डिविजन खोलना व्यावहारिक है। अन्यत्र करोड़ों रुपये खर्च करने के बजाय मैं माननीया मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे इस मुद्दे पर पुनर्विचार करें।

अन्त में मैं माननीया मंत्री से जोर देकर यह कहना चाहता हूं कि तिरुपति-कटपाड़ी रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य मार्च 2001 से पूर्व पूरा किया जाए और धर्मवरम से पकाला रेललाइन का आमान परिवर्तन यथाशीघ्र पूरा किया जाए।

गुंटाकल-रेनीगुंटा लाइन का दोहरीकरण कार्य इस वित्तीय वर्ष से पूर्व पूरा किया जाना चाहिए।

डिब्बा मरम्मत कार्यशाला में इसकी स्वीकृत संख्या के अनुसार कार्य किया जाए और बित्रगुंता के रेलवे डिविजन बनाया जाए।

*श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव (बोलनगीर): सभापति महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री महोदया के साथ साथ माननीय रेल राज्य मंत्री को कई नवीन एवं परस्पर प्रभाव वाले व्यापक बजट को पेश करने के लिए बधाई देना चाहूँगी।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदया का यात्री भाड़े में वृद्धि न करने के लिए, स्वतंत्रता सेनानियों तथा कारगिल के 'विजय अभियान' की विधवाओं को छूट देने तथा दसवीं कक्षा तक के विद्यार्थियों को नि:शुल्क यात्रा सुविधा प्रदान करने के लिए कृतज्ञ हूँ। तथापि, माल-भाड़े में मामूली सी वृद्धि हुई है, यह वहन करने योग्य है।

ग्राहक अंतरापृष्ठ क्षेत्र में महत्वपूर्ण सुधार करने हेतु सूचना तकनीक को बढ़ाने के लिए बड़ी पहल को आरंभ किये जाने का प्रस्ताव सचमुच क्रांतिकारी तथा सराहनीय है। तथापि, मुझे अफसोस के साथ कहना है कि उड़ीसा की अवहेलना की गई है। उड़ीसा के लिए किसी नई रेलगाड़ी की संस्वीकृति नहीं दी गई है। मैं माननीय मंत्री महोदया से भुवनेश्वर से बहरामपुर, बहरामपुर से टिटलागढ़ होते हुए कलिंग के लिए एक नई रेलगाड़ी उपलब्ध कराने का अनुरोध करती हूँ।

हालाँकि, बोलनगीर-खुर्दा रेलवे लाइन के संबंध में, मैं 14.5 करोड़ रुपये के बजटीय आवंटन हेतु कृतज्ञ हूँ, मैं इसे परियोजना लागत के कम से कम दस प्रतिशत जो कि 353.38 करोड़ रु. है तक बढ़ाए जाने का अनुरोध करती हूँ। परियोजना को पूरा किये जाने की एक समयबद्ध योजना होनी चाहिए। मैं बोलनगीर रेलवे स्टेशन पर यात्री आरक्षण प्रणाली (पी आर एस) स्थापित किये जाने का भी अनुरोध करती हूँ। मैं, निजामुद्दीन से पुरी के लिए हीराकुड एक्सप्रेस में बोलनगीर के लिए 12 बर्थों के आरक्षण कोटे को रद्द किये जाने की जांच करने तथा उसे फिर से लागू किये जाने का अनुरोध करती हूँ। पुन:, मैं उनसे इसे सप्ताह में तीन दिन के बजाए दैनिक किए जाने का अनुरोध करती हूं। अपनी बात पुन: कहने के जोखिम के साथ, चूँकि मैंने पिछले दो बजटों में उन्हीं चीजों को किये जाने का अनुरोध किया है, मैं टिटलागढ़ स्टेशन को कोचिंग टर्मिनल, टिटलागढ़ स्टेशन पर ऊपरी पुल के निर्माण, बोलनगीर स्टेशन पर रेक अनलोडिंग प्लेटफार्म, टिटलागढ़ एवं रायगढ़ के बीच डी एम यू ट्रेन आरंभ करने, संबलपुर तथा नागपुर के बीच, टिटलागढ़ से बोलनगीर होते हुए बारगढ़/संबलपुर

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्रीमती संगीता कुमारी सिंहदेव]

होते हुए एक एक्सप्रेस ट्रेन आरंभ करते हुए, रायपुर से टिटलागढ़ की ट्रेन का बोलनगीर तक विस्तार करने, सबलपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस का काऊटाबनजी स्टेशन तक विस्तार करने सामेलेश्वरी एक्सप्रेस का कांटाबनजी होते हुए रायपुर तक विस्तार करने के साथ टिटलागढ़ रेलवे स्टेशन को एक बड़े जंक्शन के रूप में विकसित किए जाने का अनुरोध करती हूँ।

रेल मंत्रालय के अधीन मेरे जिले में लगभग 600 एकड़ भूमि का उपयोग नहीं किया गया है। मैं माननीया मंत्री महोदया से यह देखने का अनुरोध करती हूँ कि भूमि का उचित रूप से प्रयोग तथा रख-रखाव किया जाता है अथवा अन्यथा, इसे उन लोगों को वापस कर दिया जाना चाहिए, जिन्होंने इसे रेलवे को दान किया है, ताकि एक उचित रेलवे अवसंरचना का विकास हो सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र से स्थानीय जनसंख्या के सामूहिक पलायन को रोकने के लिए यह अनिवार्य है कि बोलनगीर तथा सोनेपुर जिलों में बड़े पैमाने पर कार्य किए जाएं। माननीया मंत्री महोदया, महाचक्रवात की तबाही को ध्यान में रखते हुए, उड़ीसा के तटीय जिलों में कुछ रेलवे स्टेशनों का उन्नयन करने हेतु पर्याप्त रूप से दयावान है। महाचक्रवात के भावी परिणामों से कार्य उपलब्ध करा कर निपटा जा सकता है। कुमारी ममता जी के ओजपूर्व नेतृत्व के अधीन मैं आश्वस्त हूँ कि रेलवे की प्रगति एवं समृद्धि होगी।

सभापति महोदय, मैं, वहां 2000-2001 हेतु रेलवे बजट पर बहस में भाग लेने का अवसर मुझे प्रदान करने हेतु आपको धन्यवाद देती हूँ।

[हिन्दी]

***श्रीमती आभा महतो** (जमशेदपुर): माननीय सभापति महोदय, भारत के इतिहास में पहली महिला रेल मंत्री महोदया द्वारा प्रस्तुत 2000-2001 के रेल बजट का मैं नये सहस्त्राब्दी की मंगल बेला में स्वागत करती हूँ। साथ ही अपने क्षेत्र की जनता के हित के कुछ लम्बे समय से चली आ रही मांगों को आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी के पास रखना चाहती हूँ:

- मेरे संसदीय क्षेत्र घाटशिला में पुरुषोत्तम या नीलांचल एक्सप्रेस की ठहराव की मांग लम्बे समय से चली आ रही है। मैं आग्रह करती हूँ कि एक महिला रेल मंत्री द्वारा महिला सांसद की क्षेत्र की जनता की मांग को पूरी की जाय और अविलम्ब घाटशिला स्टेशन पर पुरुषोत्तम या नीलांचल एक्सप्रेस की ठहराव की व्यवस्था की जाय।

- खालसा दिवस के 300वाँ वर्ष मनाया जा चुका है। इसी शुभ दिवस के नाम पर खालसा स्वर्ण जयंती एक्सप्रेस पुरी अमृतसर तक चलायी जाय।

- नई दिल्ली-हावड़ा-भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन भुवनेश्वर-खड़गपुर-टाटानगर-बोकारो स्टील सिटी होते हुए नई दिल्ली तक चलायी जाय।

- स्वर्ण रेखा एक्सप्रेस जो धनबाद जंक्शन से टाटानगर को जाती है, इसके समय में परिवर्तन कर सुबह 8.00 बजे धनबाद से टाटानगर के लिए प्रस्थान की व्यवस्था करायी जाय ताकि दिल्ली से जो यात्री राजधानी एक्सप्रेस की ठहराव की व्यवस्था करायी जाए ताकि दिल्ली से जो यात्री राजधानी एक्सप्रेस से आते हैं वे स्वर्ण रेखा एक्सप्रेस से आद्रा, पुरुलिया, टाटानगर तक जा सके।

- वैद्यनाथ धाम देवधर में रोजाना हजारों यात्री आते-जाते हैं। अत: इस प्राचीन तीर्थ स्थल में यात्रियों की सुविधा के लिए जसीडीह स्टेशन में राजधानी एक्सप्रेस की ठहराव की व्यवस्था की जाए।

अंत में मैं रेल बजट की प्रशंसा करते हुए माननीया रेल मंत्री महोदया से आग्रह करना चाहूँगी कि टाटा-पटना-राउरकेला के लिए एक ट्रेन 3287 ए/88 ए जो थी, उसे अब इस बजट में विलासपुर तक बढ़ा दिया गया है, जिससे टाटानगर के यात्रियों को घोर कष्ट होने की उम्मीद है, क्योंकि रात्रि के समय यही एक अच्छी ट्रेन थी, जो सुबह को टाटानगर और पटना पहुँचती थी। अत: कोई एक नयी एक्सप्रेस ट्रेन टाटा से पटना तक रात्रि में चलाने की व्यवस्था की जाय।

***श्री छत्रपाल सिंह** (बुलंदशहर): माननीय सभापति महोदय, मा. रेल मंत्री कु. ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं। इन्होंने देश की जनता पर कोई अतिरिक्त कर नहीं लगाया, इसके लिए यह धन्यवाद की पात्र हैं। रेल यात्रा की दर गत वर्ष की भांति ही रखी गई है। मात्र कुछ वस्तुओं के रेल भाड़ा बढ़ाया गया है। परन्तु रेल संचालन में बहुत कमियां हैं, जो पूर्व से चली आ रही हैं। उनको दूर करने के लिए कुछ सुझाव जरूर सदन के माध्यम से मंत्री के सामने रखूंगा।

महोदया, रेल की यात्रा बराबर जोखिम का काम होता जा रहा है। सुरक्षा समाप्त होती जा रही है। आये दिन रेल पटरियों से उतर रही हैं। दुर्घटनायें बढ़ रही हैं तथा रेल डकैती की घटनायें बराबर बढ़ती जा रही हैं। इसके लिए सुझाव दूंगा कि पटरियों के रख

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

रखाव पर ज्यादा ध्यान दिया जाये तथा रेल सुरक्षा दल को चुस्त किया जाये। तथा रेल संचालन हेतु आधुनिक उपकरणों का प्रयोग बढाया जाये।

महोदया, रेलों में सफाई व्यवस्था की स्थिति बहुत खराब है विशेष कर पैसेंजर रेलों में ज्यादा खराब है। बाथरूम कई-कई दिन तक साफ नहीं किये जाते। झाड़ू नहीं लगायी जाती।रेलवे स्टेशनों की दशा तो और भी खराब है। कानपुर जैसे व्यस्त रेलवे स्टेशनों पर गंदगी के कारण बराबर दुर्गन्ध रहती है। प्लेटफार्मों की सफाई की व्यवस्था अच्छी नहीं है। सैकिन्ड ए.सी. में सप्लाई किये जाने वाले कम्बल प्राय: गंदे मिलते हैं. इस ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

महोदय, रेल आरक्षण में बराबर भ्रष्टाचार हो रहा है। ममता जी के आने के बाद आशा थी कि इस दिशा में ध्यान दिया जायेगा, परन्तु स्थिति ज्यों की त्यों है।

महोदय, आपके माध्यम से यह भी कहना चाहूंगा कि रेलों का विकास संतुलित नहीं हो पा रहा है। कुछ क्षेत्रों में बहुत विकास हो रहा है। तथा कुछ क्षेत्रों को बिल्कुल नजर अंदाज कर दिया गया है। इस बार के रेल बजट में उ.प्र. को विशेषकर नजर अंदाज किया गया है। इस बजट में जहां दक्षिण के राज्यों, पं. बंगाल, पंजाब पर विशेष ध्यान दिया गया है वही उ.प्र. को कुछ नहीं दिया गया।

महोदया, राष्ट्रीय राजधानी परिक्षेत्र (एन सी आर) के विकास के दावे बढ़चढ़ कर किये जाते हैं। परन्तु इस दिशा में कार्य नहीं किया जाता तथा कोई योजना नहीं बनाई जाती। महोदया, यदि दिल्ली की सड़कों पर भीड़ कम करनी है तथा पर्यावरण ठीक करना है तो एन.सी.आर. में रेल यातायात बढ़ाना होगा। दिल्ली के 200 कि.मी. के प्रत्येक बड़े शहर को रेल यातायात से जोड़ना होगा। जिससे दिल्ली में बसों, कारों की संख्या में कमी की जा सके।

महोदया, अब मैं अपने क्षेत्र की समस्या पर आना चाहता हूं। महोदया, मेरा लोक सभा क्षेत्र मात्र यहां से 70 कि.मी. की दूरी पर है परन्तु कोई भी रेल बुलन्दशहर से सीधी न तो दिल्ली को जोड़ती है तथा न ही कोई रेल प्रदेश की राजधानी लखनऊ को जोड़ती है।

मैंने बार-बार मांग की है। लोक सभा में भी तथा व्यक्तिगत रूप से भी, परन्तु कोई ध्यान नहीं दिया गया। अब ममता जी से आशा है कि कुछ कार्य होगा। मेरी मांग है कि खुर्जा जंक्शन से एक पैसेंजर ट्रेन प्रात: 6 बजे चलाई जाये, जो वाया बुलन्दशहर गुलावठी, हापुड़ होकर दिल्ली आये। तथा सायं को यहां से 6 बजे वापस जाये, जो 9 बजे रात खुर्जा जंक्शन पहुंच जाये।

महोदय, मेरी मांग है कि चोला बुलन्दशहर रेल लाईन बनाने हेतु सर्वेक्षण किया जा चुका है। परन्तु उस पर आगे कोई कार्य नहीं बढ़ाया गया। मेरी मांग है कि चोला बुलन्दशहर लाईन को शीघ्र बनवाने का कार्य किया जाये। तथा खुर्जा जंक्शन से सहारनपुर तक विद्युतीकरण स्वीकृत हो चुका है, परन्तु उस पर भी कोई कार्य नहीं किया गया। पूछने पर ममता जी ने लिख दिया कि यह सेक्टर वरीयता सेक्टर नहीं है।

महोदय, इस परियोजना को तुरन्त पूरा कराया जाये। महोदय मेरे जनपद से यदि लखनऊ जाना हो तो 40 कि.मी. हापुड़ जाकर रेल मिलती है या 28 कि.मी. खुर्जा जंक्शन जाकर रेल मिलती है। अत: मेरी मांग है कि 6 किलोमीटर पैसेन्जर ट्रेन में दो बोगी मेरठ से लाकर खुर्जा जंक्शन पर फर्रूखा एक्सप्रेस में जोड़ी जायें। तथा वापसी में एक किलोमीटर के द्वारा खुर्जा जंक्शन से मेरठ को ले जाई जाये। इस प्रकार हापुड़, बुलन्दशहर, लखनऊ, पटना आदि से जुड़ जायेगा।

महोदय, मेरी मांग है कि बुलन्दशहर स्टेशन पर दूसरा प्लेटफार्म का निर्माण कराया जाये। क्योंकि बुलन्दशहर में फर्टिलाईजर का उतराव बहुत होता है तथा गेहूं, चीनी का बहुत लदान होता है। महोदया मेरी मांग है कि बुलन्दशहर-खुर्जा सड़क मार्ग पर पड़ने वाले रेलवे फाटकों को लिफ्ट बैरियर में बदला जाये। मैं आशा करता हूं कि निश्चय ही रेल मंत्री मेरी मांग पर ध्यान देकर बुलन्दशहर के विकास में अपना योगदान देंगी। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदया जवाब देते समय बुलन्दशहर के विषय में आश्वासन दें।

[अनुवाद]

श्री आनन्दराव विठोबा अडसुल (बुलढाना): सभापति महोदय, नई सहस्राब्दि के आगमन पर प्रस्तुत कर रहीं, भारत की प्रथम महिला रेल मंत्री माननीया कुमारी ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

सर्वप्रथम मैं, उन्हें सुरक्षा तथा बचाव को प्राथमिकता देने हेतु सद्भावपूर्वक बधाई देता हूं। इतना ही नहीं, उन्होंने बजट प्रावधानों में से 37 प्रतिशत रकम पटरी के नवीनीकरण तथा 26 प्रतिशत रकम सिग्नलिंग तथा दूरसंचार प्रणाली हेतु उपलब्ध कराया है। यह उनके कार्यों में उनकी ईमानदारी, गंभीरता तथा लगन को दर्शाता है। उनकी कार्य प्रणाली से पारदर्शिता तथा क्षमता की झलक मिलती है जिसे पिछले पांच महीनों में उन्होंने साबित किया है।

[श्री आनन्दराव विठोबा अडसुल]

इस बजट में उन्होंने नई लाइनों, आमान परिवर्तन, मार्गों के दोहरीकरण, तथा नई लाइनों के सर्वेक्षण हेतु धन उपलब्ध कराया है।

उन्होंने दूरस्थ क्षेत्रों को भी न्याय देने का प्रयास किया है, जो रेलवे मानचित्र पर नहीं थे। हम सभी जानते हैं कि निधियों की कमी है। उन्होंने निधियों को उगाहने के लिए एक कार्य दल का गठन किया था, जिसने अप्रयुक्त रेलवे भूमि तथा वायु स्थानों के वाणिज्यिक प्रयोग जैसे कुछ अपारंपरिक राजस्व के स्रोत भी प्रदान किये हैं।

मैं निधि उगाहने के एक और स्रोत का सुझाव दूंगा, यह रेलवे बांड के अंशदान के माध्यम से निधि उत्पन्न करने के निश्चित स्रोत का लाभ उठाया जाना है। कोंकण रेलवे का नवीन उदाहरण हमारे सामने है।

मेरे उपरोक्त निवेदनों के आधार पर, मैं माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान लंबे समय से लंबित, जालना से शेगांव तक 175 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाइन के प्रस्ताव की ओर आकृष्ट करता हूँ। यह 1926 से लंबित है। मेरे संसदीय क्षेत्र में बुल्डाना, महाराष्ट्र का एक बहुत ही पिछड़ा जिला है, जहां न तो औद्योगीकरण हुआ है और न ही सिंचाई सुविधा है। परिणामस्वरूप वहां रोजगार की बिल्कुल कोई संभावना नहीं है।

माननीया मंत्री महोदया ने अपने भाषण में रेलवे लाइन को जीवन रेखा कहा है, जो कि एकदम सच है। ऐसा इसलिए है क्योंकि मैं भी अपने संसदीय क्षेत्र में ऐसा अनुभव प्राप्त कर रहा हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र में लोगों का वास्तविक जीवन नहीं है। स्वतंत्रता के 52 वर्षों के बाद भी, वहां कोई विकास नहीं है। तीन बार सर्वेक्षण किया गया परन्तु दुर्भाग्यवश हमारे रेलवे बोर्ड ने इसे आर्थिक रूप से जीवनक्षम नहीं बताया है। 1926 में अंग्रेजों द्वारा किये गये सर्वेक्षण के अनुसार यह अनिवार्य है।

यहां, मैं माननीय रेल मंत्री, कुमारी ममता बनर्जी का ध्यान इस वास्तविक स्थिति की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ कि जालना-शेरगाँव रेल लाइन, मुम्बई-कोलकत्ता सेन्ट्रल लाइन को शेरगाँव में तथा मुम्बई-नांदेड़ दक्षिण मध्य लाइन को जालना में जोड़ती है। यह प्रस्तावित रेलवे लाइन, महाराष्ट्र में मराठवाड़ा प्रदेश के 8 जिलों को तथा विदर्भ प्रदेश के 10 जिलों को जोड़ती है।

प्रथमतः, करोड़ों लोगों को जीवन रेखा मिलेगी तथा वे राष्ट्रीय मुख्य धारा में आ जाएंगे। द्वितीयतः, कृषि आधारित तथा अन्य उद्योग बढ़ेंगे तथा विपुल रोजगार अवसर उत्पन्न होंगे। तथा, तीसरे-विश्व का आश्चर्य 'लूजार साल्ट वाटर लेक, जो कि आकाशीय उल्कापिंड के गिरने के फलस्वरूप बना था, एक अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों के आकर्षण का स्थान है। यह दृष्टिगोचर होगा। यह विकास का एक स्रोत होगा।

मैं संसाधनों की सीमितता को जानता हूँ। परन्तु साथ ही साथ मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र तथा मराठवाड़ा एवं विदर्भ क्षेत्रों के लोगों की दबावकारी मांगों की अवहेलना नहीं कर सकता हूँ।

अतएव, उनके लंबे समय से विचारित सपने को साकार करने हेतु मैं माननीया मंत्री महोदया से 100 करोड़ रुपए तक के 'रेल बांडो' को जारी करने का अनुरोध करता हूँ, जिसका मुझे विश्वास है कि कोंकण रेलवे बांडों की तरह अत्यधिक अंशदान प्राप्त होगा। यह बांड शेरगाँव-जालना लाइन के कार्यान्वयन में सहायक हो सकेगा।

सभापति महोदयः डा. अशोक पटेल, श्री पदम सेन चौधरी तथा श्री छत्रपाल सिंह अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं।

श्री पी.सी. थामस (मुवत्तुपुजा): महोदय, मैं आशा करता हूं कि भारतीय रेल, जो कि विश्व की सर्वाधिक बड़ी रेलवे में से एक है, इस तथ्य से गर्वान्वित हो सकती है कि यह भारत की प्रगति में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। मैं बहुत प्रसन्न हूं कि सभा के समक्ष इस बजट को प्रस्तुत करने के पहले काफी मेहनत की गई है तथा यात्रियों पर कर लगाए बिना निधियों को उगाहने हेतु नए कदम उठाए गए हैं। मेरे विचार से, यह एक सराहनीय कदम है तथा यह एक अच्छी पहल है जो कि अब जारी भी रहेगी।

बजट में कई नए कार्यक्रमों को प्रतिज्ञापित किया गया है। वस्तुतः इस बजट ने रेलवे से जुड़े वरिष्ठ नागरिकों, महिलाओं, मजदूरों, अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों तथा पिछड़े वर्गों जैसे लोगों के विभिन्न वर्गों को लाभ हुआ है। मेरे विचार से, यह एक सराहनीय कदम है। परन्तु, मेरे विचार से रेलवे से अच्छी तरह जुड़े हुए कुछ लोगों को छोड़ दिया गया है। कुली, रेलवे से अच्छी तरह जुड़े हुए हैं। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदया इस पर ध्यान देंगी क्योंकि किसी बजट में लोगों के इस वर्ग का वर्णन नहीं पाते, जोकि वास्तविक रूप से निर्धन लोग है, जो वस्तुतः यात्रियों का भारी बोझ उठाते हैं तथा इस तरह भारतीय रेलवे का भी। मेरे विचार से मंत्रालय को उनकी दशा की ओर गंभीरता से ध्यान रखना चाहिए। वे विश्राम करने तक की सुविधाएँ नहीं पाते हैं। उन्हें विश्रामगृह की सुविधा नहीं है जबकि कई स्टेशनों पर नियमानुसार उन्हें विश्रामगृह दिया जाना चाहिए। उन्हें नौकरियों की

सुरक्षा प्राप्त नहीं हैं। कई अधिकारीगण उनका उपयोग अपने खुद के कार्यों तथा उनके खुद के प्रयोजनों के लिए करते हैं। वस्तुतः, कई स्टेशनों पर उन्हें भारी सामानों को ढोना पड़ता है। अतः मेरे विचार से इस बजट में इस वर्ग को छोड़ दिया गया है, न केवल इस बजट में बल्कि इससे पहले प्रस्तुत बजटों में भी।

अब, मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता, परन्तु मैं केरल राज्य से संबंधित कुछ पहलुओं को छूना चाहूँगा। मेरे विचार में, कई पहलुओं को पहले ही उठाया जा चुका है। महोदय, मैं विस्तार में जाना नहीं चाहता।

यहां मेरे राज्य से ही नहीं अपितु सभी राज्यों से जुड़ा एक सामान्य पहलू है जिसे मैं आपके सामने रखना चाहूंगा। जबकि रेल लाइनों के निर्माण अथवा रेलवे से जुड़े अन्य कार्यों के लिए लोगों की संपत्तियों को लिया जा रहा है, तो कम-से-कम उन लोगों पर विशेष रूप से विचार किया जाना चाहिए जिनके घर उनसे छिन रहे हैं तथा उनके परिवार के सदस्यों को रेलवे में नौकरी दिये जाने के लिए विचार किया जाना चाहिए। मैं समझता हूं कि यह एक अच्छी क्षतिपूर्ति होगी क्योंकि ये लोग अपनी संपत्तियां, अपने घर, अपने पैतृक निवास तथा अनपे परिवार खो रहे हं, जोकि उनसे भावनात्मक रूप से अच्छी तरह जुड़े हुए हैं। मैं समझता हूं कि यह एक ऐसा पहलू है, जिस पर रेलवे को ध्यान देना चाहिए।

अब, जहां तक केरल का संबंध है, मुझे खुशी है कि पूर्व बजट में प्रदान की गई साबरीमाला तक नई रेलवे लाइन पर कार्य शुरू हो गया है। परंतु इस बजट में इस अत्यंत महत्वपूर्ण रेल लाइन के लिए अधिक धनराशि नहीं दी गई है। केवल एक करोड़ रु. ही आवंटित किये गये हैं। जबकि पिछले वर्ष के बजट में 5 करोड़ रु. आवंटित किये गये थे। अब, यह मुद्दा रेल मंत्रालय तथा माननीया रेल मत्री के ध्यान में लाया गया। मुझे खुशी है कि माननीया मंत्री ने यह वचन दिया है कि इस कार्य के प्रारंभ होने पर इस रेल लाइन के लिए धनराशि की कोई समस्या आड़े नहीं आएगी। इस रेल लाइन के लिए आवश्यक धनराशि प्रदान की जायेगी।

सभापति महोदयः श्री थामस, कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए। आपका समय खत्म हो रहा है।

श्री पी.सी. थामसः महोदय, मैं कुछ और वाक्यों के बाद अपनी बात समाप्त कर रहा हूं।

जहां तक केरल के लिए एक रेजीडेंट कमिश्नर प्रदान करने के लिए वचन अथवा आश्वासन का संबंध है, मैं समझता हूं कि यह एक बहुत अच्छा कदम है। जहां तक केरल में कार्यों का संबंध है, इस दिशा में अधिक कठिन परिस्थिति इसलिए नहीं है कि धनराशि प्रदान नहीं की जा रही है, बल्कि इसलिए है कि शुरू किये गये कार्य समय पर पूरे नहीं होते हैं। इसलिए, हमें ऐसे अधिकारियों की आवश्यकता है जो निर्माण-कार्य से जुड़े हुए हों, विशेष रूप से, सभी निर्माण-कार्यों के कार्यान्वयन के लिए एक चीफ इंजीनियर कार्यालय की जरूरत है। मुझे आशा है कि रेजीडेंट कमिश्नर इन सभी कार्यों को समन्वित करेंगे, लेकिन चीफ इंजीनियर का कार्यालय बहुत जरूरी है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) बी.सी. खण्डूड़ी सभापटल पर अपना भाषण रखना चाहते हैं। वे ऐसा कर सकते हैं।

श्री पी.सी. थामसः हमारे पास अब लगभग पांच डिप्टी चीफ इंजीनियर हैं परंतु कोई चीफ इंजीनियर नहीं है। चीफ इंजीनियर (वर्क्स) की मंजूरी प्राप्त करने के लिए कर्मचारियों को चेन्नई भागना पड़ता है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदयः अब मैं श्री बसनगौड़ा पाटिल को बुला रहा हूं।

श्री पी.सी. थामसः महोदय, जहां तक हमारे राज्य के लिए जोन की प्रार्थना का संबंध है, यह भी बहुत महत्वपूर्ण है तथा इस पर विचार किया जाना चाहिए।

सभापति महोदयः मैं पहले ही श्री पाटिल को बुला चुका हूं।

श्री पी.सी. थामसः महोदय, क्या मैं अपना बाकी का भाषण सभा पटल पर रख सकता हूं?

सभापति महोदयः हां। आप अपना बाकी का भाषण सभा पटल पर रख सकते हैं।

श्री पी.सी. थामसः महोदय, क्या मैं समूचा भाषण रख सकता हूं?

सभापति महोदयः ठीक है।

एक माननीय सदस्यः आपके साथ विशेष बर्ताव किया जा रहा है।

श्री पी.सी. थामसः चूंकि मैंने मौखिक भाषण दिया था और मैं एक लिखित भाषण भी सभा पटल पर रख रहा हूं, मुझे आशा है कि दोनों पर विचार किया जायेगा।

सभापति महोदयः कोई बात नहीं है।

*श्री पी.सी. थामस: मुझे आशा है कि भारतीय रेलवे, जो विश्व की विशालतम रेलवे में से एक है, इस तथ्य पर गर्व का अनुभव कर सकती है उसने भारत तथा उसके करोड़ों लोगों के विकास में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। भारत की इस महान परिसंपत्ति का ध्यान रखना बहुत महत्वपूर्ण है। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि इस महान संगठन के लिए अधिक धनराशि आवंटित करे। माननीया रेल मंत्री द्वारा लगभग दो माह पूर्व सर्वदलीय बैठक बुलाने के लिए की गई पहल ने इस संबंध में सफलता प्राप्त की है। सरकार से ऐसा करने का अनुरोध करते हुए एक संकल्प पारित किया गया है। मुझे आशा है कि सरकार बजटीय सहायता आवंटित करेगी।

यात्रियों की सुरक्षा पर ध्यान केन्द्रित करने की रेल मत्री द्वारा की गई पहल स्वागत योग्य है। ऐसा ब्रिटेन तथा फ्रांस जैसे अनेक विकसित देशों द्वारा किया जा रहा है।

नवीनतम कदमों द्वारा धनराशि में वृद्धि करने के लिए की गई पहल भी प्रशंसनीय है। ऐसा यात्रियों पर कर लगाए बिना किया गया है। बढ़ाए गए ढुलाई भाड़े के कारण वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि होगी। रेलवे की व्यावसायिक मार्किटिंग किये जाने की आवश्यकता है। यदि ऐसा करके अधिक धनराशि जुटाई जाती है और कार्य अधिक दक्षता के साथ कार्यान्वित किया जाता है, तो ढुलाई भाड़े में की जाने वाली वृद्धि से भी बचा जा सकता है। जब तक हम अपनी रेलवे को व्यावसायिक नहीं बनाते हैं तथा इसे अधिक आकर्षित नहीं बनाते हैं, तब तक सड़क यातायात (रोड ट्रैफिक) से उठने वाली चुनौतियों का सफलतापूर्वक सामना नहीं किया जा सकता है।

मुझे खुशी है कि बजट में कर्मचारियों सहित विभिन्न वर्गों के लोगों के लिए अच्छे प्रस्ताव किये गये हैं। रेलवे संगठन के स्टाफ तथा कर्मचारियों द्वारा प्रदान की गई सेवा वास्तव में अत्यंत प्रशंसनीय है तथा मान्यता प्रदान करने योग्य है। तथापि, मुझे खेद है कि गरीब जनता के एक वर्ग को बजट में नजरअंदाज कर दिया गया है जो रेलवे तथा इसके यात्रियों का भारी बोझ अपने सिरों पर ढोता है। ये हैं रेलवे के कुली। वास्तव में, कोई भी बजट उन्हें कभी भी याद नहीं करता तथा मैं समझता था कि कुमारी ममता बनर्जी इसका अपवाद होंगी। मुझे आशा है कि माननीया मंत्री इस गरीब वर्ग के लिए कुछ न कुछ अवश्य प्रदान करेंगी। किसी भी स्टेशन में उनके लिए विश्राम-गृह नहीं होते। उनके पास अपने बच्चों के लिए चिकित्सा सुविधाएं अथवा शिक्षा सुविधाएं अथवा उनके परिवारों के लिए यात्रा सुविधाएं नहीं होतीं। उनके पास कल्याण निधि, पेंशन, बीमा अथवा रोजगार की सुरक्षा नहीं होती। उन्हें अन्य कर्मचारियों के समान ही माना जाना चाहिए, वैसे ही, जैसे कैंटीन तथा अन्य संबद्ध कर्मचारियों को समझा जाता है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मैं अपना भाषण अपने राज्य के हितों तक सीमित रखूंगा। केरल के लोगों को अधिकतम यात्रा करनी पड़ती है तथा वे अपनी आमदानी का अधिकतम भाग रेलवे को प्रदान करते हैं। परंतु केन्द्र द्वारा उनके साथ जो बर्ताव किया जाता है, वह सदैव ही निराशाजनक होता है। इस समय भी, हमें यह देखकर धक्का लगा कि हमें कोई भी नई परियोजनाएं प्रदान नहीं की गईं, हमें कोई भी नई रेलगाड़ी मुहैया नहीं कराई गई तथा हमें कोई भी नई सुविधाएं नहीं दी गईं। परन्तु सभा में हमारा विरोध अनुसुना नहीं किया गया। मुझे खुशी है कि माननीया मंत्री ने केरल के सभी सांसदों की एक बैठक बुलाई जिसमें उन्होंने कहा कि राज्य में कार्यों को शीघ्रता से किया जायेगा तथा कार्यों के समन्वय के लिए तथा उन्हें अधिक कार्यकुशलता के साथ कार्यान्वित करने के लिए केरल के लिए त्रिवेन्द्रम में एक रेजीडेंट कमिश्नर की नियुक्ति की जाएगी। यह एक स्वागतयोग्य कदम है। मुझे आशा है कि माननीया मंत्री जी अपने उत्तर में इसकी घोषणा अधिकारिक रूप से करेंगी तथा बिना किसी विलंब के इसे कार्यान्वित करेंगी। मुझे आशा है कि अंगामली-सबरीमाला रेल लाइन के कार्य में तेजी लाने तथा नई रेलगाड़ी शुरू करने, उनकी संख्या दुगुनी करने आदि कार्यों सहित अन्य कार्यों की घोषणा आधिकारिक रूप से की जाएगी तथा उन्हें कार्यान्वित किया जाएगा। कोट्टायम होते हुए एर्णाकुलम-कायमकुलम लाइन को डबल करने को मंजूरी दी जानी चाहिए तथा बिना कसी विलंब के इसे शुरू किया जाना चाहिए।

अंगामली-सबरीमाला की नई लाइन को एरूमेली से पुनालुर तक तथा उसके बाद त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाया जाना चाहिए। पुनालूर तक सर्वेक्षण पूरा हो गया था तथा अंगावनली-सबरीमाला लाइन पर कार्य फेज-1 परियोजना के तौर पर शुरू किया गया। ऐसा कोई कारण नहीं है कि इसे पुनालुर तक न बढ़ाया जा सके जहां यह क्वीलोन-मदुरै लाइन से मिल जाएगी।

केरल में कोई भी रेल उद्योग नहीं है। सरकार को केरल में रेलवे कोच फैक्ट्री अथवा इसी के समान कोई अन्य उद्योग को मंजूरी देनी चाहिए।

रेलवे के माध्यम से केरल ने भारत को कई खिलाड़ी दिये हैं। केरल में रेलवे का एक खेल परिसर भी बनाया जाना चाहिए।

वायनाड जिले से मैसूर के लिए एक नई रेल लाइन भी मंजूर की जानी चाहिए। इसका सर्वेक्षण भी किया जा चुका है। इस लाइन का निर्माण कार्य शुरू किया जाना चाहिए।

एर्णाकुलम-त्रिवेन्द्रम के विद्युतीकरण कार्य को मंजूरी दी जानी चाहिए।

एक जोन बनाया जाना चाहिए जिसका मुख्यालय एर्णाकुलम में हो। कार्यों के शीघ्रता से कार्यान्वयन के लिए केरल के पास पर्याप्त रेलवे बुनियादी ढांचे तथा सुविधाओं का अभाव है। यदि केरल के लिए एक जोन प्रारंभ कर दिया जाएगा, तो रेलवे निवेश एवं कार्यप्रणाली और भी अधिक प्रभावी व कार्यकुशल हो सकती है।

केरल में मुख्य अभियंता (निर्माण) के कार्यालय का भी अभाव है। जब तक ऐसा कार्यालय शुरू नहीं किया जाता, मौजूदा चार उप मुख्य इंजीनियरों के अंतर्गत शुरू किये गये कार्यों में तेजी नहीं लाई जा सकती है। यह वास्तविकता है कि विभिन्न कार्यों के लिए पिछले वर्ष आबंटित की गई धनराशि का पूर्णत: उपयोग नहीं किया गया।

केरल के लोग हजारों एवं लाखों की संख्या में भारत के सभी भागों में रहते हैं। अत: केरल के लिए और अधिक रेलगाड़ियों की अविलंब आवश्यकता है। अत: निम्नलिखित रेलगाड़ियां मंजूर की जानी चाहिएं।

कोचीन-जयपुर (बारास्ता कोंकण)

त्रिवेन्द्रम-बेंगलूर

त्रिवेन्द्रम-चेन्नई

पालाघाट-गोआ (बारास्ता कोंकण)

मुझे आशा है कि मंत्रालय एक लंबे समय से की जा रही शिकायत कि केरल की रेलगाड़ियों में कोच पुराने व जीर्ण-शीर्ण हैं, को भी दूर करने के लिए कदम उठाएगा।

केरल राज्य में भारत की प्रति व्यक्ति रेल लाइन की राष्ट्रीय औसत की आधे से भी कम रेल लाइन है। अत: केरल के लिए अधिक लाइनों एवं सुविधाओं की दुहाई देना कदापि औचित्यहीन नहीं है।

[हिन्दी]

***श्री पदमसेन चौधरी** (बहराइच): आदरणीय सभापति जी, बहन ममता जी ने इस सहस्त्राब्दि का 2000-2001 का रेल बजट पेश करके इक्कीसवीं शताब्दी में बहुत ही अच्छा सामायिक, कारगिल में शहीद हुए परिवारों को यात्रा किरायों में रियायत करके, आवश्यक वस्तुओं के किराये में वृद्धि न करके सरकार की छवि उजागर की है। और रेल मंत्री के रूप में ममता जी ने अपनी कुशलता का अपूर्ण परिचय दिया है। उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ से भोपाल व बलिया को नई रेल चलाकर जोड़ने का काम तथा दिल्ली से कानपुर विद्युतीकरण को लखनऊ और बाराबंकी तक पहुंचाने का काम आपके कार्यकाल में होने जा रहा है। गोंडा से जखल रोड दोहरी लाइन बिछाने का काम पूरा हो रहा है। लेकिन नेपाल राष्ट्र से सटे सीमावर्ती जिले गोंडा, बलरामपुर, श्रावस्ती, बहराइच, लखीमपुर, पीलीभीत में मीटर गेज पूर्वोत्तर रेलवे की रेलगाड़ियां चलती हैं। इन जनपदों में जंगलों की अधिकता है, यहां पर शीशम, साल, सागौन जो आदि वन सम्पदा है।

6वीं लोक सभा के इस क्षेत्र के सांसदों की मांग माननीय मधु दंडवते जी से चली आ रही है। आज 23 वर्ष बीत गये छठी लोक सभा से चलते-चलते 13वीं लोकसभा में आ पहुंचे हैं, पर इस मीटर गेज लाइन का ब्राडगेज लाइन में आमान परिवर्तन न हो सका है। 1997-98 के पूरक बजट में इस शर्त के साथ सम्मिलित किया गया था कि आवश्यक क्लीयरेंस के बाद शुरु होगा और योजना बनायी गयी थी कि गोंडा से बहराइच-सीतापुर व लखनऊ को जोड़ा जाये। गोंडा से बहराइच 62 कि.मी. के आमान परिवर्तन के लिए धनराशि 48 करोड़ रुपये आंकी गई थी परन्तु इस बजट में इस योजना की अनदेखी की गई।

माननीया रेल मंत्री जी से आग्रह है कि यदि गोण्डा से मैलानी को जोड़ देते हैं तो यात्रियों को दिल्ली पहुंचने में सुविधा होगी एवं वैशाली एक्सप्रेस की अत्यधिक अधिक भीड़ भी कम की जा सकेगी।

सुझाव:

1. गोण्डा: बहराइच मीटर गेज से ब्राड गेज लाइन का आमान परिवर्तन कर, बहराइच को जखल रोड स्टेशन से जोड़ने पर विभाग का कम से कम खर्चा आयेगा एवं घाघरा व सरयू नदियों के पुल के खर्चे से भी बचत होगी और जिला बहराइच में बाहर से आने वाले खाद, नमक, डीजल, इस्पात आदि सामान सरलता से पहुंचने पर जहां एक ओर जिले का औद्योगिक विकास होगा वहीं विभाग की भी आय बढ़ेगी।

लखनऊ-बहराइच के मध्य में जनपद बाराबंकी में स्थित सफेदाबाद रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज बनवा दिया जावें जिससे घंटों जाम ट्रैफिक अपने सही समय पर गन्तव्य स्थानों पर सुगमता से पहुंच सके।

पूर्वोत्तर रेलवे में गोंडा से मैनाली को जाने वाली गोकुल एक्सप्रेस का चिड़िया स्टेशन पर स्टापेज बनाया जाये क्योंकि यह भारत सरकार का सेन्ट्रल स्टेट फार्म है, जहां अन्य प्रदेशों के कर्मचारी कार्यरत हैं जिन्हें रेलवे स्टेशन चिड़िया पर गोकल एक्सप्रेस का स्टापेज न होने के कारण भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*डा. अशोक पटेल (फतेहपुर): सर्वप्रथम मैं मान. सभापति महोदय का आभारी हूं कि उन्होंने मुझे आज संसद में रेल बजट पर कुछ कहने का अवसर प्रदान किया। माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से रेलमंत्री महोदया को कोटि-कोटि बधाई देना चाहता हूं, जिन्होंने देश की विषम आर्थिक परिस्थितियों के बीच आम जनता के हितों को सर्वोच्च प्राथमिकता देते हुए बिना यात्री किराये में वृद्धि किये एक संतुलित रेल बजट पेश किया।

किन्तु माननीय सभापति जी मैं यहां आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान मालभाड़े में रेलवे के घटते हुए प्रतिशत की ओर आकर्षित कराना चाहूंगा, जो वर्तमान में मात्र 40% है। रेलवे के विस्तृत नेटवर्क एवं क्षमता के अनुपात में यह बहुत कम प्रतीत होता है। यद्यपि आगामी सत्र में इसे बढ़ाकर 50% करने का लक्ष्य रखा गया है, किन्तु वर्तमान परिप्रेक्ष्य में इसे कम से कम 60% होना चाहिए। इसी संदर्भ में मैं यह भी कहना चाहूंगा कि 50 या 60% का लक्ष्य प्राप्त करना तब तक सम्भव नहीं होगा, जब तक इस बारे में गहन अध्ययन व विचार विमर्श के उपरांत योजनाबद्ध तरीके से कार्य न किया जाये।

इस संबंध में मैं सभापति महोदय के माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि इस विषय में रेल माल भाड़े के सम्भावित ग्राहकों के बीच एक सर्वेक्षण कराया जाना चाहिए जिससे उन कारणों का पता लगाया जा सके जिनकी वजह से ग्राहक रेलवे की जगह अन्य साधनों का उपयोग माल लाने, ले जाने में करते हैं। तदुपरान्त सर्वेक्षण से प्राप्त तथ्यों के आधार पर उपयोगी योजना माल भाड़े के ग्राहकों में वृद्धि हेतु लागू की जाये इसके अलावा भी अन्य स्रोतों का पता लगाया जाये जिससे राष्ट्रीय एवं रेलवे की आय में वृद्धि की जा सके।

अन्त में मैं माननीय सभापति महोदय के माध्यम से रेल मंत्री महोदया से अपने संसदीय क्षेत्र के विषय में अनुरोध करना चाहता हूं कि विगत 1999-2000 के बजट सत्र में सम्पार सं. सी.50/टी.3 के बदले स्वीकृत उपरिगामी सेतु का निर्माण कार्य शीघ्र आरम्भ कर पूर्ण किया जाये, क्योंकि इस सेतु की सभी वांछित औपचारिकताएं पूर्ण हो चुकी हैं। एवं इसी प्रकार के उपरिगामी सेतु बिन्दकी रोड स्टेशन के मुगल रोड सम्पार एवं खागा स्टेशन के किशनपुर रोड सम्पार पर भी बनवाने हेतु प्रस्तावित पारित किया जाये। इसके अतिरिक्त फतेहपुर में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की दीर्घकाल से लम्बित मांग पर शीघ्र कार्यवाही कर फतेहपुर में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा आरम्भ की जाये, साथ ही कानपुर व इलाहाबाद के बीच एक तीव्रगामी शटल ट्रेन सेवा भी आरम्भ की जाये जिससे प्रतिदिन यात्रा करने वाले कर्मचारियों को सुविधा हो सके। इसके अलावा कुछ सुपर फास्ट गाड़ियों जैसे 4163/4164 संगम एक्सप्रेस तथा 5003/5004 चौरी चौरा एक्सप्रेस को बिन्दकी रोड स्टेशन पर तथा 2801/2802 पुरुषोत्तम एक्सप्रेस, 4555/4556 ब्रह्मपुत्र एक्सप्रेस एवं 2307/2308 हावड़ा जोधपुर एक्सप्रेस को फतेहपुर स्टेशन पर ठहराव दिया जाये। इस संबंध में उल्लेखनीय है कि पूर्व में एक ट्रेन जोधपुर राजस्थान के लिए गुजरती थी, किन्तु बाद में इसका मार्ग परिवर्तन कर दिया गया है। अस्तु जनमानस की सुविधा को प्राथमिकता देते हुए जोधपुर हावड़ा एक्सप्रेस को फतेहपुर में ठहराव देना अत्यन्त आवश्यक है।

अन्त में मैं माननीय सभापति महोदय को धन्यवाद देता हूं एवं माननीय रेल मंत्री जी तथा सदन के सम्मानित सदस्यों को धन्यवाद देते हुए अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

*मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूड़ी (गढ़वाल): मै माननीया रेल मंत्री जी का अपने संसदीय क्षेत्र की ओर से तथा पूरे गढ़वाल मंडल की ओर से आभार व्यक्त करता हूं कि उन्होंने हाल ही में एक नई साप्ताहिक गाड़ी देहरादून से द्वारिका के लिए आरम्भ की है। इससे दक्षिण भारत का इस क्षेत्र के साथ सम्पर्क बन जायेगा और साथ ही दो महत्वपूर्ण धार्मिक स्थान, हरिद्वार और द्वारिका, भी जुड़ जायेंगे।

अपने संसदीय क्षेत्र के लिए मैं. मा. मंत्री जी से रेल संबंधित निम्नलिखित बिन्दुओं पर उनका सहयोग और स्वीकृति चाहता हूं:

देहरादून और दिल्ली के बीच में इंटर सिटी किस्म की रेल सुविधा:

इस प्रकार की एक नई ट्रेन आरम्भ की जाये जो देहरादून से सवेरे चले और शाम को दिल्ली से वापिस देहरादून पहुंचे। देहरादून से दिल्ली के लिए बहुत अधिक संख्या में यात्री सफर करते हैं और अधिकतर दिल्ली में दिन भर अपना काम करके शाम को वापिस घर जाना चाहते हैं। अब तक जितनी भी ट्रेनें उपलब्ध हैं उनमें एक भी सवेरे को देहरादून से दिल्ली को नहीं चलती है। अत: एक तेज इंटर सिटी किस्म की ट्रेन की अति आवश्यकता है।

कोटद्वार और दिल्ली के बीच सीधी रेल सेवा:

मैं इस प्रकार की ट्रेन के लिए पिछले 8 वर्षों से मंत्रालय से आग्रह कर रहा हूं। लेकिन मंत्रालय यह कहकर कि अभी मसूरी एक्सप्रेस में काफी डिब्बे कोटद्वार के लिए लगे हुए हैं इसलिए अलग ट्रेन की आवश्यकता नहीं है। मैं मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं कि कोटद्वार और दिल्ली के बीच में बड़ी मात्रा में यात्री सफर करते और चूंकि अभी तक इस लाईन पर रेल यात्रा सुविधाजनक नहीं है इसलिए वे बस और टैक्सियों से दिल्ली आते

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

हैं। मेरा रेल मंत्री जी से सबल आग्रह है कि कोटद्वार से दिल्ली के बीच एक ऐसी तेज गाड़ी आरम्भ की जो 4-5 घंटे में दिल्ली पहुंच सके।

नजीबाबाद में ट्रेनों का ठहराव

नजीबाबाद जं. पूरे गढ़वाल के लिए एक महत्वपूर्ण स्टेशन है और पूरे भारत वर्ष से, विशेषकर उत्तर और पूर्व भारत से, बहुत बड़ी संख्या में सैनिक इस स्टेशन से होते हुए गढ़वाल आते जाते हैं। यह स्टेशन गढ़वाल राईफल रेजीमेंटल सेंटर के मुख्यालय, लैंसडाउन, के लिए भी महत्वपूर्ण स्टेशन है। लेकिन अभी तक इस स्टेशन पर आने जाने वाली अधिकतर गाड़ियों का ठहराव नहीं है। अत: मेरा आग्रह है कि जितनी भी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियां नजीबाबाद जं. से होकर गुजरती हैं, उनको इस स्टेशन पर ठहराव दिया जाये।

दिल्ली रामनगर रेल सेवा

दिल्ली से रामनगर के लिए एक सीधी ट्रेन की आवश्यकता है। इस विषय में मैं पहले भी आपको लिख चुका हूं।

कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा

मेरे संसदीय क्षेत्र के तीन पर्वतीय जिलों में से अभी तक सिर्फ एक स्थान (कोटद्वार) में कम्प्यूटर आरक्षण सुविधा उपलब्ध है। भौगोलिक दृष्टि से और सड़कों की बहुत कमी होने के कारण आरक्षण करवाने के लिए कोटद्वार या देहरादून आना पड़ता है। मेरा आग्रह है कि श्रीनगर (गढ़वाल) और गोपेश्वर (चमोली) में कम्प्युटरीकृत आरक्षण सुविधा तुरन्त आरम्भ की जाये।

रेल आउट एजेन्सी

रेलवे द्वारा मेरे संसदीय क्षेत्र में कुछ रेल आउट एजेन्सी खोली गयी हैं जो कि गढ़वाल मंडल विकास निगम द्वारा चलायी जा रही हैं। जनपद चमोली में गोपेश्वर और कर्णप्रयाग तथा रुद्रप्रयाग (जनपद रुद्रप्रयाग) में रेल आउट एजेन्सी खोली जाये। यदि रेल मंत्रालय को इसको चलाने में कुछ कठिनाई हो तो गढ़वाल मंडल तथा नगरपालिका गोपेश्वर इसको चलाने के लिए तैयार हैं।

[अनुवाद]

***श्री बसनगौडा रामनगौड पाटिल (यत्नाल) (बीजापुर):** सभापति महोदय, मेरा इस प्रतिष्ठित सभा में यह पहला भाषण है, इसलिए मैं कन्नड़ में बोलना चाहूँगा।

रेलवे हमारे देश की अर्थव्यवस्था तथा उन्नति में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता हूँ। रेलवे हमारे विशाल देश के दूर-दराज के इलाकों को आपस में जोड़ने का मुख्य साधन है।

कुमारी ममता बनर्जी गतिशील एवं महत्वाकांक्षी मंत्री हैं। उन्होंने वर्ष 2000-2001 के लिए ऐतिहासिक रेल बजट पेश किया है। रेल-किराये में वृद्धि नहीं की गई तथा प्रत्येक वर्ग के यात्री इससे प्रसन्न हैं। दुर्भाग्यवश, विपक्ष में बैठे मेरे मित्र ईर्ष्यालु हैं। वे नहीं चाहते कि इस देश के लोग हमारी युवा और कुशल मंत्री ममता जी की प्रशंसा करें। इसी बजट से वे पिछले दो सप्ताह से सभा की कार्यवाही रुकवाने के लिए बाधाएं डालते रहे हैं। वे राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार द्वारा किये गये अच्छे कार्य को सहन नहीं कर सकते हैं। यही कारण है कि हम इस रेल बजट पर इतनी देर में चर्चा कर रहे हैं।

आजादी के बाद 30 प्रतिशत और रेल लाइनें जोड़ी गई है। केन्द्र ने राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण तथा उत्तर को दक्षिण एवं पूर्व को पश्चिम से जोड़ने के लिए 15,000 करोड़ रुपयों का आवंटन किया है। मैं समझता हूं कि राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए इतनी बड़ी राशिश के आवंटन के बजाए नई रेल लाइनों के निर्माण तथा आमान परिवर्तन में अधिक निवेश करना बेहतर है। ऐसा करने से पर्यावरण के संरक्षण (जंगलों, पेड़ लगाने आदि) को गति मिलेगी। इसलिए मैं माननीय प्रधान मंत्री महोदय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी से अनुरोध करता हूं कि वे नई रेल लाइनों को बिछाने के लिए और धनराशि आवंटित करें।

मेरे साथी प्रो. सनदी, बीजापुर-शोलापुर-गडग रेल लाइन के गेज परिवर्तन के बारे में जिक्र कर रहे थे। उत्तरी कर्नाटक में यह लाइन अत्यधिक महत्वपूर्ण है तथा इसे यथाशीघ्र पूरा किया जाए। वास्तव में, मैंने बीजापुर और उसके आस-पास के इलाकों में इस बीजापर-गडग लाइन को बदलने में हो रहे असाधारण विलम्ब के विरुद्ध कई बार धरने दिये हैं। मैंने ऐसा संसद सदस्य बनने के ठीक पहले किया था। वहाँ ट्रेन जलाए जाने की भी वारदात हुई थी। इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध करता हूँ कि इस कार्य को अविलम्ब पूरा किया जाए।

बीजापुर की गोल गुम्बज उत्तर प्रदेश के ताज महल की तरह ही विश्व प्रसिद्ध विनिर्माण है। बीजापुर में प्रतिदिन हजारों पर्यटक देश के दूसरे भागों तथा विदेशों से भी भ्रमण के लिए आते हैं। इसके अलावा कर्नाटक राज्य में उत्तरी कर्नाटक अत्यधिक पिछड़ा क्षेत्र है। बीजापुर-शोलापुर-गडग लाइन में परिवर्तन करने के लिए अनुमानित व्यय लगभग 133.68 करोड़ रुपये है। इसके लिए अब तक मात्र 10 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। यह पर्याप्त नहीं

*मूलत: कन्नड़ में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

[श्री बसनगौडा रामनगौड पाटिल]

है। मेरी केन्द्र से विनम्र प्रार्थना है कि वर्ष 2000-2001 में इसके लिए कम से कम 50 करोड़ रुपये जारी किये जायें।

इस क्षेत्र में एक और महत्वपूर्ण धार्मिक स्थल है। सहस्र फणी जैन मंदिर पूरे देश के तीर्थयात्रियों को आकृष्ट करता है। अत: बीजापुर-शोलापुर-गडग लाइन का आमान परिवर्तन पूरा किया जाना जरूरी है। जैसा कि मेरे वरिष्ठ साथी श्री सनदी ने पहले बताया था, हुबली-अंकोला रेलवे लाइन को पूरा करने में भी असाधारण विलम्ब हो रहा है। यहां शी बर्ड अवस्थित है जो कि अति महत्वपूर्ण प्रतिरक्षा केन्द्र है। इसलिए, उपर्युक्त रेलवे लाइन का निर्माण शीघ्र ही पूरा कर लिया जाना चाहिए।

मैं आशा करता हूं और मेरा विश्वास है कि हमारी क्रांतिकारी रेल मंत्री महोदया कुमारी ममता जी मेरी सभी बातों को गम्भीरता से लेंगी तथा रेलवे की लंबित पड़ी सभी परियोजनाओं को पूरा करके कर्नाटक के लोगों के साथ न्याय करेंगी।

[हिन्दी]

*मुझे रेल बजट के संबंध में भाषण देने का मौका देने पर धन्यवाद देते हुए, मैं महोदया ममता जी द्वारा नयी शताब्दी का एक ऐतिहासिक बजट पेश करने के लिए बधाई देना चाहता हूं।

अध्यक्ष महोदय, रेल ऐसा एक संपर्क साधन है कि देश के गरीब से लेकर अमीर लोगों के आवागमन का यह एक अच्छा साधन है। मैं आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी को विनती करता हूं रेल व्यवस्था को ज्यादा से ज्यादा पैसा दिया जाये। स्वतंत्रता के बाद सिर्फ 30 प्रतिशत रेलवे लाइन जोड़ी गयी है। यह संख्या आतंककारी है।

मैं महोदया ममता जी से इतनी प्रार्थना करता हूं कि देश का सभी जिन्हा केन्द्र तक रेलवे लाईन करने का दृढ़ संकल्प करना चाहिए। रेल ऐसा साधन है जो कम खर्चे से ज्यादा सुविधायें दे सकता है। परिसर के ऊपर बहुत कम असर पड़ने वाले संपर्क साधन है। हम हजारों करोड़ भूतल सहककों के लिए खर्च करने से रेल लाईन को ज्यादा पैसा अत्यंत आवश्यक है।

मैं मेरे राज्य के बारे में और मेरे निर्वाचित क्षेत्र के बारे में अत्यंत जरूरी बात करना चाहता हूं। महोदया ममता जी को पता है कि उत्तर कर्नाटक के एक महत्वपूर्ण गेज परिवर्तन सोनलापुर-गदग रेलवे लाईन अत्यंत महत्वपूर्ण रेलवे लाईन अभी तक गेज परिवर्तन पूरा नहीं हुआ। यह लाईन आयलैंड बनके गये हैं। सोलापुर-गडग रेलवे लाईन के ऊपर चार जीन्हा केन्द्र आता है। 1. शोलापुर 2. बीजापुर 3. बागलकोट 4. गदग ऐसा ऐतिहासिक, सांस्कृतिक प्रख्यात है। प्रदेश अभिवृद्धि और जाने के लिए ब्राडगेज अत्यन्त आवश्यक है। मैं रेल बजट में देखा उसमें सिर्फ 10 करोड़ रखा गया है। यह अत्यन्त दुर्भाग्य की बात है। मैं प्रार्थना करता हूं कि इस वर्ष के रेल बजट में कनिष्टतम 50 करोड़ तक बजट में देने की कृपा करें।

अभी तक शोलापुर से बीजापुर तक ब्राडगेज पूरा हो गया है। लेकिन डेढ़ बरस से पूरा फुल ट्रेन चला है। मैं मान्य महोदया ममता जी से प्रार्थना करता हूँ बिजापुर से नया ट्रेन प्रारम्भ करने की बहुत आवश्यकता है। वे बिजापुर-मुंबई या बिजापुर-दिल्ली नया रेल प्रारम्भ करने के लिए प्रार्थना करता हूँ। और एक अत्यन्त आवश्यक नया रेलवे लाइन के बारे में प्रस्ताव करता हूँ। वे हैं आलमट्टी-यादगीर नया लाइन सर्वे हो चुका है। लेकिन गलत सर्वे से आर.ओ.आर. बहुत कम है। ऐसा मैंने सुना है इसलिए इस लाइन को जोड़ा गया है। मैं प्रार्थना करता हूँ फिर एक बार सर्वे कर दिया जाए और औद्योगिक, कृषि प्रेक्षणीय स्थल के अत्यन्त महत्वपूर्ण प्रदेश हैं। अगला बजट में इस लाइन की घोषणा करने के लिए प्रार्थना करता हूँ।

गुलबर्गा से बिदर रेलवे लाइन को बहुत कम पैसा रखा गया है। ज्यादा पैसा रखने के लिए प्रार्थना करता हूँ। और हुबली-अंकोला रेलवे लाइन को भी बहुत कम पैसा रखा है। मैं प्रार्थना करूंगा कि ज्यादा पैसा देना चाहिए।

अंत में, मैं हुबली में रेलवे जोन को प्रारम्भ करने का प्रस्ताव सर्वे उच्च न्यायालय में है। जल्द ही जल्द प्रकरण खत्म हो जाए ऐसी आशा करता हूँ। मुझे यह अवसर देने पर अभिनंदन करते हुए मेरा भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री भान सिंह भौरा (भटिंडा): सभापति महोदय, जो 2000-2001 रेल बजट पेश किया गया है, लोगों ने इसकी काफी तारीफें की हैं। मेरा ख्याल है कि मिनिस्टर साहिबा इससे बहुत खुश हुई होंगी, क्योंकि जब पासवान जी रेल मंत्री थे या नीतीश कुमार थे तो उनके सामने बिहार की चीफ मिनिस्ट्री आ गई होगी और ममता जी ने आल इंडिया बंगाल बजट पेश किया है, शायद उनके मन में भी यही होगा। इसी तरह कांग्रेस वाले बजट की तारीफ कर रहे हैं। कि शायद प्राइम मिनिस्टर उन्हें बुला लें कि आप भी प्राइम मिनिस्टर बन जाओ। लेकिन इस बजट ने पंजाब को बिल्कुल इग्नोर कर दिया है क्योंकि वहां न कोई नई ट्रेन दी गई है और न ही कोई नई रेल लाइन दी गई है। चंडीगढ़-लुधियाना मंजूर हुई है, हालांकि मिनिस्टर साहब उसका शिलान्यास कर आये थे लेकिन शम्भू-लालरू 13 किलोमीटर मंजूर हुई है, वह कहां गई है?

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

कुमारी ममता बनर्जी: चंडीगढ़-लुधियाना 22 करोड़ रुपया देकर चालू कर दी गई है।

श्री भान सिंह भौंरा: अगर वह 13 किलोमीटर बना दिया जाये तो सारा पंजाब लिंक हो जायेगा। जहां तक एडमिनिस्ट्रेशन ढांचे का सवाल है, वह आप देख रहे हैं कि किस प्रकार से रेल में हादसे हो रहे हैं। मेरे ख्याल से रेल मंत्री को इस तरफ ध्यान देना चाहिए। जहां तक कैटरिंग का सवाल है, उसमें काफी लूट पड़ रही है क्योंकि ठेकेदार ट्रेन में जो चाय देता है उसमें 3 रुपये में दो घूंट चाय होती है। इसके अलावा और भी चीजें हैं जो महंगी होती है। सरकार को सारे स्टेशनों की तरफ गौर करना चाहिए और यह ठेकेदारी सिस्टम छोड़ देना चाहिए।

मैं रेल मंत्री का धन्यवाद करना चाहता हूं कि राजपुर-भटिंडा रेल लाइन को डबल लाइन किया है। ऐसे ही जाखल-भटिंडा को भी डबल लाइन कर दिया जाये।

जो ट्रेन्स हमारे सामने हैं भटिण्डा-फिरोजपुर और दिल्ली में सिर्फ चार ट्रेनें चलती हैं और बड़ी देर से चलती हैं। दिन में आठ-दस घंटे कोई ट्रेन नहीं है। मैं आपसे निवेदन करता हूं और आपको लोगों ने पहले भी कहा है कि कम से कम फिरोजपुर जो पाकिस्तान बॉर्डर का एरिया है, उससे फाजिल्का और अबोहर को मिला दीजिए और कम से कम एक शताब्दी ट्रेन हमें दे दीजिए जो दिल्ली और फिरोजपुर या गंगानगर चलाई जाए। इनसे लोगों का बहुत भला होगा।

इसके साथ मुंशी जी ने रेलवे बोर्ड का मामला उठाया था। रेलवे बोर्ड को हटा देना चाहिए। यह वैसे ही एक अडंगा है आपके ऐडमिनिस्ट्रेशन में भी। इसकी जरूरत क्या है सिवाय इसके कि जो मिनिस्टर हैं वह अपने आदमी भर्ती करने के लिए उसका उपयोग करते हैं। वहां पर गवर्नमेंट के रूल लागू नहीं होते। इसलिए जो सरकारें हैं ये अपने मेम्बर उसमें नियुक्त करती हैं, कार्पोरेशन बनाती हैं। सिर्फ इसलिए कि कार्पोरेशन में 2000 रुपये या 10,000 रुपये की भर्ती कर लो और जो सरकारी महकमे हैं, उसमें चपरासी भी भर्ती नहीं कर सकते।

महोदय, हमारे यहां दमदमा साहब है जहां गुरु गोविन्द सिंह रहे थे। दमदमा साहब को अगर लुधियाना से मिलाना हो तो भटिण्डा बायपास है कोट तमर से भुजोवा वह लाना पड़ेगा। वहां एक लैवल क्रासिंग है। मैंने लिखकर भेजा है कि वह बन जाए तो 40 किलोमीटर दमदमा साहब के लिए बच जाता है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि वह बना दीजिए।

भटिण्डा सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है लेकिन वहां पर इतनी अच्छी व्यवस्था नहीं है। रेलवे स्टेशन पता नहीं कब का बना हुआ है। वहां रिजर्वेशन चिट भी नहीं मिलती और उसका सुधार करने की जरूरत है। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि जो पंजाब का मामला है या बैकवर्ड जिले हैं इनकी तरफ ध्यान देना चाहिए और इससे लोगों का फायदा होगा। कहीं ओवर ब्रिज हैं। आप यहां भी बना दीजिए, मैंने यह लिखकर भेजा हुआ है। मैं उम्मीद करता हूं कि आप इन बातों पर ध्यान देंगे और इससे लोगों को फायदा होगा।

***डा. (श्रीमती) सुधा यादव** (महेन्द्रगढ़): सभापति महोदय, मुझे जो मौका दिया गया उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करती हूं। प्रथम महिला रेल मंत्री महोदया ने जो बजट पेश किया, उसकी जितनी तारीफ की जाए उतनी कम है। यह पहला अवसर है जब बिना रेल किराया बढ़ाये इतनी सुविधायें दी गई हैं।

आर्थिक संकट होने के बावजूद, जो सुविधायें स्वतंत्रता सैनानियों को संविधान के 50वीं वर्षगांठ पर व कारगिल में शहीद हुए सैनिकों की विधवाओं को दी गई, उसके लिए मैं मंत्री महोदया का आभार व्यक्त करती हूं।

इस बजट में यात्रियों को अनेक सुविधायें जैसे चिकित्सा सुविधा, कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा का विस्तार करना, खानपान की बेहतर सुविधायें उपलब्ध कराना, इत्यादि तारीफे काबिल है। यह बजट बाई द पीपल, फॉर द पीपल प्रणाली पर आधारित है। रेलवे कार्य प्रणाली में समग्र सुधार लाने के लिए अनेक रचनात्मक कदम उठाए गए हैं और एक ऐसा बजट पेश किया है, जो देश की आम जनता को राहत पहुंचाएगा परन्तु माननीया ममता जी ने हरियाणा को पूर्णत: उपेक्षित किया है। यह प्रदेश रेलवे के मामले में पहले भी उपेक्षित रहा है। मैं माननीया मंत्री महोदया का ध्यान कुछ प्रमुख समस्याओं की तरफ आकर्षित करना चाहती हूं। महोदय, हरियाणा दिल्ली से लगता हुआ प्रदेश है और प्रतिदिन हजारों यात्री दिल्ली में अपनी जीविकापार्जन के लिए आते हैं। मैं आपका ध्यान इन दैनिक यात्रियों व अपने क्षेत्र की अनेक समस्याओं की तरफ दिलाना चाहती हूं, जिनके लिए मैं पहले भी आपसे मिल चुकी हूं। परन्तु, मैं नहीं जानती कि किन कारणों से हमारी समस्याओं पर ध्यान नहीं दिया गया।

महोदया, 1. रेवाड़ी एशिया का छोटी लाईन का सबसे बड़ा जंक्शन था, परन्तु बड़ी लाईन करने के बाद इसकी स्थिति दयनीय हो गई है। आज दैनिक यात्रियों के लिए कोई ट्रेन नहीं है। अत: रेवाड़ी-दिल्ली के बीच डी.एम.वी. सुविधा उपलब्ध कराई जाए। रेवाड़ी से चण्डीगढ़ जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। अत: एकता

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[डा. (श्रीमती) सुधा यादव]

एक्सप्रेस, जो भिवानी ठहरती है, उसे रेवाड़ी तक एक्सटेंड करा जाये ताकि यह क्षेत्र प्रदेश की राजधानी से जुड़ सके।

रेवाड़ी-नारनौल रोड पर उपरी सड़क पुल का निर्माण कराया जाये ताकि हरियाणा व राजस्थान के व्यापार को सुचारू रूप से चलाया जा सकेगा।

रेवाड़ी-रोहतक के बीच रेल लाईन बनाकर पंजाब से गुजरात जाने वाली ट्रेन का लोड दिल्ली पर कम किया जा सकता है।

रेवाड़ी से दिल्ली के बीच ब्रॉड गेज की डबलिंग की जाये।

मुझे पूरी उम्मीद है कि आप हमारी इन मांगों को ध्यान में रखते हुए अपने बजट में इन्हें लाने का प्रयास कर हरियाणा की जनता को कृतार्थ करेंगी।

[अनुवाद]

श्री खारवेल स्वाइं (बालासोर): महोदय, मैं ममता दीदी द्वारा पेश किए गए रेल बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूं। मैं इसका समर्थन इसलिए करता हूं क्योंकि उन्होंने इसे विषम परिस्थितियों में तैयार किया है। बल्कि मैं तो कहता हूं कि यह पूर्णत: विरोधाभासी है। सभा के अधिकतर सदस्य चाहे वे सरकारी पक्ष से हों या विपक्ष से दलगत विचार से ऊपर उठकर खुश है कि आम आदमी पर बोझ नहीं डाला गया है।

उन्हें इस बात का अत्यधिक दु:ख है कि रेलवे के लिए इस बजट में पर्याप्त बजट प्रावधान नहीं किए गए हैं। वे इस बात से अत्यधिक अप्रसन्न हैं कि उनके निर्वाचन क्षेत्रों से गुजरने वाली रेल-लाइनों के लिए पर्याप्त धनराशि नहीं दी गई है।

मैं नहीं जानता कि ये दोनों ही चीजें एक साथ कैसे की जा सकती हैं। यात्री किराये में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए, लेकिन हर जगह रेल लाइन भी होनी चाहिए। कांग्रेस के माननीय मुख्य सचेतक महोदय ने कहा कि प्रत्येक अल्प-विकसित गांव को रेल लाइन से जोड़ा जाना चाहिए। मैं नहीं जानता कि ये दोनों बातें एक साथ कैसे हो सकती हैं। कोई कुछ भी नहीं देगा, लेकिन वहां सब कुछ किया जाना चाहिए। मैं हर एक चीज के लिए राजसहायता के विचार का समर्थन नहीं करता। रेल के उपयोगकर्ताओं को उन सेवाओं के लिए भुगतान करना ही होगा जो कि वे प्राप्त कर रहे हैं।

मैंने तीन या चार दिन पूर्व ममता दीदी से बात की। उन्होंने कहा था कि यदि वे रेल किराया बढ़ाती तो उन्हें 400 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होता। इसका सीधा अर्थ है कि राजस्व में 400 करोड़ रुपयों का घाटा, दो वर्ष पूर्व ही पूरे भारत में नई रेल लाइनें बिछाने का कुल परिव्यय मात्र 396 करोड़ रुपये था। इस दृष्टि से 400 करोड़ रुपये बहुत बड़ी राशि है। यदि आवश्यकता पड़ती है तो रेल मंत्री को यात्री किराये जो कि विश्व में सबसे कम है को बढ़ाने से डरना नहीं चाहिए। हम जिस तरह की सेवा दे रहे है उसके लिए यह न्यूनतम है।

भारत सरकार का कहना है कि जब भी वह रेलवे को बजट देती है तो सात प्रतिशत की दर पर देती है, यहां की गुप्त-अनुदान जारी है - सरकार 12 प्रतिशत की दर पर ऋण ले रही है, लेकिन रेलवे को सात प्रतिशत पर दे रही है। इस प्रकार से उसका कहना है कि यहां एक अन्त-निर्मित व्यवस्था है जिससे पांच प्रतिशत अनुदान दिया जाता है।

महोदय, रेलवे को धन के अभाव के कारण खत्म होने से रोका जाना चाहिए। मैं नहीं जानता कि ऋण लेने की कोई और व्यवस्था है। रेल वित्त निगम 16 से 22 प्रतिशत की दर पर धन ऋण में ले रहा है, जो कि बहुत ऊंची दर है। आप कहां से संसाधन प्राप्त करते है? यदि हर जगह रेल लाइन बिछानी है तो संसाधन जुटाये जाने होंगे।

महोदय, अब मैं दो या तीन मुद्दों की चर्चा करूंगा। प्रश्न यह है कि रेल-व्यवस्था को कैसे सुधारा जाए? रेल-व्यवस्था को सुधारने के लिए हमें माल-भाड़ा व्यवस्था को सुधारना होगा। इसके लिए सबसे पहले विज्ञापित सारणी के अनुसार दो विशेष स्थानों के बीच माल गाड़ी चलाए जाने को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

दूसरा यह कि भारतीय कंटेनर कारपोरेशन को पूरा समर्थन देना होगा। इसे पूरा प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए क्योंकि रेलवे को पर्याप्त संसाधन देकर तथा इससे माल-भाड़ा अपनी ओर खींच रहे सड़क मार्ग से प्रतियोगिता करके भारतीय कंटेनर कारपोरेशन रेलवे की महत्वपूर्ण सेवा कर रहा है। तीसरा यह कि, टर्मिनल प्रबंधन में बड़ी खामी है। आप नहीं जानती कि किस स्टेशन में माल की खेप कितने सप्ताहों या यहां तक कि कितने महीनों से पड़ी हुई है, आप नहीं जानतीं कि किस दिन तक यह अपने गंतव्य स्थान तक पहुंचा दी जाएगी। उड़ीसा में आये भीषण तूफान के समय दिल्ली से राहत सामग्री भेजी गई, जो कि भुवनेश्वर, उड़ीसा में लगभग 15 या 20 दिनों के बाद पहुंच पायी। हमने कलकत्ता तथा मुगलसराय में इसके बारे में पता करने की कोशिश की, लेकिन इस ट्रेन के ब्यौरे के बारे में किसी को कुछ पता नहीं था।

यदि टर्मिनल प्रबंधन इस प्रकार का होगा तो क्या कोई व्यक्ति अपना सामान रेल से भेजने का इच्छुक होगा? यही सब कुछ हो रहा है, कभी-कभी तो चाहे सड़क-मार्ग कितना ही महंगा क्यों न हो लेकिन उसमें यह तो निश्चितता है कि निर्धारित अवधि में सामान अपने गंतव्य तक पहुंच जाएगा। लेकिन रेलवे में ऐसा नहीं होता। यही कारण है कि रेलवे अपना माल भाड़ा खोता जा रहा है।

चौथा यह कि, आपको मालगाड़ी की औसत गति को बढ़ाना होगा। भारत में माल गाड़ी की औसत गति बहुत कम है। मैं आपको इसके ब्यौरे देता हूं। यहां प्रति टन प्रति किलोमीटर प्रतिशत 0.32 है जो कि विश्व में न्यूनतम है तथा इसे 0.50 प्रतिशत तक बढ़ाया जाना चाहिए।

महोदय, यह वित्त का प्रश्न है तथा हमें इसके लिए धन-निवेश की आवश्यकता है। इस धन-निवेश के संबंध में मैं दो या तीन बातों की चर्चा करूंगा। पहला यह कि रेलवे की खाली-पड़ी परिसंपत्तियों का वाणिज्यिक लाभ उठाया जाये।

इसका अनुपालन किया जाना चाहिए। निजी उद्यमियों के माध्यम से संचार माध्यमों का वाणिज्यिक आधार पर विकास होना चाहिए। रेलवे के पास काफी संचार माध्यम हैं और वे उतने ही अच्छे हैं जितने कि भारत के अन्य संचार तंत्र। इनका वाणिज्यीकरण किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय : कृपया, अब समाप्त करें।

श्री खारबेल स्वाई : महोदय, अब मैं निगमित मार्ग से यात्रा गतिविधियों के बारे में कहना चाहूंगा। दूसरी बात जो मैं कहना चाहूंगा वह रेलवे की अनुषंगी भूमिका से संबंधित है। मैं नहीं जानता कि रेलवे में खान-पान निगम क्यों होना चाहिए। रेलवे की गतिविधियां होटल व्यवसाय, सुविधाजन्य वस्तुओं के उत्पादन, मरम्मत सुविधाओं, चिकित्सा, जमीन-जायदाद व्यवसाय तथा अन्य ऐसी दूसरी चीजों में क्यों होनी चाहिए?

सभापति महोदय: श्री स्वाइं, कृपया अब समाप्त करें।

श्री खारबेल स्वाई : महोदय, कृपया मुझे कुछ और समय दीजिए। मैं अनर्गल बात नहीं कर रहा हूं। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की बात नहीं कर रहा हूं। मैं उनसे अपने निर्वाचन क्षेत्र के लिए एक गाड़ी आवंटित करने के लिए निवेदन नहीं कर रहा हूं।

सभापति महोदय : लेकिन समय सीमित है। आप पहले ही पांच मिनट से अधिक बोल चुके हैं।

श्री खारबेल स्वाई : इसलिए, मैं सुझाव देना चाहूंगा कि अनुषंगी गतिविधियां निगमों के ऊपर छोड़ देनी चाहिए और रेलवे के खान-पान निगम जैसी सेवाओं को पूर्णत: निजी क्षेत्र में दे दिया जाना चाहिए। ऐसा इसलिए क्योंकि यह रेलवे का काम नहीं है।

महोदय, इसमें कुछ ढांचागत परिवर्तन भी किए जाने चाहिए क्योंकि श्री दासमुंशी तथा कई अन्य माननीय सदस्यों ने कहा है कि रेलवे बोर्ड को बंद कर दिया जाना चाहिए। मैं नहीं जानता कि रेलवे बोर्ड को क्यों बंद कर दिया जाना चाहिए। वे कहते हैं कि रेलवे बोर्ड अंग्रेजों से मिली हुई वसीयत है। हां यह है। लेकिन तब तो यह सभा भी अंग्रेजों की वसीयत है, और इस प्रकार तो प्रत्येक मंत्रालय अंग्रेजों की वसीयत है। लेकिन इसका मतलब यह है कि हमें ये सारी चीजें बंद कर देनी चाहिए? यह हो सकता है कि यहां कुछ गलत हो, तो उसे हम ठीक कर सकते हैं। लेकिन मैं नहीं समझता कि इन्हें बंद कर देना एक व्यवहारिक समाधान होगा।

महोदय मैं रेलवे बोर्ड के कार्यकरण के बारे में दो बातें कहना चाहूंगा। पहली बात यह कि रेलवे बोर्ड रेलवे के प्रतिदिन के संचालन की देख-रेख करता है, और दूसरी बात यह कि वे भविष्य की नीति बनाते हैं। अब इसे अलग-अलग किया जाना चाहिए। अब इसमें ब्रिट्रिश रेलवे की तरह ही मुख्य कार्यपालक (संचालन) संचालन जैसा ही कुछ होना चाहिए जो कि रेलवे की दैनिक कार्य-कलापों के लिए उत्तरदायी होगा तथा रेलवे की दीर्घकालीन नीतियों का निर्धारण रेलवे बोर्ड के सदस्यों द्वारा किया जाना चाहिए।

महोदय, अंत में, मैं स्टेशन प्रबंधकों तथा क्षेत्रीय प्रबंधकों के बारे में जिक्र करना चाहूंगा। उन्हें और अधिक अधिकार दिए जाने चाहिए ताकि रेलवे संचालन पर उनका पूर्ण नियंत्रण हो तथा उस विशेष रेलवे सेक्टर के कर्मचारियों को अपने क्षेत्रीय प्रबंधक और स्टेशन प्रबंधक को अपने अग्रणी के रूप में मानना चाहिए। वे उनके मार्गदर्शन में काम करेंगे। एक आदमी की कमान से यात्रियों को भी सहायता मिलेगी।

महोदय, अंत में, मैं माननीया रेल मंत्री से रिपसा-बंगरिपुसि रेल लाइन के बारे में अपील करना चाहूंगा। मैंने उनसे इस बारे में पहले भी बात की है, पिछले वर्ष इस लाइन के लिए 14 करोड़ आवंटित किए गए थे। इस वर्ष माननीया मंत्री महोदया ने एक करोड़ आवंटित किए हैं। मैंने उनसे पहले ही बात कर ली है और

[श्री खारबेल स्वाइं]

उन्होंने मेरा अनुरोध मान लिया हैं और मेरा विश्वास है कि वे अपनी बात पर कायम रहेंगी।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

**प्रो. रासा सिंह रावत* (अजमेर): मान्यवर सभापति महोदय, मैं नई सहस्त्राब्दि के शुभ अवसर पर आदरणीय ममता जी द्वारा प्रस्तुत महत्वपूर्ण प्रथम रेलवे बजट का हार्दिक समर्थन करता हूं। ममता जी संघर्षशील व्यक्तित्व की धनी, पुरूषार्थी एवं साहसी संवेदनशील महिला है। उनसे रेलवे क्षेत्र में सुधार की अनेक अपेक्षाएं है। अनेक मुश्किलों, विषम परिस्थितियों तथा वित्तीय कठिनाईयों के बावजूद ममता जी ने रेल यात्रा में किसी प्रकार की वृद्धि नहीं कर साहसिक कार्य किया है, इसके लिए वे बधाई के पात्र है। फिजूलखर्ची को रोक कर, मितव्ययिता का आदर्श प्रस्तुत कर 850 करोड़ रुपये की बचत कर एक नया कीर्तिमान प्रस्तुत किया हैं तथा रेलवे सुरक्षा एवं संरक्षा तथा यात्रियों की सुविधा के प्रति नई कार्ययोजना तथा नया विशेष बल तैयार कर, वे निरन्तर प्रयत्नशील रहकर समर्पित भाव से जुटी हुई है। ईश्वर उनको अपने मिशन में सफलता प्रदान करे। मैं उन्हें याद दिलाना चाहूंगा कि-

हम चले थे अकेले - जानिबे मंजिल की ओर।
कारवां बढ़ता गया - काफिला जुड़ता गया।

ममता जी निराश न हों। हर क्रान्तिकारी परिवर्तन में विपत्तियों का सामना करना पड़ता है।

तलाशे यार में जो ठोकरें खाया नहीं करते,
मंजिले मकसूद को वो पहुंचा नहीं करते।

माननीया, आपने इस बजट में अजमेर को पुष्कर से जोड़ने तथा उसके लिए इसी वित्तीय वर्ष में बजट का प्रावधान करने का ऐतिहासिक कार्य किया है तदर्थ आभारी हूं। बंगलूर को जोधपुर तथा अजमेर से जोड़ने हेतु जो नई गाड़ियां चलाने की घोषणा की है, इसी प्रकार द्वारका - ओखा से अहमदाबाद-अजमेर-जयपुर-हरिद्वार के मध्य आपने जिन नई गाड़ियों को चलाने की घोषणा की है तदर्थ हार्दिक स्वागत है। आप तथा आपका मंत्रालय अभिनन्दनीय है।

महोदया, अजमेर अंतर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त सुप्रसिद्ध ऐतिहासिक, धार्मिक, सांस्कृतिक, शैक्षिक तथा पुरातत्व की दृष्टि से महत्वपूर्ण नगर है। यह राजस्थान की हृदयस्थली, स्वाधीनता सेनानियों की कर्मस्थली, साम्प्रदायिक सौहार्दता की नगरी रहा है। यहां तथा पुष्कर लाखों हिन्दू तथा मुसलमान दरगाह शरीफ तथा पुष्कर सरोवर स्नान/पुण्यार्जन हेतु आते हैं, अत: अजमेर में खाली पड़ी रेलवे की सम्पत्ति पर एक विशाल यात्री निवास का निर्माण करवाने की कृपा करें।

महोदया, मैं अजमेर तथा राजस्थान की निम्न महत्वपूर्ण रेलवे संबंधी आवश्यकताओं की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़-उदयपुर मीटरकेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तन करने की सिद्धांतत: स्वीकृति तो गत बजट में ही प्राप्त हो गई थी। परन्तु इस बजट में बहुत कम राशि का प्रावधान किया गया है। अत: इस आमान परिवर्तन के लिये अधिक धनराशि उपलब्ध करवायें।

आमान परिवर्तन से पूर्व दिल्ली-जयपुर-अजमेर-अहमदाबाद रूट पर ज्यादा गाड़ियां चला करती थी। परन्तु, ब्रॉड गेज बनने के बाद इस मार्ग पर जयन्ती जनता, दिल्ली-अहमदाबाद एक्सप्रेस, अहमदाबाद-आगराफोर्ट, दिल्ली-अजमेर, मेहसाना-अजमेर-दिल्ली आदि गाड़ियां बंद हो गई है, जिससे यात्रियों को भारी परेशानी हो रही है। अत: जो गाड़ियां वर्षों से चल रही थी उनकी जगह उतनी ब्रॉडगेज की गाड़ियां चलाई जाये।

बांदीकुई-आगराफोर्ट मीटरगेज को ब्रॉडगेज में अविलम्ब युद्धस्तर पर बदला जाये ताकि अहमदाबाद-अजमेर-जयपुर आगराफोर्ट गाड़ी शीघ्र चलाई जा सके। वर्तमान में अजमेर-उत्तर प्रदेश के मध्य सीधी कोई गाड़ी नहीं है।

रिवाड़ी-रीगस-फुलेरा मीटरगेज को ब्रॉडगेज में शीघ्र बदला जाये।

आंध्र प्रदेश की राजधानी हैदराबाद सिकन्दराबाद तथा आंध्र में लाखों राजस्थानी निवास करते है। साथ ही आंध्र प्रदेश के लाखों जायरीन अजमेर दरगाह शरीफ में अकीदत पेश करने आते हैं परन्तु पहले काचीगुडा, अजमेर मीटरगेज पर काजीगुड़ा-अजमेर-जयपुर तक मीनाक्षी एक्सप्रेस चलती रही है पर इसमें अब बहुत परेशानी और असुविधा यात्रियों को हो गई है। इस मीटर गेज पर पूर्णा से मुदखेड़ तक 60-70 कि.मी. का टुकड़ा ब्रॉडगेज में बदल दिया

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

गया है। फलस्वरूप दोनों ओर से आने वाले हजारों यात्रियों को मीटरगेज से ब्राडगेज चढ़ना उतरना, दो-दो स्थानों पर करना पड़ता है, जिससे बच्चों, महिलाओं को बड़ी परेशानी होती है।

अत: आपसे विनम्र अनुरोध है कि सिकन्दराबाद से वाड़ी-गुलबर्गा-सोलापुर-पुणे-कल्याण-बिरार-सूरत, बड़ौदा-अहमदाबाद-महेसाना-आबूरोड़-सिरोही फालना-रानी-मारवाड़ जंक्शन का सोजतरोड-ब्यावर-अजमेर तक ब्रॉडगेज पर एक सीधी गाड़ी अविलम्ब चलाई जाये।

यह गाड़ी लाखों यात्रियों के लिये लाभदायक तथा पूर्णरूपेण लाभ में रहेगी।

दिल्ली-अजमेर-अहमदाबाद के मध्य जब से बड़ी रेलवे लाईन की लम्बी दूरी की गाड़ियां चली हैं तब से आसपास के ग्रामीण क्षेत्रों के गरीब ग्रामवासियों को तथा अजमेर-जयपुर के बीच हमेशा दैनिक नौकरीपेशा, दिहाड़ी के लिए जाने वाले यात्रियों के लिये उपयुक्त समय पर प्रातकाल/सायंकाल दिन में दो तीन फेरे करने वाली डी.एम.यू. गाड़ी चलाये।

दिल्ली-अजमेर तथा मेहसाना-अजमेर-दिल्ली के बीच हर स्टेशन पर रूकने वाली पैसेंजर गाड़ी ब्रॉडगेज पर चलाई जाये जिससे लाखों ग्रामीण यात्री रेल सेवा से लाभान्वित हो सकें।

वर्तमान में नई दिल्ली-जयपुर-अजमेर के मध्य चलने वाली शताब्दी-एक्सप्रेस को रविवार को भी चलाई जाये। शनिवार-रविवार को छुट्टी रहने के कारण यात्रीगण अजमेर दरगाह, पुष्कर आ-जा सकते है तथा मेयो कॉलेज में पढ़ने वाले अपने बालक/बालिकाओं को भी संभालकर आ जा सकते है। यदि एक दिन का शताब्दी का अवकाश आवश्यक हो तो बुधवार को बंद रखी जा सकती है।

अजमेर-बान्द्रा (मुम्बई) एक्सप्रेस बहुत उपयोगी गाड़ी रही है। पूरी भरकर आती जाती है, लाभ में है। अत: इसे दैनिक नियमित किया जाये। अभी होलीडे एक्सप्रेस के नाम पर रोज दिन बढ़ाकर अब बंद किया जा रहा है, जो उचित नहीं है।

द्वारका-ओखा-अहमदाबाद-अजमेर-जयपुर-हरिद्वार गाड़ी को सप्ताह में तीन दिन अवश्य चलाया जाये।

बरेली-दिल्ली-अजमेर-गांधीधाम को नियमित करते हुए सप्ताह में रोज चलाई जाये।

दिल्ली-अहमदाबाद वाया जयपुर-अजमेर के बीच चलने वाली ब्राडगेज की 'मेज' गाड़ी में फर्स्ट ए.सी. का एक कोच अवश्य लगाया जाये। दिल्ली से अजमेर वायु सेवा नहीं होने के कारण बंगलादेशी तथा अन्य विदेशी यात्री दिल्ली-अहमदाबाद मेल से ही यात्रा करते हैं। फर्स्ट ए.सी. को प्राथमिकता देते है।

अजमेर स्टेशन पर आने वाले लाखों यात्रियों के लिये रेलवे की खाली पड़ी जमीन पर एक विशाल यात्री निवास बनवाया जाये।

चैन्नई-जयपुर गाड़ी को अजमेर तक बढ़ाया जाये।

अजमेर स्थित रेलवे के लोको तथा कैरिज कारखानों में रेल डिब्बों के निर्माण कार्य को ब्रॉडगेज की आवश्यकताओं एवं इन कारखानों की क्षमता के अनुरूप कार्य बढ़ाया जाये। श्रमिकों की संख्या को बढ़ाया जाये।

अजमेर के रेलवे के लोको, कैरीज, खेल मैदानों में अखिल भारतीय खेल-कूद प्रतियोगिताओं के अनुरूप स्टेडियम निर्माण कर आवश्यक संसाधन उपलब्ध करवायें जाये।

अजमेर के रेलवे हॉस्पीटल में आधुनिक सुविधाओं का विस्तार किया जाये।

अजमेर स्थित रेलवे कालोनियों की आवासीय व्यवस्था में आवश्यक सुधार शीघ्र किये जाये।

अजमेर स्टेशन पर रेलगाड़ियों के लिये आवश्यक आधारभूत सुविधाओं का विस्तार किया जाये।

आर.पी.एफ. को अर्द्ध सैन्य बल घोषित किया जाये।

ब्यावर, किशनगढ़ तथा अन्य ब्रॉडगेज पर आने वाले स्टेशनों के प्लेटफार्मों का विस्तार किया जाये।

सभी स्टेशनों पर आवश्यक बुनियादी सुविधायें उपलब्ध करवाई जायें।

जयपुर में बनने वाला उ.प्र. जोन मुख्यालय यदि रेलवे नगरी अजमेर में स्थापित किया जाता तो कोई समस्या नहीं आती, नि:शुल्क रेलवे की अपार सम्पत्ति तथा भूमि अजमेर में उपलब्ध है।

अजमेर से फुलेरा वाया रींगस होकर बीकानेर-गंगानगर के लिये एक मीटरगेज पर गाड़ी अजमेर-बीकानेर के बीच चलाई जाये।

[प्रो. रासा सिंह रावत]

अजमेर-कोटा के मध्य इंटरसिटी चलाई जाये।

अजमेर-नसीराबाद से केकडी-देवली-बूंटी-कोटा रेलवे लाईन हेतु सर्वेक्षण करवाया जाये।

किशनगढ़ से रूपनगढ़-परबतसर-मकराना रेल लाईन का सर्वेक्षण करवाया जाये।

डूंगरपुर से रतलाम वाया बांसवाड़ा रेलवे का सर्वे पूर्ण करवाकर बजट स्वीकृत करने हेतु निवेदन है।

मान्यवर, आशा है आप मेरे इस अनुरोध को स्वीकार कर कृतार्थ करेंगे।

[अनुवाद]

श्री पी.एच. पांडियन (तिरुनेलवेली): सभापति महोदय, रेल बजट पर मुझे अपने विचार प्रकट करने के लिए अवसर देने का बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, जब इस महीने की 12 तारीख को मैंने अपने निर्वाचन क्षेत्र, तिरुनेलवेली का दौरा किया तो मुझे तमिल भाषा के दैनिक 'दिनामलार' में छपा एक लेख मिला। इस लेख में लिखा था कि तमिलनाडु से जुड़े सभी सांसद रेल बजट के मूक दर्शक मात्र हैं। मैंने इस दैनिक की एक प्रति .....को सौंपी *...(व्यवधान)*

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बंगारू लक्ष्मण): आपने इसे कुछ और माननीय सदस्यों को भी दिया होगा।

श्री पी.एच. पांडियन : मैंने दोपहर के भोजन के दौरान माननीया मंत्री महोदया को दिया। मैंने उनसे निवेदन किया था कि इसका अनुवाद करा लिया जाए तथा संबंधित दैनिक में तमिलनाडु के लिए उठाई गई मांगों पर विचार करें।

23 तारीख को माननीया रेल मंत्री महोदया ने सभी राजनीतिक दलों के नेताओं की एक बैठक बुलाई। उस बैठक में मैंने कहा था कि यदि पावर स्टेशनों से बकाया 300 करोड़ रुपये की वसूली हो जाती है तो मंत्री जी द्वारा बुलाई गई बैठक का उद्देश्य पूरा हो जाएगा। अकेले बदरपुर थर्मल पावर स्टेशन से 1,491.31 करोड़ रुपये की राशि वसूल की जानी है। यह कुल बकाया राशि का 67.4 प्रतिशत है। इनमें प्रमुख पांच बकायेदार पावर स्टेशन बदरपुर थर्मल पावर स्टेशन, हरियाणा विद्युत बोर्ड, दिल्ली विद्युत बोर्ड, पंजाब राज्य विद्युत बोर्ड तथा महाराष्ट्र विद्युत बोर्ड है जिन पर 1,357.23 करोड़ रुपये की बकाया राशि है।

माननीया मंत्री महोदया ने मुझे पत्र लिखा है जिसमें उन्होंने कहा है कि पावर स्टेशनों से बकाया धन की वसूली के लिए हर सम्भव प्रयास किया जा रहा है। यदि इस धन की वसूली कर ली जाती है तो माननीया मंत्री महोदया के पास पर्याप्त धनराशि जुट जाएगी। वे हमारी सभी मांगों को मान लेंगी। वे हमारी सभी परियोजनाएं लागू कर सकेंगी। अत: मैं माननीया मंत्री महोदया से निवेदन करता हूं कि पावर स्टेशनों से इस बकाया राशि की वसूली या तो सरकार से वार्तालाप करके या कठोर तरीके अपनाकर की जाए। मैंने उस बैठक में यह भी कहा था, यदि ऐसा संबंधित राज्य सरकारों और केन्द्र सरकार के बीच सहयोग से किया जाता है तो नई लाइनें बिछाने आमान-परिवर्तन, नए पुलों का निर्माण आदि की मांगों को माना जा सकता है।

जब श्री स्वाइं भाषण दे रहे थे तो मैं उन्हें गौर से सुन रहा था, उन्होंने कहा था कि माल गाड़ी में भरे गए सामान के बारे में किसी को पता नहीं है कि वह अपने गंतव्य स्थान तक निर्धारित समय में पहुंच पाएगा या नहीं। इस संबंध में, मैं उदाहरणस्वरूप एक घटना बताऊंगा। यह घटना गणतंत्र दिवस समारोहों के दौरान हुई। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में टुटिकोरिन से बंगलौर, इवाइटफील्ड को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के 1000 टन चावल को मालगाड़ी में भरकर तस्करी की गई। इस ट्रेन को केन्द्रीय जांच विभाग के अधिकारियों ने पकड़ लिया। रेलवे प्राधिकारियों का कहना था कि प्रेषक या प्रेषिती की आज्ञा के बिना कंटेनर की मुहर नहीं खोली जा सकती। प्रेषक का कोई अता-पता नहीं था और प्रेषिती का नाम भी उसमें नहीं था, टुटिकोरिन से अलग-अलग जगहों के लिए पिछले चार सालों से ऐसा किया जाता रहा है। इन दिनों सार्वजनिक वितरण प्रणाली के हजारों टन चावल अवैध रूप से एक स्थान से दूसरी जगह ले जाए जाता रहा हैं। हम नहीं जानते कि प्रेषक कौन है और प्रेषिती कौन।

श्री रमेश चेन्नितला (मवेलीकारा): यह कहां जाता है?

श्री पी.एच. पांडियन : यह मंगलौर या मालडैकोट या अन्यत्र जा रहा होगा, इस बारे में हम कुछ नहीं जानतें। इस पर जांच-पड़ताल जारी है।

मैंने इस घटना का जिक्र इसलिए किया क्योंकि रेलवे को इस तरह की तस्करी का वाहक बनाया जाता है। रेलवे ने कुछ नहीं किया वह निर्दोष है, लेकिन रेलवे का प्रयोग उच्च राजनीतिज्ञों या औरों ने किया है मैं उनके बारे में नहीं जानता। इस तरह के सामान ढोने हेतु 20 वैगनों को प्राप्त करने के लिए आदमी को काफी शक्तिशाली होना पड़ता है।

मध्य रात्रि 12.00 बजे (15.3.2000)

29 जनवरी को तमिलनाडु में छोटे-बड़े सभी अखबारों में यह खबर थी। इसलिए मैं जानना चाहता हूं कि क्या इन वैगनों को खोलने के लिए रेलवे पर कोई कानूनी प्रतिबंध है। प्रेषक या प्रेषिती का नाम उन पर लिखा होना चाहिए। इसे अनिवार्य कर दिया जाना चाहिए। अत: मैं माननीय मंत्री महोदया से अनुरोध करूंगा कि इस मामले के केन्द्रीय जांच ब्यूरों से जांच-पड़ताल करवाई जाए क्योंकि यह एक गम्भीर मामला है। बजट के दौरान हमने सार्वजनिक वितरण प्रणाली के तहत जारी किए जाने वाले चावल के मूल्य में वृद्धि का मुद्दा उठाया लेकिन तमिलनाडु में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के तहत चावल लेने वाले गरीब लोगों को वंचित करते हुए इस चावल की अवैध रूप से बाहर तश्करी की जा रही है। इसलिए मैं माननीया रेल मंत्री महोदया से अपील करूंगा ...*(व्यवधान)* यह राजनीति से हटकर है, मेरे पास दस्तावेज है। मैं तथ्य पेश कर रहा हूं और इसमें कुछ भी गलत नहीं है।

महोदय इस मामले में रेलवे वाहक है, यह केन्द्र सरकार का विभाग है। इसलिए मैं एक बार फिर रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह संबंधित प्राधिकारी चाहे वह रेलवे अधिकारी हों या राज्य प्राधिकारी या नागरिक आपूर्ति से संबंधित प्राधिकारी हो के विरुद्ध एक परिपूर्ण सी.बी.आई. जांच करवाएं। ऐसा इसलिए क्योंकि सार्वजनिक वितरण प्रणाली केन्द्र सरकार की राजसहायता योजना के तहत आती है। यही कारण है कि मैंने गरीबों के हितों के संरक्षण के लिए इस मुद्दे को उठाया है।

वास्तव में, इस मालगाड़ी को कुछ देर के लिए सेलम जंक्शन पर रोक दिया गया था, यह टूटिकोरिन से ली और सीधे सेलम में रूकी। इस 200 मील की दूरी में यह कहीं भी नहीं रुकी। जब यह पकड़ी गयी तो पकड़ने वालों को कंटेनर खोलने की अनुमति नहीं दी गई। अत: यह एक ऐसा संगीन मामला है जिसमें शातिर-दिमाग के अपराधियों ने इस वैगनों का प्रयोग वाहक के रूप में किया, हम नहीं जानते कि वे किस समाज से जुड़े लोग है।

मैं अब समाप्त कर रहा हूं। अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित मुद्दों पर आऊंगा। टूटिकोरिन बन्दरगाह से जुड़ा शहर है। मैं मंत्री महोदया से निवेदन करूंगा कि इसका उन्नयन एक मॉडल रेलवे स्टेशन के स्तर पर किया जाए। मैं जानता हूं कि मंत्रालय के पास धन नहीं है और ऐसा नहीं किया जा सकता है। मैं जानता हूं कि उनके पास इच्छा शक्ति है लेकिन धन नहीं है ...*(व्यवधान)* उनके पास इच्छाशक्ति है, लेकिन भुगतान के लिए धन नहीं। यही कारण है कि उस सर्वदलीय बैठक में हमने केन्द्र सरकार से रेलवे के लिए और अधिक धनराशि आवंटित किए जाने से संबंधित संकल्प पारित किया था।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

***श्री सुरेश कोडीकुन्नील** (अडूर): आदरणीय सभापति महोदय, ममता जी द्वारा पेश किए गए रेल बजट में केरल के लोगों में घोर निराशा व्याप्त है क्योंकि इसमें उन्हें अपने राज्य की समस्याओं के समाधान के बारे में कोई किरण नजर नहीं आ रही है। जब इस सभा में माननीय मंत्री महोदया बजट पेश कर रहीं थीं तो उस समय हम केरल के सांसद रेल बजट के प्रति अपना विरोध प्रकट कर रहे थे। जिसके परिमामस्वरूप ममता जी ने बाद में एक बैठक खासकर केरल के सांसदों के साथ की तथा उसमें हमारी समस्याओं और मांगों को धैर्यपूर्वक सुना गया, उन्होंने इस क्षेत्र में कुछ परियोजनाएं लगाने का आश्वासन भी दिया। वास्तव में, उनके इस सकारात्मक रवैये के लिए हम कृतज्ञ हैं तथा आपके माध्यम से महोदय, मैं केरल के लोगों की ओर से उनका हार्दिक आभार प्रकट करता हूं।

ममता जी ने अपने बजट भाषण में कहा था कि संबंधित राज्यों की कुल जनसंख्या के अनुपात में बजट का आवंटन किया गया है। यह वाद-विवाद का विषय है तथा महोदया, हमारे इस विषय पर तीखे मतभेद हैं। मैं आपके तथा इस सभा के ध्यान में लाना चाहता हूं कि इस देश के अन्य राज्यों तथा मेरे राज्य में काफी अन्तर है।

महोदय, मेरे राज्य में व्यवहारिक तौर पर बिना टिकट यात्रा करता हुआ यात्री पाना असंभव है। एक कर्त्तव्यनिष्ठ नागरिक होने के नाते हम रेल सेवाओं के लिए टिकट लेते हैं। वहां प्रत्येक व्यक्ति बिना संकोच के प्लेटफार्म टिकट खरीदता है। महोदया यह प्राक्कलन नहीं बल्कि सच्चाई है और मैं समझता हूं कि यह मेरे राज्य में अद्वितीय गुण है। लेकिन दुर्भाग्यपूर्ण बात यह है कि मेरे राज्य में यात्रियों की संख्या या प्राप्त राजस्व के अनुपात में न तो फन्ड आवंटित किए गए है और न ही ऐसी परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है।

मेरे सभी प्रतिष्ठित साथियों ने अपने भाषण में हमारे इस मामले का जिक्र किया है इसलिए मैं दुबारा इसके विवरण में नहीं जाना चाहता हूं। महोदय, हमारी एक मात्र आशा थी कि कम से कम इस नई शताब्दी में राज्य में रेल मंत्री होना चाहिए। लगभग सभी दक्षिणी राज्य इस मामले में भाग्यशाली रहें है कि वहां के

*मूलत: मलयालम में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिंदी रूपान्तर।

[श्री सुरेश कोडीकुनील]

सांसद कभी न कभी रेल मंत्री बने है, लेकिन केरल के साथ ऐसा नहीं हुआ। हमारे सभी पड़ोसी राज्यों को वहां से रेल मंत्री होने के कारण परियोजनाएं नई लाइन तथा रेलगाड़ियां मिली है लेकिन केरल उस दिन के लिए टकटकी लगाए हुए है जिस दिन इस राज्य से बने रेल मंत्री रेल क्षेत्र में राज्य की विकासात्मक बाधाएं दूर करेंगे। हम आशा करते हैं कि हमारे स्वप्न इसी दशक में पूरे होंगे।

महोदया ममता जी ने अपने भाषण में कुछ नई रेलगाड़ियों का जिक्र किया था तथा मेरे सहयोगियों द्वारा अपने भाषणों में इनका हवाला दिया गया था, अत: मैं उन्हें दोहराना नहीं चाहता। लेकिन, मैं हावड़ा-त्रिवेन्द्रम साप्ताहिक ट्रेन को दैनिक ट्रेन बनाने के हमारे अनुरोध को दोबारा रखूंगा और आशा करूंगा कि मंत्री जी इस पर अनुकूल रवैया अपनाएंगी। एक अन्य अनुरोध त्रिवेन्द्रम-मैंगलोर मार्ग पर एक अतिरिक्त रेलगाड़ी को मंजूरी देने के बारे में है, जिसके जल्द ही पूरा हो जाने की हमें आशा है। हमें आशा है कि त्रिवेन्द्रम-एर्णाकुलम सेक्टर के विद्युतीकरण तथा कोट्टायम-एर्णाकुलम लाइन एवं एर्णाकुलम-अल्लेपी-त्रिवेन्द्रम लाइन के दोहरीकरण के संबंध में अनुपूरक बजट में अनुकूल प्रावधान किए जाएंगे।

महोदय, प्रस्तावित अंगामली-साबारी रेल लाइन अभी साबारीमाला पर खत्म होती है। लेकिन, साबारीमाला आने वाले तीर्थयात्री मुख्य रूप से मदुरै, कुट्टालम, थेनकासी और पुनालूर होकर आते हैं। अत: यदि यह लाइन पुनालूर तक बढ़ा दी जाए तथा इसे मौजूदा चेन्नई-क्वीलोन लाइन से जोड़ दिया जाए, तो इससे साबारीमाला मंदिर आने वाले तीर्थयात्रियों को बहुत सुविधा होगा। साबारीमाला से पुनालूर की यह दूरी केवल 60 कि.मी. है तथा केरल के लोग और विशेष रूप से मेरे निर्वाचन-क्षेत्र के लोग इसके लिए अनुरोध कर रहे हैं तथा हमें विश्वास है कि माननीया मंत्री जी इस प्रस्ताव को हरी झंडी दिखाने की कृपा करेंगे।

अब, जहां तक गेज परिवर्तन का संबंध है, विरुधनगर से कोल्लम तक गेज परिवर्तन के द्वितीय चरण के लिए पिछले बजट में 10 करोड़ रु. तथा इस बजट में 15 करोड़ रु. का आबंटन अलग से किया गया था। परंतु, इसे पूरा करने के लिए हमें वास्तव में 255 करोड़ रु. की आवश्यकता है। अत: इस संबंध में आगे और अधिक विलंब को रोकने के लिए कम-से-कम 50 करोड़ रु. की धनराशि आबंटित की जानी चाहिए। हालांकि भारतीय रेल ने गेज परिवर्तन पर करोड़ों रु. खर्च किए हैं, केरल राज्य के साथ अनुचित बर्ताव किया गया है और इसी कारण वह इस देश की तिजोरी से बहने वाली धनराशि का लाभ नहीं उठा पाया।

*सभापति महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं। जब वे सदन में यह बजट प्रस्तुत कर रही थीं, केरल राज्य के प्रति दिखाई गई उपेक्षा के लिए हम, केरल के सदस्यों ने विरोध किया। यह दुर्भाग्यपूर्ण था। लेकिन, माननीया रेल मंत्री ने हमें अपने कार्यालय में बुलाया तथा केरल राज्य में रेलवे के विकास के बारे में लाभप्रद विचार-विमर्श किया। हमने माननीया मंत्री के सम्मुख विभिन्न समस्याओं का जिक्र किया। उन्होंने बैठक में की गई हमारी अधिकांश मांगों को शामिल करने का हमें आश्वासन दिया। हमें केरल के लोगों को कुछ राहत प्रदान करने का हमें आश्वासन देने के लिए माननीया मंत्री को एक बार पुन: बधाई देना चाहूंगा।

सभापति महोदय, केरल के अधिकांश सदस्यों ने रेल बजट पर अपने विचार व्यक्त कर दिए गए हैं। मैं उन मुद्दों को दोहराना नहीं चाहता। मैं उनकी मांगों का समर्थन करता हूं। इसके साथ ही मैं केरल में मेरे निर्वाचन-क्षेत्र के विकासात्मक कार्यों की ओर माननीया रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। माननीया मंत्री इस बात से अवगत हैं कि अडूर संसदीय निर्वाचन-क्षेत्र एक आरक्षित तथा पिछड़ा क्षेत्र है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दो जिले अर्थात् क्वीलोन एवं पटनमथिट्टा शामिल हैं, जो केरल के पूर्वी भाग में है। अडूर निर्वाचन-क्षेत्र में रेलवे की केवल एक मीटर गेज लाइन है जिसे कुछ सौ वर्ष पूर्व ब्रिटिश सरकार ने स्थापित किया था। यह मीटर गेज लाइन क्वीलोन-चेन्नई लाइन कहलाती है। वास्तव में, यह रेल लाइन देश की प्राचीनतम रेल लाइनों में से एक है।

महोदय, इस लाइन को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में बदलने का कार्य वर्ष 1994-95 में शुरू किया जाना था। इस परियोजना की घोषणा रेल मंत्री के वर्ष 1992-93 के बजट भाषण में की गई थी। अनेक मीटर गेज लाइनें ब्रॉड गेज में बदली जानी थीं। क्वीलोन-मद्रास मीटर गेज लाइन को दो चरणों में विभाजित किया गया था। पहला चरण था - चेन्नई से विरुधुनगर तथा दूसरा चरण था - तिरुचेन्दुर-तिरुनेलवेली-तेनकासी से होते हुए विरुधुनगर से कोल्लम। प्रथम चरण का कार्य 1996 के दौरान पूरा हो गया है। द्वितीय चरण का कार्य वर्ष 1997 के दौरान शुरू किया गया था। द्वितीय चरण में कवर की जाने वाली कुल दूरी 357 कि.मी. है। इस गेज परिवर्तन पर 280 करोड़ रु. की कुल लागत का अनुमान था। पिछले बजट के दौरान केवल 10 करोड़ रु. ही आबंटित किए गए। इस वर्ष बजट में केवल 15 करोड़ रु. ही आबंटित किए गए हैं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

भारत सरकार पिछले दस वर्षों से गेज परिवर्तन के प्रयोजन से करोड़ों रुपये खर्च कर रही है। लेकिन, केरल राज्य को एक पैसा भी नहीं मिल रहा है। पिछले वर्ष ही, तमिलनाडु में गेज परिवर्तन के लिए 10 करोड़ रु. आबंटित किए गए थे। लेकिन, केरल राज्य की उपेक्षा की गई। अत: आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि गेज परिवर्तन के लिए इस वर्ष के आबंटन को बढ़ाकर 50 करोड़ रु. कर दिया जाए। मैं उनसे आगे अनुरोध करूंगा कि गेज परिवर्तन का कार्य केरल की ओर से अर्थात् कोल्लम से शेनगोट्टई से शुरू किया जाए।

प्रस्तावित अंकामली-साबारीमाला ब्रॉड गेज लाइन को पुन्नालुर तक बढ़ाया जाना चाहिए। रेल बजट तैयार करने से पूर्व मैं माननीया रेल मंत्री तथा रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से मिला था और मैंने इस विषय पर उन्हें एक ज्ञापन दिया। मुझे उम्मीद थी कि मेरे सुझाव को बजट में स्थान मिलेगा। परंतु मुझे यह कहते हुए दुख होता है कि इस पर विचार नहीं किया गया। यह मेरे क्षेत्र की लंबे समय से लंबित पड़ी मांग है। यह लाइन पुन्नालुर तक बढ़ाई जानी चाहिए। अंकामली-साबारीमाला-पुन्नालुर तथा कोट्टयम-एरुमेली-पुन्नालुर लाइन के लिए पहले एक सर्वेक्षण किया गया था। परंतु साबारीमाला तक विस्तार की ही मंजूरी दी गई। इसके बाद यह लाइन आगे नहीं बढ़ाई गई। यह भारतीय रेल को बहुत बड़ी हानि सिद्ध होगी। प्रत्येक वर्ष बड़ी संख्या में तीर्थयात्री पुन्नालुर होकर साबारीमाला आते हैं। आंध्र प्रदेश, कर्नाटक तथा तमिलनाडु से आने वाले अयप्पा के अनुयायी मदुरै एवं पुन्नालुर के रास्ते आते हैं। पुन्नालुर में मीटर गेज लाइन है। इस समय गेज परिवर्तन का कार्य चल रहा है।

एक अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा जो मैं उठाना चाहता हूं, यह है कि एरुमेली से पुन्नालुर के बीच की दूरी 60 किलोमीटर है। अत: मैं जोरदार ढंग से यह मांग करना चाहता हूं कि इस वर्ष के बजट में प्रस्तावित अंगामली-साबारीमाला रेल लाइन के विस्तार के लिए प्रावधान किया जाना चाहिए। मैं माननीया मंत्री से यह भी अनुरोध करना चाहूंगा कि पुन्नालुर एवं कोट्टावक्कना रेलवे स्टेशनों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधाएं मुहैया कराई जाएं। लंबी दूरी की रेलगाड़ियों के आरक्षण के लिए अडूर तथा चाङ्गमंगलम में दो रेलवे बुकिंग एजेंसियां शुरू की जानी चाहिए। मीटर गेज लाइन के लिए दक्षिण रेलवे पुराने कोच मुहैया करा रहा है। रेलगाड़ियों में पर्याप्त मात्रा में कोच नहीं है। मीटर गेज लाइन पर प्रत्येक रेलगाड़ी को केवल दो कोच ही मुहैया कराए गए हैं। अत: मैं माननीया मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि इस संबंध में तत्काल कार्रवाई की जाए।

मैं माननीया मंत्री जी से पुन्नालुर, कोट्टाराक्कवना और औवनुसवरम रेलवे स्टेशन पर दूसरे प्लेटफार्म का निर्माण करने तथा थेम्मलई, इडुकोड, ओट्टाक्कल, एडानम, कुरी आदि महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर री-माडलिंग कार्य प्रारंभ करने का अनुरोध भी करूंगा।

मैं माननीया मंत्री से क्वीलोन-चेन्नई मीटर गेज लाइन पर पुन्नालुर के निकट कलयानाडु में तथा कोट्टारकारा के निकट माइलोम में हॉस्ट स्टेशन मुहैया कराने तथा क्वीलोन-शेनगोट्टई मीटर गेज लाइन पर औवानुस्वरम और पुन्नालुर में रोड ओवर-ब्रिज का निर्माण करने पर विचार करने का भी अनुरोध करना चाहूंगा।

मैं माननीया मंत्री से क्वीलोन-चेन्नई मीटर गेज लाइन पर नेडुमबयीकुलम, माइलोम, कोट्टावरक्कना स्ट्रीट, पुन्नालुर-वालुकोड में रोड ओवर-ब्रिजों को चौड़ा करने तथा क्वीलोन-चेन्नई मीटर गेज लाइन पर पुन्नालुर में एक रेलवे अस्पताल बनाने पर विचार करने का भी अनुरोध करना चाहूंगा। क्वीलोन-शेनगट्टई मीटर गेज लाइन पर औवनेश्वरम रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफार्म शैल्टर होना चाहिए। कालथुरुथी हॉल्ट स्टेशन भवन का निर्माण यथाशीघ्र किया जाना चाहिए।

महोदय, क्वीलोन-शेनगट्टई मीटर गेज लाइन पर पुन्नालुर से आर्यमकवु तक सैकड़ों निवासियों को बिजली के कनेक्शन नहीं मिल रहे हैं क्योंकि मदुरै में दक्षिण रेलवे को इस पर आपत्ति है। केरल राज्य विद्युत बोर्ड कनेक्शन देने को तैयार है। लेकिन, रेलवे प्राधिकारी इसकी अनुमति नहीं दे रहे हैं। माननीया मंत्री को इस मामले में हस्तक्षेप करना चाहिए।

महोदय, इससे पहले कि मैं अपना भाषण समाप्त करूं, मैं इस प्रतिष्ठित सभा में यह बजट प्रस्तुत करने के लिए माननीया रेल मंत्री को बधाई देता हूं, लेकिन मैं बजट का विरोध करता हूं।

रात्रि 12.08 बजे

(श्री पी.एच. पांडियन *पीठासीन* हुए)

*श्री परसुराम माझी (नवरंगपुर): महोदय, मैं माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं। मैं कोरापूत, बोलनगीर तथा कालाहांडी के पिछड़े जिलों का प्रतिनिधि हूं। रेल बजट में इन दोनों की पूरी तरह उपेक्षा की गई है। मैं माननीया मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इस क्षेत्र में निम्नलिखित कार्य प्रारंभ किए जाएं:

- केसिंगा अथवा रायागडा में एक नई रेलवे डिवीजन की स्थापना।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री परशुराम माझी]

- केसिंगा रेलवे स्टेशन का उन्नयन, जो केबीके जिलों का प्रमुख रेलवे आउटलेट है।
- केसिंगा रेलवे स्टेशन में माल-ढुलाई सुविधाओं का सुधार।
- जूनागढ़ से अम्बागुडा (कोरापूत जिले में) रेल लाइन का विस्तार।
- अम्बागुडा से मलकानगिरी तक रेलवे लाइन का विस्तार।
- पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस को दैनिक बनाना।
- विशाखापटनम से नई दिल्ली की रेलगाड़ी जो इस समय सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे दैनिक रेलगाड़ी बनाया जाना चाहिए। इसमें चार वातानुकूलित प्रथम श्रेणी कोच तथा 15 वातानुकूलित द्वितीय श्रेणी कोच होने चाहिएं क्योंकि यह रेलगाड़ी चार जिलों अर्थात् कोरापुट, कालाहंडी, बोलनगीर तथा नौपाडा-नवरंगपुर के लोगों को सेवा प्रदान करती है।

इन शब्दों के साथ, मैं अपनी बात खत्म करता हूं।

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर): रेल में सुधार कराने के लिए ममता बनर्जी आई हैं। नीतीश को बिहार भेजकर अटल जी ने यह नई रोशनी लाई है। बहुत सालों के बाद ममता जी जैसा रेल मंत्री देश ने पाया है। इस रेल बजट में किराए में बढ़ोत्तरी नहीं हुई है। मगर हर साल रेल बजट पेश किया जाता है, लेकिन जितना सुधार रेलवे में होना चाहिए, वह नहीं हो रहा है। ममता जी ने अपना बजट ठीक पेश किया है। उन्होंने मंत्रालयों के खर्चों में कटौती करते हुए इस साल 850 करोड़ रुपए के करीब बचाने का प्रयत्न किया है, यह अच्छा प्रयास है। लेकिन आपके रेल अधिकारी अच्छे नहीं हैं। रेलवे बोर्ड की कार्य पद्धति को हमें बदलना होगा। रेल गरीबों की सेवा करने का साधन है। गरीबों को आने-जाने का मौका मिलता है। जैसा अभी हमारे साथी ने बताया कि एक ट्रेन में आधे से ज्यादा लोग एक या दो डिब्बों में भरे होते हैं, जोकि जनरल बोगी होती है। मेरा अनुरोध है कि एक रेलगाड़ी में कम से कम पांच-छः जनरल कम्पार्टमेंट होने चाहिए।

इस तरह का जो प्रावधान है, उस प्रावधान के बारे में विचार करने की आवश्यकता है। पंढरपुर क्षेत्र में करदुवाडी मीटरगेज वर्कशाप है, इसको ब्राडगेज में रूपान्तरित करने की आवश्यकता है। यह वर्कशाप बन्द नहीं होनी चाहिए, अगर बन्द होती है, तो वहां के मजदूरों को भारी तकलीफ हो सकती है। इसके साथ ही लोनद से पंढरपुर और गुहागर से पंढरपुर नई रेल लाइन को मंजूरी देने की आवश्यकता है। रेल मंत्री जी ने बजट में प्रावधान किया है, लेकिन इसके लिए प्रावधान नहीं किया गया है। पंढरपुर से मिराज और लातूर से करदुवाडी लाइन के लिए इस साल 250 करोड़ रुपए की मंजूरी देने की आवश्यकता है।

महोदय, मैं एक सुझाव देना चाहता हूं। मुम्बई में रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर लोकमान्य तिलक के नाम पर रख दिया गया है। इस संबंध में मेरा सुझाव है, मुम्बई सैन्ट्रल रेलवे स्टेशन को बाबासाहिब अम्बेडकर के नाम पर रखा जाए। मैं आशा करता हूं कि आप अपने जवाब में इसकी घोषणा करेंगी। बाबासाहिब का संबंध मुम्बई से रहा है। मैं आशा करता हूं, हमारे द्वारा आन्दोलन करने से पहले ही आप स्टेशन का नाम बाबासाहिब अम्बेडकर के नाम पर रखने की घोषणा करेंगी। हम बाबासाहिब अम्बेडकर जी के लिए कुछ भी कर सकते हैं।

कुमारी ममता बनर्जी : स्टेट नाम रखती हैं। आप राज्य सरकार को कहिए, तो ठीक होगा।

श्री रामदास आठवले : यह विचार करने की आवश्यकता है। मैं एक बात और कहना चाहता हूं। मुम्बई में बाहर की बहुत सी गाड़ियां आती हैं, इनके लिए आपको दो अलग से ट्रैक्स की व्यवस्था करनी चाहिए। मुम्बई कास्मोपोलिटन सिटी है, यहां यात्रियों की भीड़ को कम करने के लिए लोकल गाड़ियों की सुविधायें बढ़ाने की आवश्यकता है।

महोदय, मैं एक सुझाव बहुत ही महत्वपूर्ण देना चाहता हूं। जापान में बुलेट गाड़ियां चलती है। मेरा सुझाव है कि मुम्बई से दिल्ली की दूरी बुलेट गाड़ियां चला कर 12 से 13 घन्टे में तय की जानी चाहिए। त्रिवेन्द्रम की दूरी केवल 10 घन्टे में तय की जानी चाहिए। इस व्यवस्था को हमारी कान्सीचुयेंसी में पहुंचाने का प्रयत्न करना होगा, नहीं तो हम सरकार को पहुंचाने का प्रयत्न करने वाले हैं। आपके हाथ में सत्ता आई है, तो आपको सत्ता का अच्छी तरह से उपयोग करना चाहिए। हमें आपके ऊपर अभिमान है, लेकिन आप यहां इधर रहतीं, तो दुगुना अभिमान होता। आपके दिल में लोगों की मदद करने की इच्छा है। यह बजट बहुत अच्छा है, लेकिन सब अच्छा है, यह मैं नहीं मानता हूं। आप भी अच्छी हैं, लेकिन अधिकारी अच्छे नहीं है और रेल भी अच्छी नहीं चल रही हैं, एक्सीडेंट्स ज्यादा होते जा रहे हैं। इन एक्सीडेंट्स को कम करने के बारे में आपको जवाब देना चाहिए। अगर एक्सीडेंट करने की बात होती है तो बेल नहीं बजानी चाहिए। महोदय, मुंबई से गुलबर्गा, मुंबई से नागपुर, मुंबई से लखनऊ, मुंबई से भोपाल,

मुंबई से कलकत्ता, बंगलौर, हैदराबाद, मुंबई से त्रिवेन्द्रम के लिए सुपर फास्ट ट्रेनें चलाने की आवश्यकता है। आपने वेस्ट बंगाल में अच्छी तरह से प्रोविजन किया है। अगले बजट में महाराष्ट्र को ज्यादा से ज्यादा न्याय मिलना चाहिए। अगली बार महाराष्ट्र को ज्यादा से ज्यादा बजट में एलोकेशन करने की आवश्यकता है। मुझे विश्वास है कि अगर आपकी सरकार अगले साल तक रहेगी तो वह महाराष्ट्र के लिए ज्यादा से ज्यादा करेगी।

*रेल में सुधार कराने के लिए ममता बनर्जी आई हैं। नीतीश को बिहार भेजकर अटल जी ने यह नई रोशनी लाई है। बहुत सालों के बाद ममता जी जैसा रेल मंत्री देश ने पाया है। इस रेल बजट में किराए में बढ़ोत्तरी नहीं हुई है। मगर हर साल रेल बजट पेश किया जाता है, लेकिन जितना सुधार रेलवे में होना चाहिए, वह नहीं हो रहा है। ममता जी ने अपना बजट ठीक पेश किया है। उन्होंने मंत्रालय के खर्चों में कटौती करते हुए इस साल 850 करोड़ रुपये के करीब बचाने का प्रयत्न किया है, यह अच्छा प्रयास है। लेकिन आपके रेल अधिकारी अच्छे नहीं हैं। रेलवे बोर्ड की कार्य पद्धति को हमें बदलना होगा। रेल गरीबों की सेवा करने का साधन है। गरीबों को आने-जाने का मौका मिलता है। जैसा अभी हमारे साथी ने बताया कि एक ट्रेन में आधे से ज्यादा लोग एक या दो डिब्बों में भरे होते हैं, जो कि जनरल बोगी होती है। मेरा अनुरोध है कि एक रेलगाड़ी में कम से कम पांच-छः जनरल कम्पार्टमेंट होने चाहिए।

डा. रामकृष्ण कुसमरिया (दमोह): महोदय, बहन ममता जी, भाई दिग्विजय जी और बंगारू लक्ष्मण जी ने ममता से भरा समतायुक्त, संतुलित बजट पेश किया है। देश को प्रगति का नया आयाम दिया है और भारत के विकास का संकल्प लिया है। आपने गरीब आदमी का भी ख्याल किया है। पिछड़े इलाकों को रेल की सुविधा बढ़ाई है और प्रशासन में कर दी कड़ाई है, निश्चित रूप से अब भलाई ही भलाई है और आपको बारम्बार बधाई है।

महोदय, मैं कुछ बिन्दुओं की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। पिछली बार अटल जी ने ललितपुर सिंगरोली रेल मार्ग का उद्घाटन किया था। उसमें काम भी प्रारम्भ हुआ लेकिन इस बार जो 900 करोड़ की योजना है, उसमें मात्र पांच करोड़ दिया गया है। मेरा आग्रह है कि इसमें और एलोकेशन बढ़ाया जाए, क्योंकि बुंदेलखंड पिछड़ा हुआ इलाका है और यह पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। जहां खजुराहो जैसा स्थल है, ओरछा जैसा स्थान है। चित्रकूट और जबलपुर बुंदेलखंड के ऐसे इलाके हैं, यदि यहां बेहतर रेल सुविधा दी जाए तो इससे राष्ट्रीय आमदनी बढ़ जाएगी, कोई घाटा नहीं होगा। बुंदेलखंड के विकास के लिए एक और सर्वे किया गया है, उसका काम जारी है। जबलपुर से दमोह, पन्ना रेल मार्ग के काम में और तेजी लाई जाए। उसे प्लानिंग में लाकर उसको स्वीकृति प्रदान करें ताकि चारों तरफ से बुंदेलखंड में आवागमन के साधन बनें, उद्योग लगें और उस क्षेत्र का विकास हो, क्योंकि बरसों से यह डकैती इलाका रहा है और काफी पिछड़ा रहा है। वहां विकास के कार्य नहीं हो पाए हैं, अगर आप वहां के लिए कुछ करें तो उस इलाके का भला हो जाएगा।

मैं आपसे एक निवेदन यह भी करना चाहता हूं कि जो राजकोट एक्सप्रेस है, उसे आपने भोपाल से जबलपुर के लिए एक्सटेंड किया है, उसके लिए हम बहुत-बहुत बधाई देते हैं। भोपाल से इटारसी होकर जबलपुर के लिए अनेक गाड़ियां हैं, लेकिन जो बीमा होकर कटनी और जबलपुर का रूट है, यहां गाड़ियां बहुत कम हैं, कोई सुविधाएं नहीं हैं। जिसका ज्यादा पेट भरा हो, उसे और खिलाते जाओ, यह कोई औचित्यपूर्ण नहीं है। मेरी प्रार्थना है कि बीना, दमो. और कटनी से होकर जबलपुर तक ट्रेन चलाई जाए। दमोह, कटनी में भी गुजराती समाज बहुत ज्यादा तादाद में निवास करता है, वहां उन्हें भी सुविधा होगी। इसी के साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि पांच लोक सभा कांस्टीचूएंसी हैं- विदिशा, सागर, दमोह, जबलपुर और सतना से लगी हुई कांस्टीट्यूएंसी है, जिससे तमाम यात्रियों को उसकी सुविधा प्राप्त हो सकती है। मान्यवर, मैं आपके माध्यम से एक-दो बिन्दु संक्षिप्त में प्रस्तुत करना चाहता हूं।

बीना-इटारसी फास्ट पैसेंजर ट्रेन है, और हमारे क्षेत्र का एक सगुनी स्टेशन है, उस पर उसका स्टोपेज आवश्यक है। पिछड़ा हुआ और आदिवासी इलाका है। उसके वहां रुकने से इन लोगों को सुविधा मिलेगी। इसी तरह से बीना जो जंक्शन है यहां मात्र चार प्लैटफार्म हैं। यहां पर कोटा-दमोह शटल चलती है वह बघोरा स्टेशन पर चार-चार घंटे इसलिए रुकी रहती है कि स्टेशन पर उसे जगह नहीं मिलती है। इसलिए बीना में एक अतिरिक्त प्लेटफार्म की आवश्यकता है। इस समय आवागमन बहुत बढ़ रहा है और गाड़ियां भी बढ़ रही है, इसलिए बीना पर एक और प्लेटफार्म बना कर वहां के यात्रियों को सुविधा दी जाये।

इसी तरह से कुछ गाड़ियां हमारे क्षेत्र से आधी-अधूरी चलती हैं। जैसे संभलपुर-छिपरा-रिवांचल तीन दिन चलती हैं, जिनको रोजाना चलाया जाये। अभी पिछले बजट में अनुपूरक मांगों पर चर्चा हुई थी तो दमोह में मालगोदाम की सुविधा बंद कर दी गयी थी और बहन ममता जी ने उसको फिर से चालू कराने के लिए

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

[डा. रामकृष्ण कुसमरिया]

आश्वासन भी दिया था, लेकिन वह अभी पूरा नहीं हो पाया है, उसका आदेश आज ही जारी कर दें जिससे वहां के व्यापारियों को लादान की सुविधा प्राप्त हो जाये।

इसी तरह से मैं एक और बात आपके सामना रखना चाहता हूं। जो एक्सप्रेस गाड़ियां चलती हैं इनमें सामान्य बोगी अवश्य लगायी जाये जिससे आम नागरिकों को उसकी सुविधा मिले। इन सब बातों के साथ मैं आपका फिर धन्यवाद करते हुए आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि उस पिछड़े हुए इलाके में इन बिंदुओं पर विचार करके वहां का विकास करने का आप प्रयास करेंगे। धन्यवाद।

कुंवर अखिलेश सिंह (महाराजगंज, उ.प्र.): मान्यवर, मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने रेल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है। लेकिन मैं उन्हें सचेत भी करना चाहता हूं कि उन्होंने रेल बजट प्रस्तुत किया है उसके अंदर यथास्थितिवादी स्पष्ट तौर पर उभरकर सामने आता है। मान्यवर, रेल मंत्री जी ने कारगिल के शहीद परिवारों को जो 75 प्रतिशत यात्रा किराये में छूट देकर उदारता दिखाई है उसमें और उदारता दिखाएं और कारगिल में जो सैनिक शहीद हुए हैं उनके परिवारों को मुफ्त रेल यात्रा पास निर्गत करने की कृपा करें।

आज भय और असुरक्षा के भाव रेल यात्रियों में पनप रहे हैं। आज रेलवे तंत्र पूर्णत: जी.आर.पी. पर निर्भर हो गया है। मैं सुझाव देना चाहूंगा कि जी.आर.पी. को समाप्त करके रेलवे पुलिस बल पर संपूर्ण सुरक्षा का दायित्व सौंपना चाहिए और कोई ऐसी व्यवस्था सुनिश्चित करनी चाहिए जिसमें रेलवे के अंदर जो आपराधिक घटनाएं हो रही हैं उनको रोकने में जो एजेंसी विफल होती हैं उसके खिलाफ कठोर कार्रवाई की जाये। साथ ही ठेकेदारी प्रथा में बढ़ती माफिया प्रवृत्ति की ओर मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं। पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर के अंदर जो ठेकेदारी प्रथा है यह पूर्णत: माफियाओं के कब्जे में है। केन्द्रीय सतर्कता आयोग से उन माफियाओं को चिन्हित कराया जाये और उन माफियाओं को अगर रेलवे अधिकारियों का वरदहस्त प्राप्त है उनके खिलाफ भी कार्रवाई की जाये।

आज रेलवे में कुलियों की अहम भूमिका है। हम रेल मंत्रीजी से यह आग्रह करते हैं कि उनको चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की सुविधा प्रदान की जाये और उन्हें समस्त चिकित्सीय सुविधाएं प्रदान की जाये और उन्हें स्टेशनों पर अच्छे विश्रामालय, स्नानघर और शौचालयों की व्यवस्था की जाये।

हम मांग करेंगे कि पूर्वोत्तर रेलवे में लखनऊ से गोरखपुर और गोरखपुर से वाराणसी तक आमान परिवर्तन के दौरान हजारों आकस्मिक श्रमिकों की नियुक्ति की गई थी। वे आज बेकार पड़े हैं। उनका समायोजन रेल सेवा के अन्तर्गत किया जाए। गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय है। यहां कोच फैक्ट्री स्थापित करने की आवश्यकता है। गोरखपुर-गोंडा लूप लाइन और आनन्दनगर-नौतनवा रेल लाइन अंग्रेजों को जमाने की रेल लाइन है। यह भारत-नेपाल सीमावर्ती इलाके से होकर गुजरती है। आनन्दनगर-नौतनवा रेल लाइन सीधे नेपाल को जोड़ने का काम करती है। यदि आनन्दनगर-नौतनवा रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित कर दिया जाए तो गौतम बद्ध की जन्म स्थली लुम्बिनी जाने वाले पर्यटकों को विशेष सुविधा मुहैय्या होगी। साथ ही साथ गोरखपुर-गोंडा लूप लाइन का आमान परिवर्तन किया जाए। इससे नेपाल जाने वाले पर्यटकों की संख्या में भारी वृद्धि होगी और दिल्ली से हावड़ा वाया गोरखपुर, दिल्ली से असम वाया गोरखपुर जाने वाली ट्रेनों को एक वैकल्पिक मार्ग भी प्राप्त होगा। मैं इस सम्बन्ध में मंत्री जी को अवगत करना चाहूंगा कि प्रधान मंत्री जी ने पिछले दिनों लोक सभा के चुनावों में बलरामपुर और गोंडा की जन सभाओं में आम जनता से यह वादा किया था कि यदि हमारी सरकार बनेगी तो गोरखपुर-गोंडा लूप लाइन क आमान परिवर्तन किया जाएगा परन्तु रेल बजट में आमान परिवर्तन में मूर्त रूप प्रदान करने के लिए धन नहीं दिया गया है।

हमारा जनपद मुख्यालय जो महाराजगंज है, वह रेल मार्ग से नहीं जुड़ा है। हम रेल मंत्री जी से यह मांग करते हैं कि आनन्दनगर-महाराजगंज होते हुए सिसवा को रेल मार्ग से जोड़ा जाए। गोरखपुर से नरकटियागंज जाने वाली रेलों को घुघली और पिपराइच रेलवे स्टेशनों पर रोका जाए। असम से चलने वाली राजधानी एक्सप्रेस को वाया गोरखपुर दो दिन चलाया जाए। गोरखपुर से दिल्ली तक एक सुपर फास्ट ट्रेन अवश्य देने का काम करें और गोरखपुर में धर्मशाला पुल पर ओवर ब्रिज बनाने का कष्ट करें। आपने इटावा-मैनपुरी रेल लाइन के आमान परिवर्तन का काम किया है। मैं इसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूं लेकिन आग्रह है कि इसे एटा तक बढ़ाने का काम करें। इस आमान परिवर्तन के लिए 10 लाख रुपए दिए हैं। 10 लाख रुपए में कुछ नहीं होने वाला है। इसके लिए कम से कम 30 करोड़ रुपए आवंटित करने का काम करें। गुना-ग्वालियर-भिंड-इटावा रेल लाइन पर लगभग 350 करोड़ रुपए खर्च हो चुके हैं। यह कार्य अभी भी अधूरा पड़ा है। हम आग्रह करेंगे कि इस कार्य को यथा शीघ्र पूरा करवाने का काम करें। इसी तरह इटावा-मैनपुरी रोड पर रेलवे का अंडर ग्राउंड पुल का कार्य 21.3.93 को पूरा होना चाहिए था लेकिन अब तक यह कार्य पूरा नहीं हुआ है। इसे यथा शीघ्र पूरा करने का काम

करें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभारी हूं कि आपने रेल बजट पर बोलने का मौका दिया।

श्री प्रकाश मणि त्रिपाठी (देवरिया): सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी को रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं। वह जब से रेल मंत्रालय में आई हैं, उन्होंने एक ऐसा उदाहरण पेश किया है जिससे रेल मंत्रालय का काम और सुचारू ढंग से होगा। रेल मंत्रालय हियारक्यिल मंत्रालय है। इनकी सिम्पल लिविंग और एफिशियेंट थीकिंग से हम देख रहे हैं कि उसका प्रभाव इस बजट में पड़ा है। हम इसके लिए इन्हें बधाई देते हैं। मेरे कुछ सुझाव हैं। आपके पास धन की कमी है। इसलिए रेल का हिस्सा माल भाड़े और सवारी दोनों में बहुत कम हुआ है। रेल हमारे देश की जीवन रेखा है।

हर तरफ से यह कोशिश करनी चाहिये कि रेलवे में सवारी और माल भाड़ा दोनों वापस आयें, इसके लिये आप कोशिश कर रही हैं, यह देखकर हमें बहुत प्रसन्नता हो रही है। लेकिन फिर भी धन की कमी होने से संरक्षा और सुरक्षा की ओर विशेष ध्यान देना है। आज रेलवे लाइनों की स्थिति बहुत खराब है क्योंकि हम ट्रेनें तो तेज चलाना चाहते हैं लेकिन उसकी रिपेयर और मेनटिनेंस के लिये पैसा दिया गया है, उसके लिये विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। जब भी ट्रेनें तेज चलती हैं और जब एक्सीडेंट हो जाते हैं तो इस ओर ध्यान जाता है। इसलिये यह आवश्यक है कि ट्रेन एकाध कम चलायें लेकिन सुरक्षा का ध्यान रखें।

रेलवे में अफसरों द्वारा जनता से संपर्क न रखने की शिकायत है। यदि कोई अफसर दूसरी जगह जा रहा है तो वह जनता से संपर्क रखने की कोशिश नहीं करता। इसके लिये चाहे उसे अच्छी या बुरी टिप्पणी मिले, यह बहुत जरुरी काम है। चाहे वह छुट्टी ही क्यों न जा रहा हो, उसकी आदत हो गई है कि वह आफिस में है, प्लेटफार्म पर नहीं है। उसे यह आदत सुधारनी होगी और जनता से बात करनी होगी।

सभापति महोदय, हमारे पूर्वोत्तर रेलवे की उपेक्षा हुई है क्योंकि लखनऊ से बरौनी और वहां से असम तक का रास्ता यह रेलवे खोलती है। जब मैं 11वीं लोक सभा में यहां आया था तो यह प्रस्ताव आया था कि इसका दोहरीकरण किया जाये और वह प्रस्ताव मान भी लिया गया था लेकिन आज तक उसमें प्रगति कम हुई है। अभी हमारे माननीय सदस्य ने कहा कि गोरखपुर-गोंडा लूप लाइन का आमान परिवर्तन किया जाये। यदि यह हो जाता है तो इससे लखनऊ से गोरखपुर तक दोहरी लाइन का एक और विकल्प आपको मिल जायेगा और कलकत्ता तक माल-भाड़े के लिये बहुत बड़ा रास्ता खुल जायेगा। इससे असम तक के लिये मार्ग खुल जायेगा।

हमारे देवरिया में रेलवे स्टेशन पर एक ओवर ब्रिज बहुत दिन से पड़ा हुआ है। इसका शिलान्यास तत्कालीन रेल मंत्री द्वारा किया जा चुका है और इस बारे में मैंने आपको लिखा भी है। जब हमने जनरल मैनेजर से पूछा तो बताया गया कि इसके लिये बजट दे दिया गया है और सब कार्यवाही पूरी हो गई है लेकिन काम आज तक शुरू नहीं किया गया है। मेरा निवेदन है कि क्रासिंग का यह ब्रिज जल्द से जल्द शुरू कराने की कृपा करें। मेरा एक निवेदन और है कि अपनी लिस्ट में देवरिया रेलवे स्टेशन को एक आदर्श स्टेशन के नाम पर लिया जाये।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

***श्रीमती जयाबहन जी. ठक्कर** (बड़ोदरा गुजरात): रेल बजट 2000-2001 पर मेरे विचार प्रस्तुत करने का अवसर देने के लिए धन्यवाद। नयी सहशताब्दी के अवसर पर माननीय प्रधानमंत्री जी और सम्माननीय सदन के माननीय सदस्यों को भी नयी सहशताब्दी की शुभकामनाएं।

भारतीय रेल, जो भारत के आर्थिक, सामाजिक विकास में योगदात्री रही और सही मायने में देश की जीवन रेखा ही है।

सम्माननीया रेल मंत्री, कु. ममता बनर्जी को मैं बधाई देना चाहूंगी क्योंकि उन्होंने इस बारे में जो बजट प्रस्तुत किया है, यह बहुजन हिताय बजट है। एक लोक प्रतिनिधि, जो लोगों के बीच घूमता रहता है। खुली आंखों से खुले दृश्य से जो परेशानियां उसके ध्यान में आती है उन सारी बातों पर पूरा ध्यान केन्द्रित कर यथासंभव उन्हें सुलझाने का प्रयास रेल मंत्री जी ने इस बजट में किया।

वर्ष 1998-99 भारतीय रेलों के लिए कठिन वित्तीय वर्ष रहा, उस पर पांचवें केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों पर सरकार के निर्णय उस वर्ष और वर्ष में लागू किये जाने पर कर्मचारियों और पेंशनभोगियों पर होने वाले खर्चों में वृद्धि हुई है। अर्थव्यवस्था में मंदी के रूझान के परिणामस्वरूप रेलों को माल यातायात में की तुलना में 29 मिलियन टन की कमी आई जो पिछले स्तर की तुलना में 9 मिलियन टन कम रहा। आमदनी में समग्र कमी और यातायात बकायों में वृद्धि के कारण जो असन्तुलन आया उसे पूरा करने के लिए, आय के आंतरिक स्त्रोतों में वृद्धि करने के लिए

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री जयावहन बी. टक्कर]

आमदनी बढ़ाने तथा खर्च में कटौती करने के लिए कई सराहनीय उपाय किये गये हैं तथा राजस्व के गैर-परम्परागत स्त्रोतों का पता लगाकर, एक कार्यालय गठित कर उनकी सिफारिशों पर ध्यान देकर उन्हें समयबद्ध आधार पर कार्यान्वित करने का विचार इस बजट में प्रस्तुत किया है, इस साहसपूर्ण विचार का मैं स्वागत करती हूं और उस भी शासकीय रेल ने हाल ही में आवास एवं शहरी विकास निगम (हुडको) के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये हैं और परस्पर सहयोग से हुडको द्वारा की जाने वाली महत्वपूर्ण गतिविधि, कुछ गलियारों में रेलवे की फालतू भूमि का वाणिज्यिक उपयोग कर रेलों की अपनी विकासात्मक गतिविधियों के लिए पर्याप्त अतिरिक्त निधियां उपलब्ध कराने हेतु तैयार की गई सूची में बड़ौदा-अहमदाबाद को भी शामिल किया है उस पर आपको धन्यवाद देती हूं।

माननीया रेल मंत्री ममता जी का आभार प्रकट करती हूं। कुछ नयी गाड़ियां चलाने पर पूरे गुजरात प्रदेश से जो मांगें आई थी उन पर आपने सहानुभूतिपूर्वक विचार किया है और विचार को आचरण की ओर भी बढ़ाया है।

* ओखा-देहरादून उत्तरांचल एक्सप्रेस (साप्ताहिक) (द्वारिका, अहमदाबाद, जयपुर और हरिद्वार के बीच यात्रा करने के लिए)
* अजमेर-बैंगलूर एक्सप्रेस बरास्ता हुगली अहमदाबाद (साप्ताहिक)
* अहमदाबाद-नागपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

एक मद पर आपका ध्यान हर समय ओवर क्राउडिड रहने वाली बरौडा से 7.20 पर छूटती है जिस पर दक्षिण गुजरात के करजण, पालेज, भरुच, अंकेकधर, कासेंबा, सुरत, नपसारी, बलसाड और वापी इन सारे इन्डस्ट्रीयल एरिया में काम करने वाले करीबन 3000 कर्मचारियों को अपने कार्य पर पहुंचाने वाली एक मात्र ट्रेन है, उसे गांधीधाम तक एक्सटेंड न किया जाए यह मेरी आपसे प्रार्थना है। मेरे क्षेत्र के उन हजारों परिवारों की ओर से है इस प्रार्थना को सहानुभूतिपूर्वक लिया जाए और सदाजीनगरी धौदा-बांदा ही रखा जाए। मेरे क्षेत्र में पड़ता हुआ बागुआ गांव जो बड़ौदा से 10 कि.मी. की दूरी पर आई.पी.सी.एल., जी.एस.ई.सी. गुजरात कि सेन्टर में आया हुआ है जहां हमेशा हेवी ट्रेफिक रहता है और हर दस मिनट में 15-20 मिनट रेलवे फाटक बंद रहता है जिसके नीचे से अन्डरब्रिज बनाने का प्रस्ताव दे दिया है। एसटीमेट भी बन रहा है तो इस बजट में अन्डरपास के लिए प्रावधान करने की प्रार्थना करती हूं।

'भारतीय पर्यटन' जब इस नयी सहशताब्दी में करे नये आयाम सर कटने जा रहा है, ऐसे अवसर पर भारतीय रेल खान-पान और पर्यटन निगम लि. की स्थापना हो गई है। 1 अप्रैल 2000 से कार्य शुरू करने की संभावना है जिसके अन्तर्गत घरेलू और विदेशी दोनों पर्यटकों के लिए पर्यटन की सार्थक सेवायें उपलब्ध होंगी।

'सैलून' जो दूरदराज के क्षेत्रों के निरीक्षण एवं दुर्घटना के समय स्थल पर जल्दी पहुंचने पर उपयोग किया जाता है उसका भी उपयोग वाणिज्यिक और पर्यटन सेवा में करने का निर्णय पर्यटन को नयी दिशा एवं भारत के अर्थतंत्र को राजस्व अर्जन कराने एवं विदेशी मुद्रा अर्जित कराने में भी सहायता प्रदान करेगा।

अंत में सारी कठिनाइयों एवं मर्यादाओं के बीच पुरजोर समर्थन करते हुए अपना भाषण समाप्त करती हूं।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : सभी पार्टियों ने अपना समय पूरा कर लिया है। छह और सदस्यों को बोलना है। यदि वे सदस्य दो या तीन मिनट में अपनी बात कह दें तो हम उन्हें यह अवसर दे सकते हैं।

अब श्री लक्ष्मण सेठ बोलेंगे।

श्री लक्ष्मण सेठ (तामलुक): महोदय, माननीया रेल मंत्री ने इस क्षेत्र की बहुत महत्वपूर्ण परियोजना तामलुक-दीघा लाइन को शुरू किए जाने की संघर्ष घोषणा की है परन्तु, मुझे शक है कि यह परियोजना उनके द्वारा घोषणा की गई तिथि 31 मार्च, 2001 तक आरंभ हो पाएगी या नहीं।

मैं ऐसा इसलिए कह रहा हूं क्योंकि इस परियोजना की अनुमानित लागत लगभग 225 करोड़ रुपए है। पचास करोड़ रुपए की रकम पहले ही खर्च की जा चुकी है। आगामी बजट में एक सौ करोड़ की राशि का आवंटन किया गया है। अत: परियोजना को पूरा करने हेतु अलग से 74 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। अतएव, मैं माननीया रेल मंत्री से इस मामले पर गौर करने का अनुरोध करता हूं ताकि उनके वचन को व्यवहारिक रूप दिया जा सके। मुझे इसकी इसलिए आशंका है क्योंकि बजट में लगभग 600 करोड़ रुपए का अंतर है। उन्होंने रेलवे भूमि को पट्टे पर देने, वायु क्षेत्र के उपयोग, वाणिज्यिक परिसरों को पट्टे पर देने तथा आप्टिकल फाइबर केबल्स को बिछाने के लिए विभिन्न आपरेटरों को "मार्ग का अधिकार" पट्टे पर देने के जरिए आंतरिक संसाधन जुटाने पर विचार किया है। इससे लगभग 600 करोड़ रुपए जुटाए जा सकेंगे। परन्तु, मैं जानना चाहूंगा कि इससे कितना प्राप्त किया जा सकेगा।

यह बहुत ही संदेहास्पद है। तथापि उन्होंने ऐसा अनुमान लगाया है। उन्हें सभी ओर से अवश्य ही समर्थन मिलेगा। अत: यही हमारी शंका है।

मेरे विचार से यह एक संतुलित बजट है। इसमें कोई शक नहीं है। लगभग 11,000 करोड़ रुपए का महत्वाकांक्षी योजना परिव्यय है जोकि वर्ष 1999-2000 के संशोधित परिव्यय से 23 प्रतिशत अधिक हैं। परन्तु, मेरे विचार से संसाधनों को जुटाने से जो कि बहुत महत्वपूर्ण पहलू हैं, उक्त लक्ष्य की प्राप्ति नहीं हो पाएगी। इससे सभी परियोजनाओं को क्रियान्वित करने में समस्या उत्पन्न हो जाएगी। केवल यही नहीं है। बजट इतना विकासोन्मुखी भी नहीं है। मैं तस्वीर सामने रख रहा हूं जो इसे साबित कर देगी।

जहां तक रेल लाइनों के विद्युतीकरण का सवाल है वर्ष 1998-99 के दौरान 617 किलो मीटर लम्बी रेल लाइन का 1 विद्युतीकरण किया गया। वर्ष 1999-2000 हेतु लक्ष्य 435 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन के विद्युतीकरण का है। इस वर्ष, इसे 500 किलोमीटर का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

प्राइमरी ट्रेक नवीकरण के संबंध में वर्ष 1998-99 की उपलब्धि 2376 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग की रहीं। वर्ष 1999-2000 में यह लक्ष्य 2100 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग का है। परन्तु इस वर्ष 2650 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग के नवीकरण का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। सैकेन्ड्री-ट्रैक नवीकरण के संबंध में वर्ष 1998-99 में उपलब्धि 591 ट्रैक किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग की रही; वर्ष 1999-2000 हेतु यह लक्ष्य 450 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग का था तथा वर्ष 2000-2001 हेतु 600 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

नई रेल लाइनों के बिछाने के संबंध में वर्ष 1998-99 के दौरान उपलब्धि 167 किलोमीटर लम्बे रेलमार्ग, वर्ष 1999-2000 के दौरान यह 241 किलोमीटर लंबे रेलमार्ग की रही। अब इसे घटा कर 217 रूट किलोमीटर का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। अत: सिर्फ यही नहीं है।

महानगरीय यातायात परियोजना के संबंध में यह निर्णय लिया गया है कि इसे बी.ओ.एल.टी. योजना तथा "अपना वैगन प्राप्त करें" योजना के अन्तर्गत सीधे आदेश देकर किया जाएगा। राज्य सरकारों को महानगरीय यातायात परियोजना के कार्यान्वयन में अपना योगदान करना पड़ेगा। सभी राज्य सरकारें वित्तीय संकट से गुजर रही हैं। अत: मुद्दा यह है कि क्या महानगरीय यातायात परियोजना को समुचित रूप से क्रियान्वित किया जाएगा या नहीं, यह बहुत संदेहास्पद है।

जहां तक कलकत्ता उपनगरीय रेल सेवा का संबंध है; कोई नई रेलगाड़ी आरंभ नहीं की गई है। सेवा, गति, सुख-सुविधाएं तथा सुरक्षा का उतना ध्यान नहीं रखा गया है। अत:, इसके बावजूद, इस बार का बजट अत्यधिक संतुलित है। परन्तु हमारी माननीया मंत्री श्रमजीवी लोगों के प्रति सहानुभूति नहीं रखती। लाखों रेलवे हॉकर अपनी आजीविका रेलगाड़ियों में फेरी लगाकर चला रहे हैं।

वहां, वे रेलवे पुलिस की प्रताड़ना के शिकार बनते है। उन्हें परेशान किया जाता है एवं पीटा जाता हैं। अत: मैं रेलवे अधिकारियों से उन्हें परिचय पत्र जारी करने का अनुरोध करना चाहूंगा जिससे कि वे अपना कार्य कर सकें तथा उसके माध्यम से अपनी आजीविका चला सकें। कई ठेका-मजदूर रोजमर्रा जरूरत की चीजों से जुड़े कार्य में लगे हुए हैं।

डा. रंजीत कुमार पांजा (बारासाट):) शुल्क की अदायगी पर परिचय पत्र।

श्री लक्ष्मण सेठ : जी हां, मेहनतकश लोगों को कैसे बचाया जाए?

समय कम है, परन्तु मैं कई अन्य बातों के बारे में बताना चाहता हूं। तथापि, अगर आप मुझे इजाजत दें, तो मैं अपना शेष भाषण सभा पटल पर रखा दूंगा।

*मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री से अति आवश्यक लोक महत्व के निम्नलिखित मामलों का प्रस्ताव शीघ्र कार्यान्वयन के लिए करता हूं।

मेच्छेदा स्टेशन का आदर्श स्टेशन के रूप में उन्नयन।

मेच्छेदा स्टेशन पर पान के पत्तों तथा फूलों के वहन के लिए पर्याप्त पार्सल यान।

हल्दिया के निम्नलिखित स्थानों में रेलवे ऊपरी पुल:-

(1) रानीचक, (2) दुर्गाचक, (3) बड़ौदा।

प्रथम चरण में पंश्कुरा के बजाय मेच्छेदा से राजागोडा तक दोहरी लाइन।

पंश्कुरा से राजागोडा तक के प्रथम चरण हेतु पंश्कुरा से हल्दिया तक दोहरी लाइन आवंटित की गई है। पंश्कुरा के बजाय

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

[श्री लक्ष्मण सेठ]

मेच्छेदा से राजागोड़ा तक दोहरी लाइन स्थापित करने का प्रस्ताव। इससे शालीमार से हल्दिया तक की दूरी कम होगी तथा यात्रा समय घटेगा।

मेच्छेदा से घंटल होते हुए चंद्रकोला तक नई लाइन की स्थापना।

विभागीय भर्ती के मामले में रेलवे प्राधिकरण के अन्तर्गत अभियोजित ठेकेदारों, मजदूरों को प्राथमिकता।

रेलवे हॉकरों को परिचय पत्र जारी करना।

रेलवे भूमि पर कारोबार कर रहे दुकानकारों के पुनर्वास हेतु प्रत्येक स्टेशन पर बाजार तथा वाणिज्यिक काम्पलेक्स की स्थापना।

15 रु. (पन्द्रह) की अदायगी पर मासिक रेलवे टिकट की पात्रता हेतु मासिक आय को 400 रुपए से बढ़ाकर 1000 रुपए तक बढ़ाया जाना।

भारत एवं बांग्लादेश के मध्य माल एवं रेलगाड़ियां आरंभ करना।

वित्तीय वर्ष 2000-2001 के दौरान तामलुक-दीघा लाइन को पूरा करने हेतु अतिरिक्त रूप से 74 करोड़ रुपए का आवंटन।

आसनसोल तथा हल्दिया के बीच एक्सप्रेस रेलगाड़ी आरंभ करना।

उम्मीद है आप आवश्यकतानुसार करेंगे।

श्री सुरेश कुरूप (कोट्टायम): महोदय, रेलवे हमारी राष्ट्रीय एकता की सर्वाधिक दृश्यमान प्रतीक है। अतः, यह स्वाभाविक ही है कि हमारे देश के सभी हिस्सों के लोग प्रत्येक वर्ष के बजट में अपनी आकांक्षाओं को प्रतिबिंबित होना देखना चाहते हैं। परन्तु महोदय, प्रत्येक वर्ष के रेलवे बजट में केरल की हमेशा अवहेलना होती रही है। यही कारण है कि पार्टी सीमाओं से बाहर जाकर केरल के सदस्यों ने अपना विरोध जाहिर किया। महोदय, हमारे सहयोगियों में से कईयों ने पहले ही कुछ बड़ी विकास परियोजनाओं की ओर संकेत दिया है, जिनकी शुरूआत केरल में की जानी चाहिए।

मैं केवल एक मुद्दे को उठाना चाहूंगा। कोट्टायम होते हुए वह एर्नाकुलम-कायमकुलम रेलमार्ग का दोहरीकरण करना है। कायमकुलम-त्रिवेन्द्रम क्षेत्र के रेलमार्ग का पहले ही दोहरीकरण किया जा चुका है। अब, केवल यही हिस्सा बचता शेष है तथा आंकड़े दर्शाते हैं कि इस रेललाइन का प्रयोग, इसकी क्षमता से 130 प्रतिशत अधिक हो रहा है। प्रतिदिन इस मार्ग पर 18 मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियां ट्रेनें, दो द्वि-साप्ताहिक मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियां आठ साप्ताहिक मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियां, आठ सवारी रेलगाड़ियां तथा 40 माल गाड़ियां चलती है। प्रतिदिन ये 50 रेलगाड़ियां इस एकल लाइन पर चलती रहती हैं। केरल, विशेषकर मध्य केरल के विकास हेतु इस लाइन का दोहरीकरण किया जाना सर्वोच्च महत्व रखता है। अतः इस लाइन का दोहरीकरण किया जाना चाहिए।

रेल बजट पेश किए जाने से तीन माह पहले, मेरे सहयोगी रमेश चेन्नितला तथा मैंने, रेल मंत्री महोदया से व्यक्तिगत रूप से मिलकर इस लाइन के संबंध में ज्ञापन दिया था। केरल के लोगों की यह सबसे महत्वपूर्ण मांग है।

दूसरे, एर्नाकुलम से कोट्टायम तथा अल्लेप्पी होते हुए त्रिवेन्द्रम तक विद्युतीकरण किया जाना केरल के लोगों की सर्वाधिक महत्वपूर्ण मांग है। मैं इस महत्वपूर्ण मांग को सभा के समक्ष रखना चाहूंगा।

[हिन्दी]

श्री सुजानसिंह बुन्देला (झांसी): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर चर्चा में भाग लेने का समय दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। आज नई शताब्दी 2000-2001 का रेल बजट जो माननीय ममता जी ने पेश किया है, मैं उसका स्वागत इस बात को लेकर करता हूं कि उन्होंने यात्री कर को नहीं बढ़ाया, जिससे जनसाधारण को बड़ी सुविधा और राहत मिली है। मान्यवर, चूंकि समय कम है, इसलिए मैं कुछ बिंदुओं पर चर्चा करना चाहता हूं। ऐसा क्षेत्र जिसका एक ऐतिहासिक महत्व है, झांसी की वीरांगना रानी लक्ष्मीबाई का नाम आदरणीय ममता जी ने सुना होगा, उनकी कर्मभूमि झांसी, जहां वर्षों से रेलवे ब्रिज की मांग चली आ रही है, झांसी नगर के बीचों-बीच में रेलवे लाइन एक लक्ष्मण रेखा के रूप में खिंची हैं।

सभापति महोदय, उस लक्ष्मण रेखा को पाटने के लिए हम माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि रेलवे लाइन के नीचे नैशनल हाइवे को खोद कर लोग निकल रहे हैं जिससे बरसात के दिनों में पानी भर जाता है और लोगों को भारी परेशानी होती है। इसलिए इस रेलवे लाइन के ऊपर एक ओवरब्रिज बनाया जाए। इस रेलवे लाइन ने पूरी झांसी को दो भागों में बांटा हुआ है। इसलिए मेरा आग्रह है कि इसी बजट में चाहे कहीं से धन का प्रावधान करें, लेकिन इस ओवरब्रिज को अवश्य बनाने का काम शुरू किया जाए।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया से कहना चाहता हूं कि ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन का शिलान्यास किया था, लेकिन मैं उनके ध्यान में लाना चाहता हूं कि ललितपुर जिले की 80 प्रतिशत आबादी जहां रहती है वह स्थान मैहरौनी कस्बा है लेकिन रेलवे के सर्वे में अधिकारियों ने एयरकंडीशंड दफ्तर में बैठकर प्लान कुछ इस प्रकार से तैयार किया है कि उस कस्बे को रेलवे से नहीं जोड़ा गया है जिसे बिलकुल छोड़ दिया गया है। वहां की पूरी जनता की मांग है कि मैहरौनी को ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन पर रेलवे स्टेशन अवश्य बना दिया जाए वरना वहां की जनता हमेशा-हमेशा के लिए वंचित हो जाएगी। अभी सर्वे हुआ है, प्लान बन रहा है। इस समय सर्वे में दुरुस्ती हो सकती है। उसे अवश्य किया जाए।

सभापति महोदय, माननीय मंत्री महोदया के संज्ञान में यह बात आई होगी कि झांसी के दैनिक यात्री संघ के लोग विगत एक मास से कोचीन एक्सप्रैस को रोके जाने की मांग को लेकर हड़ताल कर रहे हैं। धरना दे रहे हैं। उनकी क्रमिक अनशन जारी है। उनकी मांग है कि वह ट्रेन जो ललितपुर से हमारे प्रदेश की राजधानी लखनऊ को जोडती है, जिला मुख्यालय से प्रदेश मुख्यालय को जोड़ती है, उसे ललितपुर में रोका जाए। पता नहीं रेलवे अधिकारी क्यों उस ओर ध्यान नहीं दे रहे हैं। इस बारे में एक महीने से अनशन चल रहा है।

कुमारी ममता बनर्जी : झांसी में तो रेलवे ओवरब्रिज दिया है। शायद आपने बजट को ध्यान से नहीं देखा है।

श्री सुजानसिंह बुन्देला : मैंने बजट देखा है। यदि आप कह रही हैं, तो मैं मान लेता हूं कि मेरे देखने में नहीं आया होगा। यदि झांसी में रेलवे ओवरब्रिज आपने दिया है, तो यह बहुत अच्छी बात है। नैशनल हाइवे पर फ्लाई ओवर की बात कर रहा हूं जहां पर रेलवे लाइन के नीचे से लोग सड़क खोद कर निकल रहे हैं। मैं वहां की बात कर रहा हूं। लेकिन यदि आप ने दिया है, तो मैं इसके लिए आपका धन्यवाद करता हूं।

मेरा अगला निवेदन है कि तेल कंपनियों के जो डिपो रेलवे स्टेशन के पास झांसी में हैं उनको वहां से हटाया जाए। वहां तेल के बड़े-बड़े टैंकर तेल लेकर आते हैं। झांसी में रेलवे स्टेशन नजदीक है। वह रेलवे की भूमि में बना है। विगत वर्ष भी बहुत बड़ा हादसा टल गया और झांसी का रेलवे स्टेशन जलते-जलते बच गया। मेरा आपसे निवेदन है कि न केवल झांसी में बल्कि जहां-जहां भी इंडियन आयल और भारत पैट्रोलियम के तेल के डिपो हैं, उन्हें आबादी से दूर स्थानांतरित किया जाए। वे आबादी के नजदीक न रहें क्योंकि उनमें आग लगने से पूरी आबादी को क्षति पहुंचने की आशंका बनी रहती है।

सभापति महोदय, नाइट क्वीन नाम से एक गाड़ी चलाई गई हैं जो दिल्ली से भोपाल चलती है। उसे ललितपुर के स्टेशन पर रोका जाए। तालबेहाट आर्मी का एक बहुत बड़ा हेडक्वार्टर है वहां आर्मी का हैडक्वार्टर है। वहां छत्तीसगढ़ का ठहराव दिया जाए। सबसे बड़ी बात जो हमारे साथियों और हमारे नेता प्रियरंजन दासमुंशी ने कही है वह यह है कि रेलवे बोर्ड, एक सफेद हाथी है और उसे तत्काल समाप्त कर देना चाहिए। आप इस बारे में सक्षम हैं। हम आपसे आग्रह करते हैं। पूरा सदन चाहता है और सदन के माध्यम से यह पूरे देश की मांग है कि इसको समाप्त किया जाए। रेलवे का जो सबसे बड़ा वर्कशाप झांसी में है, उसके लिए मैं मंत्री महोदया से आग्रह करूंगा कि वहां चोरी से वैगन के वैगन कटते हैं और चोरी से उनका लोहा बेचा जाता है। जो भी माफिया या गिरोह इस कार्य में संलग्न हैं, उनका पता लगवाएं और उस कारखाने में हो रही चोरी को रोकने के लिए आप तुरन्त आदेश पारित करेंगी, ऐसी मुझे आशा है। इन्हीं शब्दों के साथ सभापति महोदय आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री तिलकधारी प्रसाद सिंह (कोडरमा): सभापति जी, जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया गया है, पता नहीं जन-मानस को ममता जी पर भरोसा है। लोग कहा करते हैं कि अगर ममता जी रेल मंत्री नहीं रहते तो पैसेंजर्स किराये में जरूर वृद्धि हो गई होती। सुश्री ममता जी से लोगों को बहुत उम्मीद है। अभी हमारे राजद नेता श्री रघुवंश प्रसाद जी बोल रहे थे कि पूर्व के रेल मंत्रियों ने जो घोषणायें बिहार के लिए की हैं, हम निवेदन कराना चाहते हैं कि उन घोषणाओं का आप पता लगायें और उसकी समीक्षा करें कि क्या स्थिति है? जो स्थिति आपको मिले, वह उस क्षेत्र के संबंधित सदस्यों को आप सूचित करें। अच्छा तो यह होता कि आप उनके साथ बात करते तो सही स्थिति की जानकारी आपको मिल जाती। समय बहुत कम है इसलिए मैं अपने क्षेत्र के अंदर ही कन्फाई करता हूं। मेरे क्षेत्र में गिरिडीह के कोडरमा के लिए रेल लाइन की स्वीकृति पिछले बजट में हुई थी। उसके लिए फंड भी एलोकेट हुआ लेकिन उसके कार्य की प्रगति बहुत धीमी है। अफसरान क्या चाहते हैं और उनकी क्या मंशा है, पता नहीं। मुझे पूरी उम्मीद है कि उस पर शीघ्रता से काम कराने के लिए मंत्री जी कोशिश करेंगी।

दूसरी बात गिरिडीह से मधुपुर के लिए कार लाइन हैं। उक्त लाइन पर ट्रेन सुबह चार बजे से रात्रि दस बजे तक चार फेरा

[श्री तिलकधारी प्रसाद सिंह]

करती है। लेकिन सुबह आठ बजे से शाम के चार बजे तक कोई ट्रेन नहीं चलती है। वह इंजन मधुपुर में खड़ा रहता है। मेरा सुझाव होगा कि बीच के समय में मधुपुर से गिरिडीह तक एक फेरा और लगायें ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो। रेल मंत्री जी ने घोषणा की कि उन्होंने वनांचल नाम की एक ट्रेन भागलपुर से रांची के लिए दी है। अखबार में उभर निकला है। और उधर के लोग हमें टेलीफोन कर रहे हैं कि भागलपुर से रांची के लिए जो वनांचल ट्रेन है, वह बंगाल से होते हुए रांची आयेगी। मेरा कहना है कि आप ऐसा मत करिये। भागलपुर से क्यूल, मधुपुर, जसीडीह और धनबाद होते हुए रांची को ले जायें क्योंकि इससे उस क्षेत्र के लोगों का संबंध है। एक बात मैं और कहना चाहता हूं कि उस क्षेत्र में रेलवे फाटक न होने से बड़े एक्सीडेंट होते हैं। धनबाद और कोडरमा के बीच में मसकेडी एक जगह है, जो कि बहुत चालू रोड है लेकिन वहां फाटक नहीं है। वहां अक्सर एक्सीडेंट होते रहते हैं। इसलिए मैं निवेदन करता हूं कि वहां फाटक की व्यवस्था करें। हजारीबाग में रोड बहुत चालू रोड है जिसके कारण वहां काफी कठिनाई होती है। वहां भी एक ओवर ब्रिज की व्यवस्था करें। साथ ही यात्रियों की सुविधा के लिए पुरुषोत्तम, सिपरा एक्सप्रेस तथा जोधपुर एक्सप्रेस का ठहराव हजारीबाग रोड में किया जाए, जिसके लिए कई बार वहां संघर्ष किया जा चुका है।

अंत में सभापति महोदय मैं कहना चाहता हूं कि वनांचल राज्य बनने वाला है। बिहार दो भागों में बंटेगा। कोडरमा बॉर्डर लाइन पर पड़ता है। राजधानी गाड़ी चलती है। सभी लोग राजधानी गाड़ी की मांग करते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि राजधानी का स्टापेज कोडरमा में करने की व्यवस्था करें क्योंकि वहां से रांची, हजारीबाग और जो वनांचल का मुख्यालय बनने वाला है, वह उससे नजदीक पड़ेगा। अभी रांची जाने वाली जो ट्रेन्स हैं, वह बोकारो, गोमो होते हुए पांच घंटे लगाती है। यदि आप कोडरमा में स्टापेज दे देंगे तो तीन घंटे में लोग सड़क से रांची पहुंच जायेंगे। इससे काफी समय का बचाव होगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं चाहता हूं कि जिन बातों की मैंने चर्चा की है, मंत्री महोदया उस पर ध्यान देकर जरूर कुछ बात कहेंगी।

रात्रि 1.00 बजे

श्री रामानन्द सिंह (सतना): सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत बजट का स्वागत करता हूं। मेरे स्वागत करने के दो मुख्य कारण हैं - पहला यह कि इन्होंने बजट में किसी श्रेणी के किराए नहीं बढ़ाए जबकि रेलवे बोर्ड का किराए बढ़ाने के लिए बहुत दबाव था। मैं हर उस मंत्री को बधाई देता हूं जो ब्यूरोक्रेसी के दबाव से हटकर, जनहित में स्वतंत्र निर्णय लेता है। आज प्रजातंत्र में सबसे बड़ी कठिनाई यह है कि अधिकांश मंत्री ब्यूरोक्रेसी के दबाव में आकर अनाप-शनाप निर्णय लेते हैं और इस देश की आम जनता में भारी फ्रस्टेशन होता जा रहा है। दूसरी बधाई इसलिए देना चाहूंगा कि उन्होंने मितव्ययता की ओर भी ध्यान दिया है। उन्होंने उद्घाटन समारोहों, स्वागत समारोहों में केवल चार महीनों में साढ़े आठ सौ करोड़ रुपये की बचत करके अन्य मंत्रियों को यह रास्ता दिखाया है कि यदि सादगी से चला जाए तो बचत की जा सकती है। मंत्रिमंडलों में जो अनाप-शनाप खर्चे होते हैं, ममता जी ने एक रास्ता दिखाया है। हमें आशा है कि उस रास्ते का दूसरे मंत्री भी स्वागत करेंगे, उस राह पर चलेंगे। लेकिन मुझे दुख है कि ममता जी जैसी दमदार और लड़ाकू महिला भी मंत्रियों और विरोधी दल के बड़े नेताओं के दबाव को नहीं झेल पाईं। बजट का 80 प्रतिशत मंत्रियों और बड़े नेताओं के क्षेत्रों में आज भी दिखाई दे रहा है। मैं यह नहीं कहता कि आपने लखनऊ को ज्यादा दिया, कलकत्ता को ज्यादा दिया। लेकिन यह स्पष्ट है कि बड़े मंत्रियों, बड़े नेताओं के क्षेत्र में बहुत खर्च हुआ। यह सन् 1952 से होता रहा है। ममता जी, यही कारण है कि इस देश में क्षेत्रीय असंतुलन बड़े पैमाने पर पैदा हो रहा है और आज क्षेत्रीयता की मांगें सिर उठा रही हैं। आप जैसे योग्य, सादगी वाले, गांधीवादी चिंतन वाले मंत्री भी अगर ऐसे दबावों को नहीं झेलेंगे तो कैसे लोकतंत्र चलेगा। आपको मजबूती के साथ झेलना चाहिए। मंत्रियों को भी कहना चाहिए कि ऐसा नहीं चलेगा। जो पिछड़े क्षेत्र हैं, उनकी जायज मांगों को भी माना जाए।

मुझे खेद है कि इस बजट में मध्य प्रदेश के साथ न्याय नहीं हुआ। मैं यह नहीं कहता कि अन्याय हुआ है। लेकिन यह कहना चाहूंगा कि राज्य पुनर्गठन आयोग के तहत जब 1956 में नया मध्य प्रदेश बना, कृपा करके आप उसकी अनुशंसा को पढ़ें। उन्होंने कहा है कि इस विशाल राज्य को रेल और सड़कों से जोड़ा जाएगा। लेकिन आजादी के बाद एक नई रेलवे लाइन, मोरारजी भाई के जमाने में ललितपुर-सिंगरेणी रेलवे लाइन का सर्वे हुआ। 22 साल सर्वे होता रहा और पिछले वर्ष अटल जी के राज में उसका शिलान्यास हुआ। 900 करोड़ रुपयों की योजना, पिछले वर्ष श्री नीतीश ने एक करोड़ रुपये दिए, इस बार आप पांच करोड़ रुपये रही हैं। जरा बताइए कि कछुए की रफ्तार से 900 करोड़ रुपयों को प्रोजैक्ट कब तक समाप्त होगा। बढ़ाइए या न बढ़ाइए, हम अनुरोध कर रहे हैं। लेकिन हम एक बात कहना चाहते हैं कि जो प्रोजैक्ट सरकारें हाथ में लें, उसके लिए समय सीमा भी निश्चित करें। कांग्रेस की पुरानी पद्धति समाप्त हो कि प्रोजैक्ट ले लिया, शिलान्यास कर दिया और शिलान्यास के पत्थर में कुत्ते पेशाब कर रहे हैं। यह बंद होना चाहिए। जो प्रोजैक्ट हाथ में लें, उस प्रोजैक्ट के लिए कोई समय सीमा तय कीजिए। इतने सारे प्रोजैक्ट ले लिए

गए हैं कि इस देश का पचास साल का बजट भी उन्हें पूरा नहीं कर सकता। मैं ललितपुर-सिंगरौनी के बारे में इसलिए कहता हूं कि एशिया का सबसे ज्यादा कोयला सिंगरौनी में होता है, सीमेंट और चूने के पत्थर सबसे ज्यादा सतना, रीवा में होते हैं, हीरों की खदानें पन्ना में हैं, बुंदेलखंड को जोड़ने वाली, इतनी महत्वपूर्ण रेलवे लाइन का काम काज आज तक बहुत धीमी गति से चल रहा है। मुझे आशा है कि आप उसे शीघ्र पूरा करेंगी।

मेरा सतना संसदीय क्षेत्र में नैशनल हाईवे नम्बर 7 पर मैहर एक धार्मिक एवं सांस्कृतिक नगर है। वह मां शारदा की नगरी है, हिन्दुस्तान के लाखों करोड़ों तीर्थयात्री वहां जाते हैं। इसके साथ ही संगीत सम्राट बाबा अलाउद्दीन खां साहब की नगरी है। वहां पिछले चार वर्ष से, ममता जी, बजट में आ रहा है, मजाक हो रहा है, शिलान्यास नहीं हुआ। कहीं मध्य प्रदेश नहीं दे रहा है, कहीं भूतल परिवहन नहीं दे रहा है। मैं रेल बोर्ड के चेयरमैन से मिला, मैं आपसे मिला, मैं भूतल परिवहन मंत्री से मिला, मैं मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री से दो बार मिला, मैं वहां के पी.डब्ल्यू.डी. मिनिस्टर से मिला, अब सब तैयार है, केवल यह है कि वह बी.ओ.टी. से पुल बने या किस तरह से बने। अब इस बात पर कब तक यह इतना महत्वपूर्ण पुल रूका रहेगा। मेरी प्रार्थना है कि आप चलकर उसका शिलान्यास कर दीजिए और उसका समय तय कीजिए कि दो साल में वह कम्पलीट हो जायेगा। इसी तरह से सतना शहर में काम लगा, मध्य प्रदेश गवर्नमेंट ने भी हिस्सा दिया, जमीन के नीचे खोद दिया, करीब 60-70 लाख रुपया अभी खर्च हो गया, लेकिन अब पी.डब्ल्यू.डी. के पास एक नया एस्टीमेट चला गया। अब वहां बरसात में पानी भर जायेगा, हाहाकार मचेगा। वहां लोगों ने धरना दिया है, इसलिए कृपा करके इसको जल्दी से कम्पलीट करा दीजिए।

इसके साथ ही मेरा अनुरोध यह है कि कुछ हाल्ट स्टेशन बनाने भी जरूरी हैं। जैसे मुचेरा ताम्रकारों की नगरी है, बनारस से काशी एक्सप्रेस वहां रुक जाये तो उन बर्तन बनाने वाले लोगों को सुविधा होगी। इसी तरह मझेरा स्टेशन, अंदरा स्टेशन पर महाकौशल एक्सप्रेस को दो-दो मिनट का आप हाल्ट दे दें। इसी तरह से रेलवे फाटक चुटका, देवरामपुर और दूसरे स्टेशनों में चाहिए। खन्ना बंजारी स्टेशन का नाम बदलकर बरही रोड रख दिया जाये, वहां के लोगों की यह मांग है। इस स्टेशन पर फुट ब्रिज भी बनाने की मांग है। यही छोटी मांगें रखते हुए मैं आपको बधाई देता हूं आपने अच्छा बजट बनाया।

अधिकारियों के दबाव से हटकर आपने अपने विवेक से काम किया, आपका अपना गांधीवादी चिंतन और सादगी आपके बजट में परिलक्षित होती है। इसलिए मैं आपको साधुवाद और बधाई देता हूं, लेकिन अपेक्षा करता हूं कि आप जैसे दमदार कुछ मंत्री तो ऐसे निकले, जो मंत्रियों को भी कह दें कि यह बात गलत है, हम नहीं मानेंगे। जब तक पद्धति डवलप नहीं होगी, तब तक यह लोकतंत्र सही रास्ते पर नहीं चलेगा। यह बात जरूर है कि ब्यूरोक्रेट्स की सलाह पर आंख मूंदकर काम करने वाले मंत्री प्रजातंत्र के साथ घात करेंगे और इस लोकतंत्र को सफल नहीं होने देंगे। आपने रेल बोर्ड की सलाह को न मानकर भारत की आम जनता के पैरों की आहट को सुना और किसी प्रकार का किराया न बढ़ाया। इसके लिए इस देश की जनता आपका स्वागत करती है, जनता कहती है कि इस महिला ने एक अच्छा बजट दिया है। आपका जो नाम रहा, जो रुख रहा, उसको आपने कायम किया। लेकिन मेरी आलोचना है, मैं आपसे उम्र में थोड़ा बुजुर्ग भी हूं कि आपने मंत्रियों के दबाव को नहीं झेला। इसे भी झेलने की आप भविष्य में तैयारी करिये, तब आपका नाम और रोशन होगा।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : माननीय सदस्यगण, श्री राम रघुनाथ चौधरी एवं श्री किशन सिंह अपने भाषण सभा पटल पर रख रहे हैं।

अब, मैं बोलने के लिए माननीय सदस्य श्री बैसीमुथियारी का नाम पुकारता हूं।

[हिन्दी]

***श्री राम रघुनाथ चौधरी** (नागौर): माननीय अध्यक्ष महोदय, रेलवे के बजट पर कहने को बहुत कुछ है पर समय को देखते हुए मैं उचित समझता हूं कि बजाय लम्बी चौड़ी भूमिका के या अन्य आंकड़ों के सीधे अपने क्षेत्र से संबंधित बात कहूं । मैं राजस्थान के एक ऐसे जिले से आता हूं, जिसे नागौर कहते हैं । जिला बड़ा जाना-पहचाना है। मकराना का मार्बल संगमरमर पाया जाता है, जो विश्व में मशहूर है। यहां उच्चकोटि का चूना पत्थर, सफेद कोयला, जिपसप सभी कुछ पाया जाता है। पर फिर भी अगर ध्यान नहीं गया है तो वो है रेल सेवाओं की ओर। बरसों के इन्तजार के बाद अभी कुछ वर्षों पहले मीटर गेज में आमान परिवर्तन कर ब्राड गेज बनाया गया पर उसे भी जोधपुर से बीकानेर जयपुर को जोड़कर उस मुख्य भाग को छोड़ दिया गया जहां वर्षों से जोधपुर दिल्ली की सीधी रेल सेवाएं जोधपुर दिल्ली मेल के

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री राम रघुनाथ चौधरी]

नाम से डेगाना, डीडवाना लाड़नू होकर रतनगढ़ होकर चलती था। यह वो रास्ता है, जहां इस देश के प्रमुख व्यापार वर्ग के लोग बसते हैं। यहां लाड़नू में जैन समुदाय का बड़ा धार्मिक स्थल एवं तीर्थ है। यही देश का बड़ा एवं एकमात्र मृग अभ्यारण्य है। रेल लाईन का आमान परिवर्तन न होने से वहां मीटर गेज होने से न के बराबर रेलगाड़ी चलती है। जो सुविधायें पूर्व में दी गई थी, वो सब बंद है क्योंकि रेल की जोधपुर से दिल्ली तक सीधी सेवाएं बन्द कर दी गई है। जो पिछले 30 वर्षों से भी अधिक समय से जा रही थी।

मान्यवर, आप बजट को देखें तो आपको लगेगा की सुविधायें दिन-ब-दिन बढ़ाई गई है पर बहुत कम ऐसी जगह है, जहां सुविधाएं हटा ली गयी हैं और उसमें यह रेल लाइन एक उदाहरण है । अत: आपसे निवेदन है कि जोधपुर से डेगाना जं. होकर जो रेल मीटर गेज से दिल्ली जाती थी और बंद हो गई है उसका आमान परिवर्तन कर डेगाना से लाड़नू रतनगढ़ को अविलम्ब ब्राडगेज करने की कृपा करें। इसे ब्रॉडगेज करने से यह सारा क्षेत्र, रेल बिना अंधेरे में रह रहा हैं, उस व्यापारी वर्ग के लोगों को देश के व्यापारिक संस्थानों में सीधा जाने का रास्ता मिलेगा ।

मुझे खुशी है कि आपने अजमेर से पुष्कर को जोड़ने के लिए अपने कई भाषणों में कही और उसीके अनुसार अपने बजट में आपने घोषणा की है कि इसी वित्तीय वर्ष में आप इसे बनाने का प्रयास करेंगे। पर मुझे इसी के साथ आपसे यह कहना है कि पिछले वर्ष मेडता रोड से अजमेर सर्वेक्षण के लिए आपने बजट का प्रावधान किया था । वैसे तो मेडता रोड से अजमेर का सर्वेक्षण कई बार हो चुका है पर पिछले वर्ष बजट में हमने निवेदन किया था और आपने पुन: उस पर विचार किया इसके लिए आप के आभारी तो हैं पर इस वर्ष बजट में यह देखकर आश्चर्य हुआ कि अब आपने मेड़ता रोड से ब्यावर को सर्वे कराने की घोषणा की है उसकी उतनी आवश्यकता नहीं जितनी मेड़ता रोड से अजमेर वाया पुष्कर की है।

मान्यवर, अजमेर ब्यावर तो वैसे भी रेल सेवाओं से जुड़ा हुआ है। अत: इसे मेड़ता रोड से अजमेर वाया पुष्कर ही जोड़ने का कार्य किया जावे। जब आप अजमेर को पुष्कर से जोड़ रहे हैं तो फिर पुष्कर से मेड़ता रोड जोड़ना ही बुद्धिमता और उपर्युक्त होगा। पुष्कर एक धार्मिक स्थल एवं तीर्थो का तीर्थ महातीर्थ है, जिसे चारों तरफ से जोड़ा जा सकेगा। जो सिर्फ उचित ही नहीं आवश्यक है। साथ ही मेड़ता सिटी, जो भक्त शिरोमणि मीरा का निवास हैं को जोड़ा जा सकेगा।

आपने जयपुर से मेड़ता रोड़ को डबल लाईन से जोड़ने से जो जोड़ने का प्रस्ताव रखा है इसके लिए धन्यवाद, पर उसे जोधपुर तक करने की कृपा करें तो अधिक अच्छा होगा । आपने जोधपुर से बेंगलूर व अजमेर से बेंगलूर वाया अहमदाबाद एक रेल चलाने का भी कहा है। जयपुर से बेंगलूर रेल सेवा आगे है। तो फिर बेचारे उन लोगो का क्या कसूर है। जो जोधपुर-जयपुर के बीच रह रहे हैं। यह 250 कि.मी. की एक ऐसी दूरी है जहां राजस्थान के कई प्रमुख नगर आते हैं। अत: इसे जयपुर से जोधपुर एवं बेंगलूर चलाने की कृपा करें ।

इसके साथ ही मैं जोधपुर से हावड़ा चलने वाली रेल सेवाओं के लिए निवेदन करना चाहता हूं कि इस रेल का डेगाना जं. पर ठहराव होना अति आवश्यक है। इसके निम्न कारण है।

1. डेगाना एक रेल जं. है, जहां से पहले दिल्ली को सीधी मेल सेवाएं थी पर डेगाना रतनगढ़ मीटर गेज ही रह जाने से यह रेल एक मजाक बनकर रह गया है। इस रास्ते, डीडवाना, लाड़नू, सुजानगढ़, रतनगढ़, जैसे नगर आते है, जहां देश के सैकड़ों मुख्य व्यापारी रहते है जिनका व्यापार, कलकत्ता, मुम्बई, बेंगलूर मद्रास आदि शहरों में है और यह एक मात्र आने जाने का रेल रास्ता है।

2. वैसे हावड़ा का यहां ठहराव नहीं है पर फिर भी महीने में 26 दिन इसको रूकना पड़ता है क्योंकि इसी पर जोधपुर जयपुर इंटरसिटी का आना जाना है जिसका क्रास समय भी यही है ऐसी स्थिति में इस हावड़ा जाने वाली रेल का नियमित ठहराव करना बुद्धिमता होगा। जब रेल रूक जाती है एवं टिकट नहीं मिलते तो रेलवे का सीधा नुकसान होता है । अत: यह ठहराव करना ही उचित होगा।

3. यहां से करीब 200 बसें प्रति दिन अजमेर ख्वाजा पुष्कर महातीर्थ भक्त शिरोमणी मीरा के स्थान को चलती है और रेल की सुविधा न होने से इन धार्मिक स्थानों को सीधा जाने का कोई रास्ता नहीं है। यहां रेल ठहराव होने से हजारों भक्तजनों को सुविधा मिल सकेगी ।

4. उत्तर रेलवे के जोधपुर मंडल में डेगामा सबसे ज्यादा आय देने वाला रेल स्टेशन है इसे जाहिर है कि यहां मुसाफिरों का आना जाना बड़ी भारी संख्या में होता है। यह आपके रेल विभाग से जाना जा सकता है।

5. डीडवाना, रतनगढ़ मीटर गेज होने से उधर जाने वाले लोगों को मीटर गेज ट्रेन यहीं से लेना होता है ।

6. नावां भारत का नमक उत्पादन का मुख्य क्षेत्र एवं बड़ी मण्डी है जहां से प्रतिदिन कई रेक रेल से भारत के विभिन्न स्थानों को जाते है एवं उसी दर से सैकड़ों व्यापरियों का प्रतिदिन आना जाना होता है। ऐसी स्थिति में आपसे निवेदन व प्रार्थना है कि जो जोधपुर हावड़ा रेल का ठहराव अविलम्ब डेगाना व नावां करने की कृपा करें ये मेरे चुनाव क्षेत्र का मुख्य स्टेशन है जहां से मैं आता हूं। इसी प्रकार नगर नावां इसी ब्रॉडगेज लाईन पर आता है जहां हावड़ा का ठहराव होना आवश्यक है। नावां इस देश में नमक पैदा करने वाला बड़ा स्थान हैं ।

मैं आपका ध्यान उन स्थानों की तरफ भी ले जाना चाहता हूं, जहां बस्ती स्टेशनों के दोनों ओर रहती है अत: रेल स्टेशन के आर-पार एक बस्ती से दूसरी बस्ती में जाने के लिए पुल बनाने की आवश्यकता हैं।

(1) डेगाना जंक्शन

(2) मकराना

(3) मेड़ता रोड़

(4) गोटन

इसके साथ ही आपसे निवेदन है कि डेगाना व मकराना में टिकट कम्प्यूटर प्रणाली से देने की व्यवस्था करावें। मकराना भारत में मार्बल उत्पादन का एक मात्र बड़ा स्थान है मण्ड़ी व मार्केट है । डेगाना व मकराना, कम्प्यूट्रीकरण प्रणाली हो जाने से सीधा देश की रेल सेवा से जुड़ सकेगा। जब तक इन दोनों स्टेशनों पर कम्प्यूट्रीकरण नहीं होता तब तक के लिए डेगाना व मकराना से बम्बई व हावड़ा आदि के लिए आरक्षण कोटा बढ़ाने की कृपा करें।

मान्यवर, डेगाल जंक्शन पर रेल क्रासिंग रतनगढ़ की ओर जाने वाली मीटर गेज पर होना आवश्यक है इस हेतु पूर्व में यहां के निवासियों ने रेलवे के नियमों के अनुसार धनराशि भी जमा करवाई है।

मान्यवर, कुछ रेलवे स्टेशनों पर रेल स्टेशनों के सामने रास्ते संकड़े है रेलवे की भूमि बेकार पड़ी है। अत: रास्ते ग्रामीण जनता व प्रशासन से मिलकर रास्ते चौड़े करवाने की कृपा करें।

आशा हैं सहस्त्राब्दि का बजट आम यात्रियों की आकांक्षाओं की पूर्ति में मदद करके रेल यात्रा सुखद बनाएगा।

*श्री किशन सिंह सांगवान (सोनीपत): देश की प्रथम महिला रेल मंत्री बहन ममता बनर्जी ने जो रेल बजट पेश किया है उसकी मैं प्रशंसा करता हूं व समर्थन करता हूं। इस बजट में गरीब जनता के हितों का विशेष ध्यान दिया गया है तथा विकासशील बजट पेश किया गया है। इस बजट में यात्री किराया न बढ़ा कर तथा माल भाड़े में मामूली वृद्धि की गई है जबकि जनता की सुविधायें व सुरक्षा का विशेष ध्यान रखा गया है।

आर्थिक संकटों के होते हुए भी विकास के अनेक प्रोग्राम बनाये गये हैं तथा स्वतंत्रता सेनानियों, कन्या विद्यार्थियों, कारगिल की विधवाओं को विशेष सहायता प्रदान करके जनता की भावनाओं को छुआ गया है।

इस बजट में आय के साधन बढ़ाने और खर्च घटाने का भरसक प्रयास किया गया है तथा रेल विभाग की सरप्लस भूमि को कामर्शियल बना कर, 100 बजट होटल, शापिंग काम्पलेक्स ट्रेनों, वैगनों ने लेवल क्रांसिंग के वाणिज्यिक उपयोग एवं प्रचार द्वारा आय बढ़ाना और रोजगार के अधिक अवसर प्रदान करना मुख्य उद्देश्य प्रतीत हो रहा है।

अध्यक्ष महोदय, रेल की सवारी गरीब जनता की सवारी है। देश की अधिकांश जनता रेल द्वारा सफर करती है। इसलिए रेल की आवश्यकता व मांग निरन्तर बढ़ रही है। लेकिन साधनों की कमी के कारण कठिनाईयां आ रही हैं। फिर भी माननीया ममता जी ने सभी कठिनाईयों को सहन करके हल करने की ओर ठोस कदम उठाने का प्रयास किया है।

अध्यक्ष महोदय, जहां ममता जी ने देश की जनता को राहत पहुंचाने का प्रयास किया है वहां हमारे हरियाणा प्रदेश की जनता को पूर्ण रूप से उपेक्षित किया है। पिछले करीब 25-30 साल से हरियाणा को रेल विभाग के मानचित्र से निकाल रखा है और कोई प्रगति नहीं हुई है। हालांकि राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली के तीन ओर हरियाणा लगता है और सभी ट्रेनें हरियाणा की धरती से गुजरती हैं। फिर भी हरियाणा की जनता को कोई सुविधायें नहीं हैं।

दिल्ली के नजदीक होने के कारण लाखों लोग प्रतिदिन दिल्ली आते हैं, चाहे कोई नौकरी करता है, व्यापार करता है या मजदूरी करता हो, दूध, फल, सब्जी व अनाज लाता हो—सभी का बुरा हाल है। सभी सम्मानित व्यक्ति भेड़ बकरियों की तरह अपमानित होकर सफर करते हैं।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री किशन सिंह सांगवान]

अध्यक्ष महोदय, हरियाणा से गुजरने वाली प्रत्येक गाड़ी या तो रुकती नहीं है, अगर कोई किसी स्टेशन पर रूकती है तो इतनी भीड़ पीछे से आती है कि हरियाणा की जनता इन गाड़ियों में चढ़ नहीं पाती। कई बार तो इलैक्ट्रिक ट्रेन्स की छतों पर जनता चढ़ी हुई नजर आती है।

अध्यक्ष महोदय, हमारी बार बार लिखित मांगों के बावजूद व मंत्रियों से मिलने व आश्वासनों के बावजूद इन समस्याओं का कोई हल नहीं हुआ है इसलिए मैं आपके माध्यम से फिर माननीया ममता जी से अपने क्षेत्र की समस्या पेश करता हूं।

मैंने बार-बार दो नई ट्रेन चलाने के लिए मांग की थी, 1. सोनीपत से दिल्ली-डी.एम.यू., तथा 2. गोहाना-रोहतक-दिल्ली, लेकिन कोई समाधान नहीं हुआ है।

एक नई रेलवे लाईन जींद से सोनीपत-का सर्वे सैक्शन हुआ है इसके लिए मैं धन्यवादी हूं और आशा करता हूं इसे शीघ्र सर्वे करवाकर चालू किया जावेगा।

सोनीपत, गन्नौर, बहादुरगढ़ के रोड और ब्रिज की मांग वर्षों से लटकी पड़ी है-उसे पूरा करवाया जाये।

रोहतक-जींद-दिल्ली का इलैक्ट्रिफिकेशन किया जावे।

समरगोपालपुर-जींद-किनाना का छोटा-सा टुकड़ा डबल लाईन किया जावे क्योंकि इसके आगे या पीछे डबल लाइन हो चुकी है।

इम्पोंटिन्ट एक्सप्रेस ट्रेन्स का स्टापेज सोनीपत व सब्जी मण्डी स्टेशन पर किया जावे क्योंकि लाखों यात्री यहां से चढ़ते या उतरते हैं। इन गाड़ियों में मालवा एक्सप्रेस, हप्पा एक्सप्रेस, हिमालयन क्वीन, ऊंचाहार एक्सप्रेस, भटिंडा एक्सप्रेस, अमृतसर एक्सप्रेस शामिल हैं।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली को सब-अर्बन डिवीजन बनाया जाये, जैसाकि मुम्बई में किया गया है।

अत: मैं मंत्री महोदया से अनुरोध करूंगा कि उपरोक्त समस्याओं का शीघ्र समाधान करेंगी तथा अपने वायदे के अनुसार इस बजट अधिवेशन के बाद स्वयं सोनीपत का दौरा करके समस्याओं को देखेंगी।

आपने समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

[अनुवाद]

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुखियारी (कोकराझार): माननीय सभापति महोदय का बहुत-बहुत धन्यवाद।

केन्द्रीय रेल मंत्री, माननीया कुमारी ममता द्वारा प्रस्तुत 2000-2001 के रेल बजट की आम चर्चा में भाग लेते हुए मुझे बहुत दुख हो रहा है कि मैं इस बजट से न ही संतुष्ट हूँ और न ही खुश।

पिछले रेल बजट में बोडोलैंड के साथ भेदभाव किया गया था। इसी प्रकार इस रेल बजट में रेल सुविधाओं के संबंध में इस विशेष क्षेत्र के प्रति भेदभाव किया गया है।

जब मुझे यह समाचार मिला कि कुमारी ममता बनर्जी ने रेल मंत्रालय का भार संभाला है तब मैं बहुत खुश हुआ तथा मुझे यह आशा थी कि वे हमारे साथ न्याय करेंगी। परन्तु आज, मैंने देखा है कि उपेक्षित बोडोलैंड के क्षेत्रीय लोगों के साथ न्याय करने के लिए कोई सकारात्मक कार्य नहीं किया गया है।

इसलिए, जबकि मैं इस बजट से काफी नाराज हूँ, मैं केन्द्रीय मंत्री कुमारी ममता बनर्जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि बोडोलैंड क्षेत्र के लोगों द्वारा झेली जा रही समस्याओं और शिकायतों को दूर करें।

अब मैं एक-एक करके अपनी मांगें रखना चाहूँगा।

कोकराझार रेल स्टेशन में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण काउन्टर की सुविधा उपलब्ध कराकर इस स्टेशन को शीघ्रातिशीघ्र उन्नत बनाया जाए।

सभापति महोदय: आप सभा पटल पर अपनी मांगों की लम्बी सूची रख सकते हैं। पूरी बात कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित की जाएगी।

***श्री सानछुमा खुंगुर बैसिमुखियारी:** निसन्देह मैं अपना विवरण सभा पटल पर रखूंगा।

कोकराझार स्टेशन के लिए जाने वाली सभी गाड़ियों में वर्थ आरक्षण कोटे की संख्या आवश्यकता अनुसार बढ़ायी जानी चाहिए।

गाड़ियों का रुकना: निम्नलिखित गाड़ियां तथा अन्य महत्वपूर्ण दक्षिण पश्चिम रेल गाड़ियां कोकराझार रेलवे स्टेशन पर रुकनी चाहिए, (1) त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस, (2) कोचीन एक्सप्रेस (3) बंगलौर एक्सप्रेस, (4) दादर एक्सप्रेस, (5) सराईघाट एक्सप्रेस (6) लोहित एक्सप्रेस (7) गुवाहाटी-चेन्नई एक्सप्रेस (पूर्व प्रस्तावित)

---

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

अन्य स्टेशनों पर रेल गाड़ियां का ठहराव; बारपेटा रोड स्टेशन। (एक) पूर्वोत्तर एक्सप्रेस; (दो) गुवाहाटी-चेन्नई एक्सप्रेस

बिजनी स्टेशन (एक) पूर्वोत्तर एक्सप्रेस;

(दो) कामरूप एक्सप्रेस।

गोसाइगांव हाट रेलवे स्टेशन (एक) कामरूप एक्सप्रेस (दो) पूर्वोत्तर एक्सप्रेस।

फकीरग्राम स्टेशन (एक) अवध असम एक्सप्रेस सीफंग रेलगाड़ी को नियमित सेवा का गोसाईगांव हाट तक विस्तार करना तथा इसमें पर्याप्त सवारी डिब्बों, अर्थात लगभग 12 सवारी डिब्बों की व्यवस्था करना।

धुबड़ी और गुवाहाटी रेलवे स्टेशन के बीच जरूरतमन्द लोगों को तत्काल प्रभाव से नियमित रेल सेवाएं प्रदान करने के लिए आवश्यक व्यवस्था करने हेतु पूर्वोत्तर रेलवे प्राधिकरण को कड़े आदेश जारी करना।

बोडोलैंड-अरूणाचल एक्सप्रेस नाम से मुखौंग सेलेक (अरूणाचल) और नई दिल्ली के बीच तत्काल प्रभाव से एक नई सुपर फास्ट रेलगाड़ी चलाना।

एन.जे.पी. और गुवाहाटी के बीच एक नई गाड़ी तुरंत चालू करना।

मुखौंग सेलेक और रांगिया के बीच वर्तमान मीटर गेज लाइन को बदलकर दोहरी लाइन वाले ब्राडगेज में बदलना।

धुबड़ी और फकीरा ग्राम स्टेशन के बीच वर्तमान मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलना।

उत्तरी बोंगाइगांव पर तुरंत एक इंटिगरल रेलवे कोच मैनुफेक्चरिंग फैक्टरी की स्थापना करना।

बोडोलैंड क्षेत्र के अंतर्गत नार्थ फ्रंटियर रेलवे लाइन में लगभग 50 ओवर ब्रिजों और फ्लाइओवरों का तत्काल निर्माण।

नार्थ फ्रांटियर रेलवे में चलने वाली गाड़ियों में घरेलू पारंपरिक जनजातीय भोजन उपलब्ध कराना।

श्रेणी III और IV के मामले में नार्थ फ्रंटियर रेल सेवा में पूर्वोत्तर क्षेत्र के युवाओं के लिए 80 प्रतिशत आरक्षण कोटा होना चाहिए।

नार्थ फ्रंटियर रेलवे में सिंगल लाइन रेलवे ट्रैक को डबल लाइन रेलवे ट्रैकों में बदलना।

मैं एक बार फिर माननीया रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि रेल बजट के संबंध में हमारे साथ भेदभाव पूर्ण नीति को न दोहराए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं और आने वाले दिनों में न्याय मिलने की आशा करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री लक्ष्मनन्द मंडल (मुंगेर): सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। फिर भी मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं। जो योजनाएं ली जाती हैं, उनकी अवधि तय की जाती है, प्राय: यह देखा गया है कि उन योजनाओं को पूरा करने में उस अवधि से काफी समय अधिक लग जाता है। अवधि बढ़ने की वजह से उसकी लागत भी बढ़ जाती है। जब लागत बढ़ती है तब भ्रष्टाचार भी पनपने लगता है। सरकार चाहे किसी की भी हो, आजादी के बाद से यह देखा गया है कि कुछ योजनाओं को छोड़कर जितनी भी योजनाएं बनी हैं, दो-तीन गुनी अवधि लगी है। उससे भी अधिक लागत आई है। जिसकी वजह से जनहित में ज्यादा से ज्यादा योजनाओं को लिया जाता, वह नहीं लिया जा सका। इसलिए मैं ममता जी से निवेदन करूंगा कि रेल की योजनाओं की आप अवधि तय करते हैं तो उसके अंदर ही उस योजना को पूरा करने की कोशिश करें। मैं ऐसा इसलिए कहता हूं, क्योंकि मैं देखता हूं कि किसी योजना में 600 करोड़ रुपये की व्यवस्था की जाती है, हर बजटीय वर्ष में उसके लिए दो करोड़ रुपए, तीन करोड़ रुपए या पांच करोड़ रुपए डाले जाते हैं। यही रफ्तार हो तो उस योजना को पूरा करने में 100 वर्ष लगेंगे। सरकार को पांच साल के लिए बनती है, फिर चुनाव होंगे। इसलिए जो सत्ताधारी दल के लोग हैं, विपक्ष के नेता हैं या जो अधिकारी हैं, इन सभी को सोचना चाहिए कि किस तरह से हम योजनाएं बनाते हैं, वह कैसे उसी अवधि में पूरी हों। इस पर विचार करके सख्ती से उस पर निर्णय होना चाहिए।

दूसरी बात, मैं जीआरपी के बारे में कहना चाहता हूं। इस विषय को हमारे अन्य साथियों ने भी उठाया है। जीआरपी रेलवे के ऊपर भार बनी हुई है। जीआरपी से रेलवे को कोई फायदा नहीं है। यात्री सुविधायें जीआरपी के द्वारा हड़प ली जाती हैं। वेटिंग रूम में जाइये, तो वेटिंग रूम में कब्जा किये हुये हैं। सैकेंड क्लास में बर्थ्स पर कब्जा किए हुए हैं। जीआरपी के नाम पर पचास प्रतिशत पैसा आप राज्यों को देते हैं और पचास प्रतिशत राज्य खर्चा वहन करते हैं। इसलिए केन्द्रीय मंत्रिपरिषद में यह फैसला

[श्री ब्रह्मानन्द मंडल]

होना चाहिए कि आरपीएफ की संख्या बढ़ाई जाए और विधि-व्यवस्था की हालत जो खराब है, उस पर ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त करें। पहले ही 1 बजकर 15 मिनट हो चुके हैं। अब आपको केवल दो मिनट का समय दिया जाता है।

श्री रामशकल अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री ब्रह्मानन्द मंडल: तीसरी बात, रेल गाड़ियों में चलने वाले हाकर्स के बारे में कहना चाहता हूं। इन हाकर्स को आप पहचान पत्र दे दीजिए। लगभग पांच से दस लाख हाकर्स गाड़ियों में चलते हैं और यात्रियों की सेवा करते हैं। इन हाकर्स पर जीआरपी का दबाव होता है, उनको पीटा जाता है, मारा जाता है और हवालात में भी बन्द कर दिया जाता है तथा पैसा भी वसूल कर लिया जाता है। एक हाकर्स 30 रुपए से 100 रुपए प्रतिदिन अदा करता है। चाहे यह पैसा किसी अधिकारी को देता हो या किसी को देता हो, तभी वह गाड़ियों में चल सकता है। इसलिए आप उसको पहचान पत्र दे दीजिए और उससे 20 से 30 रुपये प्रतिदिन ले लीजिए। इस प्रकार यह पैसा रेलवे के खजाने में जमा होगा और वह उत्पीड़न सहने से भी बच जाएगा। मेरा निवेदन है कि आप उनके साथ न्याय कीजिए।

[अनुवाद]

सभापति महोदय: अब्दुल्ला कुट्टी, आप अपना भाषण शुरू कीजिए अन्यथा में माननीय मंत्री जी से उनका भाषण शुरू करने के लिए कहूंगा। श्री श्रीनिवासन अपना भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं।

[हिन्दी]

श्री ब्रह्मानन्द मंडल: महोदय, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं।

चौथी बात, मैं अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूं। हमारे क्षेत्र में जमालपुर क्यूल, अभयपुर, बडियारपुर बहुत पुराने स्टेशन्स हैं, जो ज्यों-के-त्यों पड़े हुए हैं। इन स्टेशनों की कोई प्रगति नहीं हो रही है। जमालपुर में एशिया का सबसे प्रसिद्ध कारखाना है रिपेयरिंग वर्कशाप का, जहां 22 हजार मजदूर काम करते थे, लेकिन अब 11 हजार मजदूर काम कर रहे हैं। मेरा निवेदन है कि इसका लोड बढ़ाया जाना चाहिए। इसके साथ ही मैं कहना चाहता हूं, मुंगेर-सह-सड़क ब्रिज का सर्वे किया गया है। लेकिन मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि राइट्स कम्पनी ने सर्वे करके तीन करोड़ रुपए खर्च किए। राइट्स कम्पनी ने कहा कि मुझे पैसा नहीं दिया है, इसलिए मैं इसको बन्द करने वाला हूं और घाटे में दिखाने वाला हूं। मुझे पैसा नहीं मिल रहा है और आपके अधिकारी कहते हैं कि प्रोजैक्ट बनना चाहिए और सीएसी में पास होना चाहिए। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

सभापति महोदय: आपको प्रक्रिया का पालन करना चाहिए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

****श्री रामशकल** (राबर्ट्सगंज): माननीय सभापति जी मैं आपको धन्यवाद देना चाहूँगा कि वर्ष 2000-2001 के रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया।

अध्यक्ष जी, माननीया रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहूँगा कि किसी भी दर्जे के यात्री किराये में कोई वृद्धि न करके समाज के सभी वर्गों को राहत पहुंचायी है। सिर्फ माल भाड़े में 5 प्रतिशत की मामूली बढ़ोत्तरी की, जबकि पंचम वेतन आयोग लागू हो जाने से अधिक बोझ बढ़ा है।

मा. मंत्री जी द्वारा सम्पत्ति का व्यवसायीकरण का जो शुरुआत किया गया है जिससे करोड़ों रुपये रेलवे को आमदनी होने वाली है। साथ ही साथ माननीया मंत्री जी ने वित्तीय अनुशासन, विज्ञापनों के माध्यम से फिजूलखर्ची रोक कर के सराहनीय कार्य किया है।

मा. मंत्री जी ने 10वीं एवं 12वीं तक की हमारी बहनों को स्कूल कालेज जाने के लिए जो मुफ्त पास दिया है। हमारी बहनों को बहुत बड़ी सहुलियत मिलेगी।

---

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

**भाषण सभा पटल पर रखा गया।

आपरेशन विजय के शहीदों की विधवाओं को दूसरी श्रेणी व शयनयान श्रेणी में 75 प्रतिशत की रियायत दी है। उससे उन सैनिकों के प्रति सम्मान बढ़ा है। भारतीय गणतंत्र के पचास वर्ष पूरे होने पर देशवासियों की तरफ से बधाई देना चाहूँगा।

माननीया मंत्री जी ने आर्थिक तंगी के बावजूद सात नयी परियोजनाओं को मंजूर किया है। इसके लिए 825 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। साथ ही साथ 300 कि.मी. दोहरीकरण का लक्ष्य रखा है। 500 कि.मी. विद्युतीकरण का प्रस्ताव है। दूरसंचार व्यवस्था सुधारने तथा रेल पथ नवीनीकरण के लिए 2000 करोड़ का प्रावधान किया है। साधुवाद देना चाहेंगे।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं राबर्टसगंज संसदीय क्षेत्र उ.प्र. से चुन कर आता हूँ जिसकी सीमायें मध्य प्रदेश एवं बिहार से लगती हैं। 250 कि.मी. में फैला यह क्षेत्र जहां 80 प्रतिशत अनुसूचित तथा पिछड़ी जाति के लोग रहते हैं। जहां भारत सरकार तथा उ.प्र. सरकार तथा निजी क्षेत्र की परियोजना में चलती है। किन्तु बड़े खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि हम बड़ी मात्रा में देश को बिजली देते हैं, खनिज सम्पदा देते हैं, रायल्टी के नाम पर बहुत बड़ा राजस्व देते हैं, लेकिन रेलवे यातायात की दृष्टि से आज भी उपेक्षित है।

मेरा इस सदन के माध्यम से भारत सरकार से मांग है कि रेलवे सेवा बढ़ाने की दृष्टि से वाराणसी से शक्तिनगर तत्काल रेल सेवा चालू किया जाये।

चुनार से शक्तिनगर तक रेल मार्ग दोहरीकरण कराया जाये साथ ही साथ विद्युतीकरण भी कराया जाये।

संसदीय क्षेत्र की जनता के हित में मेरी निम्नलिखित मांगे हैं:

1. गोरखपुर से सिंगरौली रेल सेवा प्रारम्भ किया जाये।
2. पूर्वा एक्सप्रेस का मीरजापुर में ठहराव।
3. नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस का मीरजापुर में ठहराव।
4. कालका एक्सप्रेस का चुनार में ठहराव।
5. नीलांचल एक्सप्रेस का चुनार में ठहराव।
6. स्वर्ण जयन्ती एक्सप्रेस का राबर्टसगंज में ठहराव।
7. चुनाव एवं चोपन जंक्शन का सुन्दरीकरण एवं कम्प्यूटरीकृत किया जाये।

सदन के माध्यम से माननीया मंत्री जी निवेदन करना चाहेंगे कि जनता के हित में हमारी मांगों पर गम्भीरता से विचार करते हुए रेल सेवा उपलब्ध कराने की कृपा करें।

[अनुवाद]

*श्री सी. श्रीनिवासन (डिंडीगुल): महोदय डिंडीगुल निर्वाचन क्षेत्र से चुना गया प्रतिनिधि होने के कारण मैं अपने क्षेत्र के लोगों की बहुत जरूरी आवश्यकताओं के बारे में बोलना चाहता हूं।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के मुख्यालय नगर में डिंडीगुल रेलवे स्टेशन पर यात्रा करने वाले लोगों की गंभीर समस्याओं को आपके ध्यान में लाना चाहता हूं। इस स्टेशन पर पीने का पानी उपलब्ध नहीं है। इस स्टेशन का विशेषकर कि डिंडीगुल को करूर के साथ जोड़ने के बाद महत्व बढ़ता जा रहा है। यह एक बहुत व्यस्त स्टेशन बन गया है। पेयजल मल मूत्र आवश्यकता और सुविधा है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि एक करोड़ रुपए की लागत से अंबातुरई नगरपालिका या तमरा इपादी से पानी की आपूर्ति करने के लिए आवश्यक कदम उठाए।

हम आधुनिक संचार के युग में रह रहे हैं। इसवर्ष के बजट में रेलवे के राजस्व का अभीष्टतम उपयोग और इसमें वृद्धि करने के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। इस दिशा में 5 करोड़ रुपये के आवंटन से डिंडीगुल और कोयंबटूर के बीच आप्टिकल फाइबर केबल कंट्रोल संचार प्रणाली का विकास करना एक सही कदम होगा। इससे सुरक्षित और प्रभावी यातायात सुनिश्चित हो सकेगा जो माननीया रेल मंत्री की चिंता का प्रमुख विषय है। इसलिए मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि डिंडिगुल और कोयंबटूर के बीच उन्नत फाइबर केबल कंट्रोल संचार प्रणाली लगाने के लिए 5 करोड़ रुपये प्रदान करने को महत्व दे जिससे सूचना प्रौद्योगिकी क्षेत्र को भी बढ़ावा मिलेगा।

डिंडीगुल और कोयंबटूर के बीच वाली मीटर गेज लाइन को जल्दी से जल्दी चौड़ा किए जाने की आवश्यकता है। मैं माननीया रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वे डिंडीगुल-कोयम्बटूर सैक्शन में आमान परिवर्तन करवाए। मंत्री जी इसे उच्च वरीयता देने की कृपा करें ताकि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तेजी से औद्योगिकीकरण हो सके। मेरा उनसे यह भी अनुरोध है कि मदुरै और डिंडीगुल के बीच चल रही वर्तमान यात्री रेलगाड़ी को तमिलों के मुख्य तीर्थ स्थल पिलानी तक बढ़ाया जाए। इसे मदुरै और पिलानी के बीच, बरास्ता डिंडीगुल, यात्री रेलगाड़ी के रूप में बदल दिया जाए। मंत्री जी इस अनुरोध पर विचार कर सकती हैं।

---

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सी. श्रीनिवासन]

तीव्र रेल यातायात और आमान परिवर्तन पर बल देते हुए मैं मुख्यत: राष्ट्रीय राजमार्गों पर बने लेवल क्रासिंग हटाने पर बल देना चाहूँगा। करुमापट्टी के निकट राष्ट्रीय राजमार्ग-7 पर डिंडीगुल और पिलानी के बीच उपरिपुल के निर्माण की आवश्यकता है। इससे कम से कम इस सड़क पर पाँच समपार पथों पर होने वाली भीड़ कम हो सकेगी।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तीन पड़ौसी जिलों के बीच तिरूमंगलम एक महत्वपूर्ण स्थान है। परन्तु मदुरै-गुरुवायूर एक्सप्रेस, नगरकोइल-तिरुपति एक्सप्रेस, हावड़ा-कन्याकुमारी एक्सप्रेस तथा बंगलौर-तूतीकोरिन एक्सप्रेस जैसी महत्वपूर्ण गाड़ियां यहां नहीं रुकती। इसी प्रकार, शोलावदन स्टेशन पर भी मेरे द्वारा बताई गई अंतिम तीन गाड़ियों के रुकने की आवश्यकता है। माननीया रेल मंत्री से अनुरोध है कि तिरुमंगलम और शोला बंदन दोनों ही स्टेशनों पर इन दोनों रेलगाड़ियों का ठहराव की व्यवस्था करने पर विचार करें। मैं इस बात पर बल देना चाहूँगा कि यह बहुत ही लाभदायी कदम होगा जिससे लोगों को काफी लाभ होगा। अधिक भीड़भाड़ के समय लाईन पार करने के लिए वादीपट्टि स्टेशन पर एक लूप लाईन की व्यवस्था होनी चाहिए।

अंत में, मैं अपने सक्रिय रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि बरास्ता पेरियाकुलम थेनी और कुमुली डिंडीगुल और सबरीमाला के बीच एक नई रेल लाईन बिछाए जाने के लिए तथा नई रेल लाईन परियोजना शुरू करने के लिए पर्याप्त निधि आवंटित करे। आवश्यक प्रक्रियात्मक सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और फिर भी यह परियोजना लंबित पड़ी है। मैं रेल मंत्री से यह जोर देकर कहना चाहूँगा कि तमिलनाडु, विशेषकर दक्षिणी जिलों को मुख्य तीर्थ स्थान सबरीमाला के साथ जोड़ने के लिए एक नई रेल लाईन बिछाने के काम को अंजाम देने संबंधी कार्यवाही जल्दी शुरू की जाए। भगवान अयप्पा के दर्शन के लिए हर समुदाय के लोग बिना भेदभाव के वहां आते हैं। मुझे पूरी आशा है कि हमारी रेल मंत्री डिंडीगुल और सबरीमाला को जोड़ने वाली इस नई रेल परियोजना के कार्यान्वयन पर विचार करेगी।

मैं माननीया रेल मंत्री को यह बताना चाहूँगा कि तमिलनाडु के लोगों के मन में भारी असंतोष है। साप्ताहिक रेलगाड़ी को पुन: बलाने और दूसरी अन्य रेलगाड़ी को गन्तव्य स्थान तक अर्थात आगे तक चलाए जाने के अलावा कुछ भी घोषणा नहीं की गई। केवल दो आमान परिवर्तन परियोजनाओं की घोषणा की गई है। नई रेल लाईन बिछाने की कई मांगें हैं परन्तु उन पर ध्यान नहीं दिया गया है और तमिलनाडु के लोग अपने आपको उपेक्षित महसूस कर रहे हैं। हमारे मन में रेल मंत्री के खिलाफ कुछ नहीं है कि वे पश्चिम बंगाल जैसे कुछ राज्यों का पक्ष ले रही हैं बल्कि हम चाहते हैं कि पूरे भारत में रेलवे का एक जैसा विकास और एक समान प्रगति हो।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*श्री ए.पी. अब्दुल्ला कुट्टी (कन्नानौर): सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री के बजट भाषण ने केरल राज्य को ऐसे संदेश दिये हैं कि दलगत राजनीति पर विचार किये बिना हजारों लोगों ने इसका प्रबल विरोध किया है। राज्य विधान सभा ने केन्द्र सरकार के भेदभावपूर्ण रवैये के विरुद्ध एक प्रस्ताव पेश किया। राज्य के साथ रेल मंत्री का पक्षपातपूर्ण व्यवहार सभी प्रमुख मलयालम दैनिक समाचार पत्रों में प्रमुख शीर्षक रहा है।

केरल में रेलवे के विकास की स्थिति वास्तव में दयनीय है मेरे निर्वाचन क्षेत्र में केवल 48 कि.मी. लम्बी रेललाइन है। किंतु इस छोटी सी रेललाइन पर दस रेलवे फाटक है जिनमें से तीन व्यस्त राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 17 पर हैं। ममता जी ऐसे रेलवे क्रासिंग पर दुर्घटना के शिकार सैकड़ों लोगों ने अस्पताल जाते समय प्रतीक्षा करते हुए दम तोड़ दिया है और सैकड़ों बहिनों ने अस्पताल के रास्ते में अपने शिशुओं को जन्म दिया है। वस्तुत: मैं यह स्पष्ट करना चाहता हूँ कि इन रेलवे क्रासिंग पर उपरिपुल न होने के कारण उत्पन्न कठिनाइयां इतनी भीषण हैं कि उनका निर्माण कार्य शुरू किये जाने की ओर तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिए।

महोदय, स्थिति की अत्यावश्यकता को देखते हुए, केरल सरकार भाजपा की सहायता से प्रमुख बिन्दुओं पर ऊपरिपुल के निर्माण के लिए आगे आई किंतु केन्द्र से उदार व समुचित सहायता के बिना यह कार्य नहीं होगा। अत: मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे रेलवे ऊपरिपुल परियोजनाओं के लिए उदारता से धन दें।

अब, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के मुद्दों तक सीमित रहूँगा। महोदय, कन्नानौर, कालीकट और मंगलौर स्टेशनों के बीच एक प्रमुख स्टेशन है। कोंकण रेलवे लाइन पर रेलगाड़ियां का आवागमन शुरू होने से वहां पर और प्लेटफार्मों की आवश्यकता महसूस की जाने लगी है। अत: आपके माध्यम से मैं मंत्री महोदया से इस रेलवे स्टेशन पर भीड़-भाड़ से बचने के लिए अतिरिक्त प्लेटफार्मों के निर्माण के लिए धन आवंटित करने का अनुरोध करता हूँ।

महोदया, मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों का आपसे विनम्र व सरल अनुरोध है कि चिराक्कल, कन्नानौर शहर और पैप्पीमिसेरी में पैदल ऊपरिपुल का निर्माण किया जाए। उनके इस अनुरोध को थोड़ी सी धनराशि आवंटित कर पूरा किया जा सकता है

*मूलत: मलयालम में दिये गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

और मुझे आशा है कि माननीया मंत्री इस पर सहृदयता से विचार करेंगी।

एक और महत्वपूर्ण बात की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि वाइनाड जिले में रेलवे बुकिंग फलक (काउंटर) नहीं हैं। रेल टिकट बुक करने के लिए उस क्षेत्र के लोगों को घंटों यात्रा करनी पड़ती है इस समस्या के समाधान के लिए मननथवाड़ी में एक आउट-एजेंसी खोलने की स्वीकृति दी जाए।

अंतिम किंतु महत्वपूर्ण बात मैं रेलवे में खानपान कर्मचारियों की दयनीय स्थिति के बारे में कहना चाहता है। रेलवे में उनके साथ सर्वाधिक अन्यायपूर्ण व्यवहार होता है। उन्हें रोजगार सुरक्षा प्राप्त नहीं है और वे बर्खास्त किये जाने की धमकी के साए में काम करते हैं। उनके लिए कोई सुनिश्चित सेवा नियम नहीं है और उन्हें सेवा सुविधाओं का कभी भी लाभ नहीं मिलता है। महोदया, मेरा मानना है कि उदार महिला होने के नाते आप उनके विषय में मेरी चिन्ता से सहमत होंगी और इस संदर्भ में आवश्यक कदम उठाएंगी।

समयाभाव ने मुझे अपना भाषण समाप्त करने के लिए बाध्य किया है किंतु मैं आपसे पुनः अनुरोध करता हूँ कि आप हमारी मांगों पर विचार करें और हमारी शिकायतों को दूर करें।

*महोदय, सर्वप्रथम मैं रेल बजट 2000 पर वाद विवाद में भाग लेने का मुझे अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। समयाभाव को देखते हुए, मैं सामान्य मुद्दों पर गए बिना मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के मुद्दों पर बोलता हूँ।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में पाझायांगडी से मुझीप्पिलांगडी के बीच 54 कि.मी. लम्बा रेल मार्ग है। आपको यह जानकर हैरानी होगी कि 54 किमी के इस छोटे से मार्ग पर दस रेलवे फाटक है जिनमें से तीन व्यस्त राष्ट्रीय राजमार्ग 17 पर हैं। ये समतल पार पथ (लेवल क्रांसिंग) सड़क यातायात में दिक्कत पैदा करती है और ऐसे स्थानों पर सड़क यात्रियों को अत्यधिक कठिनाई होती है वे घंटों तक फंस जाते हैं। यह सच है कि चोत्वा, मदाल और मुझीप्पिलांगडी में तीन प्रमुख ऊपरिपुलों के निर्माण के लिए सांकेतिक राशि स्वीकृत की गई है। किंतु मुझे यह कहने के लिए विवश होना पड़ रहा है कि यह अत्यल्प राशि है और मैं माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि इन परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए प्रत्येक परियोजना के लिए कम से कम 5 करोड़ रुपए आवंटित किये जाएं। इसके अलावा विद्यमान पुराने फाटकों के स्थान पर सिमटने वाले नए फाटक लगाए जाएं।

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र से गुजरने वाली शोरनूर-मंगलौर रेल लाइन का दोहरीकरण का कार्य पर्याप्त धन न मिलने के कारण धीमी गति से चल रहा है। इसलिए मेरा माननीया रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस परियोजना के लिए पर्याप्त धनराशि स्वीकृत की जाए।

महोदया, मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों का आपसे विनम्र और सरल अनुरोध है कि चिराक्कल, कन्नानौर शहर और पैप्पिनिसेरी में पैदल ऊपरिपुल के निर्माण के लिए धन आवंटित किया जाए। उनके अनुरोध को छोटी सी धनराशि स्वीकृत कर पूरा किया जा सकता है और मुझे आशा है कि माननीया रेल मंत्री इस पर सहृदयता से विचार करेंगी।

एक अन्य बात को मैं उनके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रेलवे बुकिंग फलकों की कमी है। अतः मननथवाडी में एक आउट एजेंसी खोलने की स्वीकृति दी जाए ताकि उस क्षेत्र के लोगों का रेल टिकट बुक करने में आने वाली कठिनाइयां दूर हो सके।

विगत समय में पैप्पिनिसेरी रेलवे स्टेशन को बंद करने का प्रस्ताव था अतः मेरा माननीया मंत्री महोदय से अनुरोध है कि ऐसे प्रयास को सफल होने न दें।

मेरा यह भी अनुरोध है कि कोयम्बटूर-मंगलौर फास्ट पैसेन्जर ट्रेन को पुनः इसके पुराने मार्ग अर्थात कालीकट से मंगलौर तक चलाया जाए और यात्रियों की असुविधा को ध्यान में रखते हुए शोरनूर-मंगलौर सेक्टर में पहले की भांति हैदराबाद जाने वाले पैसेन्जर गाड़ियों में संबंधित डिब्बों को जोड़ने की पुनः स्वीकृति दी जाए।

थालासेरी-मैसूर रेलवे लाइन उस क्षेत्र के लोगों का चिरप्रतीक्षित सपना है जिसके लिए काफी समय पूर्व सर्वेक्षण कराया गया था। दो प्रमुख राज्यों को जोड़ने वाले इस रेलमार्ग को सपना बनाए रखने के बजाए मूर्त रूप दिया जाए।

एक और महत्वपूर्ण बात मैं कन्नानौर रेलवे स्टेशन के बारे में कहना चाहता हूँ। कालीकट और मंगलौर के बीच यह एक प्रमुख स्टेशन है। कोंकण रेलवे लाइन पर यातायात शुरू होने के कारण इस रेलवे स्टेशन पर भीड़-भाड़ से बचने के लिए नए प्लेटफार्मों की अत्यावश्यकता महसूस की जाने लगी है। अतः मेरा आपसे निवेदन है कि इस स्टेशन पर अतिरिक्त प्लेटफार्मों के निर्माण के लिए धन आवंटित किया जाए।

[श्री ए.पी. उन्दुल्लाकुट्टी]

मैं रेल मंत्री से चेन्नई और मंगलौर के बीच तथा मगंलौर से बंगलौर के बीच दिन के समय चलने वाली एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने का भी अनुरोध करता हूँ।

अंतिम किंतु महत्वपूर्ण बात मैं रेलवे में खानपान कर्मचारियों की दयनीय स्थिति के बारे में कहना चाहता हूं। उन्हें रोजगार सुरक्षा उपलब्ध नहीं है और वे बर्खास्तगी की धमकी के साए में कार्य कर रहे हैं। उनकी सहायता के लिए कोई सुनिश्चित सेवा नियम नहीं है। उन्हें नियोक्ता से कोई प्रसुविधा नहीं मिलती है। मैं यह स्पष्ट करना चाहता हूँ कि मैं उनके बारे में अत्यधिक चेंतित हूँ और मुझे आशा है कि उनकी लोकोपकारी प्रवृत्ति होने के नाते वे उनके साथ न्याय करेंगी।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री मोहन रावले (मुम्बई दक्षिण-मध्य): सर, शताब्दी में हिन्दुस्तान का पहला बजट पेश करने का सम्मान हमारी ममता को मिला और उन्होंने उसे पेश किया । मैं उनको उसके लिए बधाई देना चाहता हूं। मैं उन्हें इसलिए भी बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की हैं। अभी रेल लाइनों को बदलने के लिए 15 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता हैं। जिस तरह का आज रेल ट्रेक हैं। और आउट-डेटेड गाड़ियां हैं, एक्सीडेंट्स हो सकते है, उनको देखते हुए मैं रेल चलाने वालों को बधाई देना चाहता हूं। हमारी ममता दीदी तो बहुत भावुक हैं, सरकार को इस बोझ को उठाना चाहिए। सर, मैं अपनी स्पीच को टेबल करना चाहता हूं लेकिन मुम्बई के बारे में मैं दो-तीन बातें बोलना चाहता हूं। एम. ई. जी. टी. जो प्रौजेक्ट है और 20 मार्च को वर्ल्ड बैंक की जो टीम आने वाली हैं उनके साथ बातचीत कीजिए।

कुमारी ममता बनर्जी: उसको क्लीयर कर दिया है।

श्री मोहन रावले: ठीक है, क्लीयर किया हैं, लेकिन उनके साथ बातचीत कीजिए और इम्प्लीमेंट कीजिए । मैं 1991 से यहां हूं।

कुमारी ममता बनर्जी: करेंगे।

श्री मोहन रावले : धन्यवाद मैडम, लेकिन उसे जल्दी से जल्दी करें। दूसरे, आप मुम्बई कारपोरेशन जो बनाने जा रहे हैं उसको भी जल्दी एग्जामिन कीजिए। अभी पहले पहली महिला ट्रेन मुम्बई में चली। मैडम, 13 अप्रैल 1973 में जब एक ट्रेन एक्सीडेंट हुआ था उसमें 37 महिलाएं आग से जलकर मर गयी थी। महिलाओं की तो कोई गलती नहीं थी, कम्युनिकेशन गेप गार्ड और ड्राइवर के बीच में था, इसलिए डर के मारे महिलाएं ट्रेन से कूद गयीं। इस समस्या को लास्ट टाइम भी मैंने उठाया था प्रधान मंत्री नरसिंह राव और रेल मंत्री जाफर शरीफ साहब के समय से मैं इस मामले को उठा रहा हूं । मैं बार-बार विनती कर रहा हूं कि उन महिलाओं को मुआवजा दे दो। उन्हें मुआवजा नहीं मिला है।

कुमारी ममता बनर्जी: आप मुझसे मिल लीजिए।

श्री मोहन रावले : लास्ट टाइम भी आपने यही कहा था। मैडम, अर्बन लाइन हमारी इतनी खराब है, उसे आप देख लीजिए। मैडम, मुम्बई में आप विजिट कीजिए। आपने रेलवे लाइन पर झुग्गी-झोंपड़ियों को तोड़ने का एक अच्छा डिसीजन लिया है लेकिन 1995 तक की जो झुग्गी-झोंपड़ियां हैं उनको आल्टरनेट जगह देनी चाहिए। इसकी वजह से मुम्बई-बेलापुर, मुम्बई-परवेल, मुम्बई-मानकोट तक सब गाड़ियां दिल्ली तक जा रही हैं। यह केवल हमारे लिए नहीं है, सारे देश के लिए जो मांगे हैं उनके लिए मैं बोल रहा हूं।

मराठी लोगों को प्रॉयरिटी मिलनी चाहिए। तमिलनाडू में तमिल वालों को, गुजरात में गुजराती लोगों को और केरल में मलयालम वालों को प्रॉयरिटी मिलनी चाहिए तथा उसी लैंग्वेज में पढ़ाई होनी चाहिए। वह सबजैक्ट कम्पलसरी होना चाहिए। मराठी का सम्मान नहीं होता हैं। उसका सम्मान होना चाहिए।

स्टॉल स्थानीय लोगों को देने चाहिए। आप महिला मंत्री हैं। वे महिलाओं को दें। कारगिल में जो जवान मारे गए, उनके परिवार वालों को ये स्टॉल दीजिए। मैं बहुत सी बातें रखना चाहता हूं। स्पीच टेबल पर रखने के बाद सिनॉपसिज में यह आ जाता है कि स्पीच टेबल पर रख दी । ऐसा नहीं होना चाहिए। सिनॉपसिज में यह आना चाहिए कि हमने स्पीच दी। मुझे पिछले 15 वर्षों से यह चीज महसूस हो रही है।

मैंने पिछली बार भी यह मामला उठाया था। आपने आश्वासन दिया था कि खो-खो की टीम बन रही है। आपने रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने ऐसा डिसिजन लिया था लेकिन अभी तक खो-खो की टीम नहीं बनी है। मैं ऐसे बहुत से दूसरे मामले टेबल पर रख दूंगा। मैं ममता दीदी को बधाई देकर अपनी बात समाप्त करता हूं।

रात्रि 1.33 बजे

(अध्यक्ष महोदय *पीठासीन* हुए)

*महोदय भारतीय रेलों का भारत के आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण योगदान रहा है परन्तु विकास की गति को देखते हुए आने वाले वर्षों में भारतीय रेलों के समक्ष एक महत्वपूर्ण चुनौती होगी।

यदि हम पिछले 5 दशकों में रेलों के विकास पर नजर डालें तो हमें पता चलें की रेलों के चल स्टाक में, यातायात व यात्री परिवहन की तुलना में बहुत कम वृद्धि हुई है। यह इस बात की ओर संकेत देती है कि रेलों के चल स्टाक पर भारी बोझ पड़ रहा है। रेलों को अपने पुराने चल स्टाक के नवीनीकरण के लिए लगभग 15,000 करोड़ रुपयों की आवश्यकता होगी ।

निखार योजना से प्राप्त राशि व बजट सर्पोट के घटने से रेलों को धन प्राप्ति के लिए बाहरी साधनों पर व अपने आंतरिक साधनों पर निर्भर करना पड़ रहा है। आज रेलों पर कर्ज बढ़ रहा है।

आदरणीय दीदी ममता जी और इस सरकार को मैं बधाई देना चाहता हूं। कि बजट सर्पोट के बढ़ाने में वे कामयाब रहीं। बढ़ी हुई राशि का अच्छा उपयोग होना चाहिए। मैं माननीय रेलवे मंत्री जी को इसलिए भी बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने यात्री भाड़े की दरों को नही छुआ व माल ढुलाई की दरों में मामूली वृद्धि की, रेलों के विकास की जरूरतों को देखते हुए व वित्तीय संसाधनों की कमी को नजर में रखते हुए। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री रेलों की विभिन्न परियोजनाओं को समय से पूरा करें और महत्वपूर्ण योजनाओं को समयबद्ध कर उन्हें पूरा करें।

कुल यात्रियों का 60 प्रतिशत शयन क्लास व एक्सप्रेस ट्रेनों में सफर करता है, उन यात्रियों की सुख-सुविधा पर विशेष ध्यान देना चाहिए। यात्री सुविधा पर जो राशि रखी गई हैं। उसका पूर्ण खर्चा होना चाहिए।

कुमारी ममता जी ने कड़े उपाय कर अनावश्यक खर्चों में कटौती की है, इसका मैं स्वागत करता हूं। अब मैं चाहूंगा कि वे रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार को भी खत्म कर दें। उनके साहसिक नेतृत्व में न सिर्फ रेलों में भ्रष्टाचार दूर होगा बल्कि रेल कर्मचारियों का मनोबल उठेगा। कर्मठ कर्मचारियों कोपुरस्कृत कर व भ्रष्ट कर्मचारियों को सजा देकर वे यह काम कर सकती हैं।

---

*भाषण का यह अंश सभा पटल पर रखा गया।

अब मैं अपने राज्य महाराष्ट्र पर आता हूं । महाराष्ट्र में मराठवाड़ा, विदर्भ अब भी विकसित नहीं हैं । कोंकण रेलवे के बाद मराठवाड़ा व विदर्भ में जो लम्बित योजनाएं हैं, उन्हें समयबद्ध तरीकों से पूरा करना चाहिए।

मेरे क्षेत्र में लोअर परेल डिलाइड रोड सान्मेल इंडस्ट्रियल एस्टेट तक फुट -ब्रिज होना चाहिए।

मेरे सुझाव इस प्रकार हैं:-

- रेलों को अपनी आय को बढ़ाना चाहिए।
- रेलों को अनावश्यक खर्चों में कटौती करनी चाहिए।
- रेलों को अपने पुराने चल स्टाक का नवीनीकरण तेजी से करना चाहिए।
- माल ढुलाई व यात्री यातायात में वृद्धि को देखते हुये व आर्थिक वृद्धि की 7-8 प्रतिशत की वृद्धि की दर को ध्यान में रखकर आने वाले वर्षों में रेलवे को अपने चल स्टाक में व रेलवे लाईनों में बढ़ोतरी करनी होगी ।
- रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार का जड़ समेत उन्मूलन किया जाये।
- रेलवे को अपने संसाधनों को आंतरिक स्त्रोतों को बढ़ाना चाहिए। बाहरी साधनों पर कम से कम निर्भर रहना चाहिए जिससे रेलवे पर कर्ज का बोझ न पड़े ।
- नई परियोजनाओं के लिए रेलवे को अपनी निवेश नीति में परिवर्तन करना होगा।
- संसाधनों की कमी को देखते हुये रेलवे को चाहिए कि जो परियोजनाएं चल रही हैं उन्हें जल्दी पूरा किया जाए। उनकी प्राथमिकता तय की जाये।
- रेलवे के उच्च अधिकारियों को चाहिए कि वे समय समय पर अपने अधीन कर्मचारियों से मिलें, अचानक जा कर चल रहे काम का जायजा लें।
- रेल दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए खन्ना कमेटी की सिफारिशों को तुरंत लागू किया जाये।

[श्री मोहन रावले]

- उत्पादकता में सुधार, क्षमता में वृद्धि व उच्च तकनीकी का उपयोग कर रेलवे अपने कामकाज में सुधार ला सकती है।

- मुम्बई के एम. यू. टी. पी. के लिए 6 करोड़ रुपये का प्लान है, उसे जल्द पूरा किया जाए। वर्ल्ड की टीम वहां आ रही हैं । डिले से कास्ट बढ़ेगी।

- मुम्बई के सब अर्बन यात्रियों की सुविधाओं को देखते हुए एम.यू.टी.पी. जल्द पूर्ण किया जाए।

- रेलवे लाइसेंस के पास झुग्गियों को तोड़ने के बारे में जल्द निर्णय लिया जाए।

- मुम्बई-बेलापुर, मुम्बई-ठाणे, मुम्बई-पणवेले, तथा ठाणे-बेलापुर, भानखुर्द-रेलवे के नई लाइनों के प्रोजेक्ट्स बंद पड़े हैं।

- जिनकी झुग्गियों को हटाया जाए, उनको महाराष्ट्र सरकार से बात कर पर्याप्त जगह दे दी जाए।

- मुम्बई के लिए जो रेलवे कार्पोरेशन बनाने का प्रस्ताव है, उसका इम्पलीमेंटेशन जल्द किया जाए ।

- रेलवे में महाराष्ट्र के स्थानीय लोगों को प्राथमिकता दी जाए। उन्हें मराठी में पेपर लिखने की सुविधा हो। परीक्षा में मराठी कम्पलसरी हो । रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड पर महाराष्ट्र के अधिकारी नियुक्त होने चाहिए।

- परीक्षार्थी महाराष्ट्र में पढ़ा -लिखा व रहने वाला होना चाहिए।

हम बहुत कुछ सुझाव देते हैं, सवाल उठता हैं उनका उत्तर आपके माध्यम से मिलना चाहिए। सैन्ट्रल रेलवे व वैस्टर्न रेलवे के जी. एम. व डी. आर. एम. को हम जो सुझाव या प्रश्न इत्यादि भेजते हैं, उनके उत्तर हमें नहीं मिलते।

मेरी आपसे विनती हैं कि इस समस्या का कोई हल निकालें।

ममता दीदी, आप मुम्बई शहर में आती हैं, हार्बर में भी आएं और देखें कि वहां कैसी गंदी गाड़ियां चलती हैं, उनमें कितनी गंदगी रहती हैं। अभी रेलवे बोर्ड के चेयरमैन मुम्बई से आए हैं, उन्हें इनकी जानकारी हैं मैं चाहता हूं कि इस स्थिति में कुछ सुधार होना चाहिए।

रेलवे की मुम्बई उपनगर कार्पोरेशन बाण्ड ईस्यू करे तो मुम्बई उपनगरी के लोग बाण्ड ज्यादा से ज्यादा ले सकते हैं।

मैं बार-बार इस सवाल को उठा रहा हूं कि हमारे यहां एक महालक्ष्मी पुल है, जो कई सालों से अभी तक बन रहा हैं। लेकिन उस पर लोग नहीं जा सकते अभी लोगों को घूमकर जाना पड़ता हैं उस पुल को ठीक तरह से मरम्मत की जाए और जल्दी से जल्दी वह पुल चालू किया जाए। मेरे क्षेत्र में लोअर परेल स्टेशन हैं। लोअर परेल से लेकर सन्मी तक गला इंडस्ट्रियल एस्टेट तक फुट ब्रिज बनाया जाए। यदि दूसरी तरफ से ब्रिज बनाया जाए तो लोगों को जाने की सुविधा हो सकती है।

सैन्ट्रल रेलवे में चिंचपोकली में भी रेलवे स्टेशन है। इस स्टेशन पर डिलाइट रोड़ से जीमखाना तक एक पुल बनाकर इसे जोड़ा जाए। तो लोगों को वहां भी अच्छी तरह से सुविधा हो सकती हैं। मेरे क्षेत्र में हार्बर लैंड में सैन्ट्रल रेलवे में सिवड़ी स्टेशन पर ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता है। यहां बहुत से एक्सीडैंट होते हैं। उसकी भी मैं मांग कर रहा हूं। मैं अपने सांसद फंड से भी कुछ फंड पुल बनाने के लिए देना चाहता हूं। लेकिन अब तक सैन्ट्रल रेलवे, मुम्बई के जनरल मैनेजर से हमारे बार-बार मांग करने के बावजूद नो औब्जैक्शन सर्टिफिकेट नहीं दिया हैं। मेरे क्षेत्र में करी रोड़ से डिलाइट रोड़ महाराष्ट्र हाई स्कूल तक फुट ब्रिज होना चाहिए।

मेरे क्षेत्र में डाकियों, रे रोड़ है, भायखला पुल है, उसकी भी बहुत प्रौब्लम है—उसको भी मैं छुड़ाने की मांग कर रहा हूं । कोंकण रेलवे आपने शुरू की, लेकिन कोंकण रेलवे कोंकण के लोगों की हैं या नहीं—पता नहीं लग रहा है।

बहन ममता जी एक लेडी स्पेशल ट्रेन में बहुत बड़ा हादसा हुआ था । 13 अक्तूबर, 1993 को जो रेलवे ट्रेन चली थी, उससे धुंआ बाहर आ गया। धुंआ बाहर आने से महिलाओं को लगा की ट्रेन में आग लग गयी। आग लगने के कारण महिलाएं ट्रेन से कूद पड़ी और उसकी वजह से 37 से ज्यादा महिलाएं मर गई, लेकिन उसका कम्पेन्सेशन अभी तक नहीं दिया गया हैं। ममता दीदी, जो महिलाएं गुजर गयी हैं। उनके परिवार वालों को मुआवजा दिया जाए। मुम्बई और मेरे क्षेत्र में तेलगू लोग ज्यादा हैं। उनको नांदेड़ तक जाने के लिए दो बार ट्रेन बदलनी पड़ती है। मुथगेड़ से निजामाबाद रेल मार्ग, जो मीटर गेज है, उसे ब्रौडगेज में बदला जाए। इस बारे में मुम्बई प्राच्य पद्मावली महासभा ने रेलवे अधिकारियों से अनुरोध भी किया है। हमारे मंत्री जी मुम्बई आए

थे तो उनसे भी निवेदन किया था। मैं चाहता हूं कि यहां से ट्रेन शुरू हो जाए। महाराष्ट्र सरकार ने आपके पास रेल विभाग की जो योजनाएं भेजी हैं, उन पर जल्दी क्रियान्विती होनी चाहिए।

महाराष्ट्र सरकार को आपने 50 करोड़ रुपये देने हैं। जो पुलिस का एग्रीमेंट महाराष्ट्र शासन और रेल मंत्रालय के बीच हुआ है उस पैसे का भुगतान जल्दी से जल्दी करें, ऐसी मेरी मांग है। पूरे हिन्दुस्तान में जहां जहां क्षेत्रीय भाषाएं हो, उनको प्राथमिकता मिलनी चाहिए। जो आप के सर्कुलर होते हैं, वे क्षेत्रीय भाषा में होने चाहिए। अभी हमारे यहां वैस्टर्न रेलवे और कोंकण रेलवे में क्षेत्रीय भाषा का प्रयोग नहीं हो रहा हैं। इससे लोगों को तकलीफ हो रही है। इसलिए मेरा अनुरोध हैं कि क्षेत्रीय भाषा को और हमारे यहां मराठी भाषा को प्राथमिकता मिलनी चाहिए।

ममता दीदी, हमारे मुम्बई शहर में 13 अक्टूबर 1993 को एक महिला ट्रेन में एक हादसा हुआ था। एक डिब्बे को आग लग गई थी और उसमें 37 से ज्यादा महिलाओं की डिब्बे से कूदने के कारण मौत हो गयो थी। लेकिन उनके घर वालों को आज तक मुआवजा नहीं मिला हैं। महिला स्पेशल ट्रेन सबसे पहले मुम्बई में शुरू हुई थी। हम लोग उस समय के मंत्री जाफर शरीफ साहब से और उस समय के प्रधानमंत्री श्री नरसिंह राव से भी मिले थे और यह मामला उठाया था।

आदरणीय ममता जी, 60 लाख से ज्यादा यात्री सबर्बन ट्रेन से यात्रा करते हैं। उसमें बहुत दिक्कतें आती हैं। रेलवे स्टेशन पर बुकिंग वाली खिड़की हमेशा बंद मिलती हैं वहां कोई स्टाप नहीं रहता। स्टाफ होने पर बुकिंग खिड़की खुलती हैं। वरना वह बंद रहती है। ऐसी बहुत सी शिकायतें हैं । शिवंड़ी स्टेशन पर बहुत एक्सीड़ेट होते हैं । सात नम्बर गेट पर रेल ब्रिज होगा तो एक्सीडेंट बंद हो जायेंगे । एक्सीड़ेंट में बहुत से लोगों की मृत्यु हो गई।

ममता दीदी, महालक्ष्मी रेलवे ब्रिज के बारे में मैं सात साल से बोल रहा हूं । आप एक बार मुम्बई मेरे साथ चलिए। जो लोग कहते हैं कि मुम्बई में रेल गाड़ियां ठीक से चल रही हैं मैं उन्हे बताना चाहता हूं कि वहां गाड़ियों की क्या हालत हैं? गाड़ी में लाईट्स नहीं होती हैं। पंखे ठीक से नहीं चलते हैं और ड़िब्बों में भी सफाई नहीं होती हैं किसी को हाथ में पत्थर लग जाएगा और उसे एड्स होगा तो किसी दूसरे का भी एड्स होने का खतरा होगा। डिब्बे की खिड़कियां भी टूटी हैं।

आदरणीय ममता बहन, 7-8 साल पहले कुछ लोगों को महालक्ष्मी प्रीटिंग प्रेस में एप्रेंटिसशिप रखने के लिए कहा गया था लेकिन अभी तक नहीं रखा गया। हमने इसके लिए रेल आन्दोलन किया था इसके बाद जिन लोगो को 8-10 साल से जगह नहीं मिली थी, उन्हें रेलवे में नौकरी मिल गई। अभी 103 लोगों का रिक्रूटमेंट होने वाला था। उसके लिए रूल्स का वॉयलेशन हुआ। यह गम्भीर मामला हैं। एम्पलायमेंट एक्सचेंज के थ्रू नाम मंगाने चाहिए थे। वहां एम्पलायमेंट एक्सचेंज एग्जिस्टेंस में नहीं हैं। मैं एम्पलायमेंट एक्सचेंज के एडिशनल जी. एम. से मिला था । उन्होंने कहा कि पांच साल से भेज रहे हैं जबकि पांच साल से वह एग्जिस्टेस में नहीं है।

यह एक सीरियस मामला है। गुजरात में गुजराती, बंगाल में बंगाली, केरल में मलयालम लोगों और तमिलनाडू में तमिल लोगों को प्रायरिटी मिलनी चाहिए। रिक्रूटमेंट में क्लॉज था कि रीजनल लैंग्वेज में पेपर दे सकते हैं। जब मराठी में पेपर लिखा गया तो इन्होंने रूल्स का वॉयलेशन किया है।

सभापति महोदय, मराठी लोगों के साथ अन्याय हुआ है, भर्ती करते समय मानदंड का उल्लंघन किया गया हैं। इन सब बातों की इन्क्वायरी होनी चाहिए। परेल वर्कशॉप में 5 लेबर ने टूल डाउन स्ट्राइक की थी । इससे इन मजदूरों पर मुसीबत हो गयी और उनका दो दिन का वेतन काट दिया गया। मैं रेल मंत्री से आग्रह करूंगा कि वही दो दिन का वेतन रेगुलराइज किया जाये। साथ ही मराठी भाषा को प्रायरिटी मिलनी चाहिए। सभी राज्यों में प्रायरिटी मिल रही है। जैसे केरल में मलयालम, बंगाल में बंगला भाषा है।

सभापति महोदय, अंत में एक बात रेल मंत्री जी से कहूंगा कि वहां के जनरल मैनेजर को आदेश दीजिए कि वहां के लोगों की मीटिंग ले लें और अगर हम लोगों की बात सही है तो उसे सुलझाया जाये। इसी बात को हम लोग पिछले 7 साल से कह रहे हैं। आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया, उसके लिये आभारी हूं।

***श्री अशोक प्रधान** (खुर्जा): भारतीय जनता पार्टी के नेतृत्व वाली सरकार के माननीय रेल मंत्री जी द्वारा इस सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, उसकी हम प्रशंसा करते हैं तथा इसके लिए माननीय प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी और माननीया रेल मंत्री महोदया बहन ममता जी को बधाई देते हैं। इस रेल बजट से न केवल कुछ विशेष वर्ग के लोगों को ही लाभ मिलेगा बल्कि सभी आम लोगों को राहत मिलेगी।

मुझे प्रसन्नता है कि रेलवे बजट की चर्चा में मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया गया हैं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र से सम्बन्धित कुछ महत्वपूर्ण समस्यायें सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री अशोक प्रधान]

के ध्यान में लाकर उनका निराकरण कराए जाने हेतु निवेदन करना चाहूंगा।

बुलन्दशहर जनपद उत्तर प्रदेश का बहुत ही पिछड़ा इलाका हैं और मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा का जनपद मुख्यालय है। मैं खुर्जा संसदीय क्षेत्र का लोक सभा में तीसरी बार प्रतिनिधित्व कर रहा हूं। हालांकि यह जनपद पहले जिला गाजियाबाद व गौतमबुद्धनगर के बनने से पूर्व दिल्ली की सीमा से मिलता था तथा जो क्षेत्र नोएड़ा व ग्रेटर नोएड़ा में हैं वह अधिकांश क्षेत्र बुलन्दशहर जनपद का ही था। भौगोलिक रूप से यह जनपद एक ओर यमुना नदी से मिलता था तथा दूसरी ओर गंगा नदी से मिलता है। नरौरा जो पूरे विश्व में एटामिक प्लांट के लिए जाना जाता है, इसी जनपद का ही भाग है। इस जनपद में ऐतिहासिक कस्बे व स्थान प्रख्यात है जिनमें कर्णवास, राजघाट, अनूपशहर , अवंतिका देवी आदि का इतिहास बहुत ही पुराना हैं और बुलन्दशहर जनपद के मुख्यालय में स्थित कालेआम स्थान का तो एक बहुत ही महत्वपूर्ण स्थान है। यहां पर स्वतंत्रता संग्राम के दौरान स्वतंत्रता सेनानियों ने हंसते हंसते अपने प्राणो की आहूति दे दी थी। लेकिन परिस्थितिवश समय-समय पर इस जनपद का बहुत सा क्षेत्र गाजियाबाद व गौतमबुद्धनगर जनपदों में चला गया हैं लेकिन फिर भी पूरा क्षेत्र एक दूसरे पर ही पूरी तरह से निर्भर है।

बुलन्दशहर जनपद में केवल मुख्य लाईन दिल्ली-हावड़ा खुर्जा जंक्शन से होकर जाती हैं जहां से जनपद का मुख्यालय 25 कि.मी. के अन्तर पर है और इस मार्ग के मुख्यालय पर जाने वाले व्यक्ति के लिए उपयोग नहीं हैं। दिल्ली के लिए सीधी कोई रेल सेवा उपलब्ध नहीं है बल्कि खुर्जा जंक्शन से मेरठ के लिए एक लूप लाईन है जिस पर केवल दो ट्रेनों का परिचालन है, जिनमें एक एक्सप्रेस रेल सेवा मेरठ-इलाहाबाद है जो कि संगम एक्सप्रेस के नाम से जानी जाती हैं । यह सेवा रात्रि सेवा है लेकिन दूसरी कोई लम्बी दूरी की रेलगाड़ी इस लाईन पर पैसेंजर अथवा एक्सप्रेस नहीं है दूसरी ट्रेन केवल खुर्जा-मेरठ शटल है लेकिन यह सेवा विभाग के लिए आलमकारी सेवा है क्योंकि इस ट्रेन का चलने का समय कार्यालयों व कचहरी आदि जाने के लिए सुविधाजनक नहीं है। खुर्जा-मेरठ रेल सेवा बुलन्दशहर मुख्यालय से सुबह 6 बजे मेरठ की ओर जाती है।

जनपद बुलन्दशहर में अन्य रेल सेवा केवल न के बराबर है बल्कि डिबाई की ओर केवल अलीगढ़ जनपद से सेवा जाती है जो कि मुरादाबाद आदि की ओर जाती है। इस बजट में बुलन्दशहर जनपद निवासी रेल मंत्री जी से बहुत आशा लगाये थे कि शायद इस जनपद को कुछ रेल सेवा उपलब्ध हो सकेगी, लेकिन केवल निराशा ही हाथ लगी है। तथा क्षेत्र के निवासी अपने प्रतिनिधि से आशा कर रहे हैं कि अब भी कुछ सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए प्रयास किये जायें। क्षेत्रीय जनता के कुछ सुझावों पर विचार करने के पश्चात जो सुझाव मुझे उचित लगे हैं, वे ही मैं संसद में रख रहा हूं।

खुर्जा-मेरठ मार्ग पर चल रही शटल को मामूली फेरबदल समय में करने के उपरांत इस खुर्जा मेरठ शटल को टुंडला-सहारनपुर पैसेन्जर के रूप में परिवर्तित किया जा सकता है। टुंडला जंक्शन उत्तर भारत का एक प्रमुख जंक्शन है जिससे देश से विभिन्न भागों की ओर जाने वाली रेलगाड़ियां रूकती हैं तथा दूसरी ओर सहारनपुर भी प्रमुख जंक्शन है। इस ट्रेन से विभिन्न रेलवे स्टेशन जो कि ग्रामीण क्षेत्र में है जिनमें बराल स्टेशन व मामन स्टेशन को सुधार के उपरांत ग्रामीण जनता को सुविधा उपलब्ध हो सकेगी। इस रेलवे सेवा के मौजूदा रेल में कुछ डिब्बे बढ़ाने तथा पटरियों का सुधार ही काफी होगा। इस सेवा को उपलब्ध कराने के लिए अतिरिक्त बोझ रेल मंत्रालय पर नहीं पडेगा। दूसरा सुझाव सर्कुलर ट्रेन चलाने का प्रस्ताव हैं। जो दिल्ली जंक्शन से खुर्जा जंक्शन होते हुए बुलन्दशहर सिटी से हापुड व गाजियाबाद होते हुए दिल्ली जंक्शन पर जाये और यह ट्रेन एक समय में खुर्जा जंक्शन होकर व हापुड होकर जाये तथा इस रेल का परिचालन इस प्रकार से होकर चाहिए कि जिससे दिल्ली व गाजियाबाद कार्यालयों में पहुंचने वाले व्यक्ति समय पर पहुंच सके। यह ट्रेन भी बुलन्दशहर जनपद के लिए आवश्यक सेवा हो सकती है। इस सेवा से दिल्ली में बढती जनसंख्या को रोकने में भी खासी मदद मिल सकती है। इन सेवाओं पर विचार करना अत्यन्त आवश्यक है ।

महोदय, खुर्जा-गाजियाबाद के बीच में खबरा गांव पड़ता है। रेलवे द्वारा रेलवे लाईन पर ब्लॉक हट बनवाया गया था लेकिन बाद में गांव वालों ने गांव के अन्य लोगों की मदद से 'ब्लॉक हट जीजी' पर प्लेटफॉर्म बना दिया था। प्लेटफॉर्म बनाने के लिए खर्चा भी गांव के लोगों ने ही उठाया था। इस कार्य को पूरा हुए लगभग चार वर्ष हो गये हैं। लेकिन सभी कार्य पूरा होने के बावजूद भी स्टेशन का नामकरण व उस पर टिकट वितरण की सुविधा नहीं हो पायी है। चूंकि खबरा स्टेशनपर टिकट की सुविधा नहीं है। इस कारण कुछ ही गाडियां स्टॉफ के लिए रूकती है। जबकि जिस गरीब जनता ने अपना खून और पसीना एक करके उस स्टेशन को बनाने में लगाया है, नामकरण व टिकट वितरण सुविधा के अभाव में उपरोक्त सुविधा से पूर्णत वंचित हैं। यह मेरे क्षेत्र की जनता के साथ भारी अन्याय है। इसलिए सरकार इस सम्बन्ध में जरूरी निर्देश देकर ग्राम खबरा के लोगों की परेशानी को तुरन्त दूर कराये।

बरेली से चन्दौसी, राजघाट, अलीगढ़ को जाने वाली गाड़ियों में मात्र दो माह से चार बोगियां लगाने की वजह से यात्रियों को भी भारी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है। इससे बच्चों, बूढों तथा महिला यात्रियों की हालत तो बहुत ही खराब है। इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि पूर्व की भांति उक्त ट्रेन में आठ बोगियां ही लगये जाने हेतु अविलम्ब निर्देश किए जाएं।

बरेली से दादर जाने वाली ट्रेन चन्दौसी से राजघाट होती हुयी अलीगढ़ को जाती है। इसका शनिवार को आना तथा मंगलवार को जाना होता है। चन्दौसी और अलीगढ़ के मध्य राजघाट एक प्राचीनतम तीर्थ स्थान है। जहां पर प्रतिदिन हजारों यात्री दूर दूर से गंगा स्नान को आते है, किन्तु बरेली दादर एक्सप्रेस इस राजघाट स्टेशन पर नहीं रूकती है, जिससे यहां आने वाले तीर्थयात्रियों को बडी परेशानी का सामना करना पडता है। इसलिए मेरी मांग है कि राजघाट तीर्थ स्थल के महत्व को ध्यान में रखते हुए राजघाट-नरौरा स्टेशन पर बरेली-दादर एक्सप्रेस को जनहित में ठहराव दिए जाने हेतु निर्देश दिए जाये।

मेरा संसदीय क्षेत्र खुर्जा: दिल्ली से बिल्कुल सटा हुआ है। मेरे संसदीय क्षेत्र में प्रतिदिन बड़ी संख्या में लोग रेल के माध्यम से ही दिल्ली आते जाते हैं। इसी बात को दृष्टिगत रखते हुए खुर्जा सिटी में सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव प्रदान किए जाने की मांग मेरे क्षेत्र की जनता द्वारा की जा रही है तथा खुर्जा जंक्शन से चलने वाली दिल्ली शटल को भी खुर्जा जंक्शन के स्थान पर खुर्जा सिटी से चलाए जाने की मांग की जा रही है। किन्तु अब तक इस सम्बन्ध में कोई ठोस प्रगति नहीं हुयी हैं।

मेरी सरकार से मांग हैं कि वह खुर्जा सिटी में सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव प्रदान किए जाने हेतु और खुर्जा सिटी से दिल्ली शटल को चलाए आने के सम्बन्ध में शीघ्र समुचित कारगर कदम उठाएं तथा बुलन्दशहर से 'संगम एक्सप्रेस' में दो बोगी जोड़ी जाने की व्यवस्था की जाये।

बुलन्दशहर/खुर्जा से लखनऊ तक सीधी रेल सेवा शुरू कराए जाने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र के निवासी पिछले काफी समय से मांग करते चले आ रहे हैं और मैं भी उनकी इस मांग को सदन में कई बार उठा चुका हूं। किन्तु आज तक उनकी इस महत्वपूर्ण मांग को स्वीकार नहीं किया गया है, जिस कारण मेरे संसदीय क्षेत्र की जनता में काफी आक्रोश उत्पन्न है क्योंकि बुलन्दशहर/खुर्जा के नागरिकों को लखनऊ जाने के लिए या तो हापुड़ आना होता है या फिर दिल्ली आना होता हैं। जिसमें उनको काफी आर्थिक क्षति तो होती ही है साथ ही समय की भी बरबादी होती है। इसलिए यह जरूरी हैं कि माननीय रेल मंत्री जी मेरे संसदीय क्षेत्र की इस महत्वपूर्ण मांग पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके बुलन्दशहर/खुर्जा को लखनऊ से सीधे जोड़ने हेतु समुचित कदम उठाएं।

नोएड़ा/ग्रेटर नोएडा जो मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आता है और दिल्ली से बिलकुल सटा हुआ हैं, को रेलवे नेटवर्क से जोड़ने हेतु सर्वे हो चुका है और इसकी सर्वेक्षण रिपोर्ट सरकार के विचाराधीन है किन्तु इसमें अनावश्यक विलम्ब होने से वहां के निवासियों को बड़ी असुविधा हो रही है। मेरी सरकार से मांग है कि कृपया वह इस सर्वेक्षण प्रिपोर्ट पर तुरन्त कार्यवाही करें और नोएडा/ग्रेटर नोएडा को रेलवे नेटवर्क से जोड़कर दिल्ली की भांति वहां पर रिंग रेलवे और मेट्रो रेल की व्यवस्था कराएं ।

मेरठ-बुलन्दशहर-खुर्जा-जेवर-पलवल के लिए नई रेल लाईन बिछाए जाने हेतु सर्वे हो चुका है, किन्तु सर्वे के बाद अब तक इसमें कोई प्रगति नहीं हुयी हैं । मेरी सरकार से मांग है कि सरकार उपरोक्त रेल लाईन को शीघ्र बिछाए जाने हेतु समुचित कार्यवाही करने की कृपा करें।

खानपुर रेलवे स्टेशन जो हमारे संसदीय क्षेत्र खुर्जा के अन्तर्गत ही आता है, वहां पर टिकट वितरण की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं हैं। जिस कारण वहां के रेल यात्रियों को बड़ी असुविधा हो रही हैं। सरकार खानपुर रेलवे स्टेशन पर टिकट वितरण की सुविधा शीघ्र उपलब्ध करवाने की कृपा करें। वहां पर प्लेटफॉर्म बन गया है तथा टिकट वितरण केन्द्र भी बन चुका है, मगर टिकट वितरण सेवा शुरू नहीं है।

मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा का जनपद बुलन्दशहर देश का सबसे ज्यादा दुग्ध उत्पादन वाला जिला है। इस जनपद से भारी मात्रा में दिल्ली में दुग्ध की आपूर्ति की जाती है किन्तु इस जनपद से दिल्ली के लिए रेलगाड़ियों की समुचित सुविधा उपलब्ध नहीं है। यदि चोला स्टेशन को जंक्शन बनाकर दुग्ध विक्रेताओं के लिए दिल्ली आने हेतु नई रेलगाड़ियां चलायी जायें तो इससे न केवल दिल्ली में दुग्ध की आपूर्ति सुनिश्चित हो सकेगी बल्कि मेरे संसदीय क्षेत्र खुर्जा के जनपद बुलन्दशहर के दुग्ध उत्पादकों को भी काफी राहत मिलेगी।

महोदय, मैं अब सदन का ज्यादा समय न लेकर पुन: भाजपा व मित्र दलों की सरकार को बधाई देना चाहूंगा कि उसके नेतृत्व

[श्री अशोक प्रधान]

वाली सरकार के माननीया रेल मंत्री जी ने एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया हैं। और मैं उम्मीद करता हूं कि मेरे द्वारा माननीय रेल मंत्री जी के ध्यान में जो समस्यायें लायी गयी हैं, उन पर सहानुभूतिपूर्वक गौर करके उनका निराकरण कराया जायेगा। इसके लिए मैं और मेरे पूरे संसदीय क्षेत्र की जनता भाजपा और मित्र दलों की सरकार की ऋणी रहेगी।

***श्री पुन्नू लाल मोहले** (विलासपुर): मध्य प्रदेश राज्य के विलासपुर रेलवे जोन के लिए कम राशि दी गई हैं उसे 10 करोड़ तक पर्याप्त राशि जाये ।

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी कार्यालय विलासपुर से मुख्यालय अन्यत्र हटा दिया गया उसे पुन: यथावत रखा जाये।

विलासपुर में नये रेलवे भर्ती बोर्ड का गठन किया जाये।

विलासपुर से निजामुदीन हीराकुण्ड एक्सप्रेस को स्टेशन पेन्ड्रारोड में स्टापेज किया जाये।

विल्हा स्टेशन में सारनाथ एक्सप्रेस को स्टापेज किया जाये।

विलासपुर स्टेशन की ओर जाने वाली लोकल ट्रेनों में दो अतिरिक्त डिब्बा जनरल बोगी में जोड़ा जाये।

चिरमिरी विलासपुर पैसेंजर को सल्का स्टेशन में पुन रोका जाये।

विलासपुर चुहचुहिया पारा स्वीकृत पुराने कार्य ओवर ब्रीज को तत्काल निर्माण प्रारम्भ करने हेतु पर्याप्त राशि दी जाये।

उसलापुर स्टेशन पर ओवर ब्रीज निर्माण की स्वीकृति दी जाये।

तिफरा फाटक में ओवर ब्रीज निर्माण स्वीकृति दी जाये।

मण्डला विलासपुर रोड़ पर नई रेल लाईन बिछाने हेतु सर्वे 1999 तक पूरा करना था उसे सन् 2001 तक बढाया गया है उसे कम कर सन 2000 तक सर्वे कर प्लानिग कमीशन को भेजकर स्वीकृति की जाये।

वेलगहना स्टेशन पर फुटपाथ ओवर ब्रीज निर्माण की जाये।

अनूपपुर से विलासपुर तक नई लोकल ट्रेन चलाई जाये।

विलासपुर से लखनऊ तक नई सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाये।

अनुसूचित जाति व अनुसूचित जनजाति के सभी श्रेणी के आरक्षित खाली पड़े पदों को भरने हेतु विशेष अभियान चलाया जाये।

श्री राम चन्द्र बैन्दा (फरीदाबाद): अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है, मैं इसके लिए आपका धन्यवाद करता हूं ।

आरम्भ में तो मैं रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी को उनके इस प्रथम रेल बजट के लिए बधाई देना चाहता हूं। इस बजट में देश की जनता तथा सभी यात्रियों का ध्यान रखा गया है। इस बजट में यात्री किराये नहीं बढ़ाये है, यह एक सहरानीय बात है।

हां, माल भाड़ में मामूली वृद्धि की गई हैं, उसमें भी अति आवश्यक वस्तुओं जैसे - खाद्यन्नों, चीनी, मिट्टी का तेल, फल सब्जियों तथा ऐसी अन्य वस्तुओं को भाड़ा वृद्धि से मुक्त रखा गया हैं ।

गत वर्ष कारगिल युद्ध के शहीदों के आश्रितों के लिए नौकरी के विशेष एक हजार अवसर आरक्षित किये हैं। कारगिल की शहीदों की विधवाओं को रेल यात्रा में विशेष रियायत दी जा रही हैं। इसी प्रकार 12वीं कक्षा तक की छात्राओं के लिए नि:शुल्क रेल यात्रा की सुविधा देनी सहरानीय कदम है।

अब मैं मेरे क्षेत्र फरीदाबाद (हरियाणा) के संबंध में सुझाव देना चाहूंगा। हरियाणा का दक्षिणी क्षेत्र मेवात के नाम से जाना जाता हैं। ये एक पिछड़ा इलाका हैं। इसमें रेल सुविधाएं बढ़ाने की बहुत आवश्यकता है। इसके लिए पहले भी मांग की गयी हैं। हरियाणा में रिवाड़ी से पलवल तक रेलवे लाईन बिछाने का सर्वे हो चुका है। उस पर आगे कार्यवाही करके यथाशीघ्र रेलवे लाईन बनाई जावे। इससे हरियाणा के पिछड़े दक्षिणी क्षेत्र का विकास हो सकेगा। मैं इस मांग को पहले भी उठा चुका हूं।

मैं फरीदाबाद के बड़ी संख्या में दैनिक रेल यात्रियों की रोजमर्रा की दिक्कतों की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। इन रेल गाड़ियों में बहुत ही भीड़ रहती हैं। यात्रियों को खड़े होकर और फुटबोर्ड पर लटक कर सफर पूरा करना पड़ता है इसमें अनेक बार दुर्घटनायें हो जाती है। इस संबंध में और अधिक रेलगाड़ियां चलाने की बहुत आवश्यकता हैं। फरीदाबाद के रेलवे स्टेशन पर सफाई की व्यवस्था बहुत खराब हैं। प्लेटफार्मों पर पेय जल उपलब्ध रहना चाहिए। इस ओर ध्यान देकर आवश्यक कदम उठायें जायें। प्रतीक्षा करने वाले यात्रियों के लिए बैठने की समुचित व्यवस्था की जावे।

फरीदाबाद उत्तरी भारत का एक प्रमुख औद्योगिक केन्द्र है। यहां बड़ी संख्या में बड़े और छोटे उद्योग कार्यरत हैं। इनमें लाखों की संख्या में भारत के विभिन्न प्रांतो के लोग रोजगार में लगे हुए हैं। फरीदाबाद से होकर अनेक मेल तथा एक्सप्रेस गाड़ियां देश के अनेक भागों को जाती हैं, परन्तु वे गाड़ियां फरीदाबाद के स्टेशन पर नहीं रूकती हैं। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध हैं कि इन गाड़ियों के फरीदाबाद स्टेशन पर रोकने का आदेश दें ताकि फरीदाबाद के यात्रियों को भी अपने प्रांतों में जाने के लिए वहीं से रेल सुविधा मिल सके और उन्हें दिल्ली आकर गाड़ी पकड़ने के लिए समय और पैसा बर्बाद न करना पड़े तथा काफी परेशानी भी न उठानी पड़े ।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

रेल दुर्घटनाओं में वृद्धि को रोकने के लिए बड़ी संख्या में रेलवे क्रासिंग पर कर्मचारी तैनात किये जावे। इस प्रकार बिना चौकीदार के रेल क्रासिंग मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भी बहुत हैं। ओल्ड फरीदाबाद के मैन रोड़ चौराहे पर भूमिगत मार्ग का निर्माण किया जावे। पलवल से अलीगढ़ रोड रेलवे क्रांसिग पर उपरी पुल का निर्माण करवाया जाये। वहां पर लगभग 4-4 घंटे तक यातायात रूका रहता है। बेचारे किसानों को अपनी उपज मण्डी तक पहुंचाने में काफी समय तथा धन बर्बाद करना पड़ता हैं। वल्लभगढ़ से सोहना रोड़ रेलवे क्रांसिग पर उपरी पुल बनाया जाये। मैं मंत्री जी से मांग करता हूं। कि इन मांगों को पूरा किया जावे।

फरीदाबाद में एक रेलवे वर्कशॉप बनाई जावे ताकि इससे वहां के बेरोजगार युवकों को काम मिलेगा। रेलवे में आधुनिक टैक्नोलॉजी में अनुसंधान के लिए एक अनुसंधान केन्द्र फरीदाबाद में स्थापित किया जावे। वहां पर रेल कर्मचारियों को प्रशिक्षण देने की व्यवस्था की जावे। रेलवे के उपकरणों को पटरियों, यात्री डिब्बों, माल डिब्बों, संचार व्यवस्था और निगरानी व्यवस्था का आधुनिकीकरण करना अति आवश्यक हैं। रेलवे से माल की चोरी रोकने और सुरक्षा व्यवस्था को चुस्त-दुरूस्त बनाने के लिए रेलवे सुरक्षा बल की संख्या बढ़ाई जावे।

रेल कर्मचारियों को चिकित्सा, उनके बच्चों की शिक्षा तथा आवास की और अधिक सुविधायें उपलब्ध करवाई जायें ।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद।

कुमारी ममता बनर्जी: अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्यों की आभारी हूं कि उन्होंने बहुत से अच्छे-अच्छे सुझाव दिए। वे सुझाव रेलवे के ऑपरेशनल पार्ट हैं। हम उन्हें कायदे के मुताबिक जल्दी से जल्दी नहीं कर सकते। अगर करते तो खुशी होती।

[अनुवाद]

श्री एन.एन. कृष्णदास (पालघाट): कृपया अंग्रेजी में बोलिए।

कुमारी ममता बनर्जी: मैं दोनों भाषाओं में बोलूंगी क्योंकि रेल बजट प्रस्तुत करते समय मैं अंग्रेजी में बोली थी। आप भाषान्तरकार की सहायता ले सकते हैं। इसमें कोई समस्या नहीं है। माननीय सदस्य देश के कोने-कोने से आते हैं। मैं उनकी भावना समझती हूँ।

[हिन्दी]

मैं आप सब लोगों का शुक्रिया अदा करती हूं। हमारी पार्लियामेंट के एथिक्स हैं सैशन के बाद यह स्टैंडिंग कमेटी में भेजा जायेगा। उसके बाद स्टैंडिंग कमेटी का ओपीनीयन हमारे लिए बहुत जरूरी है, इसलिए मैं फाइनल रिप्लाई नहीं कर सकती हूं। लेकिन मैं 2-4 बात कहने की कोशिश कर रही हूं। यह बात सच है कि रेलवे विजिबल है कि हर गांव-गांव और शहर-शहर में रेलवे के लिए हर एम.पी. की जिम्मेदारी होती है कि हर क्षेत्र में रेल जानी चाहिए और रेल बढ़ानी चाहिए। लेकिन हमारी जो कांशेस है, मैं पहले भी कह चुकी हूं और अब मैं कहती हूं कि हमारा रेलवे का जो सिस्टम है।

[अनुवाद]

मुझे यह कहते हुए खेद है कि वित्तीय अड़चनों और अन्य परिचालनात्मक आवश्यकताओं के कारण हम प्रत्येक सदस्य को संतुष्ट नहीं कर सकते हैं। रेलवे प्रतिदिन लगभग 12000 रेलगाड़ियां चलाता है। यह सच है कि कुछ ऐसी घटनाएं घटित हुई है जिनमें रेलवे आतंकवादियों और अतिवादी गुटों का सरल निशाना बनी है। यही नहीं जब भी कोई राजनीतिक हंगामा होता है रेलगाड़ियां जला दी जाती हैं

[हिन्दी]

आप जला देता हैं। पूरा नष्ट कर देता है यह स्थिति है। अभी आप देखिये बिहार की राजनीति से हमारा क्या लेना देना है, हमारा तो कुछ नहीं है। हम तो आस्ट्रिटी की कोशिश कर रहे हैं, बचा रहे हैं। एक दिन में इतना नष्ट करने से कितना खर्च होता है, कितना रुपया चला जाता है? यह खाली बिहार की बात नहीं, जिस भी जगह में ऐसा होता है। मैं माननीय सदस्यों से अपील करूंगी कि आप देखिये कि आज मैं हूं, कल चली जाऊंगी।

[अनुवाद]

किंतु रेलवे इस देश की सेवा करती रहेगी। रेलवे इस देश की न केवल मुख्य जीवन रेखा है अपितु इस देश के लोगों के लिए मुख्य संचार लाइन भी है। अत: इसे वही बनी रहने दो।

[हिन्दी]

इसलिए मैं अपील करना चाहती हूँ कि आपकी बात ठीक है। कई स्टेट्स को सैटिसफाई नहीं किया जा सकता है। कम्युनिकेशन गैप हो सकता है।

[कुमारी ममता बनर्जी]

[अनुवाद]

यह सच है कि हम हर समय हर किसी को संतुष्ट नहीं कर सकते हैं। इसके बावजूद हम सभी राज्यों को संतुष्ट करने का भरसक प्रयास कर रहे हैं।

[हिन्दी]

मैं रिक्वैस्ट करूंगी कि जो बातें माननीय सदस्यों ने कहीं हैं, उसका पूरा एजामिन करेंगे। इसमें छोटी-छोटी बात जैसे कम्प्यूटर रिजर्वेशन सेंटर हो, चाहे फ्लाई ओवर हों, ट्रेन का स्टापेज हो, हम हर जगह स्टापेज नहीं दे सकते हैं।

[अनुवाद]

उस स्थिति में सुपरफास्ट रेलगाड़ी पैसेन्जर रेलगाड़ी बन जाएगी। हम बेहतर रेलगाड़ियां चाहते हैं। साथ ही आप यह भी चाहेंगे कि लम्बी दूरी वाली रेलगाड़ियां सुपरफास्ट रेलगाड़ियां हों। यदि हम प्रत्येक स्टेशन पर ठहराव उपलब्ध कराए तो फिर लम्बी दूरी की और सुपरफास्ट रेलगाड़ियों की कोई आवश्यकता नहीं है।

मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करती हूँ कि वे दो-तीन मामलों पर गौर करें। पहला लम्बित परियोजनाओं के बारे में है।

[हिन्दी]

जो हमारे पास आपकी मांग है। डिमांड है अगर हम उसको कर सकते हैं तो आजादी के बाद जितना रेलवे के लिए रुपया जाता है, उससे भी कुछ नहीं होता है। हमें 3-4 महीना मिला है।

[अनुवाद]

यह कठिनाई है। यह अत्यन्त जटिल कार्य है। पहले भी मैंने इस सम्मानीय सभा में कहा है कि रक्षा, सुरक्षा और आर्थिक दृष्टि से रेलवे की लम्बे समय से उपेक्षा की जा रही है। आप इस बात को समझेंगे कि ब्रिटिश रेलवे-ब्रिटिश रेलवे एक निजी रेल सेवा है-से संबंधित एक घटना के बाद ब्रिटेन की सरकार ने उसे 21000 करोड़ रुपए की वित्तीय सहायता दी। हमारे देश में इस बजट में सरकार ने योजना आवंटन में 1000 करोड़ रुपये की वृद्धि की है और इस समय हमने लाभांश नहीं दिया है। खुराना समिति ने जो सिफारिशें की थी उन्हें पूरा नहीं किया गया।

मैं श्री प्रियरंजन दासमुंशी, श्री वैको और अन्य सदस्यों की आभारी हूँ। विभिन्न राजनीतिक दलों के नेताओं की एक बैठक हुई थी और उन सभी ने इसका सर्वसम्मति से समर्थन किया। रेल अभिसमय समिति, रेल संबंधी स्थायी समिति और इस सभा की अन्य समितियों द्वारा व्यक्त विचारों को स्वीकार नहीं किया गया। किंतु मुझे आप लोगों को यह सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि पहली बार रेलवे को अवसंरचना का दर्जा दिया गया है। इससे पूर्व ऐसा नहीं था। अतः कभी-कभार ऐसी कार्रवाई करनी पड़ती है। मुझे खुशी है कि रेलवे को अवसंरचनात्मक सेक्टर घोषित किया गया है। मुझे इस बात की खुशी है।

महोदय, इसके साथ-साथ, चालू लंबित परियोजनाओं के संबंध में रेलवे के सम्मुख कुछ समस्याएं हैं। जी हां, कभी-कभी कुछ लोग कहते हैं कि इन परियोजनाओं के लिए इतनी कम धनराशि क्यों निर्धारित की जा रही है। मुझे इस बात का दुख है। परंतु क्या किया जा सकता है? मेरे पास पैसा नहीं है। इसके बारे में मैं क्या कर सकती हूं। कभी-कभी परियोजनाओं को दुबारा शुरू करने के लिए हम पैसा मुहैया कराते हैं। यह बिल्कुल सही है।

तमिलनाडु के माननीय सदस्यों ने मुझे बताया कि तमिलनाडु राज्य के लिए बहुत कम प्रावधान रखा गया है। परंतु यह सही नहीं है। यहां मैं यह उल्लेख करना चाहूंगी कि पिछले वर्ष तमिलनाडु के लिए बजट प्रावधान 206 करोड़ रुपये था। परंतु इस बार इसे बढ़ाकर 225 करोड़ रु. कर दिया गया है। उन्हें इसका स्वागत करना चाहिए था। हमने अपनी ओर से पूरी कोशिश की परंतु शायद उन्हें और अधिक धनराशि की आवश्यकता थी। मैं उनके मुद्दे की सराहना करती हूं।

महोदय, उड़ीसा राज्य के हमारे मित्रों ने कहा कि उनके राज्य की उपेक्षा की जा रही है। उन्हें पर्याप्त धनराशि मुहैया नहीं कराई जा रही है। परंतु यहां मैं यह उल्लेख करूंगी कि पिछले वर्ष उड़ीसा राज्य के लिए बजट प्रावधान 228 करोड़ रु. था और इस वर्ष इसे बढ़ाकर 267 करोड़ रु. कर दिया गया है। मैंने केरल के माननीय सदस्यों से अनुरोध किया था कि वे मेरे कार्यालय में आएं जिससे हम साथ बैठकर निर्णय ले सकें। इसके बाद मैंने एक बैठक बुलाई, उनसे बातचीत की तथा हमने कुछ निर्णय लिए। मैं उन निर्णयों की घोषणा यहां करूंगी। यह मेरा वायदा है। इसके अलावा, पिछले वर्ष केरल के लिए बजटीय आबंटन 199 करोड़ रु. था, परंतु इस बार यह 202 करोड़ रु. है। अतः इसमें कमी नहीं की गई है। वस्तुतः, इसमें वृद्धि की गई है। माननीय सदस्य मुझसे कुछ पूछ सकते हैं तथा मैं उन्हें बताऊंगी। यह एक अलग बात है।

महोदय, मैं ऊधमपुर-श्रीनगर रेल लाइन के बारे में एक बात कहना चाहती हूं। जम्मू-कश्मीर राज्य के हमारे मित्र ने इसके बारे में जिक्र किया था। जब यह परियोजना घोषित हुई थी, उस समय

इसकी अनुमानित लागत 2500 करोड़ रु. थी। तब क्या कहा गया था? यह कहा गया था कि यह धनराशि रेल बजट के बाहर से मुहैया कराई जाएगी। परंतु यह मुहैया नहीं कराई जा रही हैं। तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री देवेगौड़ा जी ने इस परियोजना की घोषणा की थी। जब उन्होने कुछ निर्णय लिया था, तो उन्हें इसके लिए बजट प्रावधान भी अवश्य रखना चाहिए था। परंतु वह प्रावधान नहीं रखा गया। मैं क्या करूं? इसके बावजूद मैंने रेल बजट से इस परियोजना के लिए 100 करोड़ रुपए मुहैया कराए हैं। मैंने इस ऊधमपुर-श्रीनगर रेल लाइन के लिए हमारे रेल बजट से 100 करोड़ रु. मुहैया कराए हैं।

पंजाब का ही मामला लीजिए। किसी ने मुझसे कुछ भी नहीं पूछा। चंडीगढ़-लुधियाना लाइन के लिए पिछले वर्ष बजटीय आवंटन 10 करोड़ रु. था। इस समय हमने इस लाइन के लिए आवंटन बढ़ाकर 30 करोड़ रु. कर दिया है। ऐसा इसलिए किया गया है कि ये सभी राज्य जैसे, जम्मू-कश्मीर, पंजाब भारत का हृदय हैं। हम किसी को भी वंचित नहीं कर सकते। यदि कहीं पर कोई संवादहीनता है, यदि कहीं पर कोई कमी-पेशी है, तो हम उसे ठीक कर सकते हैं। इसमें कोई समस्या नहीं है।

महोदय, मैं यहां उल्लेख करना चाहूंगी कि रेलवे आतंकवादियों एवं उग्रवादियों का आम निशाना बन गई है। ऐसा स्पष्ट तौर पर देखा जा सकता है। मैं आम आदमी को दोष नहीं दूंगी। यह आम आदमियों की मेहरबानी ही है कि हम रेलों को चला पा रहे हैं। लेकिन, हमारे सामने जो समस्या है, वह सुरक्षा की समस्या है। कुछ माननीय सदस्यों ने जी.आर.पी. तथा आर.पी.एफ. के बारे में जोरदार ढंग से मुद्दा उठाया था। अब, मैं इस प्रतिष्ठित सभा से इस बारे में निर्णय लेने का अनुरोध करूंगी कि रेलवे की सुरक्षा और अभिरक्षा किसे करनी चाहिए। कुछ ने सुझाव दिया कि जीआरपी को समाप्त कर दिया जाना चाहिए। मैं कहना चाहती हूं कि मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन कुछ राज्य सरकारें इसे पसंद नहीं करेंगी। इसलिए, मैंने विभिन्न राज्यों के डीजी तथा मुख्य सचिवों की एक बैठक बुलाई और हमने एक कार्यबल बनाया। वे अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे। इसके बाद, मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करना चाहूंगी कि वे इस मामले पर ठोस निर्णय लें। ऐसा इसलिए कि सुरक्षा एवं अभिरक्षा यात्रियों के लिए चिंता का मुख्य क्षेत्र है तथा हमें इसे देखना है। मैं माननीय सदस्यों से एक बार फिर अनुरोध करना चाहूंगी कि वे इस मामले में ठोस निर्णय लें तथा जो भी निर्णय वे लेंगे, मैं उसे स्वीकार करूंगी।

महोदय, श्री प्रियरंजन दासमुंशी ने गैसल रेल दुर्घटना का तथा मेरी अध्यक्षता में हुई सर्वदलीय बैठक के बारे में जिक्र किया। उनके भाषण के लिए मैं उनकी आभारी हूं। गैसल दुर्घटना के बारे में, मैं कहना चाहूंगी कि इसके एक भाग की जांच राय समिति द्वारा की जा रही है तथा दुर्घटना के आपराधिक पहलू की जांच सीबीआई द्वारा की जा रही है। मैं सदन को यह विश्वास दिला सकती हूं कि जब भी रॉय समिति की रिपोर्ट प्रस्तुत की जाएगी, मैं उसे यथाशीघ्र सभापटल पर रख दूंगी। इस मामले में छुपाने जैसा कुछ भी नहीं है तथा जो भी इसके लिए उत्तरदायी होगा, उनके संबंध में यथोचित कार्रवाई की जाएगी।

महोदय, मैं समय की पाबंदी के बारे में भी एक बात कहना चाहूंगी। इसके अनेक कारण हैं। मैं उन सभी चीजों का खुलासा नहीं करना चाहती हूं।

[हिन्दी]

यह भी ठीक है कि जो पुरानी कोचेज़ हैं, जो पुराना सिस्टम है वह अपडेट नहीं हुआ है। जो मैंने देखा है मैं वहीं कहना चाहती हूं। अपडेट नहीं हुआ है लेकिन 1 जून से मैंने कुछ ट्रेन्स को वीडियो टेलीफोन से कनेक्ट किया है। उस पर हम कभी भी जरूरत की बात कर सकते हैं। इंटरनेट पर भी हम कनेक्ट कर सकते हैं लेकिन दिक्कत यह है कि 7000 स्टेशन को कनेक्ट करके पूरी ट्रेन की विजिबिलिटी देखें तो उसमें रुपये की जरूरत पड़ती है। आज हम 21वीं शताब्दी में हैं। हम लोग छिपाना नहीं चाहते हैं। इसके कारण मैं जरूर कहना चाहूंगी कि कम्प्यूटर रिजर्वेशन सैंटर हम लोगों ने बजट में 80 रखे हैं। लेकिन जो भी मैम्बर्स ने मांग रखी है, उसे मैं एग्जामिन करके फिर बताऊंगी।

[अनुवाद]

जहां तक अधिसेतुओं (फ्लाई-ओवरस्) के निर्माण का संबंध है, 50 प्रतिशत राज्य सरकार के पास तथा 50 प्रतिशत केन्द्र सरकार के साथ संयुक्त रूप से परियोजनाएं मंजूर की हैं। जहां कहीं राज्य सरकारें सहमत होंगी, हम कार्रवाई शुरू कर देंगे। इस वजह से कोई भी समस्या नहीं है।

हमने इस बार रेल बजट में यात्री भाड़े में वृद्धि नहीं की है। मैं यह मानती हूं कि यदि हम यात्रियों के लिए सुविधाओं में वृद्धि नहीं कर सकते, तो हमें यात्री भाड़े में वृद्धि भी नहीं करनी चाहिए। कुछ स्टेशनों में तो पीने का पानी तक उपलब्ध नहीं है। चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं तथा वहां यात्री सुविधाएं बिलकुल भी नहीं हैं। हमें सर्वप्रथम यह कार्य करना चाहिए। जब हम इसमें सफल हो जाएंगे, तब हम यात्री भाड़े में वृद्धि कर सकते हैं। मैं इस दर्शन पर विश्वास नहीं करती हूं कि केवल यात्री भाड़े में वृद्धि करने से ही रेलवे आत्मनिर्भर हो सकता है। हम इस दिशा में नवीन प्रक्रियाएं अपना रहे हैं। इनमें से एक है-

[कुमारी ममता बनर्जी]

ओ.एफ.सी. की स्थापना। भारतीय रेल में, रेलवे के रेलमार्ग की लंबाई 62,000 कि.मी. है। सभा को यह जानकर खुशी होगी कि हमने इस संबंध में एक वायदा किया है। हमने तकनीकी परामर्श सेवा तथा उन सभी चीजों के लिए पहले ही विज्ञापन दे दिए हैं। इस 62,000 कि.मी. के रेलमार्ग के लिए हम कार्य करेंगे। इस परियोजना द्वारा, रेलवे सभी रेलवे स्टेशनों को इंटरनेट के जरिए जोड़ने में सफल हो जाएगा। ओ.एफ.सी. के माध्यम से हम रेलवे के लिए अधिक धन अर्जित कर सकते हैं। हालांकि, बजट में इस प्रयोजन के लिए मैंने केवल 500 करोड़ रु. का प्रावधान रखा है, लेकिन अंततः यह उससे अधिक हो जाएगा। उस धनराशि का उपयोग विकास, परियोजनाओं के कार्यान्वयन तथा यात्रियों की सुरक्षा एवं अभिरक्षा सुनिश्चित करने के लिए किया जाएगा। हमारी योजना यह है।

किसी ने प्रश्न किया था कि हम रेलवे की जमीन बेचने के बारे में क्यों सोच रहे हैं। हम रेलवे की जमीन नहीं बेचने जा रहे हैं। जमीन का व्यावसायिक रूप से उपयोग करने के लिए हम केवल सही दिशा प्रदान कर रहे हैं, इसके अलावा और कुछ नहीं। यह भी संयुक्त उद्यम के रूप में किया जा रहा है। अभी तो हम प्राइवेट पार्टी को भी वैलकम करते हैं। यदि कोई राज्य रेलवे के साथ संयुक्त उद्यम के लिए तैयार है, हम उसका स्वागत करते हैं। मुंबई विकास कारपोरेशन के साथ संयुक्त उद्यम को मंजूरी मिल गई है तथा इस पर पहले ही कार्य शुरू किया जा चुका है। मुडखेड-सिकंदराबाद-जनखेमपेट-बोधन लाइन के हाइटेक गेज कन्वर्शन कार्य को पूरा करने के लिए आंध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री ने मुझे 150 करोड़ रु. के प्रावधान हेतु अनुरोध किया था। इस पर भी विचार किया जा रहा है। चेन्नई सेंट्रल तथा चेन्नई एगमोर रेलवे स्टेशनों को एलेवेटेड ब्रॉड गेज लाइनों द्वारा जोड़ने के लिए भी तमिलनाडु के मुख्य मंत्री द्वारा अनुरोध किया गया था। इस पर भी विचार किया जा रहा है। मैं सभी राज्य सरकारों से अनुरोध करूंगी कि वे विकासात्मक परियोजनाओं के साथ आगे आएं। मैं इस सभा को विश्वास दिलाती हूं कि जब कभी राज्य सरकारें ऐसी परियोजनाओं के साथ आगे आएंगी, उनके संबंध में हम उपयुक्त कार्रवाई करेंगे ताकि विकासात्मक परियोजनाएं पिछड़ न जाएं।

[हिन्दी]

रेल भी चाहिए, जमीन का रुपया भी चाहिए, कम्पैनसेशन भी चाहिए, रिहैबिलिटेशन भी चाहिए, क्या यह सब अकेले रेलवे का काम है। इसके लिए जो सोशियली डिजारेबल प्रोजेक्ट्स हैं, इसमें थोड़ा राज्य सरकारों को आप लोग अपील कीजिए, मैं भी अपील करूंगी। अगर राज्य सरकार हम लोगों को जमीन दे दे तो इस प्रोजेक्ट का जमीन के लिए जो खर्चा होता है, वह बच जाएगा, जो हम प्रोजेक्ट के लिए दे देंगे।

[अनुवाद]

श्री लक्ष्मण सेठ ने यह आशंका व्यक्त की कि इस धनराशि का उपयोग होगा अथवा नहीं। महोदय, क्या मैं आपको वास्तविक कहानी बता दूं? मैं इन सब बातों को उजागर नहीं करना चाहती हूं। जब यह परियोजना प्रारंभ हुई थी, उस समय जमीन की कीमत केवल 5 करोड़ रु. थी। आज यह 28.99 करोड़ रु. हो गई है। रेलवे ने राज्य सरकार के पास समूची राशि जमा करवा दी है परंतु वे हमें जमीन नहीं दे रहे हैं। इस बात से सदन को अवगत करा दिया जाना चाहिए। वे हमें जमीन क्यों नहीं दे रहे हैं? उन्होंने हमें पैसों के लिए कहा और हमने उन्हें पैसा दे दिया। हम उन्हें जमीन के लिए कह रहे हैं परंतु वे हमें जमीन नहीं दे रहे हैं। ऐसे में दोनों पक्षों की ओर से कार्रवाई होनी चाहिए। दूसरे सेक्टरों से भी सहयोग प्राप्त होना चाहिए। यदि प्राइवेट सेक्टर रेलवे की सहायता के लिए आगे आते हैं, तो हम भी उनकी सहायता करेंगे। हम अन्यों की भागीदारी की अपेक्षा कर रहे हैं जैसा कि पिपावा पोर्ट के मामले में हुआ है। पिपावा पोर्ट-सुरेन्द्रनगर लाइन के लिए एक प्राइवेट पार्टी सामने आई। वे दो-तिहाई धन खर्च कर रहे हैं तथा हम एक तिहाई धनराशि प्रदान कर रहे हैं।

जी हां, वास्तव में, हम इस परियोजना का स्वागत करते हैं। आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, कर्नाटक, मुंबई तथा अन्य राज्य ऐसी परियोजनाओं के बारे में क्या कर रहे हैं, हम उसका स्वागत करेंगे। हम हमेशा उसका स्वागत करेंगे।

महोदय, अनेक माननीय सदस्यों ने जी.आर.पी., पुनर्निर्माण, भ्रष्टाचार, नीलामी, कर्मचारियों के प्रशिक्षण, डिब्बों और इंजनों के बारे में अपने विचार रखे। यहां मैं केवल एक पंक्ति जोड़ना चाहती हूं कि बजट प्रावधानों के अनुसार इस बार हम 23,000 वैगनों के लिए आदेश दे रहे हैं। अतः ऐसा नहीं है कि रेलगाड़ी के डिब्बों और इंजनों की कमी है।

महोदय, कोंकण रेलवे के लिए भी हमने 200 करोड़ रु. मुहैया कराए। यहां तक कि अन्य चरणों में भी हमें धनराशि प्रदान करनी होगी क्योंकि कोंकण रेलवे में भारतीय रेल की 51 प्रतिशत इक्विटी है। हम यह कर रहे हैं।

मेरे माननीय साथी श्री पी.आर. दासमुंशी ने राधिकापुर-बरसीगंज गेज परिवर्तन की बात की। उन्होंने कहा कि हमने उन्हें झांसा दिया

है। नहीं, बिल्कुल नहीं। हम इसे शामिल करेंगे और इसे उच्च प्राथमिकता भी देंगे। इसके बारे में कोई समस्या नहीं आएगी। उन्होंने कुछ अन्य छोटी-छोटी बातों का जिक्र भी किया है, हम इनकी जांच करेंगे।

महोदय, हमने केरल के साथियों को बचन दिया है। बजट के पश्चात् हमने उनसे चर्चा की और उन्होंने कुछ प्रावधानों की मांग की है। मैं उन्हें बताना चाहती हूं कि 1 दिसम्बर, 2000 तक ''कैपेसिटी वर्क'' के पूरा होने के उपरान्त मंगलौर-त्रिवेंद्रम गाड़ी को चलाया जाएगा। इसी तरह से मई, 2000 में पूणे-एर्णाकुलम एक्सप्रेस का भी शुभारम्भ किया जाएगा। इसके अतिरिक्त जैसा कि बजट में उद्घोषित है बंदरगाहों से संबंधित रेलगाड़ियों का त्रिवेंद्रम तक विस्तार का कार्य नवम्बर 2000 में आरम्भ किया जाएगा, मेरे माननीय साथी श्री रमेश चेन्नितला ने मुझे विशेषतौर पर कहा है कि हावड़ा-त्रिवेन्द्रम की बारम्बारता को एक बार और बढ़ाया जाना चाहिए। मैं उन्हें बताना चाहती हूं कि इस पर विचार किया जा रहा है। इस बात से वे लोग खुश होंगे कि उनकी मांग के अनुसार मुम्बई सेन्ट्रल-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस तथा हावड़ा-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस का ठहराव अब अमालपुर पर भी किया जा रहा है। पूणे तथा एर्णाकुलम के बीच मई, 2000 के प्रथम सप्ताह में नई रेलगाड़ी चलाई जाएगी। इसी तरह से, केरल के मेरे साथियों की इच्छा के अनुसार विलासपुर-कोचीन एक्सप्रेस को कोट्टयम से होते हुए चलाया जा रहा है।

महोदय, हम क्षमता निर्माण कार्यक्रम (कैपेसिटी बिल्डिंग प्रोग्राम) भी चला रहे हैं। मैंने निदेश जारी किए हैं कि त्रिवेंद्रम में 'मैन्टेनेन्स कैपेसिटी वर्क्स' को नवम्बर 2000 तक पूरा कर लिया जाना चाहिए। मैंने अपने बजट भाषण में त्रिवेंद्रम तक इन चार रेलगाड़ियों के विस्तार के बारे में भी कहा था और इसके बाद हम उन्हें त्रिवेन्द्रम तक चलाएंगे। इसी तरह से, एर्णाकुलम, कोट्टायम तथा कायमकुलम में लाइन क्षमता को बढ़ाने का प्रस्ताव भी है और यह प्रस्ताव प्रक्रियाधीन है। मैं इस बात को देखूंगी कि इस परियोजना पर रेलवे तत्काल ध्यान दे ताकि केरल में अतिरिक्त ट्रेनें चलाई जा सके। क्विलोन से त्रिवेन्द्रम तक दोहरी लाइन का कार्य इस महीने के अंत तक पूरा हो जाएगा। इसके साथ ही त्रिवेन्द्रम तथा चेन्नई के बीच दोहरी लाइन की सुविधा उपलब्ध हो जाएगी। उनके द्वारा तीन परियोजनाएं हैं। लेकिन दो को सी.सी.ई.ए. ने हरी झंडी नहीं दिखाई है। मैं सी.सी.ई.ए. की मंजूरी के लिए इस मामले को आगे बढ़ाऊंगी। इस बार हमने ऐसी कोई परियोजना शामिल नहीं की है जिसे कि मंजूरी न मिली हो। इन सभी को सी.सी.ई.ए. की मंजूरी मिल चुकी हैं। इस बार सभी अन्य औपचारिकताएं पूरी कर ली जाएंगी। यही कारण है कि हमने 11 परियोजनाओं को हाथ में लिया है। महोदय, मैंने किसी के साथ भेदभाव नहीं किया है। इन 11 परियोजनाओं में बंगाल पूर्वोत्तर, तमिलनाडु, आन्ध्र प्रदेश, गुजरात, पंजाब तथा कुछ दूसरे राज्यों में एक-एक परियोजना शामिल की गई है। उत्तर प्रदेश के बारे में मेरे मित्रों ने कुछ खास मुद्दे उठाए हैं। लेकिन यदि मुझे यह बजट पूर्व बताया जाता तो यह

[हिन्दी]

हम लोगों के लिए हैल्पफुल होता। वे हमारे साथ मिलकर बात करते वे हमसे मिलकर अगर कुछ कहते, तो हम जरूर करते। यहां आप लोगों ने जो उत्तर प्रदेश के बारे में कहा है मैं उसको जरूर एग्जामिन करूंगी। वैसे मैं बजट से पहले बहुत लोगों से मिली हूं, लेकिन आप लोगों ने जो भी कहा है मैं उसके बारे में जरूर गौर करूंगी। हम चाहते हैं रेलवे की सुविधा सबको मिलनी चाहिए।

[अनुवाद]

श्री पी. मोहन (मदुरै): लेकिन मदुरै-मुंबई एक्सप्रेस के बारे में क्या है?

[हिन्दी]

कुमारी ममता बनर्जी : वह तो हो गया है। बजट में एनाउंस कर दिया है।

[अनुवाद]

उड़ीसा के माननीय सदस्यों ने भी कुछ परियोजनाओं की मांग की है। जब मैं बजट वाद-विवाद का अंतिम उत्तर दूंगी तो इस मामले का भी जवाब दिया जाएगा। जहां कुछ माननीय सदस्यों ने यह मांग की है तो अन्य माननीय सदस्यों ने कुछ और भी मांग की हैं। हम इन मांगों पर विचार करेंगे और निर्णय लेंगे। मैं इन मांगों पर बाद में जवाब दूंगी।

श्री रमेश चेन्नितला : महोदया, आपने केरल के लिए तीन परियोजनाओं की बात कही है। ये परियोजनाएं क्या हैं।

कुमारी ममता बनर्जी : अंगामाली-सबरीमाला लाइन को प्राथमिकता दी जाएगी। अन्य दो परियोजनाओं को अभी तक मंजूरी नहीं मिली है। मैं इस मामले का अवलोकन करूंगी तथा उन्हें

[कुमारी ममता बनर्जी]

सी.सी.ई.ए. से मंजूर करवाऊंगी। एक बार इन्हें मंजूरी मिल जाए तो उन्हें प्राथमिकता भी दी जाएगी ...*(व्यवधान)*

श्री कोडीकुनील सुरेश : इस लाइन को पुनालूर तक बढ़ाया जाना चाहिए।

कुमारी ममता बनर्जी : इन सभी अनुरोधों को मानना मेरे लिए बहुत कठिन है। आप अपने विचार व्यक्त कीजिए और हम उनकी जांच करेंगे। ...*(व्यवधान)*

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (रायगंज): अध्यक्ष महोदय के निर्वाचन क्षेत्र में लोगों ने आजादी के बाद भी रेल इंजन के दर्शन नहीं किए है ...*(व्यवधान)*

कुमारी ममता बनर्जी: क्या ऐसी बात है? ...*(व्यवधान)* लेकिन माननीय अध्यक्ष जी ने कुछ भी नहीं कहा है। मैं भी इस बारे में नहीं जानती थी।

लोगों के लिए लड़ने की प्रेरणा माननीय अध्यक्ष महोदय हमें देते रहे हैं। मैं माननीय अध्यक्ष महोदय के निर्वाचन क्षेत्र के सभी मतदाताओं का आभार प्रकट करना चाहती हूं क्योंकि हम रेल बजट पर चर्चा कर रहे हैं और वे इसे पारित करवाने में हमारी मदद कर रहे हैं। वास्तव में हम उनके आभारी हैं, यद्यपि वे किसी भी चीज की मांग नहीं कर सकते लेकिन हमें उनके लिए कुछ करना चाहिए क्योंकि वे इस योग्य हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना उत्तर समाप्त करती हूं तथा अनुरोध करती हूं कि अनुदान की मांगों को पारित किया जाए।

श्री कोडीकुनील सुरेश : महोदय, अंगमाली-सबरीमाला लाइन के पुनालूर तक के विस्तार के बारे में मुझे कोई आश्वासन नहीं दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण कृपया अपनी सीटें ग्रहण करें।

श्री एन.एन. कृष्णदास (पालघाट): महोदया, आपने बैठक में निजामुद्दीन-कोयम्बटूर एक्सप्रेस का शोरानूर तक विस्तार किए जाने के बारे में वचन दिया था।

कुमारी ममता बनर्जी : मैंने कहा था कि यदि उस निर्वाचन क्षेत्र के माननीय सांसद सहमत होंगे तो इस पर विचार किया जाएगा। मैंने उन माननीय सदस्य से बात की लेकिन वे सहमत नहीं हुए। इसलिए यह कैसे किया जा सकता है ...*(व्यवधान)*

श्री पी.सी. थामस : कोई माननीय सदस्य इसका विरोध क्यों करेगा? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण कृपया अपने स्थान ग्रहण करें।

अब मैं लेखानुदानों की मांगें (रेलवे) 2000-2001 को मतदान के लिए प्रस्तुत करता हूं।

प्रश्न यह है:

> "कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में मांग संख्या 1 से 16 के सामने दिखाये गये मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2001 को समाप्त होने वाले वर्ष में भुगतान के लिए या इस दौरान होने वाले खर्चों को अदा करने के लिए कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गयी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं वर्ष 1999-2000 से संबंधित अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेलवे) मतदान के लिए सभा के समक्ष रखता हूं:

> "कि कार्य सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के संबंध में 31 मार्च, 2000 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 मांग संख्या 10, 13 तथा 16 के अनुसार दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 2.00 बजे

विनियोग (रेल) लेखानुदान विधेयक, 2000*

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): मैं प्रस्ताव करती हूं कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2000-2001 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2000-2001 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

कुमारी ममता बनर्जी : मैं विधेयक पुर:स्थापित** करती हूं।

कुमारी ममता बनर्जी : मैं प्रस्ताव करती हूं:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2000-2001 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 2000-2001 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियां निकालने का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-2, खण्ड 3 दिनांक 14.3.2000 में प्रकाशित।
**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा विधेयक पर खण्डवार विचार करेगी।

प्रश्न यह है:

"कि खण्ड 2 और 3 विधेयक के अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

खण्ड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गये।

कुमारी ममता बनर्जी : मैं प्रस्ताव करती हूं:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

रात्रि 2.02 बजे

विनियोग (रेल) विधेयक*

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): मैं प्रस्ताव करती हूं :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1999-2000 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1999-2000 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

कुमारी ममता बनर्जी : मैं विधेयक पुर:स्थापित** करती हूं।

*भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग-2, खण्ड 3 दिनांक 14.3.2000 में प्रकाशित।
**राष्ट्रपति की सिफारिश से पुर:स्थापित।

कुमारी ममता बनर्जी : मैं प्रस्ताव करती हूं:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1999-2000 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1999-2000 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा विधेयक पर खण्डवार विचार करेगी:

प्रश्न यह है कि:

"खण्ड 2 तथा 3 विधेयक के अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 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।

कुमारी ममता बनर्जी : मैं प्रस्ताव करती हूं:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा आज पूर्वाह्न 11.00 बजे पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

रात्रि 02.03 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

पी.एल.एस.–48/5/15/2000 (एन०)
280

© 2000 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।